
 <p>DOI: 10.24275/uama.2001.9175 PUBLICACIÓN COLECTIVA</p> <p>La interdisciplina en el estudio de la forma urbana</p> <p>COORDINACIÓN DE LA PUBLICACIÓN Elizabeth Espinosa Dorantes   Christof Göbel   Salomón González Arellano</p>	<p><b>Elvia Guadalupe Ayala Macías</b> ORCID: <a href="https://orcid.org/0000-0001-8369-4164">0000-0001-8369-4164</a></p> <p><b>Guillermo Benjamín Álvarez De la Torre</b> ORCID: <a href="https://orcid.org/0000-0002-2019-3554">0000-0002-2019-3554</a></p> <p><b>Berenice Vizcarra</b> ORCID: <a href="https://orcid.org/0000-0002-5984-0755">0000-0002-5984-0755</a></p> <p><b>Hacia una comprensión de la génesis y transformación de la forma urbana en ciudades fronterizas. El estudio de Mexicali, Baja California</b></p> <p>Páginas 135-153</p> <p>En:</p> <p>La interdisciplina en el estudio de la forma urbana. Planes y proyectos urbanos / Elizabeth Espinosa Dorantes, Christof Göbel y Salomón González Arellano, coordinación de la publicación. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, División de Ciencias y Artes para el Diseño, 2022. 223 páginas.</p> <p>ISBN: 978-607-28-2622-9</p> <p>Es parte de: <a href="https://doi.org/10.24275/uama.2001.9175">https://doi.org/10.24275/uama.2001.9175</a></p>
---	---

<p>Universidad Autónoma Metropolitana Casa abierta al tiempo <b>Azcapotzalco</b></p> <p>Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco</p> <p><a href="https://www.azc.uam.mx/">https://www.azc.uam.mx/</a></p>	 <p>Ciencias y Artes para el Diseño</p> <p>División de Ciencias y Artes para el Diseño</p> <p><a href="https://www.cyad.online/">https://www.cyad.online/</a></p>	 <p>Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo</p> <p><a href="https://evaluacion.azc.uam.mx/">https://evaluacion.azc.uam.mx/</a></p>
 <p>Área de Arquitectura y Urbanismo Internacional</p> <p><a href="http://aui.azc.uam.mx/aui/">http://aui.azc.uam.mx/aui/</a></p>		

	<p>Excepto si se señala otra cosa, la licencia del ítem se describe como Atribución-NoComercial-SinDerivadas</p> <p><a href="https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/">https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/</a></p>
---	---

## Hacia una comprensión de la génesis y transformación de la forma urbana en ciudades fronterizas.

El estudio de Mexicali, Baja California

### **PALABRAS CLAVE:**

forma urbana, historia cultural urbana, morfogénesis, urbanización de la frontera, ciudades medias

### **KEYWORDS:**

urban form, urban cultural history, morphogenesis, urbanization of the frontier, medium-sized cities

### **RESUMEN**

La forma urbana de una ciudad es el resultado de procesos de interacción socio espaciales que se han gestado a través del tiempo, por lo que su análisis amerita la utilización de un marco de referencia tanto conceptual como teórico, sustentado a partir del diálogo interdisciplinario, retomando, así, componentes, herramientas y métodos empleados en la geografía, la historia, el urbanismo y los estudios culturales.

Se propone, entonces, a partir del método histórico interpretativo y la aplicación de técnicas de análisis documental (cartográfico, demográfico, fotográfico y literario), identificar la configuración física de zonas fundacionales, como aquellos atributos socioculturales asociados a la génesis y transformación de una de las ciudades de la frontera noroeste de México: Mexicali, Baja California.

Para tal fin, se realizó un estudio multidimensional en el que, por una parte, se toman en consideración los determinantes físicos (la traza urbana, infraestructura hidráulica o los límites político-administrativos) implicados en la concepción, composición y materialización del espacio, intentando, de igual manera, rastrear las lógicas que se establecieron a partir de la percepción, uso y significación del espacio (Munizaga, 2014).

Esta revisión permitirá rescatar la historia de la urbe, pero, además, arrojará algunas pistas teóricas y metodológicas para establecer un abordaje integrador con el cual aproximarnos al entendimiento del crecimiento y desarrollo de las ciudades medias fundadas en el siglo XIX y XX.

### **ABSTRACT**

The urban form of a city is the result of processes of socio-spatial interaction that have developed over time, so that its analysis merits the use of a conceptual and theoretical frame of reference based on interdisciplinary dialogue; thus retaking components, tools and methods implemented in geography, history, urbanism and cultural studies. It is thus proposed to start from the implementation of the historical interpretative method and the application of documentary analysis techniques (cartographic, demographic, photographic and literary), to identify both the physical configuration of foundational areas, as well as those socio-cultural attributes associated with the genesis and transformation of one of the cities of the northwestern border of Mexico, Mexicali, Baja California.

To this end, a multidimensional study is presented below, which on the one hand takes into consideration the physical determinants (such as the urban layout, hydraulic infrastructure or political-administrative boundaries) involved in the conception, composition and materialization of space, trying to trace the logics that were established from the perception, use and significance of space (Munizaga, 2014).

This review will allow us to rescue the history of the city, but it will also provide some theoretical and methodological clues to establish an integrative approach with which to approach the understanding of the growth and development of the medium-sized cities founded in the nineteenth and twentieth centuries.

## Introducción

Se inicia esta reflexión con la idea de que las personas identifican a las ciudades como lugares y, por tanto, lo que acontece en ellas se considera “urbano” (Gilfoyle, 1998), por ello, diversos autores reiteran las dificultades para determinar el objeto y abordaje con el que debemos acercarnos a las urbes, asociando, por lo general, las dificultades de su aproximación a la ambigüedad para comprender qué es la ciudad, o bien, cuáles son las dimensiones, categorías o incluso las escalas a partir de las cuales debe realizarse su estudio sistémico, lo anterior con un par de salvedades adicionales, por ejemplo, evitar caer en una ambiciosa generalización o, en caso contrario, en una fragmentación de los fenómenos que se están estudiando.

Con relación a esto último, habrá que afirmar que la forma urbana de una ciudad es resultante de procesos de interacción socio-espaciales que se han gestado a través del tiempo, por lo que su análisis amerita el desarrollo de un marco de referencia tanto conceptual como teórico sustentado a partir del diálogo, dado que “las ciudades o lo urbano, como objeto de estudio, exigen estudios interdisciplinarios, pues se trata nada menos que de la realidad misma, cuya complejidad no puede reducirse a explicaciones monocausales” (Miranda, 2012:351).

Para lograr un abordaje tomando en cuenta el amplio rango de mecanismos que han actuado en el proceso de construcción de la ciudad, se propone, a continuación, analizar la naturaleza de las decisiones tanto privadas como institucionales, que han determinado la estructura y forma urbana, estudiando, a la par, las tendencias sociales, económicas y tecnológicas que históricamente han enmarcado dichas decisiones. Llevar a cabo dicho encuadre puede realizarse de la mano de la historia cultural urbana; sin embargo, esta subespecialidad ha sido proclive al escrutinio. A este respecto, Miranda sentencia la inexistencia de la historia urbana como género historiográfico dado que “el estudio del mundo urbano y de su fuerza transformadora, la urbanización, tiene la dificultad de no contar con teorías y métodos firmes” (2012:350).

Las vicisitudes disciplinares para distinguir si se hace referencia a una historia *en* la ciudad, o si se trata, en efecto, de una historia *de* la ciudad, se incrementan

al indagar en el estado de la cuestión de esta perspectiva de investigación y en la poca atención que ha recibido el estudio histórico de las urbes mexicanas —en particular las fronterizas—, así, tendrá que agregarse que los estudios realizados sobre ese tema se han focalizado en la comprensión de las grandes urbes mexicanas, mismas que cuentan con una antigüedad que data de varios siglos (por ejemplo, del siglo *xvi* o *xvii*), es por ello que, la inexistencia de estudios con este abordaje se incrementa aún más al pensar en recuperar la historia de urbes edificadas en los albores del siglo *xx*.

A partir de la suma de estas problemáticas es que el presente manuscrito busca contribuir a cubrir los vacíos de conocimiento previamente señalados; para ello, se realiza una reconstrucción de la historia cultural urbana de la ciudad de Mexicali, Baja California. Se inicia con el establecimiento de un encuadre teórico e incluso la propuesta de un método que ponga en diálogo el estudio de las modificaciones físicas (que dicha urbe ha presenciado a lo largo del tiempo), con las representaciones e imaginarios que los agentes sociales han construido desde su fundación hasta la actualidad. Este ejercicio muestra que Mexicali puede leerse a manera de un palimpsesto con el que cada capa de la urbe “adquiere una densidad más profunda y compleja de huellas recuperables y, así, de significados” (Golda, 2019:4), infiriendo de esta forma las herencias tangibles e intangibles del pasado, identificándose, a su vez, su prevalencia en la configuración actual de la ciudad.

## Marco teórico: la forma urbana y sus imaginarios como una matriz histórica

La configuración contemporánea de las ciudades mexicanas ha atravesado un conjunto de transformaciones que se derivan de acelerados procesos de crecimiento poblacional y las ciudades fronterizas no han sido una excepción a este fenómeno; por el contrario, en ellas “los flujos migratorios cobran especial importancia, ya que intervienen en cambios cualitativos y cuantitativos y dan lugar a modificaciones en los servicios urbanos y en la fuerza de trabajo, que alteran la relación oferta-demanda” (Padilla y Juárez, 2000:89), dichos impactos

espaciales pueden leerse, como si de un palimpsesto se tratara, identificando los vestigios materiales y documentales de elementos tales como edificios, vialidades, infraestructuras o equipamientos preexistentes.

Sin embargo, esta perspectiva académica instaurada desde el último tercio del siglo xx encabezada principalmente por la arquitectura, la geografía y el urbanismo, ha privilegiado una postura en la que dominan los edificios, así como los atributos y determinantes físicos (elementos de infraestructura y equipamiento), una visión situada en los sólidos, que ha reducido la comprensión del espacio a su materialidad (Lindón, 2007:19).

Empero, el estudio del crecimiento y modificación de las urbes desde la incorporación del *giro subjetivo y espacial*, ha llevado a un desarrollo, muy utilizado a partir de los años setenta del siglo xx, en el que se pone a “la ciudad y lo urbano en el centro del debate y las reflexiones de las ciencias sociales” (Vera, 2019:4). A partir de la incorporación de esta perspectiva, fue evidente la necesidad de contar con una ampliación temática, metodológica, analítica e interpretativa, que no únicamente complementa el sistemático estudio de los vestigios materiales en el marco de una realidad estacionaria (Gutiérrez, 2013:9), sino que preste atención a las particularidades socioculturales de la población, incluidas, entre éstas, a las subjetividades, percepciones, representaciones e imaginarios colectivos.

Si bien la arquitectura, la política, la economía y las dinámicas sociales han sido los temas donde se asientan buena parte de los estudios urbanos contemporáneos, existen autores que sugieren la necesidad de centrarse en el papel de la cultura como paradigma interpretativo que ha influenciado, no únicamente en el acercamiento a la comprensión de las dinámicas sociales, sino que determina en el análisis del entorno construido (Gilfoyle, 1998) y que, por ende, el abordaje subjetivo debería tener un papel más activo en la toma de decisiones e incluso en el diseño de las urbes.

