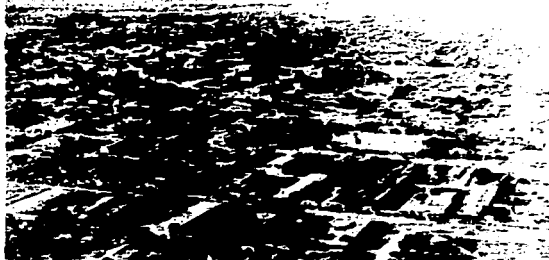


00161  
5  
24.

**Maestría en Urbanismo**  
análisis teoría historia

**Universidad Nacional Autónoma de México**  
División de estudios de posgrado  
**Facultad de Arquitectura**



*Análisis del crecimiento de la ciudad  
de Mexicali*

Presenta: Arq. Alonso Hernández Gutiérrez  
Director de tesis: Dr. Guillermo Boils Morales

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

*A la Universidad Nacional Autónoma de México y la Universidad Autónoma de Baja California por haberme apoyado en mis estudios y en la etapa inicial de este trabajo*

*A los profesores*

*Dr. Guillermo Boils Morales,*

*Mtro. Carlos González Lobo*

*Mtro. Jorge Augusto Arredondo Vega*

*Arq. Oscar Delgado Argote*

*A los amigos*

*Arq. Carmen Angélica Espinoza Jiménez*

*Lic. Joaquín Caso Niebla*

*Lic. Hector Raoul Islas Azais*

*Sra. Teresa de Jesús Padrón Benavides*

*Sr. Juan González*

*y especialmente a las familias*

*Hernández Gutiérrez y Chávez Hernández.*

*Un reconocimiento.*

*A papá a mamá*

*y a carmen  
especialmente*

*Jurado*

*Arq. Jesús Barba Erdmann, presidente.*

*M. en Arq. Carlos González Lobo, vocal.*

*Dr. Guillermo Boils Morales secretario,  
director de tesis*

*Mtro. Sergio Flores Peña suplente.*

*Arq. Alejandro E. Suarez Pareyón suplente.*

# Análisis del crecimiento de la ciudad de Mexicali

## **I.- INTRODUCCION**

- 1.1 Desarrollo y crecimiento urbano fronterizo**
- 1.2 Implicaciones binacionales**

## **II.- ANTECEDENTES**

- 2.1 La región**
- 2.2 Intereses en la región**
- 2.3 La formación de Calexico y Mexicali**
- 2.4 El crecimiento de dos ciudades 1900-1970**

- *Conclusiones*

## **III.- ANALISIS DE LA CIUDAD DE MEXICALI EN TRES CORTES: 1970, 1980, 1990**

### **3.1 La ciudad hacia 1970**

- 3.1.1 Población y extensión
- 3.1.2 La trama urbana
- 3.1.3 Los usos de suelo
- 3.1.4 Las transformaciones de la ciudad

### **3.2 La ciudad hacia 1980**

- 3.2.1 Población y extensión
- 3.2.2 La trama urbana
- 3.2.3 Los usos de suelo
- 3.2.4 Las transformaciones de la ciudad

### **3.3 La ciudades hacia 1990**

- 3.3.1 Población y extensión
- 3.3.2 La trama urbana
- 3.3.3 Los usos de suelo
- 3.3.4 Las transformaciones de la ciudad

- *Conclusiones*

#### **IV.- LA FRONTERA**

- 4.1 Frontera México-Estados Unidos**
- 4.2 Las implicaciones de la frontera**
- 4.3 Ciudad binacional? Las posibles ciudades**

- *Conclusiones*

#### **V.- CONCLUSIONES GENERALES**

##### **Anexos**

- Tablas y gráficas
- Esquema histórico

##### **Bibliografía**

## **I. INTRODUCCIÓN**

El presente trabajo se origina como una preocupación por la escasez de estudios sobre las ciudades fronterizas del norte del país, así como por la carencia y ausencia de la temática binacional en innumerables trabajos. La mayoría de las veces solo se hace referencia a la población ya sea de uno u otro lado de la frontera México-Estados Unidos, sin tomar en cuenta lo estrecho de las relaciones entre ambos márgenes.

Siendo originario de Mexicali, resulta estimulante poder intentar hacer una revisión de la ciudad, en términos fronterizos, otorgándole el verdadero valor al carácter binacional que la caracteriza.

Hasta hace algunos años, los trabajos sobre las ciudades limítrofes han empezado a dar la importancia pertinente a este carácter binacional sin embargo, existen trabajos que, a pesar de no tocar el punto fronterizo a fondo, son de una valiosa ayuda para conocer el contexto de la ciudad desde otra perspectiva.

Los primeros estudios que ofrecen una visión urbanística de la frontera datan de la década de los setenta y podemos decir que cada vez se avanza más en la comprensión de la misma sin embargo, los trabajos relativos a puntos específicos y a la situación binacional son realmente escasos. En particular, creí necesario el estudio del par de ciudades Calexico-Mexicali por tres principales motivos: 1.- Abordar y particularizar el fenómeno fronterizo bajo dos escalas, la urbana y la regional, 2.- hacerlo sobre estas ciudades, debido a la escasa información respecto a ambas, y 3.- expresar gráficamente cómo se ha comportado el crecimiento de la ciudad.

He tomado como guías rectoras del presente trabajo varias preguntas surgidas de la investigación. Estas inquietudes han surgido desde el inicio del trabajo, otras se han aclarado en el transcurso del mismo. La respuesta a algunas de estas interrogantes ya prefiguraban, sin embargo, esta fórmula no es necesariamente aplicable al resto de las ciudades fronterizas. Podrá haber similitudes y paralelismos pero la importancia central de este trabajo es conocer la ciudad de Mexicali; Cuál ha sido su crecimiento a través de los



años, Cuál puede ser éste y, qué papel juegan las implicaciones binacionales (la ciudad de Calexico y el Valle Imperial) en el crecimiento de la ciudad de Mexicali, cuáles son las circunstancias bajo las cuáles se originan las localidades de Calexico y Mexicali, cuáles son las principales transformaciones que la ciudad de Mexicali ha manifestado y porqué, a qué se le atribuyen los distintos ritmos de crecimientos de estas localidades fronterizas, si se puede hablar o no de sistemas o regiones de ciudades binacionales y, finalmente, qué tan real es la posible integración binacional de ciudades y regiones.

La referencia teórica para este trabajo se sustenta sobre dos principales temas: desarrollo urbano fronterizo y crecimiento urbano binacional, aspectos del análisis urbano, poco abordados en la problemática fronteriza; en donde trabajos de orden socioeconómico, comercial, migratorio, e incluso de identidad cultural han sido los temas prioritarios para los investigadores.

El trabajo está centrado en su mayor parte en la ciudad de Mexicali. sin embargo, a lo largo de los dos primeros capítulos se hacen ciertas referencias de la ciudad de Calexico, su contraparte norteamericana. Las partes de este trabajo son: capítulo I (Antecedentes), capítulo II (La ciudad en tres cortes; 1970, 1980 y 1990). Esto se debe, principalmente, a que en la etapa de recolección de información ( y me refiero, sobre todo, a fotografías aéreas y planos), la mayoría de las veces, fue imposible encontrar los materiales que pudieran ser comparables. Aún así, el capítulo III (La frontera), intenta dar una visión amplia acerca de el fenómeno fronterizo.

El trabajo está dividido en cuatro partes; a los tres primeros capítulos, señalados en el párrafo anterior, se suma, por último, el capítulo IV, relativo a las conclusiones.

El capítulo primero nos sitúa en la región en donde se encuentra nuestro tema de estudio: la ciudad de Mexicali y por este interés binacional ya expresado, también en la ciudad de Calexico. Partimos del conocimiento de la región y de cuáles son sus características principales. Se abordan los intereses que esta región origina y se hace un breve recorrido del crecimiento a lo largo de los primeros setenta años, resaltando algunos hechos y situaciones relevantes producto de este crecimiento. Para su desarrollo se consultaron

textos de historia de Baja California y de las ciudades de Calexico y Mexicali, reconociendo y ordenando los datos que nos permiten darnos cuenta del crecimiento de la región y de las ciudades.

En el capítulo II se aborda a la ciudad de Mexicali más detalladamente, en tres cortes: 1970, 1980 y 1990; con base en la observación de distintos materiales gráficos de la ciudad, como son planos y fotografías aéreas de las fechas mencionadas (o fechas cercanas) principalmente. Además, se consultaron los datos de población que ofrece el Instituto de Nacional Estadística Geografía e Informática (INEGI). El objetivo era tener una visión más detallada del fenómeno urbano que se ha presentado en la ciudad. El análisis se organizó bajo cuatro temas: 1.) Población y extensión, 2.) Los usos de suelo, 3.) La trama urbana y 4.) Las transformaciones de la ciudad; estos temas, desarrollados para cada uno de los cortes, pueden hacer la identificación más fácil del crecimiento de la ciudad y las transformaciones más importantes que ésta presenta.

El tercer capítulo intenta, por una parte, hacer un reconocimiento de la realidad fronteriza y, con ayuda de las ideas de otros autores, identificar en las ciudades fronterizas mexicanas, así como en las norteamericanas, sus procesos propios y característicos, los cuales hacen posible que su desarrollo y crecimiento sean tan particulares. La perspectiva a futuro del crecimiento de la ciudad y el ámbito regional, así como la tendencia de crecimiento, considerando su historia y fenómenos propios, harán posible obtener una conceptualización de su crecimiento futuro, identificando la tendencia preponderante y las alternativas para que la ciudad presente un crecimiento adecuado.

Los tres capítulos de este trabajo siguen un orden cronológico, el cual permite flexibilidad al mismo. En cada parte se incide en aspectos relativos al crecimiento de la ciudad, pero con distinto grado de profundidad. Por ejemplo, el capítulo I es una revisión histórica en donde se enfatizan aspectos como el surgimiento de ambas ciudades fronterizas y el crecimiento y ambiente de Mexicali hasta los años sesenta; el segundo se presenta como un análisis de Mexicali para el periodo de 1970-1990; y el tercero apunta más a la reflexión de

la situación actual de la frontera y sus repercusiones en el futuro comportamiento, logrando una propuesta esquemática de la evolución venidera de estas ciudades y su posible crecimiento o proyección.

El objetivo particular es desarrollar un marco conceptual de crecimiento urbano, con la finalidad de conocer e identificar cómo se ha presentado la dinámica de crecimiento, así como determinar las causas y efectos de éste. Es fundamental reconocer que en las ciudades fronterizas se manifiestan múltiples y complicados procesos urbanos debido principalmente a que son lugares en donde convergen influencias de todo el país, y del extranjero, formando un mosaico complejo y obligando a considerar una particular manera de abordar el problema urbano.

Por lo anterior, el concepto rector del presente trabajo es el **desarrollo y crecimiento urbano fronterizo**, el cual está íntimamente ligado a **las implicaciones binacionales**. Dichos temas han sido hasta ahora poco estudiados debido al escaso material descriptivo, teórico-analítico y práctico-proyectual. Y, en efecto, resulta de primordial importancia el estudio de estas temáticas ya que día con día las ciudades fronterizas están adquiriendo un papel protagónico en el ámbito urbano nacional. El presente trabajo es un acercamiento al estudio de la ciudad fronteriza y, en menor medida, a su ámbito regional y regional binacional. La tarea primordial, es conocer cómo ha sido la evolución del crecimiento de estas ciudades y la identificación de los principales procesos que en ésta se presentan.

### **1.1 Desarrollo y crecimiento urbano fronterizo**

En el norte del país la población se concentra principalmente en los centros urbanos, y es ahí donde se realizan las principales actividades económicas, políticas, comerciales e industriales de la región, conformando una serie de ciudades con características similares a lo largo de la frontera y, a su vez, contando con una contraparte en los Estados Unidos. "La mayor parte de las actuales ciudades localizadas sobre el borde fronterizo nacieron en la

segunda mitad del XIX<sup>1</sup> y en los últimos cincuenta años, estas han mostrado un crecimiento y desarrollo singular.

En ambos lados de la frontera podemos palpar una dinámica urbana similar, producto de un intenso intercambio económico, productivo y humano, conformando una región fronteriza homogénea. Dicha región se compone de dos partes, la estadounidense y la mexicana, en donde las ciudades fronterizas son los núcleos de dichas regiones. Estas ciudades por su intensa relación participan de procesos urbanos fronterizos que van determinando su desarrollo y crecimiento.

En la región, el desarrollo que presentan las ciudades fronterizas norteamericanas es alto, mientras que presentan un crecimiento moderado. En el lado mexicano ocurre a la inversa; el desarrollo que presentan las regiones y las ciudades es mínimo y el crecimiento de éstas es sumamente alto. Las diferencias entre ambas partes son uno de los patrones del crecimiento y del desarrollo urbano fronterizo, siendo mayores día con día y sus consecuencias en el desarrollo se reflejan en una doble realidad, la que impone la frontera y la de las ventajas y desventajas.

Estas diferencias entre desarrollo y crecimiento nos muestran, en conjunto, regiones y ciudades binacionales con una problemática compleja. Debido a esto la ciudad presenta una forma física singular. Mostrar como es la ciudad binacional puede arrojar luz sobre la visualización de su forma y extensión futuras.

## **1.2 Implicaciones binacionales**

Entre muchos de los factores que las implicaciones binacionales conllevan encontramos la interdependencia; ésta se da, por un lado, al reconocimiento de las diferencias estructurales entre ambos países (económicas-políticas, principalmente) y, segundo, por las posibilidades de uno de los países, regiones o ciudades en participar y aprovechar estas diferencias para provecho propio y provocando beneficio en el otro país en cualquiera de las escalas mencionadas. El comercio de las ciudades fronterizas

---

<sup>1</sup>Alegria, Tito, "Desarrollo urbano en la frontera México-Estados Unidos", p. 37. México, CNCA, 1992.

norteamericanas sustentado sobretudo, por trabajadores y visitantes mexicanos contribuye, en gran medida, a su economía. En especial, aficenta el establecimiento de empresas maquiladoras transnacionales de capital extranjero (principalmente norteamericano y asiático) a lo largo de las ciudades fronterizas mexicanas, lo que genera una buena cantidad de empleos que ayudan a la estabilidad de la economía regional y nacional.

Esta interdependencia "ha institucionalizado un clima de cooperación y amabilidad en la frontera, la estabilidad usual ha sido interrumpida en repetidas ocasiones por fricciones emanadas de la fina interacción del cruce fronterizo"<sup>2</sup>. Las diferencias entre ambos países son grandes. La frontera, además de dividir y hacer evidente en dónde comienzan y terminan estas diferencias, su adyacencia y su proximidad, crean un ambiente de tolerancia. Dicho ambiente hace posible la convivencia y los diversos intercambios que aquí se dan: económicos, humanos y de productos. Las ciudades, tanto del norte como del sur de la frontera son el espacio donde se marcan y concretan los múltiples procesos urbanos a partir de las diferencias.

El indicador más contundente de estas diferencias es el Producto Interno Bruto (PIB) de ambos países; este indicador que a principios de siglo fué para Estados Unidos cuatro veces mayor que para México, se ha ido incrementando a través de los años, ya que para 1984 fue ocho veces mayor <sup>3</sup>. Esta marcada diferencia estimula la necesaria interdependencia para las ciudades fronterizas.

Este trabajo fue realizado prácticamente en su totalidad en la ciudad de México, habiendo hecho visitas en repetidas ocasiones a las ciudades de Calexico, Mexicali, San Luis R.C., Yuma y, en general, a la región del Río Colorado. Para la realización de este fueron muy importantes las pláticas y comentarios de diversos maestros de la Universidad Autónoma de Baja California (UABC) y de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), así como la conducción del director de tesis. Resultó ser un ejercicio estimulante desarrollar este tema sobre la ciudad en la cual he vivido toda mi vida, y que

---

<sup>2</sup>Martínez, Oscar, "U.S.-Mexico Borderlands, historical and contemporary perspectives", p. 175. Wilmington, Jaguar Books on Latin America. N° 11. 1996.

<sup>3</sup>Alegria, Tito, "Desarrollo Urbano en la Frontera México-Estados Unidos", p. 44. México, CNCA, 1992.

así, alejado del sitio propio de estudio, me ha permitido entenderlo y acercarme a la problemática de las ciudades fronterizas. No podría llamarlo una visión del fenómeno desde la ciudad de México, sino una visión con la ciudad de México.

## **II. ANTECEDENTES**

Es necesario iniciar este trabajo abordando algunos aspectos generales encaminados a reconocer las características físicas de la región objeto de estudio: las ciudades de Calexico y Mexicali. En este caso, es importante conocer algunos de las principales causas de por qué aquí se inician estos desarrollos y hacer, a su vez, una breve descripción del mismo durante el periodo de 1900 a 1970. Las interrogantes principales que sea han planteado para responder en este capítulo son: ¿Cuáles son las circunstancias dentro de las cuales se originan las localidades de Calexico y Mexicali?; ¿Porqué los ritmos de crecimientos son tan diferentes entre ambas? Para ésto, la revisión histórica de la región y de las ciudades (principalmente de Mexicali), serán los puntos que nos permitan responder a estas preguntas y tener una base de los datos y los sucesos de importancia histórica que han determinado su ritmo de crecimiento.

### **2.1 La región**

Los valles de Imperial y de Mexicali constituyen una depresión localizada al sureste del estado de California, Estados Unidos y al noreste del estado de Baja California, México. Esta zona es conocida como la depresión del Salton, también conformada por los valles de Coachella y de Yuma. El norte de este valle, limita con el macizo montañoso de San Jacinto y San Bernardino, al sureste esta depresión que se abre hasta encontrarse con el golfo de California; al suroeste, tiene como límite el sistema peninsular de sierras; al noreste limita con una parte de las montañas de San Bernardino y los montes Chocolate. (Fig. 1)

Una característica notable de esta región es su clima desértico, teniendo como variación de temperaturas extremas las mas altas de 50°C, y las mas bajas de 1°C. A su vez, tiene una precipitación pluvial variable entre 60 y 90 mm anuales. Tanto en invierno como en verano las estaciones son secas y con días de una intensa radiación solar. Debido a lo seco del ambiente es muy común la formación de "nubes de polvo", principalmente durante el verano.

Esta depresión alcanza, en su nivel mas bajo, una profundidad de 83 m. (273 pies) bajo el nivel del mar, y en el nivel más alto, cero metros, teniendo una superficie aproximada de 720,000 ha. Este valle cuenta con una característica muy particular por su ligera convexidad, ya que se divide en dos planos que tiene sus escurrimientos hacia el Río Colorado y el otro que descarga hacia el Mar de Salton; el punto de inflexión se encuentra cercano al límite fronterizo y cuenta con una ligera desviación con respecto a éste. se divide en dos planos uno de los cuales cuenta con una característica muy particular por su ligera convexidad. (Fig. 2)

Los tipos de suelos predominantes en esta región son considerados como aluviones jóvenes, que se han ido formando por los arrastres de la sedimentación del Río Colorado. Ciertos datos geológicos muestran que hace cientos de años el Río Colorado descargaba su caudal cerca de donde actualmente se encuentra el límite fronterizo, a unos 200 km. al norte de donde hoy lo hace. Los deshielos de las montañas rocallosas, al llegar la primavera, originaban cauces nuevos y esta afluencia propició un gran cuerpo de agua llamado Cuahilla, el cual se fue evaporando lentamente desde hace aproximadamente 600 años, dejando abundantes limos en estas tierras y un gran valle desértico.

Podemos enumerar algunas ventajas y desventajas para el desarrollo de un asentamiento humano en esta región. Primeramente, es una región con una planicie extensa en donde no encontramos irregularidades topográficas significativas; el suelo es favorable para el cultivo con una adecuada irrigación. El Río Colorado es una abundante fuente de agua para la región. Desde que se ha designado a la ciudad de Mexicali como capital estatal, en ella se toman gran parte de las decisiones del estado y la región. Debido a la cercanía con Tijuana, que es un polo de atracción importante a nivel regional, nacional e internacional, Mexicali no tiene que "sufrir" la problemática tan seria de expansión, desigualdad, marginación y caos urbano que en la vecina ciudad se presenta<sup>4</sup>. Es por ello que Mexicali surge ante las situaciones caóticas que se

---

<sup>4</sup> Sin embargo, durante el periodo de 1950 a 1970 la ciudad experimentó crecimientos importantes, multiplicando su población y duplicando su extensión.





Fig. 1

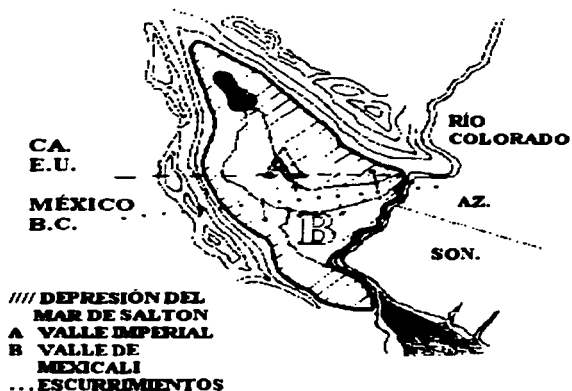


Fig. 2

presentan en Tijuana como una alternativa viable para el desarrollo en la región noroeste.

El clima extremoso es quizá una de las desventajas más grandes de la ciudad; cálido y seco en los meses de verano (es importante señalar que durante casi cinco meses la temperatura es de por lo menos 30° y que llega a ascender hasta los 50°); frío y seco en el invierno, con temperaturas que fluctúan entre los 15° a los -5° por lo cual es difícil contar con un alto grado de adaptabilidad a las circunstancias que el desierto conlleva. Si bien es cierto que en algunos aspectos, la ciudad de Tijuana posee ventajas sobre Mexicali, también tiene sus inconvenientes; sobre todo, si la consideramos junto a las ciudades de San Diego Ca. y de Ensenada. Los dos primeros centros son de gran importancia y de gran atracción económica para la región y sus respectivos países, y junto con Ensenada, las tres son atractivos centros turísticos. Ante esto, Mexicali es una ciudad aislada y con una actividad turística de otro orden (turismo de sólo unas cuantas horas o de paso a otros puntos).

## **2.2 Intereses en la región**

Se tiene conocimiento que en la época colonial se hicieron algunas incursiones de colonizadores en esta zona. Melchor Díaz, en expedición terrestre y Fernando de Alarcón, en expedición marítima en el año de 1540 lograron llegar a la zona donde hoy se asienta la geotérmica de Cerro Prieto en el Valle de Mexicali (al sureste de la ciudad). Casi dos siglos más tarde, Francisco Kino establece un paso por tierra por el bajo delta del Colorado y, en 1774, Juan Bautista de Anza, establece una ruta desde Arizpe, en el estado de Sonora, hasta San Francisco, en el estado de California, pasando por la zona desértica de los valles de Imperial y Mexicali, sirviendo esta ruta en los años siguientes como comunicación terrestre hacia la Alta California. (Fig. 3)

La zona de estos valles sólo era paso obligado para las expediciones hacia el norte, donde las ciudades de San Francisco, Los Ángeles y San Diego empezaban a tener gran importancia económica a mediados del siglo pasado y una vez reconocida la venta de California en 1848 por medio del tratado de

Guadalupe Hidalgo, fue aceptada por el congreso de los Estados Unidos en 1850 como estado de esta nación. Se podría señalar este hecho como el inicio de las diferencias entre estas dos regiones, que con los años se agudizan, haciéndose cada vez más notables.

En aquellas fechas hubo un gran auge por la explotación de minas de oro en el sur de California y Baja California; el cual que atrajo a estas regiones gente de otros lugares de los Estados Unidos. Sin embargo, la zona desértica de los valles seguía prácticamente intacta. El Dr. Oliver M. Wozencraft, en 1849, concibe la idea de irrigar con aguas del Colorado el Valle Imperial, pero no es hasta 1861 que se hacen estudios para ello. Dichos estudios estuvieron a cargo del Ing. Charles Rockwood quien más tarde recibiría en pago a su labor el proyecto mismo de irrigación del valle, ya que era imposible para el Dr. Wozencraft pagarle de otro modo. Entre los problemas que arrojaba el proyecto estaba el que, debido al gran nivel de agua del mar de Salton, ponía en riesgo las vías del ferrocarril del sur de California, las cuales significaban una importante vía de comunicación para la zona y había que protegerlas. En 1896 empiezan estudios encaminados a la dotación de riego a esta zona por técnicos norteamericanos y mexicanos a través de la California Development Company, constituida por Charles Rockwood y Anthony Heber, el primero, poseedor del proyecto y el último, del capital.

Debido a las características topográficas ya mencionadas y al interés de los capitales estadounidenses por desarrollar este proyecto, para 1898 nacen varias empresas con la intención de llevarlo a cabo. El proyecto del Ing. Charles R. Rockwood se basaba en irrigar 800,000 acres en el Valle de Mexicali y 1,250,000 acres en el Valle Imperial. en total 2,050,000 acres en la depresión del Salton. El proyecto consistía en desviar el cauce del Río Colorado en un punto cercano a Pilot Knob, en el estado de California y muy cercano a Yuma (Arizona), a unas cuantas millas de la línea internacional, para luego internar este nuevo cauce a territorio mexicano, conducido por el antiguo lecho del río Álamo, prácticamente paralelo a la línea divisoria. Este fluye en gran parte de su recorrido dentro de territorio mexicano en dirección este a lo largo de aproximadamente 60 km. para después internarse en territorio estadounidense

en la parte central del Valle Imperial. Se había pensado en trazar un canal por territorio americano, pero por su alto costo no era posible desarrollarlo en esos años; es por esto que se aprovecharon los cauces ya existentes para que la inversión fuera factible. Este proyecto empieza a construirse en abril de 1900 y comienza a vertir agua del Colorado al Valle Imperial el 21 de junio de 1901. Sin embargo, esta importante obra no fue autorizada por el gobierno mexicano en esos años, por lo que capitalistas estadounidenses organizaron una empresa de desarrollo en territorio mexicano, la cual era dirigida por la Compañía de Desarrollo de California. Compraron las tierras del general Guillermo Andrade, quien en esos años era prácticamente el dueño de todo el valle de Mexicali, y así obtuvieron el control de las tierras en los dos valles. La concesión del gobierno de nuestro país para operar ese sistema fue obtenida en mayo de 1904.

Los acontecimientos ocurridos en estos valles en las últimas dos décadas del siglo pasado, estaban dándose dentro del marco de una posible anexión del territorio de Baja California a los Estados Unidos. Hubo conspiraciones en San Diego California, para invadir Baja California. La fiebre del oro debida al descubrimiento de yacimientos cercanos a Ensenada, desató una euforia por la riqueza del vecino del sur, e incluso, una propuesta de compra por el gobierno de Estados Unidos. Pero todas estas posibilidades de anexión no lograron su fin ya que, en esos años, el sur de California se encontraba en un periodo de depresión y esto conlleva una situación económica idéntica en Baja California. En suma, debido a los intereses y pugnas entre los diversos grupos protagonistas en esta operación, la anexión no prosperó.

A principios de siglo, y con la ejecución del proyecto del canal del Álamo, es cuando se materializa el nacimiento de una importante zona agrícola. Los intereses mostrados por diferentes grupos y particulares y la organización de personas y capitales principalmente estadounidenses para aprovechar, no sólo las tierras del Valle Imperial sino también las del Valle de Mexicali, nos hacen reflexionar acerca de dos cosas: primero, la indiferencia e imposibilidad de actuar del gobierno mexicano sobre esta región y, segundo, el clima de especulación y enajenación que sufre esta zona y en especial el territorio

mexicano. Las bondades que, como territorio agrícola representaban estas tierras llevado a cabo el proyecto, eran bien ponderadas por los estadounidenses, no así por los mexicanos.

### **2.3 La formación de Caléxico y Mexicali**

En estas circunstancias empezaban a formarse estas dos localidades en los primeros años de este siglo. Propiamente, el inicio de estas ciudades fueron los trabajos de introducción de agua al Valle Imperial, atrayendo a esta zona gente para participar en la construcción del canal de irrigación, así como también con intenciones de trabajar en la prometedora agricultura que esta región estaba anunciando. Los valles comienzan a organizarse. En el Valle Imperial es muy clara esta organización, a fin de obtener el mayor provecho con la agricultura allí practicada, "...se dividieron los 500 acres con los que se contaba en un número indeterminado de compañías de irrigación a las cuales se les fue asignando un número y que trabajaban en forma independiente. Los participantes de los diferentes distritos de irrigación, a través del tiempo irían comprando las acciones de dichos distritos, de tal manera que al finalizar la construcción de los canales de irrigación, los participantes de cada uno de los distritos fueron propietarios de los sistemas y además fueron los encargados de su manejo"<sup>5</sup>, este mecanismo de acceder a la propiedad de la tierra en el Valle Imperial, estimula y promueve la colonización de la región, el propietario estimula el crecimiento de un poblado o lo inicia, para crear su centro de operaciones; propiciando también el establecimiento de un sistema de ciudades en el valle.

Los primeros asentamientos tienen su origen en las concesiones otorgadas por el gobierno mexicano, como parte de "la política colonizadora emprendida en México a partir de 1857, año en que fue promulgada la Ley sobre la Colonización de Terrenos Baldíos..."<sup>6</sup> (en el territorio mexicano).

---

<sup>5</sup>Estrella, Gabriel, "El origen de la región de los valles de Mexicali e Imperial, desde la perspectiva de las relaciones sociales". Cuadernos de ciencias sociales, N° 1, p. 13. Instituto de Investigaciones Sociales, U.A.B.C.

<sup>6</sup>Padilla Corona, Antonio; Piñera Ramírez, David; *El surgimiento de Mexicali, Mexicali una Historia*, Tomo I, p. 149, Mexicali, U.A.B.C. 1991.

Debido al proyecto del mencionado canal del Álamo en el Valle Imperial surgen diversos asentamientos humanos entre 1900 y 1903, Caléxico, Imperial, Brawley, El Centro, Holtville, Heber y Seeley, distribuidas prácticamente por todo el valle. Al sur de la frontera surgieron, la ciudad de Mexicali, las colonias Castro, Abasolo y Rivera y el poblado de Algodones, estos últimos cuatro existentes desde finales del siglo pasado, pero de una manera muy incipiente. (Fig. 4)

El nodo formado por Caléxico y Mexicali cobra gran importancia ya que allí se localiza el paso fronterizo. Este sitio empieza a funcionar como un foco, en gran medida por la aduana, debido a que es paso obligado de los productos obtenidos en el Valle de Mexicali hacia los Estados Unidos. En 1907, el Valle Imperial se separa del condado de San Diego para establecerse con sede en la ciudad de El Centro, debido a la inconveniencia que provocaba tener que hacer un largo viaje por tren para llegar a la cabecera municipal que anteriormente era la ciudad de San Diego (para hacer cualquier trámite legal). A su vez, el poblado de los Algodones, fue fundado en 1887, circunscrito a la municipalidad de Ensenada y del cual dependía el poblado de Mexicali, en 1915, pasa a ser cabecera del municipio libre de Mexicali, debido al gran progreso que en esta población se venía desarrollando.

