



Fuente: Estudiantes UDLAP/Academia UDLAP

Fecha: Noviembre de 2021

Periferias, autovías y urbanización

Urbe desmedida

La Ciudad de México tiene un pasado que parece diluirse en una ciudad que exigió su autonomía como Estado, y que abarca ya dos estados distintos unidos por las mismas vías de comunicación y el constante flujo de trabajadores de la periferia a los confines del centro de la Ciudad.

Políticas centralistas, disección de lagos, entubamiento de ríos, conquistas políticas, guerras, palacios y prosperidad, principios que parecen regir a una ciudad que se impone como el centro económico y de poder burocrático de un país diverso. Entre la prosperidad de la primera mitad del siglo XX se expande para presentar a los *chilangos* una ciudad que presentaba nuevas oportunidades de desarrollo; el problema consecuente fue el alojar las fuerzas que movían la maquinaria de la ciudad (en su mayoría ex-campesinos) que superaban en número a las que localmente laboraban.

Una idea salvadora se impuso, celebrando el triunfo de una modernidad que se vería interrumpida por factores geológicos, los multifamiliares de la mano de Mario Pani. La ciudad, construida bajo lupas y parámetros extranjeros, importaría el modelo del multifamiliar de Le Corbusier para crecer una ciudad que se veía desbordada en demanda habitacional. No pasó mucho tiempo para que Sordo y Barragán importaran el modelo del suburbio a la Ciudad, experimentando en los entonces inhóspitos terrenos de Naucalpan un modelo de ciudad satélite a la Ciudad de México -que llevaba el mismo nombre, Ciudad Satélite- que más que una ciudad misma, se convirtió años después en el intercambiador de la ciudad con sus respectivas ciudades dormitorio al norte.

Periféricos y manchas

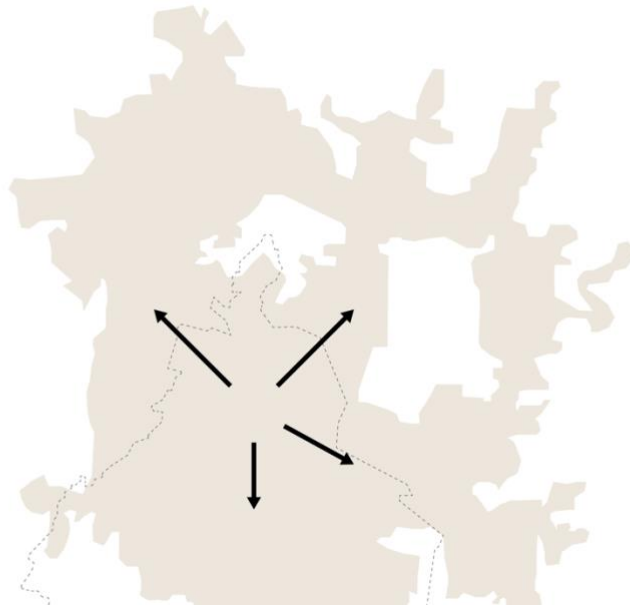


Fig. 1: Mancha Urbana y Expansión.

Hacia la década de 1950 y 1960 se empieza a tomar en cuenta el crecimiento de la ciudad hacia los exteriores del centro histórico, con ello se vio la necesidad de mejores autovías que fueran capaces de transportar carga y pasajeros desde la extendida zona industrial hacia las periferias que albergan centros de distribución, vivienda y más industria.

Es ahí, cuando casi a la par, se comienza la construcción de dos anillos que encapsularían a la ciudad y la conectarían con sus respectivas periferias: el Anillo Periférico y Circuito Interior. Dichas avenidas se encargan de desviar el flujo de automóviles y transportes sin tener que pasar por el centro de la ciudad a través de distintos viaductos, avenidas y calzadas. Los distintos tramos del Circuito Interior se conectaban con el Periférico, así también salían del último anillo para adentrarse en la periferia de la ciudad, pasar por la escena rural del centro y volver a ingresar a otra ciudad.