Hasta este punto pareciese que el abordaje debería, forzosamente, tomar un partido, para decantarse por alguna de estas dos líneas, mismas que han sido examinadas por autores como Bencomo (2003), quien las disecciona como teorías urbanas de lo formal-espacial

y aquellas que hacen referencia a lo socio-cultural, esta discusión sigue aún vigente en las esferas disciplinarias, donde se ha debatido, constantemente, si la incidencia urbanística es menor que la maquinaria social (Kingman, 2009) o viceversa. A la par de esta clasificación, se ha destacado, desde la última década del siglo xx y con mayor fuerza a partir del siglo xxi, la presencia de una tercera línea en la que se busca explicar los procesos de interacción del espacio con la sociedad (Kulloock, 2010).

Así, resulta necesario considerar tanto los órdenes sociales como los dominios culturales e interpretarlos como una superposición-complementariedad (Nieto, 1998:122), si bien, los retos de su instrumentación y consolidación aún ameritan una reflexión más profunda, habrá que agregar que otro de los elementos que suele incidir en esta compleja interacción es el papel de la historia, que no únicamente constituye una temática central para el estudio de lo urbano, sino que a partir de ella se podrán identificar las lógicas subyacentes en el crecimiento de la mancha urbana y su crecimiento demográfico. Es así que, en el presente texto, se tomarán como punto de partida tres grandes construcciones teóricas, a saber:

- La forma urbana,
- Los imaginarios urbanos
- La historia cultural urbana

A continuación se explicará, brevemente, la interrelación que entre éstas se presupone, se inicia con la forma urbana, medular en los estudios clásicos que abordan el crecimiento urbano y la configuración física de la ciudad.

*El espacio concebido como lo arquitectural es una categoría útil para entender la vida social en los inicios de la modernidad, cuando los espacios interiores y exteriores de la ciudad vehiculizaron formas de poder de carácter disciplinario. Esos espacios de relacionamiento social deberían ser tomados en cuenta incluso en el caso de que su funcionamiento fuera matizado por una matriz no disciplinaria que operaba en sentido contrario. Pero aún contemporáneamente, cuando lo que cuenta son los flujos y los tiempos y formas de desplazamiento, los espacios continúan jugando un rol en el sistema de redes (Kingman, 2009:21).*

Habría que precisar que la forma urbana, más que implicar sólo las características físicas de un entorno urbano, debe interpretarse a partir de su multidimensionalidad y dinamismo, en el entendido de que la morfología de la ciudad se transforma y, al mismo tiempo, se construye a partir de la interacción de personas y colectivos sociales (Roncayolo, 1990), además de que esta materialidad y su lectura, podrá evidenciar la yuxtaposición de los cambios “económicos y demográficos, las actuaciones y los procesos que intervienen en esta evolución” (Gauthiez, 2003:110).

Con lo anterior se afirma que el estudio de la ciudad demanda un abordaje espacializado, pero en éste “interesa lo urbano como forma espacio-temporal capaz de coadyuvar a la generación de cambios antes que como mero escenario” (Kingman, 2009:21), permitiendo comprender las relaciones existentes entre las capas superpuestas y haciendo explícita la realidad que históricamente ha sido construida y sigue representando a la ciudad (Martínez, 2020).

Ahora bien, de tomar en consideración los determinantes físicos (tales como la traza urbana, infraestructura hidráulica o los límites político-administrativos) implicados en la concepción, composición y materialización del espacio, será posible rastrear las lógicas estructurales que se establecieron a partir de la percepción, uso y significación del espacio (Munizaga, 2014). Con ello, se sugiere visitar las vivencias, cuestión que puede instrumentarse a partir de la revisión de los imaginarios sociales.

Dichos imaginarios sociales pueden utilizarse como “matrices de sentido que permiten comprender, dar forma a la experiencia, incorporarla y comprenderla” (Randazzo, 2012:78), robusteciendo así los abordajes situados en la forma. Por tanto, las narrativas que pueden develarse a partir de su identificación no constituyen únicamente un referente anecdótico, sino que:

[...] condensan acontecimientos de corte social y cultural, resaltando que la construcción del estado vivencial y experimental de la misma se desarrolla a partir de la interconexión de sus moradores a través del reconocimiento de los procesos que se gestan en relación a la ciudad percibida, proyectada e interiorizada, alimentando y revitalizando la imagen y la memoria urbana (Ayala y Rodríguez, 2015:3).

Al igual que en el caso de la forma urbana, los imaginarios permiten una consideración no dicotómica, en la que sea posible anclar la subjetividad, sin dejar de lado el impacto de la misma en la configuración física y entramado urbano, pero no únicamente en ello, pues las percepciones y representaciones que la comunidad instaure desde lo cotidiano, cuentan con un impacto en un contexto más amplio (Kingman, 2009:14) y tienen incidencia en dimensiones cognitivas, afectivas, axiológicas y simbólicas.

Por otra parte, Hiernaux (2007) asocia la confluencia y consenso académico en la utilización de esta construcción teórica que puede ser utilizada como un gran recipiente, que permite que diversas disciplinas puedan asirse de él, siendo en la actualidad un eje temático consolidado tanto en las ciencias sociales como en los estudios urbanos.

Adicional a lo antes mencionado y a sabiendas de la “estrecha relación con los muy de moda estudios sobre los imaginarios y la representación” (Almandoz, s.f.:31), se propone el abordaje de la historia cultural urbana, misma que permitirá incorporar el estudio de las manifestaciones materiales en una estrecha dialéctica con las identidades, símbolos y aquellos hitos que auto-identifican a la población. Del mismo modo, la historia urbana y su proximidad con la historia social, económica o política, permiten alejarse del establecimiento de hipótesis monocausales, adentrándonos en una lectura más plural del sistema urbano:

*A pesar de que los individuos se sienten dueños de sus decisiones, la mayoría de aspectos que tienen que ver con su vida escapan a su control. Igualmente, los estados se ven condicionados en sus decisiones por políticas que se definen en gran medida de manera externa, como las de seguridad. Al mismo tiempo, hay una lucha constante por reasumir los procesos sociales, por re-territorializarlos; algo que compete tanto a los movimientos sociales como a los individuos interesados en recuperar el sentido político y ético de la existencia humana (Kingman, 2009:12).*

A partir de los tres constructos teóricos previamente presentados, se propone aquí un cruce entre las aproximaciones finas y etnográficas, con la edificación de un

entorno construido, leyendo su materialización (tanto tangible como intangible) a la luz de su historicidad. Esta propuesta busca revelar la complejidad interna y sinergia de las dos grandes vertientes de los estudios urbanos con las dimensiones políticas, económicas, tecnológicas, culturales, así como las matrices sociales correspondientes a una temporalidad determinada, identificando, a su vez, el peso y vigencia histórica que cada una de ellas guarda en la actualidad.

En las próximas páginas se realizará una verificación de lo antes expuesto a partir de un caso de estudio. Se tomará para tal fin a la ciudad de Mexicali, Baja California, misma que se encuentra localizada en el extremo noroeste de México, limitando con la frontera de Estados Unidos de América, concretamente con la ciudad de Calexico, California. Su particularidad, como puente fronterizo, la ha consolidado, desde su fundación, como un espacio caracterizado por la multiculturalidad y dinamismo económico, producto de la diversa procedencia de sus habitantes y los altos índices migratorios que han caracterizado a la región.

Respecto a otras urbes mexicanas, Mexicali puede considerarse como un emplazamiento moderno, dado que su crecimiento se incrementó a partir de las primeras décadas del siglo xx, sin embargo, a pesar de su presunta juventud, ha evidenciado de manera constante un proceso de urbanización con aceleradas transformaciones socio-espaciales. El estudio sistemático de dicho territorio fronterizo, así como la distinción de sus años formativos y sus posteriores transformaciones, nos permitirán identificar y diseccionar los elementos materiales que en su devenir histórico han sido determinantes para la reconversión de actividades (tales como puentes, sistemas de agua, así como sistemas de tránsito y comunicación), identificando, además, aquellos elementos que han perdurado con el paso del tiempo dentro de la imaginaria social y memoria de sus habitantes.

Se presupone así que fue el avance tecnológico y la industrialización lo que desencadenó el crecimiento urbano de la ciudad de Mexicali, Baja California, dejando en evidencia cómo las iniciativas políticas y económicas pueden cobrar importancia en la conformación de identidades grupales y permanecer, incluso, a pesar de la distancia histórica con relación a su instauración.

## Metodología

Con relación al método, la historia cultural urbana suele valerse de “una serie de estudios de casos, en los que se vinculan las fuentes y los discursos especializados y no especializados, de maneras distintas y reveladoras” (Almadoz, 1997:29), ciñéndonos a esta descripción y apegados al método histórico, en la presente investigación se ha integrado:

[...] *una estructura investigativa o proceso de investigación para reunir evidencia de hechos ocurridos en el pasado y su posterior formulación de ideas o teorías sobre la historia o para comprender varias reglas o técnicas metodológicas para analizar datos relevantes de un tema histórico, permitiendo al investigador sintetizar la información para construir una información coherente de los acontecimientos ocurridos asociados al objeto que se está estudiando* (Torres, 2019:4).

Este método se instrumentó a partir de la aplicación de técnicas de análisis documental (cartográfico, demográfico, fotográfico y literario), para identificar, tanto la configuración física de zonas fundacionales como aquellos atributos asociados a la génesis y transformación de la ciudad de Mexicali, Baja California.

Habrá que hacer una acotación especial respecto a la aplicación del método y las dificultades del mismo, debido a que poco se ha escrito sobre la transformación cronológica de la urbe seleccionada (lo que hay sólo se limita al crecimiento y desarrollo de un periodo histórico determinado, o bien, confinando su atención a un inmueble con características patrimoniales), por lo que ha resultado trascendental el análisis de contenido, técnica que ha ayudado a aglutinar las investigaciones que de manera fragmentada han narrado las transformaciones urbanas de Mexicali.

Con base en lo anterior y como resultado del análisis de la forma urbana, se presentan una serie de mapas temáticos mostrando el crecimiento histórico de esta ciudad capital, con el fin de identificar la configuración física de las zonas fundacionales, las modificaciones que el precipitado crecimiento ha compuesto, así como

el papel que han jugado los tres principales ejes físicos y culturales de Mexicali: las vías férreas, el barranco del Río Nuevo y la línea fronteriza.

Por último, para comprender los imaginarios urbanos, resultó imprescindible complementar la información documental con fuentes primarias, en concreto, con la aplicación de la técnica denominada historia de vida, recuperando así, de primera mano, los relatos de informantes clave (respetando la literalidad de sus palabras), bajo la consideración de que cada uno de ellos hubiese presenciado directamente gran parte de las modificaciones del espacio, es decir, la estadía mínima de los entrevistados en la urbe data de 1950, por lo que se presupone que, a partir de su prolongado habitar en el sitio, pueden enriquecer y dotar de sentido las aportaciones documentales y cartográficas.

Se coloca el énfasis en el papel de las descripciones de los informantes obtenidas a partir del trabajo empírico, pues podemos afirmar que éstas recuperan “el contexto y los significados de los acontecimientos y escenas importantes para los involucrados” (Emerson 1983:24 en Taylor y Bogdan, 1987:153) y nos guiarán hacia la comprensión y dotación de sentido del fenómeno que estamos estudiando. En otras palabras, se requirieron ambas técnicas para atender la complejidad y dinamismo urbano.

### **Urbanización de la ciudad fronteriza de Mexicali, Baja California**

Antes de comenzar, habrá que precisar algunos datos sobre el caso de estudio. La ciudad de Mexicali “se encuentra situada a los 32° 39' de latitud norte y a los 115° 28' de longitud oeste, con una altitud de sólo 10 msnm, en el municipio de igual nombre, que representa 21% del territorio del estado de Baja California al que pertenece y alberga la sede de la capital de este último” (Padilla y Juárez, 2000:88).

