

LA CALZADA DE IZTAPALAPA

FRANCISCO GONZÁLEZ RUIZ

Y

FEDERICO MOOSER

Desde un punto de vista estrictamente urbanístico, era la calzada de Tlacopan la primera en importancia de todas las que comunicaban la antigua ciudad de México con la tierra firme, ya que por allí era introducida el agua potable que consumía la urbe indígena.

Fue empero la de Iztapalapa la de mayor importancia histórica por haber servido de escenario al encuentro del mundo indígena y de la cultura europea.

Y asimismo fue la que mayor interés despertó entre los cronistas de la conquista, que si bien difieren por cuanto a las dimensiones que le atribuyen, coinciden en su ubicación.

Cuando leemos sus reseñas, nos preguntamos: ¿Realmente eran así las ciudades y calzadas indígenas, o la fantasía y el tiempo transcurrido las han hecho tomar, de acuerdo con nuestro actual patrón cultural, dimensiones que nunca tuvieron?

La respuesta la da la arqueología, de acuerdo con las recientes investigaciones llevadas a efecto en el sistema vial de la calzada de Tlalpan, San Antonio Abad y Pino Suárez.

Al construir el Departamento Central del Distrito Federal la dicha vía rápida, tuvo necesidad de efectuar grandes excavaciones para colocar los pasos a desnivel y los grandes colectores, excavaciones que interceptaron en numerosos puntos los restos sepultados de la antigua calzada indígena de Iztapalapa y permitieron tomar datos suficientes para poder reconstruir el perfil y trazo que debió tener.

Para fines descriptivos dividimos la calzada en tres secciones (fig. 1).

La primera parte comprende el recorrido en terrenos de la ciudad propiamente dicha (I). Partía del recinto del Templo Mayor por la Puerta de las Águilas (Cuauhquiahuac) hacia el sur hasta los límites con la laguna, que aproximadamente quedaban por la actual calzada del Chabacano (Caso, 1956), y además servía de línea divisoria entre los campan de Teopan al oriente y Moyotla al poniente.