Más que una delimitación geográfica, el periférico serviría como la delimitación de la centralidad en los viajes por automóvil. Obviar el centro (o la ciudad por completo) no sólo descongestionaba avenidas, sino, planteaba tiempos de traslado menores entre ciudades, o entre la ciudad misma.

Al desbordamiento de la mancha urbana, el Periférico más que un sistema puramente radial, se convirtió en el centro de un tejido que iría mucho más allá de los límites geopolíticos del entonces Departamento del Distrito Federal - DDF (hoy CDMX), sería la vía de comunicación primordial entre periferias. Nuevas mecánicas urbanas han surgido a 50 años de la construcción del periférico, que no delimita la mancha urbana ya, tras el surgimiento del Circuito Exterior Mexiquense como la nueva delimitación y libramiento de la periferia.

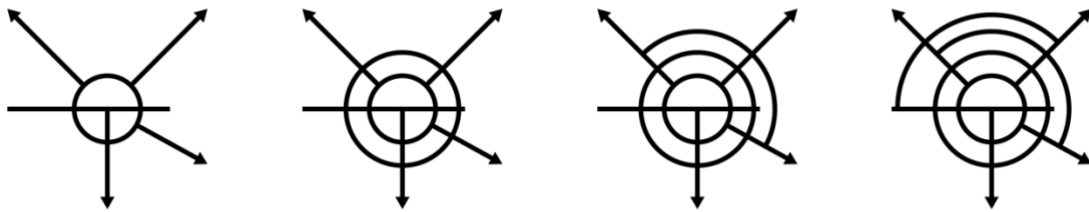


Fig. 2: Geometría de la periferia en la Ciudad de México.

Tras la concepción en 1961 de Cuautitlán Izcalli como una nueva ciudad (al norte de Ciudad Satélite) y un nodo industrial importante para la zona, los pobladores de las unidades habitacionales al norte de la mancha urbana poco a poco fueron perdiendo su dependencia en la ciudad. Ahora no tendrían que ir frecuentemente a la Gran Ciudad a abastecerse, a trabajar, a divertirse. Ciudad Satélite habría absorbido ese papel al traer grandes desarrollos socioeconómicos.

La historia es diferente en Ecatepec y Nezahualcóyotl, donde el desarrollo desmedido habitacional rebasó capacidades y creó una extensión -casi totalmente habitacional- de la Ciudad de México. Con sus propios desarrollos socioeconómicos, cerca del Aeropuerto y de Texcoco, el oriente de la ciudad pasaría a ser hogar de millones de personas que trabajarían dentro de la ciudad.

Hacia el norponiente, la periferia crece desmedida. Hacia el oriente se ha visto encapsulada entre las autopistas, proyectos de infraestructura masiva y una geografía que se ha visto incluso dominada por la autoconstrucción.

La pregunta, a futuro sigue siendo la misma. ¿Cuánto tiempo, y cómo se desbordarán las periferias de otras ciudades en cara a la descentralización de la Ciudad de México?

Referencias

- Correa, F., Garcíavelez, C. (2014). *Mexico City: Between Geometry and Geography*. Harvard University Graduate School of Design.
- Cruz, M. (2000). Periferia y suelo urbano en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. *Sociológica*. 15(42), 59-90.
- Zepeda, I., Ángeles, G., Carrillo, D. (2019). Infraestructura carretera y crecimiento económico en México. *Problemas del Desarrollo*. 198(50), 145-168.

Referencias gráficas

- Castañeda, A. (2021). *Mancha Urbana y Expansión*. [Imagen].
- Castañeda, A. (2021). *Periferias: Progresos. Ciudad de México*. [Imagen].

Acerca del autor: Estudiante de la Licenciatura en Arquitectura en la Universidad de las Américas Puebla, generación 2019. Miembro del Programa de Honores, actualmente investigando temáticas relacionadas a la movilidad y su representación gráfica en la Ciudad de México bajo la dirección del Mtro. Éric Camarena.

Contacto: alan.castanedado@udlap.mx