Las características naturales del delta del Río Colorado, le otorgaron al entonces desierto del Colorado, hoy valle de Mexicali, un potencial de explotación agrícola tan importante que, desde finales del siglo XIX, llamó la atención de inversionistas estadounidenses. La región contaba con suelo que sería fértil al ponerlo

en contacto con el agua proveniente del Río Colorado (Álvarez y Padilla, 2011:29).

La fundación de la ciudad está sujeta a la proximidad de los sistemas de riego (canales y presas) y a los trabajos hidráulicos en los ramales del río Colorado, ejecutados por inversionistas norteamericanos, con el fin de irrigar los fértiles valles de Imperial en California y Los Algodones en el territorio nacional. Así, “las aguas del río Colorado serían conducidas por territorio mexicano hasta una represa contigua a la línea divisoria entre ambos países; 50% del agua para riego que llegó a las compuertas en 1901, correspondía a México” (Padilla y Juárez, 2000:91).

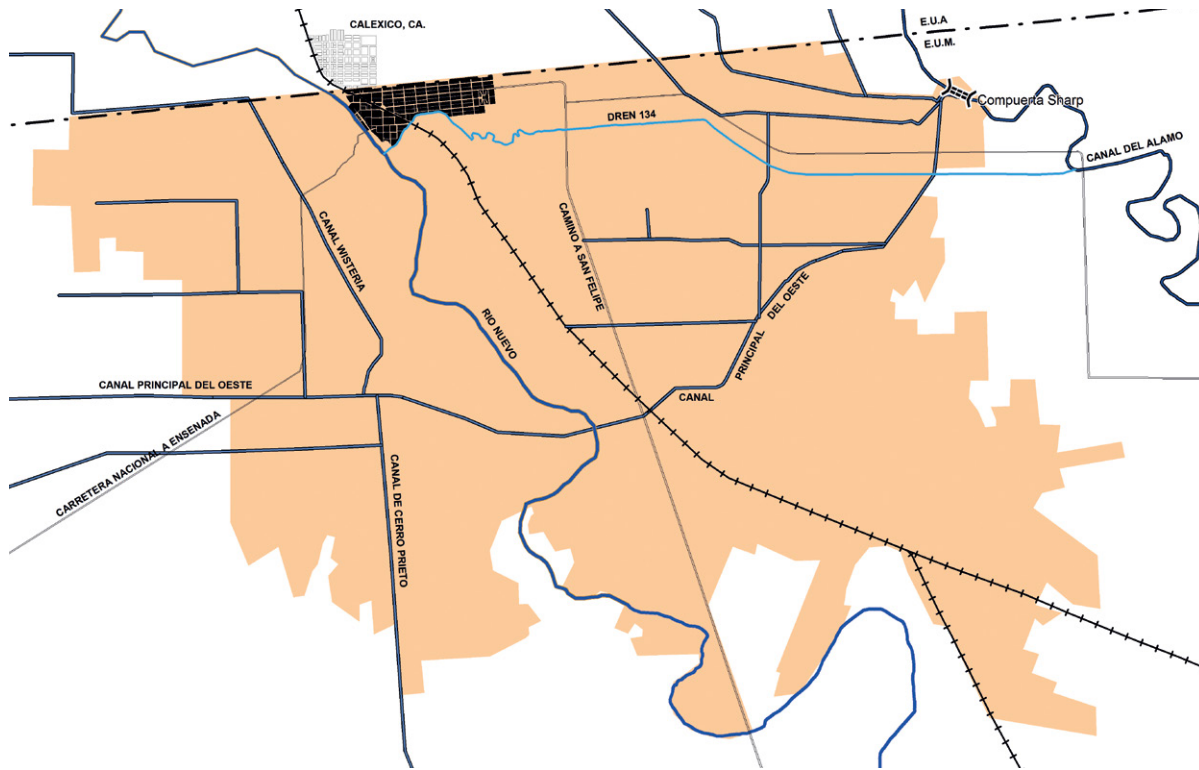
Al poco tiempo, una serie de eventualidades humanas vinculadas con las labores de ingeniería hídrica y la subestimación de la capacidad de acopio de las crecidas de estos serenos ramales, provocaron la inundación y desaparición del inicial asentamiento, como lo explica Peimbert:

*Entre 1905 y 1907, la fuerza del agua y las condiciones naturales del suelo provocaron que los diques construidos colapsaran y que el cambio en el curso del río formara un canal de aguas turbulentas que culminaría en el lago Salton (Salton Sea). [...] El resultado fue un gran barranco de 15 metros de profundidad, entre cuyos bordes oscilaban 100 metros de distancia (Peimbert, 2019:42)*

Este evento no sólo dio origen al barranco del Río Nuevo, cicatriz topográfica que define y enmarca el paisaje de la planicie, sino que da comienzo a los proyectos de traza urbana que definirán la Primera Sección de la ciudad, dejando atrás al irregular caserío del primigenio poblado.

*En el primer diseño urbano de Mexicali, el ingeniero Rockwood continuó con el trazo de las calles verticales de Calexico, de acuerdo con la orientación norte-sur, marcada por las normas urbanas estadounidenses, por lo que su intersección con la línea internacional es oblicua y no perpendicular, como hubiese sido el caso, si la línea internacional fuera “paralela” a los paralelos terrestres (Álvarez y Padilla, 2011:32).*

Así, la coincidencia entre los nombres de estas dos ciudades limítrofes del territorio mexicano y



**Figura 1.** Ciudad de Mexicali 1924. Fuente: elaboración propia, 2021.

californiano, va más allá del juego de palabras (*Mexi-Cali* y *Cal-Exico*), de manera que Álvarez y Padilla (2011) apuntan que puede ratificarse con claridad la conexión o complementareidad incluso en la planificación, siendo la línea fronteriza la única que limita la continuidad de la traza urbana reticular.

Una vez definida la identidad productiva de la ciudad (en principio agrícola con relación a los canales de irrigación) y establecidos los primeros elementos urbanos a partir de una traza (conectada desde su gestación con la hermana ciudad estadounidense, tal como puede apreciarse en la Figura 1), nos referimos ahora a la relevancia de los medios de transportación y comunicación con el resto de las entidades, nacionales e internacionales. Para ello, habrá que recordar que una de las razones por las cuales esta región fue *dominada* de manera tardía (en comparación con la costa este de Estados Unidos y el centro de México), fue precisamente por su lejanía y difícil conexión con las capitales de ambos países, no por nada continúan en el imaginario las postales del “viejo oeste” que han dejado la cinematografía de Hollywood. Por lo anterior, la disposición de las vías férreas se convierte en el elemento culminante para el desarrollo formal de este territorio.

*El ferrocarril, proveniente del este de los Estados Unidos, pasaba por el poblado de Yuma con destino a ciudad de Los*

*Ángeles, sin embargo, con el fin de abastecer de insumos a los valles de Mexicali e Imperial y extraer los productos agrícolas, las compañías estadounidenses obtuvieron la concesión para construir un tramo ferroviario en territorio mexicano, éste cruzó la frontera hacia México por el rancho Los Algodones, en el extremo noreste del valle, y se internaba a los Estados Unidos (Álvarez y Padilla, 2011:29-30).*

Es por todo lo anterior que la estructura física y cultural de la ciudad de Mexicali está marcada, inequívocamente, por estos tres ejes principales: las vías férreas, el barranco del Río Nuevo y la línea fronteriza. Esto mismo concluyen los autores ya citados al enunciar que “la traza tuvo que ser alterada, primero al introducirse la vía del ferrocarril, como ya vimos, y por causa de las inundaciones del Río Nuevo en 1906” (Álvarez y Padilla, 2011:32). Y también agregan que:

*La existencia del Río Nuevo es ineludible para comprender el origen de la ciudad. Su antiguo cauce y su trazo actual, el accidente topográfico que queda como vestigio, y los dilatados proyectos que se han pensado y edificado sobre este enclave han ostentado una ruptura con el entorno natural (Peimbert, 2019:40).*

Las primeras décadas de la ciudad de Mexicali se vieron enmarcadas por el movimiento de prohibición de licores en los Estados Unidos, nombrado *Volstead*



*Act* o Ley Seca que, hasta 1933, fomentó el turismo recreativo a lo largo de la frontera mexicana. “Estas medidas motivaron que del lado mexicano se desarrollara una serie de actividades encaminadas a ofrecer a los estadounidenses lo que les negaba el prohibicionismo en su país” (Piñera, Jaimes y Espinoza, 2012:40). De esta derrama económica quedan como vestigios los múltiples bares, casinos, restaurantes, hoteles y otros edificios que sobreviven en las manzanas urbanas de la Primera Sección, también conocido como centro histórico.

Al mismo tiempo, las compañías deslindadoras y empresas despepitadoras comenzaban a establecer lo que, en décadas posteriores, se convertiría en el imperio del oro blanco, teniendo sus sedes y viviendas en la próspera Segunda Sección dentro de la ciudad y los campos algodonereros en el Valle de Mexicali.

En la Figura 2 se puede apreciar como, mientras la ciudad crecía en usos mixtos a lo largo de la línea fronteriza, el barranco del Río Nuevo fungió como una segunda barrera que mantenía a la mano obrera (agrícola e industrial) alejada de este desarrollo turístico y empresarial. Con ello nos referimos, puntualmente, a la Tercera Sección (hoy en día la colonia Pueblo Nuevo), primer barrio habitacional de la ciudad de Mexicali.

*Pueblo Nuevo es distinta a otras colonias populares [en la ciudad] por su configuración física: de manzanas urbanas con proporciones cuadradas que le brindan una ortogonalidad norte-sur, divididas por callejones de servicio, excepto en aquellas destinadas al equipamiento público; uso de suelo preponderantemente habitacional, lo que facilita la definición de sus dos corredores comerciales; largos predios que corren de calle a callejón, destinados en un principio para contar con huertos urbanos; y viviendas de autoconstrucción, incluyendo las cuarterías, espacios en renta de una sola habitación dispuestas de manera longitudinal, una al lado de la otra, con un patio de servicio posterior compartido (Vizcarra, 2020:57).*

En términos de estructura y morfología urbana, el periodo de 1932 a 1944 (ver Figura 3) no constituye grandes modificaciones en el patrón hasta ahora marcado, siendo los límites de la ciudad la propia infraestructura hídrica, como sucede con el dren 134, el

barranco del Río Nuevo y el canal Wisteria, bordes al este, centro y oeste, respectivamente.

En tanto, el crecimiento urbano se presenta en la prolongación de los barrios habitacionales, ubicados en la ya mencionada Tercera Sección, lo que también involucró un aumento en el equipamiento urbano, entendido éste como parques, escuelas públicas y otros espacios o hitos que ya se han convertido en símbolos de esta zona, como lo han mencionado los propios cronistas e historiadores de la ciudad.

*Posterior a la fundación de Pueblo Nuevo, se emplazaron distintas colonias que siguieron el mismo trazo urbano, como las colonias Loma Linda y Santa Clara. Este hecho consolidó la formación de la tercera sección de la ciudad, como puntero de las colonias populares, creciente hasta 1980 y la llegada de los proyectos de vivienda de interés social (Vizcarra, 2020:58).*

Por su parte, este mismo periodo resultará relevante para el territorio de Baja California en términos socio-políticos, comenzando por las reformas agrarias emprendidas por el presidente Lázaro Cárdenas del Río, movimiento conocido como asalto a las tierras, que entre 1936 y 1937 desató la expropiación de las tierras hasta entonces administradas por compañías extranjeras; ya que la instauración de tecnologías de irrigación y control de inundaciones habían generado una codependencia que “mantuvo a esta región en manos de las compañías capitalistas norteamericanas, y fue hasta las décadas de los treinta y cuarenta que la política mexicana de reparto de tierras y la construcción de vías de comunicación, empezaron a integrarla realmente a México” (Mendez, 1996:4). A esta determinación política, le siguieron los “acuerdos diplomáticos para regular el trabajo temporal de mexicanos en Estados Unidos, lo que dio lugar al llamado Programa Bracero” (Córdoba, s.f., párr. 1), mismo que traerá consigo un impulso demográfico y económico importante para toda la frontera norte mexicana.

