

Araceli Peralta Flores

El Canal de la Viga

La importancia que tuvo el Canal de la Viga en el plano económico como principal vía de abastecimiento de productos a la Ciudad de México y en el plano social con el Paseo de la Viga, ha quedado plasmada en numerosos documentos, litografías, fotografías y libros. Esta riqueza en información motivó la realización del presente artículo. Cabe señalar que el contexto arquitectónico y paisajístico de la Viga estuvo integrado por el puente, el canal, la garita y el paseo de la Viga.

Ubicación

El Canal de la Viga, conocido también con los nombres de Acequia Real y Canal Nacional, formó parte del llamado Canal de México a Chalco, el cual, de acuerdo con una referencia gráfica de 1877, iniciaba en la población de Chalco, seguía por Xico, después atravesaba el dique de Tláhuac (que dividía los lagos de Chalco y Xochimilco) para unirse con la acequia que comprendía los pueblos de Culhuacán, Mexicalzingo, Iztacalco y Santa Anita hasta entrar a la Ciudad de México por la Garita de la Viga, finalmente el canal llegaba a las calles de Roldán por el rumbo de La Merced.¹

¹ Carlos Sierra, *Historia de la navegación en la Ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal, 1984, p. 67; *apud*, "Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización y Comercio presenta al Congreso de la Unión"; *vid.*, Ignacio Muñoz, *El verdadero México. Guía de la Ciudad y Valle de México*, México, Ediciones León Sánchez, 1927, p. 410.

Dentro de un contexto reciente, el trazo del Canal de la Viga atravesó las actuales delegaciones políticas de Tláhuac, Iztapalapa, Iztacalco y Venustiano Carranza.

Zona lacustre

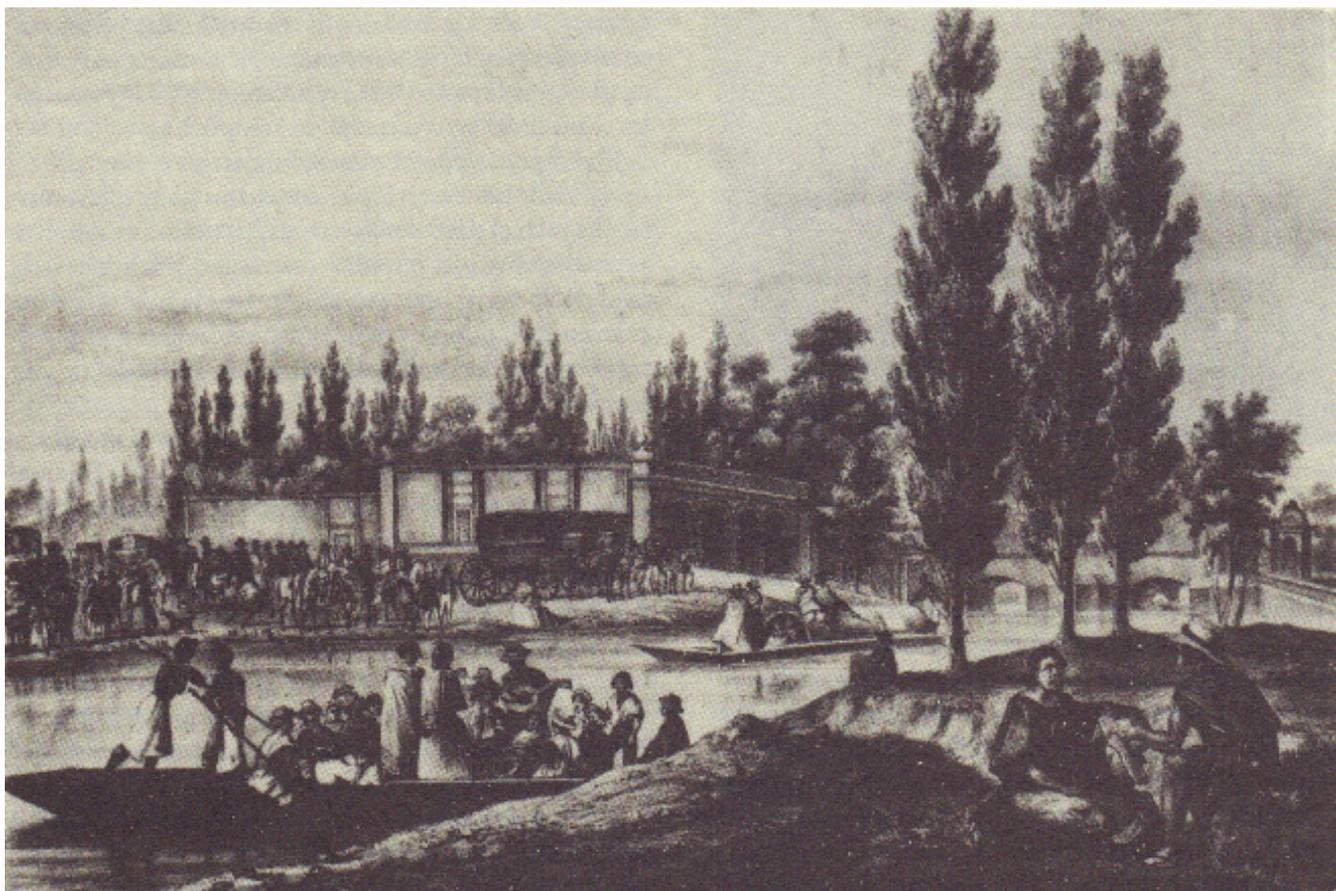
Los habitantes de la Cuenca de México, desde la época prehispánica hasta principios del siglo XIX mantuvieron una estrecha relación con el medio lacustre a través de la navegación, sin embargo, esta actividad se vio sumamente afectada a partir de la segunda mitad del siglo XVI por los proyectos de desecación de los lagos.

