



**ARQUITECTURA
URBANISMO Y DISEÑO
MAESTRÍA Y DOCTORADO**
"Investigación de frontera en diseño"



FAD
Facultad de
Arquitectura
y Diseño



FCITEC
Facultad de Ciencias de la Ingeniería y Tecnología
Unidad Valle de las Palmas

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA

Facultad de Arquitectura y Diseño

Maestría y Doctorado en Arquitectura, Urbanismo y Diseño

TESIS

"Segregación urbana en el sector E de Mexicali, Baja California"

PRESENTA:

Ana Gabriela Ruiz Pérez

PROGRAMA

Maestría

LINEA DE GENERACIÓN Y APLICACIÓN DEL CONOCIMIENTO

L2. Urbanismo y Paisaje

Director de tesis:

M.U. Alonso Hernández Guitrón

Comité tutorial:

Dra. María de los Ángeles Zárate López

Dr. Osvaldo Leyva Camacho

Dr. Cosme René Arreola Valle

Dra. Martha Verónica Aguilar Quintanar



ÍNDICE

Dedicatoria.....	1
Agradecimientos	1
Resumen	1
Planteamiento del problema.....	2
Antecedentes.....	4
Caracterización y delimitación de caso de estudio.....	4
Justificación	10
Objetivos.....	11
Objetivo General	11
Objetivos Específicos	11
Preguntas de investigación.....	11
Pregunta Principal.....	11
Preguntas Secundarias	11
Hipótesis.....	12
Marco Referencial	12
Marco Teórico-Conceptual.....	12
<i>Teoría Del Desarrollo Geográfico Desigual</i>	12
<i>Modelo Urbanístico Fronterizo</i>	14
<i>Segregación</i>	16
<i>Segregación Urbana</i>	16
<i>Fragmentación Urbana</i>	19
Casos análogos	24
Marco metodológico	27
Metodología de investigación	27
Investigación Documental	29
Investigación de Campo.....	30
Entrevistas	31
Plan de resultados.....	33
Resultados.....	34
Desarrollo urbano del sector	36
Orígenes y fundación de Mexicali, Baja California.....	37
<i>Agricultura</i>	37



<i>Dinámicas Transfronterizas</i>	38
<i>Industrialización</i>	39
<i>Inversión extranjera</i>	40
Sector E, Mexicali, Baja California	42
Proyectos del sector público	54
Impacto del sector inmobiliario, industrial y comercial	55
Población e infraestructura	56
Configuración urbana actual	65
Investigación de campo	70
Fotografías al norte (zona E1 & E2):	72
Fotografías al sur (Zona E3):	78
Principales problemáticas urbanas	85
Movilidad	86
Crecimiento urbano e infraestructura	88
Conclusiones	92
Referencias Bibliográficas	97
Anexos	101
Entrevista – Arq. Juventino Pérez Brambila	101
Entrevista Arq. Ramón Ramsés Romero Araiza y Arq. Rogelio Guzmán Macías	109
Entrevista Arq. María Adriana Macías Caballero	112
Entrevista iniciativa ciudadana: Sector E	123
Entrevista Arq. José Manuel Herrera de León	145
Entrevista Arq. Mauricio Atehortua Galiano	149
Entrevista Gerardo de la Torre URZE (Unión de residenciales de la Zona Este)	162
Entrevista Arq. Sergio Eduardo Montes Montoya	174
Entrevista Arq. Irma Margarita Pérez Berrelleza	183
Entrevista María Cruz Rivas Delgadillo (comunidad de colonias populares)	188
Entrevista Ing. Rodrigo Orozco	197

Dedicatoria

Le dedico este trabajo de investigación a mi familia y amigos, debido a que esto solo pudo ser posible con su apoyo, que ha sido clave para poder seguir adelante y el impulso para continuar mi continua búsqueda de crecimiento.

Agradecimientos

Le agradezco, en primera instancia a mi familia y amigos, que siempre me han apoyado en todo momento, en todos mis proyectos personales y académicos, y cuyo amor es la energía que me permite continuar. A mi director de tesis, mi comité tutorial y al cuerpo docente de la Universidad Autónoma de Baja California del programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura Urbanismo y Diseño, por su dedicación y apoyo para culminar mis estudios de posgrado. A mis compañeros del programa, con los que forme una red de apoyo laboral y emocional que también ayudaron a llegar donde estoy. A los entrevistados y personas que aportaron al conocimiento y obtención de datos pertinentes para poder llevar a cabo el proyecto, por el tiempo que se tomaron para ayudarme y por su receptividad. A todas aquellas personas que siempre tuvieron atenciones conmigo y que no dudaron en siempre brindarme apoyo y palabras de aliento. Por último, pero no menos importante, al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología le agradezco brindarme la oportunidad y el apoyo para poder cursar un programa de posgrado.

A todos ustedes infinitas gracias.

Resumen

El presente trabajo de investigación analizó el desarrollo de la configuración urbana del caso de estudio, partiendo desde un marco teórico que parte del concepto de segregación urbana para analizar cómo se manifiesta en la configuración urbana del mismo. Se trabajó con el concepto de Segregación urbana, definiéndose como la distribución residencial desigual de la población, como el acceso desigual a los servicios y equipamientos urbanos y como la representación en el espacio del distanciamiento social entre grupos.

El desarrollo urbano de la ciudad de Mexicali, ha sido consecuencia de sus originarias actividades económicas, como lo fue la agricultura en sus inicios, que para los años 90 pasaron a ser orientadas por el comercio y servicios con una tendencia a la actividad industrial, maquiladora y de inversión extranjera, a consecuencia de su situación fronteriza con Estados Unidos. Desde los años 90, en el sector E de la ciudad, se ha generado un nuevo polo de desarrollo económico y un auge del mercado inmobiliario comercial y de vivienda debido al emplazamiento de una nueva garita fronteriza, entre otros factores. Actualmente, el caso de estudio, al que se le conoce como la "zona dorada" de la ciudad, se caracteriza por tener dentro de sus límites, colonias populares y desarrollos habitacionales, de comercio e industrial de alto valor agregado.

Esta investigación consideró que la inversión privada, facilitada por el sector público en el caso de estudio, tiene como consecuencia desarrollos de edificaciones de alto valor, donde en algunos casos como lo son los fraccionamientos privados o los parques industriales (que se manifiestan como urbanizaciones cerradas, delimitadas y aisladas al exterior por murallas físicas) crean un claro contraste y separación con los espacios residuales y a las colonias populares aledañas, dando como resultado un espacio urbano fragmentado.

Este trabajo utilizó una metodología de enfoque mixto, ya que se recopiló información documental para analizar el entorno urbano-social pasado y actual, mapeos realizados con programas en computadora y sistemas de información geográfica basados en datos de población y vivienda, complementando con entrevistas acerca del desarrollo urbano y levantamiento fotográfico del estado actual del caso de estudio.

Los resultados expuestos permiten explorar desde la perspectiva de segregación urbana, la configuración y problemáticas urbanas generadas por el sector inmobiliario, que producen barreras físicas y simbólicas hacia las colonias populares emplazadas ahí.

Palabras claves: *Configuración urbana, Desarrollo urbano, Segregación urbana.*

Planteamiento del problema.

Según la investigación de Álvarez el fenómeno de segregación urbana no es sólo detectable por su manifestación espacial, en cuanto a su localización, sino que su producción debe ser concebida en relación con las desigualdades urbanas (Álvarez, 2011).

La noción de segregación urbana fue abordada por Grafmeyer definiéndola, en un primer sentido, como la distribución residencial desigual de la población dentro del espacio que remite a un todo, sobre la división social del espacio (Grafmeyer, 1994, como se citó en Capron & González, 2006), y en un segundo sentido como el acceso desigual a los servicios y equipamientos urbanos (Capron & González, 2006). En la actualidad han surgido nuevas escalas de análisis de la segregación, en donde se muestra que el tejido socio-espacial de las grandes ciudades ha evolucionado mucho bajo la presión inmobiliaria, como lo son el desarrollo de las colonias cerradas y otros conjuntos residenciales con servicios de seguridad entre otros factores (delincuencia y violencia urbana). (Sabatini, Cáceres et al. 2001; Dureau 2004 como se citó en Capron & González, 2006)

Muchos de los estados de los países latinoamericanos reorientaron sus líneas de acción social y económica desarrollando políticas sociales y urbanas favorables a la liberalización de los mercados de suelo urbano en beneficio de los desarrolladores inmobiliarios, la privatización de los servicios públicos y el incremento de la inversión pública y privada en los espacios residenciales tipo amurallados y la desinversión pública en los barrios socialmente más relegados, entre otros (Álvarez, 2011).

En México, al igual que muchos países en Latinoamérica y el mundo, el factor económico es el principal determinante del acceso a equipamiento e infraestructura urbana de calidad. Si bien el acceso a equipamiento e infraestructura que tiene la población con mayor solvencia económica con posibilidad de vivir dentro de fraccionamientos privados es un privilegio del poder adquisitivo y no es necesariamente materia de gobierno, se considera un problema la falta de atención a las necesidades de las colonias populares emplazadas dentro del caso de estudio.

En los últimos años se ha visto privilegiada la inversión pública y privada hacia el sector noreste de Mexicali, especialmente en la llamada comúnmente "Zona Dorada" (refiriéndose al Sector E y al caso de estudio) de estrato económico medio-alto, y que está conformada, en su mayoría, por comunidades habitacionales cerradas (algunas de ellas las de mayor valor en la ciudad), centros comerciales, colegios privados (de distintos niveles educativos) y, en los últimos años, edificios verticales de usos mixtos (Peimbert Duarte & Vizcarra, 2018). El creciente desarrollo de proyectos comerciales y residenciales conlleva a una demanda de infraestructura y equipamiento que perjudica directamente a la población establecida dentro del sector E, pues existen problemáticas de infraestructura (como lo es el sistema de drenaje y pluvial, como se verá más adelante) que aún no se resuelven y que, a pesar de ello, se siguen llevando a cabo proyectos que incrementan demanda.

Esta investigación considera que la inversión privada que se ha destinado al caso de estudio, facilitada por el sector público, ha tenido como consecuencia enclaves de riqueza o de edificaciones de alto valor, donde en algunos casos como lo son los fraccionamientos privados o los parques industriales, que se manifiestan como urbanizaciones cerradas que se encuentran delimitados y aislados al exterior por murallas físicas, crean un claro contraste con los espacios residuales y a las colonias populares aledañas, confinando los equipamientos e infraestructura de calidad, y excluyéndose de dichos espacios mediante barreras físicas y simbólicas, éstas últimas haciendo alusión al alcance que tiene el desarrollo de alto valor agregado de la zona que está aún por alcanzar y/o permear a las colonias populares, emplazadas en esa misma "zona dorada".

De acuerdo con Schteingart (2010 como se citó en Benavides Rodríguez & Medina Ortega, 2013) la división social del espacio ha jugado un papel decisivo en la formación de una estructura fragmentada en las ciudades de México; al tener las clases dominantes mayores posibilidades de acceso a mejores ubicaciones, mejores viviendas y por consiguiente un nivel superior de vida.

El Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana menciona que el incremento en los montos de los préstamos gubernamentales y la nueva apertura de fondos bancarios para vivienda, hicieron despertar la zona oriente de la ciudad con la ampliación y aparición de nuevos fraccionamientos de tipo medio y residencial, explotando el concepto de exclusividad, delimitación perimetral, vigilancia y el concepto de comunidad, donde se condicionan los accesos a ser principalmente vehiculares. La baja mezcla de usos en estos desarrollos condiciona el desplazamiento de sus habitantes hacia lugares próximos para

atender sus necesidades de abasto, situación que presiona a un mayor uso del automóvil en esas zonas de la ciudad (Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana (IMIP), 2007).

Sobre la vialidad principal que se manifiesta como frontera entre la parte del área de estudio norte (zona E1 y E2) y el área sur (zona E3), calzada Cetys, es una vialidad que, por tener emplazados fraccionamientos, comercios y escuelas donde se prioriza el acceso vehicular, se presiona a un mayor uso del automóvil, el cual trae consigo problemáticas de carácter, entre otras. Esto nos lleva a analizar otro tipo de barreras que se manifiestan de manera física, distintas a los muros que confinan a las urbanizaciones cerradas, como lo es el complicado tránsito sobre esas zonas diferentes al vehicular, lo cual podría ser un impedimento u obstáculo para todos los habitantes que no tengan vehículo a acceder a estos espacios.

Antecedentes

Caracterización y delimitación de caso de estudio

El sector que se describe y analiza en este apartado, fue elegido para analizarse debido a las características que presenta, es decir, abarca la zona de la garita internacional, zonas de uso industrial, residencial, colonias populares y comercios, agregando que es en este sector donde se encuentran los valores de suelo catastrales más elevados, por lo cual el contraste de las zonas de alto valor con las colonias próximas a ellas es mayor.

El sector E de la ciudad de Mexicali Baja California, se encuentra al este de la misma y se emplaza próximo a la línea fronteriza. Dentro de este, existen edificaciones de distintas tipologías, donde destacan principalmente las residenciales, comerciales e industriales.

Según el Programa De Desarrollo Urbano De Centro De Poblacion De Mexicali 2025 del Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali (IMIP), el Sector "E" comprende la zona del Nuevo Puerto Fronterizo hacia el este de la ciudad, comprendido por áreas habitacionales de tipo popular, así como residencial (fraccionamientos privados), con algunas áreas de uso industrial cercanos a las vialidades importantes y a la línea fronteriza. Los espacios ligados a las instalaciones de los puertos fronterizos y de su respectivo tránsito aprovechan ventajas de su emplazamiento donde hay potenciales para desarrollar actividades comerciales, de servicio e industriales de alto valor agregado.

El sector es delimitado por la línea Internacional, límite de Mancha Urbana al este, Blvr. Lázaro Cárdenas al sur y Blvr. Gómez Morín Oriente al oeste (Figura 1) (Investigación y Planeación urbana de Mexicali, Consejo Consultivo, I. (n.d.). Plan de desarrollo urbano de centro de población 2025 de Mexicali. Pg. 99)

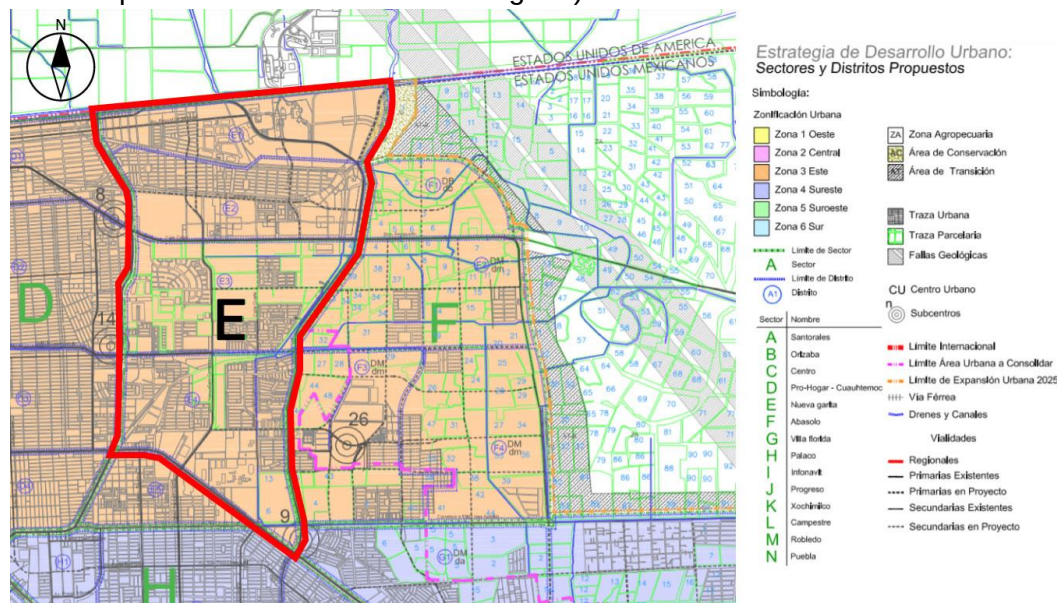


Figura 1. Estrategia de Desarrollo Urbano: Sectores y Distritos Propuestos. Gráfico tomado de: Instituto Municipal de Investigación y Planeación urbana de Mexicali, Consejo Consultivo, I. (n.d.). Plan de desarrollo urbano de centro de población 2025 de Mexicali. Pg. 99,

Dentro del sector E, se tiene la existencia de áreas habitacionales tanto populares como residenciales y de comercios como se apuntó anteriormente, sin embargo, cabe recalcar que dentro del sector se encuentran edificaciones como lo son naves y parques industriales, que albergan a empresas que conllevan inversiones nacionales y extranjeras, que de igual manera son de alto valor agregado y se encuentran con más proximidad a la línea fronteriza, éstas edificaciones también se caracterizan, en su mayoría, por estar amuralladas y por llevar un control de acceso vehicular y peatonal. Acorde al PDUCP 2025 también se perfilan las tendencias del sector industrial que junto con el sector comercial y el factor fronterizo hacen uso intensivo de la infraestructura y los servicios urbanos.

Dentro del sector a estudiar existen varios fraccionamientos privados y/o cerrados destinados a la clase media-alta de los habitantes, éstos conforman la gran mayoría del mismo, se encuentran emplazados con gran proximidad y homogenizan la interacción y emplazamiento de clases sociales específicamente dentro de la zona E3 del sector E, además de estar confinados por bardas y casetas de seguridad para controlar el acceso.

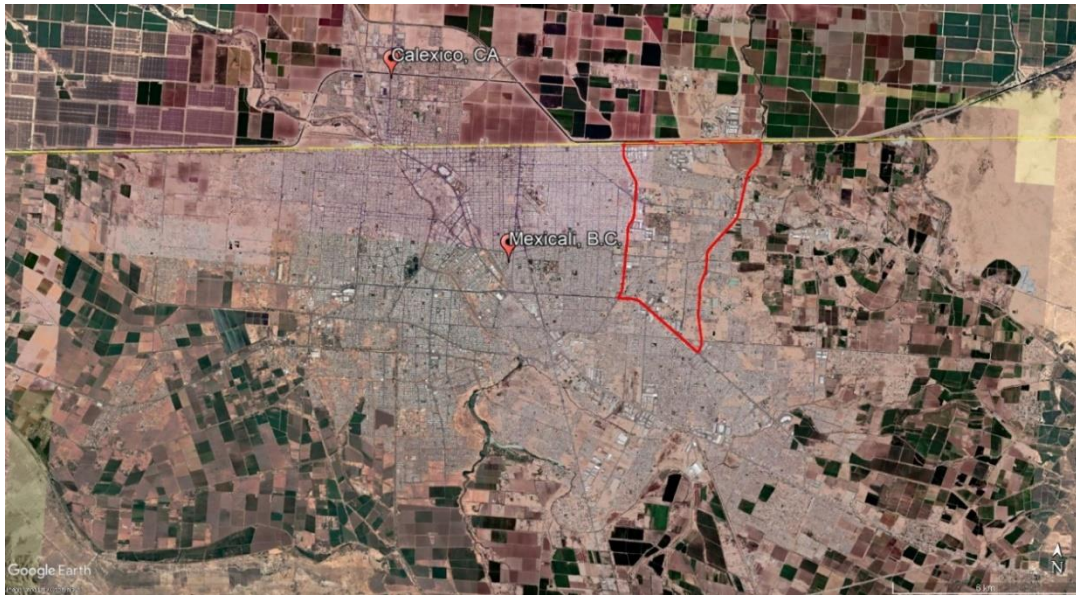


Figura 2. Delimitación del sector dentro de la mancha urbana de Mexicali, Imagen satelital agosto de 2020 tomada de Google Earth.

Recientemente, se ha presentado un gran incremento en el desarrollo, construcción y promoción de vivienda destinada a la clase socio-económica alta y media-alta en este sector, lo que ha llevado consigo también el emplazamiento de establecimientos de carácter comercial, como lo son centros comerciales, restaurantes, locales comerciales, bares, cafés, etc. y de escuelas privadas (equipamiento). Ambos casos y/o zonas de estudio se encuentran dentro del sector E – Nueva garita en las zonas este de la ciudad de Mexicali.

Como se observa en la Figura 1, se delimita el sector E y sus sectores inmediatos, y en la Figura 2 destaca el emplazamiento del sector en la mancha urbana de la ciudad. Según el plan de desarrollo urbano de centro de población 2025 de Mexicali el sector privado ha tenido un impacto importante en la expansión urbana de Mexicali, en 1998 y 2004 la superficie de fraccionamientos habitacionales nuevos representó el 70% del crecimiento habitacional de la ciudad ([IMIP] , 2007). Si bien en Mexicali, a nivel ciudad, los fraccionamientos privados han tenido un desarrollo acelerado, dentro las zonas dentro del sector a estudiar (en específico el sector E3), se conforma en su mayoría por éstos e incluso en la actualidad continúan en proceso de construcción y/o expansión nuevos y existentes desarrollos de los mismos. Según la tabla de valores catastrales, base del impuesto predial para el municipio de Mexicali, Baja California para el ejercicio fiscal 2021, publicados en el periódico oficial del estado de Baja California, los valores unitarios por metro cuadrados más altos se encuentran dentro del sector E "Nueva garita" y en específico, en los fraccionamientos privados que se confinan dentro de él, dato que puede relacionarse directamente con el nivel socioeconómico de los habitantes dentro del caso de estudio (Periódico oficial del Estado de Baja California, Tomo CXXVII, No. 84, Sección IV, pg. 232-265).

Según la investigación de Pérez Brambila, (2008) donde también habla acerca del sector que se estudiará en esta investigación:

"Los fraccionamientos cerrados constituyen un fenómeno inmobiliario que aparecen cada vez con mayor frecuencia en el paisaje urbano de Mexicali. Al final del 2004 existían 20 fraccionamientos cerrados en la ciudad y para el 2008 el número de estos ascendió a 45, lo que representó un incremento de 225% en sólo cuatro años" (p.1)

Esta información refleja que los fraccionamientos de Mexicali en el lapso de 4 años incrementaron de manera considerable y en los casos de estudio de este proyecto de investigación viene junto a esos desarrollos otro tipo de edificaciones de vivienda de alto nivel, el emplazamiento de comercios, y de edificaciones de uso industrial, convirtiendo entonces el sector E uno de los sectores con los más altos valores de suelo.

Se define como caso de estudio dentro del sector E, el área comprendida por las zonas E1, E2 y la zona E3 (Figura 5), con límites al Oeste y Este dentro de las vialidades Calzada Manuel Gómez Morín y Calle Novena y de Norte a Sur entre Av. República de Argentina y Calzada Independencia, como se observa en la Figura 3 y la Figura 4.

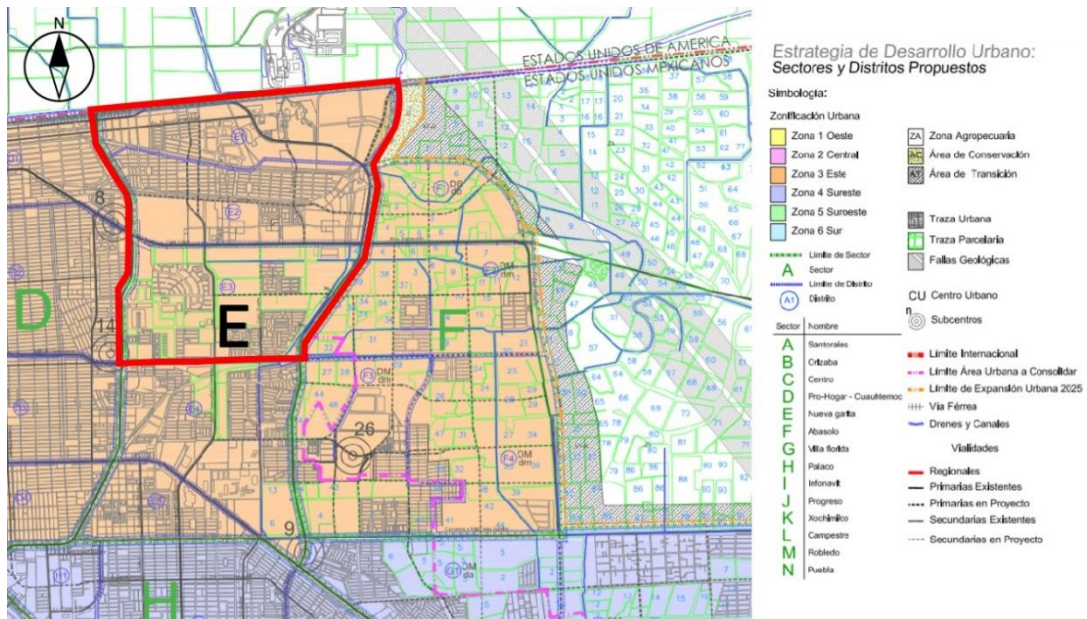


Figura 3. Estrategia de Desarrollo Urbano: Sectores y Distritos Propuestos. Gráfico tomado de: Instituto Municipal de Investigación y Planeación urbana de Mexicali, Consejo Consultivo, I. (n.d.). Plan de desarrollo urbano de centro de población 2025 de Mexicali. Pg. 99.

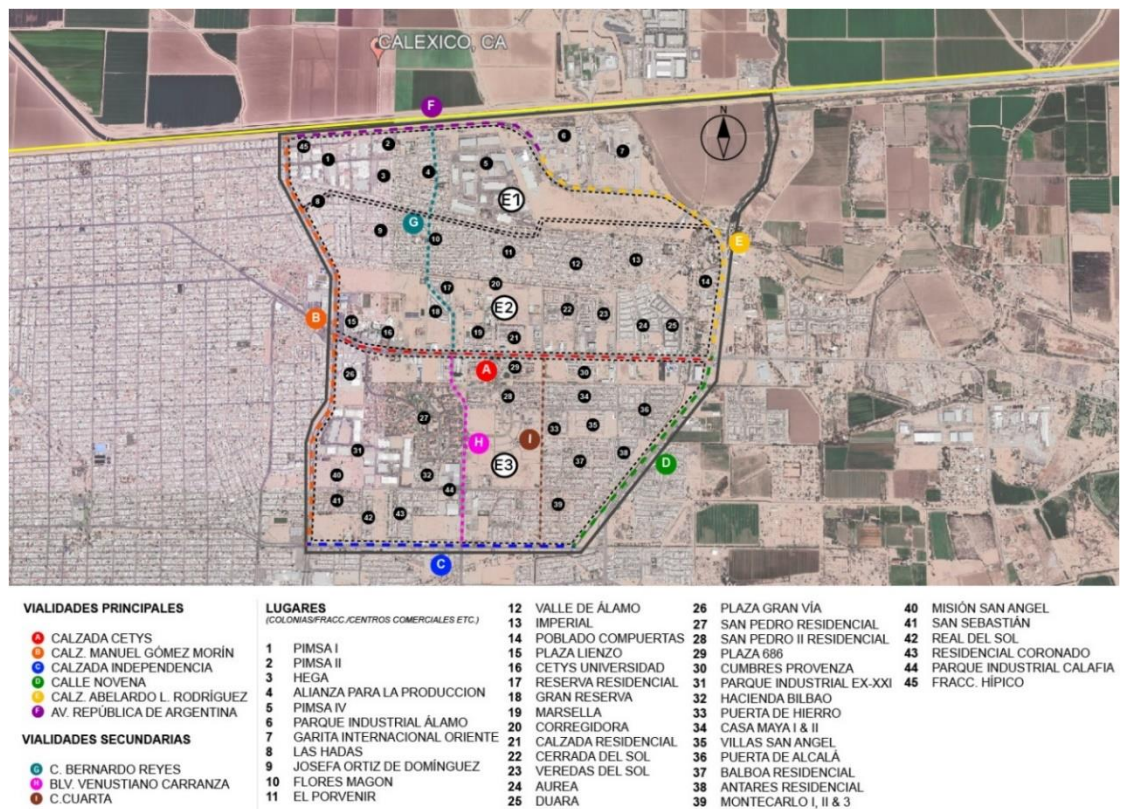


Figura 4. Delimitación de caso de estudio, Imagen recuperada de Google Earth. Se marcan las vialidades, comercios y áreas residenciales de más relevancia para la investigación.

El área comprendida de las zonas E1 y E2 (Figura 4) al Norte dentro del caso de estudio, destacan los fraccionamientos privados y comercios sobre las vialidades principales y por colonias populares y parques industriales al norte más cercanos a la línea fronteriza (Figura 5 y Figura 6).



Figura 5. Acceso parque industrial PIMSA IV. Imagen recuperada de Google maps, 2020.



Figura 6. Garita Nuevo Mexicali, foto recuperada de Google Maps, 2019.

Al sur, donde se encuentra la zona E3, está conformada en su mayoría por fraccionamientos cerrados y comercios cercanos a vialidades principales, destaca la gran cantidad de fraccionamientos privados con una proximidad casi inmediata entre ellos, destinados a la clase social alta y media-alta, donde en algunos casos los espacios (terrenos baldíos, banquetas, vialidades) exteriores a los muros que confinan las viviendas muestran un gran contraste al interior.

Dentro de esta zona se encuentran también, cercanos a las vialidades principales, distribuidoras automotrices y comercios, como lo es más recientemente el centro comercial y edificio vertical de uso mixto punta este, y escuelas privadas de educación básica y media-superior.



Figura 7. CETYS universidad campus Mexicali. Imagen recuperada de <https://www.cetys.mx/noticias/>, 2018.



Figura 8. Entrada Residencial San Pedro II sobre vialidad Calzada Cetys Imagen recuperada de Google maps, 2019.



Figura 9. Punta Este Corporativo, edificio y centro comercial, imagen recuperada de <http://puntaeste.life/>

Justificación

La importancia de esta investigación reside en que el fenómeno a estudiar tiene consecuencias de gran magnitud e importancia para el sector y para la ciudad, debido a que existe una necesidad de análisis y entendimiento de las consecuencias de la segregación urbana, para que en un futuro pueda tomarse la metodología de esta investigación como referencia para otros casos de estudio y que impulse estrategias y estudios multidisciplinarios, ya que la segregación más persistente, no es sólo un problema restringido a la vivienda, sino un obstáculo a superarse en los campos de la interacción social y de la integración hacia el reconocimiento efectivo de derechos de una ciudad para todos (Álvarez, 2011).

Según el Programa De Desarrollo Urbano De Centro De Población De Mexicali 2025 por el Instituto Municipal de Investigación y Planeación urbana de Mexicali acerca de la zona este:

"Esta zona se constituye de un nuevo polo habitacional y de servicios ligados al comercio y al transporte binacional, vinculados con la actividad de la garita Oriente y el Aeropuerto Internacional. El costo del suelo y las ventajas de localización de esta zona permiten promover su desarrollo a través de la coparticipación Gobierno-iniciativa privada, de tal forma que los rezagos actuales de las áreas de vivienda existente puedan solventarse paralelamente a la incorporación de nuevos desarrollos con altos niveles de urbanización.

La promoción del comercio, los servicios y la actividad industrial es de fundamental importancia, por lo que deberá contarse con objetivos de gran visión y de escala binacional, así como liderazgos reconocidos en organismos del sector privado e instituciones de educación superior, para obtener los consensos que se requieren (UABC, CDEM, CINC, COTUCO, CANACO y Comisión de Desarrollo Industrial)" (IMIP, 2007)

Además, añaden como parte de los objetivos del programa de desarrollo urbano, una amplia participación de la comunidad, de las dependencias de gobierno, de las instituciones educativas públicas y privadas, de las organizaciones del sector privado, y de los grupos sociales que integran la comunidad, respecto a la formulación, propuestas, ejecución, evaluación, y actualización del programa de desarrollo urbano.

Se tiene que considerar que este problema no ha sido abordado en investigaciones recientes como estudio específico del caso de estudio ni en la localidad, por lo que es importante analizar e investigar si en el sector E de la ciudad de Mexicali es evidencia de segregación urbana y como está afectando este fenómeno, y otros que pudieran existir, al entorno físico y social dentro del caso de estudio, para conocer los efectos que podría tener

el fenómeno a largo plazo, considerando importante aportar a la ciudad y al bien de la comunidad para crear una ciudad segura, eficiente y vital.

Objetivos

Objetivo General

- Analizar las causas y consecuencias principales de la segregación urbana en el sector E de la ciudad de Mexicali en el periodo 2000-2020.

Objetivos Específicos

- Comprender el fenómeno de segregación urbana dentro del caso de estudio.
- Identificar las causas de la segregación urbana en el desarrollo urbano del caso de estudio.
- Analizar la distribución residencial de la población en el caso de estudio.
- Obtener testimonios acerca del entorno urbano de los habitantes dentro del caso de estudio.
- Describir las acciones públicas dentro del caso de estudio.
- Describir la manifestación espacial de la segregación urbana en el caso de estudio.

Preguntas de investigación

Pregunta Principal

- ¿Cuáles son las principales causas y consecuencias de la segregación urbana en el sector E de la ciudad de Mexicali?

Preguntas Secundarias

- ¿Qué es la segregación urbana?
- ¿Cómo fue el desarrollo urbano y cómo causó segregación urbana dentro del caso de estudio?
- ¿Cómo se distribuyen espacialmente los habitantes dentro del caso de estudio?
- ¿Cómo es la perspectiva de su entorno urbano de los habitantes dentro del caso de estudio?
- ¿Cuáles fueron las acciones del sector público dentro del caso de estudio?
- ¿Cómo se manifiesta la segregación urbana en el espacio urbano del caso de estudio?

Hipótesis

A causa de la inversión pública y privada que se ha destinado al crecimiento del sector E de Mexicali Baja California que se ha llevado a cabo en los últimos 20 años, ha tenido como consecuencia una segregación urbana hacia las colonias populares, que se ve reflejada en la configuración urbana y en los diferentes grados de acceso y calidad de infraestructura y equipamiento.

Marco Referencial

Marco Teórico-Conceptual

Se presentan a continuación los conceptos teóricos en subcapítulos, donde se aborda la teoría referencial desde lo general a lo particular, en temas que van desde la Teoría del Desarrollo Geográfico Desigual al concepto de segregación urbana, e intentando ligarlos para conformar un marco sólido que cumpla su función de base para interpretar los hallazgos de la investigación.

Teoría Del Desarrollo Geográfico Desigual

Neil Smith quien es el que introduce por primera vez la teoría del Desarrollo Geográfico Desigual (DGD) en los estudios geográficos, en su libro *Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space* del año 1984, explica acerca de la noción de desarrollo desigual del capitalismo y a partir de ello, propone retomar la noción de desarrollo desigual como una perspectiva de análisis de los ciclos de crisis y recuperación capitalista a escala temporal, para aplicarla a un análisis bajo la escala geográfica: "El capitalismo no sólo genera ciclos temporales de expansión y crisis, sino también ciclos espaciales de desarrollo en un polo y subdesarrollo en otro" (Smith, 2006, p. 9 como se citó en Goicoechea, 2019). Todo esto quiere decir, el desarrollo tiene etapas diversas, algunas de avances y otras de estancamiento, como puede ser que a la vez, algunos lugares se estén desarrollando cuando otros no.

Smith explica la dinámica del desarrollo geográfico desigual, desde la perspectiva territorial, las particularidades que asumen las inversiones de capital en el entorno construido, que requieren un largo período de retorno, que lleva a una nueva tensión entre los tiempos que consumen los procesos de valorización (por el recupero de la ganancia) y desvalorización de las inversiones. A partir de esto, es posible pensar en el rol de los Estados (que son quienes principalmente invierten en la infraestructura urbana) como promotores y al mismo tiempo limitantes de la acumulación capitalista (Smith, 1996 como

se citó en (Goicoechea, 2019) lo que quiere decir, que la toma de decisiones es un factor determinante en dónde se invierte, que puede ser localizado en el territorio como obra pública.

Según la autora María Eugenia Goicoechea, basada en señalamientos del autor Harvey, el Estado asume el rol de facilitador al promover un clima de negocios a partir de la inversión pública y es así como consolida poderes territoriales. Harvey presenta el término de "regionalidades" como arreglos geográficos bajo redes de cooperación técnica o social producidas a partir de sucesivas inversiones sobre el ambiente construido que terminan por definir áreas para la circulación del capital, la producción de éstas, queda articulada a las dinámicas de valorización y desvalorización porque implican intervenciones sobre el territorio y alteran el paisaje urbano, pero están siempre en producción y en curso de modificación, dado que las alianzas de clase pueden cambiar o disolverse, el capital o la fuerza de trabajo puede migrar y los arreglos de infraestructura pueden tornarse obsoletos (Goicoechea, 2019).

Según Smith (1996), señala que la escala urbana las dinámicas de diferenciación del espacio urbano quedan expresadas en los niveles que asume la renta del suelo, que representan una medida cuantitativa de las fuerzas sociales básicas que promueven la diferenciación. Es así como describe los procesos de subdesarrollo y desarrollo de las áreas urbanas a partir de la lógica de la diferencia potencial de renta, que denomina "Rent-GAP".

La lógica del desarrollo desigual consiste en que el desarrollo de una zona crea barreras para un desarrollo aún mayor, lo que conduce a un subdesarrollo (Smith, 1996/2002).

En las ciudades latinoamericanas se observa una mayor tendencia de valorización vs. desvalorización y de reinversión impulsadas por los agentes inmobiliarios, afirma que la reconfiguración se está llevando a cabo por la influencia cada vez mayor de los agentes inmobiliarios en la producción del suelo, pero que también es posible identificar los elementos característicos (exclusivos) de las ciudades latinoamericanas, como el rol del Estado en su articulación con el capital privado y la debilidad de las fuerzas productivas locales (Padilla Cobos, 2013 como se citó en (Goicoechea, 2019)).

Desde la perspectiva de morfología urbana, el urbanismo postmoderno retoma el discurso técnico-político y supone el regreso a la ciudad construida a base de

inversiones, desarrollos inmobiliarios y de los sectores medios y altos; Como consecuencia de una economía dependiente y un Estado facilitador, la articulación entre los capitales financieros y las inversiones inmobiliarias consolidan al mercado inmobiliario como el principal agente estructurador del suelo urbano, las viviendas en la ciudad pierden progresivamente su función social y pasan a constituirse en inversiones objeto de especulación inmobiliaria. Sin embargo, estas dinámicas chocan con formas no capitalistas de producción del suelo urbano y de la vivienda, dando lugar a un paisaje urbano fragmentado y heterogéneo (Goicoechea, 2019).

En su trabajo "Fragmentación Y Segregación Urbana, Aportes teóricos para el análisis de casos en la ciudad de Córdoba", la autora Estela Valdés habla de cómo aún son las reglas del mercado las que continúan marcando los cambios en la morfología y el paisaje de las ciudades argentinas, y como los emprendedores privados, los promotores, la clase media y los inversionistas extranjeros se vuelven gestores de la planificación, que tienen como consecuencia una pérdida de fuerza de los gobiernos locales en la toma de decisiones en las normativas urbanas (Vidal Koppman, 200).

Se puede deducir que, a partir de las ideas principales los autores expuestos, que, a través de los años, y en la actualidad, las morfologías de las ciudades latinoamericanas han sido construidas y basadas en la inversión y el mercado inmobiliario, hecho que también se tendrá que analizar si esto mismo ocurre en el caso de estudio, puesto que en los últimos 20 años, ha habido un alza de proyectos inmobiliarios privados dentro del mismo que ha llevado consigo algunos cambios en la imagen urbana y en el valor de suelo.

La teoría del desarrollo desigual conduce a reflexionar sobre las diferencias territoriales provocadas por la asociación del estado con agentes privados, que conlleva a que algunos lugares se reduzcan las inversiones, mientras que otros resulten privilegiados. Esta situación puede observarse a nivel urbano, donde las colonias presentan rasgos en el paisaje urbano dispares, aspectos notorios como pavimentos, áreas verdes, accesibilidad y otros aspectos que denotan la desigualdad de los capitales.

De esta manera, el capitalismo conduce a la generación de polos, incluso, dentro de un mismo territorio urbano con dinámicas distintas, que favorecen a ciertos lugares, mientras que otros se observan como paisajes con deterioro.

Modelo Urbanístico Fronterizo

En el estudio titulado "El modelo actual de ciudad fronteriza mexicana: urbanismos yuxtapuestos y herméticos" (Méndez Sáinz et al., 2005) se hace referencia al modelo urbanístico fronterizo tiende a configurarse y diferenciarse como un híbrido cultural complejo a partir de los dos modelos nacionales y donde el proyecto de ciudad en

construcción privilegia del lado mexicano el urbanismo defensivo, que abordamos en el entorno construido como recurso de identidad. En este trabajo, los autores consideran que el modelo de ciudad fronteriza se evidencia la tendencia urbana a la reproducción de barreras físicas y sociales que marcan las diferencias entre las distintas partes de una ciudad, sus usos del suelo, arquitectura y grupos sociales que las habitan (Capel, 2002 como se citó en Méndez Sáinz et al., 2005). Para los autores de este trabajo, los fraccionamientos cerrados consolidan las "espacializaciones" del uso del suelo (representación espacial), densifican los sectores urbanos donde se ubican, y, sobre todo, revalorizan los precios del suelo en las localizaciones elegidas, y presenta un urbanismo fragmentario, disperso, donde algunos elementos como el vehículo y las grandes vías rápidas estructuran el territorio (Méndez Sáinz et al., 2005).

"El carácter territorial se adquiere al construir nuevos espacios de segregación con reglas diversas al conjunto urbano y con atributos que aumentan el valor, no solo de uso, también de cambio de un inmueble habitacional...se establecen nuevos vínculos con el resto del conjunto urbano, se fortalecen los lugares deseables y se crea una estructura desarticulada con los espacios menos afortunados." (Méndez Sáinz et al., 2005).

En la configuración urbana del sector a estudiar, los desarrollos inmobiliarios residenciales y de comercio se emplazan como islas en el sector, dejando interrupciones que se manifiestan como grandes baldíos, que interrumpen la circulación y comunicación entre los espacios dentro y fuera de ellos. Los autores exponen como reto del modelo actual de la ciudad fronteriza tratar de aprovechar las ventajas de la costosa extensión de la red de infraestructuras y servicios urbanos que acompaña al auge del nuevo urbanismo (centros comerciales, maquiladoras, comunidades cerradas) y redistribuir sus beneficios en la colectividad, es decir, que no se concentre y se focalice la inversión en el caso de estudio, sobre el corredor comercial, sino que los desarrollos detonen el sector en su totalidad, proyectos donde se beneficien los habitantes y no sólo se busque ganancia, pues hay que considerar que la desarticulada y extensiva estructura urbana a consolidar es el mero reflejo territorial del tablero inmobiliario (Méndez Sáinz et al., 2005).

Según Méndez, se deben elevar las condiciones de los proyectos urbanos, debido a que las propuestas han tenido como punto de partida una realidad urbana como puro reflejo del mercado inmobiliario local, es por eso que los agentes públicos juegan un papel secundario a los intereses privados en la construcción de la ciudad, sin embargo no se debe renunciar a una intervención pública como alternativa para remediar los problemas y deficientes condiciones de vida del habitante fronterizo en las ciudades nortañas de México,

pues lo considera el reto principal para equilibrar, zonalmente y poco a poco, los componentes técnico-infraestructurales a más áreas con colonias e invasiones de última generación, teniendo en cuenta el desequilibrio entre las demandas sociales y los presupuestos públicos para satisfacerlos, dejando como otro reto no olvidar el objetivo reequilibrador del gasto público en la sociedad y su territorio. Necesita la ciudad, dotarse de sus equipamientos y servicios públicos, las murallas físicas y los límites territoriales son metáforas de las murallas sociales que se imponen al reto de la conformación de las ciudades fronterizas (Méndez Sáinz et al., 2005); a partir de esta perspectiva, es necesario pensar los proyectos urbanos más allá de un mercado, sino en un concepto de una ciudad para todos y pensando en la ciudad como conjunto.

Segregación

"En términos sociológicos, segregación significa la ausencia de interacción entre grupos sociales. En un sentido geográfico, significa desigualdad en la distribución de los grupos sociales en el espacio físico. La presencia de un tipo de segregación no asegura la existencia de otro" (Rodríguez Vignoli, 2001).

Varios autores han insistido sobre el hecho que sólo se puede hablar de segregación cuando ésta es sentida y vivida por los grupos que la sufren o que la fomentan.

Algunos autores sostienen que los grupos sociales recurren a la segregación para afirmar identidades sociales, y otros otorgan gran importancia a la estigmatización de los barrios y áreas donde se concentran los grupos pobres o discriminados (Valdés, 2007), estas observaciones aluden a la importancia de investigar la perspectiva de los distintos grupos sociales dentro de los casos de estudio. La explicación más popular en América Latina para la segregación de sus ciudades es atribuirla a las desigualdades sociales, pues el espacio urbano reflejaría, como un espejo, las desigualdades sociales (Sabatini, 2003).

Segregación Urbana

Al incluir el adjetivo "urbana" a este fenómeno, la segregación en este caso se convierte en una separación de carácter espacial.

En su publicación titulado "La segregación urbana: Una breve revisión teórica para urbanistas", Méndez habla de cómo en las sociedades modernas, la ubicación geográfica del residente se equipara con su ubicación en el universo social, de lo cual deduce que hay una tendencia marcada hacia la segregación urbana y la constitución de vecindarios social y culturalmente homogéneos, que conllevan a una clara geografía social que divide la

ciudad en localizaciones de estatus variable; esta jerarquización permite tratar el tema de la segregación dentro del contexto de la desigualdad (Méndez, 2008). En este trabajo también se considera como uno de los costos de la segregación las desigualdades de acceso, especialmente en contextos como el latinoamericano, donde la infraestructura vial y de transporte tiende a ser modesta o insuficiente (e.g., Pearce-Oroz, 2005).

Es un caso muy particular, el del caso de estudio, pues hay un claro contraste, no sólo urbano, sino que manifiesta una clara aglomeración de espacios socialmente homogéneos, si bien en esta investigación no se profundizará ese aspecto, se considera que esas aglomeraciones se propician por los desarrollos inmobiliarios y por la configuración urbana específica del caso de estudio.

En su trabajo "Segregación socioespacial urbana. Debates contemporáneos e implicaciones para las ciudades mexicanas" de Enrique Pérez Campuzano, expone a los autores Madanipour et al. (2003) describe la vida de las ciudades que impone divisiones, mismas que se traducen en diferencias espaciales. En otros términos, la segregación es ante todo una cuestión de acceso y de poder en distintas esferas de la vida social, política, cultural y económica. En términos espaciales se refleja en la organización social de acuerdo con los poderes y la capacidad de incidir en distintas esferas de decisiones. Así, entre más sean las opciones y el poder con que se cuente (económico o político), mayor capacidad de organización del espacio se tendrá: "entre más restringidas sean nuestras opciones sociales, más restringidas serán nuestras opciones espaciales y más excluidos nos sentiremos o seremos" (Madanipour et al., 2003: 162 (Pérez-Campuzano, 2011)). La segregación, en este tenor, refleja las diferencias socioeconómicas y políticas de los grupos en la ciudad. (Pérez-Campuzano, 2011)

La noción de segregación urbana, en un primer sentido se define como la distribución residencial desigual de la población dentro del espacio que remite a un todo sobre la división social del espacio, en un segundo sentido se concibe como el acceso desigual a los servicios y equipamientos urbanos, por lo cual también se refiere a la movilidad de los individuos y en un tercer sentido, la segregación sería la espacialización (representación en el espacio) de la distanciaci3n social entre los grupos, en particular en t3rminos de ajustes y conflictos sociales (Capron & Gonz3lez, 2006). De estas tres caracter3sticas de la segregaci3n urbana, ser3 necesario poner especial atenci3n en los accesos desiguales a los servicios y equipamientos urbanos de los casos de estudios, que ser3 el principal enfoque de la investigaci3n y no dejar de lado el an3lisis de movilidad como un factor

determinante del fenómeno. Como lo sostiene González, la concentración diferencial de la población se expresa en una combinación de unos cuantos espacios bien dotados de infraestructura y servicios básicos y de lujo que les permiten a sus habitantes estar conectados a las redes y flujos de producción global, frente a una gran mayoría de espacios desarticulados, sin infraestructura ni servicios básicos o con fuertes procesos de hiperdegradación social y económica (González, 2012: 24).

Las crecientes diferencias sociales se imprimen en la forma de ocupación del territorio; es la causa de que las ciudades actuales se encuentren "...divididas, fragmentadas o segmentadas, y que da origen a intensos procesos de segregación urbana..." (Ziccardi, 2008: 12). La segregación urbana entonces, puede ser considerada como un problema que trasciende hacia lo económico y cultural, lo cual lo hace un concepto complejo, que puede considerarse como un problema por el hecho de que conlleva a oportunidades desiguales dependiendo de la posición de un habitante en cuanto a su clasificación socioeconómica, oportunidades que son físicas y sociales, relacionándolo al acceso de equipamiento, servicios e infraestructuras urbanas y a la interacción con otros grupos sociales.

Este fenómeno entonces, no solo se manifiesta y se analiza de manera espacial, sino que también debe analizarse en relación a desigualdades urbanas e interacciones sociales fragmentadas o inexistentes entre grupos diferentes, residentes en una misma ciudad. La segregación urbana es considerada entonces, como un problema social y espacial que tiene como base la prescindencia del Estado en las políticas públicas en su relación con el espacio urbano (Álvarez, 2011).

Según el autor Jorge Iván González, la segregación se expresa, en una de las varias instancias, como inequidad en la distribución de bienes y servicios urbanos y afirma que la concepción de la segregación incluye entonces en mayor medida el componente socio-económico, las temáticas de equidad/inequidad e inclusión/exclusión y los efectos de las políticas públicas. La dimensión espacial aparece como una resultante de lo anterior y no el punto de partida. (González, 2007)

La estratificación social origina también estratificación espacial que se traduce en áreas urbanas segregadas y ocupadas por grupos sociales semejantes viviendo en entornos morfológicos también semejantes (Estébanez, 1992:574 como se citó en (Valdés, 2007)), es decir que los enclaves o agrupaciones de personas pertenecientes a una misma

clase social tienen también en común entornos urbanos parecidos. Valdés resalta que una de las consecuencias negativas de este fenómeno, particularmente cuando los segregados son grupos de bajo nivel socioeconómico, es que los pobres segregados tienen menos oportunidades de acceder a "activos" de capital social (individual, colectivo y cívico).

También se define la segregación espacial urbana como una dimensión específica de un proceso general de diferenciación social (Barbosa, 2001 como se citó en (Saraví, 2008)), la división social del espacio urbano es una representación espacial que, si bien no agota, es reflejo de la estructura social. Es decir, no se trata de una diferenciación casual, histórica, o natural, sino que ella "deja leer los cortes y clivajes que atraviesan y dan forma a la estructura social". (Saraví, 2008)

En su trabajo, el autor Gabriel Horacio Álvarez alude a la segregación urbana, tal como coinciden en denominarla Manuel Castells y Henri Lefebvre, que reconoce como sujeto de su padecimiento al pobre urbano, obedece a la falta de simultaneidad, co-presencia y accesibilidad de todos, en relación a determinados elementos materiales y simbólicos que son claves del inventario urbano para la construcción de lazos sociales (Álvarez, 2011). Se concibe e inscribe este problema en el terreno de las discusiones que actualmente se plantean en torno a las desigualdades sociales y urbanas y al conflicto por la apropiación desigual de los recursos urbanos en una sociedad capitalista bajo el espíritu y condición actuales (Queiroz Ribeiro, 2007 como se citó en (Álvarez, 2011)). El concepto que el autor considera más destacado y con mayor oportunidad de ser comparado con el de segregación urbana ha sido el de marginalidad espacial, en el contexto de las discusiones sobre la marginalidad latinoamericana, concepto que bajo la concepción de Silvia Sigal (1981 como se citó en (Álvarez, 2011)). De tal modo, en la perspectiva de la marginalidad latinoamericana, marginalidad espacial, puede inferirse que la segregación urbana es un problema social y espacial que tiene como base la prescindencia del Estado en las políticas públicas en su relación con el espacio urbano, la ausencia de reconocimiento efectivo de derechos, entre ellos el derecho a la ciudad (Álvarez, 2011).

Fragmentación Urbana

El propósito de exponer acerca de la definición de fragmentación urbana, es de tener bien definida la teoría y la definición, debido a que, a pesar de que no es un concepto de alto enfoque para la investigación, si es un concepto que aparece a lo largo del texto y se considera también como referencia para algunas conclusiones.

Es casi un hecho que la morfología de la ciudad de Mexicali, o más específicamente en los casos de estudios, su desarrollo y evolución ha sido influenciado por el sector inmobiliario, su inversión y promoción de la zona se ha reflejado en el desarrollo de proyectos de índole privada.

Muchos de los estados de los países latinoamericanos reorientaron sus líneas de acción social y económica desarrollando políticas sociales y urbanas favorables a la liberalización de los mercados de suelo urbano en beneficio de los desarrolladores inmobiliarios, la privatización de los servicios públicos (agua corriente y cloacas, electricidad, gas natural) y el incremento de la inversión pública y privada en los espacios residenciales del tipo amurallados y la desinversión pública en los barrios socialmente más relegados, entre otros (Álvarez, 2011). Si partimos de este listado podemos relacionarlo directamente a los casos de estudio, donde observamos un incremento en el valor catastral de suelo en ambas zonas del sector E y la clara concentración de inversión a proyectos privados que se reflejan en los desarrollos residenciales, comerciales e industriales.

En su trabajo titulado "El derecho a la ciudad. Una mirada desde América Latina", los autores Schiavo, Gelfuso y Vera, afirman que los gobiernos encuentran en la actividad inmobiliaria legitimidad en términos de ideologías orientadas a la modernización urbana, la formación de ciudades globales o la inserción en la globalización (Pradilla Cobos, 2013), lo cual explica por qué los gobiernos locales se ajustan a visiones de corto plazo basadas en competitividad, marketing territorial y las desregulaciones para atraer inversiones.

Como ya mencionamos, una característica de diferenciación en México, es la diferenciación de la población según su condición socioeconómica. Es en este sentido que "la división social del espacio tiene como componente fundamental la característica de ser la expresión espacial de la estructura de clases o de la estratificación social" (Duhau, 2003a, p. 179 como se citó en Saraví, 2008). "Es decir, si bien existen muchos posibles criterios de diferenciación social que a su vez podrían verse expresados en la estructura espacial, en una sociedad donde cobra una preeminencia absoluta la condición socio-económica para posicionar a los sujetos en la estructura social, esta preeminencia se ve reflejada en el espacio urbano" (Saraví, 2008)

Si bien ya se mencionó el impacto de las barreras físicas de los fraccionamientos privados, existen barreras invisibles o "simbólicas", un ejemplo de esto sería el acceso restringido o el cobro por acceso a espacios, podría explicarse también como una

coexistencia de dos mundos aislados, que, aunque se encuentren próximos, no significa que haya interacción entre ellos. Según Barry (2002), niveles de alta desigualdad como los que caracterizan a América Latina pueden conducir a la fragmentación de la sociedad como consecuencia del aislamiento de los sectores privilegiados y la exclusión de los más desfavorecidos.

En la fragmentación urbana, "la ciudad se presenta como un mosaico de diferentes usos del suelo con formas y contenido diversos: áreas industriales, residenciales, comerciales, etc., es decir, un espacio fragmentado. La fragmentación es inherente al proceso histórico de conformación de la ciudad. La ciudad antigua, medieval, moderna, e incluso, las coloniales muestran fragmentos claramente delimitados. Es decir que la fragmentación es un atributo de la ciudad y desde su origen la ha caracterizado el heterogéneo uso del suelo conforme a la división social y técnica del trabajo." (Valdés, 2007)

La fragmentación del paisaje hace referencia al proceso por el cual los usos del suelo se segregan espacialmente, variando las relaciones de continuidad dentro de cada uso y entre los diferentes usos existentes. (Wei y Zhang, 2012).

Retomando el trabajo de los autores Alvarado Rosas et al., hablan de como la jerarquía de los espacios se establece a través de la relación que guardan los diferentes agentes que actúan en la ciudad, como, por ejemplo, los inversionistas, desarrolladores, poseionarios, y otros grupos sociales que "intervienen" en la expansión, funcionamiento y transformación de la morfología tradicional, de manera que esta acaba respondiendo a una lógica externa más que a una interna. (Alvarado Rosas et al., 2016)

La fragmentación urbana permite conocer e identificar las características y patrones de crecimiento urbano y los impactos que tienen sobre el territorio. Su estudio permite caracterizar las transformaciones más evidentes de las áreas urbanas y su evolución en el tiempo (Salinas, 2009 ; Sapena & Ruiz, 2015)

El abordaje de la cuestión de la fragmentación urbana reconoce fundamentalmente dos líneas de análisis, aunque con diferentes matices en cada una de ellas: a) por un lado, aquella que se halla ligada a procesos de desigualdad social y barreras materiales y/o inmateriales; b) por el otro, la que se relaciona con las discontinuidades en el proceso de expansión urbana respecto de la trama producto de los procesos de metropolización. (Valdés, 2007)

Retomando la investigación de Estela Valdés Para Harvey (1997), las ciudades en la actualidad han dejado de planificarse en su conjunto para sólo abocarse a diseñar partes de ellas como resultado de la especulación inmobiliaria y sin ningún tipo de previsión (Valdés, 2007). Podemos relacionar este fragmento con el crecimiento y alza de valor de suelo en el sector de la ciudad a estudiar, donde el auge del desarrollo de proyectos comerciales y residenciales se dio aprovechando la especulación y el concepto de exclusividad en la comúnmente "zona dorada" del sector E. En el sector E de la ciudad de Mexicali, también conocido como "zona dorada", se considera una de las zonas más exclusivas de la ciudad, donde además de que es donde se encuentran los fraccionamientos residenciales de mayor estrato social, también se emplazan negocios, restaurantes, bares y tiendas exclusivas y con mercado dirigido a la clase media-alta, donde en algunos casos destacan estéticamente con el uso de diseños y acabados de lujo y/o modernos.

Valdés explica en su investigación que el proceso de fragmentación reconoce un proceso de intervención en el conjunto urbano que se relaciona con la incorporación de artefactos residenciales recientes (urbanizaciones cerradas) o consolidados (villas de emergencia). o a manera de "islas" en el espacio urbano y como resultado de la expansión urbana. El elemento común es la baja interacción entre los fragmentos. En este sentido, se encuentra estrechamente ligada la presencia de fragmentos con la segregación residencial socioeconómica. Considera que cada fragmento se identifica en términos de su configuración territorial, que se localizan de manera continua en la trama urbana, pero con fronteras invisibles o de manera discontinua a manera de "islas" en el espacio urbano y como resultado de la expansión urbana con un elemento común, la baja interacción entre los fragmentos. En este sentido, la autora encuentra estrechamente ligada la presencia de fragmentos con la segregación residencial socioeconómica (Valdés, 2007).

Si bien las colonias populares dentro de la zona E2 del sector E de la ciudad de Mexicali no son territorios de pobreza extrema, tienen deficiencias en sus equipamientos urbanos, como los ya antes mencionados (pavimentación, banquetas, espacios públicos, áreas verdes etc.) que se encuentran en disparidad con la calidad de los mismos en la zona de estudio contraria (zona E3), zona de la que está separada por una vialidad principal, como lo es calzada Cetys, en donde se emplazan los residenciales y comercios previamente mencionados.

Borsdorf, Bähr & Janoschka (2002, como se citó en Jirôn & Mansilla, 2014) hablan de como a ciudad ya no se construye a partir de zonas diferenciadas de los grupos sociales, sino que ve su espacio fragmentado y segregado en pequeños barrios homogéneos. (p.9) Si bien se piensa que existe una segregación de los habitantes de las colonias populares por parte de los que viven en fraccionamientos privados, los que viven dentro de los residenciales cerrados también se encuentran segregados a los habitantes de las colonias populares, pero en este caso sería por la elección de vivir entre barreras físicas y herramientas que le brinden seguridad al exterior.

En América Latina, la expresión de fragmentación urbana ha tendido a reemplazar la de segregación urbana, aunque se adopte como término la "nueva" segregación urbana (Caldeira 2000 como se citó en (Capron & González, 2006)). Gran parte de la noción de fragmentación se apoya en el hecho de que la ciudad ya no constituye una unidad, que se está dividiendo en fragmentos sin vínculos entre ellos (Capron & González, 2006), es por eso entonces, que si bien la investigación se enfocará en el fenómeno de segregación, se considera importante mencionar la fragmentación urbana como una posible consecuencia de la segregación y la manifestación física de la misma, tomando como claro ejemplo la fragmentación causada por los fraccionamientos cerrados, y es importante tomar en consideración que la cercanía no significa que dos espacios estén en comunicación o que exista interacción entre los grupos sociales dentro de éstos.

Rodríguez y Winchester (2004, como se citó en Jirôn & Mansilla, 2014) definen a la segunda línea de los estudios de fragmentación orientada a la comprensión de la desigualdad social y las barreras materiales e inmateriales entre sectores sociales, se interpreta la fragmentación espacial como resultado de un mercado desregulado en la asignación de recursos, en la localización de las inversiones y en la infraestructura urbana, lo que deriva en un desarrollo desigual. No cabe duda que el desarrollo y construcción de las edificaciones comerciales y residenciales de inversión privada han sido gracias a la inversión misma de parte del sector para llevarlas a cabo, sin embargo, el gobierno es el que ha facilitado el proceso y ha brindado equipamiento urbano y permisos, y es responsabilidad del gobierno proponer estrategias para llevar un desarrollo equitativo, en este caso, dentro de un mismo sector.

Las estructuras urbano-espacial de Mexicali son altamente sensibles a los cambios económicos que tanto a nivel regional como internacional afectan el espacio fronterizo, en especial como consecuencia de la instalación de una industria maquiladora a los

alrededores de las zonas centrales, actuando como focos de atracción de otras actividades y población (M. Mungaray, 1996). La aparición de edificaciones de índole residencial como el nuevo concepto de edificios de uso mixto con condominios residenciales de lujo y de alto costo, se cree que han sido en consecuencia al posible mercado dirigido a trabajadores locales y extranjeros de las grandes maquiladoras de la ciudad, pues son personas con poder adquisitivo para vivir en éstos, evidenciando el impacto que tiene la industria maquiladora tanto en el desarrollo urbano como en los habitantes dentro de la ciudad.

La fragmentación urbana manifiesta el paso de una ciudad compacta a una ciudad fragmentada que se deriva de patrones físico-morfológicos, sociales y políticos en donde se destacan como principales agentes el estado e intereses capitalistas, que modifican las estrategias residenciales desde su localización urbana como en las nuevas formas de habitar, generando así la fragmentación urbana (Alvarado Rosas et al., 2016)

Casos análogos

A continuación, se presentan algunos casos análogos que tienen un desarrollo similar en cuanto a aspectos teóricos y/o metodológicos que se analizan para la comparativa desde lo urbano como parte de este trabajo de investigación. Los casos de estudio se catalogaron respecto a la localización geográfica de los casos de estudio.

Buenos Aires, Argentina

La investigación de María Cristina Cravino (Cravino, 2017) "Transformaciones Urbanas Y Representaciones Sociales De La Ciudad En El Área Metropolitana De Buenos Aires De Las Últimas Décadas" se realizó por medio de entrevistas e investigación de campo (fotografías) entre habitantes de diferentes tipologías habitacionales del AMBA (Área Metropolitana De Buenos Aires), donde se recopilaron (mediante testimonios) experiencias urbanas, información acerca del pasado de la ciudad, donde se da prioridad al "barrio ideal", seguro y socializado, donde actualmente en la ciudad se percibe caos, inseguridad y la necesidad de encontrar lugares donde habitar de acuerdo con los estilos de vida y capacidad económica. Según la autora, el hábitat urbano reproduce las desigualdades y las reafirma por medio de argumentos de la experiencia urbana y los lugares evitados.

Según las conclusiones del texto, los entrevistados perciben al estado ausente en la planificación urbana o proveedor de vivienda para aquellos que no acceden al mercado, y los que habitan barrios cerrados, proponen acciones caritativas frente a ellos o,

contradictoriamente, elementos que eviten la interacción con habitantes de menores recursos. Los que se mudaron a barrios cerrados (clase media y media alta) perciben sus barrios son islas seguras y la ciudad en su conjunto es un territorio peligroso y evitado en lo posible, y donde su experiencia urbana está apegada a la movilidad en automóvil porque lo que casi no tienen vivencias peatonales. Los sectores populares buscan tener una experiencia urbana segura, acotando los lugares donde circulan.

Esta investigación se toma como referencia para la recopilación de información desde la perspectiva de los habitantes dentro de los casos de estudio definidos, mediante aplicación entrevistas a los líderes vecinales que habitan dentro del área del caso de estudio para entender los efectos de la segregación en el ámbito social, y para enriquecer la investigación con la percepción de los usuarios hacia su entorno físico-urbano.

Oaxaca, México

Esta investigación realizada por Ruben Garnica-Monroy y Seraphim Alvanides (Garnica-Monroy & Alvanides, 2019) titulada "Spatial segregation and urban form in Mexican cities" (traducida en español como segregación espacial y forma urbana en ciudades mexicanas), habla de cómo muchas ciudades mexicanas sufren de desigualdades socioeconómicas y cómo éstas empeoran con la desigualdad espacial que resulta de la forma y estructura urbana.

De acuerdo a los autores hay pocos estudios que utilicen la accesibilidad espacial como medio para explicar las desigualdades urbanas. Se define la accesibilidad espacial como el acceso geográfico cuantificable desde ubicaciones residenciales hasta destinos de servicios y bienes públicos. El trabajo investiga el potencial de un índice de accesibilidad y se centra en los resultados de la combinación de dos índices de accesibilidad (oportunidades acumuladas y valor de integración de la sintaxis espacial) que examinan el grado en que la falta de un servicio público básico podría asociarse con la segregación espacial de un área para proporcionar evidencia para tomar decisiones de ubicación y planificación que benefician al mayor número de residentes.