Las relaciones entre los poblados de ambos valles era muy estrecha, debido al flujo de capitales que en estas tierras convergían, dirigidos principalmente a la agricultura que aquí se desarrollaba; y tomando en cuenta la lejanía de la zona con el centro de México, se favorecían más los vínculos con las ciudades de Los Ángeles, San Diego, Tijuana y Ensenada. Estas circunstancias de aislamiento y de intereses, son una combinación muy especial que se derivó en la toma de Mexicali el 29 de enero de 1911 (la toma de Tijuana fue el 9 de mayo de 1911), como parte del movimiento revolucionario en México encabezado, en Baja California, por Ricardo Flores Magón. Esta situación fue aprovechada por militantes norteamericanos adheridos a estos movimientos de la revolución mexicana en el norte de México, para promover la constitución de una nueva República con el fin de anexarse a los Estados Unidos. La intervención norteamericana era posible debido a los intereses e

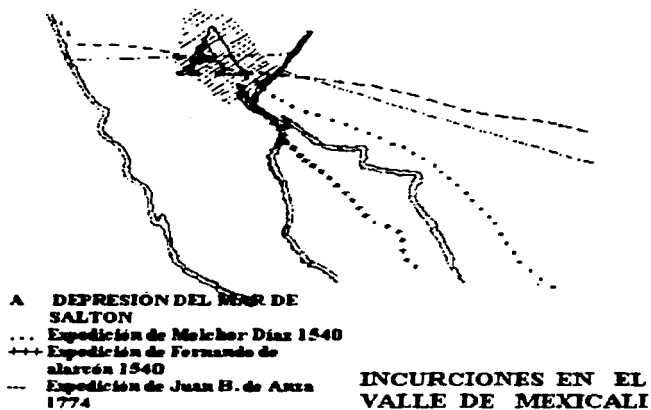


Fig. 3

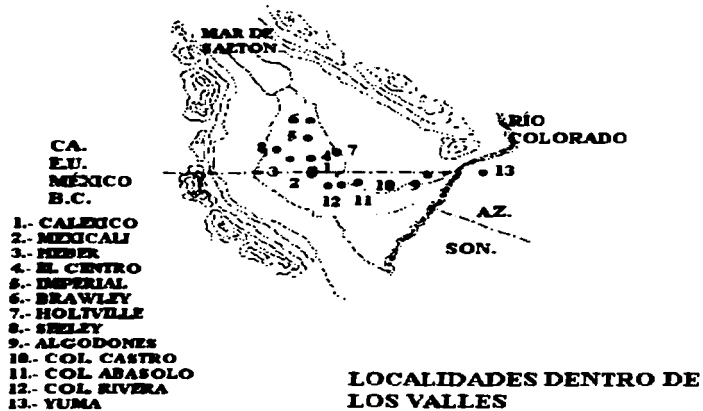


Fig. 4

inversiones norteamericanas en la región, hechas principalmente por la Colorado River Land Co. Estos sucesos propiciaron en los siguientes años la necesidad de establecer un clima de estabilidad, este fue logrado por el mayor Esteban Cantú, que llega a la ciudad a mediados de 1911 como encargado militar de la ciudad y que tres años más tarde ya como coronel asumiría el cargo de jefe de gobierno por haber ganado la confianza de la población y la de sus superiores por sus dotes políticos y de diplomacia. Cantú es el personaje que da un impulso importante al territorio y en particular a Mexicali.

#### **2.4 El crecimiento y desarrollo de dos ciudades 1900-1970**

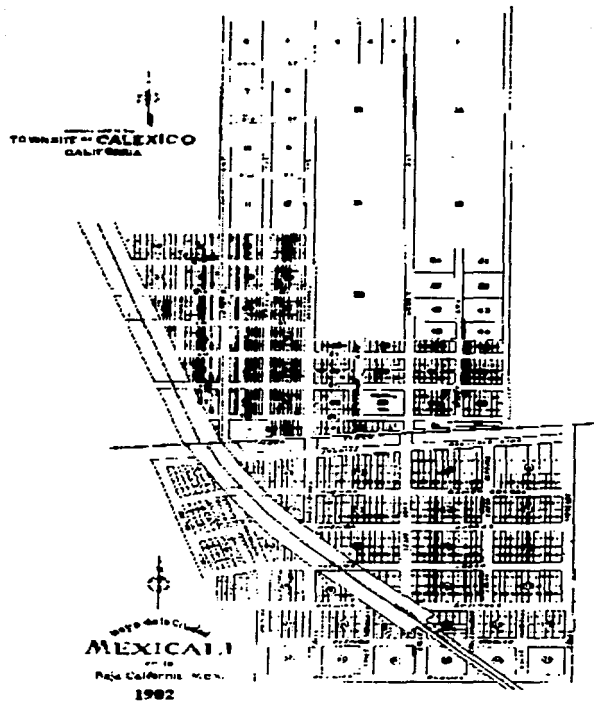
Las primeras cuatro décadas de este siglo, fueron críticas en el desarrollo de esta región debido a los diversos acontecimientos que fueron presentándose, en estos años de formación. En el año de 1902 los ingenieros C.N. Perry y Jack Carrillo, enviados por el Ing. Charles Rockwood, realizaron el trazo de el poblado de Caléxico y meses después les fué encargado el trazo de Mexicali. En 1904 esta población contaba con 397 habitantes, según el censo hecho por Celso Vega. De Caléxico no existe el dato de los habitantes en ese año, pero por descripciones de la época, seguramente tenía una población similar. A unos cuantos años de estar establecidas las poblaciones, en 1906 la región sufre una gran inundación, provocada por las avenidas de los deshielos en las Rocallosas, que toma por sorpresa a los habitantes de los poblados, pues en ese año se había registrado un notable descenso en los niveles de agua. Este evento cambia el cauce de el Río Nuevo que buscaba salida al Mar de Salton, atravesando prácticamente Mexicali y arrasando todo a su paso, el cauce pudo ser controlado, desviando la corriente antes de que pudiera destruir Caléxico.

La primera traza de Mexicali fue de forma muy regular, casi cuadrada, y se localizó entre el Río Nuevo, que la atraviesa por el costado oeste y la vía del ferrocarril Intercalifornia, que corre de noreste a sureste. Por tanto, la traza respondió a la presencia de la vía. La traza estaba formada por 33 manzanas de forma rectangular, quedando las más grandes hacia el este y las más pequeñas hacia el oeste y sur; al norte existían tres grandes predios; los cuales estaban destinados a plazas, que colindaban con el límite fronterizo. El Río Nuevo tenía



un recorrido que prácticamente daba vuelta al poblado. Se aproximaba por el sureste, seguía por el sur y se internaba por el noreste de Mexicali a los Estados Unidos. La vía del ferrocarril divide en dos partes a Mexicali, y en Caléxico, ésta es el límite del poblado hacia el oeste. En el trazo de Caléxico y Mexicali coinciden dos calles en el trazo de norte a sur. La calle Luis Torres (hoy calle Melgar) continua hacia el norte cruzando la frontera y en Caléxico es la calle Rockwood, al igual que la calle Celso Vega (hoy inexistente), que en Caléxico es calle Heber. Podemos identificar dos órdenes o elementos comunes en el trazo de ambos poblados: El primero es que las vialidades de los dos poblados presentan un trazo de sus calles en el sentido norte sur (teniendo continuidad en dos de ellas) y el segundo, la vía ferroviaria que modifica y condiciona el sentido de la traza (la sinuosidad de la vía ferroviaria responde a que esta corre paralela al Río Nuevo), esto último más evidente en Mexicali que en Caléxico. Es interesante ver que en el lado mexicano contiguo a la frontera existe en el plano (Fig. 5) la indicación de "plaza" en dos importantes áreas, lo cual indica la intención de conservar un área verde entre las dos ciudades, una separación que podemos considerar virtual entre ambas ciudades. Debido a la mencionada inundación de 1907, el cauce del Río Nuevo modificó su recorrido, teniendo que reordenarse la ciudad de Mexicali (la más afectada por este evento) de acuerdo a esta nueva situación. En 1910 Mexicali contaba con 462 hab. y el valle de Mexicali 1 417 hab. En ese año, Caléxico tenía 797 hab. El coronel Esteban Cantú, jefe político del distrito, dio gran impulso al Valle de Mexicali, diversas obras públicas como: el camino Tecate-Mexicali, el puente sobre el Río Colorado y la dotación de luz, agua y drenaje a la ciudad de Mexicali. Un acontecimiento que hizo que las poblaciones fronterizas mexicanas se vieran beneficiadas, fue la primera guerra mundial, ya que los norteamericanos acudían a éstas en busca de distracción y diversión, lo cual implicaba un importante flujo interno de divisas.

La dinámica de crecimiento de los dos valles desde sus inicios ha sido muy estrecha. La agricultura da la oportunidad a ambas ciudades de sobresalir y tener una presencia en el ámbito económico de sus respectivos países (sobre todo en el caso de la ciudad de Mexicali) y, en particular, se



**PRIMEROS PLANOS CONOCIDOS DE LAS CIUDADES DE CALEXICO Y MEXICALI**

Fuente: Departamento de Ingenieria de Calexico Ca.

**Fig. 5**

En los primeros planos de las localidades podemos advertir dos condicionantes del crecimiento de ambas ciudades, el limite fronterizo y la vía del ferrocarril; también podemos ver como existe en algunas calles continuidad del trazo norte-sur.

reconoce a la región como uno de los valles agrícolas más importantes del mundo. El algodón es el principal producto y su cultivo se inicia en 1911. Durante los siguientes 25 años, la región vivirá una intensa actividad tanto política como económica. La fuerte inmigración hacia la frontera (sobre todo al Valle de Mexicali) de personas de varios estados de la República, se debió principalmente a la escasez de empleo en sus lugares de origen, y al movimiento revolucionario que se encontraba entonces en sus albores. Además la oportunidad que el valle, en pleno auge algodonnero ofrecía a miles de personas, dado lo difícil de la situación era una oferta irrechazable. El cultivo del algodón también trajo consigo una serie de implicaciones en la estructura de la ciudad y del valle, ya que las despepitadoras se ubicaban en las cercanías de las vías del ferrocarril al sur de la ciudad, por sus dimensiones estas fueron condicionando el crecimiento en esta parte de la ciudad. En el valle estas se encontraban contiguas a las estaciones del ferrocarril, convirtiéndose estos lugares en centros importantes de trabajo como el caso de la Pacific Land Co. (conocida como Palaco).

Después, vino un periodo muy estable tanto en lo político como en lo económico. Fue durante el gobierno del Gral. Esteban Cantú (1915-1920). Cantú dirigía al Territorio Norte de la Baja California como una entidad muy independiente, obteniendo recursos del impuesto del algodón, del juego y de lugares de asueto (bares y centros nocturnos, sobre todo). Con esto, realizó obras de gran beneficio para la el estado y en particular para Mexicali. Entre estas obras, la construcción del camino nacional (1915-1918); la construcción de la Escuela Cuahutemoc; las oficinas de Correos y Telégrafos y Teléfonos; el cuartel militar Zaragoza; el cuartel de bomberos; la pavimentación y construcción de banquetas en el primer cuadro de la ciudad. Sin embargo su ambigua situación política ante el gobierno mexicano y el disgusto de éste ante la insubordinación, llevan a que el Gral. Cantú entregue el gobierno el 18 de agosto de 1920. La población de la ciudad era entonces de 6,782 habitantes. En 1922, el presidente de la República aprueba la expropiación de poco mas de 389 hectáreas para ampliar el área urbana de Mexicali y el 23 de marzo de 1923, son puestas a la venta, las hectáreas lotificadas con la denominación de

segunda sección. Los lotes eran de tres tipos; primera, segunda y tercera clase.<sup>7</sup> El motivo por el cual, a pesar de sus pocos años, (tan solo veinte) es necesario expandir el área urbana, lo podemos atribuir a la gran dinámica que el valle agrícola le estaba dando a ésta. Como consecuencia, se acentuó la migración del interior del país, aunada a la de la comunidad de chinos, para trabajar no solo en el campo, sino en la construcción del FFCC Sonora-Baja California. Sin embargo la organización de estas fuentes de empleo agrícola, se encontraba en manos de extranjeros quienes finalmente, eran los mayores inversionistas.

En el período del gobernador Abelardo L. Rodríguez (1924-1928)<sup>8</sup>, se da un fuerte impulso a la agricultura con el fin de propiciar la colonización por mexicanos del Valle de Mexicali. Esta ya venía dándose desde 1902, con la aparición de la Colorado River Land Co. (Norteamericana). Aguirre Bernal se refiere a la década de Rodríguez como un gobierno decisivo y de gran importancia para el municipio y que "gracias a ello se sentaron las bases de una ciudad moderna"<sup>9</sup>. Esta no es solo una frase "adornada" ya que se aplicaron ciertas acciones como: una política hacendaria, que efectuaba una recaudación que era aplicada en beneficio de la comunidad agrícola. Se hizo también un gran esfuerzo por dotar de escuelas al municipio, incrementando su número de 41 a 54, entre ellas, 4 superiores, una industrial y una normal preparatoria. Se continuó con los estímulos para propiciar la colonización, ahora a través de créditos agrícolas y de la regularización de tierras. Esta política crediticia trajo consigo la creación del Banco Agrícola Peninsular, la primera institución oficial de crédito en el país de este tipo. El desarrollo industrial también se vio beneficiado; despepitadoras de algodón, compresoras de dicha fibra y molinos de aceite, que reforzaron el carácter agrícola de la región. Asimismo, se establecieron compañías como las harineras (Molinera del Valle, Harinera el Rosal y Harinera la Fama), la Compañía Productora de Vinos,

---

<sup>7</sup> Para obtener más información detallada ver, Aguirre Bernal, Celso: *Compendio Histórico-Biográfico de Mexicali 1539-1966*, pp. 238-240.

<sup>8</sup> En el período de 1920-1924 el territorio contó con tres gobernadores, esto debido en gran medida por los cambios de gobierno de la presidencia, podemos decir que en esta etapa de transición hubo cierta continuidad del trabajo del coronel Cantu.

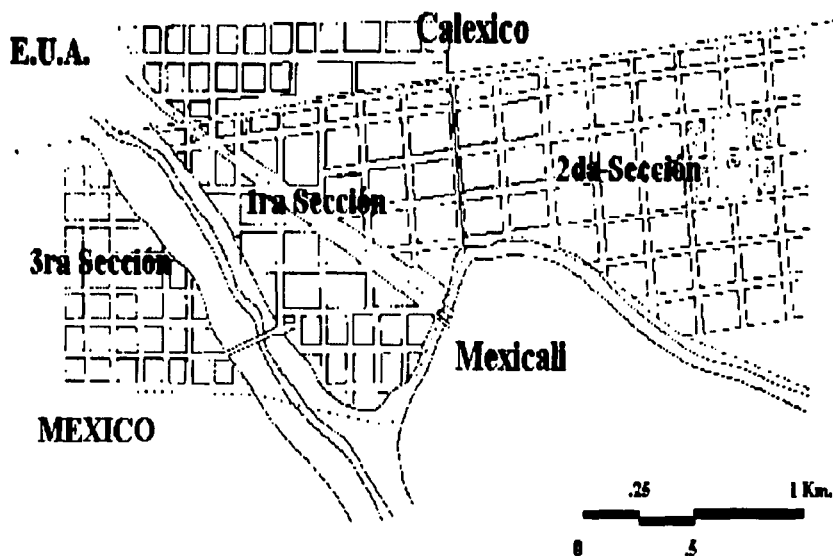
la Hielera Mexicali, así como la Cervecería Mexicali, pilar importantísimo de la economía y el auge regionales, sin precedente para la ciudad.

Ante el acelerado crecimiento y desarrollo de la ciudad, ésta comienza a expandirse, consolidarse y renovarse. Nuevos servicios como el drenaje, que hasta entonces había sido de madera, fue cambiado por uno de hierro, más duradero y de mayor capacidad. La ciudad ahora a mediados de los años veinte, contaba con el Palacio Municipal, un mercado, biblioteca; se hicieron trabajos de pavimentación y se introdujo el alumbrado público; se construyó el camino al poblado Los Algodones y se hizo una brecha hacia el puerto de San Felipe, que se encontraba incomunicado. La ciudad en esos años contaba con tres secciones: la primera, prácticamente saturada de población china; la segunda, que se encontraba subutilizada y empieza a poblarse cuando se construye el Palacio de Gobierno (1922); y la tercera que en términos generales, estaba poblada por la clase trabajadora mexicana. Si comparamos el plano de 1925 de Mexicali (Fig. 6) con el plano de la primera traza, podemos ver el rápido crecimiento de la ciudad. Es importante señalar que ésta se encuentra llena de lotes baldíos y sólo algunas manzanas de la parte aledaña al cruce fronterizo estaban consolidadas. Hacia el este, en la segunda sección, es donde se encuentra menos habitada, aunque el Palacio de Gobierno, en este extremo de la ciudad, comenzó a funcionar como un elemento catalizador del crecimiento hacia esta zona a través de la avenida Alvaro Obregón, esta vía es una obra muy importante ya que se hizo con una calidad estética y constructiva notables.

En la década de los treinta, la región se enfrenta con tres situaciones decisivas e impactantes en su historia, desarrollo y crecimiento: Primero, el impacto de la gran depresión sufrida en los Estados Unidos desde finales de la década de los veinte y hasta los primeros años de la siguiente década (1929-1933). Con ella, la caída del precio del algodón es un golpe fuerte para la región pues en esta actividad agrícola prácticamente se sustenta su economía. Lo anterior trajo consigo pérdidas a los agricultores y la caída de los salarios. Segundo, se da el regreso masivo de trabajadores mexicanos al país, debido a

---

<sup>3</sup>Op cit p. 276.



**Fuente: Sanborn Map Co., Mayo 1925 Nueva York.**

**Fig. 6**

En el plano de 1925 podemos observar las tres secciones con que cuenta la ciudad para ese año; podemos ver como esta tiene un marcado crecimiento hacia el este, teniendo dos límites muy claros: hacia el norte, el límite fronterizo y hacia el sur el cause del Río Nuevo. Podemos apreciar que en el sentido este-oeste la ciudad de Calexico no ha tenido crecimientos considerables, solo hasta donde termina la primera sección de Mexicali; hacia el Norte la ciudad de Calexico se mantiene en los límites de la primera traza de la ciudad.

que, por la crisis en los Estados Unidos infinidad de industrias cierran; al mismo tiempo que el campo ya no necesita de tanto "bracero". Esto crea graves problemas sociales en las ciudades fronterizas. Tercero, la derogación de la Ley seca en Estados Unidos hace que los cabarets, cantinas y casinos en las ciudades fronterizas mexicanas ya no cuenten con la acostumbrada e innumerable asistencia de estadounidenses en busca de diversión.

El recibir la ciudad a una "avalancha" de repatriados, trae consigo una mayor demanda de tierras, para trabajarlas y/o para arraigarse a ellas. La Colorado River Land Co., latifundista mayor en el Valle de Mexicali, con 300 mil Hectáreas, no tenía más opción que la de someterse a la política agraria del presidente Lázaro Cárdenas y se comprometió a fraccionar y poner a la venta la totalidad de sus terrenos. Este compromiso estaba cumplido para el mes de enero, pero solo en una mínima parte, pues sólo se habían entregado 426 hectáreas de las 258,455. Por ello, fueron tomadas medidas drásticas por parte de la Federación de Comunidades Agrarias del Territorio de Baja California, las cuales consistían en tomar las tierras en posesión de la Colorado River Land Co. el 27 de enero de 1937. Unos meses más tarde, ya se encontraban organizados 38 ejidos con 97,120 Has; dando pauta a la creación de una nueva estructura de la tenencia de la tierra en el valle. Este evento pone fin al monopolio que la empresa sostenía en el valle, "...con la creación de la Colorado River Land Co. en 1904, nació el vasto monopolio que impidió el desenvolvimiento de una colonización formada por mexicanos" <sup>10</sup>. El control de tierras ejercido por la empresa durante más de treinta y cinco años fue un negocio realmente provechoso, ya que, además de la renta de la tierra, los agricultores se obligaban a entregarle el 20% de la cosecha. A cambio, a lo largo de los años la empresa fue dotando al valle de una amplia infraestructura de riego.

Una consecuencia importante derivada del control ejercido fue, que la ciudad de Mexicali se vio obligada a crecer a un ritmo acelerado, por la

---

<sup>10</sup>Tomado de: Estrella, Gabriel, *Cuadernos de Ciencias Sociales*, "El origen de la región de los valles de Mexicali e Imperial, desde la perspectiva de las relaciones sociales", N° 1, UABC p. 13. Ladman, Jerry R.

imposibilidad de desarrollo de otro centro urbano. No ocurre igual con el Valle Imperial, que toma como esquema de desarrollo el utilizado en el oeste norteamericano, "...a través de pequeñas ciudades que hacían las veces de cabeza de puente para la colonización, así como de centros de servicio y de acopio para los hinter land" <sup>11</sup>. Por un lado tenemos entonces un centro aglutinador de actividades y por el otro varios pequeños centros de actividades. Esto explica en gran medida las diferencias de magnitud entre Mexicali y Calexico que, para 1940, tenía una población de casi 3.5 veces menor que de la primera; y en cuanto a extensión, Mexicali multiplicó su área de 1910 a 1940 poco más de seis veces, mientras que Calexico ha permanecido sin cambios substanciales.

En la década de los años cuarenta dos aspectos son particularmente trascendentales para la región y en especial para Mexicali: Por un lado la fuerte inmigración que se presentó en esos diez años ocasionada principalmente por el reparto de tierras que se venía dando desde 1937; así como por el futuro promisorio para aquellos que intentaban cruzar a Estados Unidos en busca de trabajo, posibilidad que siempre ha sido una opción para el que llega a las poblaciones fronterizas. Por otro lado, y después de cuarenta años, la región y la Baja California se integró al resto del país por medio del Ferrocarril Sonora-Baja California y la carretera Nacional. Así, Mexicali se convertiría en el centro de las comunicaciones regionales del Estado y del Valle Imperial. Además, para 1950 ya se contaba con vuelos comerciales, uniendo a la ciudad por aire, con Hermosillo Son., Tijuana y Ensenada B.C.

Debido en mucho a las anteriores circunstancias, el 31 de diciembre de 1951 se creó el Estado 29, Baja California, respondiendo al futuro tan promisorio que se podía pronosticar para Mexicali y al impactante crecimiento demográfico y espacial que se dio en la década de los años cuarenta. Este contaría con cuatro municipios cuyas cabeceras estarían en las cuatro

---

"El desarrollo de la economía regional de Mexicali. Un ejemplo impulsado por la exportación". Universidad Estatal de Arizona. Tempe. 1975. pp 93-94.

<sup>11</sup>Tomado de: Estrella, Gabriel, *Cuadernos de Ciencias Sociales*, N° 1, UABC, "El origen de la región de los valles de Mexicali e Imperial, desde la perspectiva de las relaciones sociales", p. 15. Roberts.



principales ciudades: Mexicali, Tijuana, Ensenada y Tecate; teniendo la sede del gobierno estatal en la primera. Las comunicaciones traen consigo una derrama económica importante, desde la mano de obra para realizarlas y la conveniencia de tenerlas para poder mover los productos que en el valle se producían. Así, éste llegó a ser el tercer productor nacional de algodón y el quinto lugar como puerto de exportación a finales de los años cuarenta.

Por estas razones Mexicali continuaba con un gran ritmo de crecimiento, "... durante la primera mitad de la década de los cuarenta se empezó a modificar el aspecto arquitectónico. Hasta entonces habían predominado las construcciones de madera, las cuales empezaron a ser substituidas por construcciones de concreto de dos y hasta de tres pisos"<sup>12</sup>. La construcción de la ciudad se presentaba como un collage muy interesante de estilos a principios de los años cincuenta: californiano, neoclásico tardío, art decó e internacional; los ejemplos de art decó y neoclásico son trabajos de extrema sobriedad (ver Figs. 7, 8, 9, 10, 11 y 12). En esos años, la ciudad se extendía hacia el este, por detrás del Palacio de Gobierno (hoy Rectoría de la Universidad Autónoma de Baja California), y hacia el sureste, en las recién formadas colonias Nueva y Burócrata. Hacia el lecho izquierdo del Río Nuevo se encontraba, la colonia Pueblo Nuevo (aún existente), la cual incrementaba su extensión sin acabar de consolidarse.

Para los años cincuenta, ya se había construido y consolidado una amplia red hidráulica, que beneficiaba a la producción agrícola, a los asentamientos humanos del valle propiciando que la agricultura, que desde siempre ha sido el sustento económico de la región, adquiere mayor fuerza. Así, para el año de 1950 la ciudad contaba con 64,609 habitantes en una extensión de 2,807.53 hectáreas y con una densidad por hectárea de 22.30; esta densidad tan baja nos indica la poca consolidación de la ciudad y la existencia de grandes lotes baldíos en ella. Este rápido crecimiento propicia la creación de nuevas colonias en la ciudad como la Baja California, Nueva Esperanza,

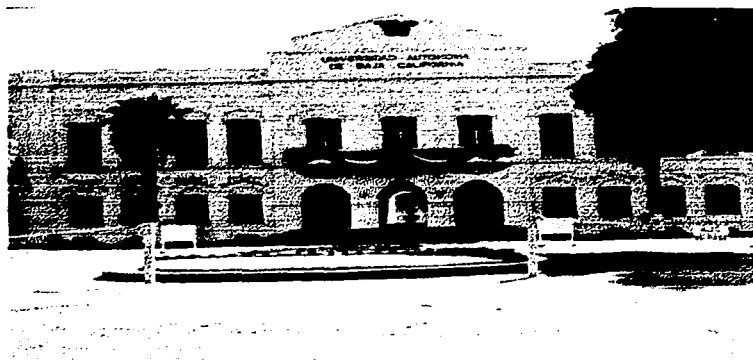
---

Bryan, "Ciudades de Campesinos. La economía Política de la Urbanización en el Tercer mundo. Ed. Siglo XXI, Mexico, 1980, p. 47.

<sup>12</sup>Velázquez, Morales, "Integración al resto del país", *Mexicali una historia*, tomo II, p. 111.



**Fig. 7** Oficinas de la Colorado River Land Co  
Edificio de arquitectura californiana de finales de la de la primera década de este siglo, es un importante testimonio de la historia de la ciudad por lo que esta compañía significo para el Valle de Mexicali:



**Fig. 8** Antiguo Palacio de Gobierno.  
Edificio de arquitectura neoclásica tardía de principios de la década de los veintes, fue entonces un detonador del crecimiento de la ciudad hacia la zona este, ya que este se construyó en una zona retirada de la ciudad a un costado de campos de cultivo.



**Fig. 9 Escuela Cuauhtémoc.**

La Escuela Cuauhtémoc inicio sus actividades en 1916, hoy funciona como Casa de la Cultura, se encuentra en el primer cuadro de la ciudad a un costado del limite fronterizo



**Fig. 10 Escuela Leona Vicario.**

Esta escuela fue inaugurada en 1923 y hoy en día continua funcionando como escuela primaria; cuenta con una fachada tipo neoclásico y que es una modificación del proyecto original.



**Fig. 11** Cinema Curto

El Cinema Curto construcción de los años cuarenta y de interesante arquitectura Decó, sigue en pie pero en desuso, en la zona centro de la ciudad, reflejo del deterioro de esta parte de la ciudad.



**Fig. 12** Mercado municipal

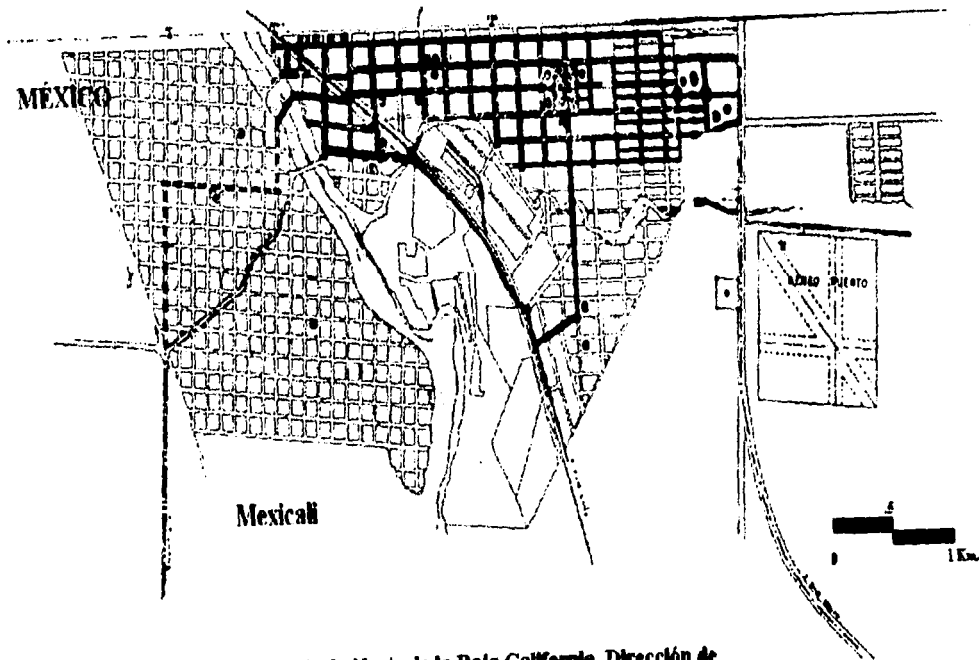
El Mercado Municipal de la ciudad actualmente subutilizado, es un ejemplo de la arquitectura internacional en la ciudad, terminado en los años cincuentas.

Orizaba, Pro-Hogar, Carvajal y otras más alrededor de veinte colonias populares.

Esta acelerada expansión de la ciudad trajo como consecuencia la necesidad de dotar de servicios públicos a los nuevos sectores. Entre éstos, el Instituto Mexicano del Seguro Social empieza a funcionar en 1954, cuando ya se hacían necesarias instalaciones de tipo hospitalario y de asistencia social en la ciudad. En el plano de 1952, (Fig. 13) podemos advertir los crecimientos que la ciudad ha tenido. Hacia la izquierda del Río Nuevo, la colonia Pueblo Nuevo, de carácter habitacional popular se ha expandido considerablemente. Siguiendo la vía del ferrocarril hacia el sur de la ciudad, vemos la zona de despepitadoras y empacadoras de algodón que ya se encuentran prácticamente rodeadas de asentamientos y podemos ver que el aeropuerto aparece muy próximo a la ciudad. Además, en el ámbito educativo se da un gran paso. 1957, es el año en que se crea la Universidad Autónoma de Baja California y diversas instituciones educativas, las que para estos años resultaban ser imprescindibles, como la Escuela Normal fronteriza y la Escuela Práctica de Agricultura.