Ahora bien, a partir de la década de 1940, Mexicali “registró tasas de incremento anual de más del 10%, fenómeno relacionado con los procesos históricos que hicieron de la frontera sitio de recepción de corrientes migratorias” (Mendez, 1996:13).

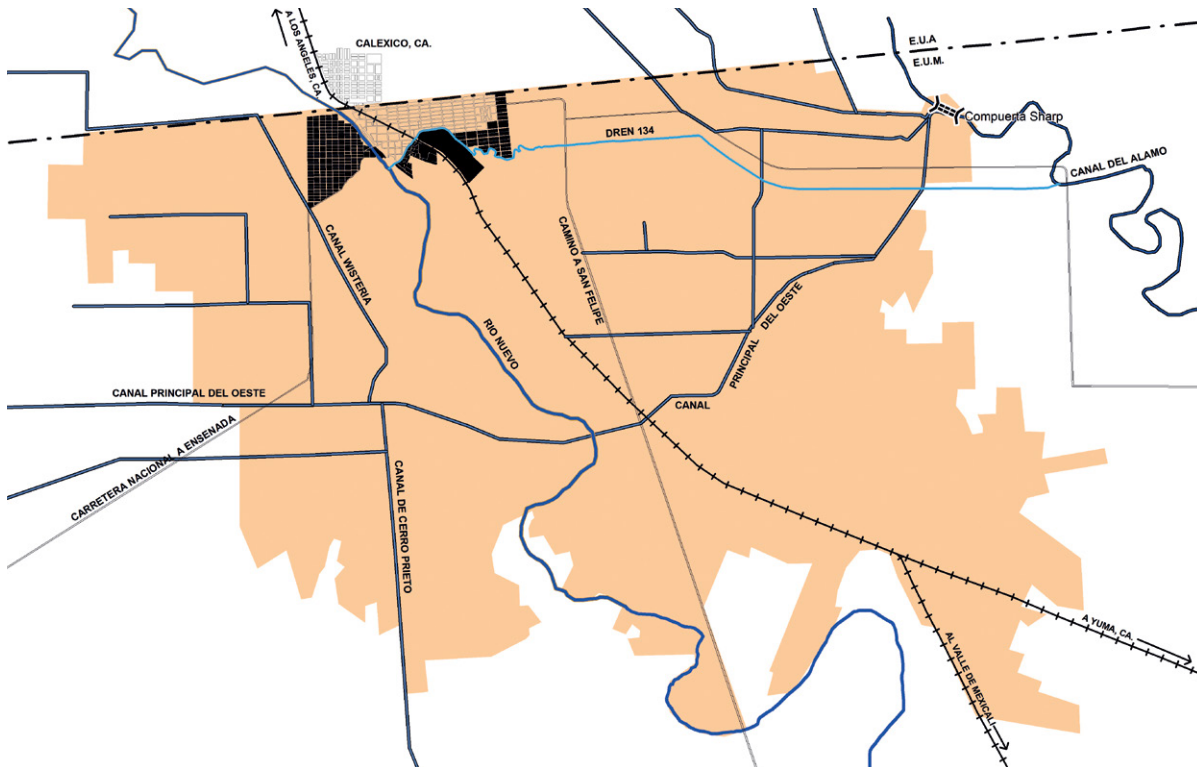


Figura 2. Ciudad de Mexicali de 1924-1932. Fuente: elaboración propia, 2021.

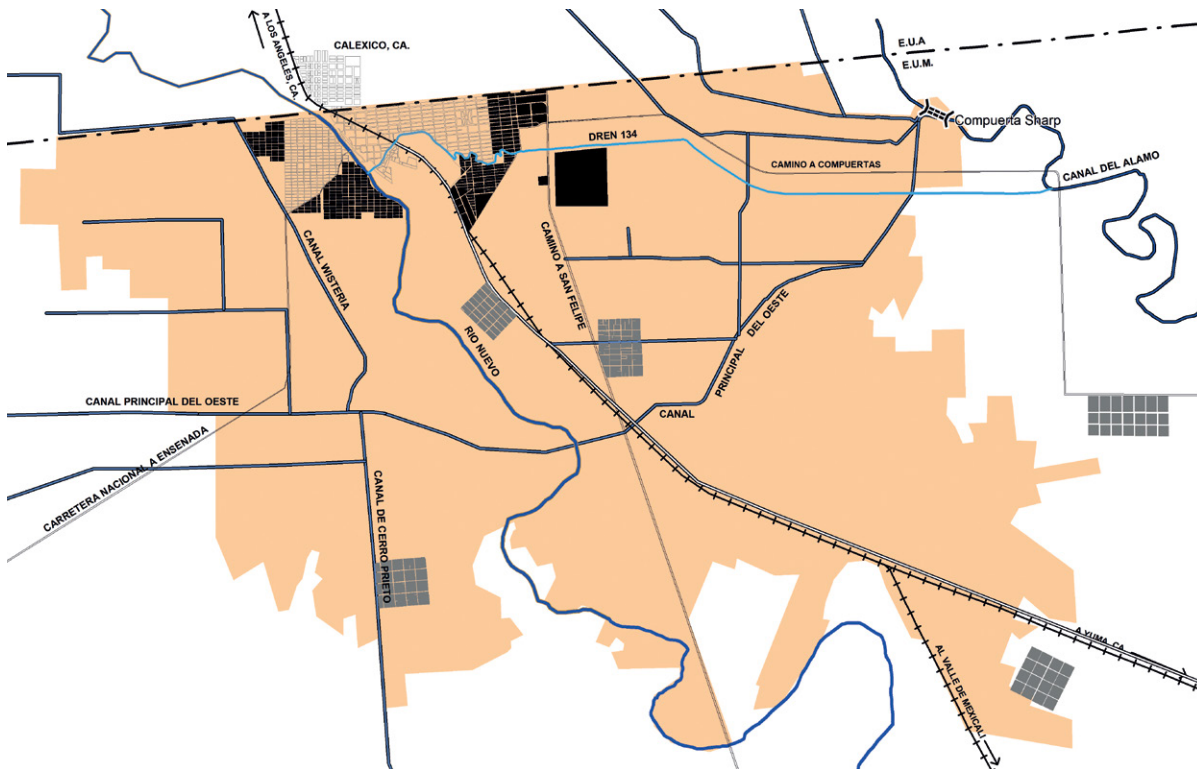


Figura 3. Ciudad de Mexicali de 1932-1944. Fuente: elaboración propia, 2021.

En la Figura 4 destacan la contemporaneidad de La Colonia Nueva, ubicada en la frontera internacional, como extensión de la Segunda Sección, y destinada a un uso residencial; colonia industrial de estatus medio y localizado al sur del dren 134; la colonia popular Esperanza, ceñida entre canales al poniente de la incipiente mancha urbana, así como otros asentamientos, entonces periféricos, como las zonas urbanas de los ejidos Orizaba, Zacatecas y Coahuila.

Empero, esta afable dinámica socio-urbana cambiaría drásticamente en los años venideros, en términos generales, debido a la prosperidad nacional posterior a la Segunda Guerra Mundial, pero, bajo un contexto local, derivado del auge algodonero, tal como nos reseña Almaraz:

*Las empresas mexicanas dedicadas al procesamiento de algodón y que se constituyeron antes de finalizar la década de 1930 fueron: Algodones de Palaco S. A. (1935); Algodoneros del Mayor (1935); Algodonera de Mexicali (1936); Algodones Delta S. A. (1939); Algodones Nacionales S. de R. L. (1939); Molinera del Valle (1939); Aceitera del Valle S. A. (1940); Algodonera del Valle (1940); y Comercial Algodonera S. A. (1940). También destacó la Compañía Compresora de Mexicali, que tenía origen estadounidense, pero se mexicanizó para esquivar las estipulaciones a la “Ley de inversiones extranjeras” de 1935. A este grupo de empresas se unió el Banco de Baja California S. A. (1939) para dar soporte al comercio algodonero que entraría en un segundo boom hacia el final de la década de 1940 y alcanzaría sus máximos niveles en la de 1950 (Almaraz, 2015:151).*

Las décadas de 1960, 1970 y 1980 resultan relevantes para la producción de vivienda en México, comenzando por la fundación del Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (FOVISSSTE) en 1959, seguido de la fundación del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT) en 1972, y culminando con la promulgación de la Ley Federal de Vivienda de 1983, políticas públicas que establecían al Estado como proveedor.

Estos eventos tendrán como consecuencia importantes cambios en la morfología de las capitales del país, por lo que Mexicali no será la excepción; de manera que, en

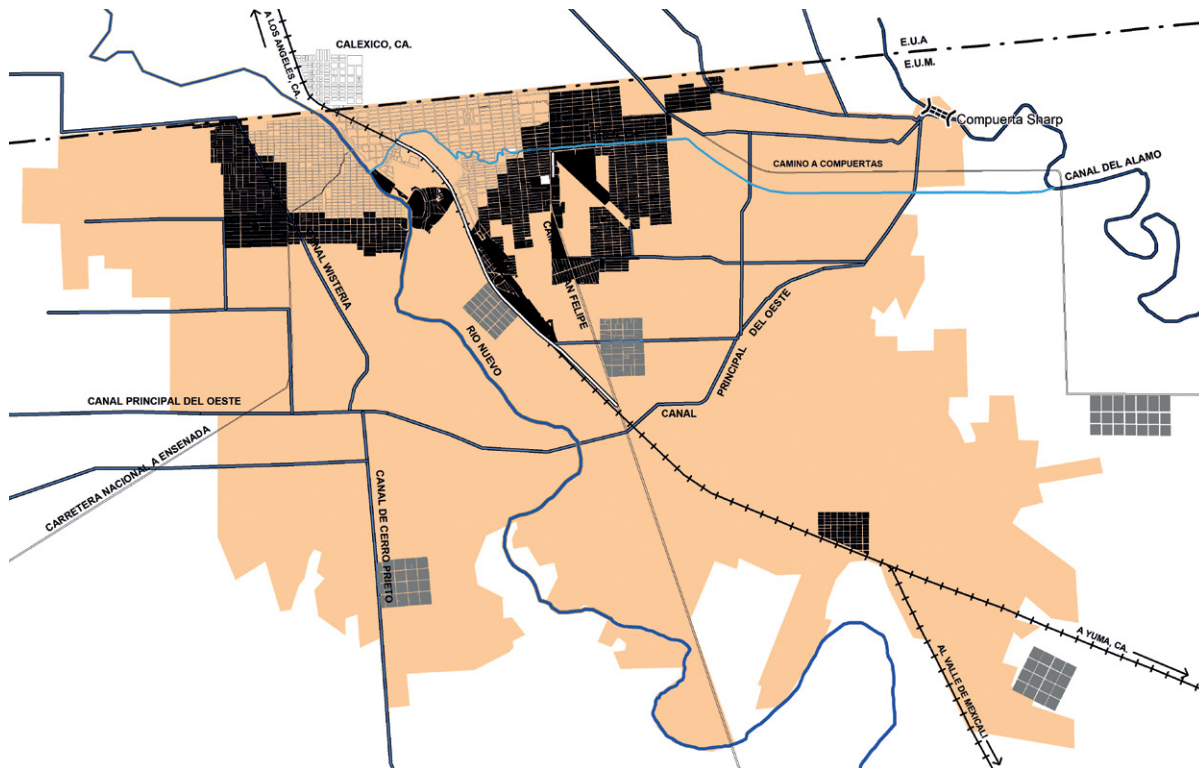
el periodo mencionado, el crecimiento de esta urbe se duplicó, pasando de una extensión de casi 3,200 hectáreas en 1960 a 6,574.08 hectáreas en 1980 (IMIP, 2013). Evidentemente, estas modificaciones al territorio requirieron de la expropiación de parcelas ejidatarias, como lo expresa el Periódico Oficial del 20 de junio de 1961:

*A fin de regularizar la tenencia que de dichos terrenos tienen numerosas familias que quedaron sin hogar al desbordarse el llamado Río Nuevo, hecho que obligó a las autoridades del Estado a intervenir buscándoles acomodo [...] atento a que se trata de legalizar una situación existente desde hace años [...] es procedente decretar la expropiación de una superficie total de 147.90-52 hectáreas de terrenos ejidales del poblado de Orizaba, en favor del Gobierno del Estado de Baja California, a cuyo cargo queda el pago de la cantidad en efectivo de \$1'434,350.37 por concepto de indemnización de los terrenos que se expropian (1961:1-2).*

Es interesante descubrir y visualizar (véase Figura 5) que las dinámicas de crecimiento poblacional en este periodo están ligadas a los movimientos migratorios de la época; hecho que no parece inusual en una región cuyos orígenes se deben a la multiculturalidad e internacionalización. El *Plan de Desarrollo Municipal 1987-1989*, registra que “en 1960 el número de residentes nacidos en el municipio representaba el 36.7%” (xii Ayuntamiento, 1987:34); a lo que Padilla y Juárez agregan que “para la década de 1970 la población originaria de Mexicali, constituida anteriormente por gran número de migrantes, se convierte en mayoría, ya que se triplicó respecto a la década anterior” (Padilla y Juárez, 2000:93).

A pesar de ello, los índices se presentan a la baja, como se expresa en el mismo informe antes citado “en resumen la tasa de crecimiento general de población ha pasado de ser la más alta del país a una tasa menor a la media nacional y estatal, habiendo descendido tanto el incremento natural como el inmigratorio” (xii Ayuntamiento, 1987:36). Es así como previo al último tercio del siglo xx se observa:

*[...] un decrecimiento motivado por cambios graduales del crecimiento de la población, explicado por la movilidad hacia otras fuentes de trabajo, así como a tendencias a un equilibrio*



**Figura 4.** Ciudad de Mexicali 1944-1960. Fuente: elaboración propia, 2021.

*entre la población natural y social y a la tendencia de salida de parte de la población trabajadora hacia otros municipios y a Estados Unidos (Méndez, 1996:13).*

La segunda mitad del siglo xx también representó un cambio en la industrialización y tecnificación a nivel nacional. Para Mexicali esto significó la transformación de sus actividades económicas, que desde sus orígenes se habían basado en la agroindustria, y que, posteriormente, se inclinó hacia el sector manufacturero. De manera que entre 1960 y 1970 “la participación del sector agropecuario había descendido de 46% a 24.3% del PIBM; el sector industrial significaba el 15%, el comercio el 20% y los servicios el 38.9%” (xii Ayuntamiento, 1987:39).

Así, en la Figura 6 es posible observar como entre 1970 y 1979 y a partir de los índices antes mencionados, se presenta una transformación urbana importante, misma que, según Padilla y Juárez (2000) se potencializa a partir del desarrollo de programas de obras (algunas de ellas relacionadas con la ampliación y modernización de la línea internacional), estos autores afirman, adicionalmente, que será justo en este periodo cuando el municipio y la localidad se consolidan como un centro industrial.

Para 1980 “la industria de la transformación [...] representaba junto con las maquiladoras aproximadamente el 30% del valor agregado bruto regional y un poco más del empleo” (xii Ayuntamiento, 1987:43), a pesar de las devaluaciones nacionales. Este cambio de actividades

económicas, sumado a la movilización rural, cuya población descendió tres puntos porcentuales a nivel municipal tan sólo entre 1980 y 1986 (xii Ayuntamiento, 1987), promovió la dotación de infraestructura básica y equipamiento público en la ciudad. Entre los elementos que tuvieron una incidencia en la estructura urbana, destaca la creación del Centro Cívico y Comercial, que implicaba la concentración de los poderes municipal, estatal y otras entidades administrativas, así como el establecimiento de los primeros centros comerciales, lo que con el tiempo terminó alterando las actividades en el centro histórico de esta capital.

La década de los ochenta del siglo xx representó para esta localidad un periodo de reconversión, en el que “la industria ha tenido gran importancia en la configuración de patrones de distribución del espacio. La introducción de la modalidad de maquiladora tuvo gran impulso a partir de 1984 con tasas de crecimiento superiores al 15% anual” (Mendez, 1996:8). De manera coincidente, este centro de poder político y económico se ubica precisamente en los terrenos franqueados por el barranco del Río Nuevo y las vías del ferrocarril, incluso próximos a los patios de maniobras de este último.

Un nuevo crecimiento explosivo se presenta en las últimas décadas del siglo xx (Figura 7), de manera que a las ya mencionadas 6,574.08 hectáreas equivalentes a la mancha urbana en 1980, se le agregaron 3,535.29 ha en la década siguiente, lo que representa un aumento

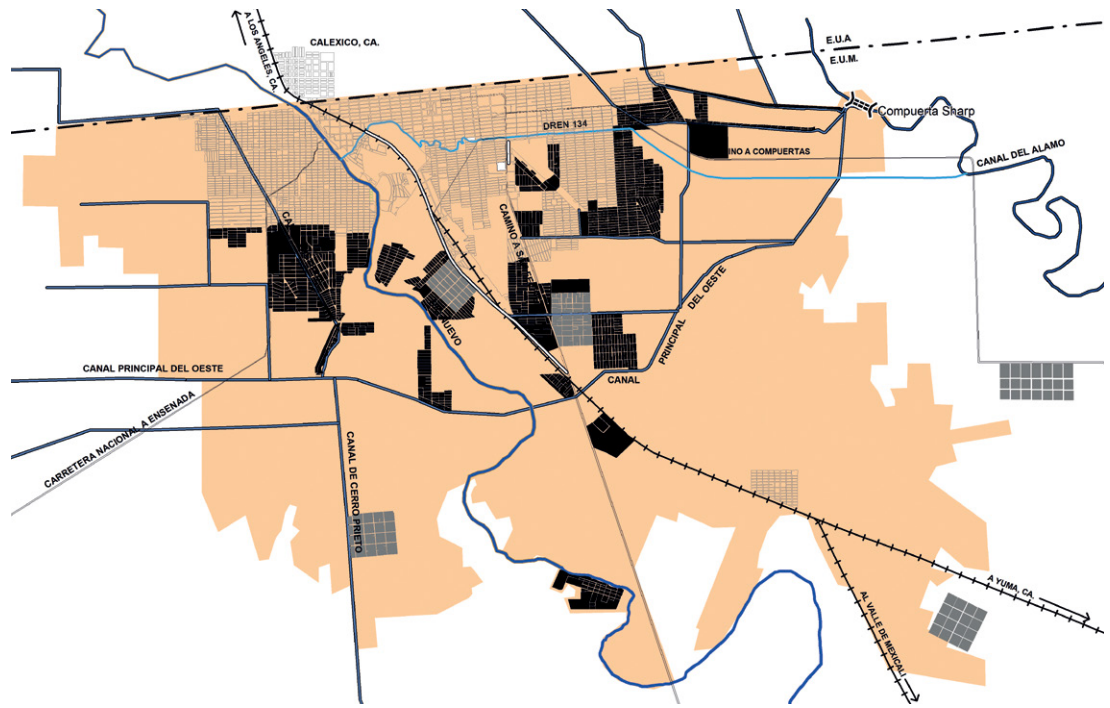


Figura 5. Ciudad de Mexicali de 1960-1970. Fuente: elaboración propia, 2021.

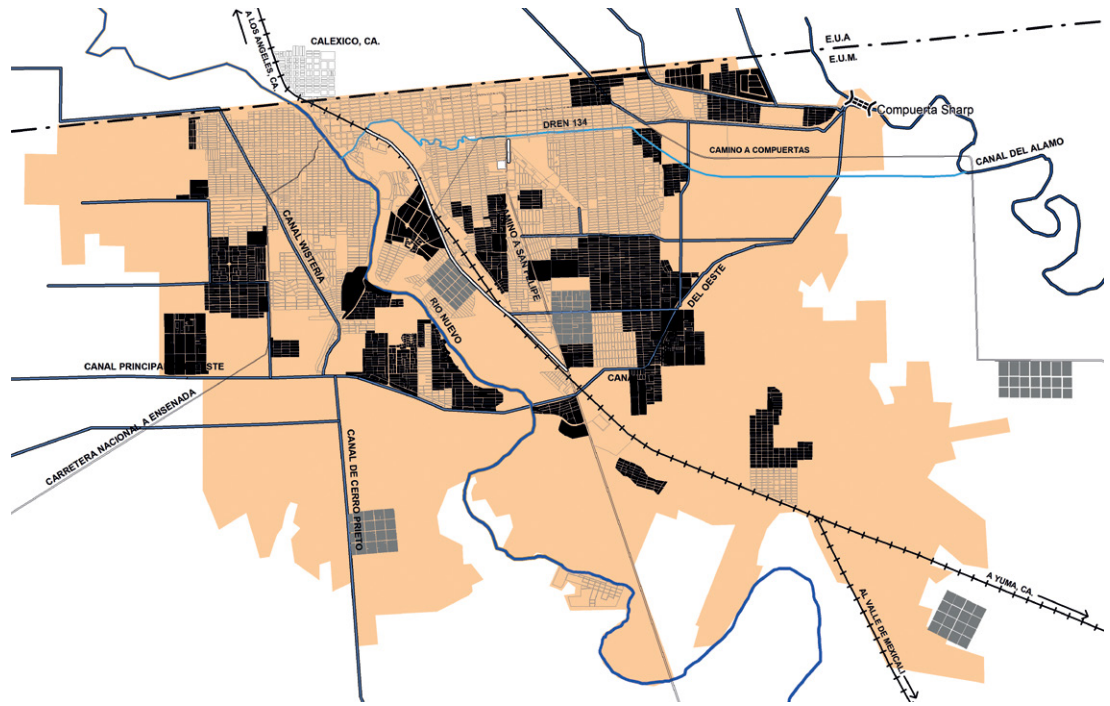
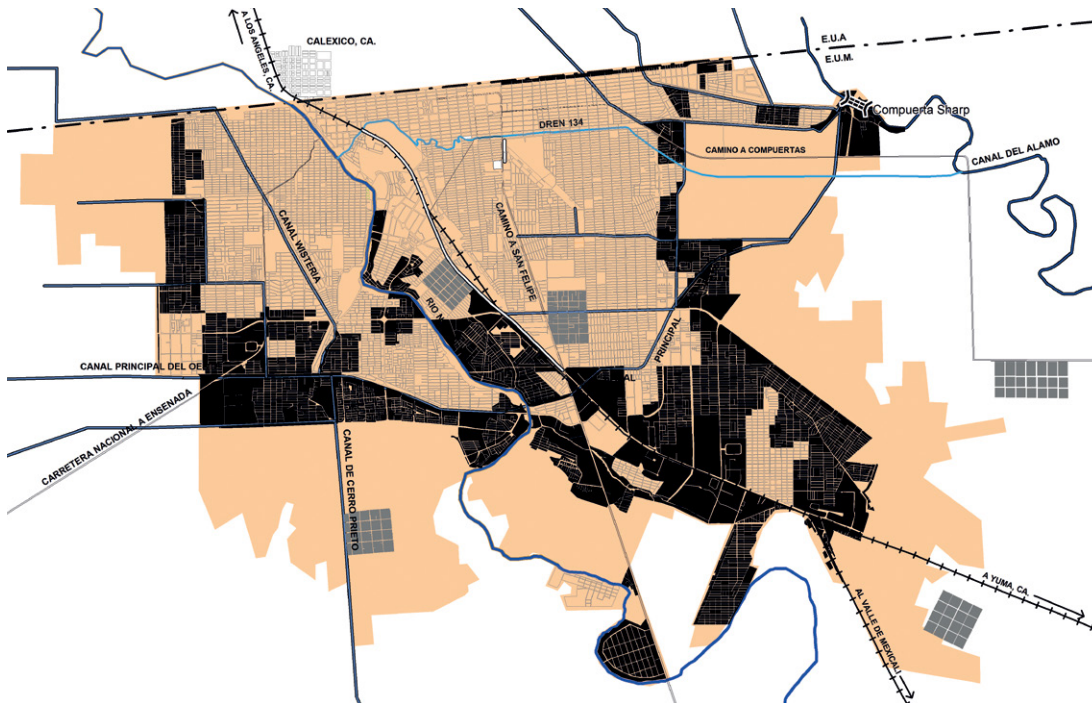


Figura 6. Ciudad de Mexicali de 1970-1980. Fuente: elaboración propia, 2021.