Los autores mencionan como el uso de SIG ha permitido a académicos y legisladores observar la estructura urbana, (demografía, uso del suelo, movilidad y transporte, infraestructura y servicio) en sus contextos espaciales, para desarrollar una gama de indicadores y diseñar políticas ad hoc para la ciudad. Utilizando SIG y otras herramientas analíticas, así como las bases de datos oficiales, es decir, censos de población, ubicación

de servicios y cartografía urbana como nuestras fuentes, se analizaron, además del estudio de Oaxaca, 21 de las áreas metropolitanas más grandes de México para proporcionar evidencia.

En este trabajo de investigación, se tomarán las estrategias mencionadas (SIG, censos, ubicación de servicios, etc.) para efectos del tema de investigación y complementar al mismo con el concepto de desigualdades urbanas dentro de los casos de estudio.

Mexicali, Baja California, México

En el trabajo de Juventino Pérez Brambila titulado "Impactos Urbanos de los Fraccionamientos Abiertos y Cerrados al Oriente de Mexicali desde el Enfoque del Desarrollo Sustentable", el autor analiza los impactos de los fraccionamientos cerrados en la estructura urbana, iniciando por conocer los principios establecidos por las principales corrientes del desarrollo urbano enfocadas en lograr un desarrollo sustentable, y planteó un comparativo entre los dos tipos de fraccionamientos (abiertos y cerrados) con el propósito de determinar cómo afecta cada tipo de fraccionamiento al desarrollo sustentable de un área determinada. Debido a que algunas características de la población en cada una de las zonas del área de estudio son distintas (número de habitantes y estrato socioeconómico), utilizó un tipo de muestreo aleatorio estratificado de asignación proporcional (Casal-Mateu, 2003 como se citó en (Pérez Brambila, 2010) mencionando la ventaja de utilizar este muestreo es el poder analizar una muestra dividida en subgrupos los cuales pueden ser analizados proporcionalmente.

El autor utilizó como área de estudio la zona oriente de la ciudad, colindando al norte por la calzada Cety's o Bulevar al Aeropuerto, al sur con la calzada Independencia, al este con la calle Novena, y al oeste con la avenida Río Mocolito, esta área se subdividió en dos zonas: La zona que contiene en su mayoría fraccionamientos cerrados y la zona con fraccionamientos abiertos.

En sus conclusiones, el autor considera que el incremento de la inseguridad en Mexicali en los últimos años ha provocado que "...los fraccionamientos cerrados encuentran en actuales expresiones sociales como miedo y consumo un interesante binomio que permite el nacimiento y rápido crecimiento de este modelo de desarrollo habitacional" (López y Rodríguez, 2004: 1 como se citó en (Pérez Brambila, 2010).

Pérez hace mención a los impactos urbanos identificados en los fraccionamientos cerrados, los cuales cree pueden provocar problemas al desarrollo e integración de la zona donde se localizan por lo que considera necesario elaborar estudios que analicen los impactos sociales y espaciales. En las conclusiones del autor, demuestra que los fraccionamientos cerrados se convierten en barreras físicas dentro de la estructura urbana de la ciudad, restringiendo la movilidad vial y peatonal, limitando la integración espacial y la comunicación entre los diferentes sectores de la ciudad, con posibles consecuencias negativas en la integración social (Pérez Brambila, 2010).

Este trabajo de investigación, aunque su enfoque principal sea el de sustentabilidad, se retoma a lo largo de este documento debido a que es un trabajo que se realizó en una misma ciudad, e incluso abarca parte del sector a estudiar en esta investigación, por lo que los datos socio-estadísticos, conclusiones e incluso parte de su metodología, puede aportar de manera directa a este documento.

Marco metodológico

Metodología de investigación

La metodología a utilizar en este trabajo de investigación evaluó principalmente los factores de la segregación urbana: el primero trata de la distribución residencial desigual de la población dentro del espacio que remite a un todo sobre la división social en el espacio, el segundo sobre el acceso desigual a los servicios y equipamientos urbanos, y el tercero la representación en el espacio de la distanciaci3n social entre los grupos, en particular en t3rminos de ajustes y conflictos sociales (Capron & Gonz3lez, 2006).

Se trata de una metodolog3a de enfoque mixto ya que se recuperan datos documentales y generados, adem3s de entrevistas a sujetos informantes; se realiz3 una recopilaci3n de datos num3ricos y estad3sticos para analizar la situaci3n pasada y actual, y el desarrollo urbano a lo largo de los a3os del caso de estudio dentro del sector E; recopilaci3n de datos que provienen de las bases de datos gubernamentales o de organismos que se encarguen de los censos poblacionales y/o cualquier estudio socioecon3mico de la ciudad de Mexicali y del desarrollo y planeaci3n urbana de la ciudad, y que son complementados con entrevistas a expertos y personajes de inter3s, 3stos obtendr3n como resultado datos que se interpretar3n y expondr3n las causas y efectos de la segregaci3n urbana en el sector E de Mexicali, en su entorno urbano.

Además del levantamiento de datos y del análisis de relatos expresados por los entrevistados, se realizó un levantamiento fotográfico, a fin de analizar los elementos que conforman los espacios urbanos, como son las vialidades, aceras, circulaciones peatonales, usos de suelo y otras actividades urbanas del sector. Para observar los límites de los fragmentos urbanos observados en cartografía y los elementos mencionados por los informantes.

La investigación será considerada como documental/bibliográfica acerca de la estructura urbano-social de ambos casos de estudio, pero también se considerará una investigación de campo, de la que se obtendrá la información sin alterar las condiciones existentes por medio de observación directa.

Si bien se utilizará el enfoque cuantitativo para dar un contexto socio-demográfico y espacial de los casos de estudio, esta investigación busca, desde una perspectiva cualitativa e interpretativa, más allá de los indicadores estadísticos del fenómeno a estudiar, que haga sentido en términos del marco teórico conceptual para tener un entendimiento de la estructura social y espacial y las consecuencias del fenómeno dentro del caso de estudio.

Variables

Variable dependiente

- Segregación urbana

Variables independientes

- Estructura urbano-espacial
- Acción pública
- Inversión privada
- Distribución de la población
- Acceso a servicios y equipamientos

Se consideraron las variables acorde a los principales conceptos de investigación, porque para comprender los fenómenos de segregación urbana, más que exponer sus definiciones, se debe exponer cómo se ven reflejados en los elementos que se listan en variables independientes, y para eso es necesario analizar esos elementos con información documental, información censal y con investigaciones de campo, ya que se deben estudiar aspectos físicos/tangibles y aspectos no tangibles (sociales).

Investigación Documental

La investigación documental tendrá como propósito caracterizar y contextualizar la ciudad y el caso de estudio en el aspecto social, demográfico y espacial. Para esto, se buscarán documentos históricos, se utilizarán sistemas de información geográficas, consulta de información censal y de población y vivienda realizada por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), e información de dependencias gubernamentales y organizaciones pertinentes acerca de la estructura urbana (usos de suelo, valor catastral, infraestructura, equipamiento, etc.). Para analizar a los habitantes del caso de estudio, caracterizarlos y detectar contrastes y aglomeraciones entre ellos.

En el trabajo de Garnica-Monroy y Alvanides (detallado en apartado de casos análogos) los autores mencionan como el uso de SIG ha permitido a académicos y legisladores observar la estructura urbana, (demografía, uso del suelo, movilidad y transporte, infraestructura y servicio) en sus contextos espaciales (Garnica-Monroy & Alvanides, 2019) por lo cual esta investigación realizará un cruce de datos en softwares de SIG para observar el comportamiento y estado actual de la estructura del caso de estudio.

Se presentan mapas tomados del portal geoespacial del Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali (IMIP) para de esta manera visualizar material gráfico que pueda interpretarse y analizar en base al marco teórico, considerando como aspectos generales de interés:

- Crecimiento histórico

Que permite ubicar la construcción del sector en el tiempo, respecto a otros sitios.

- Usos de suelo

Donde se puede observar la interacción urbana entre los barrios y las áreas de estudio.

- Aspectos demográficos

Que ofrece datos tangibles de la población, número de personas, que se puede estratificar y representar en cartografía.

- Equipamiento

Que se ubica y se compara con la accesibilidad hacia los barrios.

- **Infraestructura**

Donde se esquematizan elementos importantes como acceso de las colonias al agua, drenaje, existente de pavimentos, telefonía, entre otras.

- **Vivienda**

Permite mapificar, estratificar y observar la fragmentación, segregación y las relaciones entre los barrios, así como de los entornos.

- **Otros elementos.**

Son aquellos terrenos, bordes o elementos que afecten la conectividad, separación o acceso a los servicios públicos, tales como canales, terrenos de propiedad federal o particular, entre otros.

Este material gráfico, con objetivo de hacer un análisis espacial, será complementado con mapas elaborados en programas de sistemas de información geográfica en base a datos de interés proporcionados por INEGI, y por mapas elaborados a base de imágenes satelitales procesadas con el software google earth,

Utilizando la herramienta de imágenes satelitales, resultaron mapas donde se delimitan las diferentes tipologías de edificaciones que van apareciendo de forma cronológica durante los años 2000, 2010 y 2020. La delimitación de las diferentes edificaciones se realizó identificando límites visuales (ej. Bardas, perímetro de edificación, etc.), para después clasificarlos y hacer una sumatoria de superficies por tipología, para de esta manera comparar los porcentajes que representan del área total del caso de estudio. Cabe mencionar que debido a que es un análisis y levantamiento de dimensiones por software y visualización las áreas presentadas son aproximadas.

Investigación de Campo

Se llevará una investigación de campo a través de la toma de material gráfico (fotografías) para poder visualizar, interpretar y exponer acerca del estado físico del entorno urbano de ambos casos de estudio. Estos resultados se interpretarán con un enfoque cualitativo, que generará conclusiones desde la perspectiva del autor acerca del entorno urbano y su estado actual.

Se analizará, es decir, el equipamiento, espacios públicos, vegetación e infraestructura, para de esta manera obtener datos que nos aporten al estado actual de

dichos elementos, ya sean positivos o negativos para de esta manera evaluarlos y tener un punto de comparativa visual entre ambos casos de estudio.

La observación será no participativa y sin alterar el ambiente, es decir como mera visualización. Se utilizará como herramienta una cámara fotográfica para captar los hallazgos más importantes y relevantes para la investigación, para de esta manera exponer el material gráfico de más impacto que aporte a comprobar o negar la hipótesis planteada. Deberá tenerse en consideración la actual pandemia de COVID-19, que puede ser un factor que altere la toma de muestras.

Entrevistas

Se entrevistaron a expertos y/o personas relacionadas directamente a los temas de interés para la investigación, de esta manera se recopilarán datos acerca de las inversiones y desarrollo urbano en las zonas de estudio, además de acontecimientos históricos relevantes para la investigación.

Basado en el artículo de Mercedes Reguant-Álvarez y Mercedes Torrado-Fonseca acerca del método Delphi, se utilizará un método similar, más no exacto para elaborar las entrevistas. El método Delphi consiste en una técnica de obtención de información basada en la consulta a expertos de un área, con el fin de obtener la opinión de consenso del grupo consultado. Estos expertos son sometidos a un cuestionario y que partiendo de una exploración abierta producen una opinión que representa al grupo (Torrado-fonseca, 2016).

De acuerdo con los autores, las características del método se definen como las siguientes:

1. *Proceso iterativo.* Los participantes emiten su opinión en varias oportunidades. Para las consultas se utiliza un cuestionario muy formal y estructurado.

2. *Anonimato.* anonimato de las respuestas, los expertos pueden conocerse, pero no identifican lo que dice cada uno de ellos. De esta manera no hay posibilidades de sesgo.

3. *Feedback controlado.* El investigador o grupo de investigación es el que analiza las respuestas recibidas y produce la nueva consulta, de modo que pone el énfasis que se requiere de acuerdo con los objetivos de su trabajo, asegurándose siempre de que aparezcan representadas todas las opiniones dadas por los expertos. Se destacan aportaciones significativas, acuerdos explícitos entre las opiniones, posturas divergentes y cualquier otra información de interés.

4. Respuesta estadística del grupo.

Debido al número reducido de participantes (entre 6 y 30), el método no está destinado a producir resultados estadísticamente significativos, sin embargo, por la relevancia de los encuestados, los resultados representan la síntesis del pensamiento de un grupo especial (Gordon, 1994 como se citó en (Torrado-fonseca, 2016)), por lo tanto, es la técnica que mejor se adapta a la exploración de elementos que supongan una mezcla de evidencia científica y valores sociales (Webler, Levine, Rakel, y Renn, 1991 como se citó en (Torrado-fonseca, 2016)).

En conclusión, el método *delphi* procede por medio de la interrogación a expertos con la ayuda de cuestionarios a fin de poner de manifiesto convergencias de opiniones y deducir eventuales consensos (Astigarraga, 2003).

Las entrevistas a realizar tienen como propósito general obtener información acerca del desarrollo en el sector E de la ciudad; en específico los siguientes aspectos:

- Proyectos urbanos de mayor impacto en el desarrollo del sector E y los casos de estudio
- Factores que tuvieron influencia en el desarrollo urbano del sector en los últimos 20 años.
- Principales proyectos del sector público y de obra civil, infraestructura y equipamiento.
- Impacto del sector inmobiliario e industrial en los casos de estudio.
- Principales problemáticas urbanas.
- Opiniones y perspectiva de los representantes de las comunidades de habitantes dentro del caso de estudio.

Las entrevistas en este proyecto de investigación, se plantean a manera de conversación con unas cuantas preguntas esenciales establecidas, es decir una entrevista semiestructurada, para que de esta manera las preguntas y respuestas se den de una manera fluida y para tener flexibilidad y añadir más preguntas adaptadas a la experiencia del entrevistado de ser necesario. Las preguntas son directas con intención de no influenciar la respuesta del entrevistado.

Las respuestas se transcribieron y se expone la información más relevante para la investigación, señalando a la persona entrevistada que comentó el dato, dejando el transcrito completo en anexos.

Los testimonios, datos, e información de interés que se obtuvieron de las entrevistas, se presentarán a lo largo de la exposición de resultados como citas directas e indirectas para complementar y respaldar la información.

Análisis e interpretación de datos

Como ya se mencionó, si bien se utiliza un enfoque mixto, para el análisis e interpretación de datos será de un enfoque cualitativo, en el cual los datos se interpretan a través del marco referencial expuesto en este trabajo de investigación, lo cual generará conclusiones exclusivas del autor, cada una de las estrategias expuestas en este capítulo tendrá su propia introducción, desarrollo (exposición de resultados) y conclusiones.

Plan de resultados

Sobre la base del marco conceptual y la investigación documental de acontecimientos históricos e imágenes cartográficas, se interpretaron los datos recopilados del caso de estudio para poder así obtener conclusiones sobre la evolución y desarrollo del sector en la ciudad de Mexicali, para hacer una comparativa de las características socioeconómicas y urbanas entre las colonias populares y los fraccionamientos privados, así como de otros terrenos y elementos urbanos. Se realizan entrevistas a expertos y/o personas con alto conocimiento del tema y de la ciudad de Mexicali, y para hacer un mapeo general de segregación urbana, basándonos en las características esenciales de la misma, se utilizarán softwares de mapeo espacial.

Al finalizar la investigación, los resultados se enfocan en evaluar y exponer los efectos de la segregación urbana en el sector E de la ciudad de Mexicali desde una perspectiva multidisciplinaria, efectos que son respaldados por datos recopilados, así como la información cualitativa que surge desde la perspectiva de expertos en los campos de interés, y que los efectos sean demostrados mediante datos que también sean respaldados de manera gráfica (estadísticas tabuladas, presentación de datos oficiales, fotografías, material gráfico, etc.).

Los hallazgos de esta investigación son en parte descriptivos, ya que arroja información detallada de los efectos, características y rasgos importantes de la segregación en el caso de estudio. Se consideró importante identificar el fenómeno, en

este caso la segregación urbana, y los objetos/sujetos involucrados (casos de estudio y sus respectivos habitantes) recolectar datos y llegar a una conclusión.

La investigación abarca únicamente el caso de estudio dentro del sector E "Nueva garita" o "zona dorada", identificándolos como la zona E1, E2 y E3 delimitadas entre Blvd. Gómez Morín y calle novena, por cuestiones de tiempo, teniendo una muestra que permita estudiar en su totalidad lo que se quiere abordar en la investigación.

Esta zona se eligió como caso de estudio porque contiene distintos niveles socioeconómicos y de alto contraste, que van desde los más altos a los más bajos, como se refleja en los valores de suelo catastrales que se presentan a continuación.

Resultados

Para poder comprender las referencias a lo largo de la exposición de los hallazgos de esta investigación, es importante retomar y recordar algunas características para contextualizar el emplazamiento y características del caso de estudio, debido a que se hará mención a varios elementos enmarcados en esta figura (Figura 10) a lo largo del texto.

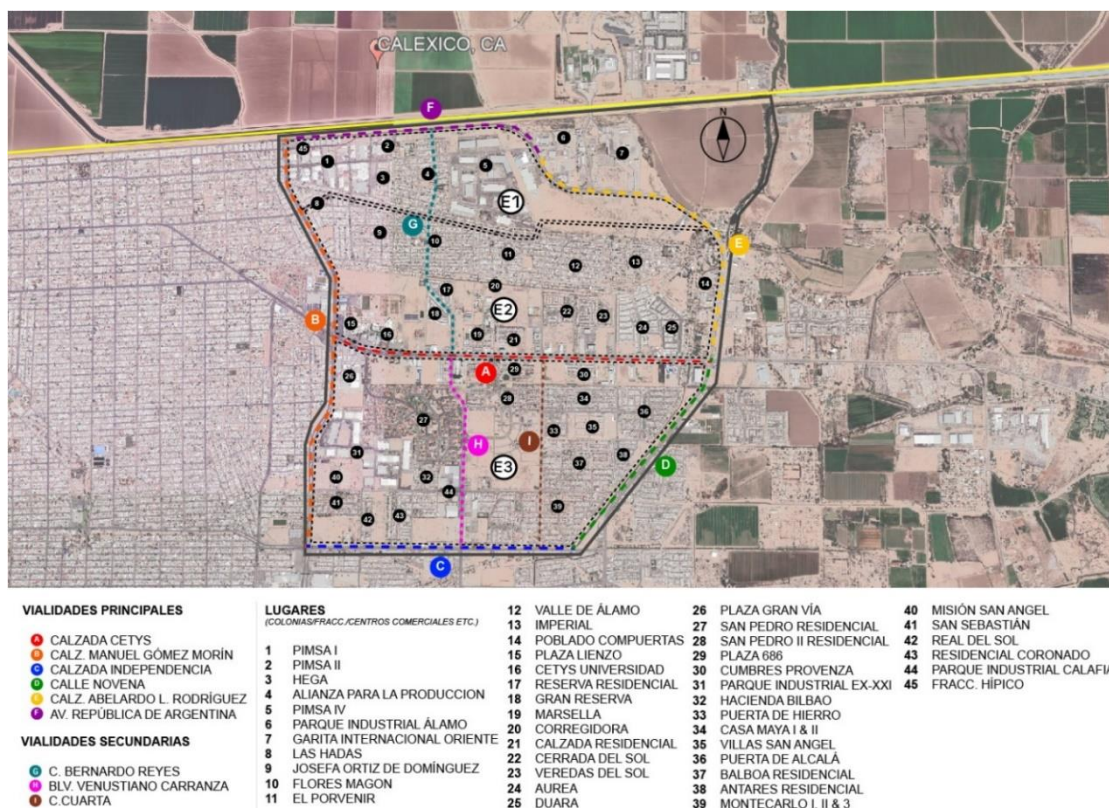


Figura 10. Delimitación de caso de estudio, Imagen recuperada de Google Earth. Se marcan las vialidades, comercios y áreas residenciales de más relevancia para la investigación.

El caso de estudio (Figura 10), delimitado al oeste por la vialidad Calzada Gómez Morín, al Sureste por Calle Novena, al Noreste por calz. Abelardo L. Rodríguez, al Norte por Av. República de Argentina y al sur por Calzada Independencia, se presentan como vialidades principales, sin embargo, dentro del caso de estudio se identifican algunas otras vialidades de relevancia, como lo es el Blvd. Venustiano Carranza que pasando calzada Cetys se convierte en la calle Bernardo Reyes; paralela a esas vialidades también se encuentra la calle cuarta y perpendicular a las dos anteriores y como división entre las áreas E1 y E2 contra la E3, Calzada Cetys, una vialidad que en la actualidad se considera un corredor comercial de importancia y de los más altos en valor de la ciudad.

La vialidad calzada Cetys se toma como frontera y/o división del caso de estudio, en un área norte y sur, se observa que, en la actualidad, al norte (en orden de Norte a Sur), parques industriales cercanos a la línea fronteriza, la garita internacional oriente, seguido de colonias populares hacia el sur y sobre calzada Cetys el corredor comercial donde también aparecen plazas comerciales, el campus de CETYS universidad, fraccionamientos

privados, escuelas privadas, etc. Cabe mencionar que próximos a las vialidades principales se emplazan varios comercios con diferentes giros. En el área sur del caso de estudio, se tienen cercanos a la vialidad principal, de igual manera, edificios comerciales de alto valor, plazas comerciales, fraccionamientos y escuelas privadas, y ya acercándose a calzada independencia (sur) observamos una aglomeración de fraccionamientos privados que comprenden en casi la totalidad de esta área.

A continuación, se presenta el desarrollo del proceso y los resultados obtenidos, de acuerdo al proceso metodológico adaptado de Capron y González (2005), iniciando con los antecedentes, el desarrollo del sector analizado y lo correspondiente a las fases; se expondrán los resultados de los elementos del marco metodológico complementando unos con otros.

Desarrollo urbano del sector

Con propósito de contextualizar brevemente la situación y dinámicas actuales en la ciudad de Mexicali, en donde se emplaza el caso de estudio, es importante conocer su historia desde su origen, puesto que la historia urbana tiene mucho que aportar para el entendimiento de la ciudad actual, para buscar el sentido de sus cambios, para conectar y vincular el presente con el pasado (Martínez-Delgado, 2020).

Es importante mencionar, que hablar de Mexicali implica no solo hablar desde su localidad, sino de la región fronteriza en la que se emplaza el centro de población. El concepto de región puede concebirse al identificar las dependencias o condiciones de enlace entre diferentes elementos que permiten verificar una determinada conducta; por ejemplo, desde el punto de vista económico o desde la perspectiva social, entre otros (Artunduaga et al., 2007), y la investigación regional tiene el propósito de encontrar fundamentos que puedan explicar y comprender el pasado, en función de lo regional y local, para luego llegar a explicaciones más generales, la relación entre estructuras geográficas, económicas, sociales, y políticas, en un conjunto combinado (Rubio, 1983), es decir, para entender los acontecimientos locales se debe analizar desde otras escalas territoriales.

Orígenes y fundación de Mexicali, Baja California

La historia de Mexicali se remonta desde el año 1900, cuando la Sociedad de Irrigación y Terrenos de la Baja California introduce canales de riego para conducir el agua a Estados Unidos del bajo delta del río Colorado, por territorio mexicano, debido a sus mejores condiciones geográficas. El aprovechamiento del río Colorado marcó el surgimiento paralelo del valle de Mexicali (en territorio mexicano) y el Valle Imperial (en territorio estadounidense), por lo que el desarrollo urbano de la región y el asentamiento humano, se le atribuye en primera instancia al río Colorado.

Para 1902 Anthony Heber, ciudadano norteamericano, adquirió de la Sociedad de Irrigación y Terrenos de la Baja California S. A., 187 hectáreas y pide al ingeniero Charles Rockwood, elaborar el plano y el modelo urbano

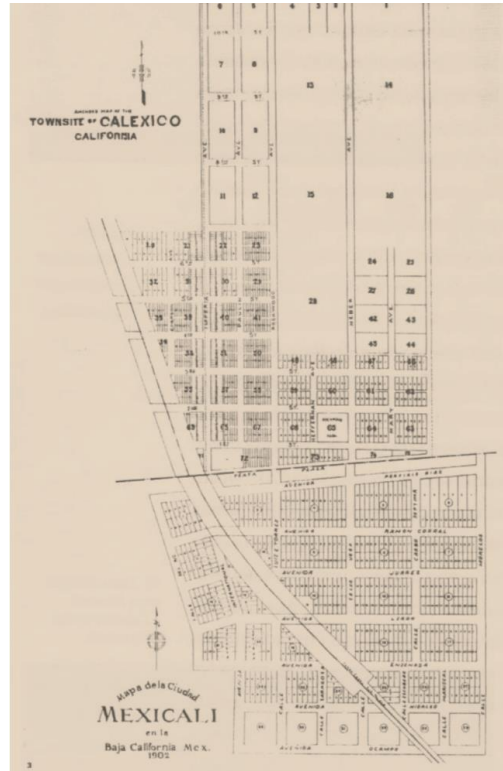


Figura 11. Plano de Mexicali en 1903. Fuente: Libro "Ciudades mexicanas del siglo XX" de Héctor Quiroz Rothe, editado por UNAM.

de la ciudad de Calexico, que se presenta en la Figura 11, donde traza calles de una "población gemela" que vino a ser Mexicali, y es por esto que aún en la actualidad hay algunas calles que nacen en Calexico (EUA) y se extienden a Mexicali (México); a estas poblaciones gemelas se les bautizó mediante un juego de sílabas tomadas de las palabras México y California (Mexicali y Calexico). En este mismo año se forma la Colorado River Land Company por inversionistas estadounidenses.

La fecha de fundación de Mexicali se determinó por el documento oficial más antiguo que hace alusión a Mexicali como centro poblacional, que fue el nombramiento de Manuel Vizcarra como primer juez auxiliar el 14 de marzo de 1903.

Agricultura

Se les atribuye la llegada de los primeros pobladores, en gran parte a las actividades de agricultura. Entre 1904 y 1905 la Colorado River Land adquirió la mayor parte de los terrenos irrigables del valle de Mexicali, convirtiéndose así en dueña de casi todas las tierras de la región y comenzó el cultivo de algodón a gran escala. En este mismo año

inició la venta de lotes de la traza urbana elaborada por Rockwood, y los trabajos de irrigación de los canales de agua del río Colorado, junto con el cultivo de algodón, atraen a los primeros pobladores, en su mayoría de nacionalidad mexicana; es así como a finales de 1904 había casi 400 habitantes y se emplaza la primera aduana fronteriza.

De 1910 a 1920 hubo una fuerte inmigración de chinos en la región, debido a la escasez de trabajadores mexicanos, el creciente desarrollo agrícola, y por la expulsión de la comunidad china de los Estados Unidos al concluir el trabajo que realizaron en la construcción de vías férreas. La comunidad china logró organizarse en cooperativas y se integraron por varios años a la actividad agrícola de la región, incursionaron en el comercio y en la prestación de servicios, teniendo su influencia más importante en el sector comercial.

Fue en 1937, cuando los campesinos nacionales solicitan tierras de cultivo y se lleva a cabo el "asalto a las tierras", que consto en la repartición agraria, realizada por el presidente Lázaro Cardenas. En 1945 el gobierno mexicano adquirió de la Colorado River Land los terrenos que poseía y los entregó a los mexicanos, de esta forma, la Colorado River Land Company S. A. se retira de Baja California.

Dinámicas Transfronterizas

El caso de la frontera México-Estados Unidos, durante su historia, se encuentra en un proceso de integración regional que ha trascendido desde la reconfiguración del territorio, hasta las actividades económicas y poblacionales anteriores y actuales.

Un ejemplo es el sector agrícola, que tuvo su incidencia en ambas partes de la región (EUA y México), pues los canales de riego suplían de agua a cultivos en ambos países. Otro ejemplo de dinámicas económicas, es cuando la demanda de productos y alimentos creada por la segunda guerra mundial lleva a los empleadores americanos a presionar al gobierno para establecer programas de reclutamiento de mano de obra mexicana, es así como nace el Programa Bracero, que funcionó a lo largo de 22 años de (1942-1964), este programa transforma el patrón migratorio al volverlo un proceso legal orientado hacia el trabajo agrícola, donde EUA aprovecha la mano de obra mexicana y los mexicanos obtienen la oportunidad de laborar en el extranjero que les permite satisfacer sus necesidades y las de su familia en territorio mexicano.

Uno de los factores que incurrió en el desarrollo del centro de comercio de la ciudad de Mexicali, que se relacionaba directamente con Estados Unidos, fue la llamada "Ley

Seca" de 1919, que prohibía la elaboración y venta de bebidas alcohólicas, lo que ocasionó que, en las ciudades fronterizas de México, se establecieran fábricas y negocios afines, y por lo que en los años 1910-1920 representó una gran fuente de ingresos y la generación de más comercios mercantiles en la ciudad de Mexicali, donde los estadounidenses conformaban la mayoría de la clientela de estos establecimientos.

El origen de la ciudad de Mexicali también se considera ligado a los procesos del capitalismo norteamericano del siglo XX, que se basa en los cambios de tecnología provocados por la situación fronteriza con Estados Unidos, por el interés de inversionistas extranjeros y por la aplicación de tecnología en el uso de recursos del río Colorado que influenciaron la alta productividad agrícola de la región (M. Mungaray, 1996).

Industrialización

Para llegar a un contexto, en el aspecto económico, a escala regional, es necesario analizar los fenómenos relacionados a los recursos naturales, la fuerza de trabajo, las técnicas y tecnología, además del análisis del comportamiento de los sectores de la producción (Rubio, 1983).

A partir de 1912 se inició la siembra del algodón, cuyo cultivo fue incrementando junto con la red de canales de riego. Para 1914, al inicio de la Primera Guerra Mundial, debido al incremento de precio de la fibra, incrementa la superficie de siembra, y genera la demanda de construcción de despepitadoras, compresoras y plantas procesadoras de aceite, que requerían de operadores, es así como se presentó la primera actividad que pudiera considerarse como industrial en la primera despepitadora de algodón en 1917, teniendo como directivos de la empresa a norteamericanos y obreros mexicanos, y es así como nace un nuevo sector obrero en Mexicali. Para los años sesenta, se generalizó el establecimiento de maquiladoras de diferentes productos y ensambladoras.

Varias ciudades industriales surgen a partir del proyecto territorial del Porfiriato (1876-1910), que consiste en poblar, modernizar e industrializar los territorios más alejados del centro del país. De esta manera, la ciudad de Mexicali se desarrolló por inversiones de la Colorado River Land Company, y las demás compañías con fines agroindustriales, que surgen de la visión de capitalistas extranjeros que crean la infraestructura necesaria para la industria; trazando centros de población conectados con el ferrocarril hacia Estados Unidos para la exportación de productos (Esteban & Cavazos, 2016).

El aislamiento de Mexicali respecto al centro del país mantuvo a la región en manos de compañías norteamericanas, y fue con el asalto a las tierras y la construcción de vías de comunicación que se empezó a integrar con México. El cruce fronterizo y el intercambio de bienes y servicios que trajo con ello, representaron cambios en la distribución espacial de la población. Desde sus inicios, la traza urbana se ubicó en función del cruce fronterizo que unió Calexico y Mexicali, que funcionó y aún funciona como centro principal de actividades. Durante los años cincuenta, el Municipio experimenta un segundo proceso de industrialización: para este entonces Mexicali "concentrará a 1955 el 80% de la producción industrial del estado y reunirá el 75% de la inversión industrial de Baja California". Una fase de la modernidad de la ciudad fue el inicio de la transformación de la base productiva de Mexicali y su región, es decir, el modelo exportador (Sández, 1988).

La industrialización de la frontera norte de México se vio como una estrategia de las políticas nacionales para enfrentar el desempleo fronterizo, ocasionado por la caída de la producción algodonera y por la terminación del Programa Bracero en 1964 (Fuentes y Fuentes 2004 como se citó en Ley & Fimbres, 2011)); por lo que el gobierno mexicano implementó programas que facilitaron la llegada de capitales estadounidenses, vía industria maquiladora a Mexicali, a partir de los años sesenta (Ley & Fimbres, 2011)

La actividad económica de Baja California, pasó de ser predominantemente agrícola en 1960 a ser orientada fuertemente por el comercio y los servicios, con una creciente presencia de la actividad industrial, la industria maquiladora y otras actividades de inversión extranjera hacia 1990. (Escamilla y Ocegueda, 2011 como se citó en (A. Mungaray et al., 2014). En Baja California se presencié un flujo migratorio relacionado con los nuevos patrones de localización industrial, comercial y de servicios derivados de la reestructuración económica regional del país (Estrella, 1998 como se citó en (A. Mungaray et al., 2014).

Factores como el cruce fronterizo que facilitó el intercambio de bienes y servicios y el programa de industrialización fronteriza, entre otros, asentaron las bases de la actual estructura urbana (M. Mungaray, 1996).

Inversión extranjera

Se puede decir que Mexicali es un ejemplo de la dinámica en la que se ven involucradas algunas zonas fronterizas de países en desarrollo; cuando los capitales internacionales fluyen hacia ellas, transforman el espacio urbano y se fijan al territorio para

conformar infraestructuras físicas y configuraciones territoriales nuevas (Ley & Fimbres, 2011).

En Baja California a finales del siglo XIX y principios del siglo XX se presenta un crecimiento urbano basado en un fuerte modelo de desarrollo económico, que empieza a presentar un fenómeno urbano diferente al resto del país a través de concesiones territoriales de capitales extranjeros, en su mayoría estadounidenses, que modifican e influyen en la región con los trazados, arquitectura e industrias que implementan (Esteban & Cavazos, 2016). Como reflejo de la globalización de la economía, las condiciones de localización y ventajas comparativas de Mexicali despertó el interés de grandes empresas internacionales del sector aeroespacial y de alta tecnología, para instalarse en la región (Instituto Municipal de Investigación y Planeación urbana de Mexicali, Consejo Consultivo, 2007).

Desde los años noventa, se ha evidenciado una tendencia en la economía de Baja California a especializarse en el sector industrial. El desarrollo industrial manufacturero en Baja California se ha basado en un sector productivo de exportación, cuya economía local es por medio del mercado laboral y la entrada de divisas y donde las empresas que proporcionan la mayor cantidad de empleo pertenecen a las industrias electrónica y metalmecánica (A. Mungaray & Cabrera, 2016). El contexto de la globalización permite la expansión de los mercados y la interacción de los agentes económicos, que se traduce en el sector público en una gestión de carácter empresarial y en decisiones como la privatización de la propiedad pública o la reducción y sujeción del Estado de derecho y de las decisiones públicas a los intereses económicos y estratégicos de las empresas multinacionales (Artunduaga et al., 2007).

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) es un acuerdo global que establece las reglas para el comercio internacional y la inversión entre Canadá, Estados Unidos y México. El TLCAN sustituyó al Tratado de Libre Comercio de Canadá y Estados Unidos, que fue firmado en 1988. El impacto del TLC (tratado de libre comercio) condujo a que se llevaran a cabo desarrollos de proyectos de carreteras, corredores comerciales y servicios turísticos en la región binacional, de tal manera que llevó a una integración económica de la franja fronteriza del estado de Baja California en México y el estado de California en EUA, frente al constante aislamiento de los corredores económicos nacionales y la competitividad de otras zonas de la frontera norte (Instituto Municipal de Investigación y Planeación urbana de Mexicali, Consejo Consultivo, 2007).

Es por eso que la influencia de Estados Unidos, que permea en el sector económico de la ciudad de Mexicali, al emplazar sus negocios en territorio mexicano crean un sector obrero que trae consigo también otro tipo de demandas de infraestructura y de desarrollos comerciales y residenciales. El emplazamiento del sector industrial internacional en la ciudad de Mexicali, por su ventaja locacional (frontera y garitas de cruces fronterizos) y el bajo costo de instalación y mano de obra, ha provocado que empresas, en su mayoría estadounidenses, o de países extranjeros, ubiquen sus instalaciones en la ciudad, lo cual ha representado empleos para sus ciudadanos y la modificación de la configuración urbana de la ciudad.

Pasando de los acontecimientos históricos de relevancia del desarrollo urbano de Mexicali, ahora se presentará acerca del sector de la ciudad donde se emplaza el caso de estudio del trabajo de investigación.

Sector E, Mexicali, Baja California

En la actualidad, el sector E se encuentra emplazado al Noreste de la ciudad, cerca de uno de los puertos fronterizos de la ciudad, como se ve en la Figura 12.



Figura 12. Imagen Satéltal de la ciudad de Mexicali, Baja California 2021 tomada de Google Earth.

Uno de los primeros asentamientos humanos dentro del sector y factor de emigración de población de la península a la ciudad de Mexicali, fue la demanda de mano de obra por la represa Sharp, represa que se instaló en junio de 1901 para irrigar tierras del valle imperial con agua proveniente del canal Álamo. Dicho asentamiento llevó a la formación del poblado compuertas.

El despertar del desarrollo urbano más actual de este sector, se le atribuye, en primera instancia, al emplazamiento de la garita fronteriza, al sector industrial (emplazado por la cercanía con la garita fronteriza), al emplazamiento del nuevo aeropuerto (reubicado debido al crecimiento de la ciudad que fue rodeando al primer aeropuerto) y el desarrollo de proyectos residenciales de índole privada y de alto nivel socio-económico, como se presentará a continuación.

CETYS universidad (Centro de Enseñanza Técnica y superior) fue fundada en 1961 por un grupo de empresarios y es actualmente un centro de educación preparatoria y universidad privada, cuyo campus es actualmente de los más grandes e importantes de la ciudad, donde los edificios ubicados dentro de éste, en la actualidad, poseen diseños arquitectónicos modernos y de alta tecnología. En febrero de ese 1963 inició la construcción del primer edificio propio del Centro de Enseñanza Técnica y Superior sobre calzada Cetys, mismo que fue inaugurado formalmente el sábado 16 de noviembre de 1963.

El parque industrial PIMSA comenzó a vender espacio en 1968 y estableció su estructura actual en 1971. El primer parque industrial de Mexicali (Parque Industrial de Mexicali-PIMSA 1) se construyó al este de la ciudad, cerca del nuevo paso fronterizo. Fue planificado, desarrollado y ocupado desde el principio por actividades que se orientaron principalmente al mercado externo y para aprovechar las ventajas locacionales que traía el emplazarse cercano al puerto fronterizo. El desarrollo de este tipo de instalaciones se mantuvo relativamente estancado en Mexicali hasta mediados de la década de 1980, cuando la expansión de la industria exportadora comenzó a requerir más espacio.

Acorde al periódico oficial del 4 de julio de 1997 H. XV Ayuntamiento de Mexicali "Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona Garita Mexicali III, Mexicali, B.C., en el año 1990 se promovió la permuta de una parte de los terrenos de la reserva patrimonial del ejido Orizaba por 40 hectáreas en la colonia Agrícola Alamos, al Noreste de la ciudad para construir un nuevo cruce fronterizo. La apertura del nuevo cruce fronterizo generó un nuevo polo de desarrollo de actividad económica de la ciudad, pues con el tratado de libre comercio se induce a una mayor participación conjunta entre México y EUA y la ocupación del suelo en torno a la garita se despierta un intenso mercado inmobiliario que va ligado al desarrollo de servicios comerciales y afines al funcionamiento del cruce fronterizo. El programa parcial presentó como algunos objetivos integrar la zona de garita a estructura urbana del sector y ciudad, consolidarla como subcentro urbano y como área de atracción

para desarrollos de tipo industrial, comercial, residencial y de equipamiento, definir usos de suelo aptos para ofrecer oportunidades de inversión de la zona sustentadas en demandas del mercado inmobiliario, para desarrollos y la ampliación de capacidad de infraestructura instalada y futura para asentamientos humanos. La zona noreste de la ciudad de Mexicali adquiere un fuerte potencial de desarrollo a partir de la ubicación del puerto fronterizo nuevo Mexicali y la construcción de la vialidad Blvd. Abelardo L. Rodríguez. A partir de las crisis financieras de los años ochenta y noventa, emergieron nuevos actores en la conformación de la ciudad, entre ellos los promotores privados de vivienda, quienes a través de macro proyectos incorporaron grandes extensiones de tierra agrícola al crecimiento urbano (Ley 2008, 100-112 como se citó en Ley & Fimbres, 2011).

En el Programa De Desarrollo Urbano De Centro De Población De Mexicali 2025 el Instituto Municipal De Investigación Y Planeación Urbana De Mexicali (IMIP), menciona que el incremento en los montos de los préstamos gubernamentales y la nueva apertura de fondos bancarios para vivienda, hicieron despertar la zona oriente de la ciudad con la ampliación y aparición de nuevos fraccionamientos de tipo medio y residencial, explotando el concepto de exclusividad, delimitación perimetral, vigilancia y el concepto de comunidad. (PDUCP Mexicali 2025, consejo consultivo [IMIP], p.27)

De acuerdo con los acontecimientos históricos expuestos y los diferentes factores detonantes del desarrollo urbano de la ciudad de Mexicali, se puede aseverar que el desarrollo urbano, cultural y económico de la ciudad de Mexicali ha estado ligado con su situación fronteriza con los Estados Unidos desde su origen hasta su actualidad, desde su traza urbana como "ciudad gemela" con Calexico California, como su intercambio comercial y de mano de obra con los Estados Unidos, actividades que, aunque hayan evolucionado, siguen presentes hoy en día, dicha relación e interacción con el extranjero se ve reflejada en aspectos económicos, como lo son el intercambio de mercancías, importación y exportación, el campo laboral e inversiones extranjeras en ambos países, como en lo social, grupos que se conocen y frecuentan e incluso algunos casos de parentesco directo. Otro de los factores a profundizar, más adelante, son los efectos que tienen los factores fronterizos y económicos en la evolución urbana y a la configuración actual de la ciudad de Mexicali.

Teniendo como punto de partida la información expuesta, se realizaron entrevistas a personas de interés para recopilar información acerca del sector.

Desde su origen, la ciudad de Mexicali está intrínsecamente ligada con el país de Estados Unidos, país con el que comparte dinámicas económicas, culturales y urbanas, que se explicarán a continuación por etapas y/o actividades más importantes que inciden en ella.

Entre los entrevistados, que constan de personas con puestos anteriores o actuales de organismos gubernamentales, y miembros y líderes de las comunidades de interés, el consenso de los principales factores y/o proyectos detonantes para que se desarrollara el sector E, y por ende el caso de estudio fueron (Como se pueden ver ubicados en la Figura 13 y por orden de relevancia): el emplazamiento de la garita internacional, el desarrollo del fraccionamiento residencial San Pedro, campus de CETYS universidad y el aeropuerto internacional de Mexicali General Rodolfo Sánchez Taboada.

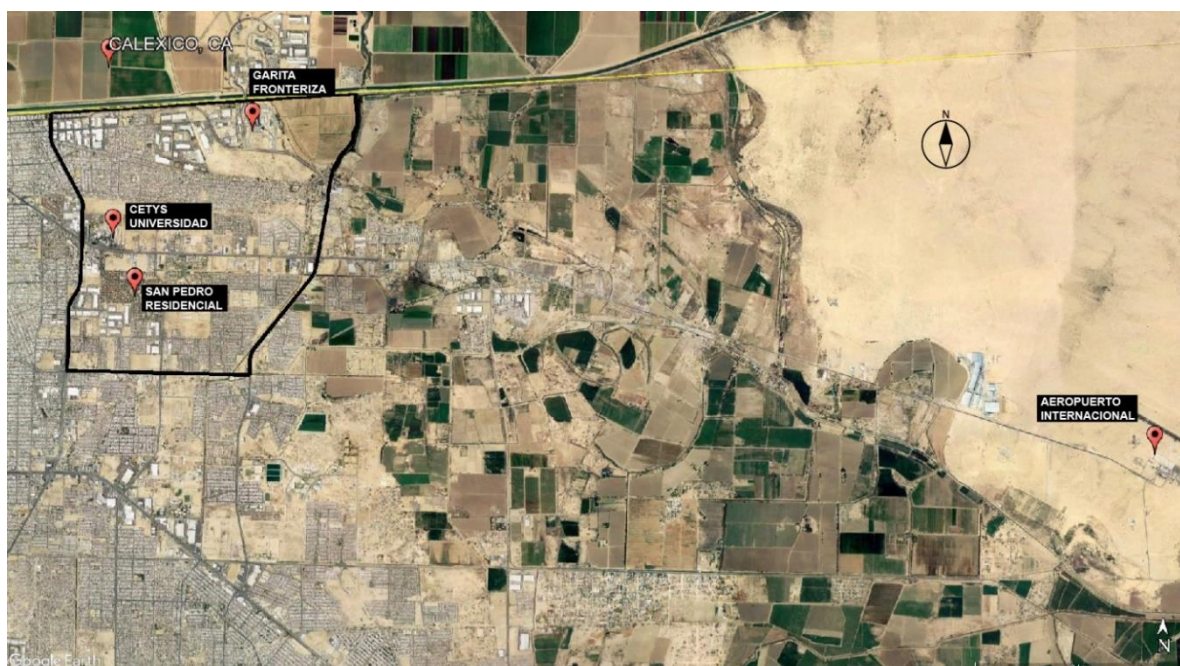


Figura 13. Principales factores y proyectos detonantes del desarrollo urbano del sector E, Imagen recuperada de Google Earth. Ubicaciones del consenso de proyectos que detonaron el desarrollo.

Ante la demanda por parte del sector industrial y empresarial de una nueva garita, se emplaza entonces una "garita nueva", que trae consigo una nueva actividad comercial que entonces atrae al sector industrial a emplazarse esa zona, por las ventajas de ubicación de proximidad a una garita que tiene su entrada comercial y su entrada turística, convirtiendo también esa parte del sector en una de las entradas de la ciudad desde EUA. La nueva garita internacional fue uno de los detonadores para generar una reactivación económica en un área alejada del centro histórico de la ciudad que en ese tiempo era también el centro

económico de la ciudad. El sector no sólo se convierte en la entrada desde la nueva línea fronteriza, sino que también puede considerarse como una entrada a la ciudad desde el aeropuerto, que, si bien no está dentro del sector, su carretera pudiera considerarse como una extensión de calzada Cetys que le da cierta jerarquía e importancia para la ciudad, sin embargo, no es ese el factor principal para su mención, sino que es uno de los proyectos que llamó la atención y tornó el interés hacia el lado este de la ciudad. Es por eso que se le atribuye en primera instancia el desarrollo y planeación del sector al emplazamiento de esa garita.

Otro de los factores detonantes se le atribuye al desarrollo de San Pedro residencial, pues representó para el sector y para la ciudad, como uno de los primeros desarrollos residenciales de alto nivel, que detonó y/o marco la pauta para una zona residencial de lado totalmente opuesto a lo que tradicionalmente era Mexicali en la zona oriente, y esto conllevó a que se volteara a ver a esta zona como una zona enfocada a desarrollar vivienda nivel residencial, sin ser una cuestión exclusiva, pero sí a partir de ese desarrollo se desarrollan proyectos habitacional residencial, empezó a generar una dinámica considerando a la zona como "el futuro", en ese entonces, del desarrollo de nuevas zonas residenciales en una zona nueva que va creciendo, (J. Pérez Brambila, comunicación personal, 31 de agosto de 2021).

San Pedro Residencial, junto con el emplazamiento de CETYS universidad, uno de los campus más importantes y más grandes de la ciudad, de carácter privado, ambos sobre

la vialidad principal CETYS, y la garita internacional se consideran, a su vez, factores que atrajeron al sector comercial a la zona.

Uno de los factores secundarios mencionados por los entrevistados, es el nodo comercial que se dio por la intersección entre dos vialidades primarias, que es Calzada Cetys y Gómez Morín, que junto con otra mención acerca del potencial de la infraestructura para atender al crecimiento de la zona y el proyecto del paso desnivel de la vialidad, forman un conjunto comercial de alto nivel, con proyectos como Plaza San Pedro, Plaza Cataviña, Plaza Lienzo y Plaza la Gran Vía (Figura 14).

En el sector se empieza a asentar al que se le llama "gran consumidor" (la clase media y alta que se mueven a esta zona), es decir, un consumidor con capacidades adquisitivas (la clase media y alta se mueven hacia esta zona), lo cual detona el sector comercial, convirtiendo al residente como el cliente principal, pues es una nueva generación, hay una concentración de una nueva sociedad joven, con poder adquisitivo (Carlos Florez, Elías Paez, comunicación personal, 07 de octubre de 2021).

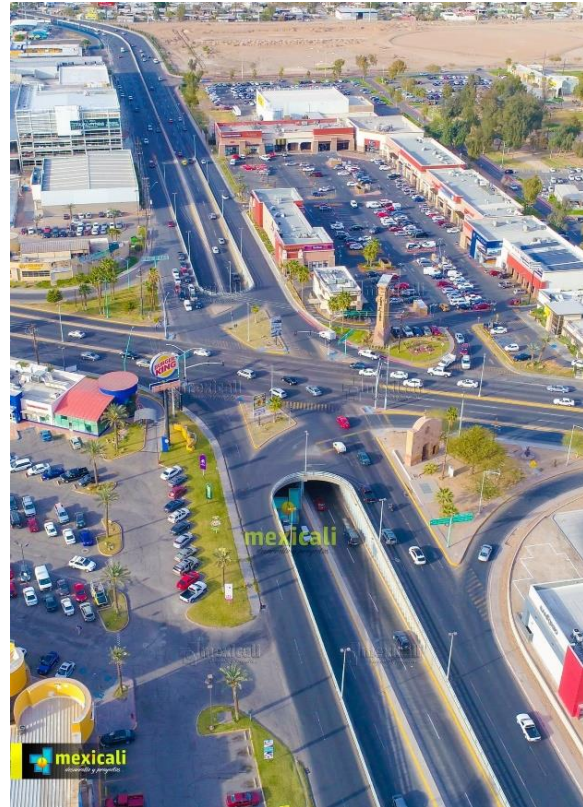


Figura 14. Intersección entre vialidad Calz. Cetys y Blvd. Gómez Morín. Imagen recuperada de https://mexicalienlamira.wordpress.com/2020/07/10/https-live-staticflickr-com-65535-50098006316_f92f3ff68c_c-jpg/

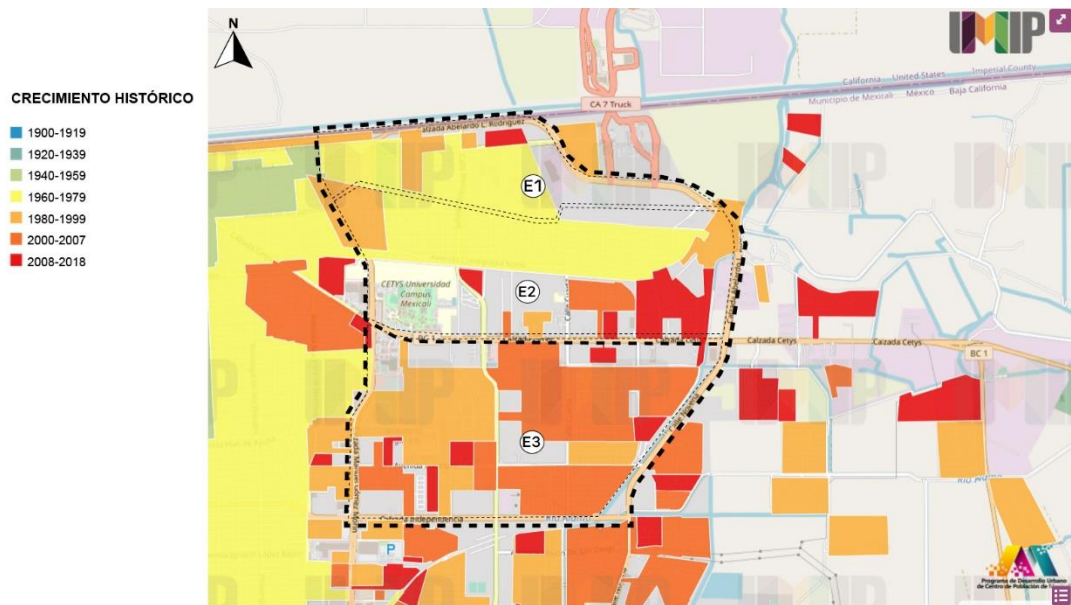


Figura 15. Crecimiento, gráfico tomado de portal geoespacial del Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali (IMIP) referente al Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población (PDUCP) de Mexicali. <http://www.mexicali.gob.mx/sitioimip/geovisor>

Como se observa en la Figura 15, se observan las colonias populares como un asentamiento longevo, desde los años 60, que se alcanza a apreciar la aparición de las zonas habitacionales en los años 90, donde en la zona E3 se le atribuyen a los primeros fraccionamientos residenciales, lo más actual corresponde a los desarrollos habitacionales y comerciales que se vienen realizando desde hace 20 años.

Para hacer un análisis cronológico un poco más detallado acerca del desarrollo del caso de estudio, se realizaron mapas de los años 2000, 2010 y 2020, donde se delimitaron polígonos visibles a nivel imagen satelital, a los que se le asignó una simbología conforme a una categoría de edificación, para visualizar y poder obtener superficies aproximadas para comparar su porcentaje (de las categorías) del área total del caso de estudio. Debido a que se designaron los límites del polígono como límites visibles (bardas, rejas, o perímetro de construcción) que varían, las superficies y porcentajes son aproximados. La información de los siguientes mapas se corroboró con visita a campo.

Como se aprecia en la Figura 16, en el año 2000, la mayoría de la superficie del caso de estudio se encontraba sin edificaciones, sin embargo, el mayor porcentaje corresponde a las colonias populares que ya estaban asentadas en el mismo hacia el norte en la zona E1, destacando que para este año ya existen dentro del caso de estudio la garita fronteriza (E1), los desarrollos de parques industriales (E1), del campus de CETYS universidad (E2), y San Pedro residencial (E3) junto con los inicios del conjunto residencial Montecarlo. Como característica particular, en este año se observan predios de uso para agricultura, como lo fueron parcelas y establos en ese entonces.

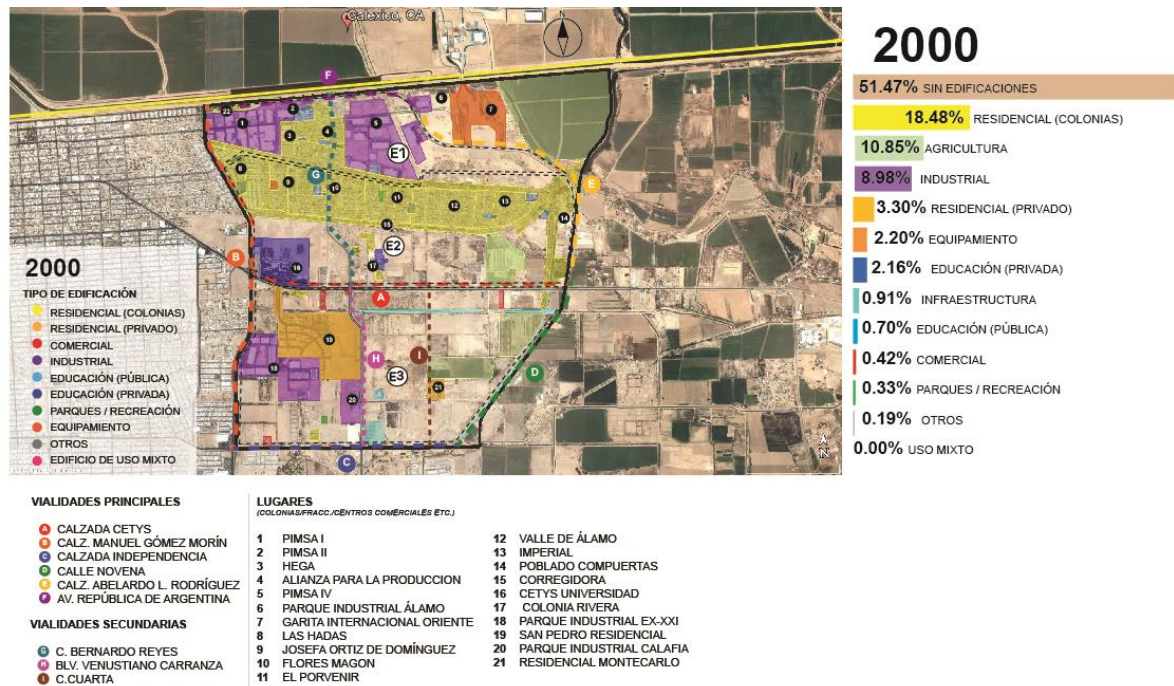


Figura 16. Tipo de edificaciones dentro del caso de estudio en el año 2000.

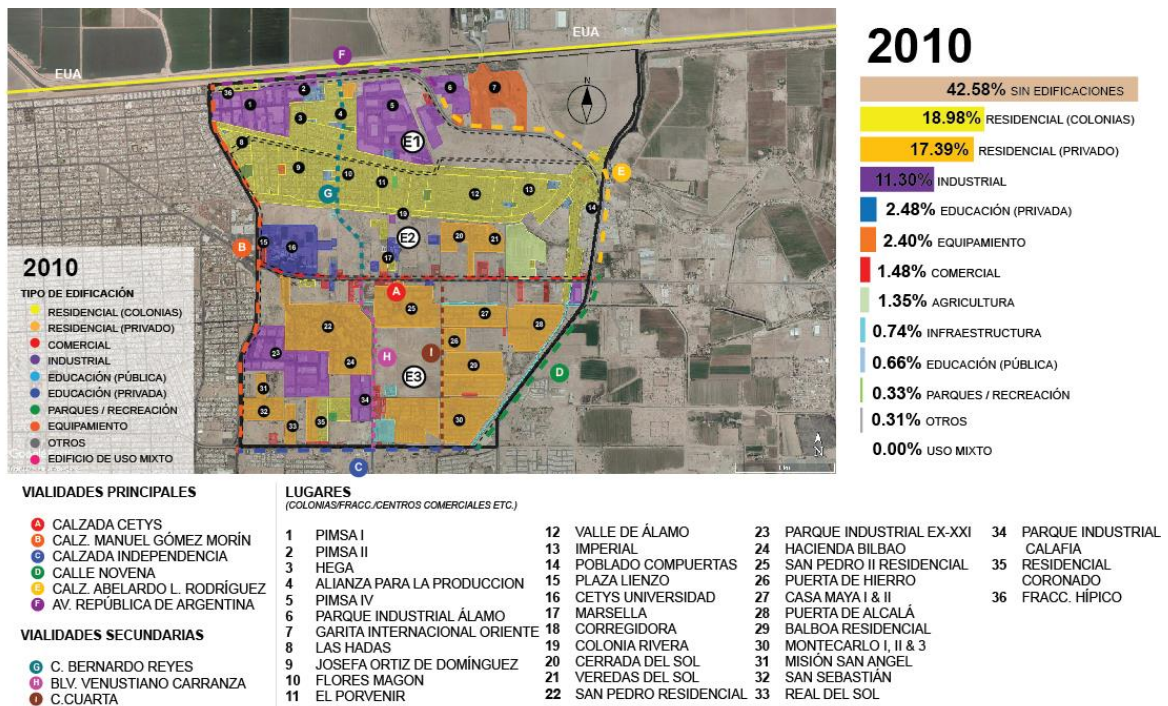


Figura 17. Tipo de edificaciones dentro del caso de estudio en el año 2010.

Para el año 2010 (ver Figura 17) destaca la aparición y el auge de los desarrollos de fraccionamientos residenciales privados / cerrados hacia el sur de la calzada Cetys (E3), destacando de igual manera la aparición de proyectos comerciales sobre la vialidad Cetys, conformando parte de lo que es el corredor comercial actual. Para este año también aparece el desarrollo de la calle novena (que no existía en 2000) que se conecta a Calz. Abelardo L. Rodríguez como ruta hacia la garita fronteriza.

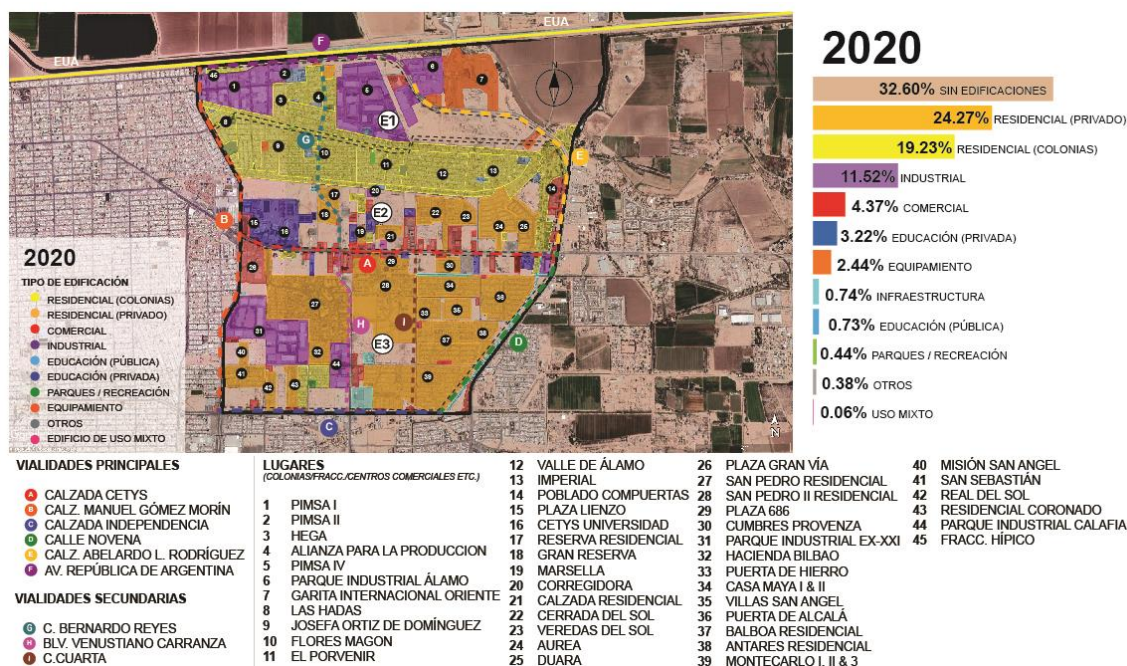


Figura 18. Tipo de edificaciones dentro del caso de estudio en el año 2020.

En el año 2020 (Figura 18), se observa claramente y consolidado lo que es ahora el corredor comercial sobre calzada Cetys, emplazándose en él centros comerciales, edificios de uso mixto e incluso el más alto de la ciudad, escuelas privadas, y también algunos accesos principales a fraccionamientos privados. Si se ve la Figura 18, al norte de las colonias populares se delimita un sector industrial, y al sur un sector comercial y residencial de índole privada.

Sin duda, el potencial económico que se genera en el sector, a partir de la garita internacional y los primeros desarrollos residenciales de alto nivel, han convertido al sector E y al caso de estudio en particular a lo que hoy se conoce como “zona dorada”, una zona de alto estrato económico y de imagen urbana de la ciudad. Actualmente continúan desarrollándose proyectos comerciales y residenciales, aportando al crecimiento y desarrollo de la zona, repercutiendo en los aspectos económicos, sociales y de imagen urbana del sector.

En la entrevista con la valuatora y arquitecta Irma Margarita Pérez Berrelleza, explica el valor catastral como base para la autoridad hacer el cálculo del impuesto predial de las propiedades, es específicamente el valor del suelo, que se determina por un comité técnico del departamento de catastro que emiten esos valores, basados en las compraventas realizadas, registradas, y en información de campo; después de establecerse por el comité

técnico se pasa al consejo, a votación y se aprueba por cabildo, una vez aprobados los diputados lo emiten y se estos valores se publican el último día del año en el diario oficial del estado para su ejecución a partir del primer día del año siguiente.

El criterio para asignar esos valores, se basa en las transacciones que se llevan a cabo en esa zona, se evalúan los valores más bajos y más altos que se han determinado, la oferta de vivienda, de comercio, el nivel de servicios públicos etc. Como factores de influencia para el alza de valores de suelo es la plusvalía que se genera cada año, que se toma en cuenta para el estudio de valores por el comité del departamento de Catastro. Al hablar del comportamiento de los valores catastrales desde hace 20 años (Figura 18, Figura 19 y Figura 20), se observa un alza, sobre todo sobre el corredor comercial Cetys, que detona la demanda de predios en la zona.

A criterio de la arquitecta entrevistada, a las colonias populares emplazadas dentro del sector no les afecta de manera significativa el alza de los valores de suelo del corredor comercial y de los fraccionamientos, debido a que el nivel de equipamiento, infraestructura e imagen urbana de los fraccionamientos se contiene dentro de sus delimitaciones (bardas), lo cual no significa una alza en las colonias en sí, sin embargo la plusvalía de las mismas si va a la alza debido a la oferta de emplazamiento cercano a esos desarrollos de interés (I.M.Pérez Berrelleza, comunicación personal, 28 de noviembre de 2021).