En la década de los sesentas se realizaron diversas obras de tipo recreativo, educativo, culturales, deportivo, de servicios y vial, entre estas algunas de las más significativas son el parque Constitución (remodelación) y el Bosque de la Ciudad, los cuales, debido al rápido crecimiento de la ciudad, vienen a ser prioritarios como sitios de áreas verdes y de recreación. La transformación de la Calzada Justo Sierra, en un sitio atractivo para la actividad comercial, ordena los nuevos crecimientos que se presentan en el este de la ciudad. Otra obra de suma importancia para la ciudad es la construcción de la Av. Adolfo Lopez Matcos (llevada a cabo bajo el Programa Nacional Fronterizo PRONAF), que permite la comunicación norte-sur en la ciudad de una manera más eficiente. Para 1960, los sectores de la industria, comercio, transporte y servicios diversos incrementaron su porcentaje de participación en cuanto a fuerza de trabajo, y entre éstos, la industria es la que obtuvo el incremento más alto, pasando de 4,720 (11.1%) trabajadores en 1950 a 13,130 (14.5) en 1960. La agricultura, en cambio, tiene un descenso en

E.U.



Fuente: Gobierno del Territorio Norte de la Baja California, Dirección de Obras y Servicios Públicos; Mexicali B.C. 1952.

Fig. 13 Plano de la ciudad de Mexicali 1952.

porcentaje. En 1950 contaba con el 58.8% y para 1960 con el 52.7%. Estos cambios nos hacen ver que la agricultura, tan desarrollada en la región, es un sector de suma importancia; pero comienza a verse una nivelación de los sectores productivos. La ciudad presenta importantes crecimientos, en todas las direcciones posibles es decir, en todas las direcciones posibles al sur del límite fronterizo. (Fig. 14)

La ciudad cuenta ahora con una extensa área; aparecen los primeras zonas residenciales y tanto el comercio como la industria comienzan a desplazarse de sus tradicionales lugares en la ciudad para ir ocupando áreas periféricas dentro de ésta; el aeropuerto se encuentra rodeado por el continuo urbano y se puede apreciar deficiencia de comunicación entre la parte este y oeste del Río Nuevo. También, durante la década de los años sesenta ocurrieron dos hechos relevantes para la ciudad: la producción algodonera disminuye y, con ello, se debilita el sostén económico de la región; y, por otro lado, en respuesta a lo anterior, se deja sentir una fuerte presencia del gobierno federal el cual intenta inyectar recursos a la economía por medio de incentivos a la industria en el denominado Programa de Industrialización Fronteriza, dentro del Programa Nacional Fronterizo (1958-1964).

Durante los primeros setenta años de vida de la ciudad es impresionante cómo ha ido creciendo la población y su extensión, "...este importante crecimiento demográfico tiene su origen en diversas causas, entre otras: las frecuentes migraciones de núcleos de población que, procedentes del interior del país, se dirigieron a Mexicali, y que fueron estimuladas por el reparto de tierras que, como aplicación de la reforma agraria, realizó el Gobierno Federal; la construcción de obras hidráulicas, tales como la Presa Morelos sobre el Río Colorado y la Represa Matamoros; los altos salarios que se pagan en ese municipio durante la época de pizca del algodón y el aliciente que representa para los trabajadores mexicanos la posibilidad de obtener ocupación en el territorio norteamericano"<sup>12</sup>.

El avance que ha tenido el crecimiento de la ciudad lo podemos observar en el cuadro siguiente, así como en los dos planos, (Figs. 15 y 16) con

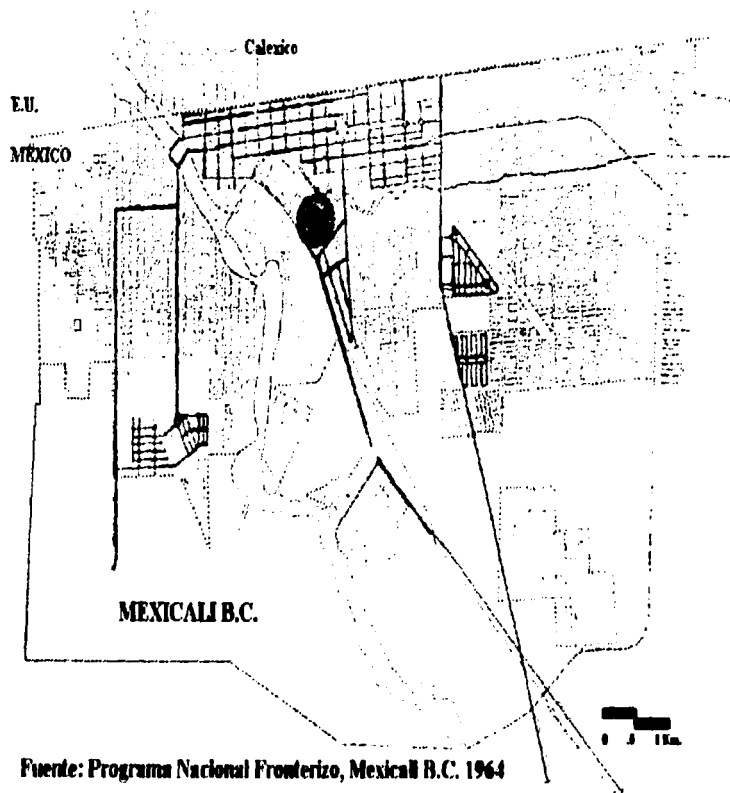
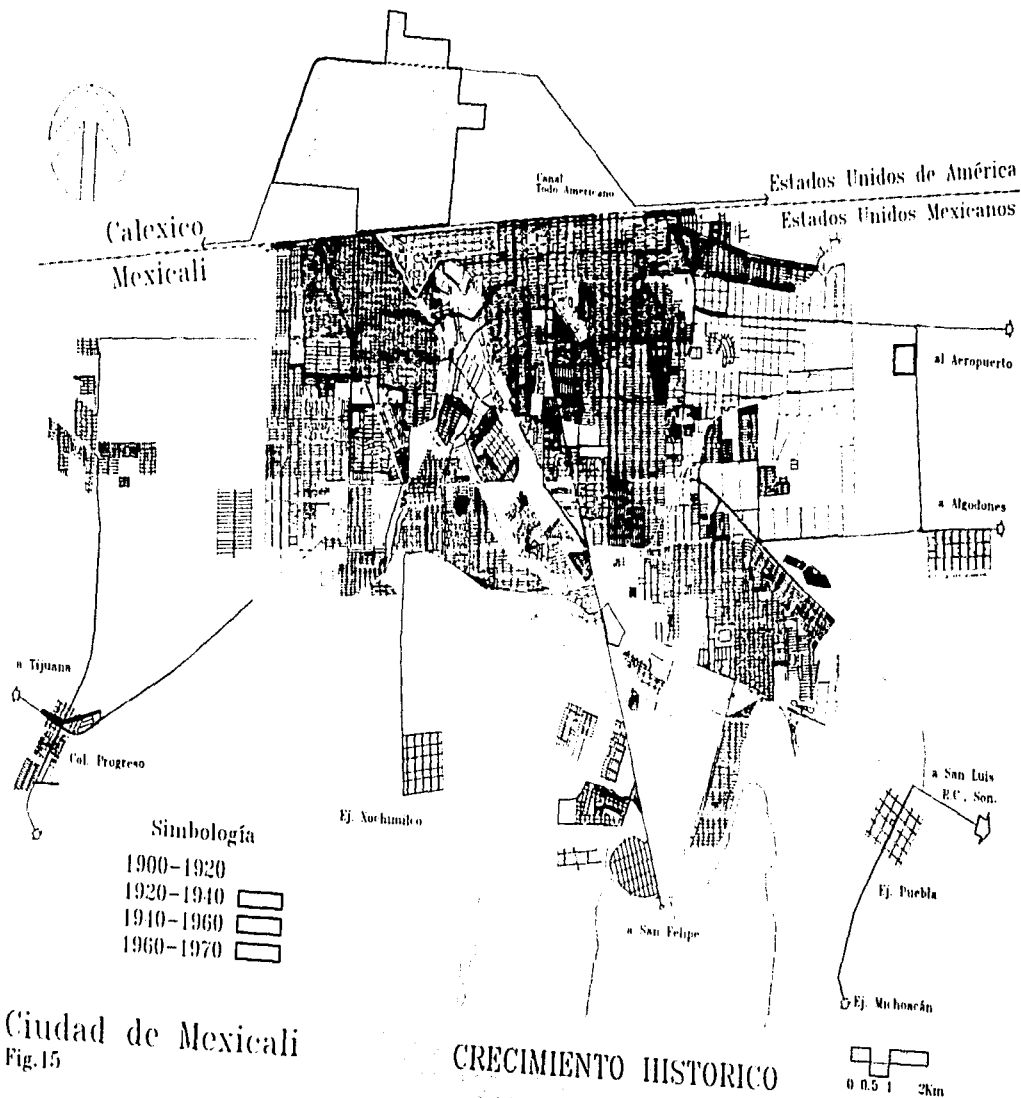
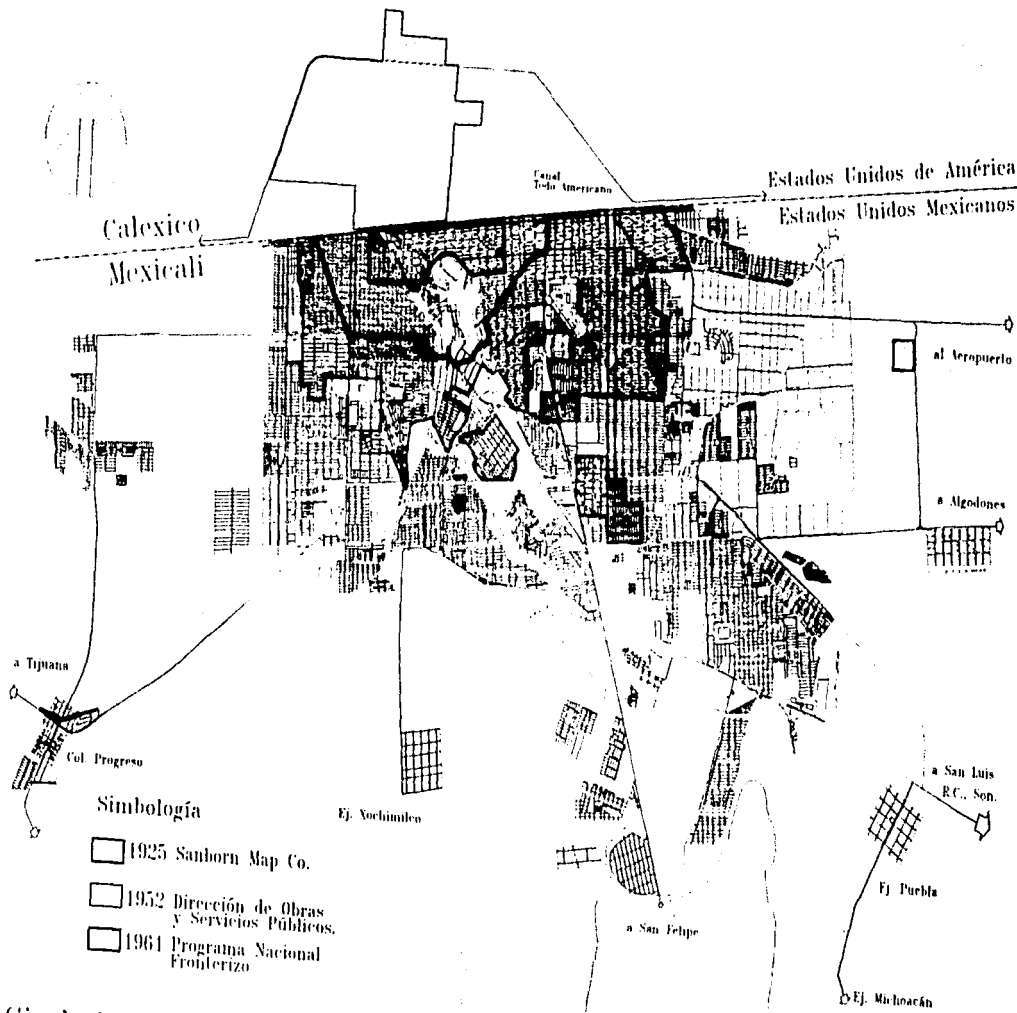


Fig. 14 Plano de la ciudad de Mexicali 1964.





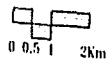


**Simbología**

- 1925 Sanborn Map Co.
- 1952 Dirección de Obras y Servicios Públicos.
- 1961 Programa Nacional Fronterizo

Ciudad de Mexicali  
Fig.16

CRECIMIENTO HISTORICO



diferentes cortes en el tiempo. Las diferentes fuentes coinciden, en términos generales, en la extensión que ha tenido la localidad en los periodos señalados, pero podemos señalar algunos aspectos que saltan a la vista; primero, la tendencia de la ciudad a la horizontalidad, propiciada ésta por el límite fronterizo; segundo, una marcada desarticulación de la ciudad en su parte central, debida a el Río Nuevo, la vía ferroviaria y las despepitadoras; tercero, podemos observar un crecimiento que tiende a ser mas disperso conforme avanzan los años.

#### **CRECIMIENTO POBLACIONAL, MEXICALI.\***

<b>AÑO</b>	<b>POBLACION</b>	<b>SUPERFICIE</b>	<b>DENSIDAD</b>
<b>1904</b>	<b>397</b>	—	—
<b>1910</b>	<b>462</b>	<b>227.00</b>	<b>2.03</b>
<b>1920</b>	<b>6,782</b>	<b>455.85</b>	<b>14.87</b>
<b>1930</b>	<b>12,842</b>	<b>730.32</b>	<b>20.04</b>
<b>1940</b>	<b>18,775</b>	<b>1,407.97</b>	<b>13.36</b>
<b>1950</b>	<b>64,609</b>	<b>2,897.53</b>	<b>22.30</b>
<b>1960</b>	<b>174,540</b>	<b>4,499.73</b>	<b>38.79</b>
<b>1970</b>	<b>263,498</b>	<b>6,893.00</b>	<b>38.22</b>

*\*Datos de población obtenidos de los censos de Población. Superficie y Densidad tomados y contruidos a partir de diversos planos según la fecha*

El límite fronterizo es un factor indiscutible en la forma de la ciudad; un borde inamovible que definitivamente condiciona la forma de crecimiento de ésta. Algunos bordes naturales, (el Río Nuevo) y otros artificiales condicionan también la forma de la ciudad de una manera importante. La dispersión creada por la explosión demográfica, podemos calificarla como un factor de demanda de suelo, y el suelo que se ocupará será el que esté disponible y accesible en ese momento; es decir, existe cierta aleatoriedad y esto se ve reflejado en la forma de la ciudad, la cual hemos calificado de dispersa, o que tiende a la dispersión.

<sup>13</sup>Programa Nacional Fronterizo, p. 9, 1964.

El crecimiento de la ciudad ha sido muy significativo y constante en los primeros setenta años, el pasar de 462 habitantes en 1910 a 263,498 habitantes en 1970 es sin duda notable, comparable con el ritmo de crecimiento de la ciudad de México, que de 750,000 habitantes en 1910 logra tener 7,000,500 habitantes en 1970. En el caso de Mexicali, la población se incrementa 570.3 veces, y la de la ciudad de México 9.33 veces, cifras muy lejanas. Sin embargo, podemos decir que el fenómeno de inmigración es el factor decisivo en el incremento poblacional de ambas ciudades.

El crecimiento que ha tenido Calexico ha sido muy diferente al de Mexicali, con excepción de las primeras dos décadas donde este fue prácticamente idéntico. En 1910 Mexicali tenía 462 y Calexico 797; En 1920 Mexicali tenía 6,782 y Calexico 6,223. Habitantes. La diferencia tan marcada de población para 1970, es debido a diversos factores, entre estos, el significado que tiene cada una de las ciudades para su realidad regional y nacional. Mientras que Mexicali se ha venido consolidando como una ciudad importante para la nación por ser la capital estatal, además de un gran productor agrícola del país y una ciudad que día con día presenta una actividad económica más diversa. Calexico, forma parte de un sistema de ciudades menores en un vasto valle agrícola, teniendo como actividades preponderantes la comercial y la agrícola. Quizás esto no explique del todo las diferencias que podemos encontrar, pero este razonamiento tiene mayor sentido si nos ubicamos en el tiempo y las realidades que significaban para cada país estas ciudades. Es decir, en los años treinta y cuarenta, las actividades comerciales en el suroeste de los Estados Unidos se daban en poblaciones como Los Ángeles y San Diego, poblaciones con una infraestructura de comunicaciones, industrial comercial importantes y con actividades a nivel regional, nacional e incluso internacional. De ahí que muchas poblaciones del sur de California, literalmente hallan congelado su crecimiento, y sólo aquellas poblaciones cercanas a estos grandes polos hayan tenido un crecimiento significativo, propiciando el ensanchamiento de los primeros. Mexicali es en esta región de la frontera, la ciudad que ahora se ensancha.

## CRECIMIENTO POBLACIONAL, CALEXICO. \*

ANO	POBLACION
1910	797
1920	6,223
1930	6,299
1940	5,415
1950	6,433
1960	7,992
1970	10,625

\* Fuente. *Statistical Abstract of the United States-México Borderlands*

Mientras tanto, en el noreste de México, podemos decir que ninguna ciudad contaba con las características para ser un gran centro de población lo suficientemente importante para propiciar los intercambios y las relaciones y, por ende así crecimiento y el desarrollo. La ciudad más importante cercana a las poblaciones fronterizas de Baja California es Hermosillo, Sonora, a aproximadamente 800 kilómetros de Mexicali; Chihuahua y Monterrey se encuentran demasiado lejos. Era importante la consolidación de ciudades en la frontera mexicana, debido a la diferencias principalmente económicas entre ambas naciones; las ciudades fronterizas ofrecían oportunidades a los inversionistas y debido a la cercanía con ciudades importantes de los Estados Unidos, se podía integrar una economía regional-binacional; además, la migración hacia los Estados Unidos fue otro factor que propició que las ciudades fronterizas incrementaran su crecimiento.

### **Conclusiones**

Podemos decir que las diferencias que hasta el año de 1970 existían entre las ciudades de Calexico y Mexicali, se debían a las situaciones regionales (entendiendo en este caso lo regional, como un territorio al interior de cada país) y nacionales particulares de cada país, y son en definitiva, estas "situaciones particulares", lo que, combinado forman las condiciones limítrofes o binacionales particulares de los pares fronterizos.

Como hemos visto las circunstancias bajo las cuales surgen las ciudades de Calexico y Mexicali, son eminentemente económicas, la explotación de los valles agrícolas de la región son el motivo que propician la organización de múltiples empresas para este objetivo, a raíz de esto podemos decir que todo gira entorno a este importante y ambicioso objetivo. Surgen las ciudades como una consecuencia meramente empresarial.

Ante esta situación, las distintas maneras de lograr el objetivo, aprovechar al máximo los valles, son la causa principal de los diferentes ritmos de crecimiento de las dos ciudades. En el territorio norteamericano la posibilidad de los colonos a ser poseedores de tierras y organizadores de las diversas empresas que aquí se asentaron, esto propició que el Valle Imperial tuviera una organización típica de los valles agrícolas estadounidenses, a base de un sistema de pequeños poblados conformándose como centros de operaciones. En cambio el monopolio ejercido para la explotación del Valle de Mexicali durante las primeras cuatro décadas de este siglo, no permitían la posesión de tierras y por esto no se desarrolló ningún otro centro como en el Valle Imperial.

Además es importante apuntar que la ciudad de Mexicali fue sumando importancia a partir de lo anterior y como consecuencia el que se le designara cabecera municipal en 1915 y años más tarde 1951 capital del estado, fue conformando un asentamiento importante debido a sus actividades: políticas, económicas y administrativas aspectos que se reflejaron de manera evidente en las dimensiones de la población y la ciudad. Convirtiéndose esta al paso de los años en un polo de atracción de la región noroeste del país.  
(ver cuadro 1)

**CUADRO I**

ANOS	EVENTOS LOCALES	CRECIMIENTO CIUDAD	ACTIVIDADES ECONOMICAS	AMBITO NACIONAL	AMBITO LOCAL CALIFORNIA INTERNACIONAL
1900 1903	CURCEN DIVERGAS LOCALIDADES EN LOS VALLES DE IMPERIAL Y MEXICALI		LAS INVERSIONES EN LA ZONA ERAN DIRIGIDAS A LA CONSTRUCCION DE UN CANAL ALIMENTADOR PARA RIEGO 1903		
1904 1907	INUNDACION DE LA CIUDAD DE MEXICALI 1907	MEXICALI 397 HAB 1904	AGRICULTURA COMERCIO Y UNA ALTA RECAUDACION FISCAL		
1912 1914 1915 1920	CONSTITUCION DEL MUNICIPIO DE MEXICALI 1915 DOTACION DE SERVICIOS A LA CIUDAD (GOBIERNO DE CANTU 1915 1920)	MEXICALI 1920 6.782 HAB 455 85 HA  CALEXICO 6.223			LEY SECA EN EUA 1912 A 1933 CALIFORNIA 1919  INICIO DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL 1914
1929 1933 1935 1937 1940 1941 1942	LOS TRABAJADORES DEL CAMPO TOMAN POR ASALTO LAS TIERRAS DELA COLORADO RIVER LAND CO. 1937. IMPULSO A LA AGROINDUSTRIA EN EL VALLE DE MEXICALI (GOBIERNO DE RODRIGUEZ 1924 1928)	MEXICALI 1940 18.776 HAB 2.897.53 HA  CALEXICO 5.415 HAB	LA AGRICULTURA SE VE COMPLEMENTADA POR LA AGRO INDUSTRIA	ESTABLECIMIENTO DEL PERIMETRO DE ZONA LIBRE 1933 EN ENSENADA Y TIJUANA 1937 PARA TODO EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA Y ZONA PARCIAL DE SONORA 1939 B. C. SUR SUCCESAS PROPRIOGAS	DEPRESION ECONOMICA CAIDA DE WALL STEET 1929 INICIA LA CAPTACION DE AGUAS LA PRES HOOVER 1935 EUA ENTRA A LA II GUERRA 1941 MUNDIAL FIRMA DEL TRATADO BRACERO 1942
1948 1950 1951 1957	CREACION DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA. CAPITAL MEXICALI 1951 CREACION DE LA UNIVERSIDAD AUTONOMA DE BAJA CALIFORNIA 1957	MEXICALI 1950 64.609 HAB 4.499 73 HA  CALEXICO 6.433 HAB	A RAZ DE CONVERTIRSE EN LA CAPITAL ESTATAL LA ACTMIDAD DE SERVICIOS SE INCREMENTA	CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL SONORA BAJA CALIFORNIA 1948	
1960 1961 1964 1965	CONTAMINACION SALINA DE LAS AGUAS DEL RIO COLDRADO 1961. SOLUCION 1965.	MEXICALI 1960 CALEXICO	AGRICULTURA (PRINCIPALMENTE ALGODON Y TRIGO) COMERCIO SERVICIOS	INICIA EL PROGRAMA NACIONAL FRONTERIZO 1961 FIN DEL TRATADO BRACERO 1964 1965 EL PROGRAMA DE INDUSTRIALIZACION FRONTERIZA	
1970 1971	COMIENZA LA DIVERSIFICACION DE CULTIVOS EN EL VALLE DE MEXICALI 1970	MEXICALI 1970 263.498  CALEXICO 10.625	COMERCIO SERVICIOS E INDUSTRIA	1971 PROGRAMA DE COMERCIALIZACION FRONTERIZA	POBLACION DEL ESTADO DE CALIFORNIA 20 MILLONES EN 1970

La migración internacional hacia los Estados Unidos es un factor importante para las ciudades fronterizas, convierte a estas en un paso obligado; reteniendo a quienes por diversas circunstancias no logran internarse

al vecino país o les es imposible regresar a sus lugares de origen. Ya que estas ofrecen en términos generales una condición de vida mejor que de donde provienen.



### **III.- La ciudad de Mexicali en tres cortes; 1970, 1980 y 1990**

Este capítulo intenta hacer una revisión más detallada la ciudad de Mexicali. Para esto, los aspectos de población y extensión, usos de suelo, y las transformaciones de la ciudad servirán de apoyo al desarrollo de este capítulo. Es importante mencionar que la información manejada casi en su totalidad es referente a la ciudad de Mexicali, esto es debido a lo accesible de la información; Sin embargo en algunas ocasiones se hacen referencias respecto a la ciudad de Calexico. A lo largo de la revisión este capítulo se dará respuesta a las siguientes interrogantes: ¿Cuáles son los patrones de crecimiento de la ciudad?, ¿A que responden el crecimiento de la ciudad?, ¿Cuáles son sus principales transformaciones? Con este capítulo se tendrá una visión de los primeros noventa años de la ciudad.

#### **-3.1. La ciudad hacia 1970**

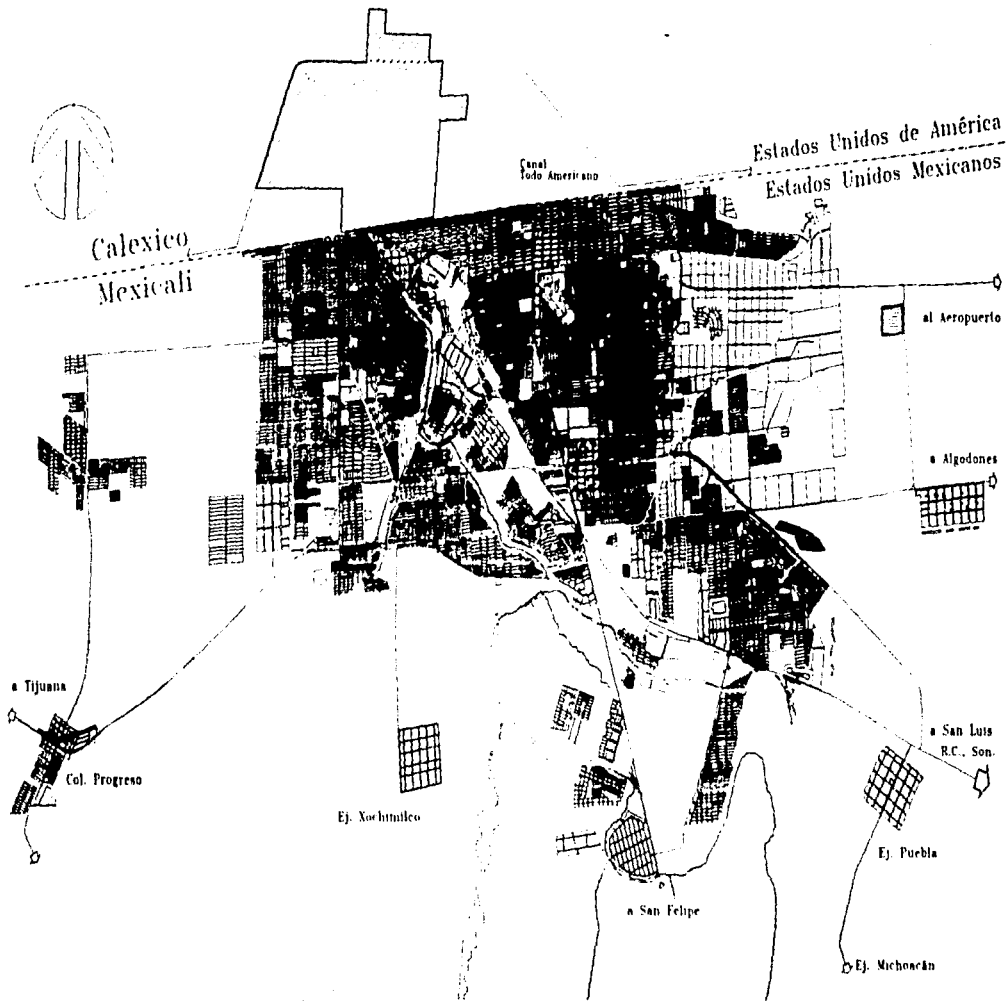
Como pudimos ver, la ciudad de Mexicali había tenido un crecimiento y desarrollo acelerados en sus primeros setenta años. Este primer corte nos servirá para conocer más detalladamente la ciudad y así entender su evolución en torno a sus principales transformaciones y su crecimiento espacial.

##### **3.1.1. Población y extensión**

La ciudad en este año (1970) contaba con 263,489 habitantes, sumando 19,935 habitantes de diecisiete poblaciones próximas a ésta; la ciudad entonces llega a tener 283,424 habitantes en una extensión de 6,036.76 hectáreas, con una densidad de 46.94 habitantes por hectárea. (Fig. 17)

Considerando las diecisiete poblaciones periféricas<sup>14</sup> a la ciudad la ciudad tiene un incremento de población del 7.56%; Esta población con respecto al municipio es el 71.51 % y con respecto al estado es del 32.56 %, lo que nos refleja que es un estado y al municipio eminentemente urbano.

<sup>14</sup> Las diecisiete poblaciones son: Col. Fronteriza, Col. Conejadora, Col. Mariano Abasolo, Islas Agrarias A, Col. Pacífico, Ej. Xoximilco, Col. Wisteria, Santa Cecilia, Col. Zaragoza, Col. El porvenir, Ej. Puebla, Col. Santa Isabel, Ej. Cuernavaca, Gonzalez Ortega, Col. Progreso, Col. Elgin Esquivel, Col. Estrella.



Ciudad de Mexicali  
Fig.17

EXTENSION URBANA 1970 0 0.5 1 2Km

1970	HAB	INCREMENTO	% AÑO	% EDU
CIUDAD	263,489	-----	66.47	30.00
CIUDAD + 17*	283,424	7.56	71.51	32.56
MUNICIPIO	396,324	-----	100.00	45.5
ESTADO	870,421	-----	-----	100.00

DATOS OBTENIDOS DEL CENSO 1970

\*DATO OBTENIDO SUMANDO 17 POBLACIONES PRÓXIMAS A LA CIUDAD BASADOS EN DATOS DEL CENSO 1970

En la década de los setenta, la producción algodonera se desplomó debido principalmente a la salinidad de las aguas del Río Colorado. Esta problemática inicia en 1961 con la puesta en operación del sistema Wellton-Mohawk que vertía aguas con alto índice de salinidad al sistema de riego del Valle de Mexicali por el Río Colorado. Las negociaciones para resolver este problema duraron dieciséis años. Es por eso que durante este periodo la producción del Valle de Mexicali y, en especial, la producción algodonera se vio muy afectada. El sector público federal pone en marcha un proyecto de rehabilitación programado para finalizar en 1975. El fin era el de proporcionar una serie de instrumentos para el desarrollo de la ciudad y, en general, del municipio. Entre estos instrumentos se encontraban: subsidios de impuestos a la industria, el programa de industrialización fronterizo, el programa de pastizales y el del SAM (Sistema Alimentario Mexicano).