**Figura 7.** Ciudad de Mexicali de 1980-1990. Fuente: elaboración propia, 2021.

del 35% para 1991 (IMIP, 2013). Así, “a partir de 1990 Mexicali es un centro urbano de importancia nacional, con lo que la actividad comercial se intensificó notablemente. Cabe destacar que precisamente en esa zona urbana se concentra 72.8% de la población del municipio de igual nombre” (Padilla y Juárez, 2000:93).

Nuevamente las políticas de producción de vivienda tomarán un papel trascendental en esto, produciéndose, en 1996, una alianza entre el INFONAVIT y el sector privado, pacto que se consolidará en 1998 con el Programa Compromiso por la Vivienda y la reforma de la Ley de Vivienda de 2006, donde ahora el Estado se comporta como facilitador. En la actualidad esto se traduce en una sobreproducción de vivienda de interés medio e interés social y un déficit en el equipamiento urbano en las zonas periféricas.

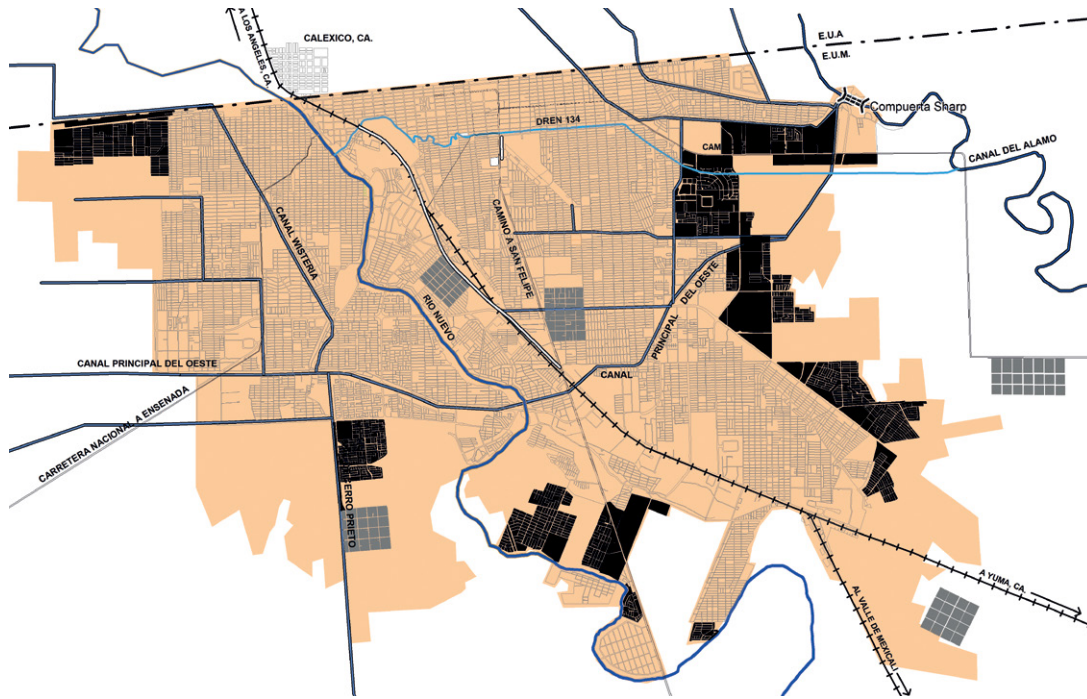
Es notorio que, tal y como se aprecia en la Figura 8, el crecimiento de la mancha urbana se prolongara del noroeste al sureste, es decir, la misma orientación que toman las vías férreas y el canal del Río Nuevo. Este suceso morfológico se presenta con la transformación de estos dos elementos en vialidades primarias, con la creación del corredor urbano Adolfo López Mateos en la década de 1980, paralelo a la línea del ferrocarril y, posteriormente, a partir de la década del 2000, la instauración de la calzada De los Presidentes, directamente sobre el legendario Río Nuevo.

Durante el cambio de siglo destaca el desarrollo del sector noreste de la ciudad, conocida hoy en día como “zona dorada”, por reunir fraccionamientos privados de

clase alta, colegios privados que abarcan desde el nivel básico hasta el profesional, así como diversas plazas y centros comerciales cuyos precios se encarecen, sin diferenciar que sea una tienda exclusiva o una austera sucursal. Al momento en que se escriben estas líneas, se encuentran en proceso una serie de proyectos que toman como caso de estudio esta área, temas que pretenden explicar la acelerada urbanización, la conveniente dotación de servicios básicos —en contraste con otras zonas de la ciudad mucho más longevas y con mayores necesidades de infraestructura—, las dinámicas sociales entre clases, el funcionamiento de los fraccionamientos cerrados y las consecuencias ante la evidente ausencia de transporte público, priorizando la movilidad motorizada particular, entre otros fenómenos.

Por otro lado, la estructura de la ciudad también se ha visto afectada por la instalación de los parques industriales, primero ubicados en la periferia, pero muy pronto conformando parte de la mancha urbana, puntualmente en las carreteras con destino a Tijuana, Sonora o California. Álvarez (2011) menciona que estas empresas, en su mayoría sustentadas con inversión extranjera, se multiplicaron rápidamente, pasando de 79 maquiladoras en 1980 a 180 en 1998; estos datos permiten visualizar cómo, poco a poco, Mexicali fue ingresando en la dinámica de la globalización.

Así, llegamos al final de la primera década del siglo XXI, donde la conurbación es inminente. Tal y como se observa en la Figura 9, en los cuatro extremos de la ciudad de Mexicali la mancha urbana se reúne con



**Figura 8.** Ciudad de Mexicali de 1990-2000. Fuente: elaboración propia, 2021.

asentamientos antes considerados rurales. En el noroeste los desarrollos de interés social colindan con la mítica colonia Santa Isabel; al oriente, es cuestión de minutos para arribar a la localidad Islas Agrarias; al sureste prácticamente no existe distinción entre la zona urbana y el ejido Puebla; y en la esquina del poniente-sur, la ciudad ha devorado el territorio del club campestre y la Laguna México.

Al concluir el recorrido cronológico, es posible observar el impacto histórico de *technological networks* (Giffoye, 1998) y su conexión con los procesos de crecimiento (demográficos y de la mancha urbana), a este respecto Méndez (1996) señala que la ampliación de sistemas de infraestructura y la alteración de los patrones de movilidad y centralidad, derivaron en la conformación de suburbanizaciones que trajeron consigo la creación de subcentros en las periferias, diversificando y expandiendo las alternativas industriales, llevándolas a competir con las actividades económicas terciarias de la localidad.

*La concentración económica se distribuye de manera bastante homogénea, salvo algunos focos influenciados por la presencia de vías de comunicación donde aparecen los subcentros y centros de barrio que se extienden a espacios más amplios que mantienen actividades menos intensas que dan servicio local a las áreas residenciales. (...) El patrón de crecimiento extensivo de las zonas periféricas e intensivo de las zonas centrales, induce a que cada tipo de actividad tienda a comportarse de manera distinta en la distribución del espacio, generando las zonas de especialización (Méndez, 1996:20).*

En síntesis, puede apreciarse cómo la combinación de iniciativas políticas, dispositivos estatales y las dinámicas sociales, manipularon el paisaje y generaron entornos bien definidos. En este sentido, sobresale la responsabilidad de los propietarios individuales y de las empresas de desarrollo privadas.

Desde esta narración es posible identificar con precisión el papel que toman estos determinantes físicos y naturales en la configuración de la ciudad, pero no solamente eso, sino que éstas se han posicionado en el imaginario colectivo de los habitantes de la ciudad y siguen siendo vigentes, como elementos identitarios, aquellos determinantes que previamente se han reiterado dentro de las múltiples figuras que conforman este texto, por ello, en la siguiente sección dedicaremos un espacio para dar la palabra a quienes a lo largo de su vida han habitado en la ciudad y presenciado de primera mano su transformación.

### **Reinterpretando la vigencia y herencia de los imaginarios sociales de los cachanillas<sup>1</sup>**

Podría pensarse que con lo antes mencionado se ha dado fin al recorrido histórico de la ciudad de Mexicali, sin embargo, “sin el estudio de las contingencias socioculturales y económicas que envuelven a la ciudad difícilmente podrá darse una visión dinámica y comprensiva de las transformaciones de los paisajes” (Vilagrasa, 1991:3).

<sup>1</sup> Gentilicio de las personas que viven en Mexicali, Baja California.

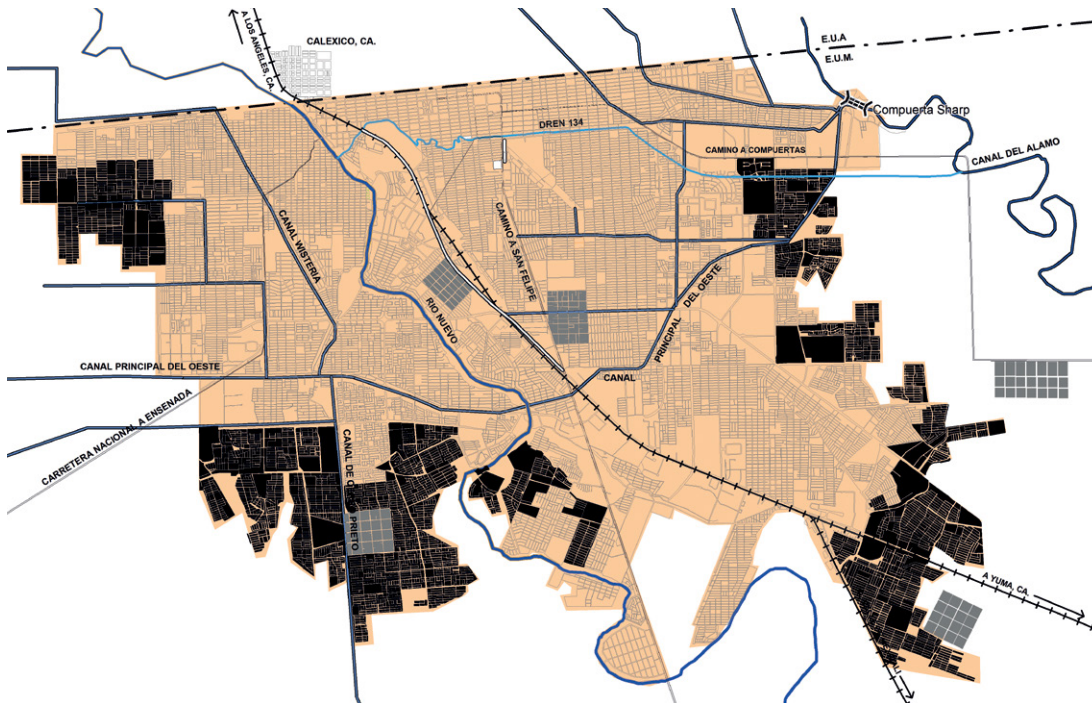


Figura 9. Ciudad de Mexicali de 2000-2010. Fuente: elaboración propia, 2021.