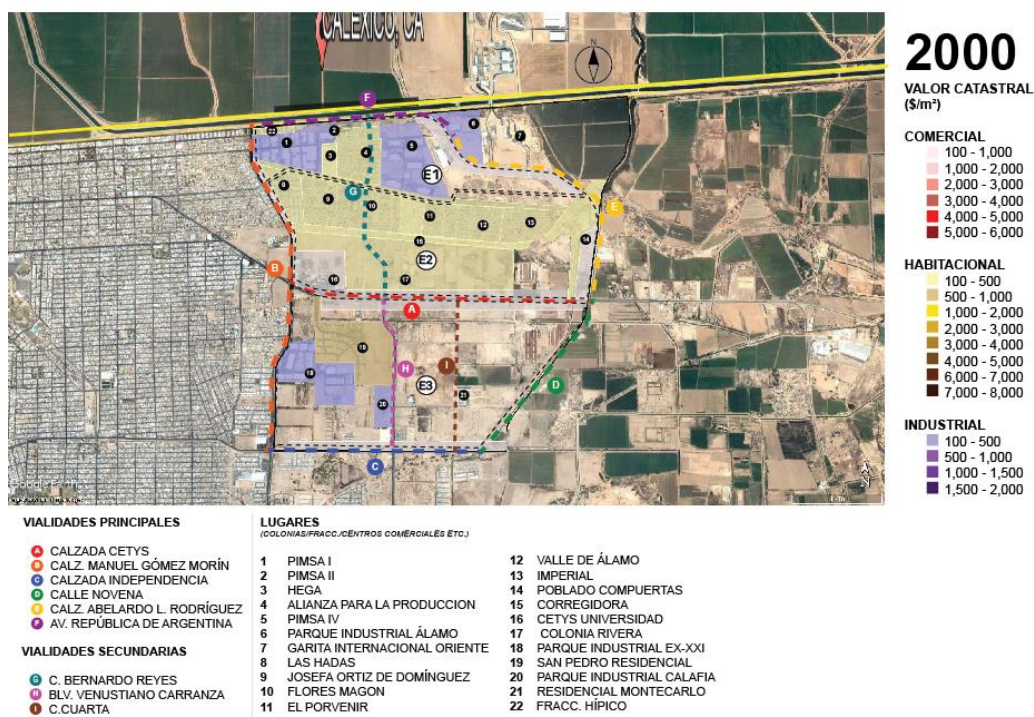


Figura 19. Valor Catastral del año 2001, información recuperada del Periódico Oficial del Estado de Baja California, TCOMO CVII SECCIÓN III, Mexicali, B.C., 31 de Diciembre de 2000, pg. 106-125

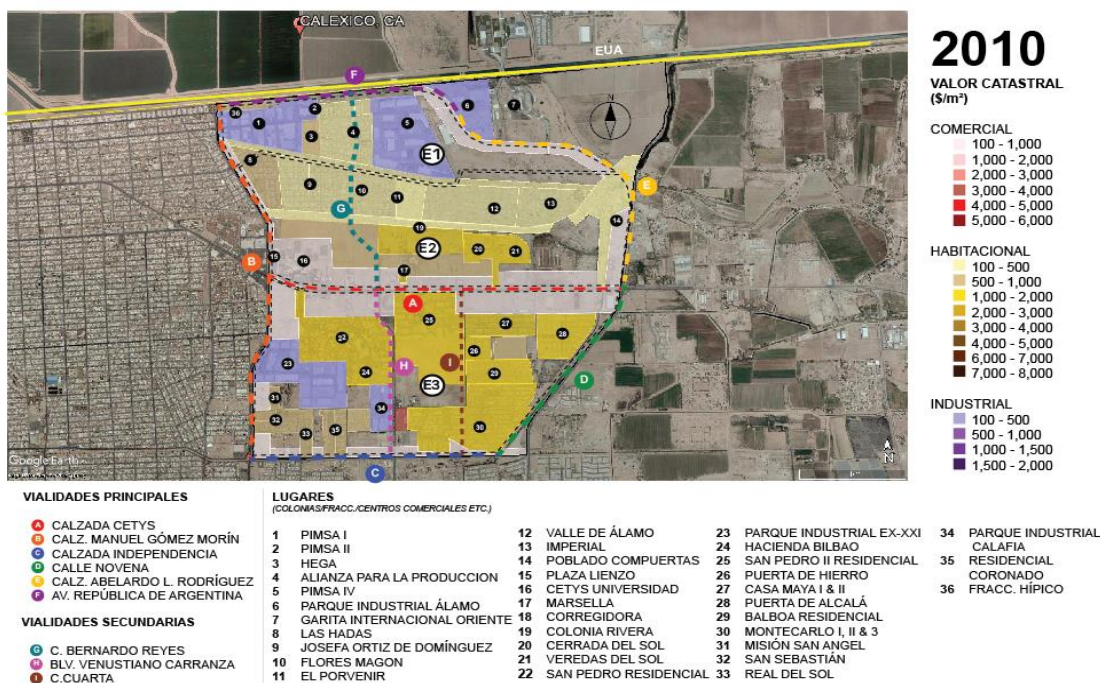


Figura 20. Valor Catastral del año 2010, información recuperada del Periódico Oficial del Estado de Baja California, TCOMO CXVI SECCIÓN III, Mexicali, B.C., 31 de diciembre de 2009, pg. 150-179

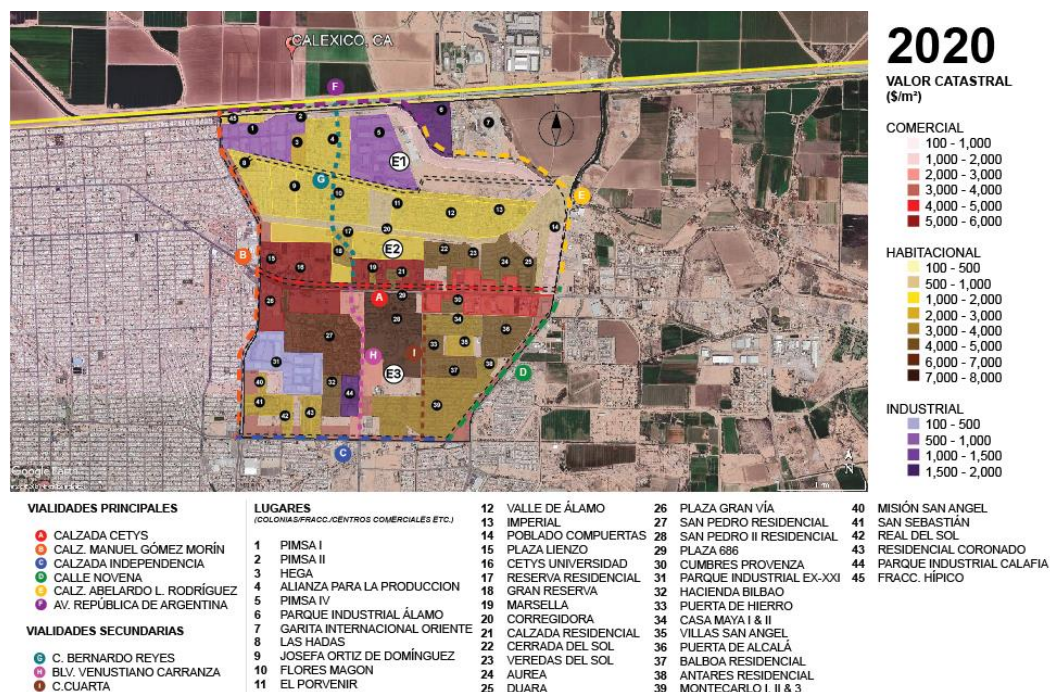


Figura 21. Valor Catastral del año 2020, información recuperada del Periódico Oficial del Estado de Baja California, TCOMO CXXVIII SECCIÓN III, Mexicali, B.C., 28 de diciembre de 2020, pg. 232-262

En entrevista con el director del IMIP, el Arq. Ramón Ramsés Romero Araiza, menciona como en la actualidad los precios o los valores de la tierra que están ofertando (valor comercial) corresponden a un valor especulativo, que es un valor que no necesariamente atiende a los proyectos que pudieran desarrollarse, con valores de la tierra fuera de todo, mucha especulación por la tierra, pues el mismo crecimiento, la misma demanda propicia que se den esos fenómenos y ello se cree que lo que hace es que encarece el valor de los productos finales, en estricto sentido hay una sobre valoración de la tierra para ese sector (R.R.Romero Araiza, comunicación personal, 09 de septiembre de 2021).

Proyectos del sector público

En los últimos años, lo más destacable en proyectos desarrollados por el sector público son, principalmente, la intersección y paso a desnivel de las vialidades Calz. Manuel Gómez Morín y calzada Cetys, que actualmente se convierten en un nodo comercial de gran valor; en otra instancia se habla también del desarrollo de calle novena, que sirvió como conexión del sur de la ciudad hacia el norte, y en específico, a la garita, misma por la cual se rehabilitó su extensión hacia el norte, la calzada Abelardo L. Rodríguez.

Hacia el norte del área de estudios y cercanas a las colonias populares, se hicieron trabajos de pavimentación y se emplazó sobre Abelardo L. Rodríguez una subcomandancia de policía Zona Noreste. Respecto a proyectos a futuro, hay proyectos de vialidades que buscan conectar, darle la continuidad a las vialidades que corren de norte a sur para que lleguen hasta la calle Bernardo Reyes hasta llegar a Avenida República de Argentina para conectar hacia el norte, para generar un mayor flujo y desahogar el flujo vial que en veces satura las vialidades principales (R.Orozco Carrillo, comunicación personal, 01 de diciembre de 2021)

En entrevista con el arquitecto José Manuel Herrera de León, ex director de la dirección de administración urbana, aseguró como principales proyectos públicos para detonar el sector como la ampliación de la calzada Cetys hacia el aeropuerto, el complemento del Gómez Morín, pavimentación de la calzada Independencia de Gómez Morín a calle Novena y pavimentaciones en las colonias populares (J.M.Herrera de León, comunicación personal, 2021).

Existen proyectos aprobados por parte del gobierno del Estado para que se construya, entre ellos, la ampliación de la intersección en el área de la garita con vialidades secundarias para integrar sur de la garita con la zona donde está la garita, y consolidar

algunos equipamientos casi enfrente de la garita, ya se encuentra instalada una estación y una estación de bomberos, se proyectan a futuro clínicas para la cobertura de toda esa zona, cuando menos de los servicios básicos en materia de seguridad y de servicios. (J. Pérez Brambila, comunicación personal, 31 de agosto de 2021).

Impacto del sector inmobiliario, industrial y comercial

"Hay un aspecto subjetivo, que se llama deseabilidad y la deseabilidad porque debe estar en una zona dorada como le llaman, en una zona de despunte, en una zona donde está cargada la riqueza de la ciudad de Mexicali. Ha sido el principal factor que ha llamado la atención y obvio, es todo el mundo queremos estar en el mejor sitio y todo el mundo queremos pertenecer a una clase con un perfil alto. Esa deseabilidad es la que ha llevado al sector privado a desarrollarse en esta área." (J.M.Herrera de León, comunicación personal, 2021).

Como ya se mencionó en apartados anteriores, el sector inmobiliario, industrial y comercial se convierten en el principal agente de configuración urbana del sector. Retomando uno de los proyectos/factores del desarrollo del sector, que fueron los desarrollos residenciales de nivel alto, que conllevaron a una tendencia de la realización de este tipo de desarrollo y lo cual atrajo a familias jóvenes que se convierten en candidatos para consumir, por ende, se lleva a cabo el emplazamiento de comercios que buscan, además de abastecer a los residentes, atraer al consumo de mercancías.

El emplazamiento de parques industriales dentro del sector, convierte a esta zona de la ciudad como un segundo polo y zona industrial más importante de la ciudad, debido a su intercambio de mercancías a base importaciones y exportaciones con EUA (J.Pérez Brambila, comunicación personal, 31 de agosto de 2021).

Es particular en este sector de la ciudad, que a raíz de la especulación inmobiliaria y el estatus socioeconómico que se ha generado en ella, que han traído a la ciudad proyectos de arquitectura innovadora para la misma, como lo es la construcción de edificios altos corporativos y comerciales, y edificaciones atípicas como lo son las de uso mixto (residencial y comercial).

De los impactos más importantes, es el rebase de las de las condiciones de infraestructura que ahí se tiene, debido a que se encuentra en un proceso de rebasar la capacidad vial, pluvial y eléctrica, sin embargo, también existe el impacto económico que se le está dando al desarrollo genera negocio, genera derrama económica, como parte de lo que es en sí la ciudad (Sergio Eduardo Montes Montoya, comunicación personal, 23 de noviembre de 2021).

Otro impacto urbano de los desarrollos que se han llevado a cabo, es el cambio de predios que dejaron de ser agrícolas; en las visiones de ciudad en Mexicali 2020, que después se hizo en Mexicali 2050, existieron programas municipales con mucha intervención y con mucha guía y con mucho recurso de la iniciativa privada, interesada (a criterio del entrevistado) por crecer de una manera ordenada; el empresariado y el gobierno trabajaron muy de la mano y muy enfocado en dotar lo más posible de servicios previos al crecimiento; pasa de ser de un uso agrícola ganadero a un uso urbano citadino, pues anteriormente los previos se conformaban de parcelas, tierras de crianza y de ganado (Rodrigo Orozco Carrillo, comunicación personal, 01 de diciembre de 2021).

Estos tres sectores (inmobiliario, industrial y comercial) han convertido al sector en un sector de alto estrato económico, que ha traído consigo también construcciones que no se habían visto en la ciudad, como lo es el edificio más alto de Mexicali, el corporativo Punta Este, desarrollos de hotelería e incluso una edificación de uso mixto residencial-comercial.

El impacto del sector Inmobiliario, a pesar de los aspectos positivos que pudiera aportar a la zona, como la generación de empleos y abastecimiento de mercancías, también genera diferentes tipos de problemáticas urbanas por su alta demanda de infraestructura, aspecto que se elaborará más adelante.

Población e infraestructura

Uno de los aspectos importantes para el análisis de la segregación urbana es la distribución residencial de la población, para la misma, se utilizan los datos del censo de población y vivienda del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) del año 2010 y 2020, para hacer una comparativa y visualizar el comportamiento y principales cambios de los datos en un lapso de 10 años.

Retomando las principales características de la segregación urbana, estos datos auxiliará al análisis del acceso desigual a los servicios y equipamientos urbanos y la especialización (representación en el espacio) de la distanciación social entre los grupos; es necesario mencionar que si bien no se tiene una base de datos precisa acerca del nivel de ingreso o socioeconómico de la población, se tomará como base los siguientes datos para caracterizar y comparar la población de las diferentes zonas del caso de estudio (E1, E2 y E3): Total De Viviendas, Población Total, Grado Escolar Promedio, Población Económicamente Activa, Población Económicamente Inactiva, Población Ocupada, Población Desocupada y Viviendas particulares habitadas que disponen de luz eléctrica, agua entubada de la red pública y drenaje.

La población, de 2010 a 2020, se observa como en la zona E1 se fueron poblando aún más las colonias populares, en la zona E2 se visualiza como se fue acumulando la población sobre calzada Cetys en lo que ahora corresponde a las zonas de los diferentes residenciales privados que se emplazan ahí, parecido a lo que sucede en la zona E3, donde claramente podemos observar la organización focalizada en ciertas áreas que corresponden a lo que son los fraccionamientos actuales. Paralelamente las viviendas coinciden en este comportamiento, en la aparición de más viviendas y en la organización en espacios focalizados.

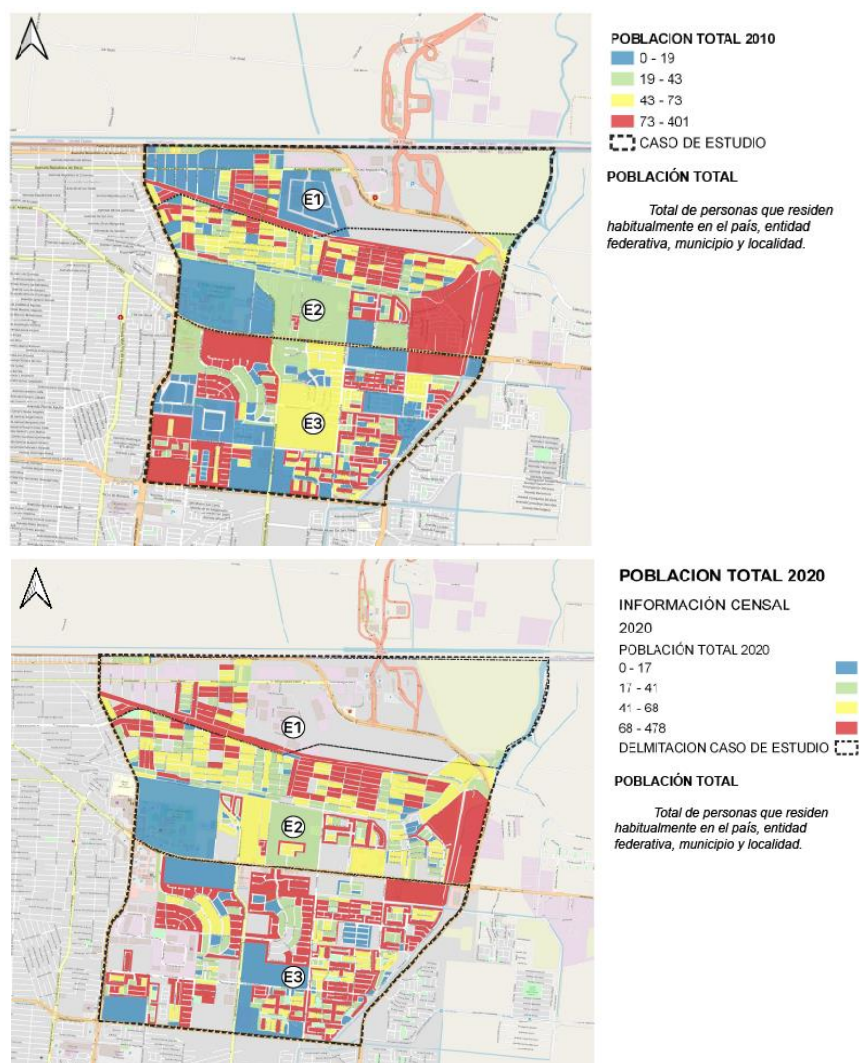


Figura 22. Población total año 2010 y 2020, mapa realizado en software de Sistemas de Información Geográfica con información del censo de población y vivienda 2010 y 2020.

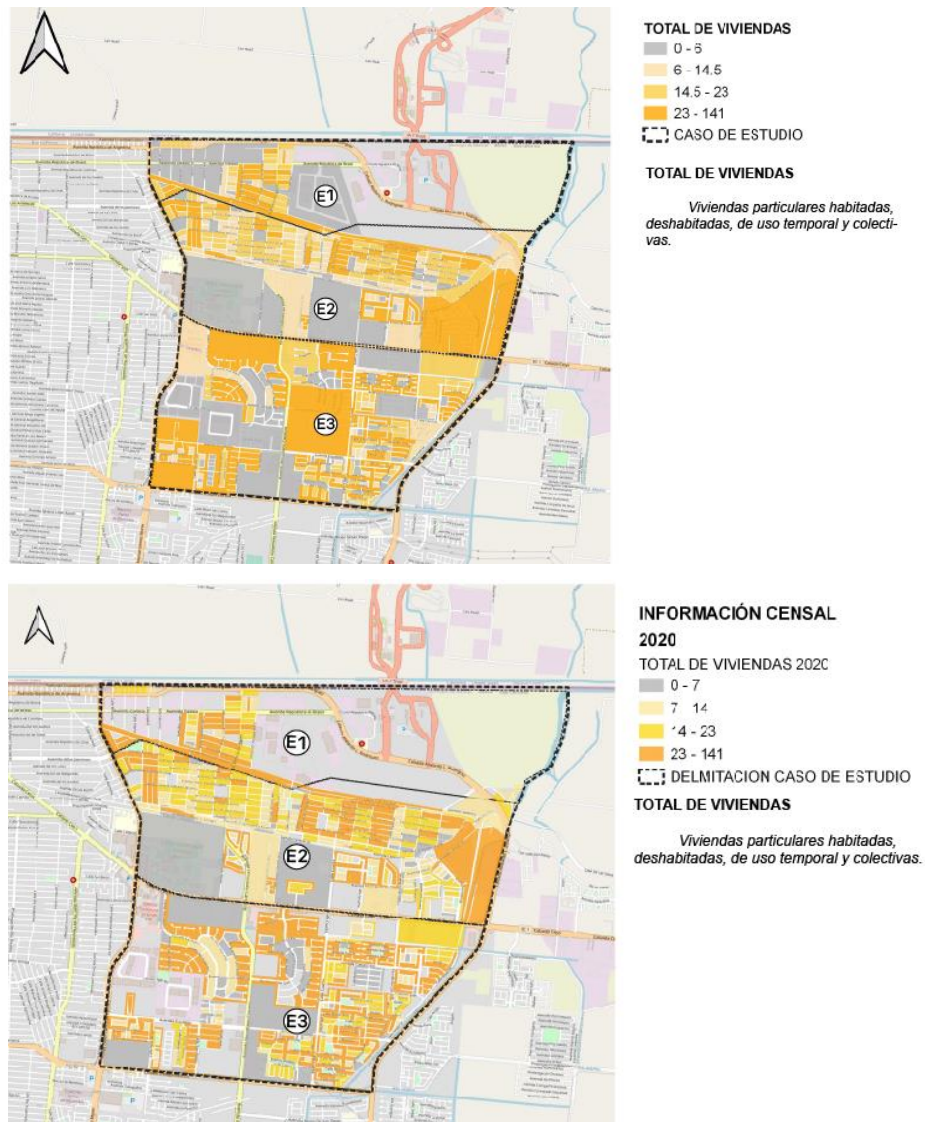


Figura 23. Total de viviendas año 2010 y 2020, mapa realizado en software de Sistemas de Información Geográfica con información del censo de población y vivienda 2010 y 2020.

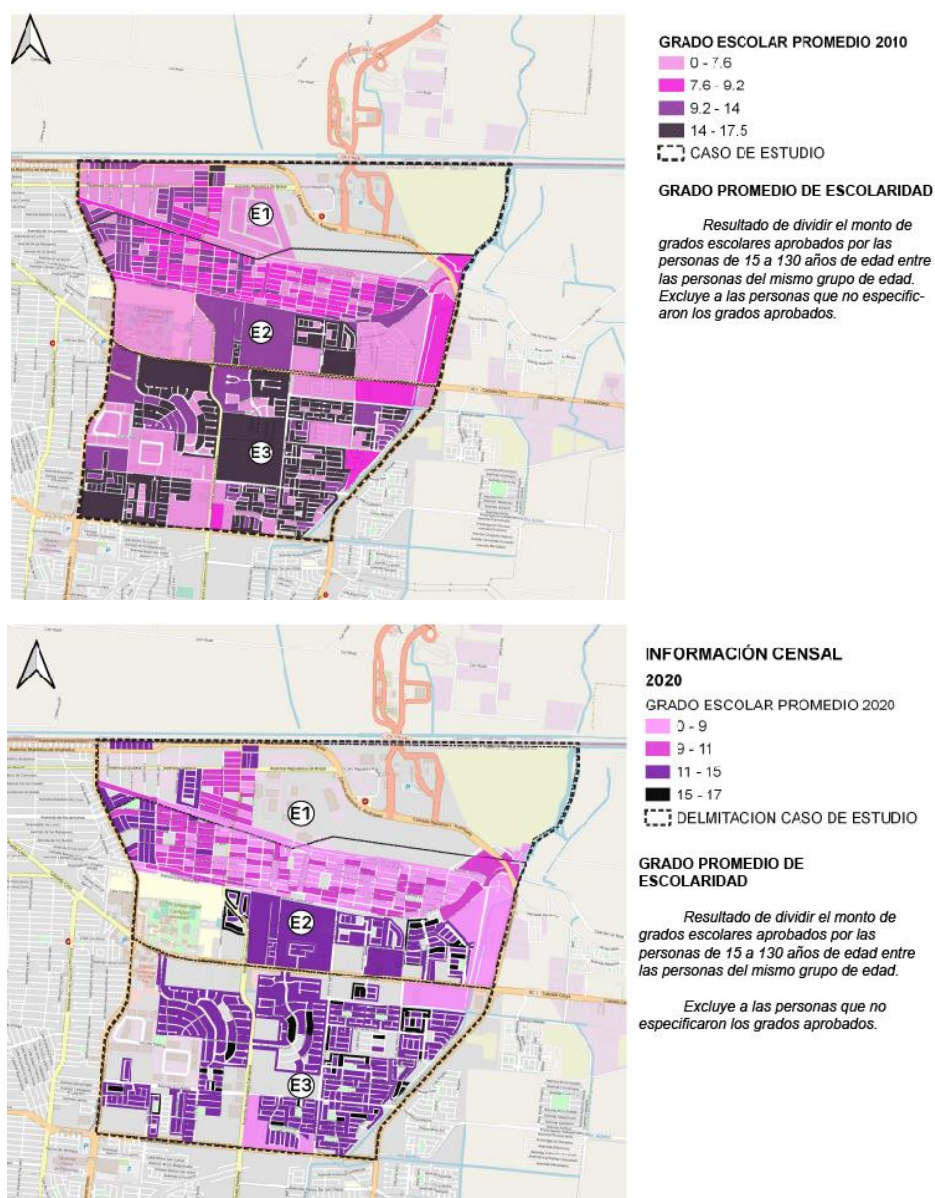


Figura 24. Grado escolar promedio 2010 y 2020, mapa realizado en software de Sistemas de Información Geográfica con información del censo de población y vivienda 2010 y 2020.

El grado promedio escolar, Resultado de dividir el monto de grados escolares aprobados por las personas de 15 a 130 años de edad entre las personas del mismo grupo de edad, tanto en 2010 como 2020, manifiesta sus más altos rangos en las zonas E2 y E3, mostrando en la actualidad los niveles más bajos de escolaridad en las áreas correspondientes a las colonias populares y al poblado compuertas. Como observación, en el mapa del año 2020 desaparecen los datos censales a las áreas correspondientes de equipamiento, de comercios y de baldíos, caso que ocurrirá en la mayoría de los mapas a presentar.

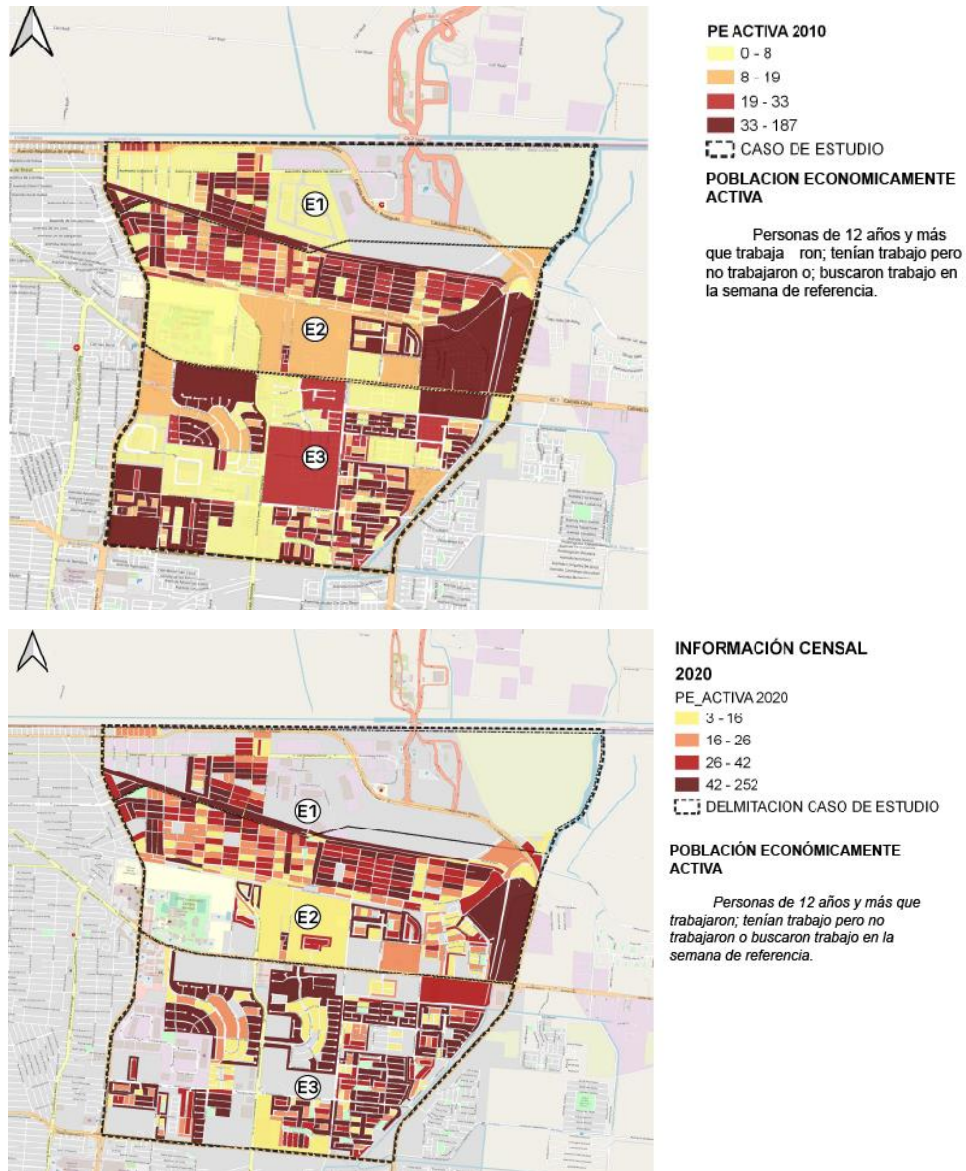


Figura 25. Población Económicamente activa 2010 y 2020, mapa realizado en software de Sistemas de Información Geográfica con información del censo de población y vivienda 2010 y 2020.

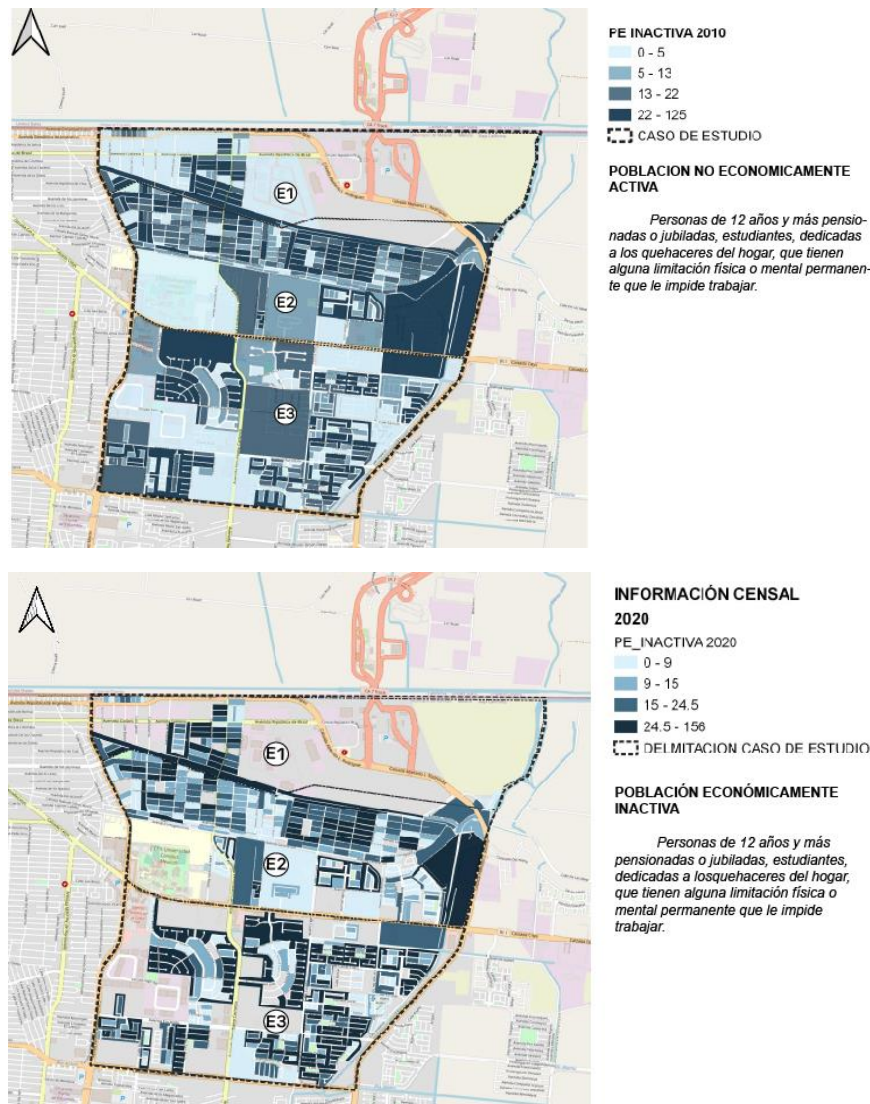


Figura 26. Población Económicamente inactiva 2010 y 2020, mapa realizado en software de Sistemas de Información Geográfica con información del censo de población y vivienda 2010 y 2020.

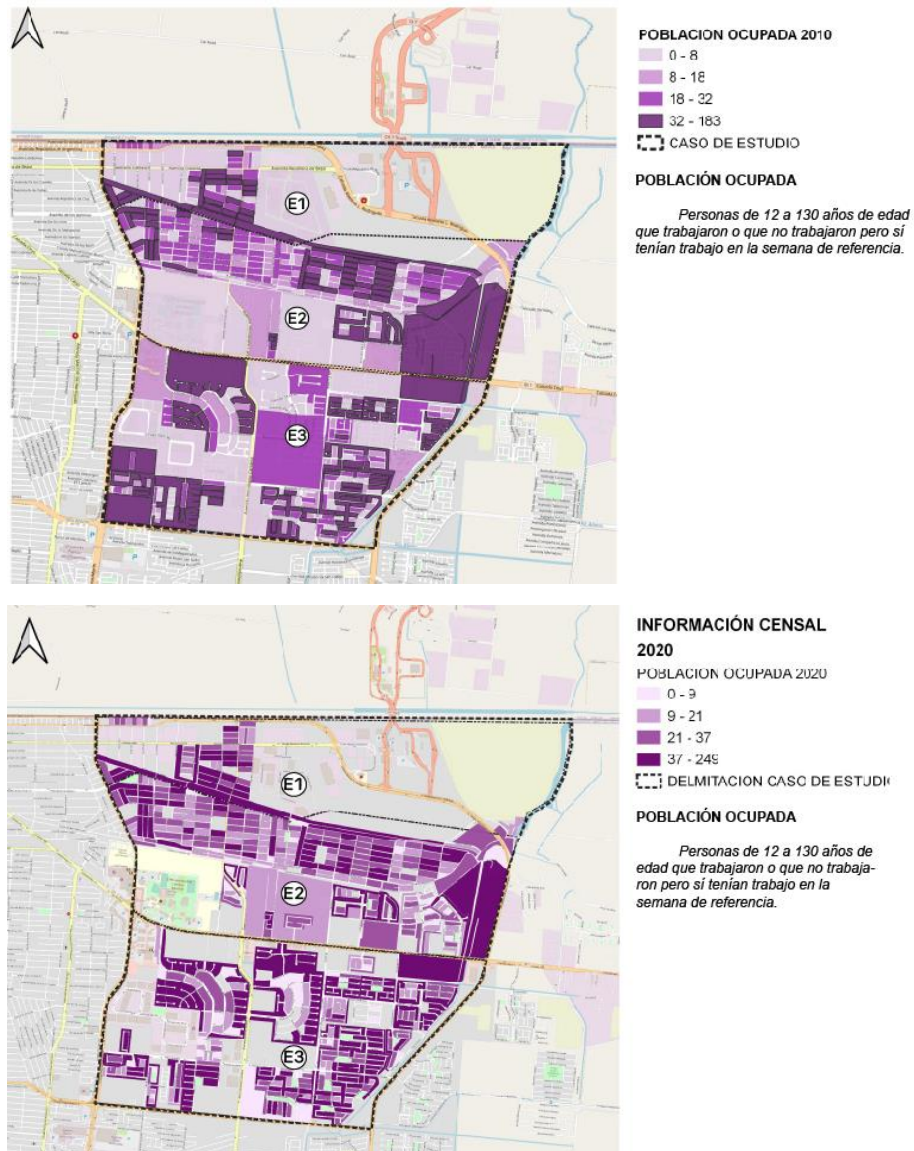


Figura 27. Población Ocupada 2010 y 2020, mapa realizado en software de Sistemas de Información Geográfica con información del censo de población y vivienda 2010 y 2020.

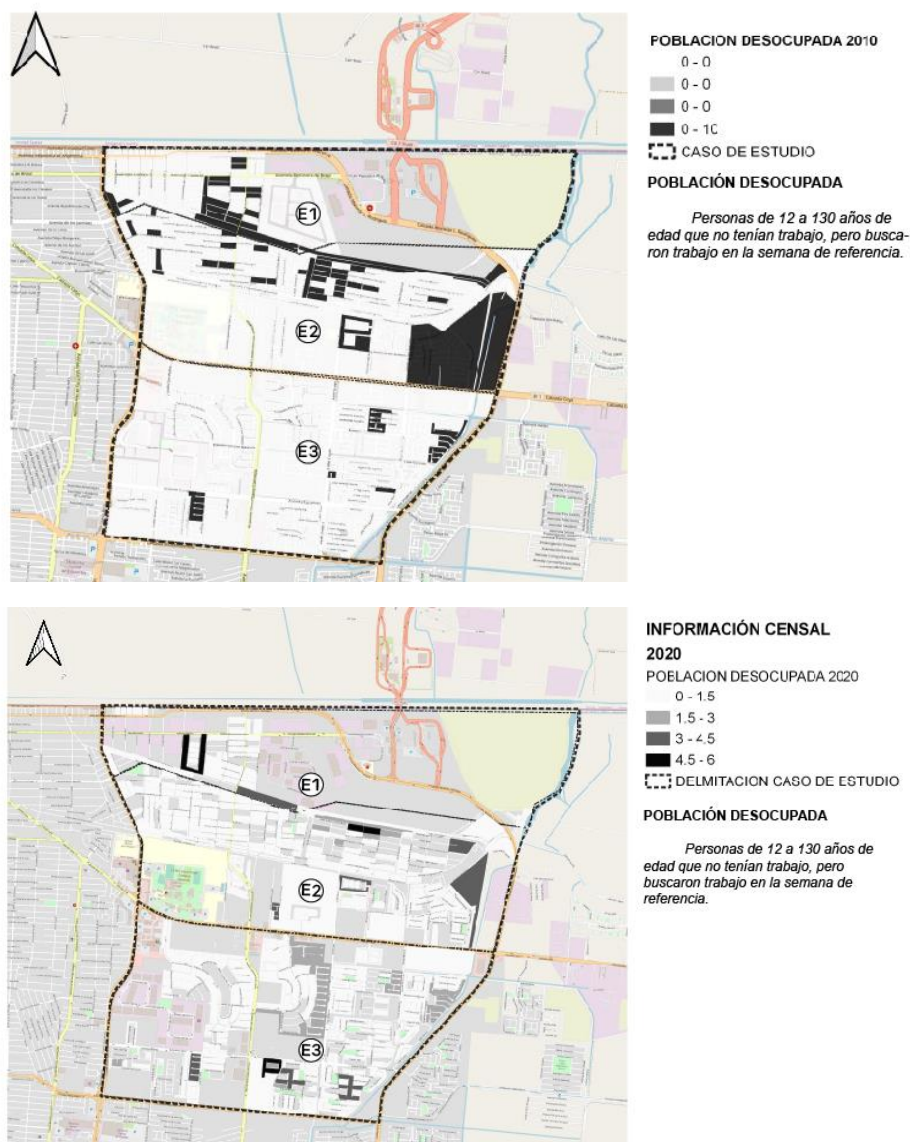


Figura 28. Población Desocupada 2010 y 2020, mapa realizado en software de Sistemas de Información Geográfica con información del censo de población y vivienda 2010 y 2020.

Es necesario comentar la diferencia, entre la población ocupada y la población económicamente activa (PEA activa), y es que la PE activa corresponde a aquellas personas en edad de trabajar que se encuentran empleadas, pero también incorpora a quienes están, y de forma activa, en búsqueda de un empleo.

La concentración de la población económicamente activa en el lapso de análisis presenta una aparición de PEA en la zona E3, organizada dentro de las áreas correspondientes a conjuntos residenciales e incrementa hacia el norte. La población no

económicamente inactiva también presenta de sus más altos rangos en la zona E3, y el área donde se encuentra el poblado compuestas. Se comporta de manera similar la población ocupada a la población económicamente activa, sin embargo, la población desocupada es muy baja en el caso de estudio, y en el lapso de 10 años destaca una disminución considerable de la misma.

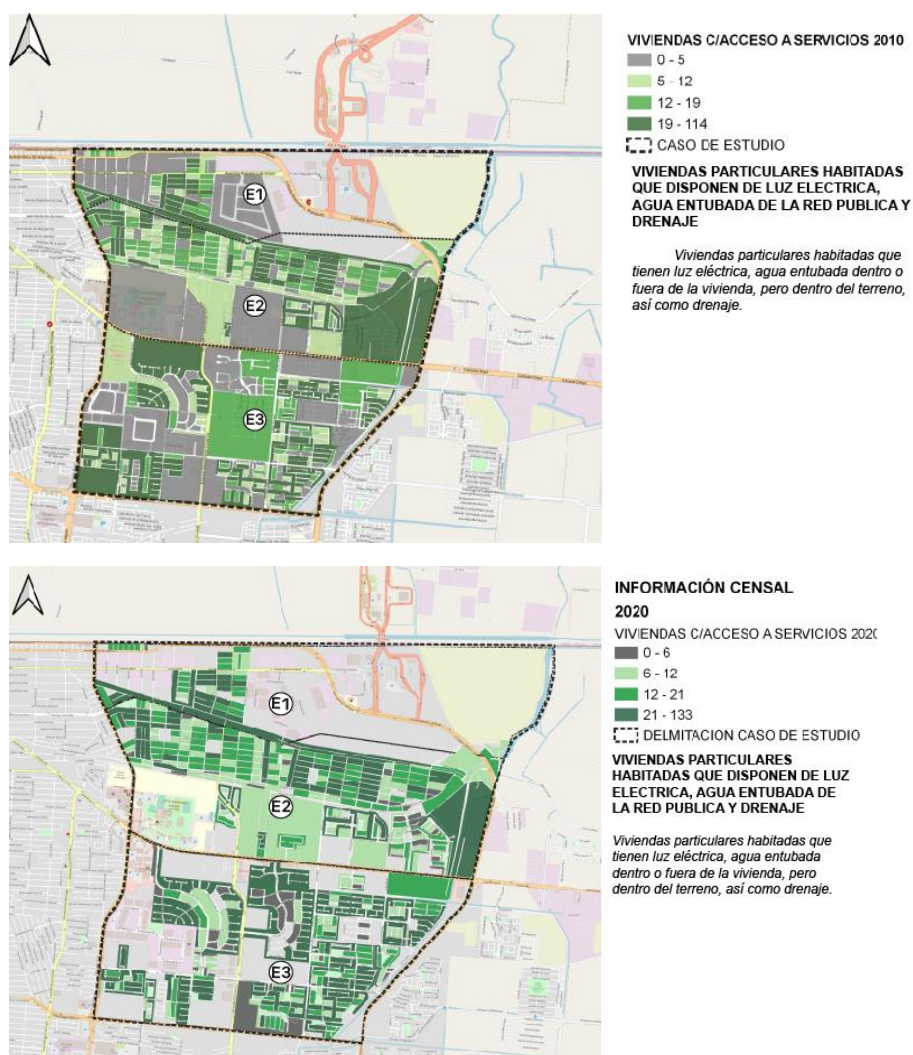


Figura 29. Viviendas Particulares Habitadas Que Disponen De Luz Eléctrica, Agua Entubada De La Red Pública Y Drenaje 2010 y 2020, mapa realizado en software de Sistemas de Información Geográfica con información del censo de población y vivienda 2010 y 2020

Se aprecia en el mapa comparativo de las viviendas con acceso a servicios (luz eléctrica, agua entubada, drenaje), en el año 2010 se toman en cuenta áreas que corresponden actualmente a terrenos baldíos, y para el año 2020 se observa un incremento

en la cantidad de viviendas, sin embargo, aún aparecen valores bajos en algunos predios hacia el norte, anteriormente terrenos baldíos, en las áreas E1 y E2.

Sin duda, al igual que los mapas presentados en capítulos anteriores, se observa el crecimiento y desarrollo la zona de estudio; en la actualidad, dentro de este, si bien no hay algún indicador de pobreza extrema, como se verá más adelante, existen aún dentro de las zonas más cercanas al norte que corresponden a las colonias y al poblado que se emplaza dentro de los límites de estudio, viviendas con bajo acceso a servicios, población desocupada y bajo nivel de escolaridad comparándose directamente con las zonas donde se emplazan conjuntos residenciales privados de alto nivel, lo cual nos marca una pauta de estas posibles separaciones sociales y diferencias de los servicios, y nos da un referente acerca de la posición socioeconómica de los habitantes, información que se completa en los siguientes apartados.

Configuración urbana actual

Una vez examinados los datos censales de interés para caracterizar el caso de estudio y los cambios evidenciados en el lapso de 10 años, pasamos ahora a analizar la configuración urbana actual.

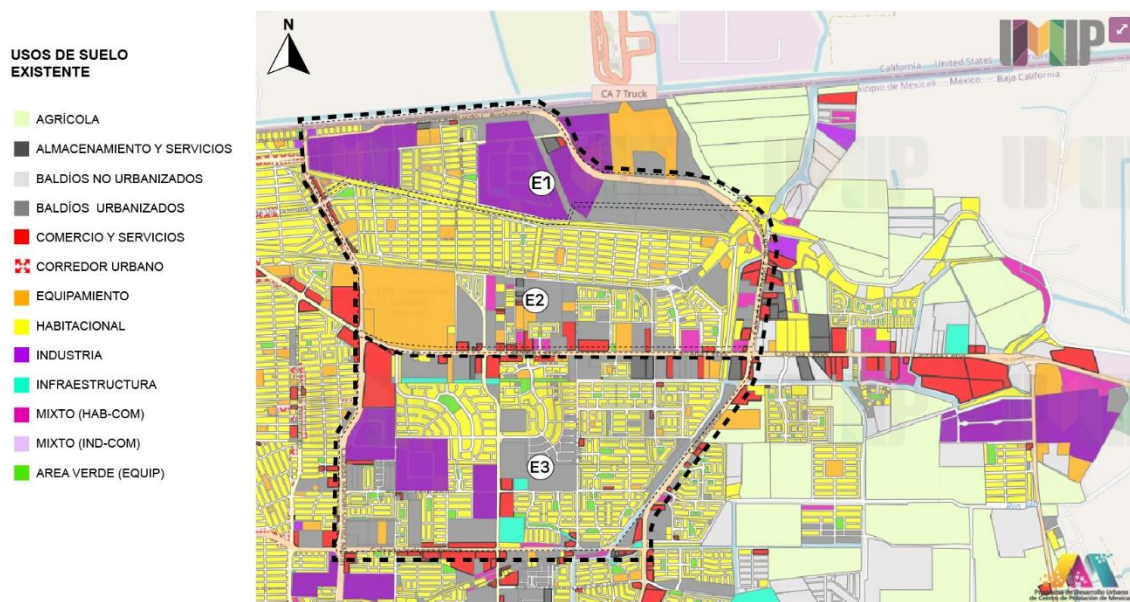


Figura 30. Usos de suelo existente, gráfico tomado de portal geoespacial del Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali (IMIP) referente al Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población (PDUCP) de Mexicali. <http://www.mexicali.gob.mx/sitioimip/geovisor>

Se observa en la figura 30, en los usos de suelo predominantes destacan el uso habitacional, industrial, de equipamiento y de comercio y servicios. Observamos en todas las vialidades principales que delimitan el caso de estudio corredores urbanos, donde se emplazan comercios en la actualidad, con baldíos urbanizados en la zonas norte y sur.

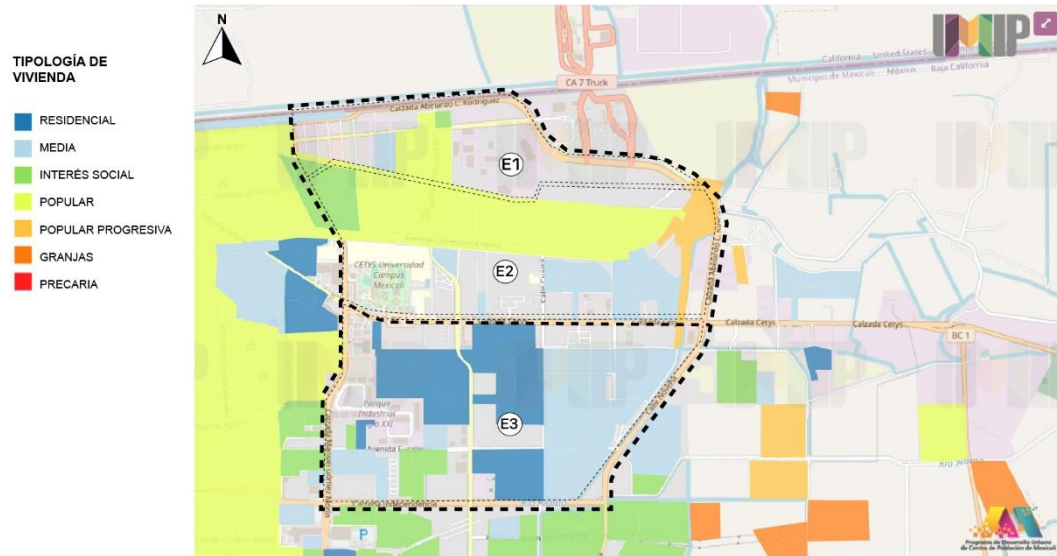


Figura 31. Tipología de vivienda, gráfico tomado de portal geoespacial del Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali (IMIP) referente al Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población (PDUCP) de Mexicali. <http://www.mexicali.gob.mx/sitioimip/geovisor>

En la Figura 31 la tipología de vivienda va cambiando, de norte a sur, pasando de tipologías de interés social, popular y popular progresiva, que corresponden a las ubicaciones donde están las colonias más antiguas del sector y del caso de estudio, cambiando a tipología media una vez que se acerca a la vialidad principal y pasando a la zona sur aparece la tipología residencial, seguido de media y algunas ubicaciones de interés social.



Figura 32. Cobertura de alumbrado público, gráfico tomado de portal geoespacial del Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali (IMIP) referente al Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población (PDUCP) de Mexicali. <http://www.mexicali.gob.mx/sitioimip/geovisor>

A pesar de que estos servicios se brindan casi en la totalidad de viviendas del caso de estudio, en la Figura 32 se observa, en la cobertura de alumbrado público, la falta de cobertura en vialidades secundarias de las colonias populares, teniendo en consideración que puede coincidir con algunos baldíos al igual que el área de la zona E3 hacia el sur.

Uno de los proyectos realizados por el sector público, fueron pavimentaciones de vialidades para las colonias populares, sin embargo, en la Figura 33 se visualiza claramente que para el año 2018 (hace 3 años) aún había vialidades sin pavimento hacia el norte del caso de estudio, correspondiente a las colonias populares.

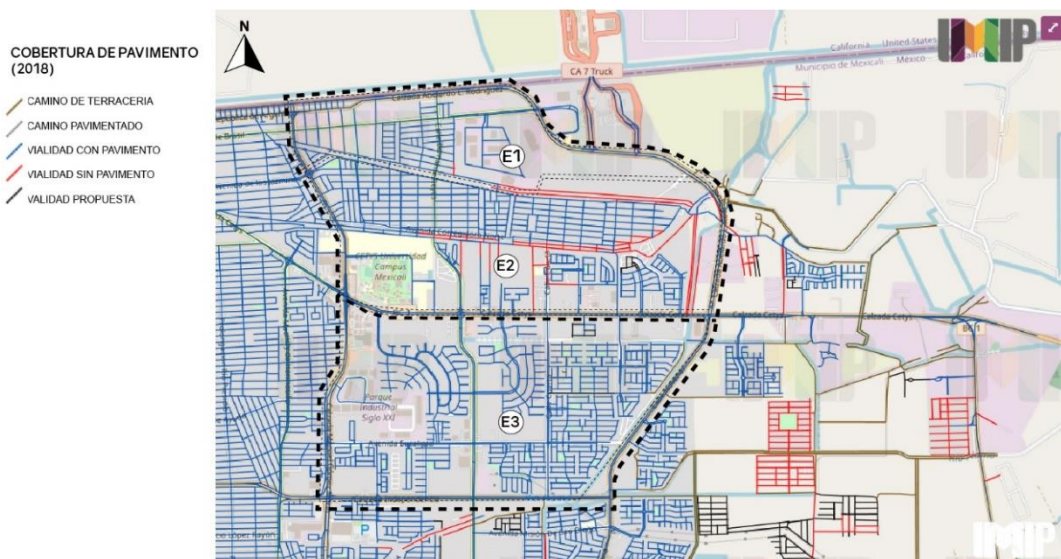


Figura 33. Cobertura de pavimento (2018), gráfico tomado de portal geoespacial del Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali (IMIP) referente al Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población (PDUCP) de Mexicali. <http://www.mexicali.gob.mx/sitioimip/geovisor>

COBERTURA DE AUTOBUSES URBANOS

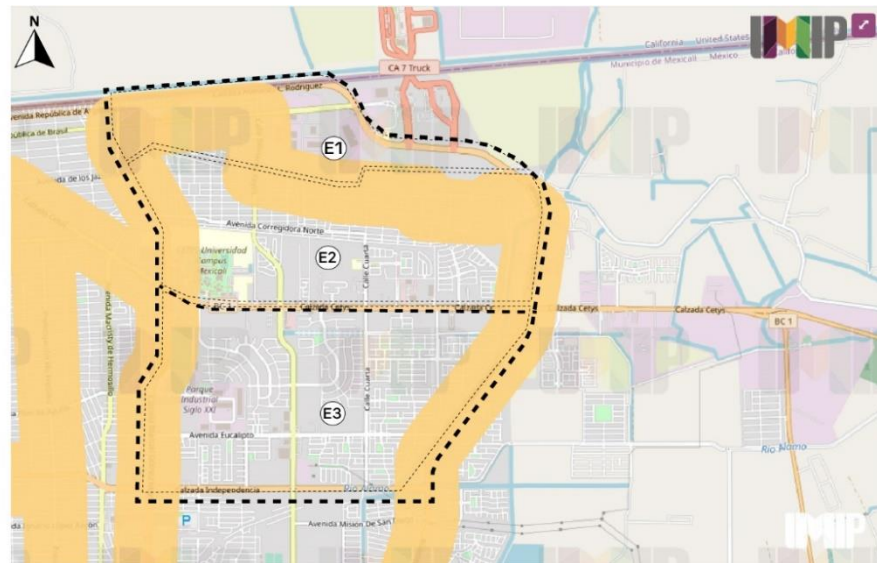


Figura 34. Cobertura de autobuses urbanos, gráfico tomado de portal geoespacial del Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali (IMIP) referente al Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población (PDUCP) de Mexicali. <http://www.mexicali.gob.mx/sitioimip/geovisor>

La cobertura de autobuses urbanos (Figura 34) se comporta de una manera muy particular en el caso de estudio para el año 2020, pues las rutas de autobuses se interrumpen por completo en el tramo que abarca el caso de estudio sobre la vialidad calzada Cetys, desde Gómez Morín a calle novena, a pesar de ser una vialidad comercial y con centros de educación.

ESTADO FÍSICO DE LA ESTRUCTURA VIAL (2019)

- BUENO
- REGULAR
- MALO
- MUY MALO

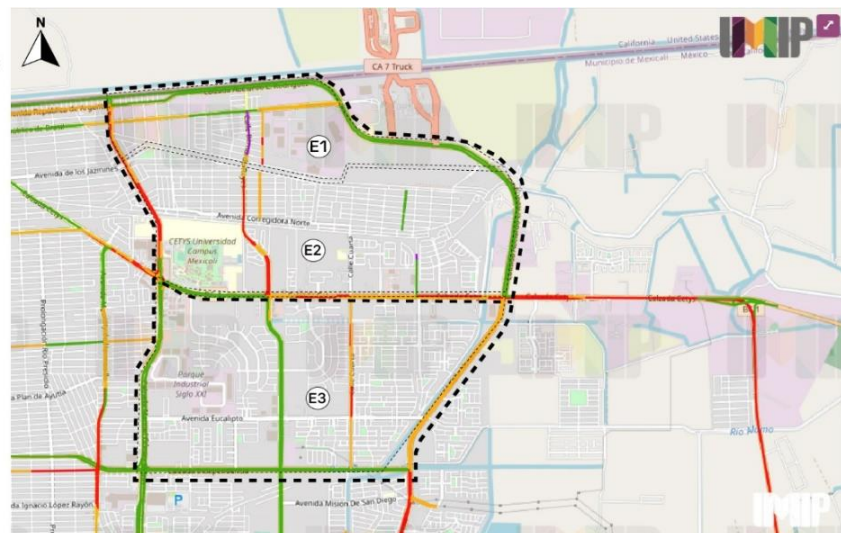


Figura 35. Estado Físico de la estructura vial (2019), gráfico tomado de portal geoespacial del Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali (IMIP) referente al Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población (PDUCP) de Mexicali. <http://www.mexicali.gob.mx/sitioimip/geovisor>

Acerca del estado físico de la estructura vial (Figura 35) destacan de las vialidades principales, como Gómez Morín y Cetys una deficiencia en tramos de la vialidad, sin embargo, algo que resalta visualmente es el Blvd. Venustiano Carranza, cuya extensión, la calle Bernardo Reyes, una vez que se pasa calzada Cetys, el estado de la vialidad se va deteriorando cada vez más adentrado hacia las colonias populares.

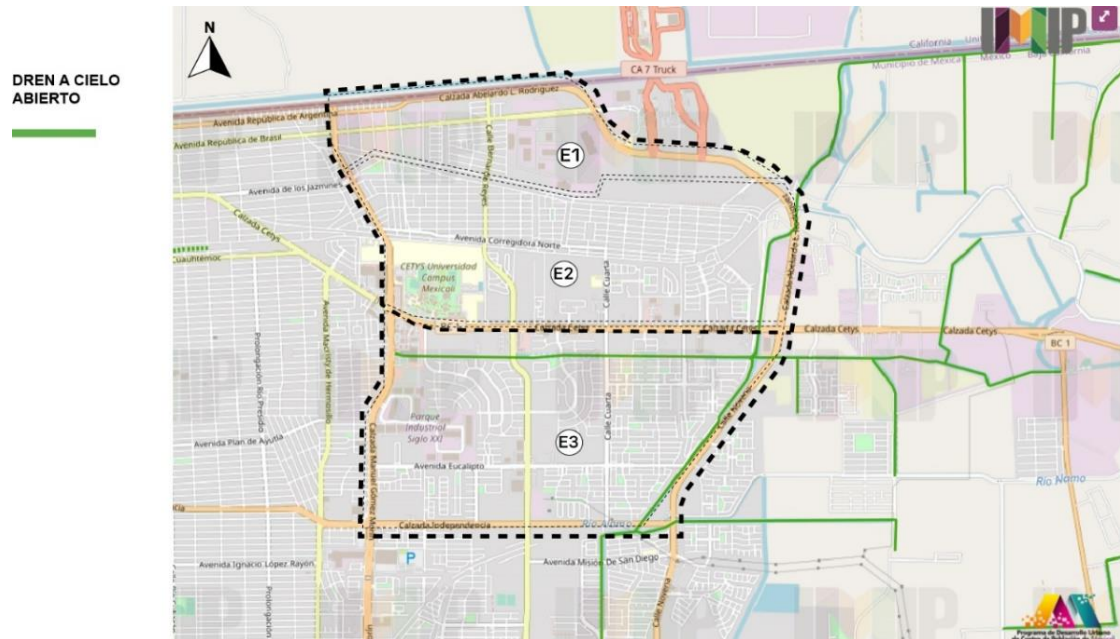


Figura 36. Dren a cielo abierto, gráfico tomado de portal geoespacial del Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali (IMIP) referente al Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población (PDUCP) de Mexicali. <http://www.mexicali.gob.mx/sitioimip/geovisor>

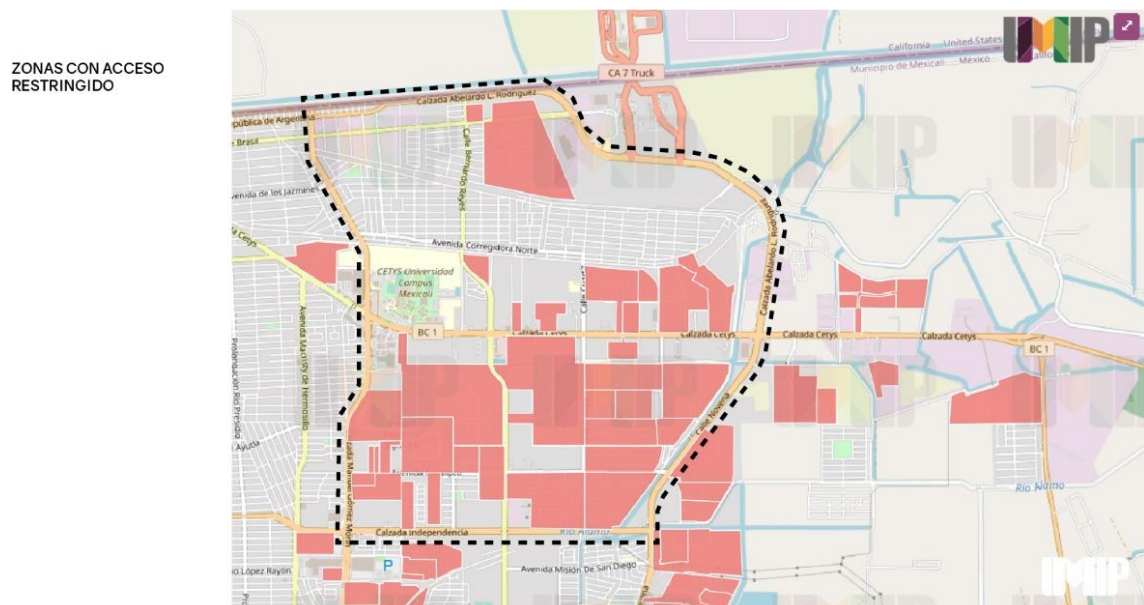


Figura 37. Zonas con acceso restringido, gráfico tomado de portal geoespacial del Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali (IMIP) referente al Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población (PDUCP) de Mexicali. <http://www.mexicali.gob.mx/sitioimip/geovisor>

En las figuras 36 y 37 ayudan a caracterizar y contextualizar el caso de estudio, pues en el caso del dren "a cielo abierto" hay tramos que pasan por residenciales en la zona E3, por ende, han sido tapados y han generado otro tipo de problemáticas que se explicarán más adelante.

Como se muestra en la figura 36, gran parte del caso de estudio contiene islas de urbanizaciones cerradas con accesos restringidos, mismos que, se destinan primeramente al auto, y como lo es el caso particular de la zona E3, en donde es una aglomeración de accesos restringidos correspondientes a los residenciales privados, crean una discontinuación y una fragmentación de urbanizaciones contenidas dentro de bardas perimetrales, que dejan fuera de ellas espacios que dificultan la movilidad fuera de la del automóvil, debido a la falta de equipamiento, vegetación, banquetas etc.

Investigación de campo

Para evidenciar los aspectos físicos de la configuración urbana del caso de estudio, se llevó a cabo una visita a campo, en la cual por visualización sin alteración del entorno se analizó el equipamiento y la estructura urbana de los casos de estudio.

En dicha visita a campo, se tomaron algunas fotografías de los hallazgos más significativos, buscando caracterizar en dos zonas del caso de estudio: norte y sur. Hacia el norte las zonas E1 & E2 donde se emplazan las colonias, algunos fraccionamientos y parques industriales y hacia el sur los fraccionamientos privados y comercios sobre el corredor comercial.

Se tomó como criterio para el levantamiento fotográfico los límites que se observaron en el mapa, las vialidades principales y secundarias, nodos de vialidades importantes, accesos a desarrollos privados, y el seguimiento de rutas aleatorias en búsqueda de elementos importantes para presentar.

Una de las razones más importantes por las cuales se consideró esta investigación de campo, es partiendo de la idea de que la segregación es real cuando se percibe, cuando se manifiesta de manera tangible, es decir los afectos físicos y visibles, el amurallamiento, la falta de vegetación (sombra), banquetas angostas y deficientes, accesos restringidos y automovilísticos, casetas de seguridad, etc. Para de esta manera demostrar que la configuración urbana fomenta la segregación.

Los principales hallazgos fueron los contrastes de vialidades, banquetas, áreas verdes, y la limpieza que tienen las áreas continuas a las delimitaciones de los fraccionamientos. Se observa claramente esta disparidad del interior contra el exterior de los altos desarrollos privados, como se muestran en las siguientes fotografías, que como ya mencionamos se catalogaron como área norte y sur.

Cada una de las imágenes capturadas, se recurre a una valoración de los elementos, como bordes, infraestructura, pavimentos, edificación, zonas verdes, etc. por parte del analista o investigador, observando el estado, la existencia o inexistencia de elementos.

Fotografías al norte (zona E1 & E2):



Figura 38. Vialidad C Bernardo Reyes, entrada a la izquierda y derecha fracc. Reserva Residencial Poniente, sentido hacia línea fronteriza y col. Flores Magón. (Ruiz, 2020)



Figura 39. Vialidad Bernardo Reyes (continuación de blvd. Venustiano Carranza después de fracc. Reserva Residencial poniente y gran reserva) entrada a colonia Flores Magón. (Ruiz, 2020)



Figura 40. Calle Forrajeros, vialidad sin pavimentar dentro de colonia Flores Magón. (Ruiz, 2020)



Figura 41. Intersección C. Bernardo Reyes y Av. industriales, rampas peatonales inexistentes, vialidad y banquetas en condiciones deplorables. (Ruiz, 2021)



Figura 42. Calle Central sur, a la izquierda colonia corregidora, a la derecha fracc. Reserva Residencial Poniente. (Ruiz, 2021)



Figura 43. Vialidad sin nombre, a la derecha Reserva Residencial poniente, a la izquierda baldío, al fondo edificio corporativo Punta Este. (Ruiz, 2021)



Figura 44. (izquierda) Plaza Duara y (derecha) acceso a residencial Duara sobre vialidad Calzada Cetys Imagen satelital Google maps, 2020.



Figura 45. Edificio de uso mixto, calzada residencial sobre vialidad Calzada Cetys Imagen satelital Google maps, 2020.