La ciudad tiene una densidad muy baja, pero ésta cuenta con zonas muy compactas; es decir, ciertas partes de la ciudad cuentan con un alto grado de consolidación, como pueden ser la zona comercial del primer cuadro de la ciudad (Fig. 18), el barrio de Pueblo Nuevo y la Colonia Nueva (con lotes de 950 m<sup>2</sup> y 500 m<sup>2</sup>). Sin embargo, la ciudad, en ciertas partes, (no precisamente de reciente expansión) cuenta con una infinidad de lotes baldíos, en especial en los terrenos aledaños al Río Nuevo, terrenos que, por estar ubicados en la parte central de la ciudad, tienen un gran potencial de desarrollo a mediano y largo plazo. Se puede observar que la mancha urbana ha rodeado a algunos terrenos de cultivo que, a corto plazo, serán parte íntegra de la ciudad.

Existe un crecimiento casi nulo hacia el oeste, pero la ciudad en esta parte es compacta, es decir, no tiende a extenderse mucho como ocurre en el

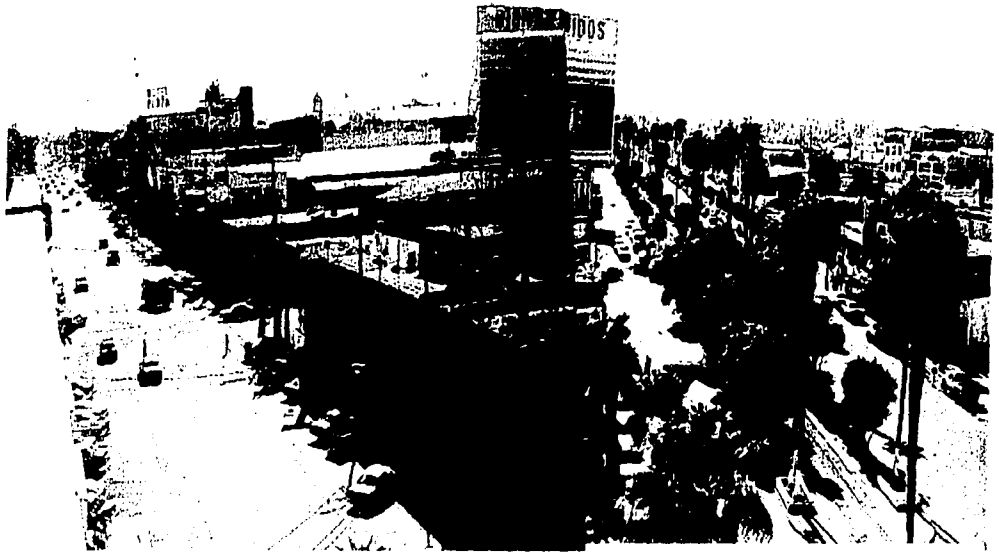


Fig. 18 Panorámica del primer cuadro

En esta zona es de gran dinamismo ya que es la puerta de acceso de los Estados Unidos, se encuentra ocupada primordialmente por comercios y las edificaciones a diferencia de otras partes de la ciudad que cuentan con estructuras de varios niveles, a la derecha podemos ver la av. Lopez Mateos que corre en diagonal, de noroeste a sureste y en esta zona dicha vialidad se desarrolla paralela al Río Nuevo, en el camellón central que lleva las vías del ferrocarril se interna hacia el sur al Valle de México y hacia el norte a la ciudad de Calxico. Esta avenida y el río son dos diagonales que rompen con la trama regular de la ciudad organizado por las paralelas y perpendiculares a el límite fronterizo, entre ellas la av. Madero (a la izquierda de la imagen)

este y sureste, donde el crecimiento tiene un ritmo más acelerado y es disperso. Podemos observar que los poblados conurbados no presentan crecimientos importantes, si los consideramos uno a uno. Pero en conjunto estas diecisiete poblaciones que se encuentran rodeando a la ciudad, pueden significar un importante problema, pues su integración física con la principal localidad no tardará en hacerse notar y con esto la necesidad de dotar y abastecer de servicios adecuados a estos asentamientos. Por otra parte, esto parece indicar que la ciudad será más extensa y, por lo tanto, menos densa, lo que traerá como consecuencia que los servicios necesarios para estos nuevos asentamientos sean más caros y su dotación sea cada vez más lenta.

### 3.1.2. *La trama urbana*

A pesar de que la ciudad cuenta con importantes accidentes naturales y con ciertas estructuras que alteran la disposición, podemos ver el orden que el límite fronterizo impone en la estructura de la ciudad. (Fig. 19) Las calles se organizan paralelas y perpendiculares a este. Podemos advertir que, accidentes previamente mencionados, provocan ciertas irregularidades en la trama. El Río Nuevo se presenta como el accidente más evidente, divide a la ciudad en dos (este-oeste). En estas secciones de la ciudad podemos identificar una tendencia de crecimiento acentuada hacia el este de la misma a partir del río. (Fig. 20)

Podemos ver cómo la ciudad va ocupando las parcelas de cultivo teniendo como orden las principales vialidades (calles y carreteras) y la geometría misma de las parcelas. El orden vial de las grandes ciudades fronterizas "se puede caracterizar como una constante primaria de parrillas no integradas"<sup>10</sup>. Estas "parrillas", podemos asegurar que son debidas al orden parcelario y al patrón inicial marcado por Rockwood en la primera traza de la ciudad que éste ha sido simplemente un patrón que se ha aprovechado para seguir con un cierto orden en el crecimiento de la ciudad y que, en lo sucesivo, es muy predecible que el crecimiento de la ciudad obedezca al patrón de dichos trazos. (Fig. 21)

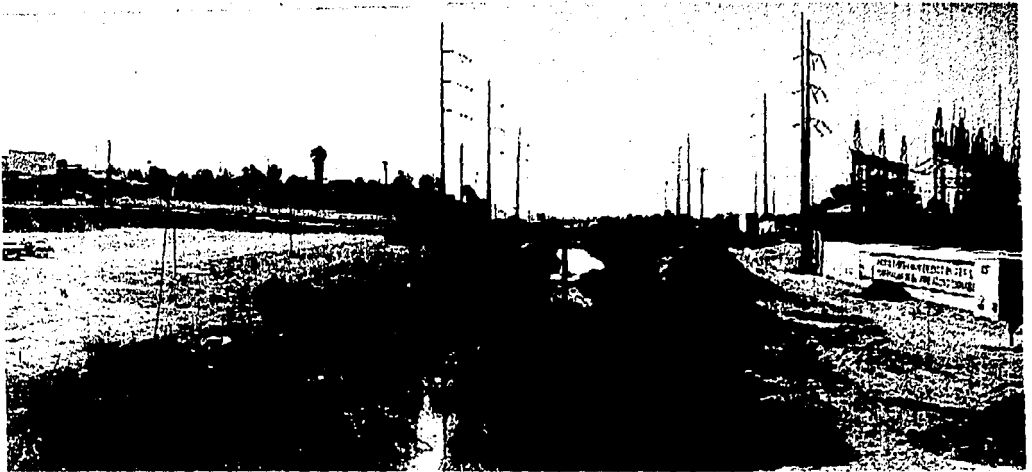
---

<sup>10</sup>Daniel D. Arreola y James R. Curtis, "The Mexican Border Cities: Landscape Anatomy and Place Personality", The University of Arizona Press, U.S.A. 1993, p. 50



Fig. 19 Primer cuadro

Aquí podemos observar que en la parte antigua de ambas ciudades se encuentra consolidada, en el lado mexicano sin embargo es aun mayor, podemos observar las diagonales de el río y la Av. López Mateos, interrumpen la trama regular de la ciudad de Mexicali, que dando solo como enlace de un lado al otro de la ciudad una serie de puentes sobre el río, es importante notar que el orden en el lado mexicano es a partir de la sucesión de paralelas a partir del limite fronterizo, y en caso norteamericano es de acuerdo a la orientación, las calles están orientadas en el sentido norte-sur y este-oeste.



**Fig. 20 Panorámica de Río Nuevo**

Los terrenos federales aledaños al río se encuentran prácticamente baldíos, esto ocasiona una ruptura en la trama de la ciudad, esta zona cuenta con un alto potencial ya que son a lo largo del río una gran superficie, a medida que la ciudad crece en las cercanías del río se esta desaprovechando esta área que puede retardar la expansión de la ciudad.



Fig. 21 Área universidad

Esta zona es una de las de más alto crecimiento y se puede ver como el patrón parcelario del área de cultivo es lo que da la pauta para los nuevos asentamientos, las parcelas se subdividen para la organización de calles y avenidas. Debido a que la zona agrícola cuenta con una geometría sumamente clara, definitivamente este orden de ciudad que las parcelas proponen, seguirá siendo el que prevalezca para futuros crecimientos de la ciudad, podríamos decir que "la trama ya está dada".



Algunas estructuras como el aeropuerto y zonas residenciales, tienen por disco una disposición distinta al orden general de la ciudad; sin embargo, no afectan en mayor medida la trama. Es importante señalar que la ciudad cuenta con una deficiente comunicación este-oeste, ya que ésta se presenta en la parte central de la ciudad, por medio de puentes que salvan el río, pero hacia el sur no existe una comunicación adecuada para trasladarse de un lado a otro de la ciudad, ocasionando traslados por la parte central. En el otro sentido, (norte-sur), la trama cuenta con una infinidad de opciones de traslado. Existen dos marcadas tendencias de crecimiento: la primera es el crecimiento de la ciudad tomando como punto de organización el límite fronterizo; la segunda es hacia el sureste sobre la carretera Mexicali-San Luis. En el primer caso, la continuidad de la trama se ve interrumpida por el lecho del río, sin embargo, tanto en la parte este como la oeste, las vialidades son de un trazo muy definido y prácticamente sin obstáculos a salvar. Por otro lado, el crecimiento hacia el este tiende a unirse con el poblado González Ortega (Palaco), el cual tiene el orden que el límite fronterizo impone y, además, el orden que las secciones parcelarias ofrecen.<sup>16</sup>

La integración de la trama regular de la ciudad y la trama irregular causada por el Río Nuevo, propicia que entre el río y la Av. López Mateos exista un orden distinto al que en general presenta la ciudad, y que podríamos llamar un "orden de transición". Hacia el norte de la vialidad antes mencionada, en su inicio, se encuentra la zona comercial más importante de la ciudad (contigua a la ciudad de Calexico) y al trasladarnos por esta avenida hacia el sureste, nos encontramos con importantes zonas industriales y con la estación del ferrocarril. La Av. López Mateos se caracteriza por ser el eje vial más importante de la ciudad, pues ésta aglutina la mayoría de su actividad económica y, a su vez, es la puerta de entrada a los Estados Unidos y la salida hacia el Valle y el resto del país.

---

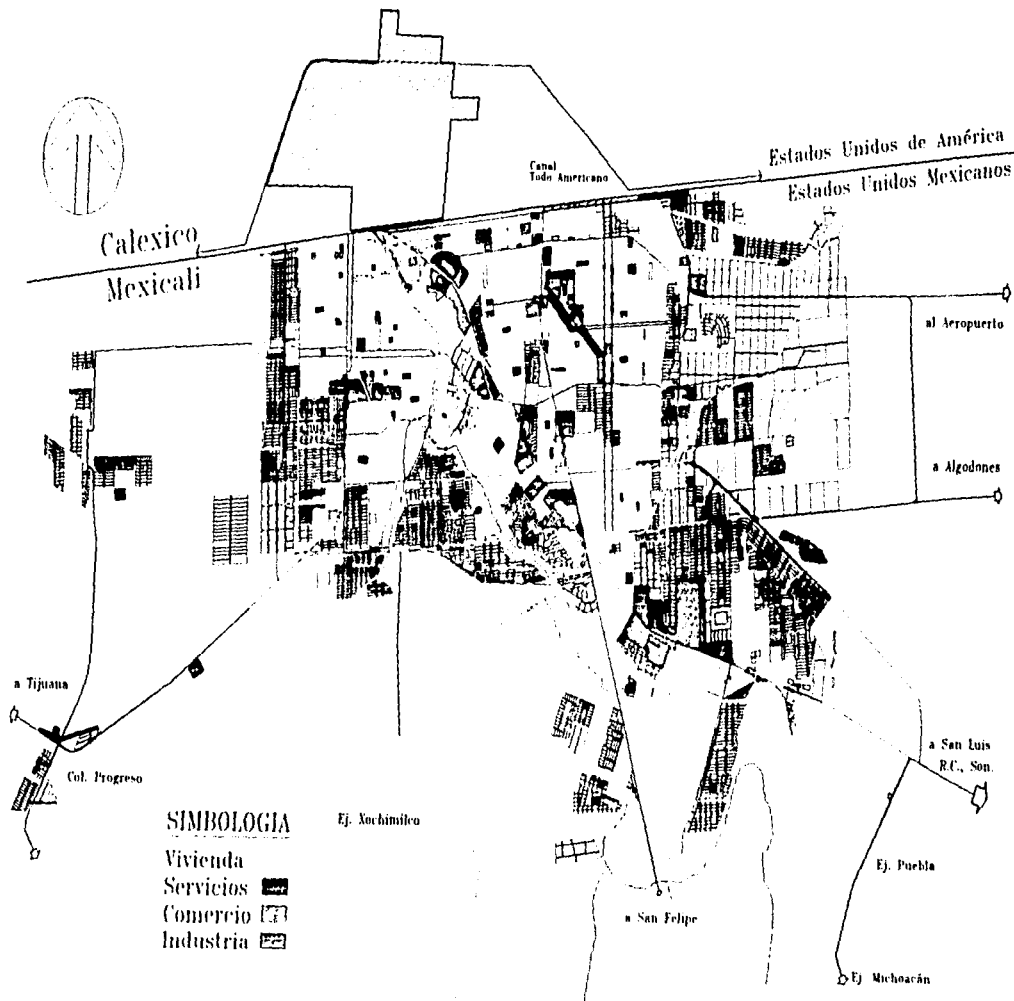
<sup>16</sup>El orden que da el límite fronterizo para la trama, en su momento también lo fue para el trazo parcelario, esto se puede apreciar desde el límite hasta unos 8 kilómetros al sur donde la disposición de l trazo parcelario también tiene que adecuarse al cause del río y a sus derivaciones tanto naturales como del sistema de riego.

### 3.1.3. Los usos de suelo

En cuanto a los usos de suelo, tenemos que el comercio se concentra en el centro tradicional de la ciudad contiguo al cruce fronterizo, y se extiende tanto al este como al oeste sobre algunas avenidas que empiezan a caracterizarse como corredores comerciales. Al sureste, hacia donde la ciudad ha empezado a "jalarse", se pueden observar algunos focos de actividad comercial. En las poblaciones conurbables si hay actividad comercial, pero ésta es muy incipiente. (Fig. 22) Los servicios los encontramos distribuidos prácticamente por toda la ciudad. Sobre los crecimientos hacia el sur, se puede hablar de cierta falta de ellos, especialmente al sureste. Las poblaciones conurbables cuentan con servicios, pero, al igual que el comercio, son de carácter básico. La industria se concentra en el corazón de la ciudad en el corredor de la Av. López Mateos, a lo largo de esta encontramos la mayor parte de la industria de la ciudad, y eso se debe también en gran medida a que por aquí está la vía del FFCC, además de su estación así como los patios de maniobra. Sin embargo, la industria está ocupando nuevos espacios, sobre todo industria de tipo maquiladora.<sup>17</sup> La versatilidad de la industria maquiladora le permite a ésta asentarse prácticamente en cualquier parte de la ciudad; además, estos nuevos espacios para la industria en la periferia estimulan su crecimiento debido a la cadena que éstas desatan, como son la generación de empleos, la vivienda, el comercio, el transporte, los servicios públicos etc. (Fig. 23)

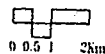
Las áreas de vivienda cuentan con importantes crecimientos hacia el este y sur este. Conforme se acerca a la periferia, la calidad de éstas es cada vez menor exceptuando algunos fraccionamientos de clase media alta y alta. El centro de la ciudad tiene un cierto equilibrio de usos de suelo, dado este por la mezcla de usos. En esta zona la vivienda la podemos encontrar ya sea como vecindades, cuarterías y en menor cantidad departamentos y casas unifamiliares.

<sup>17</sup>La industria, para su operación, siempre estuvo ligada a las cercanías de las vías ferroviarias, pero por las características de la industria maquiladora, no es necesario tener este medio de transporte cercano para el óptimo funcionamiento de esta.



Ciudad de Mexicali \_\_\_\_\_ 1970 USOS DE SUELO

Fig.22



Fuente: varias

Los diferentes usos de suelo en la ciudad para ese año los encontramos en zonas muy definidas, en particular la vivienda y el comercio, sin embargo la industria que la podemos identificar con el mismo patrón que los dos anteriores empieza a ocupar otras zonas de la ciudad en particular las periferia de esta.

#### *3.1.4. Las transformaciones de la ciudad*

En los últimos tiempos, la ciudad ha tenido un crecimiento dinámico, El centro que es un vigoroso comercio, negocios y servicios, resume lo que ésta es. Clasificada para este año como la número diez del país, por su población, es importante ver que otras dos ciudades fronterizas se encuentran entre estas diez, Cd. Juárez (5) y Tijuana (7), según nos muestra Unikel.<sup>18</sup>

Debido a la difícil situación por la que atraviesa el valle, son necesarias otras opciones para impulsar la economía de la ciudad. Este inicio de década es fundamental para la ciudad, ya que ésta empieza a tener un nuevo giro: el industrial. Las maquiladoras son un factor importante desde su aparición a finales de la década pasada y este año debido a que a finales de la década pasada, la industria maquiladora comienza a tener gran importancia en la franja fronteriza. Podemos ver que, como en Cd. Juárez y Tijuana, Mexicali intenta aprovechar su condición fronteriza para inyectar recursos a la ciudad, dotar de empleos y levantar a la economía, ya que el campo se encontraba muy deprimido. El impulso hacia las ciudades fronterizas no sólo fue por tratar de resolver la problemática local sino que era iba encaminado a una recuperación nacional.

Reflejo de la ciudad son las instalaciones para las maquiladoras, como naves industriales aisladas, en corredores y en parques de algunas zonas. (Fig. 24) La estructura de la ciudad empieza a tener un cambio. El tema de las maquiladoras y sus implicaciones será retomado frecuentemente más adelante.

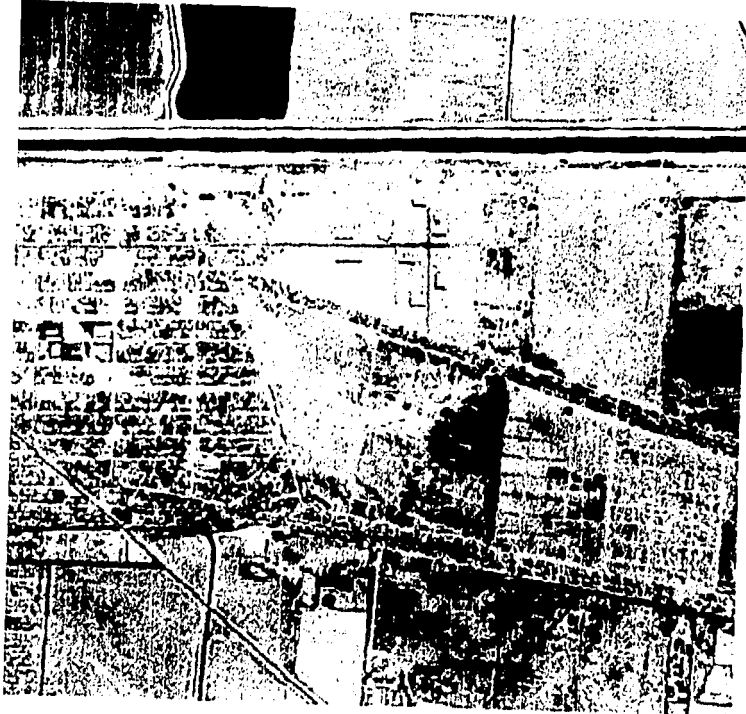
A pesar de la problemática que el valle prevalece durante en este tiempo, la ciudad, al incrementar su actividad industrial, apunta hacia un robustecimiento, debido a que ésta comienza a tener una importante

<sup>18</sup>Unikel, Luis, "El desarrollo urbano de México". COLMEX, México 1976. p. 59.



**Fig. 23 Zona industrial**

El área industrial de la ciudad se encuentra en el centro geográfico de esta, aledana a la Av López Mateos y a la estación del ferrocarril, podemos apreciar que la ciudad muestra una altura sumamente baja, la mayoría de las construcciones difícilmente son o sobre pasan los dos niveles, lo cual nos indica que la ciudad cuenta con una densidad baja, por consecuencia la ciudad resulta ser extensa, propiciando que los nuevos asentamientos y en particular la industria se empiece a ubicar en zonas periféricas.



**Fig. 24** Industria en la periferia

Los nuevos asentamientos industriales se localizan en la periferia de la ciudad, propiciando con esto una diversificación de la economía y proyección de la ciudad como un centro capaz de ofrecer espacios e infraestructura para estas instalaciones, por otro lado la ciudad al ofrecer estos espacios, lo hace en zonas nuevas teniendo como consecuencia la expansión de la ciudad, esta parece ser de un material maleable propicio para estos ensanchamientos, la cuestión es si con el paso de los años será capaz de resistirlos

diversificación de actividades productivas, generando más posibilidades de inversión y empleos. Ante la depresión en el campo, surgen otras oportunidades para la ciudad que ofrecen y estimulan el crecimiento y desarrollo de ésta.

## **3.2 La ciudad hacia 1980**

La ciudad continua presentando un importante crecimiento; vemos que ésta empieza a tener una densidad de población más alta, comparada con la del corte anterior, lo cual indica que la ciudad se presenta una consolidación que resulta sumamente favorable para la optimización de espacio y de recursos.

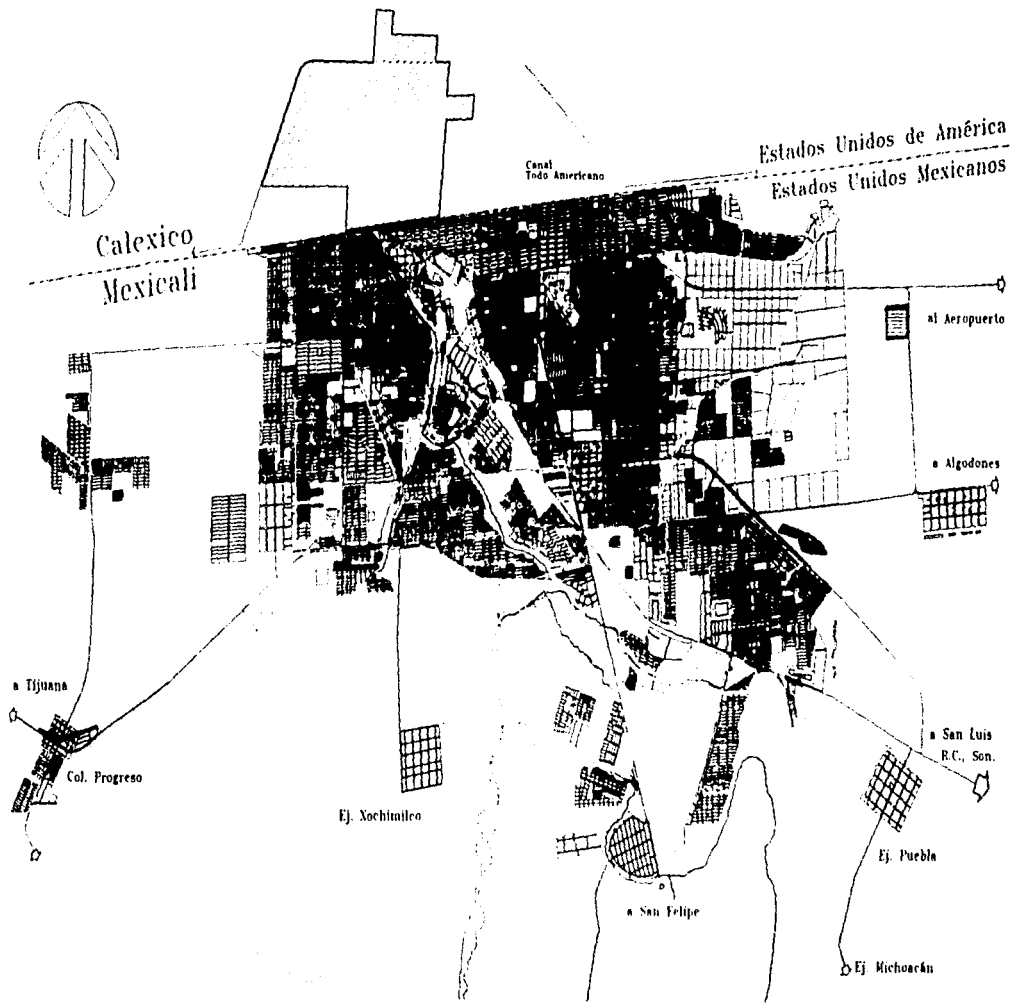
### **3.2.1. Población y extensión**

En el año de 1980, la población urbana de Mexicali era de 363,571 habitantes en una extensión aproximada de 7,167.67 has, y con una densidad promedio de 50.72 habitantes por ha<sup>19</sup>. La principal actividad económica de la ciudad en ese tiempo era la terciaria, comercios, transporte, servicios de gobierno y servicios particulares, teniendo un porcentaje mayor al 65 %; en el sector secundario, la industria ocupa un porcentaje de casi el 25 %, y en el sector primario, la agricultura ocupa aproximadamente el 10 % de la actividad total de la ciudad. Estos datos son sólo relativos a la ciudad, ya que el municipio en este año obtuvo una superficie cosechada de aproximadamente 230,000 Ha. con una producción cercana a 1,775,000 toneladas. Las actividades de la ciudad se reflejan directamente en los usos de suelo urbano, en donde encontramos que la actividad terciaria se concentra en el centro de la ciudad, aledaño al cruce fronterizo, así como en la zona del centro cívico y en varias avenidas principales como Justo Sierra, Benito Juárez, Francisco Madero, Reforma y H. Colegio Militar. (Fig. 25)

La industria no se encuentra concentrada en un solo punto de la ciudad. Existen industrias en puntos diversos como aledañas a los patios del

---

<sup>19</sup> Para obtener este dato se consideró la suma de la población de la ciudad 341,559 Hab. Y la suma de 24 poblaciones próximas a la ciudad, entre ellas: Col. Fronteriza, Col. Flores Magón, Col. Mariano Abasolo.



Ciudad de Mexicali  
Fig.25

EXTENSION URBANA 1980 0 0.5 1 2km



ferrocarril; un parque industrial hacia el este, a solo unos metros de la línea fronteriza; también, a lo largo de la carretera Mexicali-San Luis podemos observar que se está consolidando un importante corredor industrial y, de manera aislada, se pueden localizar algunas industrias en las partes centrales de la ciudad.

La extensión de la ciudad en este año presenta un marcado crecimiento en dos principales tendencias, la primera, a lo largo y paralela al límite fronterizo, en donde se han venido asentando diversas colonias, populares en su mayoría. La segunda, en las vías de acceso a la ciudad (carreteras, Mexicali-San Luis, Mexicali-Tijuana y Mexicali-San Felipe), ésta más acentuada que la primera, ya que algunos asentamientos ya existentes como el poblado de González Ortega, se encuentra prácticamente conurbado a la ciudad a través de un corredor industrial a lo largo de la carretera Mexicali-San Luis. La conurbación y consolidación del corredor industrial en González Ortega se ven intensificados por los flujos entre Mexicali y San Luis R.C. que cada vez estrechan más sus relaciones debido a que, a la par de su crecimiento, se han incrementado los vínculos entre ellas. (Fig. 2/5)

Se puede apreciar que existe una dispersión en la zona del contorno que por los nuevos desarrollos de fraccionamientos, colonias populares y zonas industriales en las periferias de la ciudad; además, con esto su extensión ha llegado y está por llegar a pequeños poblados cercanos a ésta ocasionando con esto una desintegración en ciertas partes y la existencia de una infinidad de lotes baldíos.

Mientras que la principal zona comercial de la ciudad se encuentra contigua al cruce fronterizo, dividida ésta por la Av. A. López Mateos y por la cual corre la vía de ferrocarril Sonora-Baja California, que se interna a la ciudad de Calexico. Inmediatamente al sureste de dicha zona se encuentran los terrenos de industrias algodoneras.

Se puede apreciar una marcada tendencia de la ciudad a consolidarse desde el cruce fronterizo teniendo límites claramente definidos. Hacia el norte,

---

Islas agrarias. Ejido Puebla, Col. Santa Isabel, González Ortega y Col Progreso entre las más importantes; sumando un total de 22,012 Habitantes.

