

José Alberto Manrique

“Impacto de la conurbación en la calidad de vida”

p. 461-464

*La ciudad y el campo en la historia de México.  
Memoria de la VII Reunión de Historiadores  
Mexicanos y Norteamericanos. Papers presented  
at the VII Conference of Mexican and the United  
States Historians*

Gisela von Wobeser y Ricardo Sánchez (editores)

México

Universidad Nacional Autónoma de México  
Instituto de Investigaciones Históricas

1992

466 + XII p.

ISBN 968-36-2347-6

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/276-01/ciudad-campo.html>



INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES  
HISTÓRICAS

D. R. © 2023, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



Jorge Alberto Manrique\*

## Impacto de la conurbación en la calidad de vida

La ciudad de México-Tenochtitlan fue, de algún modo, un monstruo. Surgida en una pequeña isla en el centro del lago, es en sí una comprobación de cómo el origen de una ciudad no se debe a razones de orden práctico y lógico -en el sentido que hoy lo entendemos- sino a razones míticas e históricas. En efecto, el sitio de la fundación de los mexicas estuvo determinado por una necesidad circunstancial: la carencia de tierras alrededor del lago y la consecuente hostilidad hacia los recién venidos mexicas; y por una coincidencia mítica: no sabemos ni sabremos nunca si en realidad una fecha que ahora se suele situar en 1325 los aztecas hallaron un águila sobre un nopal, en correspondencia con el mandato de su dios tribal Huitzilopochtli, pero lo importante es que el grupo así lo entendió y tuvo la fuerza y la perseverancia para levantar una ciudad que llegaría a ser una gran ciudad, en sitio tan poco favorable.

Robando tierra a la laguna, según el tradicional sistema de chinampas, la ciudad pudo crecer y llegar a ser, quizá después de Teotihuacan y Cholula, la más grande y esplendorosa ciudad del altiplano mexicano. Su defecto se convirtió en virtud: la limitación del crecimiento por el lago la hacía inexpugnable teóricamente.

Después de haber sido vencida el 13 de agosto de 1521, el conquistador decidió mantener ahí la capital del nuevo reino sujeta a la corona española. Las razones, una vez más, fueron de un orden ajeno a la práctica de la construcción urbana. Pero la voluntad de los hombres es tan grande que la ciudad se rehizo: nos seguimos preguntando hasta la fecha si la decisión fue la conveniente. Una vez más sus defectos fueron sus virtudes: sin posibilidades de crecimiento de su superficie, pronto se presentó la especulación urbana. El complicado equilibrio del sistema de lagos en la cuenca mexicana la hacía fácilmente presa de la invasión de aguas salitrosas, o peor aún, de terribles inundaciones. Pero tenía, por otra parte, la garantía de un abasto extraordinariamente fácil y barato que llegaba por trajineras de todos los puntos de la ribera lacustre.

En realidad, al momento de la fundación de México-Tenochtitlan, la laguna de México era ya un lago en vías de extinción paulatina por causas de ese fenómeno geográfico que se conoce como "piratería" o captación: las cuencas marítimas tienden a robarse los caudales de las cuencas cerradas, dada su mayor pendiente.

La agonía de la cuenca mexicana ha sido, sin embargo, extraordinariamente larga. Tanto que las inundaciones cíclicas han sido -y siguen siendo- características de la vida histórica del valle. Ya en tiempos de los aztecas se presentaba el problema, pero se solucionó parcialmente por el albaradón de Nezahualcóyotl, rehecho en época novohispana. Después el problema de desagüe se convirtió por más de dos siglos en el problema capital de todo virrey al que tocaba mandar en nombre del soberano español. Este fue un gran problema, junto con la construcción de la catedral y el abasto de granos, tanto como para llevar a los tribunales al muy ilustre Enrico Martínez (eran tiempos en que se exigían responsabilidades a quienes tenían que ver con las obras públicas).

De todos modos, el nivel del lago en proceso de desecación seguía bajando. Para el siglo XVII fue un problema central de las administraciones municipales el desasolve de los canales en época de secas, para así asegurar el abasto de la ciudad.

\*Universidad Nacional Autónoma de México.

Para ese siglo, sobre todo a sus finales, la ciudad, que de las viejas acequias conservaba unas cuantas, había empezado a extenderse hacia espacios que poco antes habían sido puro lago: hacia el occidente, barrio de ricos, con los nuevos trazados al sur-este de la Alameda, regidos por la calle de Revillagigedo y el Paseo de Bucareli; la decisión de levantar la fábrica de cigarros (ciudadela) al extremo suroeste de esa zona, pese a las dificultades que presentó al arquitecto Costanzi, asegura ese polo de desarrollo. Hacia el oriente y hacia el sur, barrios de pobres, más encenagados, hacia la Calendaria de los Patos y San Pablo, y por Santa Cruz: la creación de las parroquias de San Pablo y Santa Cruz y Soledad aseguró esas nuevas y dificultosas extensiones.

Las ciénegas, restos del lago, siguieron desecándose. Primero la tierra se hizo firme al lado de la calzada, bordeadas de zanjas que servían de drenes. Creció como tentáculos de una neurona, por la calzada de Tacuba hacia San Cosme y la Tlaxpana; por la de Guadalupe al norte dando lugar al crecimiento del barrio de Santa Ana, que luego será Peralvillo; al suroeste por las calzadas de la Piedad, Niño Perdido y Chapultepec, y al sur por San Antonio Abad.

Para propiciar el desecamiento de la tierra cenegosa se excavaron canales, llamados ríos, de los cuales el primero fue el río del Consulado (luego el Churubusco, la Piedad, Armas, Miramontes, etc.). Su finalidad era provocar drenes artificiales que desecaran la tierra y dirigir las aguas en época de lluvias, para evitar que se esparcieran libremente en el lecho del lago.