Figura 46. Edificio de oficinas Solarium sobre vialidad Calzada Cetys Imagen satelital Google maps, 2020.



Figura 47. Acceso parque industrial PIMSA IV. Imagen satelital Google maps, 2020.



Figura 48. Vialidad Fulemona Mata en condiciones deplorables, colonia flores Magón, de fondo, motociclista intentando evadir baches. (Ruiz, 2021)



Figura 49. Av. Melchor Ocampo, vista al sur, (izquierda) barda perimetral de parque industrial PIMSA IV, (derecha) colonia habitacional, ciclista y peatón. (Ruiz, 2021)



Figura 50. Intersección vialidad Melchor Ocampo y Av. Brasil, interrupción de banqueta y áreas verdes destinados a parques industriales, al fondo personal de mantenimiento, en banqueta peatón. (Ruiz, 2021)



Figura 51. Intersección C. Bernardo Reyes y Av. industriales, rampas peatonales inexistentes, vialidad y banqueta en condiciones deplorables, persona en silla de ruedas transitando por medio de la calle. (Ruiz, 2021)



Figura 52. Intersección C. Bernardo Reyes y Av. industriales, rampas peatonales inexistentes, vialidad y banqueta en condiciones deplorables. (Ruiz, 2021)



Figura 53. Intersección C. Bernardo Reyes y Av. Colonos, rampas peatonales inexistentes, vialidad y banqueta en condiciones deplorables. Parque público. (Ruiz, 2021)



Figura 54. Intersección C. De los planetas y Central Sur, calle sin pavimentar, adelante terreno baldío con basura, al fondo, calzada residencial y punta este corporativo. (Ruiz, 2021)



Figura 55. Avenida Corregidora Sur, viendo hacia el Este, calle sin pavimentar, (izquierda) colonia habitacional (derecha) baldío con basura. (Ruiz, 2021)



Figura 56. Avenida Corregidora Sur, vista al Sur baldío con basura, al fondo calzada residencial y edificio punta este. (Ruiz, 2021)



Figura 57. Avenida Corregidora Sur, vista al Oeste, calle sin pavimentar, (izquierda) baldío con basura (derecha) colonia habitacional, al fondo almacén comercial. (Ruiz, 2021)



Figura 58. Avenida Corregidora Sur, vista al Este baldío con basura, al fondo Colegio privado Centro Escolar Inglés (CEI) . (Ruiz, 2021)



Figura 59. Avenida Corregidora Sur, vista al Sur baldío con basura, al fondo calzada residencial y edificio punta este. (Ruiz, 2021)



Figura 60. Avenida Corregidora, vista al Sur, a la izquierda baldío con basura, a la derecha residencial Gran Reserva, al fondo Punta Este Corporativo. (Ruiz, 2021)



Figura 61. Avenida Corregidora Sur, vista al Sur, barda de Residencial Veredas del Sol. (Ruiz, 2021)



Figura 62. Avenida Corregidora, vista al Sur, a la izquierda baldío con basura, a la derecha residencial Duara. (Ruiz, 2021)



Figura 63. Vialidad Tlatelolco, vista al Norte, al fondo estación de bomberos y subcomandancia de policía. (Ruiz, 2021)



Figura 64. (Izquierda/fondo) acceso a residencial duara (derecha) terreno baldío, sobre calzada cetys. (Ruiz, 2021)



Figura 65. Vista desde el Este Departamentos Vivalta, a un lado de residencial cerrada del sol. (Ruiz, 2021)



Figura 66. Vista desde el Sur, Departamentos Vivalta, a un lado de residencial cerrada del sol. (Ruiz, 2021)



Figura 67. (Izquierda/fondo) acceso a residencial duara (derecha) terreno baldío, sobre calzada cetys. (Ruiz, 2021)



Figura 68. Vista desde el Este Departamentos Vivalta, a un lado de residencial cerrada del sol. (Ruiz, 2021)



Figura 69. Vista desde el Sur, Departamentos Vivalta, a un lado de residencial cerrada del sol. (Ruiz, 2021)

Fotografías al sur (Zona E3):



Figura 70. Avenida eucalipto hacia blvd. Venustiano carranza; a la izquierda entrada a una de las privadas de residencial Montecarlo, a la derecha lote baldío. (Ruiz, 2020)



Figura 71. Terreno baldío y viviendas detrás de fraccionamiento veredas del sol. (Ruiz, 2020)



Figura 72. Calle cuarta hacia calzada Independencia, en izquierda y derecha bardas de residencial Montecarlo. (Ruiz, 2020)

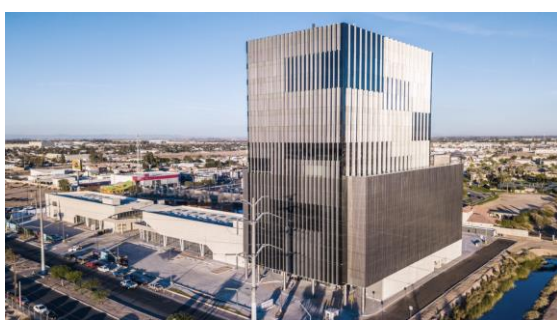


Figura 73. Punta este corporativo, tomada de <http://puntaeste.life/>

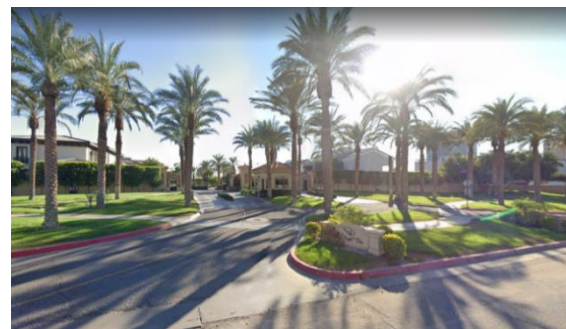


Figura 74. Entrada Residencial San Pedro II sobre vialidad Calzada Cetys Imagen satelital Google maps, 2019.



Figura 75. Plaza comercial 686 sobre vialidad Calzada Cetys. Imagen satelital Google maps, 2019.



Figura 76. Acceso a residencial Cumbres sobre vialidad Calzada Cetys Imagen satelital Google maps 2020.



Figura 77. Acceso a escuela privada Discovery sobre vialidad Calzada Cetys Imagen satelital Google maps 2020.

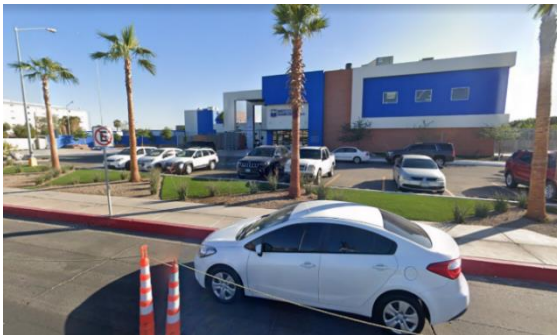


Figura 78. Acceso a escuela privada Instituto Salvatierra sobre vialidad Calzada Cetys Imagen satelital Google maps 2020.



Figura 79. Agencia automotriz Toyora, sobre calzada Cetys. (Ruiz, 2021)



Figura 80. Izquierda acceso a residencial Puerta de Alcalá, al fondo entrada hacia residencial Andares, derecha centro comercial. Imagen satelital Google maps 2020.



Figura 81. Vialidad cerrada del Sol hacia el sur, esquina OXXO puerta de Alcalá, vialidad sin pavimentar. (Ruiz, 2021).



Figura 82. Dren tapado, barda perimetral de residencial Casa Maya II. (Ruiz, 2021).



Figura 83. Vialidad calle cuarta hacia el sur, (izq.) barda perimetral residencial puerta de hierro (derecha) barda perimetral de residencial San Pedro II, sin banqueta en ambos sentidos de vialidad. (Ruiz, 2021)



Figura 84. Terreno baldío frente a residencial Monte Carlo, ciclista atraviesa terreno para trasladarse. (Ruiz, 2021).



Figura 85. Comercio informal en intersección de Av. Eucalipto y calle Cuarta fuera de residencial Monte Carlo. (Ruiz, 2021).



Figura 86. Bulevar Venustiano Carranza hacia el Norte, obstrucción de circulación peatonal en banquetas, (izq.) barda perimetral de residencial San Pedro, (derecha) barda provisional para residencial San Pedro II, al fondo, edificio punta este. (Ruiz, 2021).



Figura 87. Peatones transitando por barda perimetral de puerta de hierro, sin banqueta, calle cuarta vista al sur. (Ruiz, 2021).



Figura 88. Bulevar Venustiano Carranza hacia el Norte, banqueta angosta, al fondo, edificio punta este. (Ruiz, 2021).



Figura 89. Hotel en construcción, plaza comercial Carranza, y edificio punta este visto desde zona E2 hacia el sur. (Ruiz, 2021)



Figura 90. Acceso principal a residencial San Pedro II, desde Calzada Cetys. (Ruiz, 2021).



Figura 91. (De izquierda a derecha) Motel El moro, terreno baldío, escuela privada Discovery. (Ruiz, 2021).



Figura 92. Elemento decorativo/entrada a residencial Montecarlo, intersección entre Av. Eucalipto y Calle Cuarta. (Ruiz, 2021)



Figura 93. Escuela privada Discovery y ciclista sobre calzada Cetys. (Ruiz, 2021)



Figura 94. Acceso de residencial Cumbres, sobre calzada Cetys. (Ruiz, 2021)



Figura 95. (De izquierda a derecha) Car Wash premier, almacén comercial de Coppel. sobre calzada Cetys. (Ruiz, 2021)



Figura 96. Locales comerciales Carranza y edificio corporativo punta este, sobre vialidad Venustiano Carranza. (Ruiz, 2021)



Figura 97. Terreno en venta, con basura, entrada a fraccionamientos misión san miguel y san sebastian, sobre calzada Gómez Morín. (Ruiz, 2021)



Figura 98. Terreno con basura, de lado con vivero sobre calzada Gómez Morín. (Ruiz, 2021)

Como principales observaciones, en base la investigación de campo y levantamiento fotográfico, en el área norte que corresponde a la zona en uno y dos, es primeramente la divergencia que hay en la calidad de vialidades, comparando la vialidad principal con las vialidades secundarias dentro de las colonias populares, como lo es el caso de la vialidad Venustiano Carranza, que en su extensión hacia el norte, pasando calzada Cetys, es notorio el cambio de calidad de la vialidad una vez que se cruza el corredor comercial y los desarrollos residenciales inmediatos a él, es decir, una vez cruzando calzada cetys, que aparenta ser una vialidad nueva o de buena calidad en el área donde se emplazan en los fraccionamientos privados, inmediatamente terminando el área de estos desarrollos y entrando a la colonia Flores Magón la vialidad se deteriora.

También se detectan vialidades sin pavimentar o deterioradas con baches que contrastan con lo que se alcanza a percibir dentro de las bardas que dividen los fraccionamientos con las colonias, que crean una visual muy contrastante los predios inmediatos a esas delimitaciones, que contenían basura dentro de ellos, sin importar si fueran baldíos o zonas residenciales. Se logró detectar y capturar fotografía a peatones y ciclistas que transitaban sobre las vialidades deterioradas o en acotamientos sin banqueteta.

Sobre el corredor comercial o en la vialidad principal que es Calzada Cetys, vialidad de alta velocidad, se presentan estos grandes accesos ornamentados, y, de alguna manera, monumentales, de lo que son los fraccionamientos privados, accesos destinados al automóvil; se observan los desarrollos más nuevos, como lo son edificios corporativos, agencias de automóviles, edificios de uso mixto, centros comerciales, todo esto con sus respectivos camellones con vegetación, cabe destacar que todo lo anterior, considerando también las zonas industriales que se encuentran un poco más hacia el norte, tienen acceso prioritario al automóvil y caseta de vigilancia. El levantamiento fotográfico se realizó en recorrido peatonal y el recorrido se vio dificultado debido la falta de banquetas o banquetas insuficientes para poder trasladarse de ancho relativamente delgado, además de la falta de vegetación y señalamientos para peatones y de disminución de velocidad.

Particularmente la zona que corresponde al poblado compuertas es la que más difiere, tanto con las colonias populares como los desarrollos residenciales y comerciales, ya que en la mayoría de sus vialidades no están pavimentadas, destacan viviendas de autoconstrucción, casas deplorables, casas muy deterioradas, viejas y contenido dentro de eso cercano a la vialidad Bernardo Reyes se emplazan los nuevos equipamientos como la estación de bomberos y la subcomandancia.

Los nuevos proyectos residenciales y comerciales consolidados en el corredor comercial se caracterizan por ser de arquitectura contemporánea y aún se logra apreciar a sus lados, los predios que correspondían a parcelas que ahora son terrenos baldíos.

Una vez pasando a la zona E3, o recorriendo hacia el sur del caso de estudio, pues se observa esta acumulación, aglomeración de fraccionamientos privados, que se manifiestan como urbanizaciones cerradas. En este mismo grupo de fraccionamientos privados se observa una desconexión hacia los espacios residuales, presentándose como islas de urbanizaciones cerradas que dejan el espacio fuera de éstas sin alternativas de movilidad, con banquetas muy angostas o inexistentes, falta de sombra, falta de señalamiento etc. Lo cual solo las conectan vialidades secundarias de diferentes tipos de calidad. Resultan también, calles públicas entre fraccionamientos sin frente, con bardas en ambos lados, con terrenos sobrantes, con falta de calidad visual estética, por la monotonía de la visual que se percibe.

Otra peculiaridad de lo que ha estado sucediendo recientemente en el caso de estudio, es el caos vial o embotellamientos, al igual que en otros puntos, lo cual ha ido en aumento en la medida que se crean nuevos desarrollos urbanos, sin embargo también se genera a partir de la implementación de escuelas privadas en la vialidad calzada Cetys y calzada Independencia, debido a que éstas crean embotellamientos causados por la invasión del acotamiento de las vialidades e incluso de carriles con la ayuda de la Policía Municipal para poder hacer estas filas debido a la entrada y salida de los alumnos en su horario escolar.

El levantamiento fotográfico se realizó tanto en automóvil como de manera peatonal y en recorrido ciclista, destacando que la movilidad peatonal y ciclista es inadecuada; hay banquetas en las que se interrumpe la circulación por la colocación de letreros, postes de luz, interrupción de banqueta, falta de rampas peatonales, y tanto en la caminata como en el recorrido en bicicleta se incrementó el peligro debido a la velocidad de los autos.

Es palpable el desarrollo que se está llevando a cabo en la zona, el desarrollo comercial, el desarrollo residencial. Sin embargo, lo que son las colonias populares o los espacios residuales, se ven rezagados o deplorables al lado de ese nivel de construcciones que se emplazan seguido de ellas, construcciones fortificadas con medidas de seguridad, áreas que separan y áreas que excluyen.

Principales problemáticas urbanas

En el año 2019, los residentes de la zona Este, conocida como "zona dorada" crearon la unión de residenciales de la zona este de Mexicali para protestar y solicitar a los tres órdenes de gobierno, resolver la falta de infraestructura y las autorizaciones irregulares de construcción de edificaciones y la contaminación e invasión de drenes en la zona.

Según el artículo del periódico de "La voz de la Frontera", Gerardo de la Torres Celis, presidente de la Unión de residenciales Zona Este, con el que se corroboró esta información mediante una entrevista, dijo que, ante alto índice de crecimiento inmobiliario, ha provocado diversas problemáticas de agua potable, drenaje pluvial, aguas negras, estancamiento de aguas por drenes tapados, proliferación de moscos, falta de vialidades de desfogue, y riesgos latentes ante las próximas lluvias, dada a la falta de circulación de aguas pluviales en los drenes Mexicali.

Las Mesas Directivas de las asociaciones de residentes de 24 fraccionamientos que integran 6 mil 053 viviendas y alrededor de 24,000 residentes de la zona Este de la ciudad, quienes crearon la Unión de Residenciales de la Zona Este de la ciudad, entre algunos de los problemas listados destaca el caos vial en vialidades principales, drenaje sanitario saturado, falta de presión de agua, falta de drenaje pluvial, corte de electricidad por saturación, autorización de desarrollos comerciales y residenciales a pesar de falta de infraestructura, entre otros (Anónimo, 2019)

También se listaron algunas solicitudes a las autoridades de los tres niveles de Gobierno, como detener la autorización de construcciones y edificios comerciales hasta que se resuelva el problema de falta de Infraestructura, hacer un plan maestro de desarrollo de la zona con la participación ciudadana, creación de infraestructura para el desarrollo de la zona, desarrollo de vialidades alternas para resolver la saturación vehicular, desarrollo de áreas verdes y parques, entre otros.

A pesar de estas problemáticas de infraestructuras en el sector, en la actualidad, podemos observar, en la ciudad de Mexicali, el acelerado desarrollo de la zona a través de inversiones de parte del sector privado.

El acceso a infraestructura y equipamiento de esta zona, se diferencia a otros sectores de la ciudad, e incluso en áreas dentro del mismo sector, como lo es en las colonias emplazadas en las zonas E1 y E2 del sector más cercanas a la línea fronteriza, donde en algunas manzanas también existe la falta de acceso a infraestructura y

equipamiento eficientes, como lo es el alcantarillado y drenaje deficiente. A pesar de que las colonias populares, los fraccionamientos privados, comercios e industria comparten deficiencias en algún tipo de infraestructura, las colonias tienen adicionalmente una falta de calles pavimentadas, espacios públicos y áreas verdes sin mantenimiento, problemas de alumbrado público, entre otros.

También debemos considerar que la configuración urbana atribuye y fomenta la segregación de las colonias populares por parte de los fraccionamientos y desarrollos del sector privado, es decir, no sólo las barreras físicas literales, como el bardeado que separa o restringe accesos, sino que esta restricción se traduce a la ausencia del desarrollo urbano que se ha focalizado al corredor comercial y que no ha alcanzado a llegar ahí.

Movilidad

Una de las problemáticas, que a simple vista pudiera ser de poca relevancia, y que no se profundizará para efectos de este trabajo de investigación, es la que existe en tema de movilidad. El argumento principal para descartar esto como una problemática, es que los habitantes del sector y del caso de estudio son, en general y a grandes rasgos, pertenecientes a la clase media-alta y alta, lo cual supone que utilizan el automóvil para trasladarse a cualquier lado de la ciudad. Acorde al análisis de las rutas de transporte público, hasta el año 2021 no existían líneas de transporte en la Calzada Cetys.

Retomando la Figura 34, claramente se puede visualizar la falta de línea de transporte público sobre calzada Cetys (previo al año 2022), a pesar de que existe un importante corredor comercial y fraccionamientos privados que emplean personal para múltiples funciones, en el tramo desde Gómez Morín hasta novena, tramo que se emplaza justo dentro de los límites del caso de estudio. En una entrevista con la Arq. María Adriana Macías Caballero, quien fue jefa del Departamento de Planeación del Sistema Municipal de Transporte (SIMUTRA) comenta que no se considera que exista la suficiente demanda para poner una ruta sobre calzada Cetys, incluso menciona trabajos de investigación por parte de la Universidad Autónoma de Baja California que no arrojaron rutas sobre calzada Cetys (M.A. Macías Caballero, comunicación personal, 27 de septiembre de 2021). Cabe recalcar que dentro del caso de estudio y el tramo sin ruta de transporte, se emplaza el campus de CETYS universidad, donde, a pesar de ser escuela de paga y de alto nivel, también emplea personal y algunos estudiantes de preparatoria, universidad y posgrado deben trasladarse al mismo.

"tenemos problemas muy fuertes también en el tema de transporte público, por acá no pasan los camiones, y ¿qué te provoca esto ante un crecimiento exponencial en esta zona comercial? pues requieres trabajadores también y la zona, las personas que trabajan no tienen el acceso como llegar para acá" (G. de la Torre, comunicación personal, 11 de noviembre de 2021).

En la entrevista con el arquitecto Mauricio Atehortua Galiano, ex jefe del departamento de ingeniería de tránsito en la dirección de administración urbana, considera a los fraccionamientos cerrados como "el enemigo número uno de la movilidad", debido a que, por su dimensión y acceso restringido, rodearlos para poder comunicar vialidades significa un largo recorrido (M. Atehortua Galiano, comunicación personal, 16 de noviembre de 2021). En el sector y caso de estudio, la movilidad es primordialmente motorizada, debido a la falta de equipamiento para movilidad peatonal y ciclista, e incluso el transporte público, los largos tramos por recorrer para abastecer sus necesidades y la falta de vialidades secundarias son factores que presionan al uso intensivo del automóvil, el cual funciona como medio de entrada a muchos desarrollos residenciales y comerciales, lo que trae consigo problemas de contaminación. Actualmente en el año 2022, El Instituto de Movilidad Sustentable del Estado (IMOS) y la empresa Fernando Amilpa, anunciaron el día 09 de mayo de 2022 la incorporación de una nueva ruta de transporte para atender a un amplio sector de trabajadores que se dirigen sobre todo a comercios, plazas comerciales e industria ubicadas al norte de la ciudad. Esta nueva ruta sí pasa por la vialidad calzada Cetys (Figura 99).



Figura 99. Anuncia IMOS Mexicali nueva ruta de transporte "Cetys Abasolo" | cortesía (09 de Mayo de 2022). Anuncia IMOS Mexicali nueva ruta de transporte "Cetys Abasolo". El Imparcial Imagen tomada de: <https://www.elimparcial.com/mexicali/mexicali/Anuncia-IMOS-Mexicali-nueva-ruta-de-transporte-Cetys-Abasolo--20220509-0034.html>

En plática con miembros de la iniciativa ciudadana Sector E, Carlos Flores, y el arquitecto Elías Paez, destacan en su mención de problemáticas en el caso de estudio las siguientes: falta de ordenamiento urbano, afectaciones de usos del suelo entre sí, obsoleta planeación o falta de la misma, falta de mantenimiento del entorno urbano. deterioro de la imagen urbana, congestionamiento y desorden vehicular, inseguridad, riesgos urbanos, subutilización del suelo, basura, especulación, afectación de inversiones, infraestructura insuficiente y deteriorada, equipamiento y servicios insuficiente y falta de calidad, desintegración urbana, crecimiento urbano sin desarrollo, proyectos indispensables sin recursos, contraste urbano y social y falta de control urbano. En las acciones que consideran ellos de baja complejidad, destacan la limpieza del Blvr. Bernardo Reyes, mejora de logística a la entrada del campus CETYS universidad, mejora de imagen urbana en camellones y aceras, forestación de áreas verdes en colonias populares, densificar predios baldíos, extensión de la vialidad secundaria calle cuarta y corregidora sur, limpieza de drenes etc. En las acciones de mediana complejidad destacan la mejora de señalización, acotamientos y accesos en calzada cetys, equipamiento de seguridad, saturación de baldíos con vivienda de interés social, mejora de urbanización en colonias populares y calle cuarta y corregidora sur, regularización de la ocupación del suelo de calzada cetys, gestión de ruta de transporte público y mejora de aceras y acotamientos para movilidad peatonal y ciclista sobre calzada cetys y calle cuarta (Carlos Flores, Elías Paez comunicación personal, 07 de octubre de 2021.).

Crecimiento urbano e infraestructura

Desde la perspectiva de Gerardo de la Torre, presidente de la URZE (Unión de Residenciales Zona Este), "el principal problema que se da en la zona es un crecimiento, un boom que se dio al crecimiento inesperado, pero una mala planeación urbana por parte del gobierno. Si bien es cierto, se ha dado un crecimiento exponencial en esta zona, desde escuelas, agencias (concesionarias de autos), no se diga fraccionamientos y ahorita hasta zonas hoteleras y condominios, se ha hecho buena inversión, si es cierto, se ve bien, sin embargo, no se dio con una buena planeación por parte del gobierno, no planeo gobierno el tema de la infraestructura pluvial, el tema de la infraestructura de drenaje, el tema de agua, el tema de electricidad..." entre otros (G. de la Torre, comunicación personal, 11 de noviembre de 2021).

"somos la denominada "zona dorada", pues la verdad es que quienes estamos en esta zona decimos que no somos doradas somos chapeadas, somos "chapeadas" porque la infraestructura que se tiene de drenaje no es suficiente, tenemos problemas gravísimos en ese tema y muy graves porque hay desbordamientos, literales, desbordamientos, el tema de drenaje pluvial "(G. de la Torre, comunicación personal, 11 de noviembre de 2021).

Menciona también como un obstáculo urbano el tema de la otorgación de licencias de construcción, que a pesar de que no está en contra de la inversión, sin embargo, considera que debe ser algo planeado y regulado, pensando en abastecer de infraestructura a los futuros desarrollos que no agraven los problemas existentes en la zona.

Otro problema, que ahora detectan los habitantes de los residenciales, es el problema de los drenes que atraviesa la zona E3, la mancha urbana ya lo alcanzó, y en algunos casos (como colegio Salvatierra y San pedro 1, entre otros) los taparon generando acumulación de agua pluvial, lo cual genera moscos, roedores, etc. Se considera de gravedad debido a que ninguna dependencia le da mantenimiento ni se hace responsable porque no lo reconocen como su responsabilidad. El ingeniero Rodrigo Orozco actual gerente general del consejo de urbanización municipal de Mexicali y ex director de Obras Públicas municipales coincide con estos planteamientos y agrega que considera resolver la problemática de drenes como la tarea más importante de los proyectos del sector E, pensando en que eso va a detonar vialidad, va a detonar urbanismo, imagen, salud y otra serie de beneficios que nos van a permitir avanzar en el tema de ordenamiento urbano (R.Orozco Carrillo, comunicación personal, 01 de diciembre de 2021).

Para el M.Arq. Sergio Montes, una prioridad es trabajar la planeación del propio sector ya que han surgido los desarrollos intercalados con grandes baldíos, que no provocan la integralidad del desarrollo, no hay un desarrollo integral e inclusive se manifiesta en forma de islas, en cada fraccionamiento, no hay equipamientos que compartan entre todos los fraccionamientos, no hay una estructura vial que esté dando respuesta al crecimiento que está teniendo el tránsito de la zona, ya están demandando algunas modificaciones en la operación de vialidades, el que existan los grandes baldíos dentro del sector también interrumpe el paso de estructura vial. Dado lo que representa el sector E, para Mexicali, en la condición económica, en la condición social, en la condición urbana como acceso a la ciudad y por las grandes inversiones que están haciendo, es urgente y muy necesario que se emprendan trabajos de planeación, de mayor participación conjunta entre gobiernos y ciudadanos para que se rescate lo que pudiera estar rezagado y se tenga una visión mucho

más a la altura de las necesidades de la gente que ahí vive y de lo que se puede lograr con su potencial en ese sector de la ciudad en favor del desarrollo de la capital del Estado de la única capital fronteriza del país, entonces esa entrada a Mexicali debe tener muchísima atención (S.E.Montes Montoya, Comunicación personal, 23 de noviembre de 2021).

El arq. José Manuel Herrera de León, comenta que las problemáticas del sector pueden deberse a la falta de inversión y de obra por parte de la autoridad, porque la autoridad sabe que tiene una zona dorada, sabe que tiene un sector muy demandante, que año con año trata de causarle impuestos más altos, sin embargo, descuida y no prevé que para poder incrementar impuestos hay que tener servicios y hay infraestructura deficiente, y que le es muy fácil al gobierno designar valores más altos basados en demanda o por ser espacios más deseados porque hay más actividad de comercio, industria y turismo, quien debe invertir en infraestructura es el gobierno. (J.M. Herrera de León, comunicación personal, 03 de noviembre de 2021).

Al hablar con el grupo sector E, y la URZE, ambos mencionan que la falta de colaboración con las colonias populares, a pesar de emplazarse en el mismo sector y en cercanía directa, debido a que su organización y jerarquía de representantes no es tan clara ni tan organizada como la de los residenciales, sin embargo, si han externado algunas necesidades y han llegado a colaborar.

Conversando con la jefa del comité de vecinos de la comunidad de las colonias populares del sector E, María Cruz Rivas Delgadillo, considera la zona como un contraste entre la pobreza y la riqueza, por su condición en la que los rodean los residenciales y parques industriales, residenciales que cuentan con todos los servicios y que a su perspectiva no les hace falta nada, debido a que el gobierno los tiene "vigilados", que tienen otra calidad y les restringe el acceso; considera a su comunidad como "pobres marginados" que conforman a la clase obrera de las maquiladoras que se emplazan ahí y en toda la ciudad.

Al igual que los residenciales, tienen graves problemas de infraestructura pluvial, donde al llegar las lluvias provocan inundaciones en sus vialidades. Las obras que han pedido a dependencias de gobierno es la pavimentación de sus vialidades, la cual el gobierno si atendió pero que a su perspectiva las vialidades son de pésima calidad, a pesar de que los habitantes aportaron económicamente.

"¿de qué nos sirve este valle dorado? Los precios subieron de precio, un predio te vale un dineral, pero para nosotros no es zona dorada nosotros no, estamos dentro, pero no somos

incluidos ¿porqué? Porque el contraste es muy notorio" (M.C.Rivas Delgadillo, comunicación personal 29 de noviembre de 2021).

El parque industrial PIMSA ha ayudado a las comunidades de las colonias populares, pues han aportado en jornadas de limpieza, acondicionamiento de espacios públicos, etc. Todo esto pensándolo como una manera de sentirse incluidos, pues están conscientes de las diferencias ante a lo que le llaman "posición de elegancia" próximos a ellos mientras que observan justo detrás de los desarrollos de alto nivel calles sin pavimentar, lotes baldíos, basureros, etc.

También responsabiliza a gente de la misma comunidad, quien normalmente comete actos delictivos y vandalización de sus espacios públicos, y de tirar basura.

No manifiesta rencor ni pensamientos negativos acerca del sector maquilador, ya que se considera como atractor de progreso, que en veces es benefactor por la generación de empleos, tanto del sector industrial como el comercial, pues también se generan espacios de convivencia y ocio para ellos.

"Se supone que si hay economía es para todos, nos toca para todos y eso te ocasiona una mejor vida si hay progreso, pero como te digo, hay contrastes muy , que se miran muy así que eso es lo que nos ha beneficiado en cierta forma, viéndolo así decir bueno, pues esta zona, estas colonias, pues ya son de otro nivel ¿en qué me beneficia? a lo mejor te beneficia en que hay más empleo, te lo repito, pero para la clase media baja, ¿por qué? porque necesitan jardineros, porque necesitan otra clase de servicios, y pues como tú ves, ¿quién la proporciona?, los más necesitados, los que requieren de trabajo, y ellos con su economía generan más, porque si ellos generan a ti te toca algo, porque hay más trabajo, más movimiento, mejora la economía tuya, ellos también y es una cadenita, que quisiera que nos beneficiará más en cierta forma, pero pues así es..."(M.C.Rivas Delgadillo, comunicación personal 29 de noviembre de 2021).

Las acciones que ha emprendido el sector público en el sector E han sido mínimas, desafortunadamente tiene faltantes muy fuertes del sistema de drenaje, que ha limitado el desarrollo comercial, habitacional e industrial porque están limitados en sus servicios.

Debido a la falta de colectores pluviales y los drenes tapados, al día de hoy hay problemas muy fuertes de encharcamiento e inundación en algunas zonas de la ciudad, donde algunos de los fraccionamientos de esta zona donde ha desbordado el drenaje y las aguas negras emergen hacia la superficie, lo cual genera contaminación y problemas la salud (J.M.Herrera de León, comunicación personal, 03 de noviembre de 2021).

Como consenso general, entre los habitantes del caso de estudio y los demás entrevistados consta de problemáticas urbanas que en primera instancia refieren a los

problemas de infraestructura deficiente, deficiencia que se ha generado por el continuo desarrollo de proyectos que no fueron contemplados y que no alcanza a abastecer la infraestructura actual, que difiere en perspectivas desde el sector privado, que afecta en el seguimiento de proyectos a futuro y desde los habitantes como un deterioro continuo debido a esto mismo.

Conclusiones

La inversión privada que se ha destinado al crecimiento urbano del sector E, en base (en su mayoría) a proyectos inmobiliarios y comerciales, ha sido favorecida, de alguna manera, como lo vimos mediante la investigación documental y la obtención de testimonios, porque se les ha permitido seguir desarrollándolos a pesar de una problemática de infraestructura que aún está por ser atendida, no necesariamente por una inversión específica por parte de gobierno para favorecerlas; en cambio es verdad que ha habido una mejora de la imagen urbana dentro de esta "zona dorada", debido a su creciente reputación como una zona comercial de alto valor, que debido al emplazamiento y fortificación tanto de estos desarrollos como los de desarrollos de vivienda, como lo son los fraccionamientos privados, generan una configuración urbana que separa y segrega a las colonias populares asentadas en el sector, confinando la imagen urbana a la que se le ha invertido dentro de las delimitaciones físicas de dichos desarrollos, al igual de la priorización de dotarlas de infraestructura y equipamiento.

La segregación urbana se manifiesta, como se presentó en los hallazgos, en la configuración urbana actual del caso de estudio, reflejándose en las separaciones entre los desarrollos privados y las colonias mediante fronteras físicas y fortificación de accesos. En cuanto al acceso a infraestructura y equipamiento también existe una disparidad, sin embargo, los habitantes de los fraccionamientos son afectados por otro tipo de problemáticas al respecto; es importante no dejar de lado la percepción de los habitantes de las diferentes ubicaciones consideradas.

La segregación urbana que existe, puede considerarse consecuencia del desarrollo urbano del sector, es decir que existe una relación cercana entre el desarrollo urbano y la segregación urbana en este caso específico; Desde el emplazamiento de la nueva garita internacional, y de los demás factores a los que se les atribuye como detonadores del desarrollo del sector, como lo son los proyectos residenciales y comerciales, desde un inicio ha llevado de la mano desarrollo de infraestructura y mejoramiento de equipamiento en beneficio de estos, es decir para facilitar el emplazamiento de proyectos y construcciones

de tipo industrial, comercial y de residenciales privados. Si bien no se considera a las colonias populares en su totalidad como pobreza extrema o niveles muy altos de marginación, aun así, existe un claro contraste entre las colonias asentadas y a los nuevos desarrollos residenciales.

A pesar de que todas estas inversiones se consideran en beneficio del desarrollo de la ciudad y de las actividades económicas, los proyectos parecen solo reflejar ventajas hacia los desarrolladores, puesto que se emplazan y atraen otro tipo de cuestiones, como lo es el congestionamiento vial sin proponer vialidades secundarias y el uso exhaustivo de la infraestructura actualmente deficiente; dichos proyectos aún continúan en planeación y construcción dentro del sector y el caso de estudio, sin atender primero a otras cuestiones que benefician a todos, incluyendo a las colonias populares aledañas, pues es evidente el contraste físico con los espacios mencionados, lo cual lleva a concluir que es necesaria una regulación de dichos proyectos y a futuros estudios y acciones para resolver de manera conjunta los problemas de todos los afectados dentro del caso de estudio.

Debido al interés, especulación inmobiliaria y a los proyectos ya existentes de carácter comercial, industrial y residencial, en el sector donde se emplaza el caso de estudio el sector inmobiliario funge como el principal agente estructurador del suelo urbano, es decir que a lo largo de 20 años, el desarrollo de este tipo de edificaciones ha conllevado a la conformación del corredor comercial de calzada Cetys, que a su vez ha convertido de la zona E3 como una aglomeración de residenciales privados de acceso restringido de clases socio-económicas media-alta, que convirtió también a las vialidades principales que rodean el caso de estudio como corredores comerciales, y, en el caso particular del norte (zona E1) como una zona comercial.

La segregación urbana hacia las colonias populares por parte de los desarrollos que se llevan a cabo por parte del sector privado a raíz del interés por la especulación inmobiliaria y el valor que ha adquirido la zona, está configurando al caso de estudio en espacios fragmentados, sin relación entre ellos. La falta de relación en los espacios se refuerza con aspectos físico-urbanos, como son los accesos restringidos, las bardas delimitantes, las casetas de seguridad ("urbanismo defensivo") que son algunos de los elementos que se justifican como necesarios para aumentar la seguridad de esos desarrollos.

Desde el punto de la segregación urbana, en la particularidad del caso de estudio, en donde la falta de acceso a infraestructura eficiente también trasciende hacia los habitantes dentro de los fraccionamientos privados, la segregación urbana hacia las colonias populares que se han asentado desde anterioridad al considerado desarrollo exponencial de comercio y vivienda, mediante aspectos físicos que marcan una clara separación de las colonias hacia éstos proyectos de alto valor, que se reflejan también en la falta de banquetas peatonales, diferencias de calidad vial, en estas "islas" de acceso restringido que dejan el espacio que se encuentra fuera de sus límites perimetrales rezagado, e incluso en algunos casos sucio, falta de vegetación y ausencia de transporte público y alternativas de movilidad, entre otros.

De esta manera también podemos hablar de cómo la configuración urbana del sector fomenta la segregación urbana, si bien no es una segregación con características sociales (al menos no para efectos de este estudio), pareciera ser que la urbanidad separa y excluye a los no deseados con los elementos que ya se mencionan. Otros factores que se atribuyen a la configuración urbana y que también separa a las colonias populares de los espacios urbanos más favorecidos es la diferencia de calidad en los equipamientos urbanos, es decir, las banquetas deficientes, la falta de vegetación, la falta de rutas de transporte alternas al auto, accesos restringidos y exclusivos para auto, falta de espacios públicos para convivencia etc.

Es importante mencionar que, en el caso de los residenciales cerrados, que su equipamiento urbano, espacios públicos etc. Tienen una diferencia de calidad que se le atribuye en primera instancia al poder adquisitivo de los habitantes dentro de éstos, lo cual, si bien no es necesariamente intencional por parte de los habitantes, ese desarrollo o calidad no se traduce al exterior de sus barreras limitantes, creando ese contraste y separación a los espacios exteriores, y siendo dichas barreras las que auto segregan a los habitantes, sea intencional o no, de las colonias populares y a la ciudad.

En la actualidad, se siguen desarrollando dentro del caso de estudio nuevos proyectos de residenciales privados, y futuros proyectos como lo es un comercio de materiales de construcción y de artículos para el hogar y, de los más importantes, un nuevo parque industrial justo al frente de la garita internacional; éstos, se siguen implementando y aprobando a pesar de las insuficiencias que existen en el servicio de infraestructura y equipamiento urbano, del deficiente sistema pluvial y de drenaje, y de las demás cuestiones

que denuncian los habitantes. No obstante, la inversión se convierte en una variable condicionante del desarrollo urbano y segregación urbana del sector E, es decir que la inyección de capital afecta al entorno urbano, ya que el interés por medio del sector privado propicia proyectos públicos para beneficio de emplazamientos del sector industrial, comercial e inmobiliario, pues todos los proyectos futuros a corto, mediano y largo plazo son provenientes de inversiones privadas, inversiones que prometen traer consigo desarrollo, plusvalía y trabajo, mismos que siguen atrayendo otros proyectos de inversión similares, convirtiendo al sector en un área de oportunidad para los inversionistas, debido al atractivo que genera la alza de rentabilidad de los predios, de la imagen urbana y en general de la percepción de este sector como la comúnmente llamada "zona dorada".

A raíz del emplazamiento de la garita, y de otros factores como lo fue el campus de CETYS universidad y residencial San Pedro, sin duda generan un gran potencial de desarrollo para la zona que abarca el sector E, sin embargo existe una falta de planeación integral de la zona, ha ocasionado que el sector comercial, inmobiliario e industrial funcionen como principales agentes en la configuración urbana del caso de estudio, ocasionando la formación de un corredor comercial de alto nivel que no ha solucionado ni se ha planeado desde las necesidades de infraestructura, transporte e integración urbana. Los desarrollos se emplazan del sector como islas aisladas y delimitadas, que, a su vez, se concentran en algunos puntos estratégicos que rezagan todo espacio que quede fuera de su confinamiento, creando una discontinuidad de cualquier característica urbana de primer orden hacia fuera de las bardas.

Es importante que los cuerpos de investigación y planeación urbana, incluyendo también los cuerpos académicos de la ciudad, más allá de los análisis en base a marcos teóricos y en evidencias estadísticas, tomen en cuenta las denuncias y peticiones de los habitantes para atender a sus necesidades y responder con actos que lleven a una ciudad futura en beneficio de los mismos.

Esta investigación busca abrir la puerta a futuras investigaciones, ya sean de este caso de estudio u otros, para dar continuidad o seguir analizando fenómenos de segregación y desigualdad que se reflejen en las configuraciones urbanas de ciudades latinoamericanas, puesto a que es un problema característico de ellas, y en el caso de Mexicali, donde las inversiones tanto extranjeras como locales requieren de una mejor regulación y planeación que las integren al contexto existente en donde se emplazan.

El trabajo de investigación no considera la inversión, desarrollo y generación de empleos negativa, sin embargo, considera que pudiera llevarse a cabo de manera conjunta al entorno existente y que se consideren las implicaciones y/o afectaciones que va a tener como impacto en la configuración urbana y el acceso a infraestructura de las zonas donde se emplace.

Es necesario y de mucha importancia la colaboración por parte de los diferentes organismos, en este caso, gobierno, sector privado, instituciones de educación superior, y de la comunidad/habitantes de la ciudad, teniendo todas características y aportaciones diferentes, pero de igual importancia, para el desarrollo urbano de la ciudad, recalcando la importancia de la participación de los cuerpos de investigadores, ya que éstos poseen un alto conocimiento, nivel educativo, disciplina y preparación, para aportar al desarrollo y planeación de estrategias urbanas; este trabajo de investigación, que no abarca el análisis de grados de segregación, pero pudiera tomarse como punto de partida para futuras investigaciones que sí lo analicen.

Referencias Bibliográficas

- Anónimo. (17 de junio de 2019) *La Zona Este de Mexicali también llora...por servicios, piden suspender construcciones*. Periodismo Negro.
<https://www.periodismonegro.mx/2019/06/17/la-zona-este-mexicali-llora-servicios-piden-suspender-construcciones/>
- Alvarado Rosas, C., Gómez Maturano, R., & Hidalgo Dattwyler, R. (2016). *Expresión territorial de la fragmentación y la segregación*. Universidad Autónoma del estado de morelos.
- Álvarez, G. H. (2011). Segregación urbana. Grupos de significados en torno a un concepto y un problema social y urbano. *Proyección*, (Vol. 10), 41–67.
- Artunduaga, S., Humberto, T., Humberto, T., & Artunduaga, S. (2007). Los alcances del concepto de región. *Bitácora Urbano-Territorial*. (Vol. 11, Nº. 1). 234-239
- Astigarraga, E. (2003). El Metodo Delphi. *San Sebastián, Spain: Universidad de Deusto*, 1–14.
- Barry, B. (2002). Social exclusion, social isolation, and the distribution of income. *Centre for Analysis of Social Exclusion, London School of Economics*.
- Benavides Rodríguez, L. E., & Medina Ortega, M. A. (2013). La segregación residencial socioeconómica : análisis de la dimensión simbólica del fenómeno . Estudio de caso la zona metropolitana de Guadalajara. *Universidad Nacional Autónoma de México y Asociación Mexicana de Ciencias Para El Desarrollo Regional A.C, Coeditores, Ciudad de México., Volumen II (Factores Críticos Y Estratégicos En La Interacción Territorial Desafíos Actuales Y Escenarios Futuros)*, 323–344.
- Bonilla Valdez, J., & Rodríguez Lozano, A. (2020). *Periódico Oficial del Estado de Baja California SECCIÓN IV*. p. 84.
- Capron, G., & González, S. (2006). Las escalas de segregación y de la fragmentación Urbana. *Trace. Travaux et Recherches Dans Les Amériques Du Centre*, vol. 49, 65–75.
- Cravino, M. C. (2017). Transformaciones Urbanas Y Representaciones Sociales De La Ciudad En El Área Metropolitana De Buenos Aires De Las Últimas Décadas. *Producción de vivienda y desarrollo urbano sustentable*. pp. 199-218. CLACSO.

- Gómez Cavazos, E. E. (2016). Una company town dividida entre la frontera de México y Estados Unidos: Revalorización de los primeros trazados industriales de Mexicali y Calexico 1902. *Labor E Engenho*, 10(4), 343–356.
- Folleto Autoridades de Mexicali 1954-2004/XVII Ayuntamiento de Mexicali. *Archivo Histórico Municipal*. <https://www.mexicali.gob.mx/24/historiaEtapas.php>
- Garnica-Monroy, R., & Alvanides, S. (2019). Spatial segregation and urban form in Mexican cities. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 46(7), 1347–1361.
- Goicoechea, M. E. (2019). Acerca del desarrollo geográfico desigual en las ciudades latinoamericanas actuales. *Teoría, Política y Sociedad*, 359–378.
- González, J. I., Díaz, W., Gomez, J., López, L., Martínez, L., Moreno, M., Ríos, M., et al. (2007). Segregación socioeconómica en el espacio urbano de Bogotá. Recuperado de <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/Informaci%F3nTomaDecisiones/Estratificaci%F3n%20Socioecon%F3mica/QueEs/segregacion.pdf>
- González, F. (2012). Apuntes sobre la ciudad fragmentada y sus espacios públicos. *Boletín Espacio Diseño* (204): 23-27
- H. Ayuntamiento de Mexicali. *Enciclopedia de Los Municipios y Delegaciones de México, Estado de Baja California*. <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM02bajacalifornia/municipios/02002a.html>
- Instituto Municipal de Investigación y Planeación urbana de Mexicali, Consejo Consultivo, I. (2007). *Plan de desarrollo urbano de centro de población 2025 de Mexicali*.
- Jirón, P., & Mansilla, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *Eure*, 40(121), 5–28.
- Ley, J., & Fimbres, N. (2011). La expansión de la ciudad de Mexicali: una aproximación desde la visión de sus habitantes. *Región y Sociedad*, 52(686), 209–238.
- Martínez-Delgado, G. (2020). Derribar los muros. De la historia urbana a los estudios urbanos con perspectiva histórica: propuestas teóricas y metodológicas desde un diálogo interdisciplinar. *Eure*, 46(137), 5–26.

- Méndez, N. A. (2008). La segregación urbana: una breve revisión teórica para urbanistas. *Revista de Arquitectura*, 10, 34–48.
- Méndez Sáinz, E., Rodríguez, I., & López, L. (2005). El modelo actual de ciudad fronteriza mexicana: Urbanismos yuxtapuestos y herméticos. *Bifurcaciones: Revista de Estudios Culturales Urbanos*, 4, 3.
- Mungaray, A., & Cabrera, C. (2016). Especialización industrial y desarrollo empresarial en Baja California. *Región Y Sociedad*, 15(27).
- Mungaray, A., Escamilla, A., Ramírez, N., & G. Aguilar, J. (2014). Crisis, migración y estructura de empleo en Baja California. *Estudios Fronterizos*, 15(29), 143–171.
- Mungaray, M. (1996). Cambios en los principales elementos de la estructura urbana de una ciudad fronteriza: Mexicali, BC. *Región y Sociedad*, 7(12), 1–26.
- Palacios Flores, F. J. (2007). Nuestros orígenes: Colonia Lerdo, Los cucapá, exploradores y Guillermo Andrade. En Memoria Histórica de Mexicali (35-46). Mexicali: XVIII Ayuntamiento de Mexicali.
- Peimbert Duarte, A., & Vizcarra, B. (2018). Análisis morfológico del tejido urbano fundacional de Mexicali . Hacia una planeación conjunta. *Departament d'Urbanisme i Ordenació Del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya Facultat de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de La Universidad Nacional de Córdoba*.
- Pérez-Campuzano, E. (2011). Segregación socioespacial urbana. Debates contemporáneos e implicaciones para las ciudades mexicanas. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 26(2), 31.
- Pérez Brambila, J. (2010). Impactos Urbanos de los Fraccionamientos Abiertos y Cerrados al Oriente de Mexicali desde el Enfoque del Desarrollo Sustentable. *Centre de Política de Sòl i Valoracions Universidad Autónoma de Baja California*.
- Por Redacción/GH. (09 de Mayo de 2022). *Anuncia IMOS Mexicali nueva ruta de transporte "Cetys Abasolo"*. El Imparcial.
<https://www.elimparcial.com/mexicali/mexicali/Anuncia-IMOS-Mexicali-nueva-ruta-de-transporte-Cetys-Abasolo--20220509-0034.html>
- Pradilla Cobos, E. (2013). "Empresarios, gobiernos y ciudadanos en la disputa por la ciudad". En: RIBEIRO, A. C. T. et al. *Política governamental e ação social no*

espaço. Rio de Janeiro, Anpur.

- Riquelme, R. (27 de agosto de 2018). ¿Qué es el Tratado de Libre Comercio de América del Norte?. El economista. <https://www.eleconomista.com.mx/internacionales/Que-es-el-Tratado-de-Libre-Comercio-de-America-del-Norte-20161123-0111.html>
- Rubio, A. M. (1983). Teoría, fuentes y método en historia regional. *Relaciones* 15, IV, 88–108.
- Sabatini, F. (2003). La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina. *Cuadernos de Instituto de Estudios Urbanos, Universidad Católica de Chile, Serie Azul*, 35, 1–41.
- Sández, A. (1988). El proceso de industrialización en Baja California. *Estudios Fronterizos*, VI(15–16), 185–196.
- Sapena, M., & Ruiz, L. A. (2015). Descripción y cálculo de índices de fragmentación urbana: Herramienta IndiFrag. *Revista de Teledeteccion*, 2015(43), 77–89.
- Saraví, G. A. (2008). Mundos aislados: Segregación urbana y desigualdad en la ciudad de México. *Eure*, 34(103), 93–110.
- Schiavo, E., Gelfuso, A., & Vera, P. (2017). El derecho a la ciudad. Una mirada desde América Latina. *Cadernos Metrópole*, 19(38), 299–312.
- Torrado-fonseca, M. R.-álvarez M. (2016). El método Delphi. *REIRE. Revista d'Innovació i Recerca En Educació*, 9(9 (1)), 0–2.
- Valdés, E. (2007). Fragmentación y segregación urbana. Aportes teóricos para el análisis de casos en la ciudad de Córdoba. Alfilo, revista electrónica, 18, 115.
<http://www.ffyh.unc.edu.ar/alfilo/anteriores/alfilo-18/pdf/valdes.pdf>
- Velandia, S. C. A. (2014). Accesibilidad y Movilidad Urbana en el Centro de la Ciudad de Mexicali, Baja California, México: Propuesta de Intervención para el Mejoramiento de la Movilidad Peatonal hacia el Cruce Fronterizo con Estados Unidos. *Universidad Iberoamericana Del Noroeste*, 2016(March 2015), 1–262.
- Ziccardi, A. (2008). Pobreza y exclusión social en las ciudades del siglo XXI . Procesos de urbanización de la pobreza y nuevas formas de exclusión social. Los retos de las políticas sociales de las ciudades latinoamericanas del siglo XXI. Colombia: Siglo del hombre

editores, Colección CLACSO-CROP

Zimmermann, L. (2014). Segregación espacial y políticas públicas. *Territorios*, 30, 219–224.

Anexos

Entrevista – Arq. Juventino Pérez Brambila

Entrevista con el director de administración urbana del 23 ayuntamiento de Mexicali M. Arq. Juventino Pérez Brambila el día 31 de agosto en las oficinas del departamento de administración urbana. En materia de su experiencia y conocimiento acerca del desarrollo urbano de los casos de estudio y de su trabajo "Impactos Urbanos de los Fraccionamientos Abiertos y Cerrados al Oriente de Mexicali desde el Enfoque del Desarrollo Sustentable"

Gabriela Ruiz: Pues más que nada, así generalmente, porque ya se tanto su currículum y su trabajo, si pudiera explicarme así brevemente, los proyectos urbanos que han tenido mayor impacto en ese sector en ese sector (Sector E)

Juventino Pérez Brambila: Pues mira, yo creo que ese sector se detona a partir de la construcción de la garita oriente, la nueva garita, yo creo que ese fue uno de los principales proyectos que empezó a detonar esa zona, porque pues genera una reactivación económica, un área pues, que estaba prácticamente, pues no olvidada sino que estaba muy alejada de lo que era el centro tradicional centro histórico que en su momento fue el centro económico también de la ciudad durante muchos años y hasta la década de los ochentas, prácticamente el centro histórico era el centro comercial, el centro económico, entonces fue ahí cuando ya a principios de los noventas, cuando empieza un desarrollo, una demanda, por parte del sector empresarial de una nueva garita ya existía demanda suficiente y veías cómo se determina, acá en la zona oriente construirla entonces, yo creo que ese es el principal proyecto detonante de esta zona, la garita, hay otros proyectos ahí importantes pero creo que es el más importante, ¿Cuáles serían los otros dos tal vez o tres? , la construcción ahí de la intersección precisamente que hay en el Boulevard Gómez Morín, es parte del anillo periférico aún no terminado, pero bueno, anillo periférico, inclusive ya no es periférico pero en su momento iba a serlo, y la calzada Cetys, yo creo que la construcción que se hizo ahí, el paso a desnivel ese que se construyó subterráneo, independientemente la forma subterránea, sino la construcción de ese nodo tan importante y sobre todo que se cuida mucho el tema de la imagen, permitió detonar

también ésta como un área comercial de las más importantes que tiene Mexicali no, porque después se conformaron esos cuatro centros comerciales en torno a ese a ese nodo vial, obviamente la ampliación, en este caso la construcción cuando se hizo toda la calzada Cety's, ya también con un tema de imagen de Boulevard obviamente muy amplio, con un camellón central también bastante amplio, debe tener aproximadamente unos 4-5 metros y ya también se pensó en todo un tema de mejoramiento de imagen y finalmente la otra parte que es la intersección con la calle novena, que pues yo creo que esta es la otra vialidad, otra de las veredas más importantes que conecta el norte con el sur de esta zona de la ciudad, básicamente esas tres vialidades, este nodo ahí vehicular que también se convierte en un nodo económico comercial y la garita creo que son las obras de infraestructura más importantes que hay para detonar ésta en materia de infraestructura claro para detonar esta zona.

GR: La siguiente (pregunta) cuál cree usted, que bueno, ya lo había mencionado un poco en su trabajo, pero más que nada el impacto del sector inmobiliario en el sector E.

JPB: El impacto del sector inmobiliario pues es, muy muy importante, obviamente cuando a partir de que se detona la garita, que se desarrolla también por allá por los principios de los noventa, pues también empiezan algunos desarrollos habitacionales, uno de los de los principales promotores inmobiliarios en ese entonces en ese sector pues quizá fue la empresa Urbi con el fraccionamiento San Pedro, donde se decide pues hacer un desarrollo residencial de primer orden, cambiando, en mucho la estrategia de desarrollo de Mexicali, que para ese entonces estaba más enfocada en áreas centrales como la zona del fraccionamiento los Pinos, de la colonia nueva, e inclusive en la zona poniente de Mexicali con áreas como fraccionamiento San Marcos, Villanova, Villafontana, obviamente esto vino a detonar una zona residencial de lado totalmente opuesto a lo que tradicionalmente era Mexicali en la zona oriente, y esto como que vino a que se volteara a ver a esta zona como una zona enfocada a desarrollar vivienda nivel residencial, obviamente esta no era una cuestión exclusiva, pero sí a partir de ese desarrollo de San Pedro se desarrolla habitacional residencial, pues como que empezó a generar una dinámica de que esa zona era el futuro en ese entonces del desarrollo de nuevas zonas residenciales en una zona nueva que va creciendo, entonces se empiezan poco a poco a detonar pero pues prácticamente fue el primero, fue el que marcó la pauta, vamos a decir, de desarrollos residenciales en esta zona, y ya de ahí bueno pues poco a poco y a través de los años se han ido sumando otros desarrollos residenciales, ya la mayoría de las empresas como Ruba, Brasa, Promocasa han participado en todos estos fraccionamientos principalmente

de nivel residencial e inclusive algunos ya de nivel medio, medio alto. También la propia empresa Urbi empezó con el desarrollo de la zona de Montecarlo, donde empezó a manejar también otros fraccionamientos ya no de nivel alto pero todavía de nivel medio-medio alto este lo que permitió también mantener este "status" vamos a decir en lo que se quisiera dar a esta área, y que pues la verdad se sigue considerando el área residencial más importante pero nace a partir de éste de este o estos desarrollos y bueno pues obviamente tiene un carácter muy muy particular, donde principalmente conoce ahorita como la "zona dorada" como la zona residencial, lo que también vino detonar otras características para el desarrollo urbano de Mexicali como zona de muchos fraccionamientos cerrados, Principalmente y de pocas vialidades, de hecho es el del sector en sí tiene en un limitado número de vialidades que permiten la integración son muy pocas , y creo que han de ser unas 6-7 vialidades de norte a sur y de este a oeste, porque el mismo modelo el mismo nivel residencial prácticamente obligó a que todos los desarrollos fueran cerrados, entonces al ser todos cerrados o privados, pues iban cada vez aumentando más el modelo privado y limitando la accesibilidad en ciertas zonas entonces el desarrollo inmobiliario es la base del desarrollo prácticamente de este sector y si hay, ya esto ya es de años recientes, estás hablando de unos 4-5 años que empezó a detonarse como una zona comercial sobre todo el corredor de Cety's no, pero eso es cómo vamos a decir ya tiempos muy muy recientes, todo lo demás al centro de estas áreas prácticamente son desarrollos residenciales de nivel medio, medio-alto y alto residencial, te digo básicamente son los tipos de desarrollos que hay y es como se ha detonado esta parte de la ciudad.

GR: y también, bueno, llama mucho la tensión que están los parques industriales, no sé ahí que tanto haya tenido de impacto el desarrollo industrial en el sector....

JPB: si, también hubo un impacto importante a partir de que también se establece la garita, la nueva garita, de hecho la demanda desde la apertura de la nueva garita es por el sector industrial, o sea cuando ya era insuficiente la garita de la zona centro para el desarrollo Mexicali, porque pues ya estaba muy saturada, empezaron a demandar una nueva garita se instala en la zona oriente y con la llegada de la garita también empezaron a llegar los primeros desarrollos industriales en torno a la garita, si observas básicamente todos están ahí muy cercanos porque había la posibilidad de tener unas zonas industriales cerca, sobre todo para el cruce de exportaciones importaciones y entonces empieza detonar una zona , que de hecho es la segunda zona más importante de Mexicali, porque la primera ya estaba muy bien consolidada que es al sur al sureste toda la zona y del corredor Palaco, pues prácticamente el primer polo industrial de desarrollo de Mexicali, sin

embargo a partir de la nueva garita donde se detonó el segundo polo de desarrollo industrial y también hubo un crecimiento no tan rápido como el del tema de la vivienda, pero que poco a poco se empezó a consolidar y ahorita pues ahí alberga varios parques sobre todo parques industriales relativamente nuevos, nuevos me refiero a unos 15-20 años tal vez, porque tenemos otros parques industriales acá en la zona de Corredor Palaco mucho más antiguos, pero prácticamente era una nueva generación de parques industriales y todo pues a partir de la garita.

GR: y por ejemplo el aeropuerto y la papelería San Francisco, ¿esas (construcciones) también estaban antes o también fue como parte del desarrollo (urbano)?

JPB: Esas (construcciones) estaban antes, el aeropuerto un poco antes, ya se salió vamos a decir de la ciudad ubicado anteriormente en lo que es la ciudad deportiva, originalmente ahí estaba el aeropuerto de Mexicali pero estoy hablando en los años cincuentas sesentas cuando ya empezó a crecer empezó la demanda también de nuevas áreas sale el aeropuerto hacia la ubicación actual, nada más que creo yo que esa no influyó mucho porque estaba demasiado alejado todavía, sin embargo pudo haber influido en qué sentido? en que se viera al este de la ciudad como una nueva área para crecer en un futuro, ya en vez de haber seguido al oeste, ya también empezó a marcar una pauta, pero yo creo que lo que fue con una influencia más importante además del aeropuerto, si definitivamente fue la garita porque la carita obviamente es un polo de atracción para el cruce fronterizo, para toda la dinámica económica industrial, para toda la dinámica comercial obviamente, y pues el tema turístico el cruce fronterizo entonces yo creo que definitivamente fue la garita lo que permitió que se detonara, pero como te decía, en el tema de verlo como la "zona dorada" todo lo que se manejaba tiene más que ver no tanto con la garita, tiene más que ver con el tipo de desarrollos habitacionales que se hicieron, porque originalmente si ya se pensó en el tema del desarrollo industrial también se pensó en el tema de la de la vivienda, ya existían algunos desarrollos ahí años atrás de que llegara San Pedro residencial no fue el primero, sin embargo sí fue el primero de ese nivel socioeconómico, porque antes más que nada había vivienda tipo popular, inclusive por ahí algunos asentamientos irregulares se miraba como una de las zonas más alejadas de la ciudad, no voy a decir olvidadas pero sí más alejadas de lo que era la economía de Mexicali, entonces si yo creo que influyó el aeropuerto creo que no directamente en el corto plazo porque muchos años antes llegó al aeropuerto, pero pues si definitivamente tengo una cierta influencia pues en que se volteara ver al este como una zona que pudiera ser la nueva que se iba a desarrollar en Mexicali, estoy hablando ya de los años ochentas, finales de los ochentas principios de los noventas,

actualmente es una de las zonas que más ha crecido y más modernizada vamos a decir de Mexicali, no es la única claro pero bueno hablando esta zona sí yo creo que es la más importante.

GR: sí porque incluso, pues ya hemos hablado mucho más que nada de la inversión o iniciativa privada, ósea tanto en proyectos residenciales como proyectos comerciales, pero en cuanto a planes de gobierno o desarrollos urbanos ya de ahora sí que del Ayuntamiento o planes de gobierno, no sé si sepa más algo como un contexto de lo que se ha invertido o lo que sea realizado como proyectos que se hayan realizado ahí, más que nada porque también mis zona estudio abarca las colonias no, hay unas colonias populares, ya sé que se han estado comentando algunas vialidades etc. pero no sé si haya planes a futuro para realizar ahí o sea sé que también de iniciativa privada si hay más planes de seguir construyendo ahí.

JPB: si, pues mira, de infraestructura si claro que hay planes aunque creo que lo principal en materia de estructura vial sobre todo, se tiene que buscar mucho en lo que es el mantenimiento estas zonas de estas áreas como te decía hace rato de hecho es un sector que tiene menos vialidades primarias y secundarias porque está muy limitado por el tema de los fraccionamientos cerrados, entonces si tu revisas vialidades primarias y secundarias y son las que conectan una zona o distrito, yo creo que no hay más de ocho o 10 exagero, y ya no hay más, pues a diferencia de otras áreas de la ciudad central donde si agarras una misma superficie más o menos 500-600 hectáreas y comparas te vas a dar cuenta que hay muchas más vialidades primarias y secundarias en esta zona entonces quizá no vaya a haber muchas vialidades nuevas a las que ya conocemos y aparte de la novena aparte de la calle cuarta, de Gómez Morín de Calzada Cetys, de Calz. Independencia todavía, aparte de esas, no va a haber muchas vialidades nuevas ahí, más bien yo creo que lo que falta es consolidar esa infraestructura que ya existe o sea terminar por ahí ampliar algún carril, mantenimiento algunas de las vialidades primarias o secundarias y sobretodo mantenimiento a lo local a lo interno, sobre todo pues de las zonas de las colonias no de nivel residencial, sino nivel medio, medio-bajo o popular, donde ahí si falta mucho mantenimiento ahí si se requiere mucho mantenimiento, sobre todo en materia de infraestructura, entonces más que pensar en vialidades nuevas o modernas, yo por pensar más en mantener los que existen y en cuidar más la infraestructura vial así como los equipamientos, ahorita no sólo estoy hablando de vialidades, pero igual los equipamientos, mantenimiento de parques mantenimiento de centros de atención al desarrollo familiar, mantenimiento en materia de clínicas yo creo que eso y si le falta mucho

a ese sector, sí es importante que se siga invirtiendo en equipamiento y en mantenimiento, repito más que nuevas vialidades, proyectos nuevos ya está hay como dos o tres proyectos de desarrollo donde están establecidas algunas acciones, y alguno de los más importantes quizás sería terminar lo que sería el nuevo anillo periférico, que es la carretera Abasolo vamos a decirle así, ya hay un proyecto hecho o aprobado por parte del gobierno del Estado para que se construya, aunque está un poco retirado bueno pero es parte de la parte oeste del oriente de la ciudad, ése es de los más importantes, la ampliación de la intersección ahí del área de la garita hay todavía un par de vialidades secundarias donde van a servir para que se integre la parte sur de la garita con la zona donde está la garita, 1-2 vialidades y consolidarte si algunos equipamientos casi enfrente de la garita, un poquito al este ahí hay un centro de equipamiento municipal donde actualmente existe una estación de policía pero el proyecto es que inclusivemente ahí hay una estación de bomberos, va a ver ahí unas Clínicas en el proyecto ya concentra equipamiento desarrollo para la cobertura de toda esa zona, cuando menos de los servicios básicos en materia de seguridad y de servicios entonces también es otro proyecto que está allá en proceso vamos a decir que y que va a permitir que se detone esa parte.

GR: ¿eso está actualmente en el PDUCP 2025?

JPB: si, está identificado ahí como un área de equipamiento.

GR: y por ejemplo estos, el nodo de Calzada Cetys, bueno el desnivel, ese fue obra estatal?

JPB: Si esa obra es estatal, este no porque municipio no las pudiera hacer pero pues por el costo de la inversión pues prácticamente si es el estado el que hace este tipo de obra igual de hecho la que te decía de carretera Abasolo en el nuevo anillo periférico también es obra estatal ,la integración de esa parte sobre todo por el monto de la inversión prácticamente el Ayuntamiento pues no ha participado no porque no pueda sino por el monto de la inversión, por ahí la ampliación de algunos carriles de la vialidad calle cuarta que se tiene que terminar de ampliar, esas probablemente pudiera hacerlas el municipio, pero casi todas las obras de infraestructura vial de vialidades primarias en casi todas son estatales

GR: Y para concluir hay algo que me pareció muy curioso, no sé usted qué opina o si está contemplado en planes futuros, que no hay línea de transporte público desde Calzada Cetys (error, periférico) a novena, o sea entiendo que ahí pues obviamente esa vialidad principal pues casi todos son comercios y fraccionamientos, pero ¿Hay alguna razón por la que no pase por ahí?