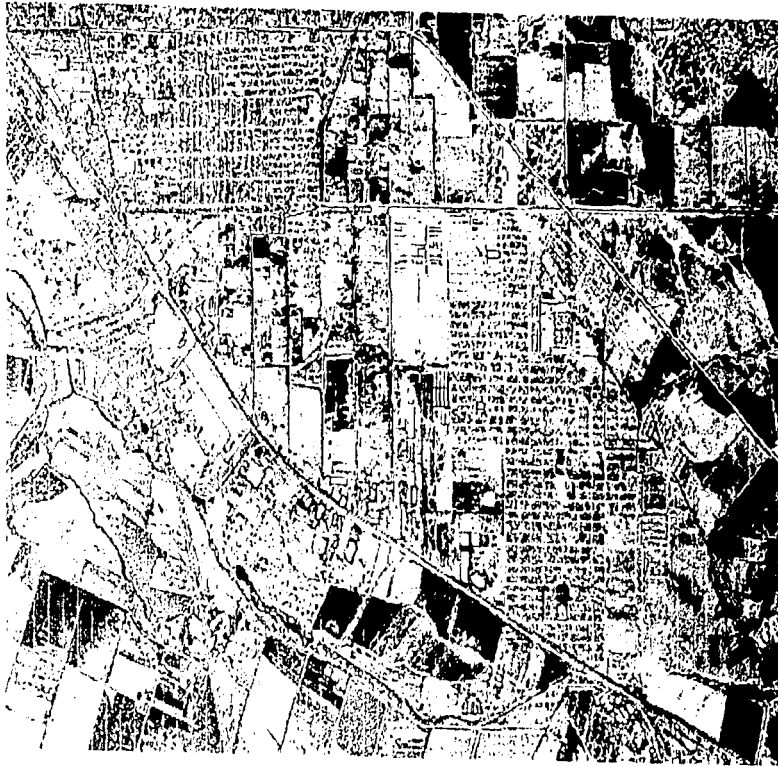


Fig. 26 Rápido crecimiento en la periferia

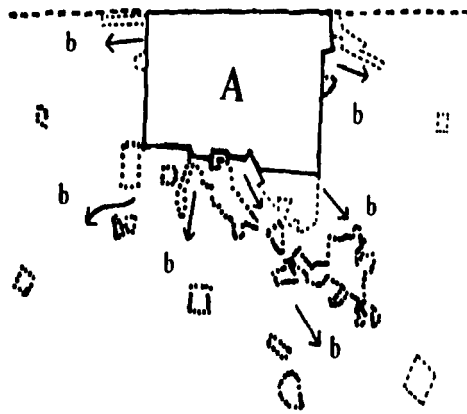
La industria ha encontrado otros lugares propicios para ubicarse, sobre el corredor Mexicali-San Luis, en específico en el área de González Ortega, es donde existe una gran concentración de esta, modificando en gran medida a la ciudad. Esto propicia un continuo urbano hacia el poblado González Ortega. La ciudad tiene una marcada tendencia de crecimiento hacia esta zona, puesto que nuevas áreas de habitación y comercio empiezan a tener presencia, principalmente en la carretera Mexicali-San Luis y en menor medida por la Mexicali-San Felipe

obviamente, la línea divisoria entre ambos países, así como otros dos no tan claros pero evidentes, hacia el este y oeste; en cambio, hacia el sur, los límites en ocasiones no son tan definidos, provocando que la ciudad tienda a dispersarse; esta dispersión va desapareciendo conforme nos acercamos al sureste, donde se han ido ubicando algunas industrias entre la ciudad y el poblado González Ortega, es en esta parte de la ciudad donde empieza a notarse una continuidad en la estructura de la ciudad. Hasta el boulevard Lázaro Cárdenas, la ciudad tiene una forma rectangular y compacta, por su lado largo se encuentra orientado en el sentido este oeste; hacia el sur de dicha vía, empieza la dispersión antes mencionada. (Fig. 27) la dispersión provocada principalmente por el nuevo proyecto administrativo de la ciudad, el cual ocasiona que cambie y se reordene la ciudad con respecto a este.

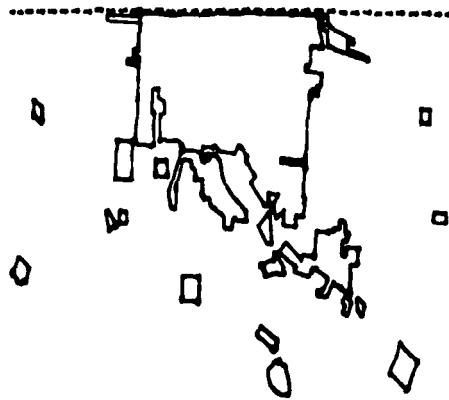
El centro de gobierno anteriormente situado en la segunda sección de la ciudad, se encuentra hoy en el Centro Cívico. El poder ejecutivo del estado dona sus instalaciones de la colonia nueva (una de las más antiguas y tradicionales de la ciudad) a la U.A.B.C. en 1977 y desde ese año funcionan con las oficinas de rectoría. Este nuevo centro de gobierno tiene como intención aglutinar las actividades de burocráticas tanto estatales como federales, así como actividades comerciales, servicios, y financieras de la ciudad. (Fig. 28)

### ***3.2.2. La trama urbana***

La trama de la ciudad cuenta con un orden bastante claro ya que la disposición de sus calles forma una retícula regular, tomando como punto de referencia el límite fronterizo este-oeste; calles paralelas a esta relación, así como en el sentido norte-sur arman las manzanas; en la zona entre el cauce del Río Nuevo y la Av. A. López Mateos (por donde corre la vía del ferrocarril), encontramos otro orden, el cual responde al cauce del río. Este borde, que podría considerarse como una herida en la ciudad, provoca la división de la misma, pues en los terrenos aledaños al cauce del río se encuentran lotes baldíos y la comunicación de una parte de la ciudad hacia la otra se hace a través de puentes, siendo éstos, en gran parte, la única liga de la ciudad con el



A) Dispersión



B) Consolidación

Fig. 27 Dispersión, Consolidación.



**Fig. 28 Centro Cívico**

El nuevo centro de gobierno de la ciudad intenta ser un detonador de la utilización de una gran área baldía de la ciudad, la intención es la de aglutinar en un solo lugar oficinas de gobierno, servicios públicos y comercios, resulta interesante la intención de crear un nuevo polo comercial y administrativo de la ciudad. Este nuevo centro intenta también crear una imagen de modernidad a la ciudad.

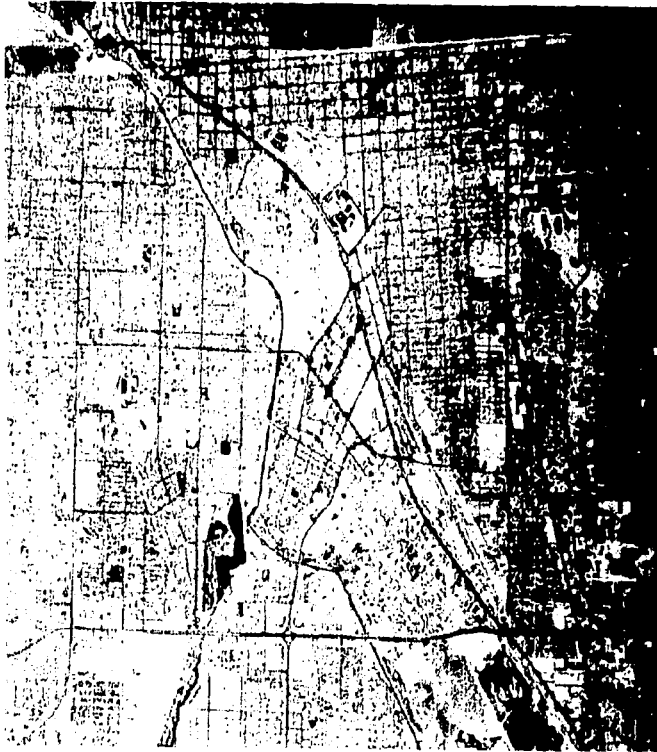
otro extremo, dicha herida provoca que la ciudad esté desarticulada, principalmente en el norte y centro de la misma. (Fig. 29)

En las poblaciones conurbables mencionadas se presentan varias disposiciones; algunas siguen el orden descrito para la ciudad, otras se encuentran orientadas tomando como referencia la carretera más próxima a la población, algunas otras presentan uno u otro de los casos descritos pero éstas se encuentran inscritas en un terreno predeterminado (el caso del ejido Puebla y Xochimilco) y, en otros casos, el poblado se inscribe en la geometría de la parcelización existente.

Se puede decir que el crecimiento de la ciudad es "ordenado" en cuanto a áreas. Los crecimientos se van dando por la prolongación de calles y avenidas principales, pero el trazo parcelario con que cuenta la zona agrícola del Valle de Mexicali va dando la pauta, en primer término, para el trazo de las calles y, en segundo, para la transformación de área rural a área urbana. Por lo anterior, los límites de la ciudad son muy claros tanto al este como al oeste, debido a que la ciudad avanzó hasta otra franja de terrenos agrícolas. (Fig. 30)

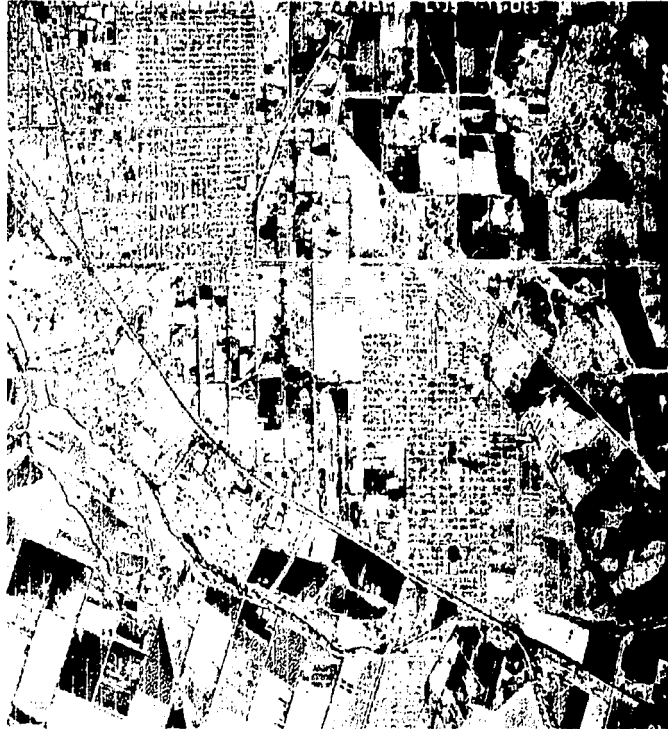
Existen 2 vías particularmente importantes en la ciudad, el boulevard Lázaro Cárdenas y la prolongación López Mateos (carretera Mexicali - San Luis). La primera es una vialidad que da respuesta a los flujos de este a oeste de la ciudad; Hay también vialidades que unen a la ciudad en el sentido antes mencionado a través de puentes los cuales, estando regidos por las características topográficas ocasionadas por el Río Nuevo, benefician a la ciudad. Esto resuelve eficientemente el problema de la articulación de la ciudad en el sur de la misma, además, de darle cierto orden a esta zona. La prolongación de la Av. López Mateos, al igual que la anterior, ordena el crecimiento de la ciudad al sureste. Así, encontramos a lo largo de ésta dos importantes poblados ya existentes y conurbables, (González Ortega y el Ejido Puebla); También el sector industrial tiene una importante presencia a lo largo de esta avenida y por estas razones es factible que nuevos desarrollos se asienten en sus cercanías.

Los crecimientos hacia el este y oeste son muy claros y definidos pero no tan vigoroso como los que se presentan hacia el sur y el sureste. La inminente



**Fig.29** Rio Nuevo

A lo largo del del río se puede observar una zona que presenta un orden distinto, esto provoca una desarticulación de la zona este con la oeste de la ciudad.



**Fig.30** Crecimiento en zona agrícola

Los crecimientos en la ciudad van aprovechando el orden parcelario del valle por los diversos escurrimientos y la organización hidráulica de riego los trazos de las parcelas y ahora de parte de la ciudad son de una forma irregular.



conurbación de la ciudad con otras poblaciones hacia la parte sur a través de las carreteras Mexicali-San Luis y Mexicali-San Felipe, provoca una fuerte relación y un gran flujo entre la ciudad y las poblaciones cercanas, propiciando nuevos crecimientos, básicamente de tipo industrial y de vivienda.

Hacia el suroeste, el crecimiento no es tan fuerte; el principal es a través de la carretera Mexicali-Tijuana en dirección de la colonia Progreso. De este punto a la ciudad hay aproximadamente 7 km., una distancia que no es muy significativa pero que debido a las tendencias de crecimiento hacia el sureste, es difícil que a corto plazo exista la conurbación con este poblado, y cuando se presente, ésta será a un ritmo lento, a no ser de que se implemente un desarrollo para el impulso de la zona. (Fig. 31)

Es importante señalar que la población de las comunidades conurbables es de 23,822 habitantes en una extensión de 471.4 has. Con una densidad de 50.53 hab./ha. Muy similar la densidad de la ciudad de 50.97 hab/ ha., lo cual nos indica que la ciudad y los poblados llevan un crecimiento similar en cuanto a población y extensión. Esto nos hace pensar que la prolongación de la trama puede darse no sólo en el sentido ciudad-poblaciones conurbables, si no que también pudiera manifestarse el fenómeno de la prolongación de la trama de las poblaciones conurbables, provocando con esto un crecimiento más acelerado.

1980	HAB	INCREMENTO	% MPO	% EDU
CIUDAD	341,559	-----		
CIUDAD + 24*	363,571	6.44		
MUNICIPIO		-----	100.00	
ESTADO		-----		100.00

DATOS OBTENIDOS DEL CENSO 1980

\*DATO OBTENIDO SUMANDO 24 POBLACIONES PRÓXIMAS A LA CIUDAD BASADOS EN DATOS DEL CENSO 1980

### 3.2.3. Los usos de suelo

En la ciudad el comercio se encuentra muy centralizado en los alrededores del paso fronterizo, principalmente en tiendas departamentales, de aparatos electrónicos, joyerías etc. Existe en el llamado Centro Cívico otra zona

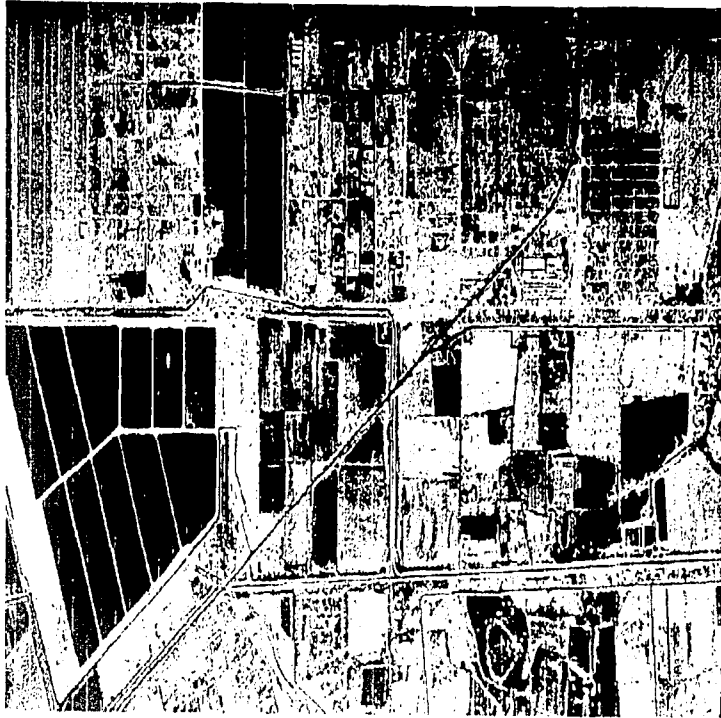


Fig. 31 Carretera Mexicali-Tijuana

El crecimiento sobre esta carretera es mínimo a pesar de que existen vialidades importantes por las cuales se podría dar una serie de desdoblamientos, sin embargo debido a que en otros sectores de la ciudad existen importantes zonas de desarrollo en donde se están manifestando inversiones importantes. En el corto plazo estos espacios resultan importantes para establecer un equilibrio del crecimiento de la ciudad, ante la saturación de otros sectores en desarrollo.

con el potencial de agrupar una serie de comercios más ligados a las actividades administrativas, ya que, como dijimos, ahí se encuentran las oficinas del gobierno estatal y dependencias federales. Se puede observar que empiezan a consolidarse corredores comerciales en el este y el oeste de la ciudad, sin embargo hacia el sur de la ciudad se ve claramente la ausencia de zonas comerciales; los habitantes de esta se ven obligados a trasladarse hacia los corredores comerciales antes mencionados, así como al centro de la ciudad para satisfacer las necesidades de este tipo. Los centros conurbables cuentan con comercio de primera necesidad, sin embargo estos no satisfacen todos los requerimientos de la población, por lo cual es indispensable trasladarse hacia la ciudad. En cuanto al comercio, podemos decir que la ciudad está atravesando por una etapa de transición, ya que de contar con el comercio concentrado en un punto, pasó a tener ramificaciones por las principales calles y se empezaron a crear otros importantes centros de abastecimiento para la ciudad.

Los servicios aparecen repartidos uniformemente en casi toda la ciudad, algunos recientes desarrollos al sur de la mancha urbana aún no cuentan con servicios y, en ocasiones, la presencia de éstos es muy escasa. En las poblaciones conurbables sí podemos advertir la presencia de este uso, sin embargo, al igual que con el comercio, los pobladores de estas zonas tienen que acudir a la ciudad en busca de servicios más específicos como pueden ser los administrativos, profesionales y de recreación. La vivienda la encontramos por toda la ciudad con excepción de las zonas aledañas a la Av. López Mateos y la vía del ferrocarril, principalmente la zona del centro de la ciudad y el sur-este hacia la carretera a San Luis R.C. ya que en el primer caso encontramos comercio, industria y grandes lotes baldíos y, en el segundo, donde encontramos básicamente industria y baldíos.

El crecimiento más importante en este uso se observa hacia el sureste, ya que la ciudad avanza junto con los poblados conurbables, principalmente con el ejido Puebla y su zona. A su vez, la carretera Mexicali-San Luis R.C., se está definiendo como un importante corredor industrial. A pesar del crecimiento que ha tenido la Mexicali y los nuevos espacios que la industria

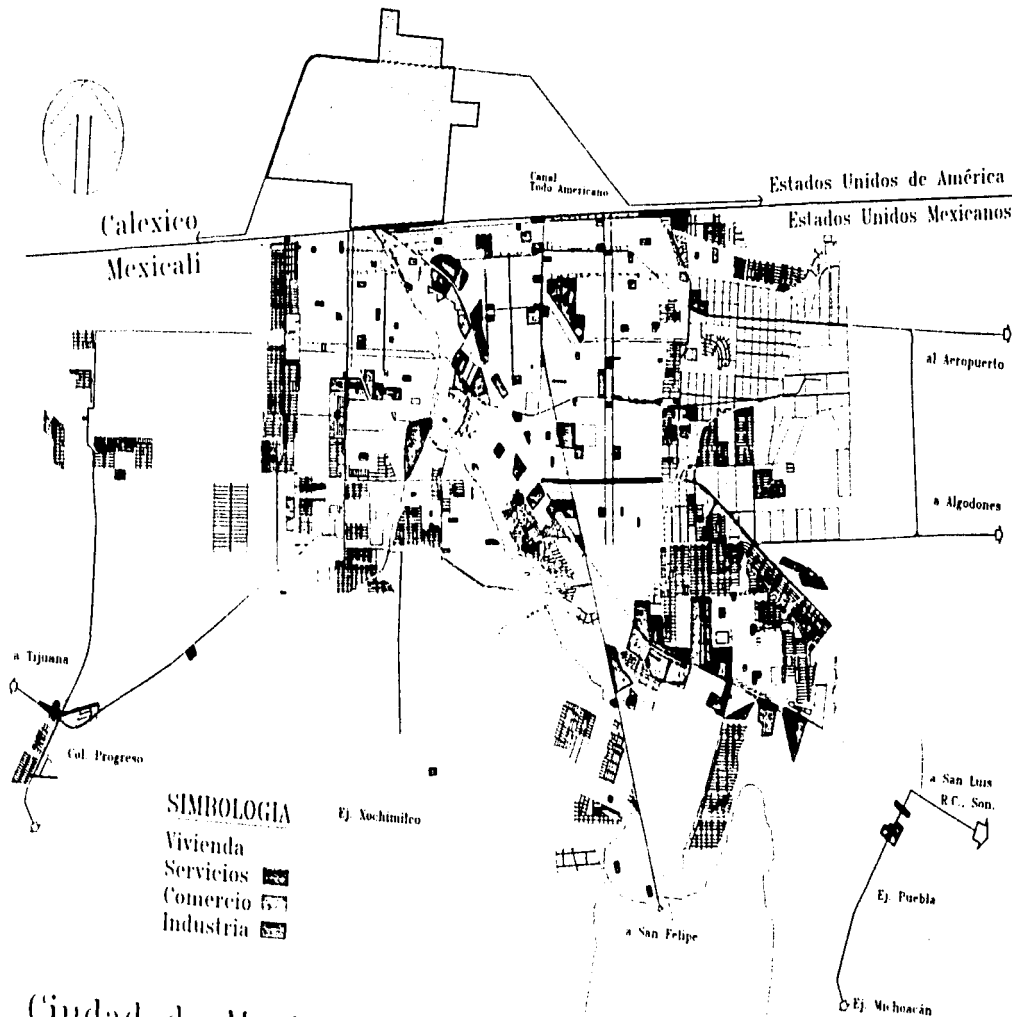
está ocupando hacia el sureste, existe una importante actividad industrial en las partes céntricas, lo cual, en ocasiones, causa ciertos problemas viales en combinación con las maniobras del ferrocarril. Otro problema quizá no tan grave, es el de la imagen que estos establecimientos dan a la ciudad ya que sobre la Av. López Mateos, en donde se asientan estas empresas, es por donde se entra a la ciudad desde Calexico, contiguo al centro comercial de la urbe.

La importancia de la ciudad debido a su condición fronteriza, ha propiciado un "boom" de la industria maquiladora. La tendencia de esta industria es de crecimiento y consolidación. Además, los nuevos centros industriales, por las características topográficas de la ciudad, pueden ubicarse prácticamente en cualquier parte de la misma, debido a sus características operativas, el estar ubicadas en corredores de fácil acceso y con vías eficientes para transportar productos, es una condición primordial para estas, por eso, se ha optado por una zona entre Mexicali y el poblado González Ortega, ya que esta zona satisface las características antes mencionadas. Debido a esto, la ciudad empieza a "jalarse" sobre esta zona, propiciando con así la aparición de la vivienda, los servicios y el comercio. (Figs. 32 y 33).

#### *3.2.4. Las transformaciones de la ciudad*

Una de las principales transformaciones que Mexicali presenta es que a finales de los años setenta, la sede del gobierno estatal es trasladada a otra zona que pretende ser el centro de los poderes, así como de comercio y actividad financiera. Geográficamente, este nuevo centro administrativo se encuentra en la parte central; mediante esta obra, la ciudad se presenta como "una capital moderna", capaz de realizar y atraer inversiones importantes. Este nuevo centro también articula a la población en una parte medular, ya que enlaza y aprovecha terrenos baldíos en una zona cercana al Río Nuevo aumentando la potencialidad de la zona.

La industria maquiladora ha ido tomando un papel importante en la dinámica urbana, los parques industriales que comienzan a hacer su aparición paulatinamente, están cambiando la estructura de la ciudad particularmente en la periferia del sureste. Es muy probable que este fenómeno afianzándose y



**SIMBOLOGIA**  
 Vivienda  
 Servicios  
 Comercio  
 Industria

Ciudad de Mexicali  
 Fig.32

**1980 USOS DE SUELO**

Fuente de apoyo tesis "Usos de suelo de la ciudad de Mexicali", 1983.

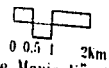




Fig. 33 González Ortega (Palacio)

Este centro urbano podemos ver que se encuentra integrado a la ciudad y es debido principalmente a dos causas, primera, por aquí se desarrolla un importante corredor industrial (sobre la carretera Mexicali-San Luis), y segundo, porque además en esta zona se le ha dado un gran impulso a los desarrollos habitacionales, esto ha propiciado que se vieran ocupando los espacios conformando un continuo urbano.

que pueda alcanzar otros sectores. La consecuencia principal consiste en que empieza a presentarse lo que puede ser un cinturón industrial.

La zona comercial de la ciudad, ubicada en el centro y próxima al cruce fronterizo, empieza a ser insuficiente por dos motivos el primero, por no poder alojar más comercios y servicios en esa zona y, segundo, porque los habitantes de las zonas periféricas tienen que realizar traslados muy grandes. Debido a esto, nuevos centros y corredores comerciales comienzan a surgir.

### 3.3 La ciudad hacia 1990

Como vimos, en el año 80, la ciudad comenzó a tener un nuevo ensanchamiento en tres de los rubros de los usos de suelo analizados: vivienda, industria y comercio. Estos presentan un crecimiento importante y significativo al iniciar la década de los noventa.

#### 3.3.1. Población y extensión

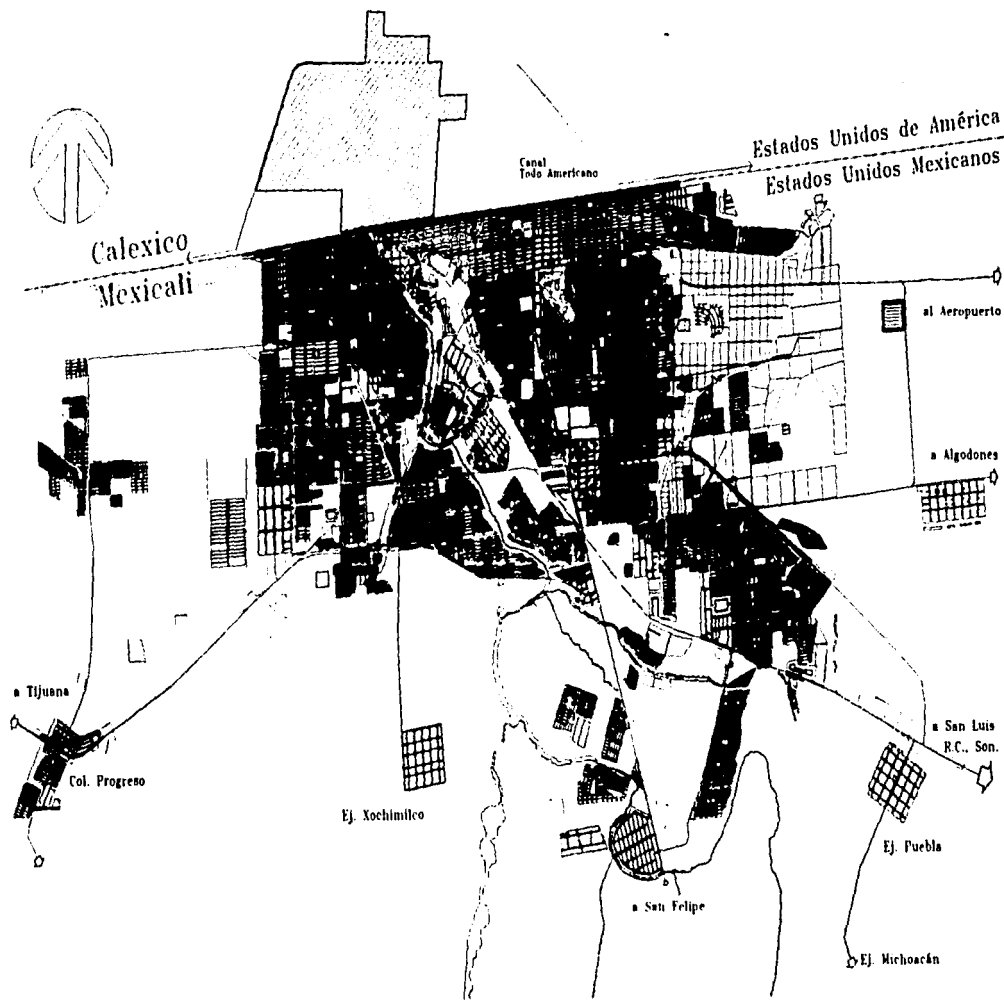
Los datos de población están basados en información del INEGI. En 1990 Mexicali contaba con 448,625 habitantes, de los cuales 438,377 pertenecían a la ciudad y 10,248 a las poblaciones conurbables.<sup>20</sup> La extensión de esta mancha es de 11, 566.44 hectáreas y su densidad es de 38.78 Hab/ha. (Fig. 34)

	CIUDAD	CIUDAD + *	MUNICIPIO	ESTADO
	438,377	448,625	100.00	100.00

DATOS OBTENIDOS DEL CENSO 1990

\*DATO OBTENIDO SUMANDO POBLACIONES PROXIMAS A LA CIUDAD BASADOS EN DATOS DEL CENSO 1990

<sup>20</sup>Para este trabajo se consideraron los datos agrupados por AGEB (área geostatística básica). Dos tipos de AGEB se consideran. Los urbanos y algunos rurales que por su cercanía con la ciudad y las relaciones tan próximas que presentan se incluyen en la localidad, y se han denominado, conurbables. INEGI define al AGEB rural como, "AGEB urbana" delimita una superficie donde no existen localidades de 2,500 habitantes o más, ni cabeceras municipales. La AGEB urbana "delimita el total o una parte de una localidad de 2,500 habitantes o más, o de una cabecera municipal independientemente del número de habitantes.



Ciudad de Mexicali  
Fig.34

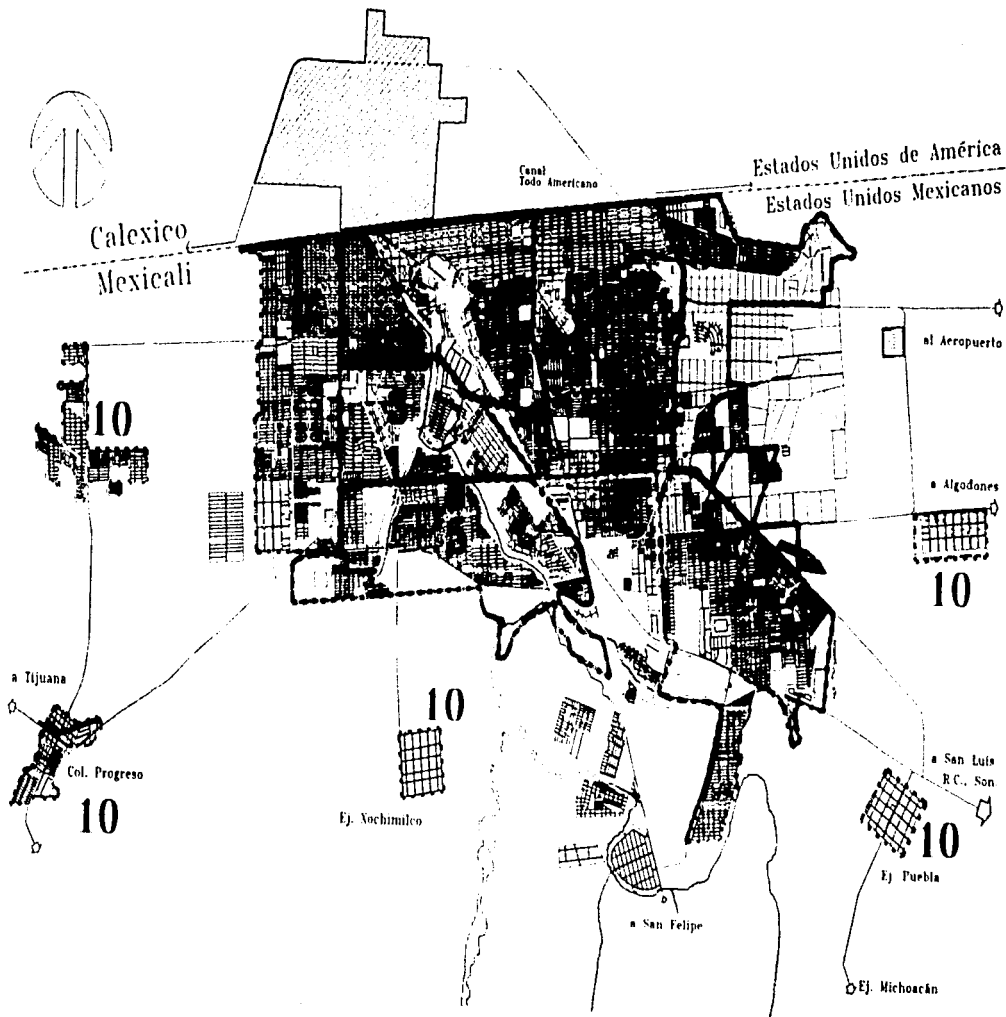
EXTENSION URBANA 1990 0 0.5 2km



La principal actividad de la ciudad es la agrícola. El municipio cuenta con una superficie cultivable de aproximadamente 150,000 has. y con una cosecha superior al 85%, caracterizándose por ser muy extensa y de gran productividad en el país. La ciudad, en los últimos años se ha consolidado como una ciudad de servicios debido a su categoría de capital estatal. La Universidad Autónoma de Baja California (U.A.B.C.) tiene aquí su campus más grande y figura como un centro de estudios superiores importante a nivel regional y estatal.