Será, por tanto, fundamental observar cómo la versión oficial (histórica y demográfica) relacionada al desarrollo urbano se enriquece con la óptica de lo cotidiano, permitiendo incorporar las experiencias internalizadas de quienes vivieron el continuo crecimiento urbano de primera mano, en otras palabras, independientemente del latente desarrollo y transformación derivados de las actividades económicas y procesos migratorios presentados en el apartado anterior, sobresalen imaginarios sociales que jerarquizan e ilustran otras dimensiones de la ciudad, como ejemplo de ello, se hace énfasis en el contexto natural del territorio sobre el que ahora se desplanta la ciudad de Mexicali:

*Fue un lugar que comenzó como un pequeño asentamiento para la explotación de los recursos que se daban aquí como el algodón, y pues como en todos los lugares de los que se extrae materia se fue necesitando más gente y así es como fue creciendo y volviéndose una comunidad, un poblado, una ciudad (Maestra jubilada, 75 años).*

Esta asociación hacia lo colectivo, dando énfasis a las relaciones primarias (de familiaridad y compadrazgo) aparece a manera de consenso entre los entrevistados, sobresaliendo un imaginario social que reitera la condición “rústica” y “desértica”, características que probablemente le hayan valido el mote que refiere a la ciudad como un “pueblito” o “ranchito” aun en la actualidad.

A pesar de lo anterior, el Valle no representa, como parte de la memoria colectiva, únicamente escenas

paisajísticas, o da cuenta de un acelerado proceso de tecnificación, para quienes llevan más de cinco décadas habitando la región, sino que es necesario engarzar estas memorias acerca de los primeros años formativos de la ciudad con su motivación inicial y vigente para habitar en la urbe. Sobresale, así, la existencia de una *identidad laboral*, en la que se potencializa que la región desde inicios del siglo xx ha sido una zona llena de oportunidades de trabajo:

*Mi familia venía de Chihuahua, los familiares de mi mamá llegaron aquí entre el 1915-16, mis tías nacieron en El Paso y venían de pueblo en pueblo, como en ese entonces escaseaba el transporte, iban de diligencia o a pie, no eran personas de economía solvente, mi abuelo estaba en el ejército pero poniendo a su familia primero desertó y por ello le pidieron que abandonara el país, por Chihuahua vinieron a la frontera y se enteraron que aquí había trabajo es por eso que se animaron a emigrar para acá (Maestra jubilada, 75 años).*

Este relato, ilustra una buena parte de las memorias de aquellas familias que llegaron durante las primeras décadas a Baja California: “La agricultura es a lo que todos se dedicaban, al menos las décadas cuando yo crecí ahí, mis conocidos y familiares, todos tenían su ranchito y muchos vivían del mismo” (Ama de casa, 54 años). Así, ante la promesa, o influjo directo de contar con un empleo y convertirse en fuerza laboral de una próspera zona, o incluso, bajo condiciones económicas más favorecedoras, convertirse en dueños de las tierras o de un negocio local, es lo



que los entrevistados explican de como se conformaron las primeras familias originarias de la región. “Ahora sí que aquí hice mi vida y con la costumbre uno se encariña del lugar donde creció y como rápido conseguí trabajo aquí también no tuve necesidad de moverme y a estas alturas menos” (Maestra jubilada, 75 años).

Esta perspectiva individual y familiar, permite apreciar cómo se despliega el arraigo laboral de manera íntima, es decir, a diferencia de los relatos de cronistas e historiadores, en la imaginación social el desarrollo económico, las tecnologías hidráulicas y decisiones políticas producto de la influencia transnacional e intereses privados se encuentran presentes, pero siguen siendo las condicionantes sociales las que desde sus testimonios determinan el contexto:

*Con el paso del tiempo como el traslado ya afectó la distribución de tierras, a las familias de aquí les era muy difícil moverse para allá y es por ello que se instaló el ferrocarril; nosotros viajamos algunas veces en éste a Guadalajara y a CDMX, se tenía que transbordar pero era muy cómodo para viajar, no entiendo porque decidieron eliminar el acceso al público (Maestra jubilada, 75 años).*

Es así como, los pasajes al interior de “la burra” se interpretan como un medio para conectar a estas primeras generaciones de bajacalifornianos, con sus familiares que se encontraban “al sur”; sin embargo, esta descripción geográfica hace referencia a ciudades tan variadas como Sinaloa, Guadalajara o Ciudad de México: “Pues a lo que recuerdo, mi familia lo usábamos para llegar a Mazatlán, ahí nos quedábamos, pero veías gente subirse incluso con animales de todo, pollos, patos, perros, gallinas y con sus cajotas de carga, antes era más libre todo pues, hacían como querían” (Soldador, 64 años).

Al seguir adentrándonos en las narrativas de los actores clave, es más evidente la permeabilidad social, cultural e incluso educativa a la que se asocia el establecimiento de las vías férreas: “los años que estuvo funcionando apoyó mucho la economía local y el bienestar de la gente, como los medios de transporte eran escasos, yo por ejemplo la tenía difícil para moverme entre mi casa, el trabajo y la universidad estando de un poblado a otro, y la economía no permitía otra cosa” (Ama de casa, 54 años).

La fuerza de este determinante o referente identitario resulta tal, que cada uno de los entrevistados ha interpelado (en mayor o menor medida) la erradicación del ferrocarril como un sistema de transporte contemporáneo. Creo que ayudó en muchas situaciones a todo tipo de gente y también a la economía de la ciudad, sobre todo, cuando recién lo inauguraron, pero por alguna razón no sé si se hizo obsoleto que casi de la noche a la mañana decidieron quitarlo (Maestra jubilada, 75 años).

De igual manera, se coloca el énfasis en las diferencias, que con el paso del tiempo, se han realizado a los sistemas de transporte, no únicamente refiriéndose al ferrocarril, sino también a transportes públicos e incluso privados, el uso de estos dos últimos está, en palabras de los entrevistados, vinculando a la fragmentación de la urbe y a las políticas habitacionales desarrolladas durante la última década del siglo xx. La necesidad de contar con otras alternativas de movilidad (más contemporáneas) se asocia a la dispersión y crecimiento de la mancha urbana, pero principalmente de las zonas residenciales.

Al ceder la voz a los entrevistados, la lógica de crecimiento presenciada de 1924 a 2021 puede explicarse de la siguiente manera:

*La ciudad creció y se expandió como un cono de agua, la punta es el centro y se abre de forma de abanico hacia lo que es la carretera San Felipe y San Luis y se formó de esta manera por el valle agrícola donde se encuentran, de hecho, las primeras colonias que se establecieron a un costado de los canales pero pues obvio por el paso del tiempo, el clima y también la mano del hombre ¿verdad? se fue modificando el entorno natural (Ama de casa, 54 años).*

En esta narrativa, las tecnologías de irrigación, control de inundaciones y abastecimiento de agua que con tanta fuerza pueden apreciarse desde la Figura 1 y que se mantienen de manera casi inalterable a lo largo de casi un siglo (ver Figura 9), pueden rastrearse también a partir de una vigente representación simbólica.

*Todo mundo iba a bañarse ahí porque el agua estaba bien fresca pues venía de abajo de la tierra y salía mejor que ir a la playa, ya ve que San Felipe está a unas 3 horas, no convenía irse tan lejos teniendo los canales. También el agua estaba muy limpiecita,*

*mucha gente también la sacaba de los pozos pa' tomarla y también salía bien fresca; de hecho eso lo hacen todavía, uno ya no tiene tiempo pa' ir pero sigue habiendo familias que van ahí a refrescarse, incluso he visto que hacen así como albercas pegado al valle de Mexicali* (Soldador, 64 años).

Así como en el caso del ferrocarril, la lógica de planificación urbana en torno a los canales y su lógica extranjera, la cual de manera clásica sustenta el origen de este entramado urbano no forman parte de las narraciones, por el contrario, se potencializa el impacto de las mismas en la vida cotidiana de los cachanillas: “En mi tiempo lo bueno me ha tocado que no tenemos problemas con el agua, gracias a los ríos hay de donde abastecer pero a como vemos que está creciendo la ciudad tal vez no nos falte mucho, ya ve que hay mucha empresa ya, en veces le pueden dar mal uso al agua” (Soldador, 64 años).

Esta última reflexión tiene una relación directa con las condiciones actuales, pues durante los últimos años en la localidad se ha peleado por el derecho al agua (Ferri, 2020:1), pero también con la mirada y la cotidianidad, al apreciar que con el paso del tiempo se altera de manera evidente el paisaje: “Pues definitivamente ya está todo seco, antes veías canales en todas las colonias, lo que daba para la vegetación, mucho árbol frutal a las orillas, me acuerdo y claro que ahorita la mayoría ya no existe, sé que aún hay acceso a algunos pero no como antes” (Ama de casa, 54 años).

Por último, pero no menos importante, habrá que recordar que a mediados del siglo xx la diversificación ocupacional se hizo latente ante la transición de una economía basada en la agricultura hacia una industrial: “En aquellos años se cultivaba mucho el algodón, era lo más común pues trabajar de eso, ya después con los años pues van cambiando los oficios ¿no? ahorita ya hay mucha maquila, fábrica, mucha empresa grande y pues en eso veo que hay mucho trabajo” (Soldador, 64 años).

Ante las nuevas oportunidades laborales, las dinámicas de migración se incrementan, en este fenómeno el papel de la línea fronteriza se torna indiscutible: “Toda la gente que venía de Guadalajara de parte de la familia de mi papá, llegaba directo a mi casa antes de cruzar y ya, eventualmente, nos contaban su experiencia si encontraron chamba que buscaban o no o donde se establecían, ya

ves que antes no había tantos problemas con los cruzados, hacían la vida como podían y allá se quedaban, cosa que resulta mal visto ahorita” (Ama de casa, 54 años).

La naturalidad con la que se relatan las experiencias cercanas y personales al traspasar la frontera de manera ilegal, dejan en evidencia las facilidades que la cercanía geográfica podía brindar: “aunque mucho tiempo llegué a irme de mojado a Estados Unidos, era normal pues en ese entonces, íbamos por trabajo” (Soldador, 64 años).

Por ello, no es de extrañar que al preguntar acerca de las cuestiones económicas, políticas o culturales e interrelacionar la consideración de lo que acontece del otro lado de la frontera y su impacto en Mexicali, se señale que las restricciones se han endurecido durante el último siglo.

*Pues estuvo muy marcado el antes y el después del flujo migratorio cuando pasó lo del 9/11, hablando de Mexicali al menos, la línea de la frontera era invisible para el cachanilla y por esa situación cambió, cambiaron los factores sociales, aunque el factor político siempre está en cambio; hubo un boom porque consideraron Mexicali como ciudad cosmopolita por un tiempo y por ejemplo empezaron a hacer puentes por todos lados, arruinando la apariencia de la ciudad, así con muchos cambios* (Ama de casa, 54 años).