JPB: mira he platicado con algunos directores de SIMUTRA, sistema municipal de transporte, donde pues prácticamente es el área donde se establecen las rutas de transporte, se supone que ellos acuerdan con los transportistas en donde como se deben de establecer la ruta, la respuesta que me han dado lo que hemos platicado es que pues no hay la suficiente demanda que justifique poner una ruta, es un poco el huevo o la gallina no, este no hay línea pues nadie se para a pedir un camión, o viceversa, pues si no hay gente dicen los transportistas pues para qué voy a mandar una línea ahí si no hay nadie ahí, esa es la justificación que nos han dado en SIMUTRA, yo creo que también tiene mucho que ver , si con la demanda, pero curiosamente tiene que ver con la demanda de población, esa zona por distrito particularmente te hablaba del caso de la tesis que me tocó hacer también en esa zona sobre el impacto de los fraccionamientos de modelo abierto y cerrado, para el desarrollo sustentable, nos dábamos cuenta que la densidad en una misma superficie, en este caso se tomaron 500 hectáreas para hacer un comparativo, la densidad entre esa zona residencial y la zona de Blvd. Gómez Morín hacia el oeste, es 4 veces menor la densidad de una zona y otra, la densidad poblacional me refiero, obviamente pues eso te habla de que pues mientras acá, en términos simples, mientras acá pudiera tener 25 personas acá tengo 100,000 personas en una misma superficie, obviamente acá hay una mayor demanda de equipamiento, servicios, infraestructura, aquí es mucho menor, entonces yo creo que inclusive aunque se establecieran algunas rutas de transporte va a ser un mínimo en la cantidad de usuarios que la utilicen, 1 porque hay menos gente y número 2 el otro factor importante es que pues el nivel residencial la mayoría de estas personas cuenta con vehículo propio, inclusive no uno varios por cada familia por cada casa, entonces pues la mayoría no utiliza el transporte público la verdad, yo creo que te podría decir sin temor a equivocarme un 60%-70% son residencial o sino nivel medio-alto, entonces es muy raro que estos fraccionamientos, algunos de estos fraccionamientos, requieran servicio de transporte público, entonces prácticamente todo lo hacen por vehículo particular o en dado en caso extraordinario que ocupe pues utiliza servicios de taxi, Uber, o algún otro servicio, pero no tanto utilizan el camión transporte público, entonces eso también aminora la demanda, una de las cosas que nos han dicho oye pero pues las personas que trabajan ahí no los jardineros, las señoras de limpieza las que ayudan por ese tema del cuidado de las casas, los veladores, etc. pues ellos si necesitan porque muchos de ellos no tienen vehículo, pero también yo creo que es mínima la demanda que aportan a la zona, digo no sé si todos tengan servicio de ayuda doméstica o veladores o no sé, digo esos datos no los tengo pero lo que sí puedo comprobar por lo que dicen los

propios transportistas es que no hay la suficiente demanda para justificar lo de una ruta, porque si no hay demanda no me justifica una inversión dicen poner una ruta, entonces independientemente si es una justificación válida, lo que es cierto es que el servicio de transporte público depende mucho de la demanda, y eso pasa mucho en el valle de Mexicali, hay muchos poblados que no tienen línea de transporte público, y pues la gente los necesita, sin embargo como son poblados pequeños pues dicen los transportistas no la demanda de ahí es muy pequeña y no me justifica poner una línea para ir a levantar no se "x" cantidad de personas, donde dicen pues ni siquiera el costo de la gasolina ni combustible entonces no me conviene poner una línea ahí, entonces yo creo que principalmente es por eso porque no hay

GR: Si a mí me pareció, se me hizo un poco peculiar porque, entiendo que no hay mucha demanda obviamente pero por ejemplo ahí se están haciendo desarrollos comerciales también, imagino que eso también conlleva empleados y también porque ahí está uno de los campus más importantes que es Cetys, que también estamos hablando de un nivel más alto pero yo iba a la escuela ahí tenía compañeros que tenían que caminar desde periférico entonces se me hacía muy curioso, entiendo eso de la demanda pero dije, no sé al menos una.

JPB: Si es que yo creo, y ahí tendría que ser ya pues ahora sí que otro tema de tesis también, porque hasta donde la demanda justifica la falta de un servicio?, es un poco por ejemplo aquí los parques en Mexicali, cuanta gente va a caminar al parque? pues alomejor un porcentaje muy pequeño, voy a decir 15-20% de la población frecuenta los parques, como una actividad recreativa, sobre todo en épocas recientes, alomejor cuando estábamos chicos hace 30-40 años pues si frecuentabas mucho porque pues entretenimiento era salir a jugar pelota, salir a jugar voleibol, o salir a jugar pero ahorita el problema es la mayoría de las nuevas generaciones son una cuestión que la tecnología les ha venido a suplir la demanda de esos espacios, entonces hasta donde se justificaría que no tuviéramos parques por ejemplo si tenemos una demanda muy baja, es un poco lo mismo, hasta donde se justifica que haya una o dos líneas de transporte porque alomejor pues la ganancia es mínima cuando la verdad el servicio al transporte público pues si es responsabilidad del ayuntamiento pues es un servicio no, aunque en este caso se concesiona el servicio pero la responsabilidad de tener ese servicio es de la administración municipal en este caso se tendría que tener, no sé si una o dos líneas no, cuando menos para que se muevan ahí en la zona, pero si el tema del transporte público creo yo que es un tema de un debate, de un análisis o de muchas maestrías ahí porque inclusive el caso

de Mexicali es un caso muy muy atípico, si tu analizas la demanda de transporte público de los últimos 20 años cada vez va en disminución, entonces que es lo que te dice? que eso va a tender alomejor a desaparecer, o sea yo si veo al paso que vamos que Mexicali pudiera ser una ciudad sin transporte público si seguimos así como vamos según los números según los indicadores, pues si cada vez menos gente lo utiliza que te dice? qué pues va ser un servicio que ya nadie utilice, creo que yo que se tiene que reconvertir y cambiar el modelo inclusive para ciertas zonas y para ciertas características de área y la zona este sector E también, como se conoce, pues tiene que hacer un replanteamiento para los usuarios del transporte público, no sé si el modelo van a ser camiones más chicos, o no sé, alguna otra plataforma que permita que cuando menos como dices tú los pocos estudiantes o la poca población que demande el servicio que lo use alomejor utilizando modelos de transportes más pequeños en Tijuana esta ese modelo de las que llaman las calafías que son como pequeñas paneles pues que transportan pequeñas cantidades de gente pero el servicio no deja de existir, el servicio de transporte público, en fin, creo que es un tema más ahí de largo plazo pero es interesante el análisis

GR: la verdad fue una de las cosas que más me llamo la atención a la hora de ver el mapa, así como que pues diferentes mapas y dije se me hace muy chistoso, pero bueno, aquí vamos a concluir.

Entrevista Arq. Ramón Ramsés Romero Araiza y Arq. Rogelio Guzmán Macías

Entrevista con el actual presidente del IMIP Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali, el Arquitecto Ramón Ramsés Romero Araiza y con el Arq. Rogelio Guzmán Macías en las oficinas del instituto el día 09 de septiembre de 2021.

Gabriela Ruiz: Bueno, como ya hablamos como más como acerca de la historia del sector, por ejemplo, también estaba platicando con el director de administración urbana, y le preguntaba que cuál creía o cuáles creían que fueron los factores como decisivos o los factores que fueron los que propiciaron un desarrollo en ese sector (sector E). Ósea, ya sea por la garita o alguna obra pública que usted crea que haya sido la que ha despertado al desarrollo ahí.

Ramón Ramsés Romero Araiza: Mira, en mi opinión, a reserva de lo que Rogelio te diga, la razón por la que uno de los primeros desarrollos de esa zona que empezó a crear fue San Pedro residencial, si, que fue un desarrollo que de alguna manera, que no se tenía un proyecto aquí en Mexicali, había ahí un intento de mucho tiempo, pero el concepto que se manejó ahí fue algo que hizo que se moviera hacia allá mucha gente, mucha gente hacia dónde está San Pedro, la infraestructura perceptible, ahí hay una confluencia de dos

vialidades muy importantes, que es la calzada Cetys y Gómez Morín, ahora ya la novena, entonces había conectividad, había un desarrollo para un nivel socioeconómico alto, entonces empezó a jalar al rato llega la plaza comercial, la que se le puso como se llama...

GR: ¿San pedro?

RRRA: No la anterior. Plaza San Pedro, Plaza Lienzo, pero mejor empieza a ver algunos algunos de estos, algunas inversiones en este sector, además, también ya el programa de desarrollo urbano traía una visión de crecimiento hacia este lado (Este), hacia ese lado de la ciudad y ya lo traía y venía muy consolidado, las áreas de crecimiento hacia esa parte de la ciudad, por ejemplo, otro factor importante desde las infraestructuras y servicios que tenían la capacidad para atender el crecimiento, desde luego, siempre se ha tenido que hacer obras de reforzamiento de infraestructura, no, un problema fuerte sé que era el pluvial que se ha estado trabajando el plan de respuesta porque se ve que es importante, el detonar esa zona y de formarlo lo más ordenado posible, eso por un lado también se hicieron inversiones fuertes hace algunos 6, no creo que más de 8 años que se mejoró lo que era la estructura vial del Periférico. Antes no tenía la estructura que tenemos ahorita, se hizo la canalización en la parte central y básicamente no, te estoy dando más o menos qué fue lo que fue detonando, porque yo recuerdo que San Pedro fue uno de los detonadores de esa área, no. Entonces, no sé si aquí Rogelio pueda ayudarnos un poquito con la información.

Rogelio Guzmán Macías: Pues verás eso de infraestructura también tiene mucho que ver con el crecimiento del histórico, y a dar una imagen que es lo que conoces, que cuando se abre la garita nueva precisamente se empieza a ver el crecimiento para allá, y ¿por qué para allá? para allá está el aeropuerto, para allá está la garita comercial y turística. Pero por ahí está también la salida, al interior del país, entonces, digo, independientemente que el mayor crecimiento de la zona oriente de lo que considerábamos como zona centro, centro histórico que eran los primeros indicios de aquí de Mexicali, y te das cuenta que de los sesentas en adelante precisamente se dan los desarrollos por lo menos en esa zona, en temas de vivienda porque así empezó, pero ya después viene con toda esa infraestructura mundial de producción, lo que comenta el arquitecto, ahí se empieza a potenciar precisamente el equipamiento, comercial, de servicios y pues bueno, ya después que llega precisamente el desarrollo inmobiliario de San Pedro uno pues ya se empieza, de ahí nace todo lo que ahora conocemos como zona dorada, y ¿quienes son la zona dorada? no sé pero, pues ahí están los desarrollos inmobiliarios mayormente

consolidados. Yo lo veía por el tema de infraestructura, una infraestructura que se está desarrollando que se estuvo desarrollando en su momento ahí en la zona.

GR: ¿Y qué me podría comentar, por ejemplo, del sector inmobiliario, la influencia del sector inmobiliario dentro del sector E?

RGM: Pues digo finalmente no sé en qué sentido, pero ha habido fuertemente un impulso hacia esa zona, o sea, se ha estado consolidando en todo el sector E, en los distritos en los que veíamos más unos tres o cuatro que precisamente donde se ha dado mayor respuesta mayor inversión, a este tema no, el desarrollo inmobiliario en temas habitacionales y desarrollo inmobiliario en temas comerciales también, industria también tenemos PIMSA, manufactura, y con ese sentido, y ya no sé qué...

RRRA: Fíjate que ahí hay algo muy curioso, tu mamá sabe (madre de la entrevistadora) que es valuadora no, que se ha observado cómo los precios o los valores de la tierra que están ofertando, es un valor especulativo, que es un valor que no necesariamente atiende a los proyectos que pudieran desarrollarse, ahorita está con unos valores de la tierra fuera de todo, mucha especulación por la tierra, pues lo mismo, o sea, el mismo crecimiento, la misma demanda propicia, propicia que se den esos fenómenos que no es exclusivo de Mexicali o lo que quiera, pero eso es una situación ahí que está impactando mucho, los valores de cultivo de la tierra y ello creo que lo que hace es que encarece el valor de los productos finales, decir, si es un producto caro que se está ofertando en esa zona, pero bueno, mientras haya demanda que se aproveche, no? Pero en estricto sentido hay una sobre valoración de la Tierra para ese sector.

GR: Algo muy curioso también es que no he encontrado mucha información acerca de las colonias populares que están hacia el norte. No sé si esas están incluidas, ¿Hay algún plan en el PDUCP 2025?, o si saben de algunos planes que se han desarrollado recientemente, sobre las colonias, porque sé que en la estructura vial si han estado pavimentando algunas calles.

RRRA: ¿Como un equipamiento nuevo que se considere para esa zona o algo así?

GR: O mejoramiento del equipamiento, de ahí.

RGM: No, hasta ahorita no, hasta el PDUCP 2025 (Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población) no, no se había considerado. Sin embargo, las actualizaciones que hemos estado trabajando es precisamente viendo y atendiendo que toda la ciudad tenga una consolidación y una cobertura de subcentros de equipamiento, particularmente en la zona ahorita, pues tiene ahí un puntito que es el que no tiene valor, pero son pequeños puesto que están separados por lo que acaban de poner de la comandancia, al interior está

creo que hay un centro de salud, pero no, no hay ahorita en los proyectos te digo salvo lo que se está formando ahorita que es consolidar eso que se está empezando apenas a dar o a crecer.

RRRA: Y regresando al segundo punto, por ejemplo, la parte de pavimentación, porque son de los sectores que aún todavía tienen o carecen de pavimento o un pavimento de mala calidad.

No hay apenas el estado les estuvo pavimentando, toda la Flores Magón, en las vialidades principales les estuvo pavimentando ahí la zona, no todas las vialidades, sé que son las de conexión, particularmente la Venustiano Carranza, y algunas otras ahí dentro de la zona, lo que si se y es por lo menos lo que me ha tocado en ocasiones hacer recorridos en el mismo camión que el transporte público y precisamente, por el proyecto, no porque está pavimentado sino que fue al revés, se hizo la pavimentación por donde corre el transporte público, porque yo lo viví, donde iba el camión pues estaba bien fea la parte de la calle, y pues posterior de la pavimentación hace como dos años me parece que se hicieron los trabajos, dos o tres años, y precisamente se pavimentaron digo no necesariamente por el camión, sino que se dieron cuenta cuales eran las vialidades que necesitaban, más ahí si también tendrías que ver no sé si fue SIDURT o alguna otra dependencia, pero lo que si se es que fue gobierno del estado totalmente el que estuvo pavimentando ahí.

GR: ¿La ruta de transporte público?

RGM: No necesariamente nada más la ruta, fueron varias vialidades, y que bueno que concordó con lo que te decía.

GR: Entonces, nada más para recapitular y que quede grabado, lo de, en el PDUCP como el programa más importante ¿Sería el de la garita III, el de la garita y el de la ampliación de la garita nueva?

RGM: En tema de instrumentos de planeación, ósea el PDUCP es una cosa es una escala y los programas parciales es otra escala, en temas importantes en esa zona está el de garita y PDUCP pues también se atiende con ciertos criterios, pero está enfocado más que nada al manejo en tema de usos de suelo, ¿qué viene la estructura vial? si, si viene incluida, pero te digo y está el estudio este que hicieron la gente de PIMSA que cambiaron la estructura vial de la zona

GR: Ok, muy bien.

Entrevista Arq. María Adriana Macías Caballero

Se realizó esta entrevista a María Adriana Macías Caballero, quien fue jefa del departamento de planeación del Sistema Municipal de Transporte (SIMUTRA) en el 22 ayuntamiento de Mexicali, presente también la Arq. Mayra Maciel, compañera del programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura Urbanismo y Diseño la entrevista se llevó a cabo en las oficinas de SIMUTRA en la ciudad de Mexicali, B.C. el día 27 de septiembre de 2021. Pidió una breve explicación del tema previo a la grabación y posteriormente se prosiguió a iniciar la entrevista.

NOTA: durante la entrevista se estuvo analizando un mapa de propuesta de rutas de transporte que no se nos pudo proporcionar.

Gabriela Ruiz: Bueno entonces como le comentaba, mi área de estudio y también la de mi compañera, se encuentra en el sector E, más que nada en mi caso más que nada quisiera enfocarme en la zona dorada sobre todo el corredor comercial de calzada Cetys, sobre el tramo de, si recuerdo bien, periférico (Calzada Gómez Morín) y Novena (Calzada Novena). No sé si me quisiera platicar un poquito ¿Cómo se definen las líneas de transporte público? o sea ¿Cómo se emplazan o cómo se hacen los proyectos?

María Adriana Macías Caballero: Ok, bueno, ¿para justificar una nueva ruta de transporte público colectivo verdad? se hace un estudio de origen destino, una encuesta a los ciudadanos y tú puedes abordar a los ciudadanos, puede ser de domiciliada o puede ser en la vía pública, ¿no? tú los abordas y les aplicas una encuesta, donde ellos te van a hablar de cuáles son sus necesidades de traslados y a qué horas salen de su casa a qué hora regresan, que medios de transporte usan, cuáles son, también cuanto gastan en trasladarse, o sea indagas varios temas en esa misma encuesta para que te den la información que tú necesitas para decir, ah mira esta zona tiene suficiente demanda de traslados o de viajes y pues es una zona atractora de viajes o puede ser originadora de viajes, entonces por ejemplo la garita, cualquiera de las dos, pues son ambas cosas, emisoras de viajes ahí se originan muchos viajes y también son destino de muchos viajes que se originan en diferentes puntos de la ciudad entonces así la zona dorada resulta que en las encuestas de origen destino que se han aplicado en la ciudad, no ha salido tanta demanda de viajes como para decir, pues, digamos se puede o digamos que ha salido muy baja referente a otras zonas de la ciudad porque si hay por supuesto que hay gente que se traslada para allá, básicamente es antes de lo de la zona dorada, pues los viajes hacia allá era básicamente por el hacienda no, el SAT que está ahí (haciendo referencia a las oficinas de la secretaría de hacienda) que está ahí, pues la población que trabaja en las casas de esa zona, que tal mantenimiento, esas son como que los motivos de viaje, cuando ahora

ya se empieza a convertir como en un corredor como dices tú pues ya tiene como una especialidad ese corredor no, así como educativo, como de servicios y entonces yo creo que ya empieza tener otro carácter que antes no tenía y, a lo mejor ya debiera tener digamos al menos una ruta, porque si hay mucho movimiento. Ahora en el 2010 se dieron las concesiones a las empresas que sabemos que están en servicio actualmente, y si se vieron aquí como vez en el mapa (nos enseñaba mapas con información del departamento que no nos pudo proporcionar) aquí está la Gómez Morín, esta es la Calzada Cetys y esta es la novena y esta es la Carranza, entonces ahí las líneas de color son las rutas que se concesionaron en el 2010 (aparece una ruta sobre calzada cetys) o sea que si habían rutas, en el 2010, estamos hablando de esta, no sé cuántos años tienen ustedes hace 11 años, hace 11 años pues tenía como que muy poquito desarrollo no, pero está la compuertas, la Alamitos, está la de la empresa este Fernando Amilpa que es el la misma que da la de la de Flores Magón (haciendo referencias a colonias populares ubicadas al norte del sector) si la ubicación bueno esta la verde bandera pues esta es la ruta Alamitos, luego la roja bueno aunque no pasa, está básicamente era la única que transitaba por la mayor parte de esta zona que a ti te interesa, porque la otra como que la atraviesa por Carranza esta, y la otra le da la vuelta aquí en la novena, que es la que iba a Abasolo (por el aeropuerto de la ciudad al este) está de la Alamitos venía del centro y por aquí ya terminar, pero estoy hablando del 2010 o sea que esta ruta por así decirlo la justificó este poblado, este poblado que para que pudieran llegar hasta allá (poblado de compuertas, ubicado en las colonias populares del sector E1) ahí en el donde está el semáforo ahí es donde iniciaba digamos.

Mayra Maciel: ¿En el 2010 ahí estaba esa ruta?

MAMC: En el 2010 se dio la concesión, si se dio, se supone que se licitaron y todo eso no y entonces participaron varias empresas y así como le dieron la Flores Magón a esta empresa también le dieron la Alamitos.

MM: ¿Pero si operó?

MAMC: Si, si operó

MM: ¿Cuánto tiempo?

MAMC: Uy la verdad no sé decirte cuanto pero, no sé decirte cuándo dejó de operar, porque pues ya tiene yo creo más de aproximadamente siete años yo creo, tiene porque 2016 ya no está operando que fue cuando yo entré, en 2015, hace seis años no estaba en la otra y de hecho, bueno está también hay taxis de ruta que se acercan, la de nuevamente esta de la Alamitos creo que es la que se acerca, pero le da el servicio al Poblado este, no baja hasta allá, en la franja nueve de las hadas (fraccionamiento). Ok, entonces ésta

dejó de operar y toda esa zona se quedó sin servicio, ahora de todas las quejas que se reciben aquí, solicitudes de servicio, no han habido solicitudes de servicio para esa zona, ósea no, a lo mejor es momento cuando dejó de operar a lo mejor la pidieron no, pero de ahí pues no fue suficiente la cantidad de gente no, porque si te das cuenta este pobladito al no pegar a la Alamos pues se quedó con el taxi de ruta, o sea sigue teniendo el servicio

GR: y ¿recuerda por qué año se hizo el diagnóstico el de las preguntas este, de origen destino?

MAMC: Pues ha de haber sido cómo 2006-2007, ahora, se hizo lo más reciente otra encuesta origen la hizo la UABC (Universidad Autónoma de Baja California) en el 2018, y en base a ese estudio, bueno, la UABC planteó una propuesta de reestructuración de rutas, entonces (nos muestra la propuesta de reestructuración de rutas) pero probablemente si ya se está planteando probablemente, la verdad no se decirte, pues no fíjate que no planteó porque hubieran paradas aquí (sobre calzada Cetys).

GR: Yo le pregunto porque no sé si sepa la razón por la cual, durante un tiempo en el 2010 cuando se podría decir que no había tanto desarrollo como el que hay ahorita, tanto comercial como residencial etc., ¿era como para que decidieran quitarlo?

MACM: bueno es que no, no es que se decidiera quitarla, sino que la empresa al no tener usuarios, pues demerita mucho el que siga recorriendo todo este trayecto sin levantar usuarios, o levantas uno de la mañana y te echas como tres vueltas sin levantar nada y hasta en la noche vuelves a levantar, entonces eso pasó, por eso esta ruta, esa empresa la dejó de operar, y generalmente cuando la dejan de operar, pero la zona sigue teniendo alta demanda y hay como que agrupaciones que la piden, pues el gobierno hace y busca la manera de cómo recuperar ese servicio no, pero en el caso de la calzada Cetys no habido, no habido una agrupación o así este organizada, que haya demandado en la vuelta de servicio. Yo pienso que cuando recién dejó de operar a lo mejor, me parece que por ahí vi que por el S.A.T. o algo así, la pidieron, pero nada más de ahí no, entonces esta ruta hasta la fecha pues no ha vuelto, ya tengo muchos años no, muchos, y ahora, aquí internamente bueno te decía yo de la propuesta nueva, no plantearon una ruta, no la plantearon porque tuviera que paradas, estos puntitos son las paradas (señalando al mapa de propuesta de reestructuración realizada por UABC).

MM: si, ¿esa roja que está en medio por la cuarta, esta es la propuesta?

MACM: pues mira, había una, se dejó de operar, porque aparece esta, si es este era otra era otro en nuevo Mexicali parque industrial Alamos, era otra que bajaba por

Carranza, tampoco opera, había, pero ha de haber pasado lo mismo o sea que muy baja la demanda del servicio, porque te fijas hay muchos vacíos pues (sobre calzada Cetys y Blvd. Carranza), no, entonces este, en estas zonas donde hay muy mucho muchos terrenos baldíos, y la ruta es muy larga, pues se vuelve bastante inconveniente digamos para sostenerla, se gasta mucho en diesel, mucho en los sueldos de los operadores y no se pueden sostener las rutas, porque el boletaje es muy bajo. Sin embargo, esto no quiere decir que no haya gente que lo necesita, seguramente, te digo, de los trabajadores de limpieza, a los de mantenimiento no, ¿que origina todo eso? que los parques industriales contraten más transporte de personal para sus empleados, que el taxi de ruta pida ampliarse a esta zona porque hay gente que lo está pidiendo no, a ellos que se le acercan y le dicen.

GR: Por ejemplo, no sé si creo que en Mexicali no existe no, pero ahí como yo he visto en Tijuana o en Ensenada como servicios de transporte, un poco más pequeños no, alomejor no camiones tan grandes. ¿Se ha explorado esa opción?

MACM: Sí, mira, el reglamento ha tenido muchas reformas, el reglamento municipal de transporte, y la última que fue la del 2019 precisamente, bajó el número de asientos de la unidad permitida para precisamente echar andar lo de la reestructuración de rutas porque se requieren muchas rutas alimentadoras qué es lo que dices o sea que son como que zonas muy pequeñas como para meter el camión grande, y esta por ejemplo este es una, si se puede con rutas alimentadoras no, entonces sí se vio eso en 2019 se reformó el reglamento para permitir unidades más pequeñas y operarla con rutas alimentadoras o sea que no tengan que hacer rutas tan largas que vienen desde aquí de la Abasolo (carretera aeropuerto) y van todas al centro, sino que es un es un circuito que va a estar alimentando otra ruta que si va a ir al centro, o sea ya se vuelve como que te obliga a un transbordo pero es más eficiente, entonces también se vio lo del transbordo que fuera sin costo, precisamente para motivar el que la gente pues no va a pagar los boletos, sino con el mismo trasborda y llega donde se pueda llegar, y luego aquí en la propuesta de la UABC, te digo estoy viendo que no consideraron ninguna ruta sobre este tramo, nada más están así como que la atraviesa (de norte a sur)

GR: ¿Dijo que era por 2019 verdad?

MACM: ¿la reforma

GR: No, el este-

MACM: 18, 2018, eso ha de haber sido porque a lo mejor en la encuesta origen destino pues no salieron muchos, no salió muy alta la demanda del servicio, si no pues si lo hubieran trazado no, eso fue en el 2018.

MM: ¿Y también lo hicieron con encuestas origen destino?

MACM: Pues sí, si también la hicieron, ahí el ingeniero Mungaray, Alejandro Mungaray es el que aplicó la encuesta, el cuerpo académico que él trabaja en la facultad de ingeniería y ahí ellos hicieron el estudio igual toda esta propuesta de paradas, entonces, sin embargo se supone, nosotros en el 2019 hicimos una propuesta de paradas sobre calzada Cetys, para que, pues a petición de la dirección de administración urbana (DAU), que tiene un departamento el departamento ingeniería de tránsito, ellos lo solicitaron porque fue cuando construyeron todos estos colegios, que están sobre la calzada Cetys, entonces para ir dejando como que las paradas a futuro, meter una ruta, pues las propusimos no, esta serían las paradas (las muestra) y pero pues ellos son los que llevan todo el proyecto vial digamos el trazo, y nosotros nada más le mandamos la propuesta con puntos no, así que pero es una zona pues que va creciendo muy rápido, por los fraccionamientos que ya se están desarrollando sobre esa vialidad, y probablemente pues si requiera, yo creo que si requiere no, el servicio, ahora otra cosa que demerita mucho o que afecta mucho el servicio de transporte es que estén operando como empresas individuales, o sea que compiten entre ellos, si por ejemplo Fernando Amilpa va por ahí pero también amarillo y blanco, entonces compiten y se afectan uno al otro, porque uno le quiere robar el usuario del boleto no y ahí van así como que peleándose, y entonces el esquema de operación que se busca el ideal no es ése, es como un integradoras de empresas, es decir por ejemplo la del circuito condesa, esa que ahorita tampoco está operando, pero esas son tres empresas, haz de cuenta que de manera (ejemplo), nosotros tres pues los tres teníamos concesiones en condesa entonces, tú de repente pues veías a ella (la otra compañera) que te robaba el pasaje, entonces eso era una afectación para ti, y las dos están pagando, las tres estamos pagando operadores, Diesel, repuestos de llantas, de balatas ósea lo mismo, tres veces, así que mejor el mejor el esquema de operación del que te hablo es, nosotros nos asociamos en una sola empresa, damos el servicio, a lo mejor tenemos entre las tres 10 unidades ah pues mira vamos a meter igual las 10, o sabes que, nos quedamos como seis y damos un mejor servicio, o sea que tus operadores los rotas, ya no estás pagando pues llantas de 10 unidades, sólo de seis, diesel solo de seis y nos ponemos de acuerdo para repartir las utilidades, entonces ya no competimos, ya nos la llevamos tranquilo y el usuario feliz porque le podemos dar por

ejemplo , alomejor mejor servicio pues, así que es cuando el operador está pues en competencia hasta trata mal al usuario no, porque está en estrés constante, así que el que se organicen las empresas permite que a lo mejor nosotras tres tenemos dos rutas muy buenas, por ejemplo la ruta nueve, valle dorado, son rutas muy buenas, pero también podemos tener rutas muy malas como estas que pasan que van a la Santa Isabel, que es mucho terreno baldío en medio, pero tienes que ir hasta allá, entonces hay muchas rutas muy malas, muy malas que tienen muy bajo boletaje, pero cuando nos asociamos podemos absorber más fácilmente la pérdida de las malas rutas la compensamos por las buenas, entonces ya entras en otros esquema operacional que va más a beneficiarnos a nosotros y el usuario también recibe otra calidad de servicio, entonces como las rutas de la ciudad no operan salvo una tenemos así te digo esa de condesa solamente, las rutas de la ciudad no operan así, sino que van todas compitiendo unas con otras y van por donde mismo, tienen un alto sobrepeso como un 80% de sobrepeso, eso hace que las que están mal pues truenen, o sea no hay manera de compensarse entre empresas, son las empresas que está muy mal por ejemplo la ruta nacionalista, la ruta Orizaba, ósea muchas ya dejaron de operar porque está muy mal económicamente, así que bueno lo que vino hacer más difícil la situación pues fue un poco la pandemia y también el hecho de que ya las facultades de transporte se fueron a Gobierno del Estado, porque ya nosotros ya no podemos actuar y Gobierno del Estado que está aprendiendo todavía y todo eso no le entra la restructuración no tiene un reglamento, entonces estamos así como que uno no tiene su reglamento para actuar con toda plenitud y el municipio que sí tiene el reglamento, pues ya no tiene las facultades , pues entramos en ese limbo normativo pero este, bueno no sé si eso ya más o menos responde tu pregunta.

GR: Si, la verdad es que más que nada quería confirmarlo porque como le comentaba en la dirección de administración urbana me habían comentado que se había hecho un estudio y que no había mucha demanda, la verdad desconocía que ya se había hecho como una planeación de paradas (sobre calzada Cetys) porque ese era mi cuestionamiento por qué en un corredor que ya es comercial y más que nada pues todos los fraccionamientos que están haciendo, uno de los campus más grandes qué es CETYS (Universidad), hay tantas escuelas y me cuestionaba porque no había todavía como, ósea yo sé que a pesar de que se considera un nivel socioeconómico medio alto esa zona y pues la verdad es que mucha gente utiliza el auto, dije bueno pero de verdad ¿Hay tan baja demanda como para no considerarlo para nada? y también pues si lo llegue a pensar no, como que bueno pues tal vez las concesiones ni siquiera, ósea como usted comentaba,

que a las empresas ni siquiera les conviene no, es más como un gasto suplir esa necesidad y también por eso le comentaba lo de las unidades más pequeñas dije bueno pues ¿talvez si no hay tanta demanda alomejor se puede suplir no?

MACM: Si, si tienes razón yo creo que si debiera haber ruta ya por lo crecimiento que está teniendo, es como el río nuevo (vialidad principal de la ciudad), o sea ahí está el CEART (Centro estatal de las artes) ahí está el edificio de seguridad, y hay muchos equipamientos pero están muy hasta allá no, ahí si constantemente cada administración está la petición de CEART de meter ruta, y apenas se está viendo el de meter una ruta allá, yo creo que aquí también así como dices una unidad pequeña yo creo no está mal porque la colonia que está aquí esta ha sido la más afectada al no operar, si (Abasolo hacia el aeropuerto) porque estas no tienen no tienen taxi ruta, tiene que pagar Didi o un Uber (plataformas de transporte privado) para trasladarse o hacen carpool.

GR: ¿Ahí van a hacer el anillo periférico no? o bueno, es que creo que la carretera Abasolo incluso acabo de ir y ya están construyendo, están volviendo a hacer toda la calle.

MACM: Si se sí.

GR: No sé si la van a ampliar. Desconozco y solamente vi que la estaban construyendo. No sé si forma parte del proyecto el anillo periférico esa parte.

MACM: Pues si es así, es la continuación de acá (señalando mapa) y se va a dar a Condesa.

GR: Si sale así, a lo mejor a futuro si también se empieza a mover, porque ahí también está la papelera, pero eso no sé, creo que tiene su propio transporte, no sé...

MACM: si las fábricas y eso no esperan a que el gobierno ponga el transporte.

MM: y las fábricas les comentan a ustedes que van a hacerlo o ¿simplemente lo hacen?

MACM: Fíjate que antes que teníamos las atribuciones este ya habíamos empezado a acercarnos. Porque la estrategia a largo plazo es priorizar el transporte público colectivo y el transporte de personal, solamente abrirlo donde todas las rutas urbanas no están. Esa era esa la estrategia. Si tú lees el plan maestro de área de transporte, eso es. Pero se empezó a revertir y las empresas sin consultar ni nada empezaron a contratar los servicios de transporte personal que todos este no sé si ya gobierno del Estado les está dando permisos, creo que están en ese proceso, en el trámite de que les den las concesiones, apenas las de transporte del personal, pero ya es un gobierno del Estado.

Empezó el problema y el mismo sector maquilador se acercó a la autoridad para decir oye, ya me está saliendo muy caro el transporte de personal. O sea, ese es un servicio que

la ciudad debería de dar, porque tengo yo particular que pagarlo, o sea como que ya les empezó a doler el gastar eso y entonces ya habíamos empezado como que a acercarnos e íbamos en vías de un convenio con Invex cuando se dio este cambio de las atribuciones, porque precisamente ya veíamos, ya estábamos elaborando el estudio con la UABC de la reestructuración de rutas y allí la misma UABC dijo sabes que es de una segunda etapa de esta reestructuración va a ser la integración de todas las rutas de transporte de personal junto con las rutas urbanas para decir ¿sabes qué? Por ejemplo a SKYWORKS (empresa industrial) tus rutas de personal se parece mucho a la Valle Dorado a la 9 sabes que toda tu gente la vas a mover a través de estas rutas y no te vamos a dar concesión, o sea, no va a haber transporte personal SKYWORKS, por ejemplo, y ellos eran los primeros que estaban de acuerdo, porque eso ya les origina un gran gasto., entonces dijeron en vez de yo pagar millones, porque son las mismas empresas ósea todas las que están en el transporte urbano, están en las de transporte personal, entonces, en vez de pagarles a ellas, sabes que te voy a dar el dinero a ti gobierno y es como un subsidio para fortalecer el transporte urbano. O sea, eso estaba genial, la estrategia estaba genial, pero ya no continuó, entonces ya, digamos, le toca ver esa parte a Gobierno del Estado. Y lo mismo con los taxis de ruta, debieran ser complementarios al transporte urbano, no competir, pero como el transporte urbano no se adaptó a las nuevas necesidades, se empezó a, dejaron de operar muchas, muchas rutas, la gente se quedó sin servicio entonces empezó a agarrar el taxi de ruta y el transporte personal ganó terreno, o sea, los dos han ganado terreno y el más afectado es el usuario, tiene que pagar más o si va de transporte personal pues está genial porque no les cobran nada. Así que digamos que es un poco, que tienen, implica muchos factores, pero la zona si pienso que está cambiando muy rápido y que, si debiera de tener transporte urbano, nomás que te digo, pues ya no, ya no nos toca a nosotros. No sé si, si tú quisieras tener como la otra opinión, tendrías que ir al Instituto de Movilidad para ver cuál es su expectativa respecto a este mismo corredor, digamos que lo que te estoy diciendo es como que, de 2019 para atrás, porque ya el 2019 para acá ya es gobierno del Estado.

GR: Más que nada también la zona, no, porque ahí también está la garita, yo sé que, si hay ruta que surte ahí al parque de PIMSA, pero tengo entendido que por este lado (aludiendo a un lugar cercano a la garita) van a hacer otros parques industriales o va a haber otros usos industriales, me imagino que eventualmente van a tener que o poner una ruta ahí, o tal vez lo que usted comenta de hacer alguna cosa, algún convenio.

MACM: Ajá. Por ejemplo, en el año pasado o este, no, creo que fue el año pasado, se amplió hacia acá las Flores Magón, se llegaba aquí y pidió ampliarse para acercarse al PIMSA (apuntando al mapa) esas son las adaptaciones, que las rutas son orgánicas, conforme vaya creciendo la ciudad deben ir adaptándose. Pero ahí de repente es este esquema de operación que te digo que compiten entre ellas, la que también afecta y a la mera hora no se toma la decisión de mejorarlas porque entre ellos mismos empiezan el jaloneo, o sea, "¿Oye por qué la autorizaste a él sí esa es mi zona?" Pues si es tu zona, pero no la estás atendiendo, no, "no pues le meto una demanda", no empiezan las demandas que se amparan y a la mera hora se queda sin servicio o ya, ya hay un procedimiento legal y ya este es muy difícil, o sea tienes que esperar que terminen todos los recursos legales, o sea, se mete, se complica, así que el reglamento también te permite modificar, pero no más de tres kilómetros y son cambios rápidos, o sea que antes aquí SIMUTRA podía autorizarle a menos de tres kilómetros tu modificación, okay, te la puedo pasar., pero si es más de tres kilómetros ya tenía que creo que se iba a la secretaría de ayuntamiento ósea ya es un proceso más largo.

Entonces pues así va esta parte, y entonces ¿tu proyecto es de ciclo vías? (pregunta dirigida hacia la Arq. Mayra Maciel)

MM: De movilidad no motorizada y de hecho me llamaba la atención el de UABC, porque sí hay mucha gente que circula por la cuarta y por la Carranza de norte sur, entonces sí tiene sentido que sean de norte a sur, y a lo mejor en un momento como alguna ciclo vía por ahí o mejorarlos, o algo así.

MACM: Sí, si estaría bien

GR: ¿Más en calle cuarta no? porque está bien, bien...

MM: Hay muchos ciclistas por ahí.

MACM: Sí, sí, sí, sí. Es lo que hay que ir considerando, ¿no? Pero en esta parte yo casi no la transito, ¿hay acotamiento?

GR: ¿Esa es la Carranza?

MACM: Si, es la Carranza.

GR: Si, hay un pequeño acotamiento, fui a hacer un levantamiento fotográfico y me fui en bicicleta y es horrible.

MACM: Sí, pues mira, antes había esa ruta, no esa verde, esta que aparece aquí y el estudio de la UABC tiene esta (haciendo alusión a un mapa realizado por el estudio de UABC para propuestas de paradas de autobús) a ver porque no hay paradas, se me hace

que no es ruta porque tuviera paradas, no, no está sino para sí mismo, si está la roja, la roja sí es una propuesta.

MM: ¿No habrán pensado que ya estaba?

GR: ¿Qué? ¿La Carranza?

MACM: No, es que son, es que no tengo cargada aquí la ruta

MM: ¿Y la línea express 4?

MACM: Sí, la línea express, pues si tiene paradas.

MM: ¿Toda esa es la propuesta? (mapa)

MACM: Sí, esta es la propuesta, entonces, pues si en Calzada Cetys no hay, en esta sí es un circuito que es la Cuarta (Calle cuarta) y de ahí Gómez Morín, que es donde pasa de por sí la Valle Dorado y fíjate en Carranza no la propusieron, tal vez porque está pobladilla aquí.

MM: Alomejor por la densidad. Aja.

GR: Pero también les digo que aquí hay un sector industrial, aunque sí, pues a lo mejor sí. Si comparas el volumen residencial al industrial, puedes ...

MACM: Sí, es más como de negocios.

GR: ¿Todo esto es San Pedro?

MACM: Sí, todo esto.

GR: ¿Entonces nada sobre Carranza?

MACM: Sí, pues sí porque si sale aquí de Lázaro Cárdenas, al sur, ahí sí, pero de Lázaro Cárdenas para allá no (hacia calzada Cetys) toda esta parte se queda, y si es una vialidad importante.

GR: ¿Ahorita sí hay o no?

MACM: Había, es lo que te digo que también dejó de operar. Entonces antes pasaba esta, (ruta pasada donde corría por calzada Cetys) así que pues así, así está ahorita, digamos, la expectativa, pues nosotros, ya no ,digamos en cuanto a propuestas de rutas, pues lo que dejó la UABC en esa propuesta es lo último, digamos que propuso el SIMUTRA, y de ahí pues ya, pues ya va a atender todo el tema Gobierno del Estado, habría que preguntarles si ellos tienen una propuesta, una expectativa o algo así, pero pues no sé, porque te digo, probablemente ellos están trabajando la del Río Nuevo pero no sé si para esta zona, si tienen alguna. así que ¿ya va a terminar la maestría?

GR: Estamos en tercer semestre. Nos falta pues éste y ahora pues ya casi es el otro.

MM: Este y el otro semestre y ya, ojalá.

GR: Sí, ojalá y ya. no sé si tengas otra pregunta Mayra.

MM: Creo que no, pues nada más. Si podríamos tener el proyecto de la UABC, pero no sé si sea con ustedes o con la UABC pedirlo.

MACM: ¿Cómo qué parte de eso qué sería?

MM: Pues nada más de la zona, las rutas propuestas por ellos.

MACM: De la zona, las rutas propuestas. Pues yo creo que no habría ningún problema digo si tendrías que solicitarla por escrito y ahí pones ahí que la utilidad del proyecto es con fines académicos y todo eso. No es así "top secret" digo no.

GR: ¿Pues debe estar publicado no? o no sé si fue un trabajo, pues.

MM: ¿Y si no?

MACM: Así, con la solicitud no creo que haya problema, así yo te doy ahí las líneas, pues que crucen ahí en esa zona.

GR: Muchas gracias.

MACM: De nada.

Entrevista iniciativa ciudadana: Sector E

Entrevista con miembros de la iniciativa ciudadana Sector E, Carlos Flores, y el arquitecto Elías Páez, el día 07 de octubre de 2021.

CF: El arquitecto y tu servidor vamos a hacerlo un poquito más práctico y como es más tu materia individual, creo que va a ser muy productiva aquí la presencia de Elías. Que en esta parte del trabajo es que viene, desarrollando esta parte que te interesa realizar. A tus órdenes aquí, lo que podamos ayudar con todo gusto.

GR Si nos pudieran platicar un poco acerca de cómo se formó el grupo, sus objetivos para empezar el nombre, porque no sé exactamente cómo se llama el grupo.

CF: Si, bueno, si quieres te proyectamos algo y con mucho gusto lo platicamos y te lo compartimos hoy para que tengas los antecedentes del grupo de desarrolladores de la zona, sobre todo entre industriales de viviendas y la parte comercial tienen esta y comprenden esta iniciativa ciudadana derivado de cómo viene detonando esta parte de la ciudad. Digamos que muy focalizada en que se va generando esta parte natural de lo que es la llamada zona dorada, zona habitacional y de la mano de con esto viene una serie de desarrollos comerciales, escolares inclusive que vienen generados de una manera muy reactiva y bueno, se busca, se emprende esta iniciativa ciudadana que busca el tema del desarrollo urbano, económico, social y de la zona. Hay un potencial bien interesante que te vamos a compartir algunos esfuerzos que se han venido llevando a cabo.

CF: Tomamos una primera etapa que, si lo pudiéramos ubicar geográficamente, arrancamos en, digamos que el área a atender es de la Colón en la parte norte hacia la

Independencia en la parte sur lo cortamos hacia el Oriente, lo que es el Gómez Morín y hacia el poniente de lo que es Novena y Lázaro Cárdenas.

CF: Originalmente le habíamos puesto nosotros, los que iniciaron esta iniciativa y le habían puesto el nombre de SECTOR CETYS. Muchos de estos, por los antecedentes, no sé si has escuchado de un proyecto del Distrito Tec. El Distrito Tec, el Tecnológico de Monterrey hay una desafortunada situación social, como una serie de temas de vandalismo y cosas de esas y empieza a armar lo que es la matrícula, entonces hacen un replanteamiento en cómo abrir el tecnológico a la comunidad para hacer una mejora del entorno o una serie de estrategias de la mano del gobierno en el ámbito del desarrollo social, urbano, sustentable y económico. Y es un trabajo muy interesante, pues más o menos se toma este concepto como idea, se busca popularizar aquí a Mexicali. Originalmente se había pensado en el CETYS, pero bueno, finalmente no. Ahí hay una etapa que todavía se está construyendo. Entonces, lo que se consolida esta parte de la institución académica se tomó el criterio de ponerle SECTOR E, que es como está dividido en el plan de desarrollo urbano de la ciudad entonces si se fijan ahí es Sector E. Por eso digamos que para efectos de la metodología de trabajo le llamamos Sector E.

CF: Aquí tienes un índice, este es un índice con el objetivo de la iniciativa, una línea del tiempo como ha venido caminando esto de lo que es el Sector E y algunas acciones realizadas, que esto es ahí los grandes escenarios en su proceso de implementación. Hay temas que se están construyendo todavía. Una es de aportaciones de los propios integrantes de la comunidad y algunos temas de gestión. Estamos considerando, nos hemos encontrado una continuidad que no hay una continuidad de ciertos proyectos en la zona y se ha contemplado la figura de establecer una agencia de ciudad, un modelo que se pueda ir de la mano articulando lo que es la participación ciudadana o de comunidad.

Entendiendo comunidad escolar, fuentes de trabajo, residentes, todo lo que hay por allá como los de fuera y cómo lo implementamos.

CF: Como les decía, bueno, esto es de la parte que estamos nosotros considerando para el proyecto, cómo lo vemos ahí en el proceso de planeación y gestión participativa para lograr el bienestar y desarrollo equitativo en calidad permanente. Desarrollando un modelo de gestión sustentable factible de replicar en otras zonas de la ciudad. Tenemos un matiz bien interesante porque digamos hacia la parte sur hay una condición económica más estable, comunas con servicios y privado muy interesantes, pero con una problemática social que no desarrollada venía cayendo de la mano y en la parte norte tenemos una comunidad un poquito más con un perfil más limitado, en términos de ciertas obras básicas,

como son pavimentos que no están totalmente consolidados, mucha migración sobre todo, mucho lote abandonado que ha tenido de la mano, contaminación y en fin, una serie de tareas que hemos venido impulsado en la zona.

CF: Bueno, esa parte de lo que les comentaba en el 2016, bien se da el origen de esta iniciativa, una serie de actores de la zona que empiezan la parte técnica aquí el arquitecto Elías Páez e igual López. Se establece una serie de ejes de una serie de temas identificados, es una matriz y digamos que en esta etapa de hacer que las cosas ocurran, se empieza a tomar como base para lo que estamos entendiendo en términos de gestión o de acción. Se hace esta organización inicial, de hace su acta constitutiva y se emprende una serie de primeras acciones en el 2019, es decir, invitan a su servidor para efecto de esta parte de articulación de diseño para poder empezar esta parte de la implementación, se nos viene la pandemia y lo estamos tomando de febrero para acá, concentrando una serie de foros que se han venido llevando a cabo desde el 2019 porque estaban dispersos.

CF: Atributos del sector. Tenemos el puente fronterizo Nuevo Mexicali, se ha vinculado con un corredor natural escolar, empieza con CETYS y bueno, pues tenemos ahí se va el Salvatierra, el Angloamericano y que se empieza a dar un corredor ahí no planeado en lo que se refiere escuelas. Ahí está el uso de suelo, hay una mezcla socioeconómica como les mencionaba en su momento, muy interesante. Somos uno de los accesos a la ciudad, en la zona del aeropuerto. Hay un corredor comercial de la calzada con perfiles muy definidos. Aquí hemos venido llevando a cabo una serie de reuniones con actores de la zona. Tenemos un centro comercial que su perfil es más gastronómico, por ejemplo, hay otros que son más de recreación y así como que se van dando estas situaciones de manera muy interesante. La zona dorada tiene una alta plusvalía. Hay mucha disponibilidad de suelo, tenemos identificada este en este polígono 1166 hectáreas, hay una población que puedes ver en pantalla.

CF: Hay colores habitacionales, hay una organización natural, se integran por necesidades muy similares, problemáticas, gestiones, la unión de residentes de la zona Este, que son todas las privadas, son cerca de 30, 33 asociaciones que están integradas como una unión de residentes. Mínimos en la zona norte tenemos 12 a 14 por lo menos. Seis parques industriales.

CF: Y bueno, como las mencionaba, se empieza a dar un boom de inversión en el sector, aquí tenemos a la vista centros comerciales, se da esta parte del corredor de escuelas, empieza ser un corredor de agencias automotrices, aquí también tuvimos la inmobiliaria que está promoviendo más la zona. Ahí vienen sobre lo que es Áurea hasta la

que está enfrente dos agencias que ayer a la parte sur y en la parte norte creo que es este BMW, No es Audi a donde si no me equivoco y un nuevo desarrollo habitacional para el señor de la Calzada como el campo Carranza. En fin, este es el que pueden ver ustedes, pues todos los Servicios de inversión en la zona. Viene el nuevo proyecto de PIMSA, que ya parece que va muy muy focalizado hacia lo que es la Calzada Abelardo L. Rodríguez frente a la garita.

CF: Y bueno, aquí nos vamos a una serie de acciones. Aquí pueden ver un plano que trabajó Elías y otros personajes, de la zona en donde identifican una serie de situaciones. Vamos a ver más adelante viables, en el corto y mediano plazo. Aquí vemos algunas de las acciones que el grupo ha venido impulsando, el mejoramiento de la superficie de rodamiento de la Abelardo L. Rodríguez con las luces de frenado de la zona hoy con unos particulares el monumento de Baja California en la votación particulares, de industriales en la zona gobierno, de hacer el centro de equipamiento o la comandancia y los bomberos que están por allá, con aportación de NISÁN, del grupo y del gobierno, fuera de eso más o menos se hace la construcción de la calle Cuarta hacia la parte norte y rango conectado con la zona sur.

CF: Se hace el proyecto ejecutivo de Corregidor a sur que bueno permitiría descargar lo transitado que está en la Calzada Cetys, ya hay proyecto ejecutivo con estudios costo beneficio con la MIA se está articulando con el gobierno para que esto pueda ser registrado a nivel de inversión y hacienda y poderlo meter en un proceso multianual. En esas prácticas se gestionan luces de frenado en Calzada Novena y Calzada Cetys. Hay un ejercicio muy interesante con la unión de residentes de la zona Este de Mexicali, en lo que es la fracción de la calle Cuarta y del propio camellón central en el CETYS en ese mismo se hace la construcción de la calle Eucalipto hasta la Novena.

CF: Con esto que tenemos podemos descargar un poquito de la Calzada Cetys y en este es el proceso de las cámaras digitales para ser colocadas a través de la Calzada del Cetys, llegando hasta la bifurcación con la Aviación y la Calzada de las Américas, esto con la aportación de desarrollo económico que está agarrando semaforización para implementar en los próximos meses. Se formó un grupo promotor, que se constituyó como asociación civil con la participación ciudadana, se han hecho, se están haciendo gestiones con el fideicomiso empresarial para efectos de elaborar con el programa parcial de la zona.

CF: Nos encontramos cuando retomamos el proyecto nosotros en febrero, con un grupo de trabajo, empezamos a observar que hay una serie de esfuerzos que se fueron

haciendo de manera aislada. Pero una vez que nos concentramos, nos damos cuenta que hay una importante participación de la sociedad por un montón de estas características.

CF: Ahí pueden ver al artista, ejecutando la aportación del proyecto, aportación del terreno, aportaciones económicas, en fin, una serie de temas que podemos ver más adelante. Aquí en las imágenes, lo clasificamos en dos grandes temas porque son aportaciones de estos recursos de gente de la zona, ahí están las videocámaras y así fueron algunos insistentemente integran el tema de la comandancia mucha limpieza de drenes en la zona, en la Zona norte de las colonias áreas de Corregidora, Flores Magón la calle Cuarta, los temas de forestación y una serie de proyectos ejecutivos, inclusive también un tema complejo pero también ya hay proyecto ejecutivo en Mexicali para obtener una solución pluvial, y ya hay un proyectos para la gestión de proyectos cuyo costo beneficio mínimo.

CF: Y bueno, parte de lo que mencionamos es una serie de gestiones que se estuvieron impulsando permitieron ahí levantar la zona el tema del prado en Abelardo L. Rodríguez.

CF: El escenario actual de la gestión urbana, la verdad en nuestras ciudades, hace de la historia como el papel preponderante, pero eminentemente de responsabilidad. El objetivo es, desde luego, elevar la calidad de vida. Estamos en el entendido que la autoridad es un artículo posible y que atiende los aspectos del fondo. Necesitamos tener más comunidad, más sociedad. Hacer un ejercicio que los que están en la zona y nos encontramos que lamentablemente la gente piensa que es porque ya pagué el predial o tengo mi privada, ya me debo de detener de hacer un proyecto de participación. Se ha aumentado mucho el tema asistencialista y si creemos que esta zona, por sus condiciones y capacidad de la comunidad que vive ahí, hay una serie de Instrumentos de nos permite llevar a cabo una serie de acciones con las que la propia ley de urbanización te da las herramientas-

CF: Ha sido un tema de crecimiento, bueno, porque hay autoridades que se han visto rebasadas, vemos ahí problemas en la zona, es una zona de entrada muy bonita y se tomó personas muy interesantes, pero por ejemplo, algo tan sencillo como elementos básicos como es la conexión pluvial, como por ejemplo la Volkswagen tienen que hacer una fosa séptica para poder hacer la instalación porque no tienes de momento una solución pluvial sobre la avenida y también una, instalación de lujo para hacer las descargas sanitarias de mecanismos que priorizan con concreten las acciones multiplicadas.

CF: Igual decimos aquí una problemática que está muy amplia, pero te la vamos a compartir, sin ningún problema que pudiéramos ver cuál es la causa. Algunos ejemplos son falta de planeamiento urbano, afectación en el uso de suelo, es decir, obsoleta planeación o falta de las mismas, asentamientos irregulares, falta de mantenimiento en el entorno, deterioro de la imagen urbana, de la propia plusvalía. Hay un constante cuestionamiento de un desorden vial vehicular por lo que se viene estableciendo en la zona.

CF: Empezamos a ver índices de inseguridad que se empiezan a marcar, sobre todo en estos meses no hay su utilización del suelo, la zona norte tiene hemos sacado muchísima basura de lotes abandonados, un tema de especulación muy marcado por la tierra, por aquella zona. Infraestructura insuficiente y deteriorada, un crecimiento urbano sin desarrollo en el centro de desarrollo definido, aquí hay una serie de temas que en el ejercicio identificamos y que trae como consecuencia tener un, que hay un malestar social en la zona. Es muy interesante porque vemos inversiones muy fuertes. Nos preguntan la comunidad en "sí, pero me estoy viendo afectado porque todas las descargas ambientales van a mi red", "no tenemos propiedades", "empezamos a tener apagones de corriente eléctrica". Se considera un daño patrimonial a la calidad de vida, mala calidad del medio ambiente. Tenemos un dren que se hicieron, algunas acciones se limpian de una manera similar a un futuro incierto y desde. Obstáculos, causa, falta de recursos públicos. Pensar que un Gobierno te va a poder resolver todo es complejo, no es sencillo.

Creemos que está desfasada sobre la necesidad, que tiene razón, hay una deficiente planeación. Hay una más general, lo que funciona en esos momentos la marginal participación ciudadana, a pesar de que hay condiciones muy interesantes para que esto pudiera ser un elemento que pone en la zona.

CF: Los cambios administrativos, las constantes falta de proyectos o carecen de base financiera, acciones para hacer de gobierno una mala administración urbana, conflictos de empleados gubernamentales.

CF: Es una zona que está desarrollando mucho, pero en las políticas es que vamos a experimentar un nuevo pavimento y medio pavimento en tan poco tiempo que en esta zona puedes generar mucho mayor interés de economía y desarrollo económico en consistencia en seguimiento de proyectos. Por ejemplo, en el tema Corregidora Sur es del 2016 y no me equivoco, está el proyecto ejecutivo. Había condiciones para poderlo meter en la Unidad de Inversión de Hacienda, esto es lo que se hace a través del Gobierno, pero estamos exponiendo igualmente meter el tren que vuela y esto no lo registro y ya si

hubiéramos hecho un programa multianual con eso conocemos la construcción de Corregidora Sur probablemente ya hubiera salido, pero no les gusta el proceso de seguimiento al proyecto y hay que reconocer tanto la parte del Gobierno como la parte ciudadana.

Facultades y competencias en otros órganos de gobierno. Igual eso nos trae planes y proyectos obsoletos que impiden la formación. Ciudadanos no informados en formas primarias, continuidad.

CF: Hay un crecimiento sin desarrollo. Hay una atención parcial limitada, un desaprovechamiento de las oportunidades que ya existen. Y esto genera una serie de rezagos.

CF: ¿Cuáles son los retos? Potenciar el desarrollo de la zona. Organizar y promover la participación social y la vinculación con los empleados. Esto generaría un desarrollo económico equitativo para definir estos contrastes sociales, reducir los rezagos de urbanización, mejorar la movilidad motorizada y elevar la calidad de imagen urbana. Mejorar la seguridad pública. Elevar la calidad ambiental y del uso de suelo. Después hay algunas imágenes de lo que ocurre en la zona.

CF: Hemos pensado en el concepto de agencia de ciudad que implementó un mecanismo que revierta este proceso tradicional de planeación y gestión gubernamental, de impulsar un proceso participativo de gobernanza donde sociedad y gobierno comparten responsabilidades que es un tema de agenda complejo, pero si lo vemos muy viable. Un proceso de creación continuo, con proyectos sustentables y la búsqueda constante de innovación, de acciones que contribuyan a la calidad de vida y previsión futura. Esto es recurrir a esta agencia de ciudad. La agencia de ciudad es una entidad que funciona como enlace permanente de gobierno que tiene como objetivo principal mantener la continuidad de la planeación de gestión. Insisto, ha habido estamos, observamos que no hay continuidad. Hay un constante cambio de gobierno y esta parte queda mucho sujeto a las voluntades de los que estén en torno e inclusive los veremos del lado de la propia sociedad.

CF: De repente hay quienes encabezan estos proyectos por parte de la comunidad con mucho entusiasmo por mucha voluntad, pero el cambio de gobierno ya tampoco sucede en el otro lado de la mesa, engrosar las demandas ciudadanas y diseñar fórmulas para el financiamiento de las acciones. Ahí están los reglamentos, ahí están los que están en la Ley de Urbanización. No se aprovechaban el impuesto de plusvalía para efecto de poder hacer una serie de ramas más equitativas.

CF: Personas que tienen las condiciones para poderlo organizar. Tenemos que romper esta parte egoísta de que el Gobierno no sólo tiene que resolver sin mirar por un gran momento. ¿Y si hacemos un análisis? La verdad es que contra lo que se aporta, por lo que es la contribución obligada, no alcanza para asimilar la parte mínima que son los servicios. Olvídense del equipamiento. Asegurar la continuidad de esta iniciativa. Establecer alianzas y generar calidad.

CF: Y bueno, aquí tenemos un planito donde vemos quiénes son los socios, claro, y los títulos son los clientes principales, que son los residentes, son los que generan la actividad en la zona. La agencia de Ciudad busca elevar esta calidad de vida a través de un consejo, un equipo técnico que genere el amor, los expedientes, gestiones de proyectos, que sea quien reciba este promovido, por supuesto asociaciones civiles y los comités de señales en las redes sociales, en eventos, medios de comunicación, generar una serie de actividades organizadas que sean iniciativas. Esta parte de la comunicación. Perfilear a los consejeros quienes impulsen estos temas. Establecer el esquema de los cursos. Y tenemos una serie de socios que consideramos que pueden ser claves para que esto pueda ayudar. Ya estoy en charlas con algunas empresas, industrias, escuelas, desarrolladores, concejales, consumidores y desde luego el gobierno. Aquí hay en esta serie de carreras que estamos ahí diseñando.

CF: Y bueno, de lo que veíamos en la página anterior se hace un análisis de acciones inmediatas de baja complejidad son 27 acciones, algunas de las que están aquí enunciadas y se han venido realizando limpieza, logística, cuestión de cercado, en fin, no me quiero adentrar mucho para que puedan hacer las preguntas que deseen y tenemos otro mapeo que son de mediana complejidad, que son otras 22 acciones. No se habla de vincular el CetyS al sector, mejoramiento de accesos a PIMSA que está trabajando con eso, ahorita hay una renovación de diseño por las condiciones, en fin, son una serie de acciones que están identificadas. Conformamos la agencia, Soporte de Seccional, Capital Semilla, Planeación Estratégica en una fase 1, Esquema de financiamiento local, desarrollo de las acciones de baja complejidad, programa parcial, convenios con el Ayuntamiento. Ahora con la ayuda de la administración vamos a empezar a hacer algunos acercamientos con la autoridad para temas de conflictos de ayuntamiento y estado, ya la parte de instrumentos financieros robustos, acciones de alta complejidad. Las primeras metas que se plantean es el desarrollo del modelo de organización para esta agencia, parte de la promoción de la misma, la visión estratégica, misión conjunta, organización, revisión y ajustes de la asociación civil que se estableció y una serie de temas, manejo redes sociales, gestión de

primeras acciones, algunos eventos que tenemos que echar a volar por lo del tema de la pandemia. También tenemos el tema de los softwares y análisis de la gestión de recursos.

CF: Es una presentación muy resumida de lo que hemos venido llevando a cabo en la zona. Establecimos los términos prácticos de todo este estilo de vida, se establecieron los términos de referencia para el efecto de la promoción del Plan Parcial. Estamos haciendo una primera gestión para bajar el curso del FIDEM a efecto de poder implementar donde nos compartían lo que es esta parte del plan Parcial de Desarrollo. Y estamos ahorita en esa etapa de gestión. También para efecto de empezar a construir el llamado andamiaje legal que permitirá tener condiciones a efecto de poder fortalecer la zona.

EP Normalmente la planeación la hace el gobierno y sienta las bases para la administración urbana. Los planes normalmente son para tener una referencia y tener las proyecciones de los proyectos urbanos. Esta zona en el '97 tuvo un programa parcial, pero caducó. En ese entonces nunca se imaginó el Gobierno que iba a funcionar. Entonces nosotros, lo que ahorita estamos empujando mucho, aparte de buscar esta organización para que participe, los diferentes actores, es trabajar la planeación y tener un punto de referencia para todas las acciones que se van haciendo y poder evaluar que sean las soluciones certeras y que vayan mejorando la calidad de vida de la zona.

EP Lo estamos empujando aún y cuando no es una prioridad para el gobierno, el gobierno ahorita no va a voltear ni va a ser un programa parcial para la zona, pero si tiene mucha injerencia, tiene que controlar lo que está sucediendo y entonces lo que estamos buscando es tener un soporte de planeación sólido, pero al mismo tiempo tener una organización que le de respaldo a el proceso de planeación para ir junto con el gobierno y establecer las bases para que esto siga desarrollándose.

EP Si hay un contraste muy fuerte entre lo que el aparador, que tiene la zona, en cuanto a inversión importante, es una zona que mayor invasión tiene en la ciudad, pero en la parte oculta, pues hay muchísimos problemas no nada más de carácter visual sino de también que no se ve tan claro como la infraestructura y lo que nosotros pensamos es que si este espacio está generando tanta dinámica económica debe tener la capacidad y aparte está generando tal plusvalía y tal especulación del sueldo que está que debe tener la capacidad de generar recursos para que se pueda sostener en su futuro, para sostener a estos proyectos. Entonces hay una serie de instrumentos que se han dejado de aplicar en la ley, la ley de urbanización y otros tantos, aparte del cobro por predial, hay que se pueden aplicar como derechos de desarrollo, los derechos de edificabilidad, porque las nuevos

inversiones que vienen buscan edificios para arriba, porque es tal el costo del terreno que solamente yéndose para arriba de este pueden justificar el cobro de ese costo de la propiedad y poderlo recuperar con un mayor nivel, sin embargo eso implica una serie de impactos a la zona y que por otro lado el gobierno no está recuperando esa plusvalía que están adquiriendo prácticamente de manera gratuita los propietarios y los promotores inmobiliarios. Entonces, ¿cómo hacer para qué? Para que haya un retorno, pues, de ese valor que se está creando y que se quede una parte en la zona y que resuelve los problemas con un instrumento legal fuerte y una organización que le dé empuje y que haga la sociedad con el gobierno para que regrese inversión.

EP Para mí, estos son los dos aspectos que estamos buscando, es la planeación formal, establecer un proceso de planeación que nos dé los instrumentos legales para regular y promover que el desarrollo se haga de manera ordenada y por otro lado, la organización para que con la coparticipación del Gobierno y de los actores que pueda rendir mayores frutos y que se complementen las inversiones porque no hay suficiente dinero para resolver el problema que es actualmente y que se va dar en el futuro.

CF: Esta parte es muy apasionante porque te metes al tema y te das cuenta que te metes en las entrañas, yo soy residente de la zona y desde luego tienes la que empieza a abordar, por ejemplo, el tema del pluvial porque las descargas no son las adecuadas hacia el dren, en el verano tienes caídas de corriente. Se da esta parte tan interesante al haber una población joven, las escuelas aprovechan y dicen vamos por allá y de ser el puro Cety's, ya tienes una serie de equipamientos escolares con mucha demanda. Todos entrando sobre la calzada del Cety's. La parte de atrás no aprovechada y medio invadida, abierta o cerrada.