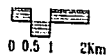
Para poder utilizar la información la información en AGEBS proporcionada por INEGI, se optó por agrupar las AGEBS en 10 grandes grupos ó zonas, tomando como criterio para esta agrupación, las delimitación de éstas, tratando que quedasen contenidas entre las principales vialidades de la ciudad.(Fig. 35).

La zona nº 1, se encuentra contenida al este por la calzada Justo Sierra y su prolongación el boulevard Benito Juárez, al sur por la calzada Independencia; al oeste por la calle H. Colegio Militar y al norte por el límite fronterizo. Esta zona cuenta con una población de 62, 163 habitantes, en una extensión de 1313.5 hectáreas, con una densidad de 47.32 hab/ha. Esta zona es la más antigua de la ciudad y su población es bastante heterogénea ya que cuenta con colonias populares, de clase media y de clase alta. Está comprendida principalmente por el centro tradicional de la ciudad, en donde se encontraba hasta algunos años la zona comercial más importante y aquí mismo se encuentra el tradicional barrio chino conocido como "la chinesca", también aquí se localizan las primeras colonias de la ciudad, col. Nueva y col. Pueblo Nuevo. Asimismo, el Centro Cívico, el cual que se ésta caracterizando también como una nueva zona de servicios, ya que cuenta con hospitales, bancos, hoteles, oficinas, comercios y despachos de servicios profesionales. Además, cuenta con un importante centro comercial ("La cachanilla") de los llamados tipo "mall" y un parque recreativo con instalaciones culturales en donde se realizan diversos eventos como espectáculos y ferias, o bien de convivencia. En esta zona se encuentra la estación del ferrocarril y una zona industrial, la mas antigua de la ciudad, en torno a la cual se encuentran las



Ciudad de Mexicali  
Fig.35

AGEBS POR ZONA



colonias Nueva, Pueblo Nuevo y el propio centro de la ciudad, cada una con interesantes valores arquitectónicos propios de la región.

Por varios motivos, esta zona es susceptible al reciclamiento, es decir, en varias partes cuenta con un alto deterioro, provocado en gran parte por la aparición de otras áreas comerciales y de servicios en otros puntos de la ciudad, principalmente en el centro y debido a la estructura existente, es posible su reactivación. Esta área cuenta con un alto flujo de vehículos y peatonal, edificios con estimado valor arquitectónico y, en general, zonas con valor histórico para la memoria de los habitantes.

La zona n° 2, se encuentra delimitada al este por el Periférico Oriente; al sur por la calzada Independencia, al oeste, por la calzada Justo Sierra y su prolongación boulevard Benito Juárez; al norte por el límite fronterizo. La zona tiene 66,487 habitantes, en una extensión de 1,209.86 hectáreas y con una densidad de 54.95 hab/ha. Esta zona es predominantemente habitacional de clase media, aunque cuenta con una importante zona comercial y hotelera al suroeste, esta podría ser considerada la zona rosa de la ciudad por su intensa vida nocturna principalmente los fines de semana. Existe un gran centro deportivo con instalaciones como estadio de béisbol, auditorio de usos múltiples y canchas para la práctica de diversos deportes, esta ciudad deportiva se encuentra en los terrenos del antiguo aeropuerto, al igual que un conjunto habitacional del fivissste. Además, aquí se hallan dos de las primeras zonas residenciales de la ciudad; así como dos importantes plantas potabilizadoras de agua. Al este, podemos encontrar, mezclado con el uso habitacional, algunos almacenes, talleres, etc. También existe una zona menos consolidada, en la cual frecuentemente encontramos lotes baldíos; esto permite el crecimiento de la zona, es decir, su densificación y ocupación de los baldíos existentes para aprovechar su infraestructura y poder así detener un poco el crecimiento de la ciudad y su costo.

La zona n° 3. Al este, la contiene el boulevard Lopez Mateos; al sur la calzada Lázaro Cárdenas; al oeste la calle H. Colegio Militar y al norte la calzada Independencia. Esta tiene 34,971 habitantes y una extensión de 876.1 hectáreas, con una densidad de 39.91 hab/ha. Aquí encontramos de uso de

suelo mixto. Tenemos áreas residenciales, zonas populares, una gran parque recreativo llamado "Bosque de la Ciudad". En esta zona está la parte sur de lo que es el Centro Cívico, y a lo largo del límite sur, en avenida Lázaro Cárdenas, se sitúa una importante zona comercial y de servicios para la ciudad.

La zona n° 4, al este la delimita Periférico Oriente; al sur la calzada Lázaro Cárdenas y la geometría del AGEB 232-0, al oeste, limita con el boulevard López Mateos; al norte con la calzada Independencia. Esta cuenta con una población de 46,989 habitantes, en una extensión de 917.43 hectáreas, con una densidad de 51.12 hab/ha. En esta zona tenemos las instalaciones de la UABC y algunos otros espacios de servicios como los de la Comisión Federal de Electricidad. (C.F.E.) y patios del ferrocarril, zonas comerciales por avenidas importantes como en los bulevares; Benito Juárez, López Mateos y Lázaro Cárdenas. Existe un equipamiento deportivo de la misma Universidad, y alrededor de los espacios mencionados, tenemos vivienda de tipo medio y medio alto.

La zona n° 5. Hacia el este colinda con la calzada Sánchez Taboada y la carretera a San Felipe; al Sur limita con los campos cultivables, los ACEBs rurales 336-2 y 335-2, al oeste limita con la calle H. Colegio Militar y la carretera Mexicali-Tijuana; y por el norte con la calzada Lázaro Cárdenas. Cuenta con 36,018 habitantes en un área de 1,383.77 hectáreas, con una densidad de 40.48 hab/ha. En esta zona encontramos en general vivienda de tipo medio y baja, un conjunto habitacional del INFONAVIT, y en algunas zonas entre uno de los afluentes del Río Nuevo y el boulevard Sánchez Taboada hay algunos asentamientos irregulares. Por la carretera unión al sur existen algunos servicios, los llamados "yonkes" (deshuacaderos de automóviles) y hornos para la producción de ladrillos y adobe, encontramos también una televisora y un centro de operación de la C.F.E.

La zona n° 6. Hacia el este limita con la calle Río Santiago y sus continuaciones, calle Jalisco, calle Río de las Cañas y calle A; al sur limita con el AGEB rural 336-7; hacia el Este limita con la calzada Sánchez Taboada, la carretera Mexicali-San Felipe y por la geometría del AGEB 246-2, al norte el

limite es la calzada Lázaro Cárdenas. Esta zona cuenta con 14,886 habitantes en una área de 900.65 hectáreas, tiene una densidad de 16.52 hab./ha. Aquí podemos observar que se asientan varias industrias maquiladoras y almacenes; una zona comercial importante para el sur de la ciudad, y áreas de habitación popular. De hecho la zona de parques industriales de la ciudad empieza aquí por la carretera Mexicali - San Luis. El crecimiento de la ciudad apunta hacia esta parte y está iniciando un rápido proceso de consolidación. Esta zona tiene un gran potencial de desarrollo pues se encuentra en un nodo importante; la carretera a San Luis, la carretera a San Felipe y el libramiento la carretera a Tijuana y por las tendencias de crecimiento el comercio y la industria parecen ser apropiados para la zona.

La zona n° 7 por el este limita con áreas cultivables del AGEB rural 337-1; hacia el sur limita con los AGEBS rurales 336-7 y 345-6; en el oeste los límites son la colindancia con la geometría del AGEB 254-7 de la zona n° 6 y con la calle Río Santiago y sus continuaciones calle Jalisco, calle Río Cañas y calle A; en el norte los límites son la calle Jalisco y la calzada Lázaro Cárdenas. Esta zona tiene una población de 65,958 habitantes en una extensión de 1,445.27 hectáreas y su densidad es de 45.63 hab/ha. Aquí encontramos una zona denominada "Nuevo Mexicali" que en los ochenta tuvo un gran impulso y en la cual existen conjuntos de vivienda de interés social. La avenida Lázaro Cárdenas está dotada de zonas comerciales y de servicios. Por el sur, donde colinda con la carretera Mexicali-San Luis, se encuentra el poblado González Ortega (Palaco), comunidad que por la ubicación en estos terrenos de una despepitadora (Pacific Land Co. adoptó su nombre de las siglas de dicha empresa). Asentada aquí desde los años veinte; y hoy se encuentra totalmente conurbada con la ciudad. En Palaco se han asentado gran número de maquiladoras y parques industriales y se ha convertido en una zona atractiva para la especulación.

La zona n° 8, hacia el Este se encuentra limitada por el AGEB rural 337-1, hacia el Sur por la Calz. Lázaro Cárdenas, al Oeste por el Periférico Oriente y por el Norte con el Limite Fronterizo. En esta zona hay 17,559 Habitantes en una área de 1,397.15 Hectáreas, y tiene una densidad de 12.56 Hab./Ha.

Dicha zona tiene un crecimiento no muy grande. Al norte y colindando con el límite fronterizo, está ocupada con una de las primeras zonas industriales de la ciudad, mientras que al sur de éste, una franja de colonias populares se extienden de este a oeste, justo hasta el canal de Imperial ó del Álamo. Además, existe un parque industrial más hacia el sur, junto al Periférico Oriente, y el Tecnológico de Mexicali al sureste, a unos metros del boulevard Lázaro Cárdenas. Esta es una zona con mucho potencial a corto plazo ya que próxima a ésta, se encuentra en construcción el nuevo cruce fronterizo que entró en operación a finales de 1996.

La zona n°9, al este limita con la calle H. Colegio Militar; hacia el sur con la carretera Unión y la calle Camino Nacional, al oeste con el AGEB rural 335-2 y al norte con el límite fronterizo. Esta zona cuenta con 68,390 habitantes en una extensión de 1,264.62 hectáreas con una densidad de 54.07 hab/ha. En esta zona tenemos que, su parte norte, hacia la línea fronteriza, se encuentra bastante consolidada y es una zona habitacional popular. Mientras nos movemos hacia el sur encontramos equipamientos comerciales y de servicios importantes para esa área; así como una zona menos ocupada. Tenemos también conjuntos habitacionales de clase media y algunos espacios utilizados para la industria, ya sobre la carretera a Tijuana, pero en general, lo que predomina es la vivienda de clase baja.

La zona n°10, está conformada por las áreas próximas a la ciudad y que por su cercanía y su relación tan intensa he denominado conurbables, y son las siguientes: Islas Agrarias, Ejido Puebla, Ejido Xochimilco, Col. Progreso, Col. Santa Isabel. La población de todas estas localidades es de 15,411 habitantes, en una extensión de 858.09 hectáreas y con una densidad de 17.72 hab/ha. Estas localidades que comprenden esta zona, en general están dedicadas a la producción agrícola, pero por su cercanía a la ciudad algunas de las personas que viven en estos lugares principalmente en la col. Progreso, la col. Santa Isabel, y el ejido Puebla desarrollan sus actividades en la ciudad, así que son como zonas dormitorio. Es importante la dotación de servicios, comercios y lugares de trabajo cercanos a estas comunidades, si bien es cierto

que una de las actividades principales de los habitantes de estos ejidos es la agricultura, también muchos otros tienen sus trabajos en la ciudad.

### **3.3.2. La trama urbana**

La ciudad va prolongando sus vías siguiendo órdenes muy claros, respondiendo a seis principales factores: 1) el límite fronterizo, 2) las divisiones de los campos cultivables, 3) accidentes naturales, 4) las carreteras, 5) acciones y políticas gubernamentales y 6) el mercado del suelo. Las vialidades y en general el crecimiento de la ciudad avanzan siguiendo estas seis guías, que a la vez son elementos contenedores del crecimiento, es decir, bordes que una vez saturados o, por decirlo de alguna manera, dan pie a continuar con el crecimiento de la ciudad. En este trabajo se intentará hacer comentarios sobre los seis puntos anteriores pero sobre todo, se hará énfasis en los cuatro primeros.

Podemos observar que al oeste de la ciudad el grado de saturación es muy alto, ya que en esta área de la urbe, las zonas prácticamente se consolidan antes de continuar con la extensión paulatina del tejido urbano. En cambio, al este, las vialidades se prolongan por áreas no saturadas o con un grado de saturación muy bajo provocando estas una ocupación más rápida que en otras áreas de la ciudad.

Debido a que los campos de cultivo definen en gran parte de la trama de la ciudad, regularmente, encontramos la sobreposición de vialidades en sus bordes. Así, la ciudad rodeada en torno de estas áreas, cuenta con un sinnúmero de posibles crecimientos dado que existe una estructura preestablecida la cual los va ordenando.

Hacia el sureste la ciudad se va consolidando rápidamente. La carretera Mexicali-San Luis R.C. es uno de los ejes ordenadores de esta consolidación en esta sección, al igual que el boulevard Lázaro Cárdenas. Entre estas dos importantes vías se produce una trama bastante regular, a pesar que las avenidas mencionadas sigan otro orden, ya que éstas llegan a converger en el ejido Puebla.

Por otra parte, el sur presenta un crecimiento bastante modesto a través de la carretera Mexicali-San Felipe. Sin embargo, al existir algunas zonas

pobladas y sumando los crecimientos ya mencionados de la carretera Mexicali - San Felipe, este desarrollo puede tomar mucha fuerza. Por la carretera Unión el crecimiento es muy lento; a pesar de que ya se puede observar cierto grado de consolidación en esas áreas, no se aprecian crecimientos significativos en las estructuras parcelarias dadas, en parte por que por esta área atraviesa sigzaguiante el Río Nuevo y en parte, posiblemente por otra causa puede ser el impulso que se le esta dando al este y sureste de la ciudad. Hacia el suroeste y hacia el oeste, el crecimiento es casi nulo. Hacia la carretera Mexicali-Tijuana, se observan algunas ocupaciones que, junto con las anteriores, van definiendo un poco más esa vialidad. A su vez, el crecimiento hacia el oeste permite identificar zonas compactas, que paulatinamente se ocupan dentro de zonas parcelarias con tramas bastante regulares en retícula. Pero en este caso los canales o terracerías ejidales no presentan la característica mencionada de hilos o prolongaciones del crecimiento de la trama.

Otro factor explicativo de este fenómeno, puede ser el no contar con una calle o avenida cercana importante, a partir de la cual se puedan desarrollar derivaciones y, por consiguiente, dar una continuidad mas fluida de la trama.

Tratando de acrear más a detalle y tomando como base las diez zonas antes mencionadas haremos una descripción de su trama.

En la zona 1 podemos advertir que la traza de sus calles se alinea con respecto a la línea fronteriza, teniendo dos importantes accidentes 1) el cauce del río nuevo y 2) la vía del ferrocarril Sonora-Baja California. Sin embargo, su desarrollo presenta un orden bastante regular. En la colonia Pueblo Nuevo, la manzanas son de forma cuadrada y en el centro tradicional estas son de forma rectangular, teniendo su lado mas largo en el eje este-oeste; pero en ambos casos las manzanas cuentan con callejón de servicio en el eje mencionado. Al sureste de esta zona, la trama continúa con el mismo orden que en la colonia nueva, sólo que en esta zona las manzanas son un poco más angostas ya que no cuentan con callejón de servicio.

Entre lo que es el cauce del río y la vía del ferrocarril (a la par de la cual corre la Av. López Mateos), importante vialidad de la ciudad, encontramos un cambio de traza, ya que el cauce del río y la vía del ferrocarril generaron



ciertas condiciones de topografía y de geometría del terreno lo cual obligaba a salirse del esquema regular antes mencionado. A su vez, en torno a la estación del ferrocarril, encontramos una zona industrial y de bodegas, que hoy se encuentran en una parte central de la ciudad. Debido a lo anterior, podemos identificar que se presentan una serie de "ligas" por calles y puentes (en las zonas a las orillas del río), para que las irregularidades antes mencionadas se enlacen con la traza regular y tengan una continuidad.

La traza en la zona 2 es bastante regular. Tomando como base de ese orden a la línea fronteriza, encontramos, empero, algunas dislocaciones como las producidas por la antigua traza del acropuerto y el diseño de algunas zonas residenciales. Estos accidentes en la traza hacen que exista cierta desarticulación o aislamiento con algunas partes de la ciudad, sobre todo, en la ciudad deportiva y las zonas residenciales. A pesar de estos incidentes, de norte a sur tenemos una continuidad de calles de 3 km. en la zona delimitada, que se prolongan hasta los 6 km. entrando en lo que son las zonas 4 y 6; de este a oeste tenemos una continuidad también muy clara en la zona de hasta de 3.5 km. y una continuación en la zona 1 de aproximadamente 7 km.

El orden de la traza de la zona 3 es bastante irregular con respecto a los demás, pues en esta parte de la ciudad el Río Nuevo toma dos cauces; uno hacia el lago del bosque de la ciudad y otro hacia a la laguna Xochimilco. Estos 2 cauces generaron cambios topográficos que influyeron en el trazado de esta parte. Además el boulevard López Mateos, que es el límite al este de esta zona, continúa su trazo sinuoso, además, aquí encontramos la primer zona residencial de la ciudad y otra un poco posterior cuyo diseño se hizo con trazos irregulares. Las vialidades López Mateos, Lázaro Cárdenas, calle once, la continuación de algunas de las calles al norte de la zona en la colonia pueblo nuevo, la continuidad de la zona del centro cívico y la irregularidad producida por el río, dan distintos órdenes a esta zona, pudiendo identificar uno quizás el más claro que es el que da la Av. Anahuac que corre de norte a sur y que divide a esta zona en dos.

En la Zona 4 de la ciudad tenemos una traza regular con tres accidentes: La zona del campus universitario, por su tamaño, interrumpe algunas vialidades pero sin mayores consecuencias. Una zona de patios de ferrocarril a un costado del boulevard Lázaro Cárdenas, que tampoco deja a ciertas calles que se sigan prolongándose, y, por último, la traza de un fraccionamiento que sigue el orden de la avenida Independencia, girando unos 30° con respecto al orden regular ya mencionado. En la zona 5 el orden de la traza está dado por el boulevard Lázaro Cárdenas. Este corre paralelo al límite fronterizo, y por ello su traza es bastante regular, excepto en los lugares de los afluentes del Río Nuevo, donde se crean distintas alteraciones e interrupciones. A pesar de estos incidentes, es muy claro cómo la traza sigue el orden definido a partir del límite fronterizo, es decir, calles paralelas y perpendiculares a éste.

En la zona 6 existen varias irregularidades dadas por las vialidades en diagonal encontradas y la sinuosidad del Río Nuevo, así como por escurrimientos de éste que pasan por la zona. Estas irregularidades son más evidentes en la parte sur, ya que por el norte todavía se presenta el orden dado por el límite fronterizo. Hay continuidad en ciertas calles, pues cambia la disposición de la manzanas de forma rectangular, debido a que del límite fronterizo hasta esta zona, viene dándose de este a oeste, mientras que de aquí cambia de norte a sur en el sentido largo de las mismas. Encontramos también varias áreas ocupadas por asentamientos irregulares al sur de la zona que, pesar de estar delimitadas geométricamente por trazos irregulares, su desarrollo de vialidades sigue el orden norte-sur, este oeste.

En la zona 7 encontramos que persiste el orden de la traza con respecto al límite fronterizo: calles norte-sur y este-oeste, pero hay ciertas discontinuidades en ella debido a las dimensiones de los parques industriales y las maquiladoras allí asentadas. Pero es importante señalar que el área denominada "Nuevo Mexicali", donde se encuentran varios conjuntos habitacionales de interés social y zonas de comercios y servicios, sigue otro orden al anterior, el cual hace que la traza de área zona esté determinada por el boulevard Lázaro Cárdenas que aquí corre de noroeste a sureste, diagonal al límite fronterizo y la traza junto al mismo sigue este orden.

La zona 8, que en su mayor parte está desocupada, tiene una traza con un orden no muy claro ya que, en ciertos lugares, se encuentran desarrollos distintos, provocando que en ocasiones se interrumpa la continuidad. Esto se puede observar en las colonias populares de la zona. Mientras que el parque industrial que se encuentra cercano al límite fronterizo está bien articulado con la trama de la ciudad.

En la zona 9 el orden lo da nuevamente el límite fronterizo, pero aquí las diferentes dimensiones y posiciones de las manzanas hacen que se presente esta traza como un tejido. Muchas de las calles de norte a sur y de este a oeste se ven interrumpidas por otro orden de disposición de manzanas al anterior. Así, tenemos manzanas cuadradas y rectangulares en sentido norte sur y este oeste, encontramos algunas calles en diagonal y ciertas calles que corren de este a oeste con pequeñas irregularidades debido a los antiguos afluentes del Río Nuevo.

Las traza de las poblaciones que comprenden la zona 10 son varias. Desde la regular, como el ejido Puebla, con forma de cuadrícula en un cuadrado de 1000 x 1000 m., hasta la figura de la col. Santa Isabel, cuya ordenación es variada, ya que algunas veces sigue el orden que marca el límite fronterizo y otras no. O bien, como en el ejido Xochimilco, la col. Islas Agrarias ó el ejido Orizaba. En otras ocasiones, la calle o la carretera son las que dan la pauta para el trazo de las localidades, definiendo calles paralelas y perpendiculares a éstas, como en la col. Progreso y el ejido Cuernavaca.

Es importante recordar que la ciudad cuenta con 418,625 habitantes en una extensión de 11,566.44 hectáreas y con una densidad de **38.78 hab/ha.** una densidad muy baja, lo cual nos indica el poco aprovechamiento de la infraestructura de la ciudad. Por otro, lado la tendencia de crecimiento es muy clara hacia el este y el sureste, debido a los nuevos conjuntos habitacionales y a la industria maquiladora que está ubicándose en esta parte de la mancha urbana y teniendo un crecimiento casi nulo al oeste de la ciudad, principalmente de uso habitacional, atrayendo con ello ciertos problemas de recorridos largos a los centros de trabajo, y por último el paulatino deterioro a través de los años de el centro de la ciudad y con esto, el deterioro de la calidad

de vida en esta zona. Son de los principales problemas que nos muestra esta ciudad.

En resumen, la ciudad no cuenta con grandes obstáculos para continuar con su crecimiento, la trama, que es muy simple, no implica grandes problemas para ello; la topografía de la ciudad, por ser plana, tampoco es una limitante. Pero los gastos para seguir costeando un crecimiento así no son los más adecuados, pues aunque la problemática de hoy no es demasiado compleja, seguramente lo será al paso de los años.

### *2.3.3. Los usos de suelo*

Podemos observar que el comercio se localiza en lo que es la parte más antigua de la ciudad, pero en esta área presenta un serio deterioro, ya que otras partes de la ciudad han requerido áreas comerciales debido a su crecimiento, principalmente en el sur y sureste. Algunos corredores comerciales de gran importancia los cuales se encuentran sobre avenidas y calles principales de la ciudad, prácticamente la atraviesan de este a oeste y de norte a sur.

El comercio, a pesar de las nuevas áreas, se concentra en la parte central de la ciudad y presenta una marcada tendencia a prolongarse hacia el sureste y este de la ciudad.

Los servicios se muestran en la mancha de la ciudad de manera uniforme, en la parte central, es donde se concentra buena parte de ellos, empero, en algunas zonas del sureste, sur y oeste, por ser áreas de rápida expansión, ó bien, por ser localidades que no se encuentran propiamente en la ciudad, se observa una falta de estos espacios que, en ocasiones, son escasos o nulos para grandes áreas por asistir, y a medida que nos acercamos a las zonas periféricas de la ciudad va disminuyendo su presencia en términos generales.

La vivienda se sitúa por toda la ciudad, sólo en tres partes ésta no es tan fuerte su presencia, ya que es desplazada por grandes espacios de comercios, servicios ó industria. Esto ocurre principalmente en la parte central de la ciudad donde se concentra una gran número de comercios y algunas áreas de servicios; en las partes este y sur de la ciudad, la industria tiene una

importante presencia, ya que son algunas de las zonas con más desarrollo en la ciudad y comparten, junto la vivienda, grandes espacios dentro de ellas.

Pocas industrias se mantienen en la parte central de la ciudad siendo estas, en general, pequeñas o medias; los grandes parques industriales se han venido asentando en las partes este y sureste de la ciudad conformándose éstos como en la zona industrial más importante de la ciudad por la facilidad de comunicación de un área "nueva" sobre amplias vialidades de rápido acceso a la misma.

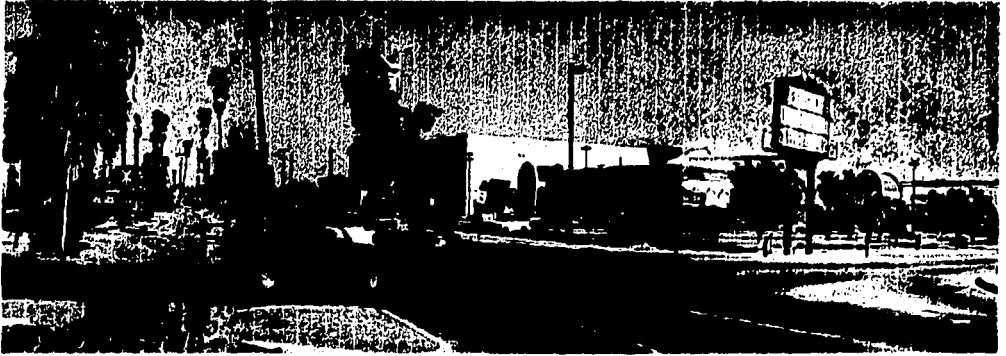
Podemos advertir que en los crecimientos más nuevos al este, sureste y otros no tan recientes como el oeste la poca y, en ocasiones, desequilibrada mezcla de usos de suelo, trae como consecuencia traslados más largos para los habitantes; si bien es cierto que la ciudad no es de magnitudes muy grandes, este factor, con el paso de los años, pudiera traer consecuencias para los habitantes de la ciudad; pérdida de tiempo, conflictos viales y el detrimento de la calidad de vida de los habitantes. (Fig. 36)

Tenemos entonces algunas tendencias de los usos de suelo en la ciudad: 1) comercio y servicios en la parte central el cualva extendiéndose por las principales vialidades;(Fig. 37) 2) la ubicación de la industria en este y sureste; 3) nuevas zonas habitacionales en la parte sureste; 4) zonas amplias sin mezcla de usos de suelo en las zonas.(Fig. 38)

### *3.3.1. Las transformaciones de la ciudad*

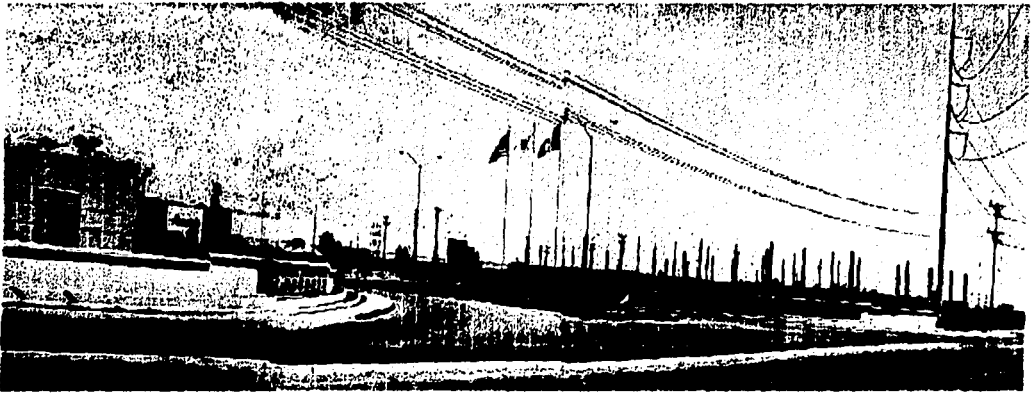
A continuación vamos a mencionar algunos de los principales cambios que ha sufrido la ciudad por su dinámica y su crecimiento, en el año estudiado. Las zonas este y sureste se han venido conformando como las áreas industriales (Fig. 36); la primera, más consolidada que la segunda, pero seguramente ésta con una tendencia a robustecerse en este aspecto. Podemos ver cómo se fortalecen los corredores comerciales a lo largo de las vías principales de la ciudad que, en ocasiones, llegan a atravesarla de este a oeste y de norte a sur. En general, el crecimiento de la ciudad tiene una marcada tendencia hacia el este y sureste, en donde podemos notar que sus usos principales son el de la industria y vivienda, aunque continúa con esa adhesión hacia el límite fronterizo.





**Fig. 37 Plaza cachanilla**

Este nuevo centro comercial ubicado en una zona alejada al centro tradicional de la ciudad ha tenido gran impacto debido a varios aspectos; este concentra una gran cantidad de comercios, es un espacio cerrado, con seguridad y aire acondicionado lo cual hace muy conveniente debido al clima de la ciudad y que en la zona tradicional de comercio se encuentra deprimida y deteriorada, y resulta insegura para el usuario. La ciudad ha recorrido su centro de actividades hacia el sur con el funcionamiento de esta área comercial y la zona del Centro Cívico.



**Fig. 38 Sureste de la ciudad**

En esta área ha continuado con un crecimiento muy dinámico y en su gran mayoría es de la industria maquiladora. Los parques industriales son las estructuras que podemos encontrar con mayor frecuencia, una serie de naves agrupadas en un circuito vial. Es interesante hacer notar que su inserción en la estructura urbana puede resultar conflictiva, ya que estas "células" rompen con la continuidad de vialidades; por lo anterior, este fenómeno de la maquiladora puede resultar un interesante tema de estudio urbano.



Podemos ver cómo algunos espacios dedicados a otros usos cambian de giro; el ejemplo más claro de esto es el de la "Plaza Cachanilla", que se asienta en lo que era una antigua despepitadora muy próxima al centro de la ciudad y que, por algunos años, estuvo en desuso. Otro ejemplo muy similar es el de la Cervecería Mexicali, una fábrica de cerveza que durante muchos años estuvo sin uso y que ahora trabaja una maquiladora; casas habitación de la colonia Nueva y en algunas otras colonias del primer cuadro de la ciudad, las cuales han cambiado de uso al convertirse en comercios, despachos, oficinas, etc.