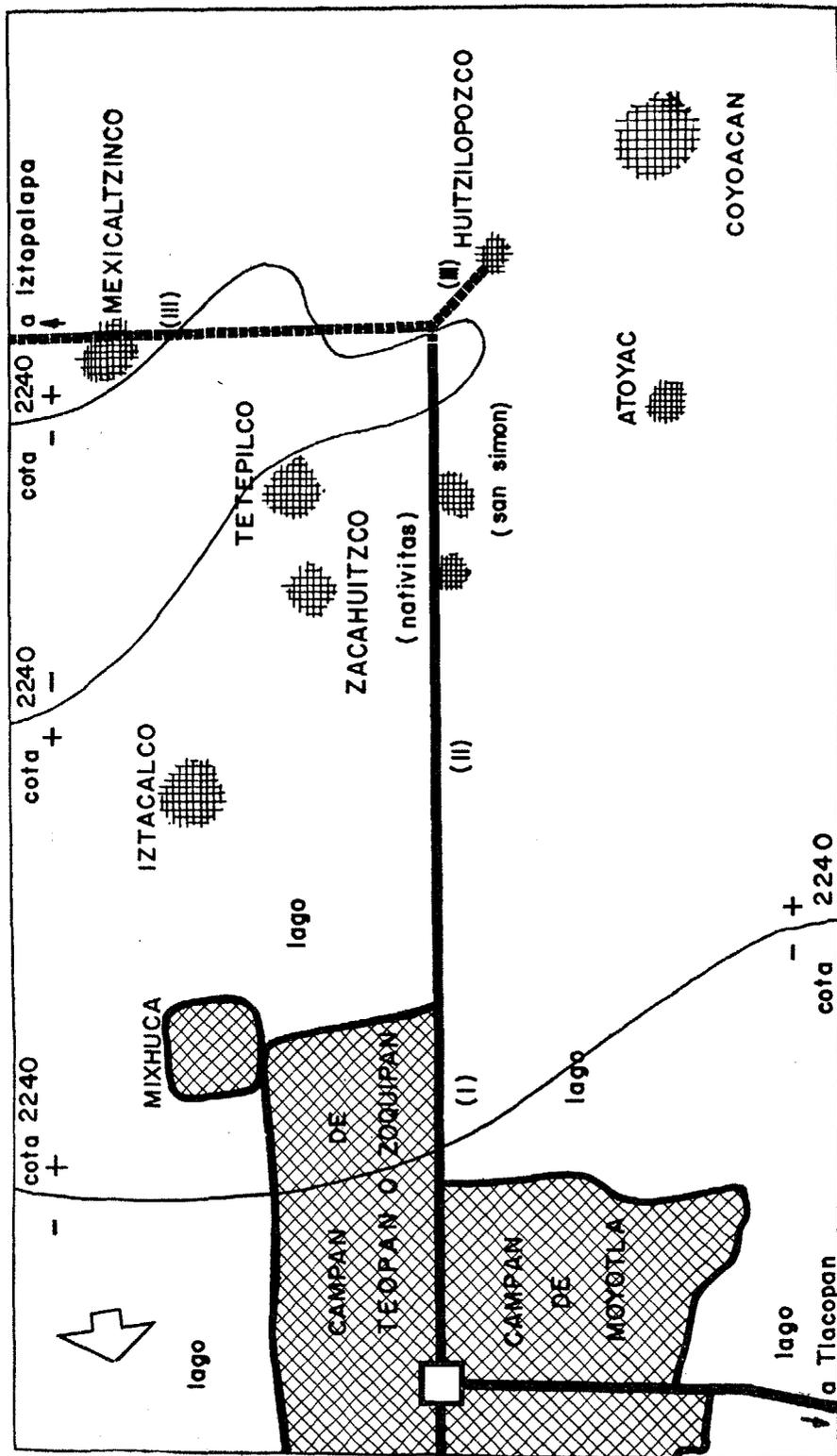


FIG. 1.—La calzada de Iztapalapa. Trazo de los autores.

La segunda parte de la calzada (II) comprendía desde los límites de la ciudad a la confluencia o bifurcación de las otras dos calzadas que forman la tercera sección (III) y que se dirigen la una hacia la región de Chalco, pasando por Mexicaltzinco e Iztapalapa (de donde toma el nombre todo el conjunto vial), y la otra hacia Coyoacán, pasando por Churubusco (Huitzilopozco).

Toda la red vial, al igual que la ciudad misma, está asentada sobre los sedimentos de un antiguo sistema lacustre, cuyos limos presentan un color verde muy característico.

Sobre este sedimento lacustre se formó la calzada con barro proveniente de sementeras cercanas, como lo demuestra el hecho de encontrarse tiestos mezclados con los fragmentos de la roca consolidante.

El coronamiento de la calzada estaba terminado por una mayor abundancia del ya mencionado material volcánico y de tierra apisonada, que no llegaba en modo alguno a formar un verdadero pavimento o enlosado como el encontrado en el subsuelo de la Plaza de la Constitución, sino más bien una especie de terracería.

No se han encontrado restos ni huellas de nada parecido a muros de contención, o tablaestacados, ni de ninguna otra obra de defensa, tal vez por ser parte del lago, de aguas someras y por lo mismo peligrosas para la calzada.

La confirmación de lo anterior la tenemos en el plano anexo, en donde se puede ver que la cota absoluta de 2,240 m. s/n/m corre casi todo el tiempo fuera de la calzada, lo que demuestra que la altura promedio de 1.30 m. sobre el fondo del antiguo lago era suficiente para mantener expedito el tránsito terrestre en esta importante vía.

Las calzadas indígenas que comunicaban la tierra firme con la ciudad tenían un doble carácter vial: terrestre y acuático; estaban generalmente formadas por una calzada de tierra a cuyos lados corrían uno o dos canales, como se puede ver en el llamado Plano de Maguey (Apenes, O., 1947).

En el caso de la calzada de Iztapalapa eran dos los canales laterales, que representan diferencias notables entre ellos, pues mientras el oriental contiene solamente material sedimentario de color oscuro y textura muy fina, que demuestra que el depósito se efectuó en forma tranquila a causa de su lejanía de las montañas de las que bajaban aguas torrenciales, el occidental contiene frecuentemente material arenoso grueso, lo que demuestra la llegada de corrientes broncas, provenientes de la Sierra de las Cruces y Serranía del Ajusco, que alimentaban con sus aguas el lago correspondiente.