CF: Por ejemplo, pláticas con los que atraen las inversiones y es una zona muy atractiva, porque comparan contra Tijuana donde el metro cuadrado estaba 1500. Sigue siendo una zona atractiva, yo le preguntaba al promotor de estos desarrollos: "Oye, cuando lo traes viene de la mano con la necesidad. - No me interesa, aquí todo mundo quiere estar, yo aquí te instalo, yo aquí te vendo y ya te las averiguas. Smart & Final jala el drenaje sanitario desde la novena para poderse instalar ahí donde está. Y Volkswagen es una fosa séptica, entonces es muy interesante porque vienen personas muy atractivas, muy interesadas. Pero esto está totalmente desligado de lo que es la conexión a los servicios básicos. Y como bien comenta Elías, dentro el diseño o la hechura de esto que estamos buscando construir es esta parte de la planeación urbana, pero también tiene que ir mucho

de la mano de la organización de la comunidad. Si hay una fuerza muy importante, una actividad bien interesante.

CF: Como les decía, aquí lo que tenemos son 30 fraccionamientos; un caso muy sencillo, ahora con la pandemia, la calle cuarta entre la Eucalipto y la Calzada Cetys se empieza a hacer una ruta de paseo de ejercicio y que es igual, en la construcción con ellos podemos darle un acondicionamiento para hacerla atractiva. Ahí mismo te dicen "Tendremos una ciclo vía como la misma que aparece en tal lado" y ahí ves que hay condiciones donde lo que hay que hacer hay que negociar con el cuate que tiene invadido la cuarta donde está el dren y solo es un ejercicio que puede hacer un primero y diez para ir metiendo todos, y le digamos al gobierno aquí traigo el 50% del proyecto. El ciudadano dice "Yo ya pago predial y le estoy quitando carga al gobierno, porque en una privada yo pago como mil pesos de cuota y te estoy quitando la bronca de que tu recojas la basura y me mandes a la policía, estoy subsidiando y tienes que atenderme" Pero si en esta parte de donde se tienen que consolidar los temas, el tema de las relaciones es sumamente relevante para que puedan empezar a correr.

EP Si hay una serie de contrastes, pero uno de los puntos más fuertes que vemos es que las comunidades con fraccionamientos cerrados, por dentro hay una calidad urbana importante que es un parque habitado, tiene sus calles tranquilas y de alguna forma controlada. por el tema de la seguridad, la vigilancia; pero son uniformistas, porque tal vez salen de ahí y ya existía una serie de problemas que, si los comparten, pero que realmente no hay un sentido de interacción en donde sepan que tienen que participar, otros actores son los comerciantes, los promotores inmobiliarios industriales para trasladar ese ambiente que tienen en su cerrada hacia afuera. Eso es lo que estamos nosotros promoviendo con su participación y que de alguna forma lo visualizado así por qué ya se organizaron como una asociación vecinal. Nada más que pasa lo que comenta Carlos, uno de los indicadores fuertes que pasa, es un porcentaje muy alto de pago de predial y esa es la bandera roja ante el gobierno para reclamar el hecho de que: "nosotros ya hicimos nuestra parte. Y tenemos problemas y no te estás metiendo" es algo que ya tiene que ir más allá de lo del simple reclamo. Y bueno, es un duelo que se puede aplicar en otras partes de la ciudad, sin embargo, aquí es una inercia que tenemos de una iniciativa que se originó desde el '19 y es súper interesante, porque lo que les comento, es que el sector está generando una dinámica económica, pero no está resolviendo ni está derramando para resolver los problemas que traen de rezago y los que se van a dar en el futuro.

EP: Hay una distorsión en lo que en lo que es la capacidad de generar plusvalía de alguna zona contra el rezago urbano que tiene. Entonces ahí hay una serie de instrumentos que se han aplicado en Latinoamérica en Brasil y Colombia que recupera, o sea que captan, captación de plusvalía, captan el valor económico que trae un desarrollo inmobiliario y una parte la toma para resolver los problemas que hay en esa zona o hay una redistribución pendiente en otras zonas que no traen esta dinámica. Va a ser difícil hacer coincidir a todos los actores, porque veíamos aquí con centros comerciales, por ejemplo, o algunos dueños de negocios comerciales; "si me queda algo más que me beneficie a mi negocio, pues si le entro." Entonces, cómo hacer para que, para poder comprobar de que una acción fuera de su establecimiento les va a ayudar a incrementar sus ventas, por ejemplo, es algo que también hemos estado buscando cómo medir lo que está haciendo ahorita, como poderlo proyectar. Y en esa proyección poder decir bueno, es que si no hacemos esto afuera, pues te va a impactar en lo futuro, porque la gente va a hacer más complicado que llegue o puede ser que haya un retiro hacia otras zonas, porque esto ya está en una tendencia de deterioro, fue entonces eso es algo de lo que queremos empezar a construir para esto, para poder convencer y generar más una participación más allá de un resultado inmediato, por ejemplo, en crédito de ventas es algo que no es tan automático, sin embargo pues qué mejor que tener tu negocio en una zona que está desarrollándose de manera armónica, que no se está deteriorando, que está agradable para estar, que a la gente le gusta estar, saber que tu negocio, tu inversión está asegurada. O sea, imagínate que se empieza a deteriorar el entorno, pues se va a perder. Ese es el tipo de argumentos que estamos tratando de construir también aparte de la iniciativa.

GR: De la participación ciudadana en el caso de las colonias populares que se encuentran al norte. Los jefes de las colonias son como los comités vecinales.

CF: Sí, fíjate que es una pregunta que hace uno de nuestros compañeros de trabajo. Es muy interesante el matiz y desde el punto de vista social no, porque digamos que las zonas económicamente con mejores condiciones se constituyen como asociaciones civiles con estatutos, acuerdos, cuotas, con periodos de definición de cierto tiempo y está muy claramente organizado. Incluso no dependen tanto del gobierno. Nosotros nos integramos y cuando lo reviso y es una declaración muy bien organizada, con reglas y subsisten independientemente si el gobierno apoya o no como decía Elías; La parte norte está en un esquema más dependiente del gobierno. Se crean bajo la figura de los comités de vecinos donde se hace una asamblea que sea, por ejemplo, Gabriela la Presidenta y Elías el Secretario y Mayra la tesorera y Carlos el vocal y luego ya, muchas felicidades y ahí está

el acta y ahí nos vemos y hay un manejo de un promotor o un líder de la zona entonces son visiones totalmente diferentes, pero ya finalmente ha habido modificaciones en el reglamento y ya está por un tiempo determinado. Antes los integraban, tarjetita de calzoncito con foto y ya que venga la nueva administración que levantó la mano porque el nuevo comité de ahora no entiende que está en un período de cumplimiento del tiempo, pero no hay esta parte de organización de la parte sur, no hay cuotas, hay un fondo y ese fondo se utiliza para sostener o mejorar la parte de equipamiento, servicios en la zona.

CF: Acá no, acá hace muchísimos años si había bonos por participación y si queremos mejorar el alumbrado, por ejemplo, la zona norte sacamos un dato para poder estar 100 por ciento en cobertura de alumbrado. Nos hacen falta más o menos 220 luminarias. Hace muchísimos años un proyecto de ese tipo el gobierno lo cuantificaba ahí y pagamos este fondo y nosotros (gobierno) ponemos el 70 por ciento y ustedes 30 y la gente se organizaba y ya están listos con nuestra aportación, ahora meto la solicitud y se tiene que entregar como comité y presentarla; lo que sigue es saber cuándo les llega el recurso. Entonces son variables bien interesantes. La idea que traíamos era que sí, que se abriera un poquito más allá adentro. La resistencia está en parte de la sociedad. Nosotros veíamos en el análisis el perfil Xochicalco que es un poquito más agresivo, es que se ve que se quiere ver más a la sociedad, tiene una serie de facultades que nos pueden permitir emprender algunas situaciones con la zona norte, tiene una facultad de arquitectura, medicina y que uno de los objetivos que me toca es la parte de la organización social y yo creo que se puede construir algunos temas con alumnos de arquitectura para el mejoramiento urbano, pero deben ir de la mano de la participación de la gente. Si insistimos, difícilmente al gobierno le va alcanzar la cobija para todo.

GR Sí, más que nada mi duda era ¿Cómo participan ellos en esta iniciativa? O sea, si ellos se han acercado o han expresado como alguna necesidad que tengan en esa zona.

CF: Sí, fíjate que en esa zona no están tan organizados como la zona sur, hubo acercamientos de liderazgos ciudadanos en la zona, uno de los temas más señalado es mucho lote abandonado, mucho escombros, basura. Hay mucha gente que en su momento recibió ayuda y se fueron a Estados Unidos y los temas quedaron solos. Dentro de las tareas hay mucho trabajo de limpieza en la zona que fue de los temas más recurrentes, el tema de pavimentos, esta parte de las luminarias que te digo, el tema de las demás áreas de convivencia, más o menos es la agenda de ellos.

GR: Mayra no sé si quieres hablar de lo que vimos, de la de la ruta de transporte público sobre Calzada Cetys.

MM: Básicamente nos dijeron que ellos ya no estaban haciendo el proyecto porque ya se fue al estado, pero nos dijeron que lo último que querían era un estudio de rutas que proponía la UABC junto con ellos. Y es interesante que no había una ruta de transporte público por la Calzada Cetys y de hecho contábamos con ella y pues veíamos que por ejemplo yo estoy haciendo foros vehiculares, peatonales y ciclistas y surgió ahí en la plática como la idea que no fueran autobuses, pero que fueran ese tipo de vehículos que circulan en la zona, porque si hay una segregación para los peatones, porque no hay transporte público.

GR: Más que nada la duda que teníamos era, como se nos comentaba que se había hecho un estudio y que no había la demanda suficiente para tener ruta que pasará por la Calzada Cetys. Entonces si bien a lo mejor no es una demanda muy grande, pues se nos hizo un poco extraño porque ya se hizo un corredor comercial, están las escuelas, yo sé que las escuelas son de un nivel socioeconómico alto, pero hay una universidad y más que nada pues todos los empleados de todos los comercios están ahí y ni se diga, pues todos los empleados de los hogares de los fraccionamientos privados. Y nos comenta esta persona que si se ha platicado y que incluso se había llevado un proyecto a la Dirección de Administración Urbana, que se hizo una propuesta para una parada de autobús sobre Calzada Cetys.

CF: Sí es un tema que surgió en las charlas. Nos comentaban que tenían un problema con el personal que labora en la zona, precisamente al no haber transporte, porque lo más cercano que llega pasa sobre el Periférico y Gómez Morín y que si tiene mucha problemática sobre todo en esa zona que está ubicada sobre la Calzada Cetys y sin tener datos muy puntuales, como bien dices Gabriela si está identificado que se empieza a dar el fenómeno de esto de los "carpools" de las muchachas que hacen el servicio por la zona.

CF: Sí sabemos que dentro del plan maestro que trabajó la UABC ahí entran con temas complejos como son los transportistas, porque el transportista dice "Tengo cautivo los parques industriales con el tema del transporte del personal, no tengo subsidio, me cuesta mucho." porque en los cálculos dicen que no tienen y de alguna manera también le da en la torre al negocio que lo sostiene, que es el transporte de personal, porque inclusive las reglas que establece el SIMUTRA que ya deben de ser cierto modelo cuando los bajan de la circulación los meten a que den el servicio de personal. Entonces ahí entras un poquito en los asegunes de que realmente que tanta demanda hay. En el estudio de este sistema integral de transporte alrededor del '18.

CF: Ciertamente todo es tan rápido como ha venido creciendo esto, que ya son otras condiciones, inclusive en términos de vivienda ya están tales al fondo y está el cumbres, si ha habido un crecimiento de actividades y de prestaciones de servicios. Un tema que se tocaba en la mesa, nosotros como ya lo comenté, estamos en el diseño, la planeación es un tema de la gente que traemos ahí pendiente por esta parte, ahorita está en un "ping pong" que si le toca a el estado o al municipio, pero inclusive se tocaba esta parte que mencionaba ustedes, algún esquema de traslado entre la vialidad principal en la zona, pero ciertamente si en los últimos trabajos que tuvimos aquí con gente que genera fuentes de trabajo en la zona, son problemas que si tenemos el tema del transporte, sobre todo si tenemos un problema de personal en los centros comerciales, sobre todo que no tanto en la maquila, porque la maquila tiene un sistema que tenemos que asegurar. Lo que son los centros comerciales, por ejemplo, la zona gastronómica de la Gran Vía si es una problemática y el asunto es la falta de transporte sí creo que hay un área de oportunidad para hacer un verdadero análisis serio sobre sobre la materia. ¿Cuáles son sus temas?

GR: Lo estoy madurando todavía, pero mi tema es dentro del sector, lo que es la segregación urbana, entonces más que nada ahorita estoy en el análisis de desarrollo urbano y económico de las zonas. Acerca de infraestructura de los del tipo de suelo, de todo ese tipo de contrastes, va más hacia lo urbano que lo social. Ya mis preguntas, remontándonos a los inicios del desarrollo del sector: ¿Cuáles factores creen ustedes que fueron los que impactaron o los que iniciaron el desarrollo Urbano de la zona?

EP Al principio el establecimiento de Cety's Universidad por el tipo de institución que es y la afluencia que tiene. Por mucho tiempo no lo tuvimos, porque duro mucho tiempo Cety's ahí solo en una carreterita, un carril por sentido por muchos años ahí lo que es ahora la Calzada Cety's, lo que detonó el sentir de la zona fue San Pedro 1; empezó a generar ese valor de atractivo a la zona, después se empezó los Monte Carlos y después están Pedro II y entonces se empezó a concentrar la población con capacidad de compra. Vinieron centros comerciales o grandes centros comerciales, la Gran Vía. Las agencias de carros obviamente con 6ta, después las escuelas privadas, porque ahí está la población que está demandando estos servicios, porque hay mucha población joven también y así se fue dando. Podríamos pensar bueno, el punto fronterizo ahora que trae su propia dinámica, es la aduana, pero si se fijan es periférico es que trae toda esa dinámica a lo que es el carácter que le da ese apelativo de zona dorada que son los residenciales, los centros comerciales, las escuelas, el corredor de la calzada Cety's y es periférica la dinámica del cruce fronterizo

y la aduana. No es tanto el cruce fronterizo, sino más bien son Cetys, San Pedro, Monte Carlo, así como centros comerciales.

CF: Sí como esta parte de una población con un poder adquisitivo que a lo mejor te da para tener esta extensión de terreno como el concepto de San Pedro que le da esa satisfacción de lo que es una privada residencial, como es el caso de San Pedro y boom explota el concepto. Se habla del famoso plan de vivienda y todo este rollo, entonces en las capacidades de la gente que se asienta ahí es cómo explota el tema residencial del concepto privado. Al principio te decían "te estoy vendiendo comunidad porque va a haber alguna asociación, va a haber una privada, es muy tranquila, va a tener su clave, va a tener su propia seguridad, entonces se empieza a detonar esto de manera impresionante y se va asentando el gran consumidor. Recuerdo una anécdota, vino el cuate de Casa Ruba y decía "Yo quería comprar Islas Agrarias para desarrollar viviendas y me dijeron que no había factibilidad. Y regresó el tiempo y veo que en Promo Casa si hay" Era tanto el boom de lo que está creciendo el concepto de privada para ese sector de la población, que la única manera es que se junten y entre todos hagamos una planta de tratamiento de aguas negras para desarrollar la novena.

CF: Como dice Elías se empieza a asentar el gran consumidor, un consumidor con capacidades y se pega con esto que coincidentemente traía a la Plaza San Pedro y se empieza a detonar la parte comercial, aquí lo hemos observado nosotros muchas veces; el gran consumidor revienta en esta parte que se junta la estructuración del terreno con la capacidad económica de la zona y pues ¿quién va a consumir? Tengo a 10 minutos comida, cine, escuela, garita, fuente de trabajo, pero si consideramos que esta parte de las privadas es lo que hace que reviente el tema y fíjate que otro tema que le ocurre, el tema frontera mucho migrante empieza a vivir cerca de la zona y ahorita es increíble que ahí estaba un anuncio en una casa de Monte Carlo, las chiquitas las rentan mil pesos y hay quien lo renta. Y es que hay mucha raza que aprovecha la cercanía con la frontera. Creemos que esa es la parte que viene y lo que atrae lo demás como consecuencia, es la escuela, los centros comerciales.

EP: Sí de hecho es el residente, el residente es el cliente principal de esta iniciativa, porque son los que le dan vida y soporte a la zona.

CF: Y es una nueva generación, ahí es donde tienes concentrado una nueva sociedad joven, con poder adquisitivo, que explotan por describirlo de una manera muy siniestra.

EP: Sin embargo, desde el punto de vista de urbano si vuelvan a ir y que les expliquen que les hagan una presentación del Plan Integral de Movilidad Sustentable. Hay dos esos indicadores que me tocó participar con ellos. Hay dos indicadores que construimos para toda la ciudad; uno es de caminabilidad para identificar las capacidades que tiene el entorno urbano para promover la caminabilidad y el otro es de accesibilidad que tiene que ver con las oportunidades para llegar a servicios próximos al lugar donde vives. La zona está muy bien blanqueada en el indicador de caminabilidad, porque tienen buenas calles, banquetas, etc. sobre todo la parte sur, pero la accesibilidad está en peritos. ¿Por qué? Porque es prácticamente vivienda y comercio, pues está sobre la Calzada Cetys, entonces para ir a los servicios por fuerza tiene que ser un vehículo. Hay un contraste muy fuerte, por lo que digo, es que está muy bien adentro, puedes caminar muy a gusto, pero no llegas a ningún lado, ahí vives, para ir al Oxxo que está fuera de tu residencial tienes que llevar el carro.

EP: Es un contraste muy, muy fuerte que tiene la zona y que sí lo están viviendo, pero no se ha observado porque faltan muchos equipamientos o equipamientos que hagan converger la dinámica donde puedan interactuar los residentes, no solamente no hay, no hay elementos más que ir a los centros comerciales, pero eso no genera comunidad. Es una parte también importante que es difícil encontrarlo porque los dueños de los predios baldíos, pues nunca van a pensar en un deportivo, por ejemplo. Es una parte que hemos pensado nosotros cómo hacer para promover ese tipo de uso que sean rentables para el propietario, pero que también empiezan a generar esa interacción que no existe. Sobre todo, en la parte sur, en la parte norte se mueve de manera distinta.

GR: Sí de hecho, otra de mis preguntas digo ya empezando a hablar del Norte. ¿Cómo influye el sector industrial en el sector? O sea, yo tengo entendido que están emplazados más al norte, cerca del cruce fronterizo y que obviamente ahí está resuelto el transporte, están resueltas las calles, las banquetas y que incluso hasta lo que tengo entendido, los parques industriales también se hacen cargo un poco de sus banquetas y de la vegetación que tienen afuera, pero no sé si quieran comentar o desde su perspectiva, cuál creen que sea el impacto de la industria en el sector. Más que nada porque me comentaron que van a hacer otro parque industrial de PIMSA. Si no me equivoco es por la Abelardo hacia el norte. Si me han comentado que ya hicieron el cambio de uso de suelo.

CF: Ya el proyecto, nosotros tuvimos con PIMSA ya hace un mes más o menos. Los temas del sector ya nos confirmaron que ya es un hecho que ahora si va en serio el proyecto, que desde luego va a haber ahí una fuente de trabajo para la zona. Si hay una

población mayor ya en la zona norte no, ya hay mucha gente mayor, los nuevos residentes no es un sector joven, pero como hay que hacer una oferta de trabajo importante, si los parques industriales traen algunos programas de apoyo social para la zona, apostan con el tema también de algunas sub comandancias por ahí si hay un tema que les viene afectando a todos, que hay un pluvial que hace falta ahí para poder detonar mucho más la zona en términos de una zona principal. Pero desde luego la fuente de trabajo que se ofrece va a ser muy interesante.

GR: Y, por ejemplo, lo que me comentaba de infraestructuras. Bueno, pues sin duda esa nave industrial va a requerir de conexión a la infraestructura que están ahí en las colonias. Entonces, no sé si eso se considera futuro una problemática para las colonias.

CF: Seguramente es un caso que yo tengo muy claro, es la problemática del pluvial que existe en la zona siguiente, ha tenido un deterioro de lo poquito que hay ahí en vialidad, tu recorres la Abelardo Reyes y está hecho una cuestión intransitable por esta parte de la limitante que hay de la zona. No entiendo, no conozco el proyecto en su totalidad, yo no quisiera dar un dato equivocado, yo casi creo que si va a haber ahí algunos planteamientos del propio tratamiento de las aguas residuales. Es un tema que apenas no voy a entrar a conocer. Por ejemplo, el parque PIMSA actual tiene un cárcamo de bombeo que apoya la ciudad. Ellos lo mantienen para efectos de poder trasladar sus aguas negras a todo lo que hacen las líneas existentes, pero seguramente si van a tener que hacer ahí algunas adecuaciones muy, muy particulares para efecto de poder echar a volar eso. Finalmente, los protocolos de las empresas que llegan ahí son muy estrictos. PIMSA, por lo menos, en lo que yo tengo conocimiento al paso del tiempo se hace muy cuidadoso en las descargas que haya en la zona, no se tener muchos metales, se vuelven muy olorosos y te empiezan a impactar el ambiente en la zona.

CF: A mí me tocó algunos temas, como la planta de tratamiento de aguas negras del Cetys que la usan de reúso estaban llegando descargas con mucha capacidad por encima de lo que es el lineamiento y PIMSA se aplicó hasta eso. Todo lo que va a llegar ahí vamos a tener que estar muy atentos a que no traiga una contingencia a la zona. Yo confío que no porque, te repito, seguramente va a haber ahí descargas sanitarias y pluviales.

EP: De hecho, la solución la tienen que plantear para iniciar la construcción. Del nuevo parque industrial y mientras se amplía la capacidad de la zona que se tienen que resolver lo del pluvial, no hay capacidad, de entrada, lo más seguro es que vayan a hacer ahí algunas lagunas de retención, no se el drenaje como lo vayan a resolver, pero a lo mejor

piensan que lo van a desarrollar por etapas, es lo más seguro, porque apenas está sostenida la infraestructura que tienen ahorita.

CF: Esto es lo que yo veo más o menos, no quiero darte el dato equivocado, pero como que se están planteando montar una planta de tratamiento de las aguas negras y de reúso. Para darle viabilidad, si no hay drenaje, todo mundo te va a decir: "pues tienes que hacer una planta de tratamiento con estas características y las descargas tendrán que ser así".

EP: Lo otro que podemos esperar pues realmente yo estoy involucrado en el proyecto y de hecho ellos están conscientes incluso actualmente de que su mano de obra no se completa con la gente que vive ahí, tiene que venir de otra parte de la ciudad. Más industria, implica un mayor flujo de mano de obra que va venir de otras partes de la ciudad.

CF: Cómo le ha pasado a Pro Hogar a la Cuauhtémoc, ya hay una población de gente mayor, ya las nuevas generaciones se han desplazado para otros lados y no te alcanza la capacidad.

EP: Y está creciendo aquí abajo pero realmente no es la fuerza de la mano de obra que necesitas para la maquila. Una de las propuestas del programa general de movilidad sustentable por la Carranza haya una ruta nueva, conectar desde Palaco y una vez que se coordine por aquí hay un proyecto de continuar. Pero primero hay que resolver estas técnicas para la capacidad de la vialidad para esa ruta. Y eso es pensando en lo que va a suceder aquí y la necesidad de mover en masa la población, no nada más un tema de justificar la demanda. Es una cuestión de planeación más que de sustentarlo a través de la demanda. Desafortunadamente así son los fondos, que hay para ese tipo de proyectos se basan en que les justifiques la demanda. No nos permiten justificar a través de la planeación y algo de lo que estuvimos viendo en el trabajo del plan terreno movilidad es resolverlo desde el punto de vista de la planeación y en función de que haya esa oferta, pues vas a generar demanda y no al revés.

MM: El tema es la integración del movimiento motorizado ahí en la Calzada Cety's y bueno estoy haciendo aforos de materia vehicular, ciclistas, peatonales, con tomas de temperatura voy a hacer análisis de las áreas verdes en los metros cuadrados. Tengo información generada de febrero, de agosto y voy a hacer en octubre. De la temperatura solo tengo agosto y en octubre vuelvo a hacer tomas. También quiero costos origen-destino. Y bueno, de hecho, he estado pensando hacerla sobre las intersecciones o centros comerciales, pero no sé a quién tenía que pedir permiso para asegurarme que no haya problema. Todo esto para una simulación para generar toda esa información y que se

pueda hacer una simulación de cómo se comportaría la vialidad con cambios que mejorarán la movilidad peatonal y ciclista. Me llamaba la atención la corregidora sur, mi duda es: ¿La sección contempla algo de ciclo vías o paquetes más anchos?

CF: De principio no, yo vi el proyecto y es una calle normal, dos y dos sentidos, consta de conectar desde la Abelardo, inclusive ahí hay temas, de pronto marcado hasta la Calzada de las Américas, pero había filtraciones ahí sobre la zona, sobre el dren. Básicamente en principio es el tema de la vialidad para desobrar lo que es Calzada Cetys y es un tema que nosotros estamos insistiendo es que por lo menos se logrará hacer la etapa del Gómez Morín para la Abelardo Reyes si no me equivoco.

CF: Ya el Cetys ya tiene un terreno y dicen que ellos ya están aportando, pero no está mal considerarlo. Yo creo que hay condiciones y tiempo para poder continuar con el tema. Esas cosas bien interesantes y que parece que estás ahí en el tema del análisis de la zona. Se hace una mesa de movilidad en el Ayuntamiento, ahora que estuvo Marina y de esas buenas intenciones que salen a reacción, pero ya ocurrieron y hay que aprovecharlas y cómo materializarlas. Vamos experimentando la video detección con la cámara, entonces ahí hay una aportación individual para aquella vialidad que está subutilizada, darle mayor movimiento al semáforo y se instala una primera cámara en la cuarta, dicen mejor si la parte norte no trae circulación, la colocamos mejor allá que circule en los otros 3 puntos, otra la colocamos en la calle Carranza, igual la Abelardo Reyes no trae mucho movimiento, pues ahí la administramos. A raíz de eso, en esa mesa que nosotros no estamos, se toma el acuerdo de ir poniendo las cámaras en los cuatro puntos de las secciones. Y cuando yo le pregunto al de semaforización: "¿Qué indicadores tenemos, ¿cómo vamos a medir? porque en el día tienes un circuito saturado lo que es la Calzada del Cetys y yo le he preguntado al que aspiramos por la colocación de la videocámara ¿Cómo vamos a administrar bien los flujos y demás? ¿cómo podemos aprovechar los elementos? Hubo muchas cosas de desorden que desafortunadamente ocurrieron, la zona del estacionamiento, sientes el estrangulamiento cuando pasando la Carranza y toda esa parte de la Toyota de los raspados, sientes que se te estrangula. Y me dice el de semáforos: "No tengo identificado todavía", pues hay que hacer aforos para que puedas tener elementos elementales del sistema. Se hicieron ya algunos. No tengo el resultado todavía, pero me parece muy interesante lo que estás armando, te pueden ayudar con la gente de esa semaforización, hicieron algunos afores con ingeniería de tránsito. Puede ser información muy valiosa, se trató de impulsar en su momento un proyecto y ahí

entra esta parte de la sociedad el poder hacer un ejercicio donde además del camellón central se pueda trabajar el tema de las banquetas con todos los involucrados. Esta parte de los destinos está muy focalizada, simplemente caminas toda la banqueta (Calzada Cetys), te vas para la cuarta y cuidado con los carros, no hay banqueta. También le permitimos mucho al desarrollador dejar las cosas a medias, sin banquetas, tienes banquetas por el lado de Casa Maya y en el otro lado no hay y a correr a echarse la bendición o incluso hacen mucho ejercicio en la calle y tienes que andar con la luz porque de repente se te acaba la banqueta o si bien un ciclista no tiene condiciones. Y nosotros veíamos un buen experimento para este tema de ver si podemos convivir en el tema recreativo en el tema bici, el caminar en la Cuarta. Esta parte desde la independencia ves mucha gente caminando, muchas familias empezaron a tomar las calles para salir del encierro.

CF: Incluso también hay comercios ahí chiquitos que se ponen como a vender, que me tocó ver ahí un vivero.

CF: En esta parte es la especulación del dueño de la tierra, pues dice: "en lo que se me antoja voy a vender y no puedes desarrollar lo que es el ancho de la calle, de la Eucalipto, pero ahora mismo empieza a vender a la familia, por lo tanto, le rentas el vivero, al de los elotes, entonces se va haciendo una improvisada zona de alimentos. Muy bien pintados que te genera convivencia, pero como dice Elías todo mundo se mueve en carro. Decía un chavo que trabaja conmigo: "Vino una amiga de Canadá y decía que sí porque todos quieren estacionar enfrente del lugar, nadie quiere caminar, lamentable cultura sedentaria del mexicano, que, si todos quieren ponerse enfrente, ni quieren caminar, ni hacer ejercicio.

EP: En el tema de movilidad precisamente ahora en la mañana estuve en un bovinario, en el mes de octubre le llaman "Walktober" de este. Yo creí que era que se salían a caminar y me empezaron a comentar ahí el tema de movilidad activa. Pero no, es en línea sin embargo se me hizo interesante, sobre todo hay un proyecto donde están construyendo una plataforma abierta, Streetmap, una plataforma abierta que está en internet en donde cualquiera puede aportar tramo a los mapas de todo el mundo que tienen, donde se va armando la red vial de las ciudades. Este proyecto me llamó muchísimo la atención por la mañana, se llamaba "Open SideWalk". Lo que están haciendo están mapeando las banquetas en las calles, ahorita acaban de sacarlo y en otra ciudad apenas y están mapeando las rutas a través de las banquetas y están identificando si hay continuidad, si hay forma de que sean propicias para la accesibilidad universal, etc. Incluso mostraron un

videíto de un robot que va recorriendo las banquetas y va registrando en un mapa las condiciones de la banqueta a todo lo largo de los recorridos. Ese es un tema importante en la zona por lo que dice Carlos, él va a la Toyota, ahí por la calzada y si la banqueta, ¿pero después qué sucede? Es un tema de equidad en cuanto a integrar otros modos a la vialidad y es algo que por un lado no te da la comodidad ni la seguridad para hacer el recorrido, pero por otro lado tampoco no tienes los destinos. Traes ahí 2 desequilibrios fuertes, eso sucede en una zona está muy bien "rankeada" en cuanto a vialidades, pero la realidad es que eso sucede dentro de los fraccionamientos.

CF: El IMIP me dio unos indicadores en particular en esta zona, que tiene algo de ellos, indicadores. Indicadores de banquetas, del tema de forestación.

GR En el geo portal de IMIP, el que está en internet, según yo de áreas verdes no, pero sí tienen, por ejemplo, ahorita lo que comentaba de accesibilidad, como de accesibilidad peatonal y obviamente toda la parte sur del sector está en rojo, de que no hay accesibilidad más que en auto y está restringido porque hay seguridad, que curiosamente también eso sucede en los centros comerciales.

CF: Yo le llegué a pedir al que estaba anteriormente en IMIP "hazme una radiografía de nosotros y viene usos de suelo actual, varios sumarios, áreas verdes del sector, equipamiento urbano, estructuras, índices de accesibilidad peatonal. Ahí genera una información muy valiosa que les puede servir. Estamos en esta parte, es un tema bien interesante y entre mis analogías y esto es como vamos a la guerra y vamos a hacer plan y cómo vamos a actuar, porque hay mucho nervio ahí en la zona, la gente es muy exigente, no quiere aportar, hay mucha desconfianza al gobierno, a las propias iniciativas. Hay mucho entusiasmo y luego de repente se detiene. No es sencillo, pero nosotros, inclusive las partes de los grandes impulsores que son la parte económica, de repente empieza el entusiasmo y de repente se apaga.

CF: Entonces aquí cada uno en el perfil que le toca, con su conocimiento y experiencia recorrida estamos tratando de comprender y me encanta el tema de sociedad, de organización, de acuerdos, no es sencillo. Es bien interesante los contrastes sociales, la zona norte dice: "pues ¿cómo te ayudo? yo le pongo, a agarrar escobas", hay una intención de cómo puedo sumarme. Y acá no, es puro espérate y quejarse. Hay presidente de un fraccionamiento muy tóxico, muy negativo, pero yo les decía muchachos, lo curioso es que se quejan, pero en el fondo saben que, si llega Smart & Final, si llegan las agencias, si llegan las escuelas, pues mi propiedad sube en valor y si después de estar aquí con la

antorcha y dejando a todos con marcas. Bueno es una realidad que ocurre en la parte Sur. La parte norte está más dispuesta a poner aportaciones en la mesa, Flores Magón etc. La zona norte si se espera a que te alimente el gobierno, olvídate.

CF: Hay temas ahí, fíjate nada más para cerrar hablando de temas de vialidades. Ellos piden la extensión de la (calle) Eucalipto para poder conectar con la novena y ya que se hace, se inconforman de, espérate se van a meter los camiones y otra vez un relajo y empiezan a poner el tema en la mesa de manera muy, muy abrupta e irónicamente se pone a defender el tema y le digo yo, que tú lo solicitaste, es el primer punto en la agenda dentro de las necesidades de movilidad de la zona. Es un riesgo, le tienes que sumar al afectado, que luego será beneficiado y si no tiene conocimiento pues va a tomar el conocimiento de una buena intención y te la conflictúa.

Entrevista Arq. José Manuel Herrera de León

Entrevista con el ex director de Administración Urbana de Mexicali, el Arq. José Manuel Herrera de León, el día 03 de noviembre de 2021.

Gabriela Ruiz: Bueno, para empezar, ¿Me puede hacer el favor de decir su nombre y a qué se dedica?

José Manuel Herrera de León: Arquitecto José Manuel Herrera de León y me dedico a la construcción, a la valuación y algunos otros enseres del arte.

GR: ¿Y me puede explicar cuál fue su cargo en el gobierno municipal de Mexicali?

JMHL: Director de Administración Urbana.

GR: ¿De qué año?

JMHL: 2010-2014

GR: Ok, muy bien, ¿Cuáles cree usted que son los proyectos urbanos de mayor impacto en el sector E o proyectos fuera del sector que lo afecten?

JMHL: La infraestructura, llámese drenaje, agua, pavimentación y lo demás ya son complementos, como la energía eléctrica que es fácil de adquirir, un sistema moderno de transporte, es parte de la infraestructura y el equipamiento urbano. Esos son los proyectos más importantes que deben ser considerados para el sector E.

GR: ¿Qué factores cree que fueron los más determinantes que influyeron en el desarrollo urbano de la zona dorada o lo que es el sector E en los últimos 20 años?

JMHL: En dos aspectos, el aspecto legal, que es la certeza jurídica del acto y de los hechos, eso es bien importante. No podemos definir un plan de desarrollo urbano sin las garantías de que lo que está previsto y proyectado es lo que se va a poder realizar. Tenemos ejemplos desafortunados en dónde... (se interrumpe brevemente para atender

una llamada) Si tenemos parte de desarrollo que ha sido truncado por la falta del derecho, por la legalidad, donde con mucha facilidad, con la mano en la cintura, capricho de los gobernantes, modifican un uso de suelo y dañan una actividad. Eso es fundamental.

GR: ¿Cuál cree que fue el impacto de la construcción de la garita nueva en el sector E?

JMHL: Fue una necesidad, más que nada. Los cruces fronterizos con los sistemas de carga era muy importante sacarlo del primer cuadro de la ciudad o del centro histórico a un área donde existiera más movilidad, más oportunidad de espacio, más redes, carreteras que permitieran el transporte de carga y descarga, por supuesto, sin tener que seguir afectando la ciudad como se encontraba en el puro corazón. Ese fue uno de los motivos fundamentales para que se considerara la garita de este o, como le llamamos la garita nueva.

GR: ¿Qué acciones ha emprendido el sector público en el sector E en los últimos 20 años?

JMHL: Desafortunadamente, casi nada, tiene faltantes muy fuertes del sistema de drenaje, que ha limitado el desarrollo comercial, habitacional e industrial porque están limitados en sus servicios. Entonces tenemos por la calle Novena urge un sistema de drenaje, no hay colectores pluviales, teníamos los drenes, fueron tapados los drenes, entonces hoy hay problemas muy fuertes de encharcamiento e inundación en algunas zonas de la ciudad, esta parte adolece de esto, si tuviéramos lluvias más frecuentes o fuertes como se destinan a veces nos causa problemas muy fuertes. Tenemos algunos funcionamientos de esta zona donde ha desbordado el drenaje y las aguas negras emergen hacia la superficie, entonces ha sido una contaminación y un daño a la salud.

GR: ¿Cuáles fueron las principales obras y proyectos civiles en el sector en los últimos 20 años?

JMHL: Seguramente fueron la ampliación de la calle Novena, la prolongación, que fue en el año 2009 y la ampliación de la calzada Cetys hacia el aeropuerto recientemente, y desde luego, el complemento del bulevar o del circuito Gómez Morín, también igual la pavimentación de la calzada Independencia de Gómez Morín a calle Novena fueron detonantes para que toda esta zona pudiera ser desarrollada. Desde mi punto de vista, esos han sido los detonantes fuertes.

GR: ¿A qué cree usted que se deba el incremento de desarrollos por parte del sector inmobiliario?

JMHL: Hay un aspecto subjetivo, que se llama deseabilidad y la deseabilidad porque debe estar en una zona dorada como le llaman, en una zona de despunte, en una zona donde está cargada la riqueza de la ciudad de Mexicali. Ha sido el principal factor que ha llamado la atención y obvio, es todo el mundo queremos estar en el mejor sitio y todo el mundo queremos pertenecer a una clase con un perfil alto. Esa deseabilidad es la que ha llevado al sector privado a desarrollarse en esta área.

GR: Y, ¿cuál cree que es el impacto del sector inmobiliario en el sector?

JMHL: Ha sido muy importante, porque no teníamos construcción vertical y entorno a este sector se ha desarrollado mucho la construcción vertical, tanto para oficinas como condominios habitacionales. Entonces esto impacta mucho el desarrollo de modernos centros comerciales, ha atraído mucho la atención y, por supuesto, el aspecto de distracción y diversión también jala mucho la atención al sector inmobiliario.

GR: Entonces pasamos a la siguiente pregunta, ¿A qué cree usted que se deba el creciente desarrollo comercial dentro del sector E?

JMHL: La demanda, la demanda y equipararse a prestar servicios en otras áreas, no solamente la ciudad, sino de la frontera. Si yo voy a un área del centro California, de Valle Imperial, deseo que mis consumidores no se vayan allá y ¿qué es lo que tengo que hacer? Ofrecerles lo mismo, centros comerciales modernos, servicios adecuados, agencias de carros, áreas de restaurantes, cafeterías. Evito que el consumidor se vaya, lo atraigo hacia acá.

GR: Y ¿cuál cree que es el impacto de esos desarrollos comerciales en el sector?

JMHL: Bueno, un desarrollo económico circulante que continuamente está en movimiento, está en crecimiento. Eso les da un valor agregado a todas las cosas.

GR: ¿Cómo influye el sector industrial en el sector E?

JMHL: Ha influido bastante porque tenemos los parques industriales que se originaron en Mexicali colindantes a este sector. El hecho de que los tuviéramos y que existieran en la nueva garita le vino a dar mucha movilidad, le vino a dar mucha certeza a la industria de que estudiaran espacios donde llevar a cabo sus actividades, sobre todo la maquiladora. Porque lo que hacemos aquí es ensamblamos maquila, o construimos, eso ha sido el área importante y detonante para este sector y todos los servicios que demanda el personal que trabaja en todas estas áreas esenciales.

GR: ¿Cuáles cree que son las principales problemáticas de carácter humano, de infraestructura o equipamiento dentro del sector?

JMHL: Drenaje, vialidades y agua. Esas son las limitantes más importantes que no nos permiten desarrollarnos.

GR: Y ¿a qué cree que se deban esas problemáticas?

JMHL: A la falta de inversión y de obra por parte de la autoridad. La autoridad sabe que tiene una zona dorada, sabe que tiene un sector muy demandante, que año con año trata de causarle impuestos más altos, sin embargo, descuida y no prevé que para poder incrementar impuestos hay que tener servicios y no tenemos infraestructura, y es muy fácil para el Gobierno decir aquí ya vale más porque es más deseado, porque hay más actividad de comercio, industria y turismo y te voy a cobrar más impuestos, es muy cómoda la posición. Quien invierte en infraestructura y quién debe de hacerlo por ley es la autoridad.

GR: Y, ya, por último, ¿cuáles son las obras y/o acciones que la ciudadanía solicita o ha solicitado en el sector?

JMHL: Más que una obra, va relacionada con la seguridad, no tenemos la infraestructura en materia de seguridad para poder desarrollarnos como tal, o sea, mucha inseguridad, yo llevo a un lugar y sé que hay un temor de que me vayan a asaltar o que me vayan a robar materialmente mi vehículo o el comercio, no se considera una obra, pero sí es una acción que deriva mucho en esto. ¿Qué obras nos hace falta? Un sistema urbano de transporte, llevar a cabo el plan de transporte, que siempre fue diseñado para para esto, llevar a cabo las vialidades como se deban de detener, no a los caprichos ni a los antojos, sino de acuerdo con las necesidades.

GR: Bueno, pues esas son todas mis preguntas.

(Se concluye entrevista y se resume brevemente la conversación)

JMHL: una de las políticas que seguimos, que seguimos en la administración municipal en los años en que fuimos parte de este equipo del 20 Ayuntamiento, fue tratar de complementar algunas vialidades, y una vialidad que complementamos fue la continuación de la calle Cuarta, que sale de la zona dorada hacia las zonas populares que están entre este sector y la garita, eso vino a detonar la calle Cuarta, el de Calzada Cetys hasta la Flores Magón. Si ustedes la observan por ambas aceras, hay mucho desarrollo., precisamente aquí nos demuestra que la infraestructura es fundamental para que haya desarrollo, las colonias populares mientras no tengan infraestructura no van a detonar, van a seguir deprimidas, hay mucha irregularidad en la tenencia de la tierra

GR: Y ¿han habido acciones o se han realizado obras del sector público más hacia las colonias populares?

JMHL: No, solamente repavimentaciones. Intentaron hacer un remedo en el acceso por la garita nueva hacia la zona sur, instalando una caseta de policía, una estación de bomberos que está incompleta, detonaron 200 metros nada más de acceso, ha sido toda la obra que el sector público. Hace falta infraestructura.

GR: En cuanto a infraestructura, me comentaba que había problemas de drenaje, de agua, etcétera. ¿de eso no se ha realizado ningún proyecto de, ya sea de mantenimiento o de meter más infraestructura?

JMHL: Han existido de siempre, recuerdo que tienen más de 20 años los proyectos, sin embargo, no ha habido voluntad política para invertir en infraestructura, cada quien trae sus necesidades en cada periodo de gobierno y se les olvida por completo de que hay muchas necesidades, entonces es lo que ha ocurrido, proyectos si hay, costos, sabemos los costos, cuánto se tiene que invertir, desafortunadamente, los municipios cuentan con recursos muy limitados el 80% se va en recursos humanos y el otro 20% para cuenta corriente de servicios públicos, de vigilancia, de alumbrado público, de recolección de basura, de policías, de bomberos, de estas otras instancias, entonces no sé queda recurso para inversión.

GR: Y ¿cómo funciona, por ejemplo, cuando se quiere hacer un desarrollo comercial o un desarrollo de fraccionamientos o residencial, etc. ¿Cómo funciona la gestión con el Ayuntamiento para poder abastecerse de infraestructura?

JMHL: La autoridad tiene el poder de exigir, y le exige al desarrollador que sirva la infraestructura, no lo hace la autoridad, la autoridad únicamente recibe un desarrollo, pero para recibírtelo te lo pide con infraestructura, si no sirve con infraestructura, difícilmente te lo aprueban.

GR: Entonces creo que ahora sí es todo, ¡Muchas gracias!

Entrevista Arq. Mauricio Atehortua Galiano

Entrevista con el arquitecto Mauricio Atehortua Galiano, ex jefe del departamento de ingeniería de tránsito en la dirección de administración urbana del gobierno municipal de Mexicali el 16 de noviembre de 2021.

Gabriela Ruiz: ¿Me puede hacer el favor de decir su nombre y a qué se dedica?

Mauricio Atehortua: Mi nombre es: arquitecto Mauricio Atehortua Galiano. Pues de momento estoy trabajando independiente.

Gabriela Ruiz: ¿Cuál fue su cargo en el Gobierno municipal de Mexicali?

Mauricio Atehortua: Mexicali, donde fue jefe del Departamento de Ingeniería de Tránsito en la Dirección de Administración Urbana.

Gabriela Ruiz: ¿Cuál cree usted que son los proyectos de mayor impacto en el sector E o proyectos fuera del sector que lo afecten?

Mauricio Atehortua: ¿Que se hayan realizado? Pues los de más impacto ahorita casi todos radican en los centros comerciales grandes que se están haciendo y los edificios de grande altura que se hicieron ahí por el sector del Venustiano Carranza y todas esas cosas, el Cetys, qué es lo que más está desarrollando en ese sentido pues. Es como que lo más llamativo de la zona, que es lo que es la Calzada Cetys completa y el Bulevar Carranza en ese sentido. Eso como en obra normal y el resto son los fraccionamientos que se han ido dando ahí en la zona, que son de estrato alto, medio alto, qué es lo que más figura en cuanto a desarrollo. Ha habido un boom o hubo un boom antes de la pandemia en desarrollo de escuelas, sobre todo sobre la Calzada Cetys; que es positivo y es negativo en otro sentido, porque todo se está volcando hacia el mismo bulevar, está generando problemas de movilidad y acceso básicamente. Eso en cuanto a materia de construcción. En cuanto a materia de vialidades, lo principal que es... ah bueno otra cosa que detonó ahí en el sector fue la instalación de la nueva comandancia que no estaba antes o el centro de seguridad que le llaman, que está por aquí, que creo que actualmente ya cuenta con bomberos y cruz roja, no sé si ya está completo, pero ese fue una obra grande en cuanto a equipamiento de las más importantes que hay por ahí. En cuanto a vialidades no se ha desarrollado mucho, siguen siendo las mismas vialidades, ese es el problema que ahorita radica y las otras acciones que se han hecho han sido mínimas, no ha sido de gran impacto. Lo último que se hizo ahí fue la comunicación de la Eucalipto que se sacó a la novena y algunas otras obras en retornos o cositas muy pequeñas que han servido, pero son como aspirinas ahí para ayudar. Eso yo creo que es lo básico que se ha realizado ahí. Ahora una obra fuerte que va a impactar ahí también ahorita es el desarrollo de toda esta franja de arriba, aunque no sé si está dentro del límite del sector E o no donde esta PIMSA, pero toda esta parte de aquí está desarrollándose todo, creo que son PIMSA dos, tres y cuatro los que se van a desarrollar, pues va a ser un polo ahí fuerte a admirar, que son bastantes naves industriales las que se van a generar aquí.

Gabriela Ruiz: ¿Qué factores cree que fueron los más determinantes que influyeron en el desarrollo urbano de la zona dorada o el sector E en los últimos 20 años?

Mauricio Atehortua: Lo primero, obviamente, es la estratificación. Hemos entendido que ese es el lado de la Calzada Cetys que está en la zona digamos, la zona rosa que

llaman el estrato alto, entonces esa gente... por no poner un estigma de esa gente, si no, esas escalas de nivel social no tenían suficientes servicios en la zona y yo creo que fue lo que llevó a los mismos que vivían ahí, a los mismos inversionistas que estaban ahí, pues a llevar esos centros comerciales a llevar todo eso; la misma necesidad del tipo de gente que vivía en la zona. Creo yo que es lo que ha detonado por ahí porque las mismas escuelas y todo eso ha sido la misma necesidad, la gente que está ahí, de hecho, los clientes de esas escuelas y toda la gente que está ahí cerca. En sí, eso es lo que ha tomado el desarrollo de esa parte.

Gabriela Ruiz: ¿Cuál cree que fue el impacto de la construcción de la garita nueva en el sector?

Mauricio Atehortua: No, la garita nueva ya tiene tiempo. Lo que hizo mal la garita nueva fue despresurizar la garita anterior que era por donde estaba todo antes y llevar otro tipo de movilidad a la ciudad. No nomás fue un impacto solo de sector, sino a nivel de ciudad, porque es algo que el usuario es de todo, no solo de ese sector. Yo diría que es más un impacto de ciudad que de sector. Directamente sobre el sector tal vez en problemas de movilidad, pero en problemas de uso, en cuanto a usos no creo que el impacto fue tan grande, porque si ves el desarrollo del contorno alrededor de la garita no se de la mismo a nivel social que el que está fuera de los límites de la garita. Entonces, es más la viabilidad que la Abelardo Rodríguez, pues es una vía de acceso, porque no tiene usos más que la garita. Entonces creo que el impacto es más a nivel de ciudad que de sector.

Gabriela Ruiz: ¿Qué acciones ha emprendido el sector público en el sector E?

Mauricio Atehortua: En los últimos años, lo más destacable es lo que te dije ahorita, el equipamiento de la comandancia y todo eso que se hizo aquí en esas zonas de seguridad. La rehabilitación que se hizo de todo el bulevar de Abelardo de Rodríguez, desde la novena hasta la Colón, que casi todo ha sido rehabilitación de vialidad. Eso ha sido casi lo básico. El resto no han surgido acciones de impacto, la mayoría de lo que se ha conformado aquí ha sido por el desarrollo de los fraccionamientos. Eso es lo que ha ido casi medio conformando ese sector. No ha sido así como un desarrollo que el municipio haya dicho vamos a meterle haya. Más bien han sido resultados de los mismos fraccionadores y los desarrolladores urbanos que han hecho ahí y han conformado la colonia, sobre todo estas zonas acá de Montecarlo, Casa Maya y todo eso, que ha sido resultado de desarrollo de fraccionamientos, no de planeación en sí.

Gabriela Ruiz: La siguiente pregunta creo que va de lo mismo, pero no sé si quiera agregar otra cosa ¿Cuáles fueron las principales obras y proyectos civiles en el sector?

Mauricio Atehortua: Las principales obras civiles aquí, en realidad las que destacan son el distribuidor vial que había acá, el de San Pedro, la intersección de Calzada Cetys y Gómez Morín fue la obra más representativa ahí en cuanto a infraestructura vial digamos. Ahorita traen graves problemas de drenaje, creo en esta zona, más bien habría deficiencia de obras de infraestructura. Yo creo que lo más grande es eso y algunas mejoras en cruceros, por ejemplo, la novena, mejoraron, cambiaron el pavimento por concreto para mejorar el manejo de cruceros, pero obras así de alta inversión no he visto más que lo que te digo; el resultado de los mismos desarrollos de los fraccionamientos. Ha sido más bien puntual las inversiones aquí, en la zona dorada no ha habido como una estructura de todas, como que han ido apareciendo los lunarcitos y así se han ido tratando de acomodar. De hecho, lo vemos en el Cetys, por ejemplo, hay una escuela, hay una venta de autos. No está muy homogeneizado los usos de este corredor lo que está generando problemas ahorita.

Gabriela Ruiz: ¿A qué cree usted que se deba el incremento de desarrollos por parte del sector inmobiliario?

Mauricio Atehortua: Básicamente aquí es por ese boom que se dio sobre la vivienda de interés medio alto. Creo que todos los mismos jóvenes, los mismos descendientes de la misma gente que está ahí, hicieron que se detonará todo este desarrollo. La vivienda de interés social se retrasó un montón, se construyó un montón, no se vendió, entonces se trató; el desarrollador ahora buscar otro mercado, el mercado nuevo son estos jóvenes estudiantes que salen de altos recursos, bueno de recursos medio altos que pueden adquirir en esta zona y creo que fue lo que empezó a detonar. La otra también es que hasta ahora que llegaron estas torres y esas oficinas no se había visto el servicio de hotel para negocios o centros de negocios. Los inversionistas siempre habían venido aquí, venían a los hoteles de siempre, aquí se diversifica un poco y eso es lo que se está generando ahorita movimiento ahí o residencias para negocios, para gente que viene y se queda 2, 3 días y renta un departamento; no renta un cuarto de hotel, por ejemplo. Se está dando mucho ese boom en la zona, creo yo que es lo que está fomentando todo eso.

Gabriela Ruiz: ¿Cuál cree que es el impacto del sector inmobiliario en el sector?

Mauricio Atehortua: Pues va en el mismo sentido. Ahorita están procurando por todo este boom de los centros comerciales y de la atención al negocio internacionales, sobre todo por la tendencia a que es la zona más cerca del aeropuerto directamente, entonces se presta mucho para ese tipo de usos y principalmente es eso que te dije ahorita, va como

por lo mismo. Los mismos desarrolladores llevaron este tipo porque si ves hacia arriba, que es donde está la Corregidora y todo eso, las acciones son mínimas. La vivienda es totalmente lo opuesto si pasas del Cetys hacia el norte es otra cosa. Creo que los impulso se están quedando de manera particular y el municipio, el estado se están quedando en un segundo lugar.

Gabriela Ruiz: Bueno, la siguiente pregunta era acerca de a qué se debe el creciente desarrollo comercial, pero ya lo platicamos. Sin embargo, ¿Cuál cree ahora que es el impacto de los desarrollos comerciales? Además de lo que ya mencionó.

Mauricio Atehortua: Mira, ahorita el impacto por un lado le está dando más dinamismo a la zona, está ofreciendo más alternativas para la gente que está ahí de inmediato. Pero por otro lado más bien como está apareciendo así por puntos los lugares, no hay estrategia de vamos a poblar un corredor comercial o vamos a poblar una franja, sino que se está yendo así, entonces está generando más bien caos. ¿Por qué? Porque se está volviendo un lugar difícil de acceder. Generas centros comerciales... Yo lo veo así, están muy dirigidos a la pura población de su entorno y allá todo el mundo digamos que el 90 por ciento de ese sector maneja carro, entonces yo pienso que hace falta más una distribución de esa franja comercial. Tener más en cuenta el asunto de la movilidad peatonal y la otra gente que pasa por ahí. Están saturando demasiado. Se hacen un centro comercial y lo llenan, la mitad de ese estacionamiento si no le cabe, lo meten donde no quepa. El impacto ahorita, por ejemplo, de los "drive thru" que están en todas partes, todos esos Caffenios (establecimientos de café) y todas esas cuestiones que están generando donde la gente ya no la dejan bajar del carro, si no que la quieren atender ahí. Obviamente eso también tuvo que ver mucho la pandemia que se volteó a ese tipo de servicios que no estaban antes. Antes la gente caminaba un poco más, ahora más es o voy en carro o lo pido por internet. Lo preocupante de estos desarrollos es eso: que no se están generando acciones alternas o más bien se están desarrollando así puntuales y la conexión del espacio se está perdiendo para llegar a pasar por ahí y se está volviendo un conflicto. Porque es que el asunto a veces es difícil de explicar porque muchos dicen "no pues entre más estacionamientos, entre más acceso vehicular haya, está mejor" Sí, pero llega hasta allá. Ahorita, por ejemplo, un semáforo, digamos el de la Independencia y la Novena está saturadísimo, ya ni los ciclos del semáforo le ayuda, ya necesitas una acción en el crucero, mejorar algo más, se necesitan otro tipo de acciones. Está sobrepasada la demanda en ciertos horarios.

Gabriela Ruiz: Si de hecho hay una pregunta que va a venir adelante, que quieren entrar un poco más a eso, ¿Cómo cree usted que influye el sector industrial?

Mauricio Atehortua: Sector industrial está muy focalizado en este lado, en este lado está todo aquí arriba, en la parte de arriba de la Corregidora Norte no está por ese lado del sector E. Más bien va apegado a lo que se está moviendo en la garita y a la zona y a la entrada de donde se maneja la carga. Creo que está muy focalizado hacia la parte norte, la industria en el sector E. Lo único que le impacta un poco es parte del siglo XXI, pero tiene comunicación directa por el corredor. Hacia el centro de la zona E no hay ningún impacto industrial así que le pese. El problema, como te digo, es esa circulación de esa carga, eso sí está afectando la zona. ¿Por qué? Como no están definidas una ruta de carga en específico o la prohibición de rutas de manejo de carga en esa zona no está bien definida, entonces el camión hace lo que quiere, se pasa entre los fraccionamientos, circula por donde no debe circular. Es más bien un problema de movilidad del resultado de la industria que de la industria en sí. La industria puede estar bien ubicada, pero el manejo entre la industria y los destinos, origen y destino de la industria, es el que está complicando al sector E.

Gabriela Ruiz: Bueno, ya platicamos un poco acerca de la movilidad, que es una problemática que está enlistada en el sector. Pero, ¿Cuáles cree que sean otras principales problemáticas, ya sea de carácter urbano o de infraestructura, o de equipamiento?

Mauricio Atehortua: Aquí lo que faltan son vialidades alternas, soluciones viales alternas a la estructura del sistema. Por ponerte un ejemplo, lo que te decía ahorita todas las escuelas están ubicadas en la Calzada Cetys, todas están saliendo hacia ahí. Cuando es la hora pico se inutilizan casi los dos carriles de la Calzada Cetys para ingresar y es una pelea, entre policías y entre gente que va a entrar y lo mismo a la hora de la tarde. Entonces creo que faltan vialidades alternas. Por ejemplo, en ese caso en algún momento veíamos detrás de inmediato dónde está el Cetys por acá donde está el dren. Ya es hora de ir pensando en que eso debe ser una vialidad y hacer que las escuelas salgan hacia esa vialidad y no salgan hacia la calzada Cetys, por ejemplo, la Corregidora Sur, que es la que está aquí arriba, ya hay un proyecto para que esa vialidad esté completita hasta acá, hasta la Abelardo Rodríguez y todo eso puede servir de desfogue para que todos no tengan que venir a calzada Cetys o por ejemplo el Cetys también. Tendrías que irte, primero identificar cuáles son los polos que más se mueven, que en este lugar son la Calzada Cetys en cuanto a equipamiento educativo y todas las escuelas que se están manejando por aquí que son como 8 o 9. Que ahorita recuerdo el Angloamericano, Discovery, Salvatierra, De las

Américas y otros por acá que lo están haciendo. Y lo comercial que es la Plaza San Pedro y la plaza del Carranza, que es lo nuevo que se está saliendo ahorita. Hay otros por acá, pero como van enfocados a los mismos del fraccionamiento. Tienen hasta su club privado ahí, ya es otro cuento. Entonces, ese es el problema aquí, que todo se está yendo hacia la calzada Cetys, se debería pensar en cómo mejorar las vialidades alternas o terminar las vialidades que están. Por ejemplo, en la calle Cuarta es una calle muy importante que va, que desfoga todo lo que sale de su fraccionamiento y ahorita sigue siendo de un cuerpo, dos cuerpos por sentido, que debería ser una vialidad ancha, un bulevar de camellón, que tiene físicamente por los derechos de vía están marcados para que así sea, pero el Gobierno no le está dando seguimiento a esa liberación. Esa es una de las acciones, por ejemplo, completar la calle Cuarta, desde la independencia, posiblemente hasta la misma Corregidora sur, para que ya haya varios movimientos. Si gustas te voy a enviar una imagen que yo tengo, de dónde vienen esas propuestas de las vialidades que podrían ser. Yo soy muy gráfico, de hecho, estoy hablando más de lo que yo hablo, porque en las exposiciones me gusta mucho rayar y ser muy gráfico porque se entiende más. Yo creo que por ahí sería hay que buscar antes de seguir densificando, hay que buscar más vialidades en esta misma zona o completarlas que están aumentar de sección, aumentar volúmenes y empezar a restringir. Ejemplo de restringir, si ya no caben más escuelas en la calzada Cetys, que ya no se hagan más. Se restringen hasta aquí o si la escuela tiene otra solución hacia otra vialidad ¿Cuáles? Es parte de esas acciones que faltan. Eso que se hizo aquí, por ejemplo, de la comandancia dejó las vialidades acá truncas, no está terminado. Debe terminarse todo eso. Hay una viabilidad por acá entre la industria y el fraccionamiento que quedó por acá en medio, esa se debe construir. De hecho, es parte del compromiso de la Industria, pero no sé quién ha dado seguimiento a eso. En sí, básicamente lo que hay que hacer es eso, consolidar la estructura bien para que pueda funcionar. Está muy incompleto.

Gabriela Ruiz: ¿Cuáles son las obras y/o acciones que la ciudadanía solicita en el sector, si es que la han solicitado?

Mauricio Atehortua: Aquí lo principal que han solicitado es solución al drenaje. Creo que tienen muchos problemas de drenaje, sobre todo cuando llueve, obviamente. No llueve mucho, pero cuando llueve, llueve con ganas y creo que, si se les complica, porque se satura lo que hay ahorita. Creo que ahí han visto más que todo con la CESPМ y han limpiado el dren. No recuerdo cómo se llama, si es el mismo dren Mexicali que pasa por ahí, pero han hecho varias campañas de limpiar y hay algunas lagunas de evaporación por

ahí que necesitan mantenimiento, pero si tienen un grave problema de drenaje, de capacidad de drenaje. Yo creo que sería de lo que ha pedido ahora. Lo otro con lo de la pandemia y eso, se vinieron las a prestarle atención a esas nuevas formas de movilidad, la bicicleta, andar a pie, la motocicleta. Eso no está reflejado tampoco en la estructura vial de ahí. Pasear en bicicleta por ahí es muy peligroso. Ni hay señalamiento, ni hay espacio. Salir a caminar tampoco, las banquetas ni están. Ese es un error muy común en las obras del gobierno. A veces por reducir costos nomás hacen la vialidad de cordón a cordón y se olvidan de la banqueta o dejan una banqueta muy mínima, entonces creo que parte de muchas de las peticiones que ha habido de la gente es que no tienen banqueta. Eso es muy general en la ciudad, que vas por una vialidad y si vas muy padre, pero la banqueta es tierra y la gente está caminando donde no debe. No justifico, pero parte de los accidentes que han habido por ahí es porque la gente se baja de la banqueta. Malamente el que viene, como venga: ebrio o como sea, pero de todas formas es un error del conductor, pero la gente no tiene por donde, y si tiene parece un campo de entrenamiento. Vas aquí y luego te sales, luego hay un poste o luego se sale una puerta de una casa o hay un carro ahí estacionado.

Gabriela Ruiz: Iba a hacer un estudio de campo y me ha pasado también así, literal, un poste en medio de la banqueta. Intenté ir en bicicleta y no hay posibilidad.

Mauricio Atehortua: La mayoría de eso, de lo que yo he visto, es por eso, porque traen unos presupuestos muy injustos y se recorta aquí y se recorta allá y así van quedando las cosas. Por ejemplo, hay un derecho de vía en X parte y la obra no se diseña en el total de derecho de vía, no se aprovechen el total derecho de vías, es una parte y esa otra parte se empieza a invadir. Construyen un pedacito nomás, por ejemplo, una la viabilidad de cuatro carriles y el derecho de vías es de 30 metros, pero no constituyen los 30, construyen 18 y así se queda. Toda esa gente que vivía a los lados empieza comercios, ya cuando quieres reubicar algo, ya la gente para quitarla de ahí es un problema legal.

Gabriela Ruiz: De hecho, quería regresar un poco a las problemáticas de transporte, porque tuve una plática con un ex-director de la Dirección de Administración Urbana y con SIMUTRA y les comentaba que algo que me llamó mucho la atención era que no había transporte público sobre Calzada, desde Periférico hasta Novena. Entonces yo les preguntaba, que si bien yo he escuchado muchas veces que me hacen comentarios de que "bueno es que la gente no los necesita y la gente usa el automóvil", pero me parece curioso, porque ahí está uno de los campus más grandes de Mexicali, hay comercios donde hay

empleados, hay empleados domésticos en todos los fraccionamientos y ellos me comentaban que se había hecho un estudio y que no había la demanda suficiente. ¿Tiene algún comentario?

Mauricio Atehortua: Sí, de hecho, sí ya había uno. No sé si ya están operando ahora con esto de la pandemia se redujeron y hay como 13 nomas operando. Yo estuve en el sistema de transporte seis años en planeación y en ese tiempo teníamos dos rutas. Era la corregidora sur y la corregidora norte y había otra ruta que era el número 4, que era un circuito que iba por el Gómez Morín y salía apenas hasta el Carranza. Por eso que dices que te comentan, eso es cierto, la demanda del transporte público no era tal, si bien la demanda de la ciudad es apenas del 10 por ciento. Imagínate esa zona que tienen menos demanda, estamos hablando de que los usuarios del transporte público son alrededor de toda la ciudad 900 mil, no son 100 mil de toda la ciudad. Entonces para el concesionario no representa negocio en su momento. Si bien todo esto está por concesiones y la concesión obliga al concesionario a prestar una ruta, pero tienes un camión que en cada guía recoge dos o tres personas, no le va a salir para la gasolina, incluso ese es el problema al que se enfrenta esta zona. En sí, si hay domésticos hay todo eso, pero también la cantidad de gente que hace labores domésticas llega en su carro, eso creado también porque no ha habido rutas. Una de las principales causas de que no haya rutas es la baja demanda. Ahora sí está el centro educativo Cetys y si hay escuelas y todo eso, pero vuelvo a lo mismo no los llevan en camión, los llevan en carro. En el Cetys la mayoría de la gente llega en carro, últimamente están llegando en bicicleta, pero eso se dio por los efectos de ahorita y la otra es que no hay otros atractores en la zona como para llevar a las rutas. El transporte personal atiende la maquila que está ahí, entonces no hay como un espacio donde meter ahorita a las rutas.