Vemos pues que la ciudad, aparte de tener un constante crecimiento al interior, de la misma sufre diversas transformaciones que hacen cambiar su estructura y la vida en ella. Debido a la importante dinámica de crecimiento, es importante hacer notar que los crecimientos que ahora se están dando, principalmente los de vivienda hacia el este crearán una rápida proliferación de otros desarrollos del mismo tipo pero también al de tipo comercial y de servicios, un pronóstico que resulta obvio pero al cual se le debe dar importancia ya que a raíz de éste, seguramente el suelo de dicha área será susceptible a la especulación en el mercado.

### **Conclusiones**

El comportamiento del crecimiento de la ciudad en los rubros de población y extensión de 1970 a 1980 fue el siguiente: 28.8% en población, 18.7% en extensión; en la década siguiente de 1980 a 1990 el incremento es de 22.8% en población y de 61.3% en extensión. De 1970 a 1990 el incremento de población fue del 58.3% y en extensión fue de 91.6 %; se presentó un notable descenso en la densidad de la ciudad, pasando de 49.94hab/ha. en 1970 a 38.78 hab/ha. en 1990.

ANO	POBLACION	SUP'HA	D HAB/HA
<b>1970</b>	<b>283,424</b>	<b>6,036.76</b>	<b>49.94</b>
<b>1980</b>	<b>363,571</b>	<b>7,167.67</b>	<b>50.72</b>
<b>1990</b>	<b>448,625</b>	<b>11,566.44</b>	<b>38.78</b>

Los seis ordenes de crecimiento mencionados en el apartado 2.3.2 son los que han prevalecido en la ciudad, a estos se le puede sumar un orden o patron más, el de la industria maquiladora, este se ha venido consolidando en los últimos treinta años y en particular a partir de los últimos años de la década de los ochenta. Este patrón es quizas de otro nivel ó compuesto, ya que esta intimamente relacionado con algunos de los ya mencionados como los de acciones político gubernamentales y el de mercado de suelo estos englobados por la condición fronteriza de la ciudad. Ahora, podemos decir que la ciudad se condiciona a estos seis ordenes.

Vemos que la ciudad de 1970 a 1990 ha mostrado diversas transformaciones importantes, en primer término la expansión física es notable duplicando su área prácticamente al doble, ocasionando con esto diversas consecuencias como la de los traslados en la ciudad que tienden a incrementarse de manera importante; la densidad urbana a mostrado una disminución ocasionando que los la dotación de servicios sea subutilizada y la nueva resulte más cara.

Es importante también la consolidación que ha mostrado el sector industrial y el de comercio. El primero ha incrementado su presencia de manera notable al sureste y este de la ciudad principalmente, esta consolidación se ha ido presentando como una suma de espacios para la industria y en particular el del formato de parque industrial el cual se presenta en la trama en muchas de las ocasiones de manera subita, ocasionando discontinuidad en la estructura vial (no en todos los casos) y provocando cambios importantes en la imagen urbana de la ciudad que día con día los contrastes son mayores.

Por otro lado el comercio se ha venido consolidando en corredores, así mismo los nuevos desarrollos, principalmente habitacionales al sureste han ocasionado la creación de nuevas áreas comerciales aledañas a estos, no así en las poblaciones denominadas como conurbables que teniendo comercio básico le es necesario acudir a las áreas comerciales de propias de la ciudad para cubrir completamente con sus necesidades. Apesar de que la conurbación

física se ha dado o esta por darse Mexicali por su inmensa importancia frente a estas localidades ocasiona que no solo el comercio si no los servicios y la vivienda se generen en función de la ciudad.

## **IV.- LA FRONTERA**

Este capítulo aborda el problema fronterizo a partir de tres apartados: Frontera Estados Unidos-México, Las implicaciones de la frontera y ¿Ciudad binacional?, las posibles ciudades; con estos se intenta dar un amplio panorama considerando algunos antecedentes históricos, así como lo que es y significa la frontera para las ciudades que se encuentran en esta, para concluir con una reflexión de como podría ser la ciudad de Mexicali dentro de unos años. Ante las condiciones que impone la frontera varias interrogantes surgen. Que papel juega la frontera en el crecimiento de la ciudad de Mexicali? Porque no se habla de regiones binacionales? Como puede ser el crecimiento de la ciudad de Mexicali y su región? Podemos hablar de patrones o procesos urbanos propios en las ciudades fronterizas?. Definitivamente el tema fronterizo puede ser abordado de diferentes angulos, las preguntas anteriores pretenden ser guía para esta parte del trabajo sin olvidar que las mismas puedan llevarnos enfrentar otras problemáticas como la de la migración, economía fronteriza etc. que inevitablemente serán abordadas como apoyo y referencia al tema central que es el de crecimiento.

### **4.1 Frontera México- Estados Unidos**

La redefinición de los límites entre Estados Unidos y México a partir de 1848, hace surgir el establecimiento de poblados en ambos lados de la frontera. Durante el periodo colonial entre los años de 1696 y 1773, existían ocho poblaciones, las cuales, que al cambiar los límites internacionales quedan en la frontera con los Estados Unidos. Setenta y cinco años después de la fundación del Presidio del Norte de la Junta de Los Ríos (hoy llamado Ojinaga) en 1773, una vez establecidos los nuevos límites, se fundaron doce nuevos poblados en la frontera el lado mexicano hasta el año de 1921. Todas estos asentamientos cuentan con su contraparte en el lado norteamericano. A ésta, la podríamos definirla como una zona de transición; una región que cuenta con características propias, sin importar que cada una pertenezca a un país

diferente. Las fronteras, por lo general, sólo cuentan con puestos fiscales y de transbordo, sin embargo, a lo largo de la frontera México-Estados Unidos se han desarrollado importantes asentamientos, ciudades dentro de la realidad nacional mexicana, ciudades modernas y prósperas; por lo general para los Estados Unidos son ciudades pequeñas, y podríamos decir que en comparación con las ciudades mexicanas, las norteamericanas se acrean más a esta idea de los puestos fiscales, puntos de transferencia y de revisión aduanal.

Una definición para este espacio es la siguiente: "La frontera entre México y Estados Unidos es una región formada por una franja de territorio que se extiende a lo largo de la línea internacional en la cual se están gestando diversas transformaciones económicas, así como procesos sociales y de urbanización"<sup>21</sup> en donde se gestan y se muestran más agudamente estas transformaciones es en las diversas regiones que, a su vez, cuenta la frontera y por supuesto en las ciudades fronterizas. Estos 3'000 kilómetros entre Estados Unidos y México marcan diferencias entre dos naciones, regiones y ciudades, considerada como una barrera insalvable pero que se puede también considerar un válido puente de acercamiento.

#### **4.2 Las implicaciones de la frontera**

Las diferencias más obvias entre ambos países, serían tal vez, a pesar de ser ambos capitalistas, uno es altamente industrializado y otro subdesarrollado y por lo tanto con un alto grado de dependencia; esto trae como consecuencia que el primero sea un polo de atracción del segundo y "mientras el diferencial salarial entre ambos países continué al 10 x 1, el flujo migratorio continuará con una secuela de efectos no deseados en las ciudades fronterizas"<sup>22</sup>; El producto interno bruto (PIB) es un indicador contundente de la distancia entre ambos países; sin embargo, parece ser que en la región fronteriza del norte estas diferencias tienden a disminuir (en pequeña

---

<sup>21</sup>Verduzco, Bringas y Valenzuela., *La ciudad compartida*, p. 13.

<sup>22</sup>Samuel Schmidt. "La frontera México Estados Unidos a vuelo de pájaro". Frontera Norte. *El Cotidiano*. N° 77, p. 6. México, UAM.

proporción), las ciudades con respecto del sur de la República. Por lo general, estas ciudades cuentan con un nivel de vida superior al de la media nacional, además de que son las que se encuentran entre las más urbanizadas del país.

Podemos decir que la problemática de la frontera norte se define en dos direcciones "primera, su escasa relación productiva y comercial con la economía central de México. Segunda, la permanente y creciente vinculación de interdependencia y dependencia con respecto a la economía estadounidense."<sup>23</sup> Estas situaciones fueron muy evidentes en toda la frontera norte del país y por la situación geográfica Baja California y sus ciudades, (podemos incluir a Sonora) aún se encuentran en cierto aislamiento, estimulando las relaciones regionales nacionales y las regionales binacionales.

La frontera norte del país se considera, la mayoría de las veces, como una sola región, una región uniforme, pero esto no es verdad ya que a lo largo de la frontera podemos localizar e identificar diversas realidades en distintas regiones; "...el único elemento de homogeneidad fronteriza es su desigualdad manifiesta respecto a los niveles de desarrollo estadounidense" <sup>24</sup>. Las desigualdades estimulan los intercambios entre las regiones y ciudades fronterizas de cada país. Pradilla nos dice que "la frontera vive un proceso de homogenización capitalista transnacionalizada"<sup>25</sup> y podemos asegurar que el encuentro que se presenta en la región fronteriza es estimulado por las diferencias de las partes. La homogenización está vinculada a los procesos de globalización. Debido a su extensión, diferentes vocaciones, economías y composición de pobladores, las ciudades fronterizas son diversas entre sí, pero con una realidad compartida en común, la frontera.

Estos "pares" de ciudades se encuentran distribuidos prácticamente a todo lo largo de la frontera; algunos de ellos son pequeñas poblaciones que sirven como puerta de ingreso y salida hacia ambos países, sin tener otra actividad preponderante. De los "pares de ciudades" algunos han adquirido

---

<sup>23</sup>Jorge García Montaño, en Luis Hernández Palacios y Juan Sandoval (compiladores) "*Economía fronteriza de Baja California: población y producto interno bruto 1950-1950*". Frontera Norte: Chicanos, pachucos y cholos. México. 1989. U.A.M. UAZ. p. 16

<sup>24</sup>Jesús Tamayo y José Luis Fernández, *Zonas fronterizas (México-Estados Unidos)*. México, CIDE. 1983. p. 30.

gran importancia a través de los años, tanto a nivel nacional como internacional en ambos lados de la frontera. San Diego-Tijuana y El Paso-Cd. Juárez son los que, por su actividad económica, la importación y exportación de productos que presentan sus aduanas y la población de ambos "pares" que en el caso de San Diego-Tijuana sobrepasa los tres millones y en El Paso-Cd. Juárez que cuenta con más de dos millones de habitantes, estructuras importantes por su magnitud y por las actividades e intercambios que en estas se desarrollan. Los otros cuatro "pares" de ciudades que se encuentran entre los 300 mil y el millón de habitantes, son centros de influencia regional pero con una latente proyección por su condición fronteriza.

Las ciudades fronterizas cuentan con dos procesos particulares en la dinámica urbana, estos son: "el nacional y el binacional" <sup>26</sup>. Los procesos nacionales son aquellas actividades que no tienen relación directa con lo binacional, como por ejemplo las actividades de gobierno; sin embargo, cabe decir que existen niveles dentro de esta categoría, ya que ciertas actividades de gobierno son de carácter binacional. El primero se refiere a las relaciones que no dependen de una localización fronteriza y cuyos orígenes y destinos pueden ser ubicuos en cada territorio nacional; el segundo es el proceso entre una ciudad fronteriza y su contraparte extranacional, cercanamente localizada. El proceso transfronterizo es el que obviamente predomina en los "pares binacionales", sin embargo, el transnacional también se presenta en mayor o menor medida.

Como ya se expuso, el proceso transfronterizo cuenta con una contraparte extranacional, es decir, se introduce, desde el punto fronterizo hacia el interior de cada país formando ejes. La influencia dependerá de la magnitud de las poblaciones y principalmente podemos identificar tres tipos. El primero, que está directamente relacionado con la magnitud de la población fronteriza; el segundo, relacionado con la magnitud de las poblaciones de los extremos de los ejes y, en tercer término, las combinaciones entre ambas.

---

<sup>26</sup>Pradilla, Cobos, *Territorios en crisis México 1970-1992*, México, UAM, 1993. p. 162.

<sup>27</sup>Alegria, Tito. *Desarrollo urbano en la frontera México-Estados Unidos*. México, CNCA, 1992. pp. 52-54.

Dichos ejes transfronterizos propician el flujo de personas, mercancías y negocios, teniendo como punto de transición las ciudades fronterizas de ambos lados de la frontera. Naturalmente, hacia los costados de los ejes existe una influencia de acción que abarca o puede llegar a abarcar una región importante.

Son seis los ejes que se manifiestan entre Estados Unidos y México y son los siguientes:

### PRINCIPALES EJES TRANSFRONTERIZOS

EJE	PAIS	LOCALIDAD	EJE	PAIS	LOCALIDAD
<b>E1</b>	<b>EUA</b>	LOS ANGELES, Ca SAN DIEGO, Ca	<b>E2</b>	<b>EUA</b>	TUCSON, Az. NOGALES, Az.
	<b>MÉXICO</b>	TIJUANA, B.C. ENSENADA, B.C.		<b>MÉXICO</b>	NOGALES, Son. HERMOSILLO, Son.
				<b>O</b>	
<b>E3</b>	<b>EUA</b>	ALBUQUERQUE, N.M. EL PASO, Tx.	<b>E4</b>	<b>EUA</b>	SAN ANTONIO, Tx. EAGLE PASS, Tx.
	<b>MÉXICO</b>	CD JUÁREZ, Chih. CHIHUAHUA, Chih.		<b>MÉXICO</b>	PIEDRAS NEGRAS, Coah.
				<b>O</b>	MONCLOVA, Coah.
<b>E5</b>	<b>EUA</b>	SAN ANTONIO, Tx. LAREDO, Tx.	<b>E6</b>	<b>EUA</b>	CORPUS CHRISTI, Tx. BROWNSVILLE, Tx.
	<b>MÉXICO</b>	NUEVOLAREDO, Tamps. MONTERREY, N.L.		<b>MÉXICO</b>	MATAMOROS, Tamps. CD. VICTORIA, Tamps.
				<b>O</b>	

Fuente: Alegria, Tito. *Desarrollo urbano en la frontera México-Estados Unidos*, p.p. 97 y 98.

Desde el inicio de los asentamientos de Calexico y Mexicali, la relación binacional de los valles Imperial y de Mexicali es intensa; esta región comprendida, por ambos valles, sería el antecedente inmediato a los ejes binacionales y a las ciudades o parcs binacionales.



Es importante señalar que de los ejes antes mencionados no se encuentra en ellos el "par" Calcexico-Mexicali; esto se debe a que la tensión hacia el interior de cada país no es tan importante comparada con otros casos como en los ejes 1, 3 y 5, los cuales cuentan con ciudades en el interior de cada país de importancia regional y nacional, haciendo que los flujos sean intensos por estas ciudades.

Definitivamente, este "par" no es de la importancia de los otros, sin embargo, esta aparente desventaja, debe verse más bien como una oportunidad, ya que su población ha tenido un crecimiento inferior al de otras ciudades fronterizas; la tasa de crecimiento de la ciudad (1.7) es inferior para 1990 al de la media nacional (2.8) en los últimos años ha descendido con respecto a décadas anteriores. Además es importante señalar que la extensión de la ciudad no ha tenido el crecimiento desmesurado de Tijuana o Cd. Juárez. Aún así, el nuevo paso fronterizo ya en operación (dic. 1996), fungirá como acelerador del crecimiento de la ciudad.

A mi parecer Alegría omite la articulación al EI de una rama hacia el norte partiendo de Mexicali, Esto es Mexicali-Calcexico-El Centro-San Diego-Los Ángeles, el cual de hecho se presenta desde el inicio de la explotación de los valles de Imperial y Mexicali. Quizas sea de menor grado pero debemos recordar que gran parte de la actividad agrícola generada en el Valle Imperial tiene capitalizada en la ciudad de Los Angeles. En el lado mexicano es cada vez más claro el eje formado por Mexicali y San Luis R.C., si bien esta relación inicia como una dependencia de la segunda con la primera, día con día se

La consolidación de este eje nacional es más clara año con año. San Luis y Mexicali guardan una relación estrecha, ya que Mexicali es un foco de negocios, abasto, servicios, cultura, etc. tanto para su valle como para una parte del estado de Sonora.

Es necesario hacer algunas precisiones en relación a los siguientes términos:

**Sistema:** conjunto o combinación de elementos integrados, interrelacionados e interdependientes, cuyas relaciones entre ellos y sus componentes los hacen formar un todo unitario, dichos elementos cumplen una función para lograr un

objetivo común." Los postulados básicos de todo sistema son.. Integración, Interacción, Subordinación, Dependencia, Unidad, Estabilidad, Organización y Jerarquía. Los elementos mas importantes de todo sistema, son los siguientes.. Insumos, Procesos, Productos, Retroalimentación y Regulación <sup>27</sup>

Tomando en cuenta lo anterior debemos de entender que los elementos son los centros urbanos. Así mismo podemos decir que en el caso fronterizo encontramos **sistemas urbanos nacionales** y **sistemas urbanos binacionales**, en donde el primero relaciona a centros urbanos de un mismo país y el binacional de dos.

El sistema Mexicali-San Luis R.C. y el sistema Calexico-El Centro-Brawley, son dos unidades, que podríamos considerar como un sistema similar al de los mencionados en la tabla anterior (es decir tomamos ahora el término sistema y no el de "eje" como Alegría lo utiliza ya que consideramos que el primero resulta mas preciso); desde los inicios de estos asentamientos urbanos sus relaciones han sido estrechas, primero como una zona con un alto potencial económico agrícola, y teniendo una diversificación a través de los años, complementándose ambas partes en cuanto a negocios, servicios y comercio.

La suma de sistemas urbanos nacionales como los de El Centro-Calexico y el Mexicali-San Luis, nos da como resultado el sistema urbano binacional El Centro-Calexico- Mexicali- San Luis. Podemos entender este sistema binacional como una extensión hacia el país contiguo. Siguiendo este patrón, podemos identificar otros tres sistemas binacionales en la región: San Luis-Yuma, Los Ángeles-San Diego-Tijuana- Ensenada, en la costa oeste de la región; y, en la parte central del la zona fronteriza estatal el de Tecate B.C.- Tecate Ca. Al igual, podemos reconocer los siguientes sistemas urbanos nacionales: Los Ángeles-San Diego, San Diego-El Centro, El Centro-Yuma, Tijuana-Tecate- Mexicali, El Centro-Yuma, Mexicali-San Luis.

---

<sup>27</sup> Von Bertalanffy, Ludwig. Teoría General de los Sistemas, Fondo de Cultura Económica, México, 1970. Tomado de Sistema de ciudades y distribución espacial de la población en México. Consejo Nacional de Población, México, 1991. pp 83 .

SISTEMA URBANO	TIPO DE SISTEMA
1a.- EL CENTRO-CALEXICO-MEXICALI-SAN LUIS	<b>BINACIONAL</b>
1b.- EL CENTRO-CALEXICO-MEXICALI	<b>BINACIONAL</b>
2.- LOS ANGELES- SAN DIEGO (S.I.)-TIJUANA (ROSARITO)-ENSENADA	<b>BINACIONAL</b>
3.- SAN LUIS (SON.)-YUMA (SAN LUIS AZ.)	<b>BINACIONAL</b>
4.- TECATE B.C.-TECATE CA.	<b>BINACIONAL</b>
5.- LOS ANGELES- SAN DIEGO (SAN ISIDRO)	<b>NACIONAL</b>
6.- TIJUANA (ROSARITO)- ENSENADA	<b>NACIONAL</b>
7.- SAN DIEGO-EL CENTRO	<b>NACIONAL</b>
8.- TIJUANA-TECATE-MEXICALI	<b>NACIONAL</b>
9.- EL CENTRO-YUMA	<b>NACIONAL</b>
10.- MEXICALI-SAN LUIS	<b>NACIONAL</b>

Así como la suma de sistemas nacionales nos resulta un sistema binacional, la suma de sistemas nacionales nos lleva a la formación de un **Círculo urbano binacional**. La diferencia entre sistema y circuito es de escala, donde el circuito es de una magnitud mayor que la del sistema.

Dentro de la región podemos identificar dos de estos circuitos, uno en la costa oeste y otro en la región del Río Colorado. El primero está compuesto por dos sistemas binacionales; El Centro-Calexico-Mexicali y el Tijuana-San Diego, Además de dos sistemas nacionales el San Diego- El Centro y el Mexicali-Tijuana. El segundo, el de la región del Río Colorado, está compuesto por los sistemas binacionales, El Centro-Calexico-Mexicali y el San Luis-Yuma y los nacionales El Centro-Yuma y el Mexicali-San Luis. (Fig. 39)

Es evidente que estos sistemas mantienen relaciones intensas, la excepción la marca el sistema El Centro /Yuma, el cual mantiene una interacción sumamente menor que la de los otros. Para que pueda consolidarse este sistema y en conjunto el circuito, deben intensificarse los "insumos, procesos y productos"<sup>28</sup> que son los elementos más importantes de todo sistema. El incremento de los puntos anteriores puede darse, por un lado directamente entre El Centro y Yuma, por la cercanía entre estos centros y por



**Fig. 39 Circuitos urbanos**

A lo largo de la frontera norte, podemos encontrar sistemas urbanos definidos, en la frontera noroeste, en los estados de California y Arizona en los E.U. y Baja California y Sonora, encontramos los que se muestran en el esquema, en donde el Circuito binacional del Colorado tiene una influencia de parte de la ciudad mexicana, Mexicali; y el de la costa la influencia mayor la tiene la ciudad estadounidense de San Diego. A su vez estos circuitos están compuestos por otros sistemas como los son los sistemas urbanos nacionales e internacionales. El sistema urbano Mexicali-San Luis y el San Diego-Ensenada, son ejemplos claros de estos.

ser del mismo país, por otro lado una mayor interrelación entre Mexicali y Yuma podría ayudar a esta consolidación

La conformación de estos circuitos se debe en gran medida a cuatro aspectos: La jerarquía del par binacional y La cercanía de las otras ciudades inscritas dentro del circuito y la subordinación y la dependencia que se pueda manifestar entre las ciudades. Por ejemplo, en el circuito de la costa oeste el par San Diego-Tijuana es una área muy importante de la frontera y, a su vez, cada ciudad lo es para su realidad nacional. Las relaciones entre Tijuana y Mexicali, a pesar de su distancia son intensas debido a cuestiones comerciales de servicios y gubernamentales; algo similar ocurre entre San Diego y El Centro, pero aquí la subordinación de una ciudad hacia la otra, es mucho mayor.

#### **4.3 ¿Ciudad binacional? Las posibles ciudades.**

Políticamente imposible, pero espacial y económicamente real, la ciudad binacional es un hecho, y deja de ser un tema de futura reflexión. Desde los inicios de estos asentamientos se ha manifestado una intensa relación y una interdependencia sostenida entre vecinos. Ante estas realidades podemos asumir a la ciudad binacional ó par binacional, como una Metropolis Trasfronteriza ya que esta engloba en una unidad espacial componentes complementarios, "esta zona de espacio trasnacional es funcionalmente unificada por los sistemas diarios de actividad comun (trabajo, compras, escuela y viajes sociales), compartiendo recursos naturales y características ambientales (aire, agua, flora, fauna etc.) y los mercados de productos y trabajo que sobrepasan la frontera política"<sup>29</sup> . Ciudad binacional, par binacional, Metropoli Trasfronteriza terminos que en resumidas cuentas lo que hacen es considerar dos partes como una entidad, en este caso ciudades y regiones.

---

<sup>28</sup> Sistema de ciudades y distribución espacial de la población en México, Consejo Nacional de Población, México, 1991, pp 83.

<sup>29</sup> Herzog, Lawrence, en Martínez, Oscar, "Border commuter, Workers and Transfrontier Metropolitan Structure along the U.S.-Mexico Border, U.S-Mexico Borderians, historical and contemporary perspectives. Wilmington, DE. 1996.p 176.

La estructura urbano regional de carácter binacional ( o transfronterizo) que se presenta gira en gran medida en torno a la ciudad de Mexicali; y esto debido a su magnitud (la más importante), y por extensión, al par Calexico-Mexicali como elemento estimulador e intensificador de actividades; de aquí la importancia de este par sobre la región. Es importante tomar en cuenta dentro del carácter transfronterizo de la zona y, en específico, de el par Calexico-Mexicali. Los cuatro procesos transfronterizos que menciona Alegría, los define como, "... Los procesos de este tipo más relevantes en el análisis urbano de las ciudades de la frontera mexicana son: la migración intinerante transfronteriza, la transmigración, industria maquiladora y el comercio transfronterizo de subsistencia..."<sup>30</sup> A continuación se hará una breve explicación de los mismos.

La migración intinerante. "alude a los movimientos circulares que afecten a los trabajadores mexicanos es decir, a los desplazamientos, con asiento temporal en la frontera norteamericana, cuyo punto de partida y meta de retorno se hallan en la frontera mexicana."<sup>31</sup> Estos movimientos se pueden explicar por los trabajos que se obtienen en los Estados Unidos; gran parte de los trabajadores mexicanos están vinculados a las actividades agrícolas. Por lo general, son empleos que se dan en una zona económica lejana o medianamente lejana que propicia una estancia de meses en el lugar de trabajo antes de su regreso, Como valles agrícolas o una ciudad en donde se emplean en trabajos de corta duración como puede ser en la agricultura o la construcción.

Este fenómeno tiene impacto en la ciudad de tres maneras: 1) La integración de dinero no producido en la ciudad a la economía local; 2) Reducción en la presión de la ciudad por dotar de fuentes de trabajo; y 3) Integración interurbana en sistemas urbanos.<sup>32</sup> Podemos decir que los habitantes, los trabajadores de la ciudad tienen como opción (opción debido a las circunstancias de la adyacencia entre dos países con diferentes estructuras

---

<sup>30</sup>Alegría, Tito. "Desarrollo urbano en la frontera México-Estados Unidos", México, CNCA, 1992. p 53.

<sup>31</sup>Alegría, Tito. "Desarrollo urbano en la frontera México-Estados Unidos", México, CNCA, 1992. pp 105-106.

económicas y de donde, esta diferencia es la oportunidad que es aprovechada) de obtener ingresos a través de la migración intinerante<sup>32</sup>.

El segundo proceso transfronterizo a definir es el de la transmigración; "El proceso de transmigración define los movimientos transfronterizos del transmigrante así como sus implicaciones en la estructura urbano-regional fronteriza."<sup>34</sup> La implicación urbano-regional fronteriza implica que los transmigrantes deban residir muy próximos a la frontera. Su traslado al trabajo del otro lado de la frontera es corto; es importante hacer ver que este fenómeno se presenta en su gran mayoría (muy cercano al 100%) de la ciudad mexicana hacia la norteamericana, y entre más próximas se encuentren las ciudades, más intensamente se presentará la transmigración. Además ésta dependerá del tamaño de las ciudades o la región económica del otro país. En el caso de Calexico-Mexicali se presenta una gran transmigración ya que el Valle Imperial es una zona en donde se necesita mucha mano de obra y la magnitud de la ciudad de Mexicali puede proporcionar gran parte de ésta. Y, por ejemplo, el caso del par Tecate Ca.-Tecate B.C., la transmigración se presenta en una escala mucho menor debido a la magnitud de la ciudad de Tecate Ca., la cual es muy pequeña y no tiene una economía que sea, por un lado, atractiva al trabajador mexicano y, por otro, lado porque no necesita mucha mano de obra.

La industria maquiladora es el tercer proceso; éste se presenta en México desde 1965 cuando el país inicia el Plan de Industrialización Fronterizo. La idea básica de la maquiladora es la infraestructura para una zona industrial que se ofrece a productores extranjeros que se beneficiaran de obtener un lugar de

---

<sup>32</sup>Alegria profundiza en el fenómeno, abordando los siguientes temas relativos a la migración intinerante: Alcance espacial, empleo urbano del migrante intinerante, frecuencia de migración, origen de la migración, migración intinerante, tamaño urbano y cercanía de la frontera.

<sup>33</sup>Es importante hacer notar que los que migran en busca de trabajo a los Estados Unidos no siempre tienen su documentación en regla, lo que implica alto riesgo; además de las condiciones de trabajo y de vida, que en algunos de los casos no son apropiadas. Muchos, en las ciudades fronterizas cuentan con los permisos necesarios para poder trabajar en los E.U., y aun así el trabajador puede encontrar una estancia difícil por los malos tratos.

<sup>34</sup>Alegria, Tito. "Desarrollo urbano en la frontera México-Estados Unidos", México, CNCA, 1992, p 119. Alegria define al transmigrante como la persona que reside en un lado de la frontera y labora en el otro, cruzando día con día el límite internacional para asistir a su trabajo.

producción con mano de obra a bajo costo. Este fenómeno de producción es un reflejo del proceso de globalización.

Distintos países y ciudades dentro de estos como en México tienen una fuerte competencia en donde se busca poder alojar a esta industria; la promoción de la ciudades en este aspecto entre otras cosas cuatro son las que podemos considerar como primordiales: 1. Una infraestructura industrial, parques industriales. 2.- Mano de obra. 3.- Accesibilidad a la rápida movilización de los productos. 4.- Política fiscal preferencial. Las ciudades mexicanas de la frontera norte podemos decir que cumplen con estos requerimientos y en gran medida es por la adyacencia con los Estados Unidos.

El comercio transfronterizo de subsistencia es una actividad realizada por los transmigrantes (que puede ser de la ciudad Mexicana a la Norteamericana o viceversa) que cruzan la frontera periódicamente en busca de productos y servicios; el ejemplo más claro de esto es la compra semanal del "mandado". En las ciudades fronterizas mexicanas es habitual cruzar la frontera los sábados o domingos para comprar los artículos y comestibles para la siguiente semana. En el caso de Calexico-Mexicali, la población de Calexico también cruza la frontera el fin de semana para hacer algunas compras, pero son los más que cruzan en busca de diversión.

Los procesos anteriormente descritos tienen su reflejo en las ciudades, la migración intinerante por ejemplo, se manifiesta por un lado en la vivienda ya que esta en muchos de los casos prácticamente se desocupan por temporadas ya que en una familia, uno, dos o más integrantes van a trabajar a los Estados Unidos. Incluso pequeñas cuarterías son rentadas por día o semana a aquellos que vienen del centro del país a cruzar la frontera.

La trans migración también tiene su reflejo en las ciudades, éste es el sistema de intercomunicación entre las localidades aledañas a las ciudades así como los centros de transferencia del transporte urbano, podemos ver que en ambas ciudades cuentan con bases de transporte en las proximidades al límite fronterizo, en el caso de Mexicali podemos ver como minutos antes de empezar las jornadas de trabajo, la espera y "cola" para el cruce a Calexico es larga, el servicio de transporte funciona fluidamente dejando a los trabajadores



de diferentes puntos de la ciudad e inclusive del valle en el centro de la ciudad para después cruzar.