Por el carácter mismo de las obras de construcción en las que se efectuaron las observaciones, no se tuvo la suerte de encontrar ninguna de las compuertas que regulaban el paso de aguas de uno a otro lago y que indudablemente nos hubieran proporcionado la confirmación de la labor de zapa y contrazapa de los episodios de la conquista de la ciudad.

Al terminar la lucha armada por el dominio de la ciudad de México y caer el poder de Tenochtitlan, la metrópoli rápidamente fue sufriendo cambios en su estructura y funcionamiento, lo que unido a la introducción de medios de locomoción basados en las bestias de carga, silla y tiro, hizo que su antiguo carácter

de red vial se modificara, condicionándose a las características urbanas de la traza española y a la nueva modalidad de los caminos reales.

En los cortes observados se nota el abandono o descuido de la antigua calzada y el azolve de sus canales laterales.

Posteriormente, todo el conjunto de calzada y canales es recubierto con una gruesa capa de material café-rojizo aproximadamente de 0.80 m. de espesor; en esta capa no se encontró ningún fragmento de cerámica indígena o colonial. Muchos años más tarde se construyó una vía férrea que agregó una cubierta de balastre, lo que unido al moderno pavimento de asfalto y concreto, da un panorama completo de la evolución en el tiempo de esta importante vía de comunicación que ininterrumpidamente ha prestado servicio a la urbe desde el siglo xv por lo menos, ya que tanto la cerámica encontrada en el primer recubrimiento como las fuentes escritas, así lo hacen pensar.

En conclusión, se puede afirmar, de acuerdo con los datos aportados por la reciente investigación, que las medidas promedio que tenía la calzada eran las siguientes (fig. 2):

Ancho de la corona	15 a 20 m.
Altura de la corona sobre el nivel del lago	1.30 "
Altura de la corona sobre el fondo del canal	3.50 "
Ancho de los canales laterales	8 a 10 "
Profundidad en relación al nivel de aguas máximas	2.50 "
Ancho total de la vía mixta	40 a 45 "

Las medidas lineales son las siguientes:

Tramo I (Puerta de las Águilas a calzada Chabacano)	2,700 m.
Tramo II (Chabacano a la Ermita)	5,400 "
Tramo III-a (Ermita a Churubusco)	500 "
Tramo III-b (Ermita a Iztapalapa)	5,800 "

(En los tramos III-a y III-b no se hicieron observaciones importantes, porque en el momento de hacerse el presente trabajo, las excavaciones correspondientes a esta parte ya estaban cerradas).

Si el lector quiere darse una idea de cómo eran las antiguas calzadas que comunicaban la tierra firme con la ciudad, puede en nuestros días cruzar el lago de Texcoco por un camino que, partiendo del Peñón de los Baños, llega a la población de Texcoco, Estado de México (lám. I).

Esta moderna y descuidada vía de comunicación es en muchos aspectos similar a la de Iztapalapa, tanto en su composición como por cruzar terrenos lacustres de aguas poco profundas.

El presente trabajo de colaboración entre técnicos de diferentes especialidades y dependencias, nos ha dado una pauta que seguir en el futuro, ya que si bien en la localización de la antigua calzada indígena de Iztapalapa hubo muchos tanteos iniciales y omisiones, en las obras públicas futuras nos proponemos seguir la búsqueda sistemática de los restos de la antigua ciudad y sus vías de comunicación.