En palabras de los informantes, el impacto de la división política se vincula con el crecimiento de la ciudad reducido a una cuestión estética, a la posibilidad de adquirir productos, servicios, o contar con mayores posibilidades de esparcimiento, todas ellas, narradas como una ganancia a la calidad de vida, o bien, un impacto económico directo derivado del intercambio de remesas de familiares y amigos: “que nos afecte aquí en Mexicali, en todo caso sería a la gente que va y viene no más ¿no?, los que trabajan allá y viven acá o los que mandan dinero a sus familias” (Soldador, 64 años).

Ante la opacidad coloquial con la que se habita el espacio, las macro decisiones e intervenciones políticas, leyes, programas o proyectos urbano-arquitectónicos no se retoman, pero, si se hace un acercamiento a las alteraciones culturales producto del vaivén poblacional constante; en otras palabras, la condición fronteriza y su permeabilidad en la cultura: “Mexicali es tripartita en su cultura, porque tenemos la cuestión de los

migrantes no sólo dentro del país sino internacionales, ahí está el ejemplo de la comida china tan famosa que si bien es popular yo no creo que sea representativa, pero en sí creo que lo que más ha cambiado es la convivencia, y puede ser que sea igual en cualquier pueblo que creció rápido pero tal vez porque me tocó vivirlo es que lo asemejo tan fuerte, ya no hay confianza entre la gente ni de una casa a otra y también se ha vuelto muy fría las relaciones con los demás” (Ama de casa, 54 años).

De este testimonio puede destacarse la potencia identitaria (a partir de la diferenciación), misma que se expone dado que la marca de la ciudad es presentada a nivel nacional e internacional a partir de la cultura china que ha habitado tradicionalmente en la urbe. Además de ello, se revela cómo la transición previamente asentada de “ciudad pequeña” con características cualitativas y cuantitativas más próximas a lo rural que a lo urbano, se ha transformado a los ojos de estos longevos moradores hacia una dinámica globalizada.

## Conclusiones

Esta revisión permitió rescatar la historia de la urbe, pero también arrojó algunas pistas teóricas y metodológicas para establecer un abordaje integrador con el cual aproximarnos al entendimiento del crecimiento y desarrollo de las ciudades medias fundadas en el siglo XIX y XX.

Las vertiginosas transformaciones urbanas y las continuas movilizaciones poblacionales han desdibujado las capas que han dado forma a la historia cultural urbana de la ciudad de Mexicali. Los mapas temáticos que se han elaborado como hilo conductor de la presente investigación, permiten evidenciar, a simple vista, las determinantes físicas y la permanencia de las mismas dentro de la configuración espacial contemporánea de la urbe.

Sin embargo, la matriz de desarrollo tecnológico para la agricultura y la posterior dotación de infraestructura y equipamiento urbano destinado a comunicar las expansivas nuevas áreas de la ciudad, han confinado la apariencia de un amasijo, o bien, de una materialidad producto del vaivén de intereses políticos y económicos,

mismos que son un reflejo histórico de la suma de disposiciones asentadas de uno u otro extremo de la línea fronteriza y no, forzosamente, de un ordenamiento territorial uniforme o nacional.

A la luz de esta investigación, sobresale el poder de los tres determinantes físicos morfogenéticos de Mexicali: vías de comunicación ferroviarias, línea divisoria internacional y elementos de captación y distribución de agua; mismos que pueden apreciarse a simple vista y que no sólo muestran huellas casi intactas dentro del patrón espacial de la ciudad a lo largo de una centuria, sino que arrojan una legibilidad vigente dentro del imaginario social.

A partir de un ejercicio asociativo se ha intentado re-visitar las representaciones sociales que cuentan con una vigencia rememorativa y simbólica en los habitantes de esta ciudad fronteriza, develando así la configuración vigente de la memoria urbana. Conviene mencionar que no fue intención de este estudio reducir la comprensión del crecimiento de las ciudades fronterizas o generalizar su comportamiento, por el contrario, se busca una aproximación a la complejidad de los imaginarios dejando en evidencia la identidad, apropiación y memoria colectiva que históricamente se ha construido.

El cruce metodológico y la amalgama teórica que se ha utilizado como referencia permiten extender el amplio abanico de categorías que conforman la complejidad urbana. Para llegar a esta operatividad, se ha recurrido al apoyo de sistemas de información geográfica, mismos que explicitan la composición material en interacción con el macro sistema económico, histórico, político, tecnológico y demográfico, mientras que, al alinearnos con un encuadre instrumental de las ciencias sociales y humanas se ha establecido el peso de las dimensiones cognitivas, simbólicas, culturales y sociales que se instauran en la escala de lo cotidiano.

Así, de reconstruir el palimpsesto urbano tanto tangible como intangible de esta ciudad, ha sido posible recuperar algunas memorias gráficas, literarias y orales del Mexicali que fue, sin dejar de entretenerse con el Mexicali que es y aquel que durante las próximas décadas podría, desde la perspectiva de sus moradores, llegar a ser.

**Bibliografía**

- Almandoz, A. (s.f.), "Notas sobre Historia Cultural Urbana", en *Perspectivas Urbanas*, 1(1), pp. 29-39.
- Almaraz, A. (2015), "Algodón en el valle de Mexicali y los límites del intervencionismo estatal (1914-1950)", en *Apuntes-Revista de Ciencias Sociales*, Universidad del Pacífico, 42 (77), pp. 129-159.
- Álvarez, G.B. y Padilla, A. (2011) "El Río Nuevo, la línea fronteriza y el ferrocarril: su impacto en la forma urbana de la ciudad de Mexicali", en *Revista UABC*, 9(74), pp. 28-42.
- Álvarez, G.B. (2011), *Ciudades medias y estructura urbana. Mexicali*, México, Universidad Autónoma de Baja California (UABC).
- Ayala, E.T. y Rodríguez, R.D. (2015), El fortalecimiento de la territorialidad a partir de la memoria urbana. XI Jornadas de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Bencomo, C. (2003), "El espacio público de la modernidad", Tesis para la obtención del grado de doctor en desarrollo, Instituto de Urbanismo, UCV, Caracas, Venezuela.
- Gauthiez, Bernard (2003), *Espace urbain-vocabulaire et morphologie*, Paris, Monum, Éditions du patrimoine, 494 p.
- Golda, K. (2019), "Creación de lugar desde el palimpsesto urbano", *Estudis Escènics*, No. 44, pp. 1-16.
- Gutiérrez, J. J. (2013), "La planeación urbana en México: retos y perspectivas desde la agenda internacional", en *Revista de Urbanismo*, 29(1), pp. 2-16.
- Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali (IMIP) (2013). Mapa de crecimiento histórico de la ciudad de Mexicali.
- Kingman, E. (2009), "Estudio introductorio. Lo urbano, lo social: la historia social urbana", en Kingman, E. (Comp.), *Historia Social Urbana. Espacios y Flujos*, FLACSO Ecuador, Ministerio de Cultura.
- Kullock, D. (2010), "Planificación urbana y gestión social. Reconstruyendo paradigmas para la actuación profesional", en *Cuaderno Urbano 9. Espacio, cultura, sociedad*, 9(9) pp. 243.
- Lindón, A. (2007), "La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos", en *Revista Eure*, XXXIII(99), pp. 7-16.
- Martínez, G. (2020), "Derribar los muros. De la historia urbana a los estudios urbanos con perspectiva histórica: propuestas teóricas y metodológicas desde un diálogo interdisciplinar", en *Eure* 46(137), pp. 5-26.
- Miranda, S. (2012). "La historia urbana en México. Crítica de una historiografía Inexistente", en Quiroz, H. y Maya, E. (Comp.), *Urbanismo temas y tendencias*, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Munizaga, G. (2014), *Diseño Urbano. Teoría y Método*, Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Nieto, R. (1998), "Lo imaginario como articulador de los órdenes laboral y urbano", en *Alteridades*, 8(15). pp. 121-129.
- Peimbert, A. (2019), "De Monte Albán a Chinatown: montajes fallidos, mudanzas inciertas", en *Academia XXII*, UNAM, 10 (20), pp. 39-57.
- Piñera, D., Jaimes, R. y Espinoza, P. (2012), "Trayectorias demográficas de Baja California y California, 1900-2000. Contrastes y paralelismos", en *Estudios Fronterizos* 13 (26), pp. 33-61.
- Plan de Desarrollo Municipal 1987-1989* (1987), XII Ayuntamiento de Mexicali.
- Periódico Oficial del 20 de junio de 1961.
- Randazzo, F. (2012), "Los imaginarios sociales como herramienta", en *Imagonautas* 2(2), pp. 77-96.
- Roncayolo, Marcel (1990), *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard.
- Taylor, S.J. y Bogdan, R. (1987), *Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados*, Paidós.
- Vera, P. (2019), "Imaginarios urbanos: dimensiones, puentes y deslizamientos en sus estudios", en Vera, P., Gravano, A. y Aliaga, F., *Ciudades (in)descifrables. Imaginarios y representaciones sociales de lo urbano*, Editorial UNICEN, Ediciones USTA.
- Vizcarra, B. (2020), "La frontera oeste: el origen de las colonias populares en Mexicali, Baja California", en *Academia XXII*, UNAM, 11 (22), pp. 47-63.

**Referencias electrónicas**

- Almandoz, A. (1997), Notas sobre historia cultural Urbana. Una Perspectiva Latinoamericana, en *Perspectivas Urbanas*, 1(1), pp. 29-39. <https://red.pucp.edu.pe/ridei/files/2011/08/481.pdf>
- Córdoba, I. (s.f.), Programa bracero. [https://memoricamexico.gob.mx/es/memorica/programa\\_bracero](https://memoricamexico.gob.mx/es/memorica/programa_bracero)
- Ferri, P. (2020), Los habitantes de Mexicali rechazan la instalación de una planta cervecera en el norte de México. El País. <https://elpais.com/internacional/2020-03-23/mexicali-dice-no-a-la-instalacion-de-una-planta-cervecer-a-en-el-norte-de-mexico.html>
- Gilfoyle, T. (1998), White Cities, Linguistic Turns, and Disneylands: The New Paradigms of Urban History. Loyola University, en <https://www.luc.edu/history/ieslinguisticturnsanddisneylandsthenewparadigmsofurbanhistory/>
- Hiernaux, D. (2007), Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos, en *Revista Eure*, XXXIII (99) pp. 17-30. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612007000200003>
- Méndez, E. (1996), Cambios en los principales elementos de la estructura urbana de una ciudad fronteriza: Mexicali, BC Región y Sociedad, vol. VII, núm. 12, julio-diciembre, El Colegio de Sonora Hermosillo, México <https://www.redalyc.org/pdf/102/10201201.pdf>
- Padilla, L.S. y Juárez, M.C. (2000), "La dimensión espacial del crecimiento poblacional de Mexicali. Investigaciones Geográficas", en *Boletín del Instituto de Geografía*, UNAM, 43 (1), pp. 88-104. <http://www.scielo.org.mx/pdf/igeo/n43/n43a7.pdf>
- Torres, T. (2019), "En defensa del método histórico-lógico desde la Lógica como ciencia", en *Rev. Cubana Edu. Superior*, 39(2), pp. 1-12. <http://scielo.sld.cu/pdf/rces/v39n2/0257-4314-rces-39-02-e16.pdf>
- Vilagrassa, J. (1991), El estudio de la morfología urbana: una aproximación, en *Cuadernos Críticos de Geografía Humana*, XVI (92). <http://www.ub.edu/geocrit/geo92.htm>