La industria maquiladora de exportación es un rubro que en los últimos años ha tenido un ascenso considerable, en ciudades como Cd. Juárez y Tijuana tienen una importante presencia<sup>35</sup>, 572 establecimientos con casi 125 mil empleos y 278 establecimientos con aproximadamente 185 mil empleos, respectivamente; Mexicali por debajo pero con un ascenso constante, contando con 138 establecimientos y generando estos casi 40 mil empleos, (la Asociación de la industria de Exportación de Mexicali estima 57 mil empleos). Además de incidir de manera contundente en la economía local y regional, la maquiladora como espacio urbano-arquitectónico tiene una importante presencia en la estructura urbana de la ciudad es muy evidente la figura de la maquiladora. Esta la podemos encontrar espacialmente de dos maneras estas íntimamente relacionadas con su magnitud. En conjunto con otras y aisladas. En conjunto el concepto de parque industrial maquilador, es la agrupación de varias áreas (naves industriales) en un conjunto agrupado donde comparten servicios (urbanos, de representación, de proyecto, de mantenimiento etc.), por lo general estos parques están situados en vías de fácil acceso a la circulación primaria y/o contiguas a alternativas viales hacia los cruces fronterizos. Las aisladas son las que se encuentran independientes de otras, estas podríamos clasificarlas por tamaño en dos: las que se integran a la estructura urbana existente y no alteran en mayor medida la imagen de la ciudad; y las que rompen con la estructura o la alteran y significan un cambio en la imagen urbana. La presencia de estas últimas así como la de los parques industriales (por sus magnitudes) se presentan como una característica muy evidente de las ciudades fronterizas mexicanas, la estructura urbana en ocasiones se ve desarticulada por las grandes extensiones de estas.

Otra particularidad reflejo del comercio transfronterizo de subsistencia es, en el caso de Calexico, la presencia de grandes zonas comerciales (grandes con

---

<sup>35</sup> El Diario Reforma en un suplemento especial "Industria en Ascenso" del lunes 30 de junio 1997, da un panorama general de la industria maquiladora de exportación tanto en ciudades fronterizas en ciudades no fronterizas como: Chihuahua, el D.F. y Monterrey.

respecto a la ciudad de Calexico) y que en gran medida atienden a este comercio de subsistencia procedente de Mexicali. En cambio Mexicali cuenta por ejemplo una gran cantidad de restaurantes y bares que en fines de semana asiste la población de la ciudad pero atrae a gente de Calexico, por la variedad y los precios que resultan ser muy baratos debido a las diferencias económicas.

El único proceso verdaderamente propia de las ciudades fronterizas es el de la transmigración y el del comercio transfronterizo ya que la migración itinerante y la maquila también se presenta en otras ciudades del interior del país, aun así los dos primeros se presentan con una intensidad tal que se pueden considerar como exclusivos de las ciudades fronterizas. Basta con los ejemplos de ciudades y pueblos en el estado de Michoacán y Jalisco, en donde un número significativo de la población emigran a los E.U. por temporadas para trabajar. Ciudades como Querétaro, Guadalajara, Monterrey y la ciudad de México por sus características de atracción económica cuentan con una planta maquiladora importante. La ciudad tiene un crecimiento para 1995 el cual esta expresado en la figura 39 y es posible tener una aproximación del crecimiento de la ciudad considerando las características ya revisadas anteriormente y gráficamente lo podemos expresar con un esquema de la tendencia de crecimiento de la región; la ciudad de Mexicali y las ciudades vecinas inmediatas. (Figs. 40 y 41)

Las posibles ciudades que para el próximo siglo podemos prefigurar para Mexicali (teniendo en cuenta los fenómenos y relaciones binacionales de la zona), se resumen a dos. La primera, la que siguiendo el ritmo y dinámica de crecimiento se ha venido presentando, es decir una ciudad de gran expansión y altamente determinada por su condición fronteriza. La otra es una visión que intenta aprovechar la mencionada condición fronteriza, pero no como única opción de crecimiento y desarrollo si no como complementaria a otras actividades productivas como la agro industria. (Figs. 42 y 43)

Si bien no son las únicas posibles ciudades, si son por otra parte visiones que se podrían considerar extremas, teniendo un amplio "rango" de

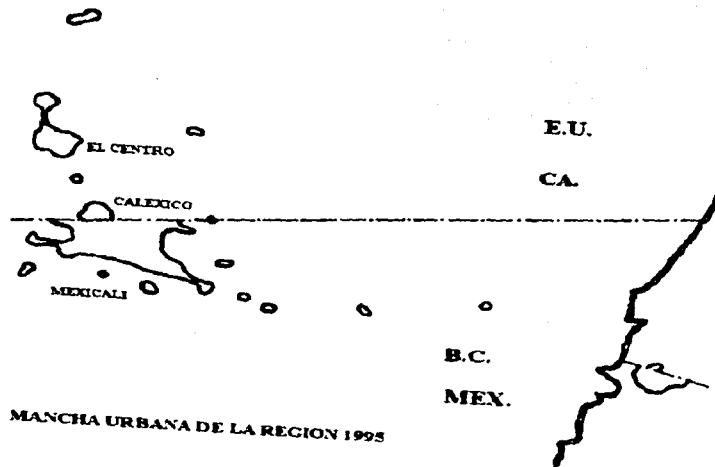


Fig. 40

MANCHA URBANA DE LA REGION 1995

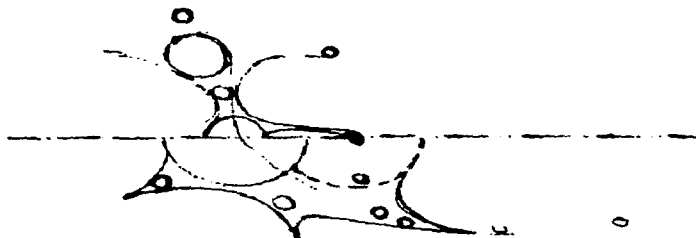
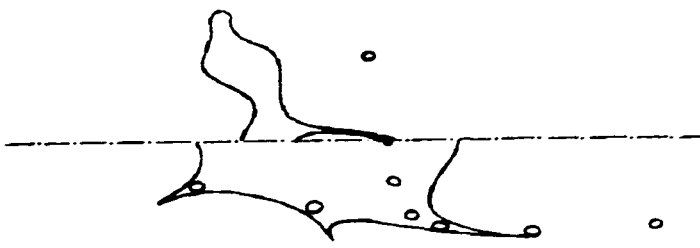


Fig. 41

TENDENCIA DE CRECIMIENTO DE LA CIUDAD



**Fig. 42** POSIBLE CRECIMIENTO DE LA CIUDAD 1



**Fig. 43** POSIBLE CRECIMIENTO DE LA CIUDAD 2

posibilidades para la ciudad, quizás estos no sean los mas acertados, pero si dan la pauta a el estudio mas minucioso de estas posibles ciudades.

Una al parecer tendrá una marcada tendencia la promoción de la industria maquiladora, la inversión sobre este rubro en los últimos años así lo indica, la nueva puerta de entrada, factor importante de crecimiento, que lo acelerara, además de la puesta al mercado de nuevos espacios y por consiguiente será incontenible la especulación del suelo. Consecuencias de esto será y quizás la más importante el problema que tendrá que afrontar el estado al tener que dotar y negociar seguramente con la iniciativa privada la dotación de infraestructura para servir a la ciudad.

El encarecimiento de la ciudad será inevitable, la transportación dentro de esta tenderá a ser ineficiente, por dos motivos: primero por que la ciudad será mas extensa y los tiempos y recorridos serán más largos y segundo al tener que dotar de nuevas vialidades para servir a las nuevas zonas, los sistemas viales existentes se deterioraran o por dar un mantenimiento adecuado a lo existente habrá un déficit de nuevas vialidades necesarias.

Al continuar con el crecimiento que hasta ahora la ciudad presenta, mas superficie cultivable será sacrificada para integrarse ser superficie urbana. Paulatinamente la vocación de la ciudad que es en mayoe medida agrícola cambiará orientándose a al actividad industrial maquiladora.

Definitivamente es difícil poder lograr un equilibrio donde los factores actuantes en la ciudad, pero podemos hacer un esfuerzo para considerar ciertas acciones tendientes contener el crecimiento de la ciudad. La otra ciudad, tendrá que aprovechar los espacios baldíos para generar un crecimiento hacia el interior, incentivar este crecimiento la ciudad tendrá la posibilidad de aprovechar mejor su infraestructura, reactivar y robustecer zonas deprimidas y subutilizadas de la ciudad. Es importante actuar en este sentido para consolidar el crecimiento tan disperso que la ciudad presenta la ciudad.

La población de Mexicali según el conteo de población 1995 del INEGI es de 505,016, y considerando los habitantes de las poblaciones conurbables en

este caso es de ocho<sup>36</sup>, suman 29,348; la ciudad cuenta con una población de 534,364 habitantes. La ciudad de Calexico con 23,500 habitantes en este año, nos arrojaría una población total del "par" Calexico-Mexicali de 557,712 mil habitantes. Y la suma de 36,800 mil, 60 mil, 120 mil, aproximadamente de las ciudades de El Centro, Yuma y San Luis R.C. nos arroja una suma de 780 mil habitantes de las ciudades del Circuito Urbano del Colorado. Región urbana que por las características binacionales puede cobrar gran importancia, por un lado por que se podría manifestar como una unidad económica la cual se puede vincular con otros sistemas urbanos (o bien intensificar los vínculos existentes) como los de los ejes: Los Ángeles-Ensenada y el de Tucson-Hermosillo, el primero de una magnitud muy importante a nivel regional e internacional y el segundo con perspectivas futuras importantes<sup>37</sup>.

La entrada en vigor de la ley migratoria estadounidense en abril de 1997 hace pensar que se pueda presentar un fenómeno similar como el ocurrido a finales de los años veinte con la gran depersión de los E.U. la repatriación de cientos de miles de mexicanos hacia territorio mexicano puede resultar incontrolable independientemente de que sea o no masiva esta acción y la franja fronteriza será la zona receptora de este regreso; es muy probable que gran parte de los que sean regresados se asienten en las ciudades fronterizas por dos motivos: por la movilidad de trabajo que presentan la industria maquiladora, nuevas maquiladoras entran en operación frecuentemente y también por tener la posibilidad de ingresar nuevamente a los E.U. en un futuro.

Otra consecuencia importante de esta ley es la perdida del ingreso de estos trabajadores a la economía mexicana, parte de su salario es enviado y gastado por familiares o ellos mismos en territorio mexicano. Dos importantes consecuencias: la incorporación de mas mano de obra a la fuerza de trabajo

---

<sup>36</sup> Las poblaciones consideradas conurbables para este año son las siguientes: Islas agrarias A, Islas agrarias B, Ponce (Col. Progreso), Col. Progreso Segunda Sección, Progreso, Puebla, Santa Isabel y Ej. Xochimilco.

<sup>37</sup> La ciudad de Hermosillo según el Instituto de Geografía de la UNAM, es una ciudad apta para la desconcentración, se encuentra en la parte central de lo que el CONAPO denomina macro región del Mar de Cortés y forma parte de lo que Alegria denomina el eje Tucson Hermosillo, tres realidades que prefiguran a esta ciudad y su región y vínculos inmediatos como una zona intenso desarrollo.

nacional (hoy en día la escasez de oportunidades es importante y tenderá a agudizarse) y la pérdida del ingreso de capitales a la economía nacional.

Estas circunstancias si se presentan en mayor o menor medida en las regiones y ciudades fronterizas, traeran consigo diversas consecuencias entre ellas la de la expansión territorial de la ciudad fronteriza.

### **Conclusiones**

La frontera entre México y los Estados Unidos se ha caracterizado en los últimos años por tener una dinámica de crecimiento muy acelerada que ha estimulado la conformación y consolidación de ciudades y regiones importantes a lo largo de la frontera.

Los esfuerzos por tipificar regiones y sistemas urbanos en el país han dejado de lado a lo largo de los años la realidad que en las zonas fronterizas se presenta. Las diversas relaciones de, integración, interacción, subordinación y dependencia entre otras permiten la tipificación de sistemas de ciudades compartidos entre ambos países.

En estos sistemas además es clara la presencia de procesos urbanos propios los cuales van definiendo y caracterizando las ciudades fronterizas, estos procesos se dan principalmente por dos motivos, primero por las diferencias estructurales entre ambos países y segundo por la adyacencia entre estos.

Entre estos procesos urbanos el de la industria maquiladora no podemos decir que es el más importante pero definitivamente es el que afecta más de manera física a la ciudad, esta modificando y desaprovechando la vocación agrícola de la ciudad y su valle.

## **V.- Conclusiones Generales**

Las ciudades de Calexico y Mexicali surgen como resultado de la especulación económica prevaeciente a finales del siglo pasado y principios de este sobre la explotación de los terrenos irrigables en el Valle del Río Colorado.

El crecimiento de la ciudad se ha venido presentando con un ritmo acelerado, en el primer periodo analizado 1900-1970, éste venía de la mano con el crecimiento de la población. De 1970 a 1995, este último a disminuido considerablemente (en cuanto a la tasa de crecimiento), a pesar de esto el crecimiento espacial de la ciudad sigue de manera similar al primer periodo.

El proyecto del Río Nuevo que ha sido como una herida en la localidad, día con día se presenta como una oportunidad real y estimulante para la problemática urbana de la ciudad. Este proyecto debe asumirse como una oportunidad en dos sentidos: por un lado intentar detener el crecimiento con esta gran área disponible (es importante señalar que ya esta en marcha el proyecto desde finales de 1996), no extender más la infraestructura hacia otras zonas de la ciudad que propiciarían un alto costo de operación. Y por otro lado dejar atrás la connotación de borde que siempre ha tenido esta área y que empiece a funcionar como una zona articuladora, física, de actividades y servicios. Y a su vez esta zona puede funcionar como detonador del mejoramiento de la calidad de ciertas zonas deprimidas de la ciudad como lo es la zona del centro tradicional.

Veo a este proyecto como una oportunidad real de participación en la ciudad, es decir debe incluir a diferentes sectores y lograr que pueda ser accesible para los ciudadanos. Como cualquier proyecto de dimensiones tan grandes, éste corre el riesgo de fracasar aspecto que lo hace más importante aún. El éxito puede reflejarse en un mejoramiento del funcionamiento de la ciudad, puede dar la pauta a un claro ordenamiento de las actividades de la misma y puede contener el costoso crecimiento de la ciudad.

Es muy clara la definición del Valle del Río Colorado, podemos decir que las condiciones tanto geográficas como culturales y socioeconómicas hacen que se presenten fenómenos característicos en las ciudades fronterizas.



Además podemos decir que por la proximidad de estas dos ciudades Calexico y Mexicali estas características se agudizan; se ha hablado sobre una ciudad binacional, y es reconocible la imposibilidad de esta por motivos simplemente de estructuras físicas, ya que el continuo urbano es imposible a la "tela de alambre" que las separa, además de las diferencias estructurales y económicas de cada país; pero en este caso las diferencias es lo que motiva la existencia de esta ciudad binacional, con una serie de características y fenómenos propios.

Se ha mencionado que del Valle del Rio Colorado surge la ciudad binacional Calexico-Mexicali y en otra escala superior podemos considerar al circuito urbano binacional: El Centro-Calexico-Mexicali-San Luis-Yuma, un sistema donde sus integrantes comparten y complementan sus actividades, en donde la frontera juega un papel protagónico. Este sistema urbano binacional tiene sentido por los intercambios y las relaciones que se presentan por la frontera y aunque parezca contradictorio la frontera a su vez los limita. Las ciudades fronterizas asumen a la frontera con un sentido bivalente: por un lado; como **inhibidor** de actividades e intercambios sociales y económicos principalmente y por otro lado, es un **estimulador** de las mismas. Conformandose una realidad diferente a las realidades nacionales de de cada ciudad, una realidad propia, regional fronteriza.

Es muy claro que las ciudades fronterizas tiene procesos propios, y estos se manifiestan en ellas de manera determinante, en la sociedad, economía y en su estructura propia y que a su vez van determinando el crecimiento de la misma. Estos procesos se agudizan a medida que las diferencias entre ambos países crecen; el límite físico (cerca) que divide a Estados Unidos y México a principios de siglo prácticamente no existía a medida que estas diferencias han ido creciendo esta es cada vez más clara; hoy en muchos de los kilómetros se ha convertido en un gran muro metálico, una muralla que nos anuncia la llegada al primer mundo, nos dice de una nueva política migratoria estadounidense mas estricta. Este último punto puede traer como consecuencia la repatriación de una gran cantidad de mexicanos, los cuales tendrán que reintegrarse a la economía mexicana y muchos de estos muy

probablemente se establezcan en las ciudades fronterizas mexicanas, esto se podría traducir en un desequilibrio urbano para estas ciudades.

Recordemos que las ciudades fronterizas mexicanas son las de más alto crecimiento en el país, ahora dos poblaciones cuentan con poco mas de un millón de habitantes Cd. Juárez y Tijuana, Mexicali la tercera en población cuenta con mas de medio millón de habitantes, y en menores ciudades tendrán que afrontar esta nueva realidad renovada y cada vez más aguda de situaciones de encuentro y desencuentro.

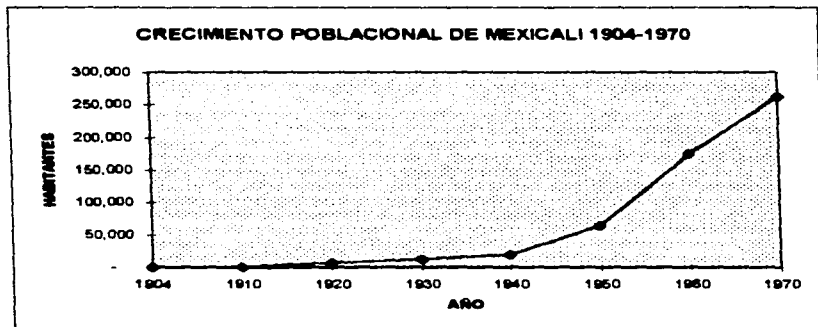
Ante esta susceptibilidad es importante poder profundizar en el estudio de las ciudades fronterizas mexicanas, entender su comportamiento binacional, identificar sus fenómenos propios y actuar con bases propias en las regiones y ciudades fronterizas mexicanas; intentar el esfuerzo conjunto hasta donde sea posible, para así poder lograr soluciones y acciones adecuadas y posibles.

## ANEXOS

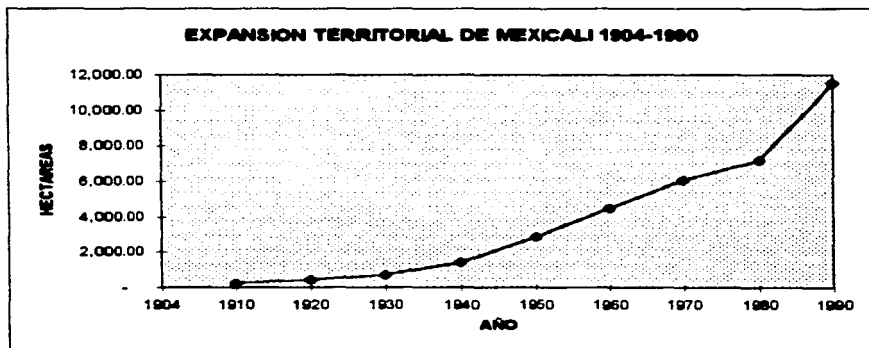
ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA

### 1) Anexo de tablas y gráficas

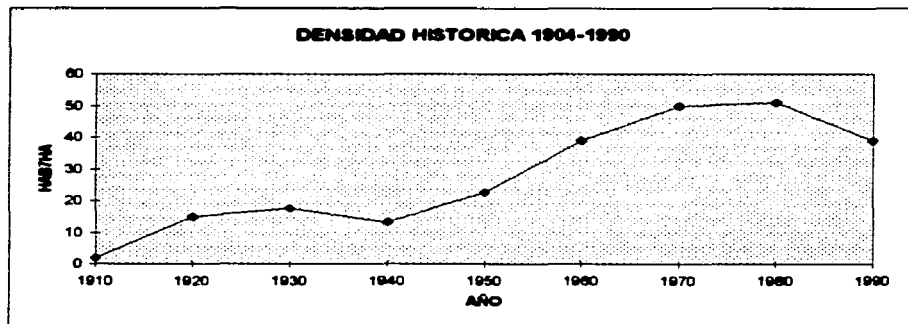
ANO	POBLACION	SUPERFICIE	DENSIDAD
1904	397		
1910	462	227.00	2.04
1920	6,782	455.85	14.88
1930	12,842	730.32	17.58
1940	18,775	1,407.97	13.33
1950	64,609	2,897.53	22.30
1960	174,540	4,499.73	38.79
1970	263,498	6,893.00	38.23



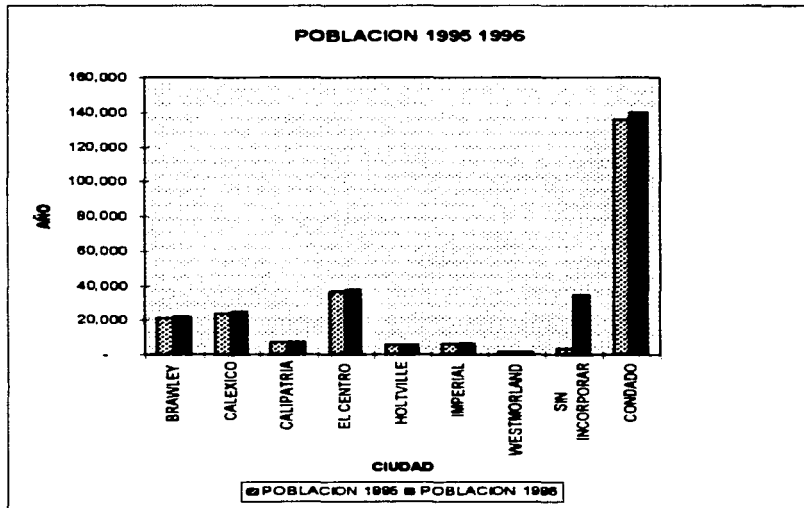
AÑO	SUMA
1904	
1910	227.00
1920	455.85
1930	730.32
1940	1,407.97
1950	2,897.53
1960	4,499.73
1970	6,036.76
1980	7,167.67
1990	11,566.44



AÑO	DENSIDAD
1904	
1910	2.04
1920	14.80
1930	17.58
1940	13.33
1950	22.50
1960	38.79
1970	49.94
1980	50.72
1990	38.78



CIUDAD	POBLACION 1995	POBLACION 1996
BRAWLEY	21,000	21,550
CALEXICO	23,500	24,700
CALIPATRIA	7,150	7,275
EL CENTRO	36,800	37,800
HOLTVILLE	5,425	5,550
IMPERIAL	6,375	6,950
WESTMORLAND	1,600	1,690
SIN INCORPORAR	3,365	34,600
<b>CONDADO</b>	<b>135,500</b>	<b>140,100</b>



## **Esquema histórico 1849 1970**

- 1849** Surge la idea de irrigar la zona del delta del río Colorado y sus valles, idea de Oliver Wozencraft
- 1898** Se constituyen diversas empresas para llevar a cabo el proyecto de irrigación
- 1901** El sistema de irrigación empieza a operar
- 1900 1903** Surgen diversas localidades en los valles de Imperial y Mexicali, entre ellas Calexico y Mexicali
- 1904** Población de Mexicali 397
- 1907** Se constituye el Condado de Imperial con sede en la ciudad de El Centro Ca.
- 1910** Población de Calexico 797; de Mexicali 462
- 1911** Movimientos Revolucionarios en Baja California
- 1914** Inicia la Primera Guerra Mundial
- 1915** Se constituye el Municipio de Mexicali con sede en la ciudad de Mexicali B.C.
- 1920** Población de Calexico 6,223; de Mexicali 6,782
- 1922** Inauguración de Palacio de Gobierno de Mexicali. 15 de septiembre
- 1929** Con la caída de Wall Street la gran depresión inicia en los E.U. se estabiliza en 1933
- 1930** Población de Calexico 6,229; de Mexicali 12,842
- 1937** Los trabajadores del campo toman por asalto las tierras de la Colorado River Land Co.  
El Grl. Cárdenas aplica la reforma agraria y dota de tierras y aguas por vía ejidal
- 1940** Población de Calexico 5,415; de Mexicali 18,775
- 1942** Firma del tratado bracero
- 1948** Terminación de la obras del All American Canal  
Terminación de las obras del Ferrocarril Sonora Baja California.  
Internacionalización del mercado del algodón
- 1950** Población de Calexico 6,433; de Mexicali 64,609.  
La población de Mexicali y su valle tiene un crecimiento si precedente a raíz de la repartición de tierras
- 1951** Creación del Estado Libre y Soberano de la Baja California. Aprobado el 31 diciembre por el Congreso de la Unión

- 1953** 1° de diciembre de inicia sus funciones el primer Gobernador electo del Estado, Lic. Braulio Maldonado
- 1954** Primer ayuntamiento constitucional
- 1957** El Congreso del Estado decreta la Ley Orgánica de Universidad Autónoma de Baja California
- 1960** Población de Calexico 7,992; de Mexicali 174,540
- 1961** Surge la contaminación salina de la aguas
- 1965** Corren las primeras agua sobre el canal de desvío, solucionando el problema salino
- 1970** Población de Calexico 10,625; de Mexicali 283,424





### **Panorámica de la ciudad de Mexicali**

En la imagen de principios de la década de los setenta se puede apreciar en primer plano a la derecha el parque constitución, al centro la avenida Lopez Mateos, con la vía del ferrocarril (incluso vemos vagones en el lado derecho). No se aprecia una distinción clara entre ambas ciudades, se puede ver un continuo urbano. Hacia la parte superior y central izquierda se ve una zona altamente consolidada, en estos años la ciudad ya contaba con un auge importante.

## **Bibliografía**

Aguirre, Celso, *Compendio Histórico-Bibliográfico de Mexicali 1539-1966*, Mexicali 1966.

Aguilar, Antonio, *La expansión territorial de la ciudades de México*, México, UAM, 1992.

Alegria, Tito, *Desarrollo urbano en la frontera México-Estados Unidos*, México, CNCA, 1992.

Argomedo, Miguel, *Desarrollo urbano fronterizo, la industria maquiladora en la estructura urbana* (apuntes del curso Desarrollo urbano fronterizo impartido en la U.N.A.M.), México, 1994.

Arreola, Daniel y Curtis, James, *The Mexican border cities, Landscape anatomy and place personality*, Tucson y Londres, University of Arizona Press, 1993.

Bataillon Claude, Rivere D' Arc Helene, *La ciudad de México*; SEP- Diana, México 1979.

Consejo Nacional de Población, *Sistema de ciudades y distribución espacial de la población en México*, CONAPO, México 1991.

Cruz, Rodolfo, *La fuerza de trabajo en los mercados urbanos de la frontera norte*; El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, 1992.

Estrella, Gabriel, *El origen de la región de los valles de Mexicali e Imperial , desde la perspectiva de las relaciones sociales*. Cuadernos de Ciencias Sociales N° 1. Instituto de investigaciones Sociales. U.A.B.C. Mexicali.

Hernández Luis y Sandoval Juan compiladores, *Frontera Norte, Chicanos pachucos y cholos*, UAZ, UAM, México 1989.

INEGI, *Fotografía aérea de la ciudad de Mexicali*, (dos hojas) 1970. esc 1: 37000.

INEGI, *Fotomapa, de la ciudad de Mexicali*, (cuatro hojas) 1979. esc 1: 40000.

INEGI, *Fotografía aérea de la ciudad de Mexicali*, (diecisiete hojas) 1984. esc 1:37000.

INEGI, *Fotografía aérea de la ciudad de Mexicali*, (dos hojas) 1990. esc. 1:37000.

INEGI, *Fotografía aérea de la ciudad de Mexicali*, (seis hojas) 1990. Esc. 1:37000.

INEGI, *Conteo de Población y Vivienda 1995, Baja California*; Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, Aguascalientes 1995.

Instituto de Geografía, Dirección General de Intercambio Académico UNAM, *Ciudades alternativas para la desconcentración*, México, UNAM, 1986.

Mathes, Miguel (compilador), *Baja California, Textos de su historia*, Tomos I y II, México, Instituto de Investigaciones Mora, 1988.

Martínez, Jorge y Romero, Lourdes, coordinadores, *Mexicali una historia*, Tomos I y II, Mexicali, UABC, 1991.

Martínez, Oscar (Editor), *U.S. Mexico borderlands, historical and contemporary perspectives*, Books on Latin America N° 11, Wilmington, 1996.

Medina, Fernando, *Mexicali-Calexico, Estudio descriptivo de su desarrollo* (tesis de licenciatura), Mexicali, UABC, 1969.

Moyano, Angela, *California y sus relaciones con Baja California*, México, SEP-FCE, 1983.

Piñera, David (coordinador), *Panorama Histórico de Baja California*, Tijuana, UNAM-UABC, 1983.

Pradilla, Emilio, *Territorios en crisis, México 1970-1990*, UAM, México, 1993.

Programa Nacional Fronterizo, *Programa Nacional Fronterizo, Mexicali B.C.*, México. 1964.

Reich, Peter, *Statistical abstract of the United States-Mexico Borderlands*; UCLA, Latin America Center Publications. UCLA, Los Angeles. 1984.

Román, Jesús, *Origen y desarrollo de dos áreas de riego*, Tijuana, COLEF, 1990.

SAHOPE, Dirección de Planeación, *Plano de Crecimiento Histórico Municipio de Mexicali*, esc. 1:20,000, Mexicali, 1983.

Sánchez Ramírez, Oscar, *Crónica agrícola del Valle de Mexicali*, U.A.B.C., Mexicali, 1990.

SEPANAL, *Programa de Desarrollo Urbano Mexicali*, B.C. *Histórico Demográfico Urbano*, esc. 1:5,000, Mexicali, 1960.

Fernández, José, Tamayo, Jesús. *Zonas fronterizas, México-Estados Unidos*, México, CIDE, 1983.

Unikel, Luis, *El desarrollo urbano de México, Diagnostico e implicaciones futuras*, México, COLMEX, 1978.

Universidad Autónoma Metropolitana; *Revista, El cotidiano, Frontera Norte*, Num. 77 julio-agosto, 1996.

Verduzco, Bringas, Valenzuela; *La ciudad compartida, desarrollo urbano, comercio y turismo en la región Tijuana y San Diego*, U de G/El Colegio de la Frontera Norte, Guadalajara, 1995.

Wilson, Patricia, *Las nuevas maquiladoras en México, Exportaciones y desarrollo local*; U de G, Guadalajara, 1996.

XIV Ayuntamiento de Mexicali, *Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mexicali 1993-2007*; Mexicali B.C. 1993.