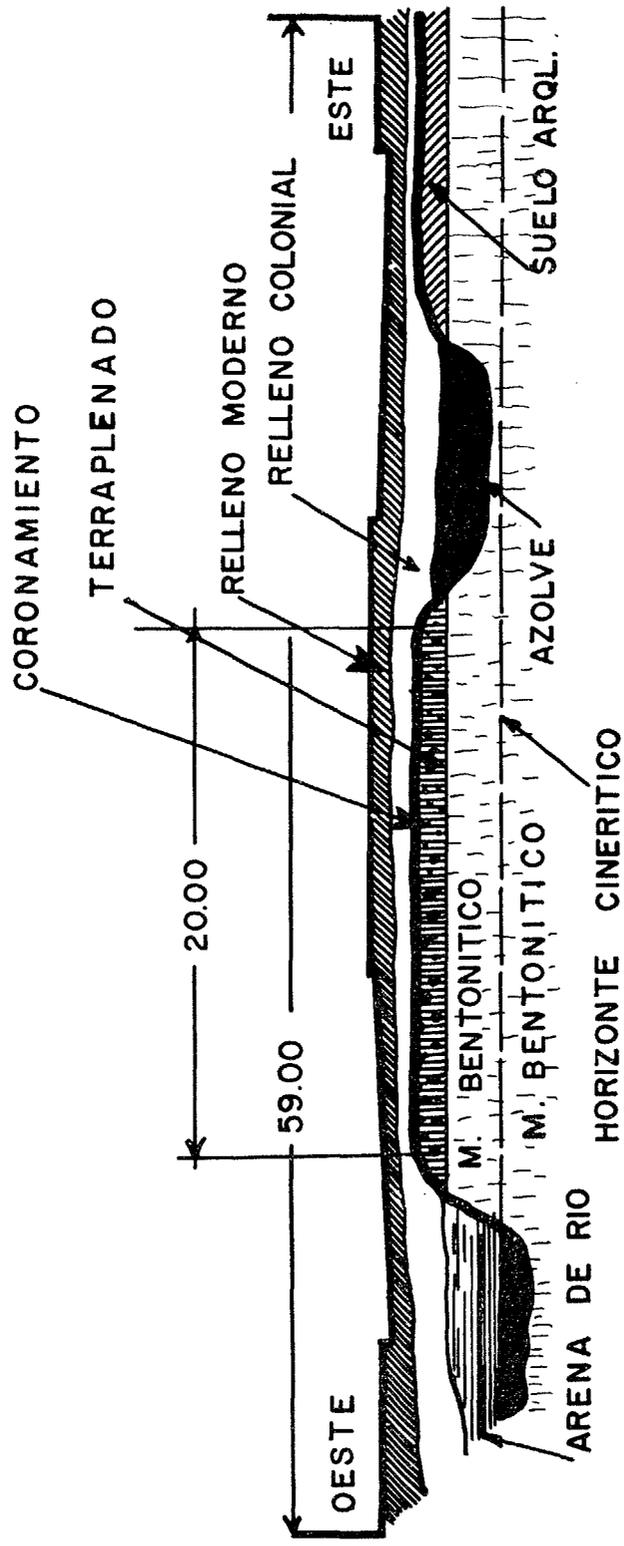
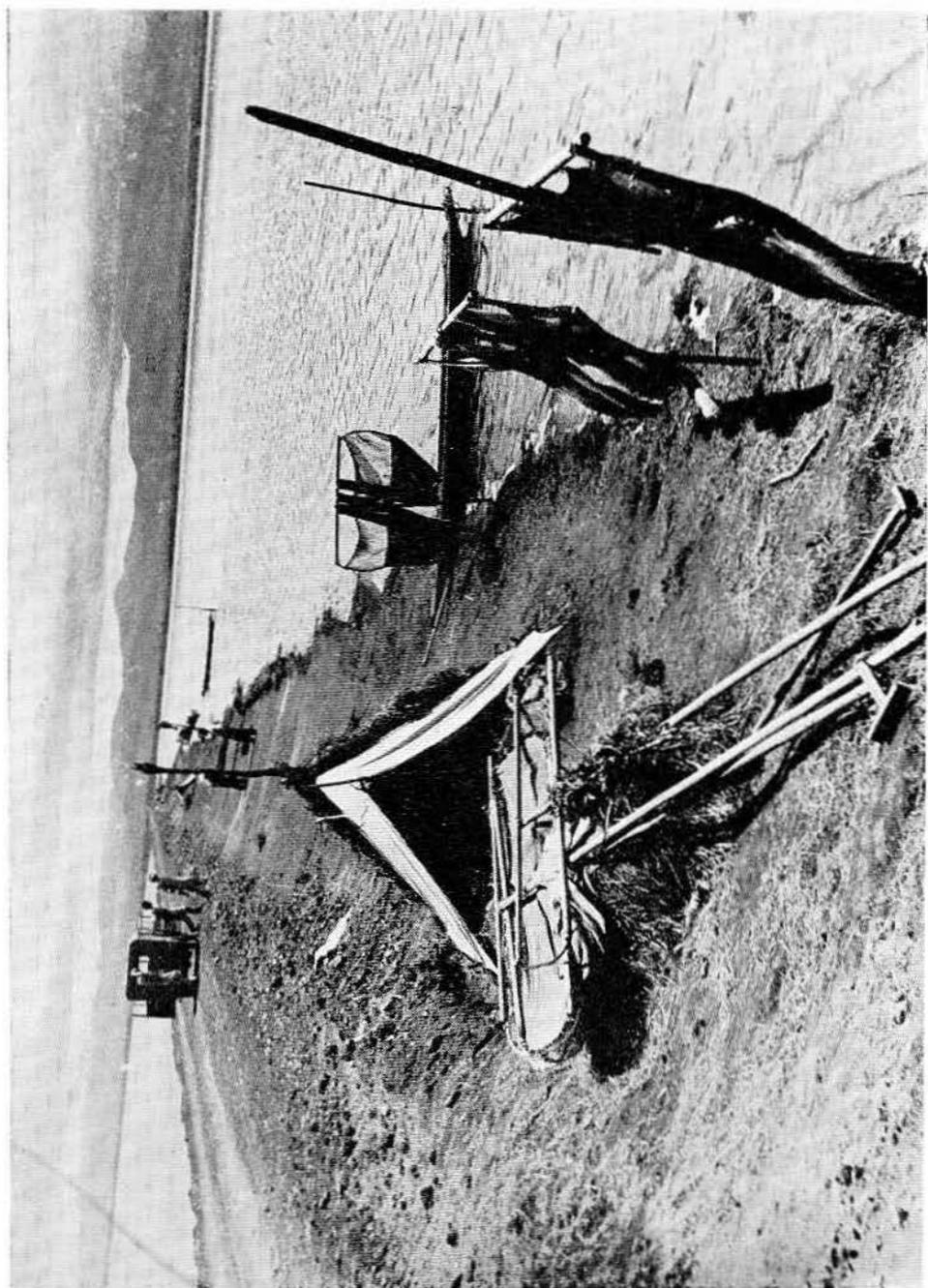