Gabriela Ruiz: Curiosamente, también me habían mencionado que, si había un proyecto para hacer unas paradas de camión ahí en Calzada Cetys y que la justificación era para para las nuevas escuelas, pero me parece un poco extraño porque son escuelas de nivel básico y esas son escuelas privadas, que ahí lo más probable es que nadie use el transporte público porque son niños.

Mauricio Atehortua: No hay mercado para el transporte. Sí podría pensarse en una ruta que pase por ahí, pero no con el objetivo de que ahí sea origen y destino, que sea de paso. Por ejemplo, la ruta que te digo de la Corregidora para que funcionara se enlazó con otra que estaba en la parte poniente, que era la progreso, entonces el camión venía desde la progreso subía todo el bordo, todo paralelo a la colón, se metía por la corregidora y

bajaba por la novena y llegaba a la colon. Así si le servía, había demasiados orígenes y destinos en la misma ruta. Eso es lo que hay que pensar con esta en esta zona. Quizás no hay que llevarle una ruta que llegue ahí, sino algo que haya transición por ahí en transporte

Gabriela Ruiz: Sí, porque incluso ahorita no tengo un mapa, pero se ve la capacidad de transporte público y se ve claramente el vacío que hay en ese tramo, hay un hueco.

Mauricio Atehortua: Sobre todo en este fraccionamiento donde están los Montecarlo y todas esas cosas. Ahora como dices, todos los usos de la calzada Cety's son comercios, escuelas y concesionarias. ¿Qué transporte vas a llevar ahí? Y los comercios que están en esa calzada, la gente más común, más popular, digámoslo así, es San Pedro. De ahí para atrás, no veo una Coppel, una Elektra. Si por acá en ese sector, podría colocar a un comercio; una Ley, un Súper Chivas, uno de esos que es más popular, te apuesto que la gente ya empieza a salir, pero obviamente esos no tienen mercado aquí. Están ahorita empezando, pero igual si vas a la Coppel de ahí ¿Puedes ver los productos como una Coppel de este lado? Se nota la diferencia. Sí, o sea, no digo que no se pueda. Sí se puede, nomás que hay que analizar bien ¿Cómo alimentas esa ruta? Una cosa que se veía en la gente antes es que "por aquí tienes que pasar una ruta". Una cosa es que pase, otra es que sirva o que se ocupe.

Gabriela Ruiz: Sí, porque también en la Administración urbana me comentaban que ha habido un descenso en el uso del transporte público en todos estos años. ¿No sé si se le atribuya a la cantidad de autos que hay ahora?

Mauricio Atehortua: El principal enemigo aquí del transporte es el auto barato o el chocolate como lo llaman, el auto particular. Aquí una persona que trabaja en una maquila, de pocos recursos, mejor invierte en un bote pateado que sabe que lo va a llevar ahora, que lo va a llevar mañana, a estar esperando el camión. Si el fácil acceso a un vehículo aquí es el enemigo número uno. Estamos hablando de una ciudad que tiene casi tres vehículos por vivienda en promedio. Y le digo hasta la del servicio llega el vehículo. Entonces es muy difícil competir con eso. La otra es de lo disparate que es el taxi con el camión. Tenemos taxis de ruta, taxis de sitio, taxis por aplicación. Está demasiado abierto el panorama del taxi y el bus que sigue siendo el mismo bus con una ruta. El bus no se puede desviar de la ruta, no puede cortar la ruta, tiene que cumplirla. El taxi hace lo que le permiten, hace que pueda agarrar el pasajero donde quiera. Esa es una de las quejas que tenían los concesionarios en su momento. Que ellos venían por su ruta, pero el taxi venía adelante agarrándoles todo el pasar y se iban por la ruta más corta. Eso es algo que falta poner muy bien en cintura. Todos los taxis son libres o todos son de aplicación o solo hay

de dos, pero tienes que tener muy regulado eso para que pueda funcionar. Y la otra también es la falta de infraestructura de transporte público, los fraccionamientos ahorita, la tendencia es que todos sean cerrados y ese es el enemigo número uno de la movilidad. Sí, de hecho, todo lo que pasó, por ejemplo, en esta zona, por ejemplo, donde las rutas son demasiado largas, que le tienen que dar la vuelta a los fraccionamientos. Ahorita la moda es: "yo vivo en mi cerrado por mi seguridad, por mi comunidad" y el cerrado es inmenso. El camión para ir de un lado al otro tiene que darle la vuelta, mientras da la vuelta pues el taxi pasa y se va. Y en los fraccionamientos donde puede entrar, no hay paraderos, no cabe el camión. Parte de lo que tiene que haber es algún proyecto. Cuando vimos el proyecto, por ejemplo, del BRT y las rutas troncales que yo estuve participando en eso. Se quedó a medias porque la reestructura de las rutas no convenció o no tuvo el resultado que los concesionarios querían. Está muy débil el convencerlos de que iban a ganar o por lo menos que todos iban a ganar parejo o iban a ganar lo mismo, que no iban a perder, entonces eso se cayó, pero como el dinero era de la Federación, pues eso se tiene que aplicar como sea; terminó siendo lo que ves ahorita. Que, si es un BRT que funciona, pero tiene una sola rutita con 5 camiones. Por ahí pasan otras dos rutas que podrían subir, pero no entiendo ahorita la política porque no están funcionando así. Por ahí por la ruta 9 la podría subir ahí y ya le dabas más peso a la infraestructura que existe. Por ejemplo, para ese lado de la ruta que te digo un circuito que era por todo el Gómez Morín, se cayó porque las maquilas no confiaron en el horario, el concesionario también falló con los camiones, no dio el servicio que era. La maquila, sabes que cualquier día que pierdas, si no le das seguridad al servicio de las maquiladoras, las maquiladoras no se van a subir a ningún proyecto. Esas son las desventajas, aparte del movimiento en las horas de verano le pega muy duro, porque el transporte se incrementa el costo casi el doble, la gasolina, los aceites, el aire acondicionado, los frenos y tiene que ser la misma tarifa. Dicen: "es que la tarifa está muy cara", si está cara, pero si lo ves en proporción a lo que invierte el concesionario no está tan caro. Están saliendo con un margen de ganancia muy bajo, no deja ser negocio, no se salen de ahí porque ya traen una serie de inversión, traen camiones nuevos, traen deudas, traen pagos, no se pueden salir porque se los comen. Lo que ha pasado con las rutas que se salieron la pandemia las acabo. Uno de los principales que aportan los recursos públicos son las escuelas. Sobre todo, los COBACH y todas las secundarias, de secundaria para arriba; son los que más llenan los camiones en la mañana y en la tarde. Mientras eso no se normalice el transporte va a seguir para abajo. Por ejemplo, cuando estaba en ingeniería de tránsito, me preocupé porque este, que es el segundo troncal digamos, tuviera por lo

menos las características para que se diera, porque si lo recorres ya tienes el carril casi apartado en toda la longitud y tiene paraderos pintados y todo. Ya estaría como para empezar a soltar todo. De alguna manera ya está iniciado, por lo menos la sección de la vialidad ya se ganó. El problema ahorita, por ejemplo, de este bulevar es algo que va a pasar en la Calzada Cetys de que el carro se va a comer las banquetas porque a nadie aquí en Mexicali, me incluyo porque también me ha pasado, le gusta llegar en su carro y pararse a dos cuadras de donde vas. Y si no hay estacionamiento te subes a la banqueta y si hay tierra te subes a la tierra. Eso está pasando, por ejemplo, si recorres Lázaro Cárdenas y Mocolito, ahí hasta casi el puente Pando, la mayoría de los estacionamientos tienen invasión en la banqueta, cuando el derecho de vía de la banqueta es de 8 metros, deberían haber 8 metros libres en todo ese tramo. Lo mismo está pasando en la Calzada Cetys, se está llenando de comercios y al ratito empiezan a tronarse las banquetas y a querer estacionar ahí y el peatón se pierde. Todavía existe en la calzada una sección para meterle una ciclo vía. Todavía, si se hace a tiempo. Eso también depende de la demanda, que había una discusión con los ciclistas, por ejemplo, que querían una ciclo vía hasta el aeropuerto. Pintarle sobre la vialidad que está no es posible. Es un riesgo, imagínate la velocidad que agarran ahí, si te vas a ir en el espacio en tierra y quieres hacer una ciclo vía, ahí si te la compro. Porque ya sería una vialidad independiente y eso era lo que yo veía con ellos. Hay que pensar muy bien y darle el suficiente espacio a cada quien. Pero aquí, por ejemplo, la discusión sobre la Lázaro Cárdenas, "no es que lo queremos sobre un carril de la Lázaro Cárdenas". Acaban de hacer otro puente, le están haciendo otro puente. Es una vialidad netamente de vía rápida para que le vas a meter una ciclo vía. De lógica te van a matar dos o tres monos ahí, más el camión ¿Dónde lo metes? "No, que lo compartas con el camión" no hay la cultura ahorita para eso. Si a duras penas respetamos lo que está señalado, si es medio complicado. Yo siempre decía: "Usemos vialidades alternas" usemos, por ejemplo, dentro de las mismas colonias, dentro de los mismos Montecarlos y eso se hace el análisis y si hay mucha banqueta, redúcela y saca tu ciclo vía. Si el carril de acotamiento no se está usando de aquí hasta allá, pues usa una ciclo vía. Por ejemplo, en la Obregón le decía yo le hice por ahí un proyecto antes de salir, de 10 kilómetros de ciclo pista en la primera sección; ahorita que arreglaron la catedral y todo eso dejaron una ciclo vía en la catedral. La idea es que el estado en la Juárez iba a ser otra y se iban a comunicar por la glorieta y eso había que comunicarlo al Río Nuevo, por ahí por la misma Juárez y yo la quería sacar por la Madero hasta el Justo Sierra. Yo le quería robar un carril a la Madero porque le sobra uno y hacer una ciclo vía y si la quieren más larga, pues se

lleva la Madero hasta Gómez Morín se podría llevar. Esos son los análisis que a mí me hubiera gustado hacer con ellos. También ellos se ponen en una posición muy cerrada que tiene que ser donde ellos quieran. Y lo del camión es muy complicado, para que el camión funcione, lo primero es ofrecerle a la maquila seguridad para que dejen el transporte de personal. Tener una buena infraestructura, por ejemplo, si a la Calzada Cetys le pones paraderos, pero paraderos fijos, con buen espacio, donde el camión llegue y salga y esos son los únicos; puede evolucionar. El principal error del transporte ahorita es que para donde le pongan la mano.

Gabriela Ruiz: Sí, porque a pesar de que ya es vía rápida, también ha habido invasión del acotamiento por las escuelas. Entonces el transporte público ¿Dónde se va a meter exactamente? Que también es otro tema, las escuelas, si bien sí tienen como que su entrada y su glorieta, siempre terminan invadiendo.

Mauricio Atehortua: Eso lo han tenido porque es normativo y hemos tratado, bueno cuando estábamos ahí, habíamos tratado de que por lo menos tuvieran su área y usar el acotamiento hasta cierto modo para entrar. En las últimas dos escuelas los obligamos a que hubiera un recorrido por dentro. Nos preocupaba mucho eso y aun así se sigue invadiendo y si no hay esa restricción, va a salir otra escuela y va a salir otra, hace falta esa clase de candados. El concesionario, para acabarla de ajustar, también es el dueño de las empresas de transporte de personal, es una incongruencia de "no me quiero atacar yo mismo"

Gabriela Ruiz: Si me habían comentado algo así en SIMUTRA, que son los concesionarios también.

Mauricio Atehortua: Son los dueños (concesionarios), lo único que no tienen son taxis. Ahora esa es otra también, hay zonas donde puedes bajarle el tamaño al camión. El camionero los compra grandes, porque él prefiere tener un solo camión dando vueltas a tener en varios con poquita gente. Hay áreas, por ejemplo, aquí podría hacerse un ensayo con camiones pequeños. La ruta de la Comandancia, le acaban de poner camiones pequeños, de sprint. La comandancia que va por la Anáhuac. Y eso funciona bien, tiene una demanda buena. Por ejemplo, era lo que quería comentar, el transporte público de esa zona se movía en la Corregidora hacia Palaco y viceversa, ese era el mayor volumen, no tanto en Montecarlo.

Gabriela Ruiz: Yo decía calzada Cetys porque es una vialidad principal y si hay ruta, pero pasa de Periférico a Aviación por ese tramo nomas.

Mauricio Atehortua: Si por allá se mete para agarrar la aviación y agarrar la zona centro, porque todas las rutas de Mexicali llegan al centro; innecesariamente.

Gabriela Ruiz: Si, porque ahí también está la técnica 2, está el Cecati (escuela) y donde yo estoy segura que, si llegan a parar, es enfrente de Plaza Cataviña y también en Plaza San Pedro.

Mauricio Atehortua: Si, ahí es parada, si hay gente que lo toma y mucha gente que trabaja en la Plaza San Pedro, por toda esta parte de la Macristy (vialidad) todavía hay mucha gente que usa el camión. Y lo que están construyendo ahorita no es para todos, no es para gente que usa el transporte.

Gabriela Ruiz: Si realmente, mi duda era muy evidente, ves el mapa y se ve luego donde no hay (Transporte Público). Si me decían: "si bien no hay mucha demanda, pues es un servicio que se tiene que quedar".

Mauricio Atehortua: Por lo menos una ruta si se podría realizar, una vez se quiso hacer con ellos, pero la misma cosa de que sólo sobre la Calzada Cetys, no les llamaba la atención. Si de pronto la pudiera meter uno por la Eucalipto y Monte Carlo.

Gabriela Ruiz: También en SIMUTRA me mencionaron un trabajo que se hizo en UABC, que ellos habían propuesto una línea que pasara por la cuarta, o sea, realmente no era por Calzada Cetys, sino de norte a sur.

Mauricio Atehortua: Exactamente, la Calzada Cetys puede ser de paso, puede haber secciones donde el camión se meta y haya un paradero y se vuelve a salir, pero habría que ver. Sí supe que en la administración anterior la UABC hizo un proyecto y sacó una red. La principal pelea con los concesionarios es que no quieren probar algo que les tumbé el pasaje del todo y las rutas más buenas ahorita son el eje, la 9, que es quizás la ruta más rentable de la ciudad que es un circuito muy grande. La ruta 9 puedes ir desde el Palaco, por el Terán, hasta Galerías, por la Yugoslavia hasta la Colón, te vas hasta el centro, pasas por todo Pueblo Nuevo, independencia, Lázaro Cardenas y otra vez Palaco, es inmenso. Te demoras yo creo 4 horas esa ruta si te subes al camión. La otra es la Express, la Constitución y esas que se manejan por ahí son buenas también.

Entrevista Gerardo de la Torre URZE (Unión de residenciales de la Zona Este)

Entrevista con el abogado Gerardo de la Torre, ex presidente de la unión de residenciales de la zona Este, el día 11 de noviembre de 2021 en café Starbucks de Plaza Lienzo en la ciudad de Mexicali, Baja California.

Gabriela Ruiz: Voy a empezar con unas preguntas muy generales, solamente para que me digas tu opinión y ya después nos adentramos más a lo específico ¿me puedes hacer el favor de decir tu nombre y a que te dedicas?

Gerardo de la Torre: Soy Gerardo de la Torre, soy abogado de profesión, Gerardo de la Torre abogado de profesión, pues estoy como presidente del comité de vecinos de Puerta de Hierro. Estuve durante tres años como presidente de la Unión de Residenciales Zona Este, de hecho, yo fui el fundador, yo fui el que inició todo y pues doy clases en la uni, ya tengo 16 años dando clases en la Facultad de Ciencias Administrativas, trabajo como asesor en el Congreso del Estado y tengo un despacho de asesoría contable fiscal, donde estoy familiar, ahí andamos.

GR: ¿A qué cree usted que se deba el incremento de desarrollos por parte del sector inmobiliario y comercial en el sector E?

GT: En el sector E, yo creo que, una, el hecho de que se tiene proyectado el crecimiento de la ciudad, al momento de tener proyectado el crecimiento de la ciudad hacia esta zona el lado del aeropuerto, creo que uno de los "booms", pues es la zona de San Pedro, que le denominan la "zona dorada", y esto ha venido a provocar entonces que el sector, aquí el tema inmobiliario, tenga una mayor plusvalía, y esto ha dado, por ende, que la zona tenga una mayor inversión, generando con ello más plusvalía en toda la zona. Definitivamente San Pedro fue el detonante y CETYS universidad es lo que desde mi punto de vista.

GR: Ah ok, para eso iba la otra pregunta, ¿cuáles factores cree que fueron los más determinantes que influyeron en el desarrollo urbano de la zona?

GT: Pues uno de ellos, definitivamente el fraccionamiento San Pedro, yo creo que muchos ubican la zona "ah allá por San Pedro" cuando los ubican, no, allá por San Pedro, entonces definitivamente el tema URBI (desarrolladora inmobiliaria) específicamente San Pedro, creo que ese es uno de los puntos fuertes, CETYS Universidad que tiene un gran prestigio y ello creo yo que es lo que ha detonado este crecimiento, son los principales factores que han dado.

GR: Bueno, y adentrándonos más en lo específico, porque realmente me acerqué con usted porque vi una nota en el periódico, acerca de un listado que se hizo acerca de las problemáticas que tienen aquí en el sector. Entonces, ¿cuáles cree que son las principales problemáticas, ya sea de carácter urbano, infraestructura o equipamiento dentro del sector?

GT: Yo creo que el principal problema que se da en la zona es un crecimiento, un boom que se dio al crecimiento inesperado, pero una mala planeación urbana por parte del gobierno. Si bien es cierto, se ha dado un crecimiento exponencial en esta zona, desde escuelas, agencias (concesionarias de autos), no se diga fraccionamientos y ahorita hasta zonas hoteleras y condominios, se ha hecho buena inversión, si es cierto, se ve bien, sin embargo, no se dio con una buena planeación por parte del gobierno, no planeo gobierno el tema de la infraestructura pluvial, el tema de la infraestructura de drenaje, el tema de agua, el tema de electricidad es uno de los grandes problemas.

El otro problema que tenemos es el vial, se hacen con gestiones de ahorita fuertes en esta zona donde se supone que es una zona residencial, el tema de las escuelas, muchos podrían decir "que padres que están las escuelas", pero provoca un problema muy fuerte porque son las arterias de esta zona, entonces esto te está provocando también un problema de vialidad, prácticamente se adueñan de carriles y esto provoca entonces estos problemas viales; e tema de drenaje, a pesar de que somos la denominada "zona dorada", pues la verdad es que quienes estamos en esta zona decimos que no somos doradas somos chapeadas, somos "chapeadas" porque la infraestructura que se tiene de drenaje no es suficiente, tenemos problemas gravísimos en ese tema y muy graves porque hay desbordamientos, literales, desbordamientos, el tema de drenaje pluvial, yo creo que en toda la zona de Mexicali no se tiene una buena infraestructura, pero al momento de que estás haciendo un crecimiento en la zona como es donde estamos ahorita, se dio haber planeado el hecho de que tenemos aquí atrás, tenemos centros comerciales que están tú los ves ahorita están llenísimos al tope, tenemos hoteles, zonas hoteleras fuertes en el tema de los condominios que se están haciendo y los demás fraccionamientos, no hay una infraestructura que ayude a la descarga de toda el agua negra que se tiene en esta zona, los fraccionamientos están al borde literal, al borde, pluvial en épocas de lluvias, Mexicali no es una zona que llueve y cuando llega a llover lo poquito que llueve hay desbordamiento porque no se tiene la infraestructura pluvial necesaria, esos son los principales problemas. No tenemos, además, insisto, todo esto, esto es por problema de gobierno también, tenemos problemas muy fuertes también en el tema de transporte público, por acá no pasan los camiones, y ¿qué te provoca esto ante un crecimiento exponencial en esta zona comercial? pues requieres trabajadores también y la zona, las personas que trabajan no tienen el acceso como llegar para acá. Muchos de ellos tienen que trasladarse, caminando prácticamente 40 o hasta una hora, o bien si quieren llegar puntuales. En muchas de las

ocasiones tienen que rentar este el famoso taxi por aplicación que te va a generar un costo adicional. Eso es otro de los problemas que también tenemos.

GR: ¿Cómo nace este comité o asociación de vecinos?

GT: El Comité, fíjate que eso es muy curioso, estuvimos, varios presidentes del comité de vecinos, en el caso yo, como presidente de Puerta de Hierro, llegó un momento en el que hubo un robo en Puerta Alcalá, estoy hablando que eso sucedió alrededor de febrero del 2018, 2017-2018 no recuerdo exactamente, llegaron vehículos, llegó un vehículo, una Cherokee, en ese entonces era último modelo, llega con los guardias, los saluda, levanta la mano nada más y lo dejan pasar. Miraron un carro bien, miraron a unas personas que se miraban bien, los dejaron pasar y resulta que llevaban armas y llegaron a asaltar casas, bueno al momento que sucede eso, lógicamente se da a conocer en medios de comunicación y la preocupación de los que estamos ahí, en el tema específico de un servidor, dije pues "a caray" ¿que estamos haciendo? Yo no sé ni quién es el comité de vecinos, quién está representando el comité de vecinos que está enfrente de mí, que es Casa Maya uno, Casa Maya dos Puerta de Alcalá y luego estábamos nosotros atrás de nosotros Balboa, San Pedro, 2 del lado izquierdo y tenemos a los que son de Montecarlo 1, 2 y 3. Cuando sucede eso, entonces yo, preocupado porque no conocemos lo que está pasando, ni siquiera conocíamos a los que están como presidentes del comité de los vecinos, yo empiezo a hablarles, empiezo a buscar a los presidentes de los comités de vecinos, me contacto con el de Alcalá y resulta que éramos conocidos, y así empiezo a explicarle que dadas las problemáticas de seguridad que hay, era importante podernos sentar y poder compartir información y a la brevedad, a través de WhatsApp, informar de personas que nosotros, porque cada fraccionamiento lo hace, tenemos un registro de las personas, entonces una persona que robó algo, una persona que chocó a una persona que llegó, hizo algún desmán dentro del residencial, o bien, si vemos alguna persona sospechosa, inmediatamente lo reportamos en ese whatsapp (aplicación de teléfono para mensajes) , y así es como empezamos a juntarnos y podernos, entre todos, pues podernos ayudar con ese tipo de información, esa fue cómo inició, el tema de seguridad, logramos unirnos, éramos cinco y fue creciendo hasta llegar a 28 residenciales. El tema de seguridad, pues ya empezamos a platicar con las autoridades el Director de Seguridad Pública en ese entonces, logramos hacer un WhatsApp con ellos, donde estábamos en comunicación hasta la fecha, con ellos, con el comandante de la zona, con los directores, y fue creciendo tanto que después nos dimos cuenta de otras problemáticas que teníamos, problemáticas en común, el drenaje, que pensábamos que era nada más de un residencial,

que resulta que era de toda la zona, entonces, como nos dimos cuenta, el tema del Canal, el dren Mexicali, que es otro de los problemas porque es un dren abierto donde están descargando muchas aguas, pero se tienen mucho cochinerito y además de ello de generar roedores, te generan mosquitos, que es sumamente intenso el tema de los mosquitos y empezamos a darnos cuenta que era necesario unirnos, que varios residenciales ya habían tocado las puertas y nunca les hacían caso. Ya unidos, fuimos y tocamos la puerta y decíamos "oye, yo soy el presidente de la URZE, represento tantos residenciales, tenemos estas problemáticas, y empezaron a hacernos caso. Así es como nace todo esto y empezamos a darnos cuenta de que unidos es cómo podríamos entonces poder llegar y exigir.

GR: Y, por ejemplo, nunca, ¿sea esos ¿son únicamente los residenciales entonces?

GT: es correcto

GR: ¿Entonces no incluye a todo el sector?

GT: No, somos residenciales, únicamente, puro residencial.

GR: y a la hora de, bueno, te comentaba que yo lo que visto que había este artículo de La Voz creo que era como un listado que se presentó al alcalde de ese entonces, que si no me equivoco era Gustavo Sánchez.

GT: Estuvimos con Gustavo Sánchez, nos sentamos con él, eran varias, son varias problemáticas. El tema del drenaje, te comentaba el tema de la vialidad, el tema de las escuelas, el tema de las licencias, que empezaron a darse muchas licencias de construcción, que insisto, no es que no estemos, no estamos en contra de la inversión, al contrario, que padre que hay inversión porque eso te va a mejorar la zona, lo que es el tema urbanístico, que es que se vea bien la zona, pero siempre y cuando sea bien planeado, que sea en las licencias con base a una planeación real y bien, el problema es que se estaban dando muchas licencias en esa planeación, entonces ese es el problema que teníamos nosotros, el tema de seguridad, sin lugar a dudas, siempre ha sido yo creo que uno de los problemas, es el talón de Aquiles de todas las ciudades o en la mayoría de las ciudades, el otro problema es que había muchas escuelas y esto nos está generando problemas también considerables en temas viales, el tema que no tenemos el transporte, transporte público, que es importante también que se hagan rutas para que puedan llegar también trabajadores a esta zona, o que se les facilita más. Tenemos el otro tema, el del drenaje pluvial, que es un problema también muy fuerte por el tema de las descargas, el dren Mexicali o "antiguo Mexicali", como lo denominan ese dren, para explicarte un poquito el dren es un dren abierto que corre desde la garita Nuevo Mexicali y llega hasta las, este,

ay Dios mío, atraviesa todo Mexicali, llega hasta las arenitas, las famosas arenitas, que es donde se da el tratamiento a las aguas, pero hay una brecha, un bracito que cuando llega alrededor donde están el almacén Coppel (en calle novena), de ahí hace un brazo y llega hasta aquí, al periférico ¿qué quiere decir? que ese brazo atraviesa Puerta de Alcalá, atraviesa Casa Maya 2, Casa Maya 1 San Pedro, 1 San Pedro 2 y llega aquí, para desembocar, el problema de ellos, que son drenes muy viejos, drenes agrícolas, los drenes agrícolas servían para ahora sí que desahogar todo el exceso de agua que se daban en los cultivos cuando van y siembran, lógicamente tienen que regar y el exceso de agua se iba por ahí, y corría agua limpia, el problema de estos drenes es que ya la mancha urbana ya lo alcanzó, ahorita nadie se hace responsable de este dren, se echan la bolita entre que es del municipio, que es del estado, que es de CONAGUA y nadie dice es mío y nadie te hacía caso, tuvimos que tocar la puerta y sentar a los tres entes de gobierno, a los tres como URZE lo hicimos, lo logramos y se dio una limpieza, el problema de ellos es que como no hay una infraestructura pluvial, la mayoría de los fraccionamientos que estamos aquí, como también los de las colonias que están acá, toda el agua llega a ese dren, llega y la están descargando ahí y es agua es la que va y llega hasta las arenitas, pero va corriendo todo, imagínate, toda la zona va descargando ahí, el problema es que en la zona de ¿ubicas dónde está el colegio Salvatierra?

GR: Sí.

GT: El colegio Salvatierra ya lo tapó, tapó el dren, entonces llega un momento en el que el dren y luego San Pedro 1, por los famosos Gratianne, lo taparon también, está tapado, entonces las descargas de agua pluvial, tanto desde San Pedro como los demás fraccionamientos, cuando están descargándolo a ese dren llega un momento que hace un tapón y se acumula el agua Gratianne ¿qué es lo que pasa cuando se acumula el agua? pues que genera moscos, que genera roedores y la gente famosa, la famosa cultura que la mayoría se tiene, es que llegan y tiran basura, tiran escombros, entre otras cosas. Ese es otro de los problemas graves que tenemos con ese dren, nadie le da el mantenimiento. nadie se hace responsable, aparte, están tapados, el hecho de que estén tapados, que estén literal, que se aventaron tierra y que estén empapados, esto va a provocar todo este tipo de problemas. El desagüe no hay desagüe llega y se crea la plaza que está aquí. que tenemos aquí enfrente (Plaza la Gran Vía) muy bonita, muy padre pero lo hicieron como quisieron, obtuvieron la licencia de construcción y lo que hicieron es que le taparon a San Pedro 1 el canal natural que tenía en el dren, natural que tenían para el desagüe, lo tapan y hacen un canalito chiquitito y provocan un problema grandísimo para San Pedro

1, porque entonces ahora el agua pluvial, en la boca se tira en la calle en la que llega a llover, que tiene un conducto distinto a lo que es el agua negra, pues llega y se estanca y se está desbordando también, entonces ellos tuvieron que hacer un pequeño Cárcamo para que después tenga una salida hacia lo que viene siendo el tren principal, que es este de aquí, el periférico. Ese es otro de los problemas que le decíamos, otro problema más que teníamos y que se lo comentamos tanto al alcalde Gustavo Sánchez, como también a Marina del Pilar cuando fue alcalde, como también a Lupita Mora cuando estuvo como alcalde, aparte de todo lo que te digo, son el tema de las casetas, la regulación de las casetas de seguridad.

El tema de las casetas de seguridad que tenemos es que los fraccionamientos, los residenciales, pagamos en su mayoría, no todos, pero sí la mayoría estamos pagando recolección de basura privada, estamos pagando seguridad privada, estamos pagando el mantenimiento de las áreas verdes, nosotros lo pagamos, porque tenemos gente que nos ayuda, que contratamos para ello y le damos mantenimiento a la zona, la limpieza no, esto está generando cerca, según los cálculos que creamos, estamos entre 35 millones de pesos aprox.. de 5 a 40 millones de pesos al año, que estamos nosotros desembolsando para esos temas, les estamos ayudando al Gobierno, les estamos ayudando al Gobierno municipal, porque es una tarea de ellos la recolección de basura en mantenimiento de áreas verdes y el tema de seguridad.

Somos una preventiva y estamos generando, o vaya, le estamos restando un gasto al Ayuntamiento, no obstante, seguimos pagando los impuestos. Lo que les decíamos nosotros es "oye" traemos un problema, porque en el tema de las casetas de seguridad no las quieren quitar o nos lo quisieron quitar en algún momento, hubo problemas con ciertos residentes, no todos los fraccionamientos, cierto, dos o tres fraccionamientos que se tienen que pagar cuotas de mantenimiento para darle mantenimiento al propio fraccionamiento, como en todo hay residentes que no quieren pagar, entonces, ¿qué es lo que se pasa? Pues le cortas los servicios ¿en qué consiste? en la posibilidad de recolección de basura privada, pues te recogen tu basura, ve y tírala tú como tú quieras, háblale al Ayuntamiento que te la recojan, no tienes acceso a los parques, es decir, si tienes cancha de tenis o alberca o gimnasio o no le das el acceso, el tema de caseta, si tienes pluma o cono bueno, no te la va a abrir el guardia, bájate tú y ábrelo, no te niego el acceso pásale, tú puedes pasar, pero tú levanta la pluma o quita el cono, eso es lo que se hace. Hubo demandas, hubo quejas por ciertos residentes en ciertos fraccionamientos y el ayuntamiento dijo "ah sí, tumbenles la caseta ,sino le abren les vamos a tumbar la caseta" hubo instrucciones,

eso fue uno de los temas que estuvimos hablando con los alcaldes, que no puede suceder eso porque lejos de beneficiar está perjudicando, somos aliados y combatimos con la seguridad, que era otra de las problemáticas que teníamos, no está legislado, estamos pidiendo que se legisle, tenemos ya varios años pidiendo eso.

GR: ¿Legislar las...?

GT: El tema de las casetas, ¿Por qué? Porque es un tema muy complejo Ana esto, es un tema muy complejo porque hablas del artículo 16 constitucional, la libertad de tránsito y todo este rollo, y además dices oye, es que las casetas se encuentran en vía pública, no es privado, las casetas están en la calle, la calle es municipal, entonces es vía pública, y luego entras en otro tema de si, ok, de acuerdo, pero la constructora, el fraccionador en su momento, solicitó al Ayuntamiento la autorización de una obra, te dijo cómo iba a estar las casas donde iba a tener caseta, porque literal te lo dijo, que iba a tener un parque, un gimnasio con todas las características y tú se lo autorizaste. Si tú le autorizaste, ese plano, ese es el proyecto, y después que hizo entrega del mismo y tú se lo recibiste, quiere decir que tácitamente bueno no tácita, literal y documentalmente se lo aceptaste, y si lo aceptaste, entonces quiere decir que autorizaste que hubiera una caseta, y si eso lo autorizaste no se lo puedes quitar, y ahí entramos en un conflicto de criterios, y ese es el tema que pedíamos que se regularán y pedimos, que era otro de los puntos petitorios que teníamos ahí. Otro de los temas que teníamos, era el tema de la limpieza del dren que te comentaba, el tema del drenaje en el tema de Montecarlo, pero ya se corrigió, ese el tema de Monte Carlo. Pero existen otros que es cerrada del sol, uno, dos y tres que traen problemas muy fuertes del drenaje, el tema de Segovia y gran Segovia, que traen fuertísimo, tienen unos cárcamos de aguas negras, entonces tienen que mandar máquinas para sacarlo de su lugar y después tirar en otra parte en lugar de hacer una conexión, ese era otro de los temas que estábamos pidiendo, el tema del drenaje, que no es suficiente, ocupan otros cárcamo de bombeo para poder sacar todo, porque todavía no está al 100% las obras que se están haciendo y ya traíamos problemas graves con ello, entonces prácticamente eran los temas que traíamos, que se abra el dren Mexicali y estamos pidiendo también que se abriera todo, abierto para que corra todo el agua pluvial, es importante que corra por los problemas que ya te había comentado anteriormente. Entonces esos son en general los puntos que le estábamos pidiendo al alcalde.

GR: Y, por ejemplo, ahorita me llamó la atención lo del tema de la recolección de basura. ¿Eso es por elección de los fraccionamientos?

GT: Sí, de hecho, nosotros podríamos decirle al Ayuntamiento "ven y recógelo", no sabemos si va a tener la capacidad, desconocemos si va a tenerla, sin embargo, sí, sí, muchos hemos optado por decir "nosotros la pagamos, no pasa nada" y así se ha mantenido, hay unos que sí han solicitado y les están dando el servicio, no a todos, pero si esto ha sido por elección.

GR: Y ¿cuál ha sido la respuesta de parte del Gobierno a esas peticiones?

GT: Pues a todo dicen que sí, el problema es que cuando lo quieres ver palpable, pues decimos no ha habido nada palpable, todo ha sido, siempre hemos estado ahí todos los años hemos estado constante en su mente tocando las puertas y exigiendo, se han dado en dos ocasiones limpieza del tren, si se dieron, insisto, porque hemos estado una tras otra o no ha sido de que "¿oye me limpias el dren?" y van y limpian no, no, no, no, no! Han sido gestiones de esas que tienes que estar como palito y sentar a las mesas e ir uno como representante, sentarse con gente de CONAGUA, te hablé de, no sé, 20 30 reuniones que hemos tenido para que hagan una sola, una sola acción.

El tema de seguridad yo creo que ha sido el que mejor, mejor respuesta hemos tenido, porque es inmediatamente tuvimos respuesta con el primer director y hasta la fecha, el primero fue Ulises Méndez, que después estuvo Lora y tuvimos muy buena comunicación que hasta la fecha seguimos teniendo los WhatsApp, la comunicación, el tema de seguridad, el tema del dren o se dieron en dos ocasiones, te comentaba la limpieza se hizo limpieza en conjunto con el ayuntamiento, CONAGUA desde el distrito de riego y ¿qué más que más fue? y la CESPM definitivamente, cada quien puso una parte y se logró algo.

El tema de los drenes, de agua pluvial, el agua pluvial, no hay respuesta, no se puede hacer nada. El tema del dren Aguas Negras se dio respuesta a Montecarlo y a solucionar un problema, pero vinieron otros porque conectaron a unos invasores que ya después se posicionaron y lograron la propiedad. ya tienen ahí un centros comerciales pegadito al dren que está prohibido y en su momento nos dijeron que no se podía, CONAGUA, las escuelas las iban a prohibir cuando estaban apenas en construcción, desde ahí empezamos nosotros la gestión y "no, no se les permitió", "no tiene permiso, está clausurado", y mientras me decían eso, ese mismo día, otros decían no "es que están construyendo" No, imposible" les mandamos fotos "aquí están", y siguieron, siguió la construcción, entonces, por el lado del dren no hemos visto respuesta favorable desde hace ya cuatro años que siempre lo hemos estado diciendo. El tema del dren abierto, pues no se ha logrado tenemos más de cuatro años, CONAGUA dijo "sí claro que sí, con la mano a la cintura lo podemos hacer porque esto es algo federal", cuatro años han pasado y no han logrado hacer nada,

el tema de tránsito pues siguen las escuelas no se ha podido hacer nada, no sé por qué les autorizaron aquí tener las escuelas en estas zonas residenciales, creo que no era lo correcto, el tema de ¿que otro tema?, El tema de servicio público hasta la fecha no han tenido por parte del Ayuntamiento un trazo o un proyecto para tener el servicio público que es camiones o taxis aquí en esta zona.

¿En qué otro tema? Pues básicamente es la única respuesta que hemos tenido por parte de salud es cuando llegan y fumigan, a veces fumigan y también lo pagamos nosotros, falta todavía el tema de pavimentación, faltan varias zonas ahí reencarpetado. también hace falta que les pedimos, el tema de la licencia sigue construyéndose, se siguen construyendo, aquí sigue, siguen creciendo las zonas, sigue habiendo más fraccionamientos, pero no se ha tenido una respuesta que sea clara y sobre todo que dé una solución a las. Problemáticas en ese terreno.

GR: Y ¿nunca han platicado o han hecho algo conjunto con las colonias populares que están aquí hacia el norte?

GT: ¿En qué sentido te refieres?

GR: Pues como platicar acerca de las problemáticas alomejor ¿alguna petición que tuvieran ellos?

GT: No, no, no. Nos hemos tenido ahí una plática. La verdad es que nosotros nos organizamos porque fue al sector al que le afectó directamente el tema de seguridad, porque ya estamos bien organizados, no es lo mismo llegar y empezar a buscar a ver quién es el líder en una colonia es más difícil, no es lo mismo en un fraccionamiento donde ya está bien organizado y que ya sabes que hay un comité de vecinos que ya sabes con quién dirigirte a ir a varias colonias para ver quiénes son los líderes de la colonia, entonces nuestro enfoque, nuestro enfoque de la zona, es prácticamente darle solución a las problemáticas que nos afectan a los residenciales. Todos somos profesionistas, todos tenemos profesiones y negocios, de los que estamos metidos aquí en este tema, ¿no? están los dueños de subway (establecimiento de comida), están los Fernández, estamos varios, entonces entre todos tenemos muchas actividades como para todavía irnos a buscar a todas las colonias de aquí eso ya es chamba que le debe de corresponder a gobierno, nosotros muchos estamos haciendo con organizarnos por el bien de nosotros y aportando cantidades que no debíamos aportar, pero lo aportamos porque queremos una buena zona, al menos en el patrimonio que tenemos quienes hemos invertido en las casas de aquí, entonces no a tu respuesta clara, no hemos ido a las colonias y ya no hemos visto qué problemáticas tienen ellos.

GR: ¿Ni se han acercado?

GT: ¿Nosotros a ellos? No.

GR: O viceversa.

GT: No, yo no he tenido ningún acercamiento, ni he conocido que quieran acercarse con nosotros en ese tema.

GR: Y, por ejemplo, también vi en el listado en el artículo también venían espacios de convivencia.

GT: Lo que pasa es que ahí decíamos, el tema del dren, que no sé si has tenido la oportunidad de entrar a lo que es San Pedro. El tema de San Pedro, el que tú quieras, el de San Pedro 2 cuando entras a San Pedro 2 no, se, si ubicas donde está el parque, hay andadores hacia tu lado izquierdo si volteamos hacia lo que es el sur, llegas al parque que está al lado derecho, volteas hacia el lado izquierdo, vas a ver un andador, son andadores que prácticamente es el dren, es el dren lo que se hizo, se hizo área verde, el agua puede seguir corriendo sin ningún problema porque es el cauce natural, pero mientras no hay agua puedes caminar y andar ahí, es un área verde, les pusieron arbolitos, les pusieron las banquetas, entonces decíamos oye, CONAGUA, como nos sentamos con CONAGUA la CESPM y el ayuntamiento, porque no vamos haciendo lo siguiente, nosotros como fraccionamiento vamos apoyando, hay que hacer la limpieza jurídicamente hablando, decía CONAGUA "es que esto es muy fácil, nosotros nos encargamos del tema de posesión y concesión y les damos la concesión a ustedes" y nosotros decíamos "va, adelante nosotros nos encargamos de cuidarlo y haríamos andadores" vaya que sean áreas verdes donde pueda andar la gente caminando, nos encargamos nosotros de pagarle el mantenimiento, de contratar personal para que le dé el mantenimiento que corresponda y entonces reforestar esa zona, la forestamos y la gente puede pasar, caminar, andar en su bicicleta, patinar, lo que quieran, lo hacemos nosotros. Y ese fue un proyecto que se mete, a ese proyecto de palabra, porque nunca lo hicimos como un proyecto arquitectónico, y en eso quedamos, quedamos que sí, que lo vamos a hacer, pero ya no se logró nada, entonces a eso nos referíamos nosotros sobre los andadores, vamos aprovechando el tema del dren y vamos dando una causa o un fin urbanístico que ayude, que se vea bien, que embellezca la zona y que siga funcionando, que es un dren abierto, y con eso nos ayuda en ambos sentidos, eso es lo que proponíamos.

GR: Es que también había, bueno, si no me equivoco, decía algo así como, ¿a eso se referían con el parque? o como un lugar donde se pudiera convivir en, en general, un espacio de convivencia.

GT: Sí, sí, porque el terreno estamos hablando de varios kilómetros, estamos hablando, no está tan chiquito el dren, estamos hablando desde donde está los almacenes de Coppel corren y llegan, te decía hasta San Pedro 1, entonces nosotros decíamos vamos adaptando a una zona, pero además, traíamos otro proyectos también entre Balboa y Puerta de Hierro ,hay un espacio, una calle que es pura tierra, que está prácticamente como que abandonada, que llegan y avientan también escombros, que ya se limpió estamos hablando de que estaba horrible ahí, ya hubo limpiezas, se hizo una limpieza muy considerable ahí, por ahí debo de tener, no sé si por allí donde están las fotos de cómo estaba y como está, entonces decíamos bueno, ¿por qué no vamos haciendo esa zona? También la podemos adoptar y hacer áreas verdes, pero igual, el problema aquí es el tema de la tierra, oye, ¿nos autoriza?, ¿no nos autoriza?

GR: ¿tiene propietario?

GT: Es del Ayuntamiento, entonces se supone que tiene, se supone que ahí debe de pasar una calle, pero estamos hablando que ya lleva más de 15 años y todavía no se hace nada.

Entonces, pues oye si no haces nada de que lleguen y tiren escombros, hacer un área verde, vamos haciendo un parque. Entonces ahí ¿qué es lo que vamos a hacer? igual lo mismo nos encargamos del mantenimiento y entre todos vamos por forestándolos, los residentes. Eso es lo que proponíamos en esa parte.

GR: ¿Y aún tienen problemas de seguridad?

GT: El problema de seguridad siempre se está dando, yo creo que el tema de seguridad, pues si ves las estadísticas, definitivamente somos una zona con menos índice de delincuencia, y podrá decir el Ayuntamiento y las empresas "no pues es que esas zonas no requieren" pues claro, no requiere porque estamos pagando seguridad, no requiere, porque si sumas el número de elementos de seguridad privada que están en la zona, pues yo creo que le andan llegando al número que tienen de policías, en seguridad privada me refiero, a cada fraccionamiento, tiene dos por turno aproximadamente, Puerta de Alcalá tiene no recuerdo si son 8 o 10 los que tienen por turno, Duara y ahí te vas todo, entre todos sumamos muchos elementos de seguridad, no es tanto, pero sí hay todavía índices de delincuencia menores, pero los hay. Nunca está de más el que una policía esté dando rondines o que a ciertas horas llegue y "oye como andamos, ¿todo bien?" y por eso tenemos comunicación constante con ellos.

GR: Bueno, pues yo creo que hasta ahí, eso es todo lo que, más que nada lo que más quería preguntar, no sé si tengas algún comentario que quieras agregar.

GT: No, no. ¿Esto es por parte de la escuela nada más o tiene que ver con...?

GR: No, es por parte de la escuela, Muchas gracias.

GT: No, de nada.

Entrevista Arq. Sergio Eduardo Montes Montoya

Entrevista con el Arq. Sergio Eduardo Montes Montoya, consultor de arquitectura y diseño urbano, ex director de Administración urbana del 22 Ayuntamiento de Mexicali el día 23 de noviembre de 2021.

Gabriela Ruiz: Bueno, ya está (grabando) ¿me puede hacer el favor de decir su nombre y a qué se dedica?

Sergio Eduardo Montes Montoya: Arquitecto Sergio Eduardo Montes Montoya, soy actualmente consultor en arquitectura, diseño urbano y planeación urbana,

GR: Ah ok, perfecto, ¿tuvo usted algún cargo en el Gobierno municipal de Mexicali?

SEMM: Así es, fui director de Administración Urbana del 22, Ayuntamiento de Mexicali.

GR: Ok, muy bien ¿Cuáles cree usted que son los proyectos urbanos de mayor impacto en el sector E o proyectos fuera del sector que lo afecten?

SEMM: Los proyectos que, como tales, se pueden ver al mediano o largo plazo, pues obedecen más bien a las demandas que hay producto de rezagos en el desarrollo urbano que hay en esa zona, y esto radica mucho en lo que es la propia infraestructura particular hablese de vialidades, hablese de pluviales, y está apareciendo el problema de energía eléctrica, respecto a proyectos que ahorita estén en proceso de ejecución, si fuera el caso de urbanos como tales, son los que se refieren a la vivienda, fraccionamientos que son los que están ahorita impactando más fuertemente a la zona porque genera una demanda de servicios y ocupación del suelo como las propias densidades que se están dando y la infraestructura, pero resulta insuficiente y proyectos asociados que son, pues una respuesta a el potencial económico que hay en la zona pues son las plazas comerciales y son los negocios comerciales, de esto pues se traduce a la atracción que tiene para otras inversiones, como pueden ser aquellas que tienen que ver también en lo inmobiliario, pero es en el crecimiento vertical que está surgiendo en ese sector, basta señalar que por algo es atractiva esa zona por todo lo que viene dándose en los últimos, podemos hablar de los últimos 30 años, un poco más, con el surgimiento de Cety's en esa zona y que de ahí se vinieron fraccionamientos de alto valor que plusvalizaron el sector, y bueno, entró en un

proceso de desarrollo, pero también de especulación del suelo y pues es lo que tenemos ahí en este sector, entre aquellos proyectos, que podemos decir que impactaron, que están impactando y que pueden venir a impactar, si pudiera haber una proyección o pudiéramos visualizar lo que sigue, pues a cómo van las cosas seguirán más problemas, agudizándose otros problemas.

GR: Muy bien. ¿Qué factores cree que fueron los más determinantes que influyeron en el desarrollo urbano de la zona dorada, es decir, el sector E en los últimos 20 años?

SEMM: Ya, hay algunos equipamientos, de trascendencia y hay una ubicación privilegiada al nivel ciudad, los equipamientos tales como la propia, el propio puerto fronterizo, lo que es ahorita, ya mencionaba el CETYS (campus), las entradas de la ciudad y lo que es el entorno libre de cuestiones, por ejemplo de contaminación o libres de lo que podría ser el roce social que te provocan las colonias populares, todo eso le dio una configuración en la zona que la potenció para ser lo que es, el propio puerto fronterizo o su ubicación con los parques industriales, en cierta manera han sido parques un tanto ordenados como es PIMSA, como es el propio EX-XXI (parques industriales) que vinieron a darle pues, gran valor a la zona, y si combinamos con la disposición de tierra, y que hay, bueno, pues, entró en una dinámica de atracción de fraccionamientos, de vivienda costosa y lo que ahorita mencionaba no, atrás de ellos vinieron los comercios y pues lo que está sucediendo con los edificios verticales, y se dejó de lado o en segunda instancia, o se perdió de vista, el seguir un estricto apego a la planeación como estrategia urbana dónde, pues, no se estuvieran, vamos a usar ese tema, no estuvieran dando codazos entre seguirlos los desarrollos o perjudicando entre sí, con los, por ejemplo, la instalación de escuelas no, que es algo muy distintivo en ese sector donde las escuelas particulares pues causan, sobre todo en la mañana y al mediodía, pues los disturbios del tránsito, ya que resuelven parte de sus problemas, lo resuelven en la calle, y esto ha sido una proliferación tanto de escuelas como ese tipo de problemas y se encadenan con problemas ya de tránsito y pérdidas de tiempo y accidentes, la propia insuficiencia en su estructura vial que bueno, está dando como resultado esto que estamos viendo, se están quedando grandes islas de tierra en grandes corazones, que si a simple vista lo vemos, pueden llegar inclusive a más que duplicar la población que habita ahí en ese sector, entonces pues ahí hay mucho por hacerse en ese sentido.

GR: Ok, ¿Cuál cree que fue el impacto de la construcción de la garita nueva en el sector E?

SEMM: Mire, originalmente, cuando se cuando surge esa garita, inclusive la expectativa que se generó era mucho más, más amplia y más acelerada en cuanto a sus efectos en lo que ha venido sucediendo, el propio plan se hizo en aquel entonces preveía grandes zonas industriales hoy en el entorno inmediato de la garita sin embargo, en contraste con lo que te exige una industria, que es valor del suelo accesible y lo que es mano de obra próxima, bueno, pues ese concepto se quedó muy lento, que se generó, si bien algo de la industria, pero no lo abrumador que pensaba en aquel entonces, sin embargo, la propia cultura que hay entre Mexicali y Calexico de estar pasando constantemente y ser la gente o trabajadora o gente de dinero quienes acuden a sus compras, por ejemplo inclusive a escuelas, bueno pues le dieron cierto estatus a la zona para que tuviera más valor, sin embargo, el contraste con las filas de los tráilers que afectan mucho más que las filas de los dos autos, este bueno, pues a en cierta manera contenido una parte de ese sector, la parte vamos a decir , Noreste se ha visto contenida al desarrollo, y sí, desbocado en su contra local, porque lo mismo vemos la aparición de predios donde se almacenan cajas, tráilers o algo de tracto pensión, y bueno, pues es parte del contraste que está teniendo esa zona entre vivienda de primer nivel, comercio de primer nivel y edificios verticales que muy tentadoramente empiezan a aparecer ahí, las escuelas, contrastando con estas otras actividades derivadas del ramo industrial que se da en otras partes de la ciudad. Entonces son varios efectos que ha tenido el puerto fronterizo, sin embargo, uno de los puntales que han provocado esta el desarrollo de este sector de la ciudad.

GR: ¿Qué acciones ha emprendido el sector público en el sector E en los últimos 20 años?

SEMM: Mire, me voy a ir un poquito más atrás y a ver si no me pierdo, desde que surge el puerto fronterizo, que eso fue a principios de los 90, surge el concepto de ubicarlo ahí y se promovió ese equipamiento por el sector público federal y el acompañamiento que le dio el Gobierno estatal con el bulevar Abelardo L. Rodríguez, que lo hizo tal cual para que se pudiera instalar la garita, se vino la de pasar de carretera a ser un bulevar, lo que es la calzada Cetys, etc. También lo que es la calle Novena que se extendió de calzada Cetys hacia el sur, todo esto son las acciones que el propio gobierno vino haciendo que se produce una infraestructura, inversión en infraestructura.

Después vino lo que es la calzada Gómez Morín , el propio paso desnivel en la calzada Cetys y Gómez Morín, en años más recientes lo que es la Calzada Independencia, la calle Eucalipto y todos estas vialidades, prácticamente todas fueron generadas por el sector público, sector gobierno y algunas más chicas, son las obras viales chicas, fueron generadas por los propios desarrolladores, ahí ha habido siempre un gran desbalance, lo que es que la aportación de infraestructura de los propios desarrolladores contra lo que es la generación de infraestructura por parte del sector público.

Seguramente si usted entrevista a un desarrollador le va a decir lo contrario, sí, pero yo así lo veo, creo que estas, el propio bulevar Venustiano Carranza, que también lo hizo gobierno estatal, sin en esas obras, pues el sector estaría convaleciente, estaría en el sube y baja de su desarrollo, todas estas infraestructuras, si bien son necesarias, pero a su vez fue propiciándose lo que fue la especulación de las tierras, cuantos grandes baldíos vemos ahí, que ahí están eternamente y están en desuso, que subiendo considerablemente el valor, tan así que algunos ya se volvieron inviables para desarrollarse, para desarrollarlos. Pero bueno, pues es parte de todo lo que le decía de esos antecedentes, pero por ahí están las infraestructuras que han generado los gobiernos, algunos equipamientos, algunos otros como la propia comandancia de policía que recientemente se hizo la estación de bomberos, bueno, en ese sentido estas infraestructuras no, no le menciono las del agua porque son las principales que ha hecho gobierno como debe ser, y las alimentadores de los fraccionamientos que han hecho los desarrolladores. Entonces va por ahí lo que ha generado los gobiernos y lo que es en sí los desarrollos de los predios han sido sin duda por el sector privado, mucho de ello motivado por esas infraestructuras, por ejemplo el crucero de Gómez Morín, Calzada Cetys , si nos regresamos 20 o 30 años, pues estaba el lienzo charro ahí que ahora está la plaza que se llama plaza lienzo, hasta recientemente, hace unos cinco años, empezó el desarrollo de la Gran Vía, e igual en estos años empezó la modernización de Plaza San Pedro, que también en su tiempo, junto con Cataviña por allá por los 90's, a raíz de lo que fue la ampliación de la calzada, es que surgieron casi simultáneamente lo que fue Plaza Cataviña y lo que es Plaza San Pedro.

Entonces estas obras, pues han propiciado que se le dé soporte a lo que tiene ahorita el sector E y ya inducido el desarrollo, pero también se ha generado la plusvalía, o la especulación con varias tierras, todo esto que le digo si lo empalmamos con un plan de desarrollo, desde aquel entonces a la fecha, pues siempre ha habido una falta de control más estricto de todas esas acciones que se han dado en estos años para poder haber

llegado a un esquema más ordenado y potenciar el desarrollo de lo que falta, pues con más obras.

GR: Estas obras que mencionó, ¿también las considera como las principales obras y proyectos civiles?

SEMM: Pues así, a primera vista, si los considero que son los más destacados en ese sector por parte del sector público, en el sector privado, es el que ha desarrollado en sí las áreas urbanas, Las infraestructuras, pues se han propiciado todas estas han sido, que le mencionaba que es el gobierno, ha sido sin derrama, sin cobrarle a la gente.

GR: Y si a eso va mi siguiente pregunta que es que ¿a qué cree usted que se deba el incremento de desarrollos por parte del sector inmobiliario en el sector?

SEMM: Pues mire, hay en Mexicali hay una economía de soporte importante en Mexicali, vaya, hay pues un potencial económico que entre otras cosas, se manifiesta ahí, con grandes inversiones de la gente pudiente, inversionistas, ese es un reflejo de la economía de ciudad, y en alguna parte se erradica de la ciudad y es ahí si fuera de inversiones importantes del sector privado fuera de lo que es industria, que se da en otras partes de la ciudad, fuera de eso las inversiones se están dando en el sector E, porque tiene todo ese arraigo de la propia gente que hoy vive y el valor de la tierra y lejos del contraste que se da con las colonias populares que pudiera darse entonces eso potencia esta zona, para que suceda lo que está viéndose ahí.

GR: Y ¿cuál cree usted que es el impacto del sector inmobiliario en el sector?

SEMM: Impacto, mire, creo que hay en cierta manera un rebase de las de las condiciones de infraestructura que ahí se tiene, siento que está en un proceso de rebasar la capacidad vial sobre todo, pluvial y eléctrica que le mencionaba al inicio, ese es el impacto que está teniendo urbanísticamente, sin embargo, si lo vemos de otro ángulo, pues el impacto económico, pues es otro, el propio valor que le están dando al desarrollo genera negocio, genera derrama económica, como parte de lo que es en sí la ciudad y su economía, entonces son esos dos puntos de vista, lo urbano, lo económico, si hablamos de lo social, a lo que se ve espacios confortables al interior de los desarrollos, sin embargo, saliendo de ellos empiezan los problemas para ver para quien ahí vive, precisamente los más comunes viales y cuando llueve pues recordamos que falta el pluvial, el otro impacto que es en el tema ambiental, bueno, pues todavía hay ahí algunos lugares como son el tema de drenes, espacios baldíos que en su propio desarrollo urbano los está demandando que se atiendan, ¿no?, O que se quiten o que se entuben o que se les de uso a esos espacios.

Todo eso, lo que es la presión que está metiendo el desarrollo y el desarrollo inmobiliario en la zona este. Así lo vería con esos en esos tipos de impactos y así podemos llamarle.

GR: Y ya pasando al aspecto comercial, ¿a qué cree usted que se deba el crecimiento del desarrollo comercial dentro del sector? y de igual manera, ¿cuál cree que es el impacto?

SEMM: ¿A qué se debe? pues al propio poder económico de la zona, el propio poder económico de quien ahí vive, de quien por ahí pasa, porque ahí hay apodos importantes, lo cual hace atractivo la actividad comercial, son solo dos factores fundamentales, hay economía propiciada por la propia gente que vive ahí y la que transita, si no fuera por eso, estaríamos como lo vemos en otras partes de la ciudad, si lo comparamos con la colonia popular, pues se da el pequeño comercio porque es reflejo de la economía de esa de esa comunidad, acá vemos ahora sí, que las grandes plazas comerciales pues es reflejo de la economía de quien ahí radica, ¿no? ¿Cuál era su segunda pregunta?

GR: Del impacto, pero creo que ya, ya lo mencionó, así como un aspecto muy general, no. Y ¿cuál crees que es el impacto? pero ahora, volteando un poco hacia a las colonias populares que están dentro del sector, ¿cómo cree que es el impacto del sector comercial y el inmobiliario? O sea, estos grandes desarrollos que se han dado sobre el corredor comercial y por las vialidades principales hacia las colonias.

SEMM: Pues ahora sí que son como efectos especiales, si hablamos de las colonias que están ahí al norte de la calzada Cetys, en ese corazón que está ahí de la colonia imperial y algunas otras este, bueno, les da un valor a sus predios, por ubicación, no tanto por las condiciones urbanas que tiene en sí la colonia les da por su ubicación, y les da un valor, que si bien puede tenerlo pero entra en otras situaciones, como decir, si se les actualiza el valor a esas colonias, pues también les va a subir el predial y van a tener que entrar en otras contribuciones y eso es lo que no le gusta mucho a la gente, entonces, o siguen viviendo en su forma típica, su forma tradicional, como personas de escasos recursos donde tienen su casa hecha con construcción o con materiales de poca calidad, tienen su vehículo no en muy buenas condiciones o un vehículo antiguo y se dan los contrastes, se dan los contrastes con lo que sucede fuera de las de las colonias, contrastes tales como es el tema de transporte, por ejemplo, pues no hay las grandes rutas de transporte en ese sector E, es de los peor atendidos en el tema de transporte, sí, ¿porque? porque suben poco pasaje, porque la gente ahí tiene su auto propio, pero en las colonias populares, pues ahora sí que le sufren. Esos son los dos efectos especiales que digo yo

por llamarlos de algún modo, en donde no pueden satisfacer todas sus necesidades, como el estar ahí, esa gente al menos en tema de transporte, lo que es la urbanización, si bien se ha avanzado, pero en estas colonias, pero muy subsidiados por los gobiernos en cuanto a pavimentarle sus calles, por ejemplo, entonces pues es parte de lo que mientras los de enfrente tienen un fraccionamiento de primer orden, de primer nivel, totalmente urbanizado y todas las comodidades, pues estas colonias lo han venido haciendo a expensas de subsidios, entonces, pues es parte de los contrastes. Pero, por otro lado, esa gente puede tener más oportunidades de empleo porque están en zonas donde se demandan desde trabajadores para la industria, como para el comercio, como para los propios fraccionamientos o inclusive trabajos de tipo doméstico. Entonces están entre el bien y entre las limitaciones y poco a poco se han ido adaptando con ese, con ese juego de circunstancias que les toca vivir a esa gente.

GR: ¿Cómo influye el sector industrial en el sector?

SEMM: ¿Cómo influye el sector industrial? Bueno, no son de las mejores áreas industriales, por lo que ya le mencionaba, el propio valor de la tierra, en una buena proporción del sector E la predominancia del uso del suelo habitacional, muestra limitaciones para que se incrusten las áreas industriales. Si hablamos de Calzada Independencia, si hablamos de eucalipto hablamos aun así Gómez Morín, pues el propio valor de la tierra y la incomodidad de maniobrar e incorporarse a las vialidades no es muy práctica para los industriales ni muy recomendable para la propia operación de la calle. Aun cuando transiten mucho tráiler por Gómez Morín, por ejemplo, indebidamente transitan por Calzada Independencia. Y bueno, la otra parte ya por Abelardo L. Rodríguez así estuvo definido de un inicio para industria, pero más bien ha sido para el paso del transporte de unidades pesadas y ¿qué tanto influye? Pues si bien puede surgir más industria, va a ser de una forma pausada, muy lenta, que de hecho ya hace dos años y medio se autorizó un parque industrial frente a la garita, y creo que todavía no, no aparece en ninguna planta industrial.

Precisamente a mí me tocó darles esa autorización y no ha sucedido todavía está la planta industrial, se asume también que, por la falta de mano de obra inmediata, en la zona no es muy atractivo para las industrias estarse ahí. Entonces, ¿qué tanto influye? Pues yo creo que, en un tercer escalón, abajo de lo que es la influencia de la vivienda y el comercio.

GR: Y ¿cuáles cree que son las principales problemáticas de carácter urbano, de infraestructura o equipamiento dentro del sector?

SEMM: Lo que por principio hace falta, actualizar la planeación, hay que actualizar la planeación diseño de la propia ciudad y trabajar la planeación del propio sector la problemática la que le mencionaba, bueno, pues ese es el surgimiento de los desarrollos intercalados con grandes baldíos, que no provocan la integralidad del desarrollo, no hay un desarrollo integral e inclusive el desarrollo en forma de islas, en cada fraccionamiento, si bien es respuesta a efectos de estatus de gente, seguridad, sigue dependiendo del mismo valor de los desarrollo, por eso surgen en forma de islas, pero no se aprecian, por ejemplo, equipamientos que compartan entre todos los fraccionamientos, no hay un parque común ni público ni privado que lo compartan, cada quien tiene su parte.

No hay una estructura vial que esté dando ya respuesta al crecimiento que está teniendo el tránsito de la zona, ya están demandando ya algunas, algunas variedades, algunas modificaciones en la operación de vialidades, el que existan los grandes baldíos dentro del sector también interrumpe el paso de estructura vial, como también de otras infraestructuras de propia agua, drenaje y pluvial, es propiciado porque hay todavía terrenos en desuso.

Entonces las problemáticas se están radicando, por ahí le mandaba yo algo que escribí de cuáles son las causas y los efectos, pues hay un cúmulo de problemas chiquitos, medianos y grandes que en conjunto van propiciando lo que es el deterioro de la calidad de vida, si no se atienden, pues el deterioro continúa, entonces hay una oportunidad inmediata y creo que no queda otra en que se organice la comunidad, participe en esa planeación y seguimiento de los mismos para poder cambiar la dirección de las decisiones que se toman para ese sector. Mientras no se compartan las decisiones entre los ciudadanos de todo el sector, no nada más los de algunos cuantos fraccionamientos o de algunos cuantos rubros, mientras no se compartan, van a seguir siendo soluciones de tipo isla, va por ahí la necesidad de hacer una forma diferente las cosas, no está fácil, está muy arraigado las formas de desarrollar aquí en la ciudad, si hablamos como de, le ponía yo por ahí lo que le envié, la falta de ordenamiento urbano, las afectaciones de los usos del suelo, los propios desarrollos, en un plan ya obsoleto, hay asentamientos irregulares que andan por ahí en los márgenes del dren por ejemplo, los rezagos que se han ido creando de obras, pues cada vez son más pesados o es más grande el recurso que se requiere para ponerse al día de obras faltantes, viales como bulevares, que ya les hace falta mantenimiento. La imagen urbana, pues sí, se va dando en unas partes y en otras se va contaminando, hace falta trabajo en ese, en ese sentido que lo pueden hacer los ciudadanos, el Gobierno difícilmente va a llegar a focalizar su atención en ese sector porque pues es muy grande

Mexicali, no se puede tener una atención exclusiva a la zona. El tema de inseguridad que lastimosamente están en nuestra ciudad, en nuestra región, pues cada vez exige más atención, sobre todo en zonas donde está el poder económico, como es ahí. Y entonces hay varios problemas que tienen que confrontar, pero hay que hacer esa planeación y una buena estrategia para que esto con una vista hacia el largo plazo estoy llevando agresivamente.

GR: Bueno, entonces, solo para concluir, ¿cuáles son las obras y/o acciones que la ciudadanía solicita en el sector?

SEMM: Los dos, los vecinos, la percepción que tenemos de lo que exponen y lo que sí le han solicitado los gobiernos es mucha atención en el norte, lo que son los usos del suelo que incomodan al sector, en particular se han focalizado hacia los usos del suelo que tienen los equipamientos escolares privados, gran preocupación tienen las densidades, porque se traducen a más mala infraestructura, como el agua, que dicen cada que llega un fraccionamiento empezamos a tener problemas de presión del agua, entonces está el tema de la infraestructura como algo que demandan los vecinos, que se atienda, se prevea mejor en la planeación, por supuesto que está el tema del pluvial que es de las infraestructuras más costosas que demanda Mexicali en sí, y es de las que menos recursos tradicionalmente se destinan, sigue a nivel nacional, entonces ese es un tema complejo, costoso, que requiere otras soluciones técnicas, otros problemas que plantean los ciudadanos y que les preocupa es que el tránsito esté rebasando las capacidades de las calles y no se hagan otras vialidades de integración o de solución a la infraestructura, en ese sentido están erradicando sus grandes preocupaciones sobre el suelo, infraestructura vial, infraestructura hidráulica, principalmente.