Con tierras ya medianamente secas se fincaron las que empezaron a llamarse colonias (a partir de la colonia francesa -Barrio Nuevo- al suroeste de la ciudad): Santa María de la Rivera, Juárez, Guerrero y San Rafael.

Por fin, en el albor del siglo XX, el gobierno de Porfirio Díaz consiguió lo que tres siglos de colonia y uno de vida independiente no habían conseguido: abrir el canal del desagüe, que siguiendo la idea del túnel de Enrique Martínez y del tajo de Nochistongo hacía posible el desalojo de las aguas fuera del Valle de México.

Ese hecho capital, que aliviaba (relativamente) a la ciudad, acrecentaba el proceso de piratería fluvial y llevaba indefectiblemente a la más rápida desecación de los lagos. Una vez más, sus virtudes (no inundaciones, posibilidad de cloacas, posibilidad de crecimiento de la ciudad), estaban contrastadas por los defectos, no previsibles entonces.

El régimen porfiriano cumplió otro proceso que, tanto como el primero, definiría los rumbos de la ciudad hasta la fecha. Éste es el establecimiento del increíblemente eficiente sistema de tranvías.

Con la tierra ya seca -aunque no tanto- pudieron establecerse las vías que ligaban, partiendo siempre del zócalo, a la ciudad con las nuevas colonias y, esto es lo más importante, con las viejas poblaciones, tributarias tradicionalmente de la ciudad (puesto que llenaban sus necesidades de abasto, mercadeo y recreación), pero independientes, que bordeaban el lago aceleradamente desecado: Azcapotzalco, Coyoacán, Churubusco, Tacubaya, la Villa de Guadalupe, y hasta Tlalpan y Xochimilco.

El eficientísimo (diría uno, perfecto) sistema tranviario hizo posible, por una parte, que crecieran nuevas colonias cercanas al viejo casco citadino: Roma, Doctores, Obrera, Industrial (Lecumberri). Pero sobre todo, permitió que fueran a vivir a aquellas localidades satélite los habitantes que, por carencia de tierra urbana, se hacinaban en la ciudad; quienes, por otra parte, dado el geométrico crecimiento burocrático -y educativo- porfiriano y el desarrollo industrial y comercial, ascendían de clase y encontraban impropio de su nueva condición el habitar encimados en vecindades. Fue, por primera vez, posible vivir en Azcapotzalco o Tacubaya, San Ángel y trabajar en la ciudad. Crecieron así localidades como San Pedro de los Pinos, Imparcial, El Carmen.

Los tranvías circulaban en bordos (para evitar la inundación) y protegidos por alambradas (para evitar las rocas). Pero el proceso de desecación siguió y comenzaron a

llenarse los espacios, antes cenagosos, de localidad a localidad y entre ésta y la ciudad. El automóvil acabó por precipitar la situación hasta llevarla a la condición actual.

Veamos un poco el proceso en términos de identificación social y calidad de vida (que entiendo correlativos). La ciudad, al abrirse en estas neuronas de brazos larguísimo tendió a despersonalizarse, puesto que diluía la vieja estructura de barrios. Andrés Lira ha mostrado, en estudios rigurosos, la impresionante persistencia de las parcialidades y las comunidades tradicionales. Por otra parte, en menor medida, los lazos de unión comunitaria social se repiten en los pueblos y villas tradicionales que se incorporan primero, por los tranvías, a la ciudad. Pero la otra inmensa masa de gente que por modificar su estatus salía de esa comunidad cerrada, y la inmensa cantidad de inmigrantes que creció desorbitadamente durante la Revolución y sigue galopante (de 500 mil en 1910 a 1 millón en 1930; 2 millones en 1940; 4 millones en 1950; 8 millones en 1960 y 17 millones ahora), se da como desubicada, desenraizada, no identificada. Excepción son los barrios marginados, como Tepito o La Candelaria.

La ciudad vieja, tradicional, tenía sus señales identificadoras. Eran, sobre todo, las iglesias: una iglesia, una plaza, un tecpan hacían ese barrio estructurado pues es una pequeña ciudad dentro de la ciudad. También a veces, un puente, un mercado.

Con el crecimiento decimonónico de la ciudad aparecieron nuevas señales. El Caballito, el monumento a Cuauhtémoc (Noreña), los monumentos a Colón (Villar), la columna de la Independencia (Rivas Mercado). También los nuevos palacios públicos: el de Correos; el de Comunicaciones.

La Revolución fue menos pródiga en estas referencias identificadoras pero las tuvo.

En la medida en que la ciudad se salió completamente de madre, las señales escasearon y la identificación de los habitantes con el todo urbano fue haciéndose difícil y aun imposible.

Nadie puede identificarse, sentirse integrado, partícipe, de un hacinamiento urbano de 17 millones. En esas dimensiones es muy difícil hablar de “mi ciudad”. A la ciudad se la vive, se la sufre, pero no se la siente propia. Lo propio es lo cercano. Uno no se identifica con el desmesurado conglomerado, pero sí con su barrio, con su rumbo: ahí es donde se es alguien, donde reconoce una comunidad como propia.

Por desgracia las autoridades ciudadanas, por sexenios, no parecen haberlo advertido. En lugar de reforzar el sentido de barrio han tendido a destruirlo, aun físicamente (La Candelaria, Romita, ahora Tepito; ejes viales), sin entender que la salvación de la ciudad no está tanto en su supuesta -y tan poco lograda- eficiencia, sino en la participación ciudadana.

Frente a eso las señales urbanas, tanto las antiguas que son los monumentos (y éste es el verdadero sentido de preservación), como los modernos, a partir de las torres de Satélite de Luis Barragán, son un elemento identificador y unificador de valor inapreciable.