FIG. 2.—Perfil de la calzada de Tlalpan a la altura del paso No. 33, mostrando la antigua calzada de Iztapalapa y sus canales.



Lám. I.—La calzada Peñón-Texcoco (fotografía de Braulio García Mejía).

REFERENCIAS

- APENES, O. *Mapas antiguos del Valle de México*. Instituto de Historia, U. N. A. M., México, 1947.
- CASO, A. Los barrios antiguos de Tenochtitlán y Tlatelolco. *Memorias de la Academia Mexicana de la Historia*. T. 15, pp. 7-63. México, 1956.
- CORTÉS, H. *Cartas y relaciones de Hernán Cortés al Emperador Carlos V*. Colegiados e ilustrados por don Pascual de Guayangos. París, 1866.
- DÍAZ DEL CASTILLO, B. *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*. Introducción y notas de Joaquín Ramírez Cabañas. México, 1950.
- EL CONQUISTADOR ANÓNIMO. *Relación de algunas cosas de la Nueva España y de la ciudad de Temestitlan*. México, 1938.
- LÓPEZ DE GÓMARA, F. *Historia de las conquistas de Hernán Cortés*. México, 1826.
- SAHAGÚN, FRAY B. DE. *Historia general de las cosas de la Nueva España*. Anotación y apéndice de Ángel María Garibay K. México, 1956.
- SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL. *Carta Táctica 1:25,000*. Cuadros de México, 14 Q-h (71); Tlalpan, 14 Q-h (87) y Xochimilco, 14 Q-h (88). México, 1951-52.