GR: Respecto a las colonias populares, ¿no han solicitado o han externado alguna preocupación o han solicitado algunas obras, acciones?

SEMM: No, no en mi experiencia que el tiempo que estuve ahí, si acaso hubo algún acercamiento de algunos vecinos en lo particular por allá en la colonia compuertas, estaban pidiendo pues mejorar el acceso a compuestos por allá por la calzada Abelardo L. Rodríguez no. Pero fuera de ahí no, no recuerdo algunas manifestaciones de demandas de alguien o partes de ese sector, en cuanto a las colonias populares.

GR: Y ¿sabe si se ha desarrollado alguna obra pública ahí dentro de las colonias?

SEMM: Pues urbanización que le comentaba, urbanizaciones que a lo largo de varios años se han venido haciendo.

GR: Y esa entrada de compuertas que me comentó, ¿se realizó?

SEMM: Fue cuando se hizo la pavimentación, la repavimentación de Abelardo L. Rodríguez, un ajuste que se hizo en el semáforo, y, por cierto, había algo que también estaban demandando en el tema de inseguridad y fue casualmente que coincidió en los tiempos de cuando se hizo la nueva comandancia que se hizo por ahí, que bueno, pues esa comandancia se hizo una visión del sector y de lo que es las entradas a la ciudad, hállese de la entrada por la garita como el propio Abelardo L. Rodríguez y la carretera al aeropuerto, es un lugar estratégico para supusiera esa comandancia, pero bueno, coincidió con que algunos vecinos manifestaban su necesidad de atención a la inseguridad en ese sector.

GR: Perfecto. Bueno, entonces por mi parte es todo. No sé si desea agregar algo, algún comentario o algo....

SEMM: Pues creo que es urgente que, dado lo que representa el sector E, para Mexicali, En la condición económica, en la condición social en la condición urbana como acceso a la ciudad y por las grandes inversiones que están haciendo, es urgente y evidente muy necesario que se emprenda esos trabajos de planeación, de mayor participación conjunta entre gobiernos y ciudadanos para que se rescate lo que pudiera estar rezagado y se tenga una visión mucho más a la altura de las necesidades de la gente que ahí vive y de lo que se puede lograr con su potencial en ese sector de la ciudad en favor del desarrollo de la capital del Estado de la única capital fronteriza de nuestro país, entonces esa entrada a Mexicali, entrada a este estado a este país en el sector E que debe tener muchísima, con mucha urgencia, atención pero ya a otro nivel. Sabemos que hay limitaciones, tal vez de recursos, pero hay que buscar unos esquemas innovadores donde, así como participa la gente, o puede participar la gente, señalando sus necesidades, pues también debe participar la gente por su poder económico, aportando extraordinariamente para que se logren más satisfactores de ellos mismos en ese, en ese sector.

GR: Okey, bueno, perfecto. Muchas gracias arquitecto.

Entrevista Arq. Irma Margarita Pérez Berrelleza

Entrevista con la Arq. Irma Margarita Pérez Berrelleza, valuadora y ex coordinadora operativa del departamento de catastro de gobierno municipal, el 28 de noviembre de 2021.

Gabriela Ruiz: Buenas tardes, ¿me puede hacer el favor de decir su nombre y a que se dedica?

Irma Margarita Pérez Berrelleza: Soy arquitecta, me dedico a la valuación, Irma Margarita Pérez Belleza.

GR: ¿Cuál fue su cargo en el Gobierno Municipal de Mexicali?

IMPB: Coordinador operativo del Departamento de Catastro del 2010 al 2013.

GR: ¿Cuáles cree usted que son los proyectos urbanos de mayor impacto en el sector E o proyectos fuera del sector que lo afecten?

IMPB: Pues lo principal fueron los fraccionamientos de nivel alto que hay ahí y detonó mucho la construcción de la Gran Vía, del Centro Comercial de San Pedro y la Gran Vía. Ah y el movimiento de escuelas para allá, cómo fue el Salvatierra, el Colegio de las Américas, el angloamericano y Salvatierra, esos dos principalmente.

GR: ¿Qué factores cree que fueron los más determinantes que influyeron en el desarrollo urbano de la zona dorada o el sector E en los últimos 20 años?

IMPB: Principalmente la ubicación, por la cercanía a la nueva garita este y la demanda que había en la zona en cuanto a cuestiones habitacionales, porque había bastante oferta de muy buen nivel que probablemente había un sector de la población que necesitaba ese tipo de servicio.

GR: ¿Cuál cree que fue el impacto de la construcción de la nueva garita en el sector E?

IMPB: Pues completamente detonó todas las actividades comerciales de la zona.

GR: ¿A qué cree usted que se deba el incremento de desarrollos por parte del sector inmobiliario?

IMPB: A, sobre todo, la ubicación primeramente y segundo, el nivel de servicios que metieron ahí los promotores en cuanto a servicios de seguridad privada, servicios del alumbrado subterráneo, la limpieza, entre comillas, de la imagen urbana que había ahí en ese sentido.

GR: Y ¿cuál cree que es el impacto del sector inmobiliario dentro del sector?

IMPB: ¿Del sector inmobiliario?

GR: No, no dentro del sector E, ¿Cuál fue el impacto del sector inmobiliario?

IMPB: ¿En cuanto a la compraventa de vivienda?

GR: Pues en cuanto a todo, ósea sí podemos hablar de compra y venta porque vamos a adentrarnos a eso más adelante, pero también en el carácter urbano.

IMPB: Pues simplemente te cambian toda la vialidad, las vialidades, por los accesos empezaron a invertir en ese sentido, a darle por ejemplo los accesos, algunos fraccionamientos así, con unos umbrales muy, que le metieron bastante diseño, los hicieron atractivos. Entonces todo eso pues enamora a los compradores y eso hizo que jalaran a todo ese tipo de personas.

GR: ¿Cuáles cree usted que son las principales problemáticas de carácter urbano, de infraestructura o equipamiento dentro del sector?

IMPB: Pues definitivamente, lo que es la cuestión de nivel socioeconómico medio alto no le veo ningún problema porque tienen acceso a todos los servicios y al equipamiento urbano completo, pero las colonias a las que están dentro del sector, pero que son de nivel popular o del nivel interés social o medio bajo, ahí sí, pues la falta de servicios, todavía hay calles en donde no están pavimentadas o que solo tienen suelo mejorado, hay otras calles que el alumbrado público es deficiente, hay contaminación, en ese sentido, probablemente ellos fueron los afectados porque están a alrededor, están dentro como de un cuello, pues en donde, en donde están, como que no tienen para donde hacerse porque no, no tienen el mismo nivel de servicios del nivel alto al nivel de ellos.

GR: ¿Pudiera hacerme el favor de explicarme brevemente cómo se calcula el valor catastral de un predio?

IMPB: El valor catastral es el que la autoridad ocupa para calcular el predial, pago del impuesto predial de las propiedades, este valor es nada más sobre el valor de tierra, el valor de suelo, hay un comité técnico de catastro y un consejo técnico de catastro, que trabajan durante el año para emitir esos valores y se basan en las compraventas realizadas, registradas, que pagan impuestos con los notarios, con el registro público, esa es una, otra en base a información de campo, en donde se estudian las ofertas.

(se hace una breve pausa por cuestiones de salud)

En el Comité de Catastro hay representantes de los colegios de valuadores, colegios de arquitectos, colegio de ingenieros, de ingenieros topógrafos, representantes de las cámaras como la Cámara de la construcción, la Cámara Nacional de Comercio, Canaco, Coparmex, hay representantes ciudadanos también, que son jefes de colonias, algunos regidores también, el comité de Catastro hace todo el estudio técnico, de ahí pasa al consejo en donde el consejo lo vota cuando ya se decide a qué valor llevó todo esto, toda esta mecánica, todo este estudio, ya que lo vote el consejo se pasa a Cabildo, Cabildo lo aprueba y se presenta a los diputados, y los diputados, una vez que lo aprueban o emiten cambios, en cualquier momento pueden emitir cambios por cuestiones políticas, por cuestiones sociales. que no necesariamente sean de carácter técnico y ya se decide. Y ya que lo vota la Cámara de Diputados, entonces se publica en el Diario Oficial del Estado el último día del año, el 31 de diciembre, para que se ejecute a partir del primero de enero del siguiente año.

GR: Pero ¿cómo se calcula ese valor?

IMPB: El valor catastral es de esa manera, el comité técnico lo establece, se pasa a Consejo, a votación, el Consejo lo vota, se pasa a Cabildo, sí Cabildo lo aprueba, se pasa diputados y los diputados lo emiten y se publica en el periódico oficial.

GR: Pero ¿cuál es el criterio que toman para asignar esos valores?

IMPB: Lo que te comentaba de la cuestión de las transacciones que ha habido en esas zonas, se sacan, se revisan cuáles son los valores más bajos que se han determinado, cuáles son los valores más altos, las ofertas que hay de vivienda, de comercio en cuanto a los corredores inmobiliarios y qué nivel de servicios tiene, si tiene pavimento, agua, drenaje, drenaje pluvial, alumbrado público, electricidad y banquetas, cordones, todo ese tipo de cuestiones influye.

GR: ¿Qué factores influyen en el alza o baja de valores de suelo en el sector, o sea, del suelo y también el valor comercial del alza?

IMPB: A la alza y la baja, pues por lo regular es muy raro que vayan a la baja, algunos van a la baja, pero en el sentido de que si está deprimida la zona por alguna cuestión, no es el caso en este sector, pero hay otras zonas de la ciudad en donde, por ejemplo, hay mucha casa abandonada, entonces se determina como zona deprimida y eso va a la baja, pero casi nunca hay a la baja es muy rara la colonia que vaya a la baja, a la alza, pues es la cuestión de que pues hay una plusvalía que se va dando cada año y esa se toma en cuenta esa plusvalía en ese sentido, a la hora que se estudian los valores en el Comité y el Consejo.

GR: ¿Cómo es el comportamiento del valor de suelo e inmobiliario en la zona?

IMPB: ¿El comportamiento? Pero, ¿en qué sentido?

GR: Pues ¿cómo se ha comportado de 20 años para acá?

IMPB: No pues definitivamente a la alza completamente, porque antes había grandes extensiones de terrenos ahí que eran , algunos eran establos, otros eran agrícolas, a reserva de cuando se hizo el corredor, sobre todo el corredor Cetys fue el que detonó y ya hubo mucha demanda en ese sentido y se hizo muy comercial, empezaron a establecerse empresas grandes y empezaron a crear una actividad comercial con todos los servicios, con todo el equipamiento, y eso fue lo que empezó a detonar sobre todo ese lado de la zona en ese sentido, y en las colonias aledañas, pues se creó el fraccionamiento Las Hadas, que es un fraccionamiento de interés social que, ósea bien establecido, todo legal, tuvo mucha demanda y se empezaron a crear actividades que esos mismos habitantes empezaron a necesitar, como comercios, escuelas, parques, entonces eso hizo todo eso ahí igual los parques industriales empezaron a generar necesidades para sus empleados

en cuanto a transporte, comidas, todas las actividades que ellos necesitan para el desarrollo de su trabajo.

GR: ¿Cómo es este comportamiento con respecto a otras partes de la ciudad? O sea, ¿cuáles considera usted que son las particularidades del sector que no tiene la Demás ciudad?

IMPB: ¿Las particularidades? Pues simplemente los fraccionamientos de nivel medio alto. Hay otra parte de la ciudad, como por allá donde está Venecia, Roma y Fraccionamiento Venecia, Roma, que se quiso dar el mismo sentido pero no, no tienen el nivel de servicios que tiene el sector E, la zona ahora podría ser una de esas, yo pienso que la particularidad a nivel en mi cuestión personal es la garita, la garita es la que detonado todas las zona, todas las actividades comerciales se empezaron a establecer las agencias aduanales, obviamente, entonces todo eso hizo que hubiera un movimiento y una derrama económica, todo alrededor de eso. Yo pienso que eso es lo que distingue a este sector de las otra partes de la ciudad.

GR: Bueno, no sé si quiera agregar algo, un comentario ¿algo que le parezca importante mencionar?

IMPB: Pues ahorita no, porque ya, en la cuestión de valores, pues eso es.

GR: Ya sé, ¿Cómo va a afectar a las colonias populares que están emplazadas dentro del sector la alza de los valores de suelo, tanto de los fraccionamientos privados como de los corredores comerciales?

IMPB: En realidad no les afecta mucho en la cuestión de que son considerados como, o sea, la colonia Flores Magón tiene un valor, por ejemplo, ahí está pegado reserva residencial o gran reserva, ese fraccionamiento privado que está todo bardeado, entonces es un núcleo cerrado que nada más es ahí, entonces ese tipo de servicios que tiene, por ejemplo, reserva, no los tiene la colonia (Flores Magón) o la Alianza para la producción, que son los que están pegados, entonces no, no les afecta. En cuestión de imagen urbana, pudiera ser que mejore en el sentido de la imagen que ves, pero en servicios no, porque nada más ponen los servicios dentro del fraccionamiento cerrado no se extienden más allá.

GR: Pero, por ejemplo, ¿no aumenta la plusvalía de los terrenos? porque, por ejemplo, ya se aprobó el proyecto de PIMSA enfrente de la garita, ya se va a hacer un desarrollo comercial Home Depot (tienda de mercancía), se siguen haciendo fraccionamientos, siguen incrementando los comercios en el corredor comercial Cetys,

Novena, Gómez Morín, entonces no sé si eso, no tomando la palabra afectar como negativa, sino como, o sea, ¿qué va a suceder con los valores?

IMPB: Ah sí pues, definitivamente van a la alza porque vas a ofrecer más cosas, en el sentido de que si tú estás ahí cerca, pues puedes proveer un servicio que necesiten ese tipo de industria o de comercio que necesiten que va a necesitar, definitivamente sí, esa cercanía y esa ubicación sí te podría beneficiar en cierto sentido, pero en otro sentido te puede afectar en la cuestión del tránsito vehicular, del tráfico, te puede afectar en la contaminación ambiental, en la contaminación del ruido, porque ya no son zonas tan tranquilas como pudieron haber sido hace tiempo y en algún momento se van a acabar los terrenos, ósea, los terrenos no los puedes crear, no los puedes inventar, la tierra ahí está, entonces en algún momento, ya no va a haber terrenos, y los que ya están, aunque estén contruidos, obviamente van a ser más deseables, porque va a haber una, porque ya no tanta, tanta opción, pues eso suele suceder en muchas zonas de ese tipo.

GR: Bueno, entonces si no desea agregar nada más, yo creo que ya. ¡Muchas gracias!

Entrevista María Cruz Rivas Delgadillo (comunidad de colonias populares)

Entrevista con María Cruz Rivas Delgadillo, jefa del comité de vecinos de la comunidad de las colonias populares del sector E en Mexicali Baja California, el día 29 de noviembre de 2021 en su hogar en la colonia Alianza para la producción. Se le contextualiza acerca de los propósitos de la entrevista, es decir, las principales problemáticas, peticiones al sector público, entre otros factores y fue así como inicia la conversación y por ende la grabación.

Maricruz Rivas Delgadillo: Pues como verás en nuestra zona, es un contraste entre la pobreza y la riqueza. ¿Por qué? Porque estamos rodeados de San Pedro, de muchos, de varios fraccionamientos que se han abierto de diferentes, de otro nivel de vida, se puede decir. Nosotros estamos entre medio, medio, un poco alto y bajo. ¿Por qué? Porque es un contraste. Son colonias ya muy viejas estas, ya tienen muchos años y mucha gente pues ya es adulta mayor, mucho que adulta mayor. Y muchos se han muerto y han dejado las casas solas. Cuando tú ves para acá, para la Corregidora por allá hay casas solas allá, lotes baldíos porque se han muerto los dueños o simplemente los hijos emigraron a Estados Unidos buscando una vida mejor, te digo que vivimos en un contraste, porque si tú ves San Pedro Residencial, las colonias de Cataviña, todo lo que se ha abierto, pues es un contraste muy diferente porque son fraccionamientos que cuentan con todos los servicios, no les

hace falta nada porque el gobierno están vigilados, porque tiene otra calidad de vida y el pobre acá qué se puede decir un poco marginado, pues son personas que trabajan en las maquiladoras en diferentes trabajos, dices tú que si hemos hecho algunas peticiones, si hace muchos años lo que es este compuertas toda la zona norte, corregidora a las 14 colonias de esta zona, pues no contaban con drenaje pluvial, se hablaba mucho de la obra enterrada, de Ruffo (Ernesto Ruffo Appel ex gobernador de Baja California 1989 -1995.), en esa época, bueno no este fue el anterior a él, el que se metió toda la estructura del drenaje pluvial de toda esta zona, no contábamos, esta colonia no cuenta con drenaje pluvial, cuenta con drenaje doméstico. ¿Por qué? Porque cuando llueve aquí, no sé si te has dado cuenta que la avenida Bernardo Reyes, la que está aquí, prolongación Venustiano Carranza, se hace una alberca, se puede decir, que cubre de la horticultores y este colonos, esa zona es un cuadro, de tres cuadras industriales, colonos esta horticultores que se inunda completamente, puede pasar una lancha, y ya ha perjudicado precisamente en esa zona porque hace declive ahí de toda el agua de lluvia de estas colonias se hace declive, y eso es lo que crea, pues si ahorita si quieres tomarle una foto o algo te vas aquí donde está la prepa Miguel Hidalgo y va a saber los hoyotes que hay, no hasta carros ahí se han quebrado los muelles y eso porque está horrible.

Pues ¿qué se gana con venir a hacer, echarle un bacheo si al ratito la misma lluvia se hace eso? es lo que pasa, que esta colonia requiere urgentemente del drenaje pluvial porque hay una boca de tormenta a la entrada y esa es no es suficiente, como ves, estamos rodeados del parque industrial, parque industrial número uno, PIMSA IV y I, y cada esta gente es casi clase obrera porque todos trabajan, la mayoría en las maquiladoras.

Te digo que es un contraste, porque mientras que los fraccionamientos San Pedro y Cataviña y otros que se han formado para acá, pues cuentan con todo, ¿no? Incluso hasta hay algunos que te prohíben el paso porque han puesto límites para que no entre la gente, tienen sus casetas y todo eso de vigilancia.

Se han pedido las obras del pavimento de la zona, lo que es Valle del Alamo, Flores Magón, hace como cuatro o cinco o como seis más o menos años, se hechó, pero ve la calidad que echaron, es una pésima calidad y les cobró, y le cobraron a la gente y pues eso sí, si molesta porque es gente pobre que hace el sacrificio para las obras y pues son de mala calidad y pues sí, estamos, ¿de qué nos sirve este valle dorado? Los precios subieron de precio, un predio te vale un dineral, pero para nosotros no es zona dorada nosotros no, estamos dentro, pero no somos incluidos ¿porque? Porque el contraste es muy notorio. Hemos tratado si, PIMSA nos ha ayudado bastante, se hizo un proyecto de la

zona norte, la igualdad, viendo las diferencias que nosotros menos que la limpieza, limpiar lotes, hacer un poco más, cómo te dijera, incluido, no excluido de ellos, sino mientras que ellos están en una posición de elegancia a su lado luego atrás se mira la diferencia, se mira las calles sin pavimentar, lotes baldíos, basureros y todo eso.

Si carecemos de muchas cosas. Y si te invito a que tomes foto allí para que lleves tú el contraste lo vas a ver luego el contraste, robos, como ves en el parque nos robaron todo el cerco y lo malo es que se da cuenta la gente quiénes son, pero no dicen nada.

Pero es difícil ser presidente de una comunidad porque la gente cree que te pagan, o que tienes obligación de cuidar el parque "mira que mal, que mal condición la tiene fulana de tal" y no, es que esto es de todos, es para que todos cuidemos de eso no recae en una sola persona, sino que es parte. Yo les digo en nuestro patio, donde podemos salir a jugar, es nuestro patio, las calles y todo.

Como ves, vete a la orilla del parque industrial, como la gente viene y tira basura y es gente de la misma comunidad, que va y tira a la basura y todo eso, como te digo, nuestro patio llega gente de otra colonia y mira, mira nomás y pues es el contraste y ahora pues ya te platicué de lo de la pavimentación, aquí fue mejorado con motivo que estuvo Kiko, pero ve la calidad, eso ya estaba, eso de la carretera de la Bernardo Reyes, fue gratis, desde que no nos costó nada con don Víctor Hermosillo, pero no nos costó nada, pero es de muy mala calidad, no contaba que no teníamos drenaje pluvial, que tenemos una boca de tormenta, no sé si sepas tú lo que es una boca de tormenta.

Gabriela Ruiz: Sí.

MRD: Ah, pues allí se cae, precisamente en el parque, en la avenida Industriales, ahí recae todo, la cultura también de que la gente, las alcantarillas, la basura, tiran basura, se llenan de basura y pues es un tubo así de grueso nomás (haciendo gesto con las manos del tamaño de un tubo) ¿Tú crees? Imagínate para recibir toda el agua de todo, haz de cuenta que plano, haz de cuenta que es esto (demuestra con una servilleta) ¿sí? pues toda el agua que viene corriendo de acá, de todos lados, se hace ahí una alberca, como le digo yo.

Y pues si hemos pedido, hemos pedido, esto fue gratis (señalando a la calle de su casa) porque no es pavimento, suelo mejorado, ¿verdad? ¿Por qué no podían echarnos pavimento bueno? porque no contamos con el drenaje pluvial, que sería un gasto de romper y todo eso, pero. Pues sí, sí, se ha pedido mucho

GR: Pero de que han tenido, ¿Cuál ha sido la respuesta del gobierno ante sus peticiones?

MRD: ¿peticiones? buena, pero aquí no terminaron esta obra (Vialidad Bernardo Reyes), si te vas precisamente aquí en la horticultores al terminar la fábrica, nomás hasta ahí llegó el pavimento y para allá ya no y quieras que no, se perjudica mucho también. Otra cosa que perjudica es que hay muchas personas que están introduciendo penas y servicios, que esta colonia como subió de valor y se ha vendido y ya se ha venido más gente a vivir para esta zona y eso ocasiona que vayan y contraten los servicios tanto del agua como el drenaje y se queda, rompen el suelo mejorado y se queda a la intemperie, no lo tapan no lo rellenan o si lo hacen, pero tardan mucho y eso ocasiona que se vaya deteriorando eso y el grado de que ya viste los hoyos que hay y todo eso, y pues tú lo pides, vas y haces tú gestión si te hacen caso, pero yo digo ¿por qué? Si ellos lo hacen, ¿por qué no lo reparan luego luego? ¿Por qué esperar a que tu pueblo grite o demande los servicios cuando es una obligación de ellos? Por eso pagamos impuestos, yo estoy pagando impuestos de un terreno que ya es mío, porque yo lo pagué y sigo pagando impuestos ¿Por qué? tú compras algo y es tuyo y no tienes por qué seguir pagando, aun así sabemos que el gobierno requiere de sus impuestos para, como lo dicen de ahí sale para las reparaciones, sale para las obras. Pues queremos, queremos que sea así y no que nosotros andemos gestionando hazme esto hazme lo otro cuando es una obligación de ellos ver, pero también es una obligación de nosotros muchas veces decir, quiero esto, las necesidades, por prioridades, porque hay cosas que no se necesita y en realidad hay otras que sí que benefician a más gente.

Y yo, pues ¿tú querías saber si las gestiones las hacemos en comité?, si tenemos reuniones cada semana y ahí nos ponemos de acuerdo, ahí mismo la gente, pues requerimos que una lámpara se fundió en la comunidad Maricruz, Ok, tráigame el número de la lámpara del número de la colonia enfrente de qué casa está y yo lo reporto, si nos lo vienen a hacer, si lo hacen, pero ya lo que requerimos, pues como te repito es la obra de drenaje pluvial para poder nosotros salir de es que afecta mucho y pues no, ¿Qué más quiere saber?

GR: ¿Han tenido contacto con, es que hay un grupo que se llama Sector E?

MRD: Nosotros, yo pertenezco, yo soy la representante de esta zona junto con el Parque Industrial, con César Ponce y todos ellos y Carlos Flores. Carlos Flores lo invitó después. César yo lo conozco a Carlos Flores, es ingeniero, ¿no? lo conozco, me lo encontré hace poquito y me dijo Mari, ¿qué andas haciendo por acá? nada, digo y César

por ahí de vez en cuando nos vemos, César es el presidente del Parque Industrial PIMSA. Yo tengo mucho contacto con ellos, me ayudan mucho, incluso Florentini, el del Parque Industrial este me reparó los baños hace una semana, me puso todo el cerco, pero se lo robaron, si vas, mira, se robaron, cortaron el cerco y como te digo, yo soy la representante, pero no voy, me quedo a vigilar ni nada. Es cuestión de que todos cooperemos, todos cooperemos, pero.

GR: Pero usted con ese grupo también, usted y el comité ¿les comunica cuáles son las necesidades que ustedes tienen ahorita?

MRD: Si, por ejemplo tuvimos junta el jueves pasado y me estaban diciendo Mari "en la cuadra tal ya el pavimento, el suelo mejorado ya no sirve y hay pura tierra" y yo voy y veo, tomó fotos y pues quería comunicarme con este, ahorita quedó lo que es, como se puede decir, del Estado, el que hace los mejoramiento del Estado, obras públicas del Estado donde está el ingeniero Espinoza Jaramillo , Arturo Espinoza Jaramillo, que ya había estado con el orden y como lo conocemos, tomé algunas fotos de la calle de todos los desperfectos, porque el Estado fue el que hecho todo esto, este pavimento y todo esto, suelo mejorado y le llevaba unas fotos para que viera en qué condiciones está, que es lo que nos perjudica ahorita, lo que más necesitamos ahorita, pues es el ya viste lo del Bernardo Reyes enfrente de la prepa como está, que ya se han caído carros allí, se han quebrado y vienen "Maricruz fíjate que me pasó esto y quién me va a pagar esto? ¿Quién me va a pagar otro? Maricruz?" Bueno, pues vamos a entrarle, quería tener una reunión con Jaramillo o jalarlo para acá a la junta para que oyera de viva voz y que viniera a verle lo mismo que le presente una foto. Y sí, si yo voy platico con él hay respuesta porque pues él cuando estuvo, pues nos apoyó mucho, mucho, mucho en la escuela, en todo, porque la colonia constantemente va cambiando, se van deteriorando las cosas y hay que cambiarlas.

Y si, si, si tenemos respuesta, solamente que hay que organizarnos para hacer algo.

GR: Bueno igual ya para molestarla más y para que descanse. ¿Me puede decir su nombre nomás, su nombre completo y cuál es su puesto en el comité de vecinos?

MRD: ¿En el puesto de un comité de vecinos? Soy la presidenta del comité de vecinos de aquí de esta comunidad y soy coordinadora de varias colonias de esta zona, donde hay personas como yo que se preocupan por el bienestar de sus colonias y nos organizamos para pedir, las obras, lo que es necesario. Y mi nombre es María Cruz Rivas Delgadillo. Coincida como Maricruz Rivas, pues nos gusta trabajar y pues los que nos escuchen, pero hay que hacerlo organizadamente y por prioridades, es lo que más nos

interesa, ahorita el parque no me interesa que me pongan el cerco, porque es increíble, pero ahorita que no hay cerco no se han metido a robar nada, como que llama la atención ¿que habrá aquí escondido? esto o lo otro y, pero ahí la llevamos. No sé qué más preguntas quieres hacerme.

GR: Por último, no sé si este sepa acerca de un poco de los orígenes de estas colonias.

MRD: (toma una fotografía de ella de joven) Préstamelo, mira, esta soy yo, los orígenes de esta colonia, esta señora que miras aquí, Doña Emilia Barajas Cabrera fue la primer mujer regidora en Baja California en ocupar un puesto público cuando Baja California se hizo estado. Yo muy pequeña en casi 14 15 años ya andaba trabajando con ella.

El origen de estas colonias, pues me tocó vivirlo, de la Cuauhtémoc, la invasión de la Cuauhtémoc Norte por esta señora (señala la imagen) yo ya andaba muy pequeña con ella, y después ya nos vinimos para acá en el fraccionamiento Sonora de ahí este es un, bueno, éramos una familia muy numerosa y mi papá, no teníamos donde vivir y nos fuimos a invadir un terreno hasta el fraccionamiento Sonora y de ahí pues mucha gente se fue porque había mucha gentes en, se puede decir en las viviendas, viviendas, muchos familiares y se vinieron atrás de nosotros a formar fraccionamiento Sonora que está donde está el pastel, atrás ¿verdad? Y de ahí pues qué te puedo decir de ahí ya me casé yo y empezaron a lotificar para acá, se agarró el bordo Flores Magón, me vine a tomar posesión, hubo problemas y como tenía mis niños pequeños, pues opté por regresarme. Pero después me habló don Ángel Flores, que andaba lotificando aquí la colonia Alianza y pues aquí tomé, tuve la oportunidad de que poder adquirir un lote en inmobiliaria del Estado y pagarlo en abonos y me tocó ver nacer toda esta zona. Lo que es más viejo es compuertas, el Imperial, este Valle del Álamo, Flores Magón y las corregidores que son los bordes, las zonas con más años que tienen, y me ha tocado ver el auge y la prosperidad que han tenido en muchas, muchas colonias ya de este lado, es cierto que falta mucho, como en el bordo Flores Magón y la Corregidora Norte y Sur, falta mucho en las calles, la principal de la Corregidora está destrozadísima, no se puede ahí para nada y falta mucho, pero estas colonias pues son muy viejas, esta tiene como 45 años de formada (alianza para la producción), imagínate el bordo. Yo creo que hay colonias que no tienen 100 años, les falta poco para tenerlos y pues se quedó marginado, ya como encapsulado, ¿no? Y como tú dices, el contraste se vino la zona dorada y es el contraste entre lo viejo que estaba y lo nuevo que está surgiendo, pero es un contraste que se nota mucho porque veo el fraccionamiento este que está aquí a la salida de blanco y está bardeado, pero nomás atrás

de la barda ¿cómo está? no hay pavimento, lote baldío, basurero ¿o no es cierto?, entonces es un contraste muy grande, lo que tú me preguntas de eso, pues yo diría que ¿es como la noche y el día no? Pero el proyecto E que dices tú (proyecto del grupo sector E) es fabuloso., ya fuimos al CETYS varias veces, en unos encuentros se habla de eso, yo soy una de las afortunadas que me han ayudado, me han ayudado con el parque, hemos hecho encuestas con César sobre las problemáticas de eso y todo eso, si, yo participo activamente ahí, pero me da tristeza que todo queda en proyectos, no sé por qué, pero tú pones tus necesidades y todo se queda en proyectos. Cuando hay buena voluntad, se dice que hay dinero, que hay esto y lo otro, pero yo pienso que si Carlos Flores, pues sí, yo lo aprecio mucho porque es una persona muy valiosa y si en conjunto con César Ponce, que es el presidente de PIMSA y toda esa zona, pues el proyecto E, yo he ido a reuniones al CEYS con ellos. Te puedo decir que César confía mucho en mí, para hacer las, como se puede decir. Los muestreos en las colonias de las necesidades, hablar con las líderes, poner en contacto, si hemos participado, pero vemos que nomás hacemos los proyectos y esto y el otro y como que se queda allí, ¿no? en proyecto, no hay acción.

GR: ¿Usted representa sólo a su colonia o al conjunto de todas las colonias?

MRD: Tengo al conjunto, porque cuando me piden ayuda "Mari este voy a hacer esto y esto otro, requiero una representante de cada colonia", yo las busco y es un conjunto que trabajamos juntas, tengo 54 años de liderazgo comunitario. Empecé muy, muy joven y me gusta preparar líderes, no todos son buenas, preparas tus líderes y por la visión de que sirvan y muchas veces no, no, no lo hacen, no sirven a la comunidad, sino que optan por otras opciones pues no, esto es de sacrificio no creas que es fácil gastar tu tiempo, tu salud, la gente no agradece muchas veces haz 99 favores no hagas uno y "esa señora no hace nada" este y el otro, pero quiero que sepas que esta colonia yo la agarré formándose y yo entregaba los lotes a la gente, iban y me buscaban, yo tenía el mapa "Señora Maricruz. ¿Cuál es el número de lote?" "Mire, aquí lo traigo". Me lo mandaban de inmobiliaria, ahí yo andaba buscando, "ah este es un lote de usted" Entregué, vi formar la escuela, soy fundadora de la escuela, del jardín de niños, de lo que miras de urbanización, de la luz de todo lo que tú miras en la comunidad y aparte de la zona que me rodea Compuertas, Flores Magón y todo eso, hay un conjunto de personas también interesadas, no todas, pero algunas se desilusionan porque quisieran ver las cosas, pero sabemos que hay cosas a corto y mediano y largo plazo, se van logrando y pues muchos no tienen la paciencia, sobre todo paciencia y quedarte callada ante muchas, muchas cosas de que pues te echan en cara, que esto, que lo otro, pero pues nadie ayuda, a nosotros no nos dan un sueldo, a mí

no me dan un sueldo, yo gasto mi gasolina, mi tiempo y todo, nos gusta ver que nuestra comunidad esté bien, nada más, y pues no todos se atreven. ¿tú conoces a este arquitecto Flores?

GR: Sí, lo entrevisté también para, mi tesis fue el que me proyectó una presentación en Power Point me explicó todos los planes que tienen y si la verdad es que los proyectos están...

MRD: ¿concuerdan conmigo? porque he tenido pláticas con ellos y sí, sí, Carlos conoció a César, tuve el gusto de que se conocieran y colabora con César, parque industria del proyecto E, hoy lo tenemos en unos edificios que están acá. Si yo participo en eso, y lo que se te ofrezca, "ah, la señora Maricruz no tiene una líder de allá de los conocen de la historia de compuertas" que es el poblado más viejo ahí empezó la vida, en el poblado compuertas, ahí empezó, allí está la primera cárcel, registro civil era todo, ahí en la escuela Arsenio Acosta, allí trabajé yo y todavía está en el cuartito de adobe, donde era la cárcel y muchas cosas de esa zona. Ahí empezó el más viejo, los poblados, las escuelitas más viejas de madera, todavía, está en la Castro II. Me parece en la una o en la dos. Pues si quieres saber algo, no sé si hayas quedado complacida.

GR: Sí, sí, muchas gracias. La verdad es que es muy valiosa la información y es admirable el trabajo que usted hace. Sí, la verdad es que batallé un poco para encontrarla así estaba yo preguntando

MRD: Aquí en la colonia todo mundo me conoce

GR: Al principio creo que porque empecé a tomar fotos allá en la corregidora.

MRD: son de las colonias más viejas, ya ves el callejoncito, hasta allá me meto yo con la gente. Toma el contraste que vas a ver aquí saliendo está el edificio blanco, unas casas blancas a tus lados están así (gesto con las manos)

GR: Gran reserva y reserva poniente.

MRD: Y vas a ver el contraste. Vente para acá a donde termina y vas a ver en la barda y el contraste que existe luego luego ahí, te vas por toda esa calle que es la corregidora sur, porque los frentes norte y hay un callejón y luego está la sur, vete por ahí para que veas las casas abandonadas y todo es un contraste muy grande. Si te pones una zona industrial debe de haber progreso, pero lo único que hay es mano de obra de las comunidades que antes de una u otra forma tiene que sobrevivir y trabaja el papá y la mamá, pero ni, aun así, porque todo sube y nada va. Espero te haya servido.

GR: Sí claro que sí! ¡Gracias!

MRD: No tuviste que preguntar mucho, ¿verdad?

(Se corta grabación y se reanuda debido a que la conversación sigue con una nueva discusión generada por la pregunta ¿En qué les ha beneficiado a las colonias populares el desarrollo del corredor comercial y de los fraccionamientos privados?)

MRD: Uno acude a buscar trabajo en otras partes porque aquí tiene su trabajo cerca y el contraste que se vive no por la maquiladora, porque sabemos que trae progreso, muchas veces, de esto que nos beneficiamos nosotros, San Pedro y todo eso, pues a lo mejor nos beneficiamos que hay centros comerciales que se han hecho para toda esta zona porque es otro nuevo Mexicali, si te fijas, el crecimiento está para estas zonas, no está para el progreso pal poniente, está para acá con nosotros, que es Palaco y todo eso y toda esta zona es la que está en crecimiento. Podemos decir que la progreso es la delegación más grande, con más terreno territorialmente, pero Palaco es la que tiene más habitantes en habitantes, gana Palaco y todos nosotros, y ¿en qué nos ha beneficiado? no tanto las maquiladoras, porque ya te lo comenté, estos fraccionamientos que están surgiendo, que a lo mejor han logrado que se vengan tiendas como Smart & final (comercio de mercancías), como muchas concesiones que concesionarias de autos, de cosas así, centros comerciales donde la gente puede ir a comprar más y los empleos, los empleos que con ello llevan, la economía, una economía que pues esta zona se beneficia con eso, pero ¿en qué más nos podemos beneficiar? Se supone que si hay economía es para todos, nos toca para todos y eso te ocasiona una mejor vida si hay progreso, pero como te digo, hay contrastes muy , que se miran muy así que eso es lo que nos ha beneficiado en cierta forma, viéndolo así decir bueno, pues esta zona, estas colonias, pues ya son de otro nivel ¿en qué me beneficia? a lo mejor te beneficia en que hay más empleo, te lo repito, pero para la clase media baja, ¿por qué? porque necesitan jardineros, porque necesitan otra clase de servicios, y pues como tú ves, ¿quién la proporciona?, los más necesitados, los que requieren de trabajo, y ellos con su economía generan más, porque si ellos generan a ti te toca algo, porque hay más trabajo, más movimiento, mejora la economía tuya, ellos también y es una cadenita, que quisiera que nos beneficiará más en cierta forma, pero pues así es, así es este, si queremos una economía hay que buscarla, hay que trabajar, hay que estudiar, hay que prepararse, más bien eso es una preparación para buscar lo que tú quieres, no a la suerte de que porque fulano tenga yo también voy a alcanzar, eso no es de suerte, es de buscarla y de hacer equipo, ver en que tú me necesitas, yo te necesito a ti para poder crecer los dos, sí, sería muy bueno que la Corregidora y todo, como me dijo un arquitecto, todo eso va a cambiar Maricruz, todo eso, tú comandancia de la Abelardo L. Rodríguez, la que está aquí a base de que Cesar de maquiladoras nos ayudó, nos

dedicamos a juntar firmas, andar buscando aquí y allá para que se hiciera gestiones del parque industrial de la misma gente que la pidió. Eso fue un trabajo en equipo, en equipo de comunidad y los empresarios y todo eso, y la buena voluntad que tienen para que esto, Cesar es un preocupado, un "preocupón" le digo yo, de que esto, el contraste que hay, miraba y me decía "Mary, este hay que ir a hacer limpieza para allá" el "llantatón" seguido limpiando los lotes, él es bien preocupado y "tú ayúdame con la gente Mari" y si todas las colonias participamos en la limpieza para que se mirara más bonito.... (La entrevista termina abruptamente por una llamada telefónica).

Entrevista Ing. Rodrigo Orozco

Entrevista con el ingeniero civil Rodrigo Orozco Carrillo, actual gerente general del consejo de urbanización municipal de Mexicali y ex director de Obras Públicas municipales el día 01 de diciembre de 2021.

Gabriela Ruiz: primero que nada, ¿me puede hacer el favor de decir su nombre y a qué se dedica?

Rodrigo Orozco Carrillo: Mi nombre es Rodrigo Orozco Carrillo, soy ingeniero civil de profesión, actualmente me desempeño como el gerente general del Consejo de urbanización municipal de Mexicali.

GR: ¿Cuál fue su cargo en el Gobierno Municipal de Mexicali?

ROC: En el vigésimo ayuntamiento fui director de Obras Públicas Municipales y actualmente me desempeño como gerente del Consejo de Urbanización del CUM (Consejo de Urbanización Municipal).

GR: ¿Cuáles cree usted que son los proyectos urbanos de mayor impacto en el sector E o proyectos fuera del sector que lo afecten?

ROC: La tarea más importante de los proyectos del sector E, para mi gusto, es el ordenamiento de drenes y canales, tenemos un serio problema en cuanto a esa materia, hay todavía mucho por desarrollar en el sector E, pero en general, porque afecta a toda la ciudad, el proyecto macro proyecto de drenes y canales, creo que es en el que se debe poner mayor énfasis, porque eso va a detonar vialidad, va a detonar urbanismo, imagen, salud y otra serie de beneficios que nos van a permitir avanzar en el tema de ordenamiento urbano.

GR: Pero, siendo más específicos de cómo se desarrolló la zona, ¿cuáles factores cree que son los que influyeron más para que se desarrollara aquí?

ROC: ¿Para que se desarrollara la zona poniente, perdón, oriente de la ciudad? La garita, sin duda, fue uno de los temas que nos dio el crecimiento, Mexicali por su condición de frontera, su desarrollo viene siendo a lo largo la de la línea fronteriza, si hacia el sur otra parte, pero la en la parte nueva de equipamiento de escuelas, de centros comerciales, en el tema de habitacional de medio nivel hacia arriba, medio alto, alto, viene siendo en la zona este sin dejar, sin ser una zona exclusiva de desarrollo habitacional, también en todos los sectores de la ciudad, pero la de mayor nivel socioeconómico y comercial se ubicó y se empezó a alojar en la zona este, aun cuando no tenía todos los servicios.

GR: ¿Cuáles fueron las principales obras y proyectos civiles en el sector en los últimos 20 años?

ROC: Aquí en el sector hay una plaza, alomejor no es tan conocido, pero tampoco secreto, hay una planta de tratamiento de aguas residuales y un cárcamo atrás de la zona se Gran Segovia y Segovia (Fraccionamientos privados fuera del sector, pero próximos a él sobre calle novena) Ahí está una planta de aguas residuales, que es la captación de todos los nuevos fraccionamientos que se han venido a asentar en esa zona. En cuanto a capacidad, está todavía con mucha capacidad disponible, porque se vio a futuro que iban a haber y va a haber más desarrollos hacia este sector, hasta esta zona oriente de la ciudad y hubo un consenso y una aportación ahí entre varios particulares y llevaron a cabo esa obra de infraestructura, eso le permite y le da factibilidad a muchos kilómetros cuadrados habitacionales que se van a desarrollar en los próximos años para este sector de la ciudad, y también ¿porque no?, comercial, hablamos que, después de la calle novena en dirección hacia el aeropuerto, dirección hacia Abasolo (carretera aeropuerto) pues hay mucho terreno, hay mucho terreno que va a terminar siendo comercial y habitacional, algo de industria ¿porque no?, porque hay usos mixtos y esto le da esa viabilidad.

La viabilidad pluvial se la dan los drenes en Mexicali, uno, la otra parte que quedó trunca en cuanto a los drenes que vienen a interrumpirse, por los fraccionamientos, por los San Pedros y por las intersecciones o cruces de la calle Cuarta, a eso me refiero que se les debe dar solución, sin embargo, si hay una solución que corre por la calle novena y eso le da viabilidad pluvial y agua potable, pues tenemos muy cerca, muy, muy cerca, sobre la calle Novena la parte de la CESP (La Comisión Estatal de Servicios Públicos de Mexicali,) donde nos llega toda la parte de la derivadora (presa) Morelos, y eso le da la viabilidad en cuanto al rubro de agua potable y de la energía, pues esta es una zona que

tiene subestaciones, que es Monte Carlo y la otra es el aeropuerto, entonces, en general es una zona que ya se equipó para poder dar servicio al crecimiento ahora sí, que a lo mejor hace 20 años no había, era como que medio aventurado buscar crecer, se hizo sin tener todos los servicios definidos o asegurados y ahora a 20 años, se puede decir que está preparada la zona para poder ofrecerlo para el crecimiento de este sector.

GR: Y anterior a todos esos proyectos que me comenta, por ejemplo, sé que está el proyecto aquí del desnivel, se hizo el proyecto del desnivel (intersección Gómez Morín y Calzada Cetys) de ampliación de calle novena, no se creo que otros proyectos civiles considera que se dieron para desarrollar.

ROC: Se están dando, ahorita se está trabajando el crecimiento le viene a dar una importancia a lo que es la carretera Abasolo de Islas Agrarias (hacia el aeropuerto) hasta la Calzada Cetys, actualmente se está trabajando, era una carretera, prácticamente un camino vecinal que después se volvió en una carretera local para llegar a rancherías y a ciertas fábricas que había por ahí, el crecimiento la demanda y lo vuelve una opción vial tan importante que ahorita pues ya se está trabajando en una carretera en forma, en una vialidad en forma, de todos los servicios de todas las instalaciones, un cuerpo de terracería suficiente diseñado para los ejes equivalentes de la carga. Es una llegada franca sin entrar al tráfico de la ciudad y sin mezclarse con el tráfico doméstico de camiones de carga que van hacia la garita, pero también es una opción para poder llegar a Islas Agrarias y conectarse a Lázaro Cárdenas, ya prácticamente en la salida de la ciudad hacia dirección a la carretera federal, y esa es una de las realidades que se están actualmente construyendo, el gobierno estatal lo vio, había un proyecto que ya, ya se venía cocinando desde hace varios años 10 por lo menos yo creo que más unos 15, y si bien no era la demanda justificada todavía y había otras prioridades, nos alcanzó y ya, ahora se está trabajando, esa parte de Abasolo, como en su momento fue novena, como en su momento fue la ampliación de independencia después de Gómez Morín hasta novena, y ¿qué nos queda pendiente?, nos quedan pendientes la calle Cuarta, porque aunque existe, no está continua de Lázaro Cárdenas hasta Calzada Cetys hay unos tramos ahí en El Palmar de Santa Anita o en Villas del Palmar que no están transitables están proyectados, tienen su parte de dren al centro, es algo similar como a lo que conocemos ahorita como el periférico o Gómez Morín y se tiene que urbanizar, se tiene que conectar, se tiene que semaforizar los cruces con Calzada Independencia, y de esa manera ser otra opción para no cargar las vialidades que mencionamos, Abasolo, que nos va a quedar en realidad retirado para ciertos movimientos y flujos, pero va a ser una opción para poder llegar a ese sector oriente

de Lázaro Cárdenas, como lo puede llegar a ser la calle Cuarta, que pasa por atrás de ciertas maquilas del Tecnológico de Mexicali, que tiene mucho tránsito local y que desfogaría las vialidades que ahorita vemos apuradas, como es Venustiano Carranza, como Gómez Morín a ciertas horas, esas dos vialidades que corren de norte a sur, porque así es la traza de nuestra ciudad por las condiciones de frontera, las primeras que deben detonarse próximamente, Abasolo actualmente está en construcción, lo que sigue yo creo que es Cuarta, avenida cuarta.

GR: y por ejemplo aquí, pues dentro del sector tenemos lo que es la zona dorada y hacia el norte tenemos las colonias populares que vienen siendo Flores Magón, alianza para la producción, ¿de ese lado hacia el norte del sector hay algunas obras civiles de importancia, de impacto, ya sea que ya se hayan realizado o que se estén planeando realizar?

ROC: Del Consejo de Urbanización, que actualmente dirijo como gerente, tiene sus orígenes en los años 70's, esas colonias que mencionas fueron parte de los programas de los inicios del consejo, 70's 80's, por eso las vemos pavimentadas, alomejor ya con algunos pavimentos con sus ciertas edades, pero casi todo está pavimentado, todavía regresó el consejo a pavimentar hace 10 años en el vigésimo ayuntamiento con el ingeniero Saúl Sánchez Díaz y está prácticamente todo pavimentado, hay ciertas vialidades que todavía quedaron ahí en rezago, pero son las menos, son colonias con más edad, mucho más edad que las que las conocemos actualmente, como bien comentas sobre la calzada, que al norte y al sur, antes de eso ya estaban ahí estas colonias ya eran asentamientos, ya eran calles del viejo Mexicali en tierra, se les dotaron servicios sanitarios, pluvial, agua potable, fueron candidatas a pavimentación por aportación, por derrama y fueron pavimentadas antes de que existiera cualquier otro desarrollo de los que conocemos ahora del distrito E, estaba el Cetys era lo único o lo último que existía sobre la vialidad de calzada Cetys y todo lo que ahora conocemos alrededor como zonas comerciales, agencias de vehículos, edificios de oficinas, plazas, la realidad es que no existía, cuando ya existían las colonias que mencionas. Sí, sí, hay una diferencia muy notoria, porque el tipo y el estilo de fraccionamientos que vienen ahora a conformar la zona del distrito E, son residenciales privados en su gran mayoría, cosa que hace en los inicios de la ciudad y de todas las ciudades, no era tan tan común, por eso encontramos Alianza para la producción, encontramos las colonias Valle del Álamo, Alamitos, ninguna es en una condición de privada, todas son vialidades abiertas, públicas, no es que las demás no sean de la ciudad, pero sin un control de acceso y sin una zona delimitada, ahí se quedaron, se puede decir,

entre la eterna zona nueva, que es lo que conocemos aledaño a Calzada Cetys y la Garita Internacional.

Hay terrenos, hay proyectos todavía de vialidades que conectan o que buscan conectar, darle la continuidad a las vialidades que corren de norte a sur para que lleguen hasta Bernardo Rodríguez (Bernardo Reyes), que es la continuación de Colón, para generarle un mayor flujo y desahogar y poder transitar sin tener que andar rodeando para llegar forzosamente por una calle novena o por un Gómez Morín, que son ahorita nuestras únicas dos vialidades se puede decir que únicas o grandes únicas con las que podemos llegar hacia el norte.

Hay proyectos de continuidad de calle Cuarta, por lo menos conocidos, y, no recuerdo el nombre de la otra vialidad que la prolongación del Venustiano Carranza, cambia de nombre a Bernardo Reyes, llegas, si la continúas, llegas hasta la garita hasta topar en la frontera, sin embargo, atraviesas por una zona muy residencial, muy habitacional, muy poblada, llena de altos, y hay un proyecto para ir ganando fluidez y poder conectar hasta el norte, hasta donde topa la vialidad, que se debe de ir generando paulatinamente porque ya está poblada, hay una escuela, hay mucho comercio micro, entonces es poco a poco el irle ganando terreno hacia el norte para poder hacer más fluida la vialidad o generar un par vial, pero todo, todo está en proyecto actualmente y la misma demanda de la ciudad, conforme se está poblando el distrito de nos va a ir dictando cómo debemos de ir actuando para darle más movilidad y conectividad.

GR: ¿A qué cree usted que se debe el incremento de esas redes por parte del sector inmobiliario en el sector E?

ROC: Como te comentaba, no es el único sector en donde esté generándose vivienda en el sur de la ciudad, en el poniente de la ciudad, encontramos desarrollos muy similares en mucha menor escala, hay que decirlo, pero sí se han generado, toda la parte de Anáhuac (Vialidad principal de la ciudad de Mexicali) le vino a dar un desarrollo fuerte a la zona sur de la ciudad, camino viejo, son vialidades que se fueron extendiendo y le fueron dando viabilidad al tema residencial y se fueron generando fraccionamientos, sin duda el boom de fraccionamientos de cierto nivel medio hacia arriba, en medio, medio alto, alto, pues se da en este sector por el tema que se acompaña del equipamiento de zonas comerciales y de zonas no tan lejos industriales y comercio y oficinas, en el sur encontramos mucho desarrollo sin llegar a ser nivel alto, medio alto, que se encuentra en San Pedro 1, 2, en Marsella en Balboa,, Bilbao, de los mayas (Casa Maya II&II), en las puertas de Alcalá de Hierro (En Listado de fraccionamientos privados en zona E3) hay otro tipo de vivienda de

menor nivel económico, pero hay todavía mucho crecimiento y lo vemos en los Buenos Aires, en las torres, allá hacia el poniente, en Roma, en Venecias, Gran Venecia (Fraccionamientos privados) pero si te fijas prácticamente te mencioné a todos los que se hicieron allá, son grandes, son extensos todos los Villas del rey (fraccionamientos de interés social), que son 5, son grandes, son extensos y le dieron y le dan servicio a una zona muy necesitada de vivienda de la ciudad, sin embargo, los de nivel económico más acomodados buscan esta zona por los equipamientos que ya ahora se cuenta, hotelería, la cercanía con la garita, la salida del aeropuerto le da mucha facilidad para el turismo, los que vengan al turismo, para la industria, a los que vengan al trabajo, se conecta uno muy rápido a la zona industrial de Palaco o de González Ortega y no quiere decir que no haya en el poniente, hay parques industriales, hay una zona que está creciendo interesante en el poniente en cuanto a lo industrial, sin embargo, está retirado el aeropuerto, la garita es la centro, que no es tan amigable para poderse cruzar como oriente, pues es más nueva simplemente, la otra pues es adaptada y aún cuando ahorita quedó muy funcional con el nuevo paso desnivel y la nueva reubicación, pero no es más que eso, una reubicación, una readaptación del cruce viejo, entonces esas facilidades que ofrece geográficamente el distrito E, son las que han hecho que se detone con mayor notoriedad y mayor nivel socioeconómico, hay que decirlo, más cara la tierra, más cara a las casas, pero el poder adquisitivo que lo puede, que los puede adquirir se ubica este lado.

GR: ¿Cuál cree que es el impacto de estos desarrollos, tanto del sector inmobiliario, residencial o comercial, el impacto que ha tenido, el impacto urbano que ha tenido en el sector?

ROC: Mira, el impacto urbano como tal ya tiene mucho tiempo que estas tierras dejaron de ser agrícolas, mucho, muchas décadas, no, no sé tal vez tres o cuatro no lo sé, pero cuando menos tres si o dos, sin duda ya dos hablamos de que son los fraccionamiento San Sebastián, los Monte Carlos (fraccionamientos) como se iniciaron, entonces hablamos de más de dos décadas que ya no tenían el espíritu agrícola de las parcelas, las tierras por este rumbo, por este sector y el desarrollo como ciudad yo creo que no se visualizó, en aquellos tiempos se trabajó en planes a largo plazo, en las visiones de ciudad en Mexicali 2020, que después se hizo en Mexicali 2050, programas municipales con mucha intervención y con mucha guía y con mucho, hay que decirlo, recursos de la iniciativa privada, también metida ahí, interesados por crecer de una manera ordenada, porque se nos dio un crecimiento de ciudad en los noventas con el boom de la maquila y lo que eso generó, podríamos decir algo atropellado y en base a esa experiencia, creo que como

ciudad, el empresariado y el gobierno trabajaron muy de la mano y muy enfocadamente para dotar lo más posible de servicios previos al crecimiento, y eso es lo que vemos en el distrito E, si te fijas, lo que vemos en el distrito es lo que ya existía ordenado de la mejor manera y aún ahorita sigue con una proyección ordenada porque se trabajó y se ha buscado mantener el ordenamiento urbano en su crecimiento, el impacto como tal, el de cualquier desarrollo, el de cualquier área a desarrollarse, que pasa de ser de un uso agrícola ganadero a un uso urbano citadino, pues hay extensiones de tierra que ahora son ocupadas por vivienda, por desarrollos comerciales que anteriormente en realidad eran tierras de parcelas, eran tierras de crianza de ganado.

Creo yo que en la parte del sector, o del espíritu original de esas tierras ya se había dejado de explotar de alguna manera no se vino a modificar el ecosistema, no se vino a modificar resultados propios de la actividad agrícola ganadera, sino que ya se vinieron a ocupar espacios de terrenos inertes, de terrenos ya no sembrados, la parte que nos queda pendiente de resolver y como que nos brincamos ahí todos ese pasito por lo que comentaba de los drenes y canales de la ciudad, no es un problema nada más del distrito E, es un problema de ciudad que eventualmente viene a afectar también en esta zona, que toda la ciudad por su espíritu agrícola que era, estaba bien comunicada en cuanto a drenes y canales bien alimentada, se viene el crecimiento en mancha urbana, el desarrollo urbano y no solucionamos el tema, ni siquiera para utilizarlos como drenes, los interrumpimos y los cortamos, entonces se nos vuelven más problemas como vasos de captación que no tienen movimiento, ningún flujo, ni siquiera ninguna filtración al subsuelo, entonces se nos genera un problema, esa es la parte de la tarea que nos queda pendiente.

GR: Y, de hecho, la siguiente pregunta va un poco por ese lado, que es ¿cuáles cree que son las principales problemáticas, ya sea de carácter urbano, infraestructura o equipamiento dentro del sector?

ROC: Te repito, en drenes y canales es lo que nos duele a todos los sectores que nos dedicamos a la infraestructura, ya sea de gobierno, ya sea privado, nos genera una inversión adicional a lo que estamos acostumbrados o a lo que entra en la fórmula para que un fraccionamiento o un desarrollo sea viable, nos genera un costo que no estamos bien, a ciencia cierta, claros quién lo debe de cubrir, Gobierno, y si es gobierno ¿qué partes? que si es municipio que si Estado que es quien maneja el agua, bueno, sí, pero el agua en cuanto drenaje sanitario y agua potable, el pluvial ya lo vemos como que no debería de mezclarse ahí, pero sí porque es agua, entonces que debe de ser más bien del gobierno federal de la CONAGUA, Siempre ha sido un temita de papa caliente, pero al final

de cuentas se queda un tema sin resolver en la mesa, entonces es ahí, en donde debemos trabajar, creo que ya trabajamos mucho en la planeación, que nunca está de más, se debe de renovar, se deben de visitar todos estos temas, hay instituciones que para eso fueron creadas y que hacen una excelente labor como el IMIP, Instituto Municipal de Investigación y Planeación y la DAU (Dirección de Administración Urbana) con su normativa, se mantienen vigentes los programas del Centro de Desarrollo Poblacional, sin embargo, en cuanto a ejecución, eso es lo que creo que no hemos atacado y nos va a cobrar factura, va a llegar un momento en que lo vamos a tener que hacer forzosamente.

GR: Regresando un poco acerca de los principales proyectos civiles y de infraestructura de aquí del sector, ¿Cómo nacen o cómo se desarrollan los proyectos? Por ejemplo, el desnivel, que son los que yo recuerdo, no el desnivel aquí en Periférico, la vuelta inglesa, la ampliación de la calle Novena. No sé, no sé si me está olvidando otro., creo que esos son viales, son los principales....

ROC: ¿De impacto aquí en el sector o en las cercanías? sí así es, son los, no andas mal, la garita nueva, tú estás muy joven todavía, nos tocó por ahí en los últimos años de carrera se mencionó por unos años antes, hasta que se empezó a ejecutar y bueno, pues ahora es para todos nosotros es de lo más normal tener la garita a dos minutos, cualquier punto que ande cerca aquí en la zona, así se fueron planeando y se fueron previendo el paso a desnivel y la vuelta inglesa, de hecho se hizo primero la vuelta inglesa, pero siempre previendo que iba a haber un paso a desnivel, porque así demandaban los estudios de tráfico y de trayectorias que realizaba ahí la administración urbana con todas las instituciones públicas, públicas y privadas y demandó la zona por su mismo crecimiento se llevó a cabo, antes había otro ordenamiento en los camellones y vueltas de retorno y vueltas izquierdas, entre Venustiano Carranza y Novena sobre la calzada Cetys se alcanzan a ver algunos, algunos de los trazos anteriores que tenían y en donde se permitían las supuestas izquierdas, no hubo problema en algunos años, pero viene Montecarlo II, viene Marsella, bien los mayas, viene Duara viene Aurea vino a La Rioja (fraccionamientos privados) ya era un conflicto el que se estuviera interrumpiendo, en zonas intermedias, la vialidad por unos cuantos vehículos que entraban a unos cuantos residenciales, entonces se hizo un replanteamiento de esos retornos, nace el retorno de enfrente de la calle cuarta, que es el que da a Duara (fraccionamiento), ese no existía, se cierra uno que está al frente de Autozone (plaza comercial sobre calzada cetys) son un poquito más hacia el oriente, que daba vuelta prácticamente al Gymboree (escuela kinder sobre calzada Cetys) por ahí da una vuelta izquierda, siendo que venía de un crucero de cuarta que no estaba semaforizado

era salir cuando no pasaban carros, pero la misma demanda nos fue dictando las necesidades de esas modificaciones, todo eso, aunque no es una macro obra, pero es una obra por demanda, es una obra por uso ,que el mismo crecimiento nos fue dictando. Y así se fue modificando. Faltan las semaforizaciones del otro cruce en la que es la entrada hacia la parte de atrás hacia veredas del Sol, en la gasolinera que está ahí afuera de las cerradas y la calle de enfrente de Puerta de Alcalá (fraccionamientos), porque ahora viene y se suma por la parte posterior del fraccionamiento, el de exe (desarrollador inmobiliario) entonces el flujo ha crecido enormemente, ahora hay una escuela, ese cruce eventualmente los indicadores nos van a marcar que se debe de semaforizar, así como fue el de cuarta, no recuerdo actualmente, pero creo que ya no hay otra interrupción, cuando menos proyectada en esa vialidad, y creo yo que funciona bastante bien para las condiciones actuales, si se hubiera quedado, si se hubiese quedado como está, seguramente tendríamos muchos choques y una zona de conflictos con todas esas interrupciones de vueltas izquierdos y retornos, funcionó mientras hubo menos tránsito.

La demanda es muy notoria, la demanda es inmediata, los índices empiezan a incrementar muchísimo, el tráfico se siente interrumpido, inmediatamente nos brinca ahí el foco amarillo de donde debemos tener los ojos puestos para hacer alguna modificación a lo existente o una obra nueva como las que comentas, hay otra obra que podemos pensar que en un futuro no muy lejano se debe modificar, seguramente va a ser el puente del Abasolo (puente hacia carretera aeropuerto) la vialidad se está trabajando, eso le va a dar mayor atractivo al uso de la vialidad y el puente reducido, se reduce a un carril con acotamiento en la salida del aeropuerto, pero también la incorporación está bastante brava, de la Abasolo hacia la calzada Cetys, y pues ha habido accidentes creo yo que pocos para la realidad de lo peligroso que está, pero es que el uso no es tan constante, lo vamos a empezar a ver, seguramente vamos a tener que pensar en una solución de integración segura porque no lo es, y en algún ensanchamiento o en alguna incremento de infraestructura para que le pueda dar el servicio a todos los usuarios que seguramente van a incrementar.

GR: Hablando de eso, yo tuve también una plática con el presidente de los residenciales de aquí de, hacia el sur, de la URZE (Unión de Residenciales zona Este) y también hablé con la representante de las colonias, y ambos me mencionaban que tienen problemáticas, que no sé si le corresponde a obras públicas, pero problemáticas en cuanto a drenaje sanitario y piel y el pluvial.

ROC: Le corresponden a la Comisión Estatal de Servicios Públicos (CESPM), específicamente a la CESPM le corresponde el sanitario y el agua potable, el pluvial es un sistema que nadie ha querido reconocer su paternidad, al que no le corresponde es al Ayuntamiento, esto lo puedo confirmar, por ningún artículo, por ningún servicio inherente, no se cobra absolutamente nada en el predial, en la parte proporcional de placas y todos los impuestos que se puedan llegar a cobrar por parte del municipio no, no hay ningún rubro en esa materia, es quien sí cobra algún proporcional es la Comisión Estatal, entonces todos señalamos a la Comisión como la responsable de darle solución a esos pluviales, tienen proyectos, no tienen fondos destinados, me refiero específicamente, apenas creo, yo creo que después de tanto visitar el tema se está logrando algo, cuando menos fue lo que había anunciado ahí por parte del actual director, Armando Samaniego y parece, cuando menos en lo que leí en la nota, que está próximo a obtener recursos para poder atacar drenes y canales, atacando drenes y canales, no quiero decir tapándolos, sino solucionándolos dándoles su mantenimiento correspondiente, vamos a poder tener una ciudad que pensamos que cuando llueve no se genera un caos, ¿a qué me refiero? pues nos inundamos a cada rato con unas pequeñas lluvias, porque no estamos preparados, porque no estamos dando los mantenimientos es la realidad, pero más allá de eso, no tenemos ni siquiera solucionado, como debiera ser el tema de los pluviales, el río nuevo, le acaban de dar un mantenimiento mayor y esa parte nos viene a beneficiar a todo Mexicali, que es en donde termina cayendo la gota que cae aquí afuera (apuntando a la ventana del lugar donde se le entrevistó) va y va para allá porque no hay otro, no hay otro vaso desfogante más que ese, ero todas las arterias las tenemos, las tenemos en muy malas condiciones y sin una solución de vida, no es, no es la excepción, la URZE y todos, yo vivo con un dren muy próximo ahí a mi fraccionamiento, un dren trunco, cortado, que pues antes fluía normalmente, por gravedad, así son los drenes, por eso se llaman o se identifican de los canales, los canales son contruidos, los drenes son naturales, era una corriente natural de agua y se trunca y se vuelve un vaso y se le da o se le buscó una salida por otro lado, pero no se termina de solucionar, nos quedamos con un problema y a la larga nos trae además de apariencia, problemas de salud, mosquitos, etcétera. Olor, pues nos trae un problema de solución al resto de las zonas aguas arriba, que en este caso son los problemas que mencionas de la zona oriente, aquí está Alianza para la producción, Valle del Álamo, Corregidora, etc. las colonias que están acá (señalando al norte) y las nuevas que son las que están pegadas a su dren, que son los Mayas , los San Pedros, si hay un problema evidente y espero, espero que se les pueda lograr ese acceso a recursos a las



personas de la Comisión Estatal para que les puedan dar la solución de vida, cuando menos iniciar un plan para poderlo llevar a cabo, o sea, en el corto, mediano plazo, la ciudad ya lo demanda cada vez más, es más evidente, más notorio, seguimos creciendo sin solucionarlo, entonces lo que está pasando es que estamos echando cada vez más agua a un vasito que no lo hemos ordenado ni crecido, nos brinca más rápido el problema.

GR: Bueno, entonces ya son todas mis preguntas. ¡Aquí concluye la entrevista y muchas gracias!