Pese a los intentos por desaguar los lagos, el tránsito de canoas por los canales y acequias siguió siendo una actividad muy cotidiana entre la población indígena.

En el siglo XX, el acelerado crecimiento urbano precipitó aún más el ocaso de la navegación al irle restando espacio a toda actividad lacustre. Gran parte de las lagunas, especialmente las ubicadas al poniente de la ciudad, estaban en proceso de desecación, sin embargo, esto no impidió que los canales de Tezontlale, Xoloco y sobre todo el de la Viga, continuaran siendo importantes vías de comercio.

Comercio

Por el Canal de la Viga se transportaban diversos artículos y alimentos locales así como productos proce-



Puente y garita de la Viga. (Fototeca Culhuacán.)

dentes de la zona de tierra caliente y del occidente de México. Todos los productos pasaban para su control por la Garita de la Viga, edificio construido en 1604.²

A mediados del siglo XIX, entre los diversos artículos que fueron registrados en la Garita de la Viga estaban: ajonjolí, alverjón, almagre, azufre, arroz, azúcar, becerros de un año, cascalote, café, carbón, carneros, cebada, cecina de res, cera de Campeche, cobre viejo cueros de res, cueros de ternera, chipotle, frijol, habas, harina, pulque, lenteja, linaza, leña, maíz, miel, nabo para aceite, nieve, paja, panocha, papa, sal de Colima,

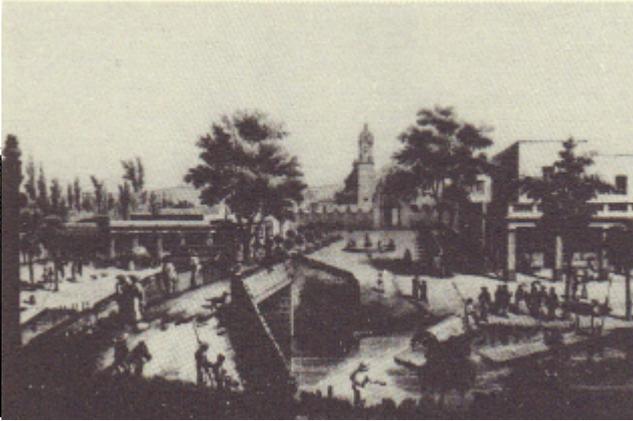
² Con la construcción de la Línea 9 del Metro en 1984, se hizo el estudio arqueológico de la Garita de la Viga. Durante las excavaciones se registraron restos del canal, embarcadero, puente y garita. De estos elementos fue posible conocer interesantes datos acerca de los sistemas constructivos, materiales de construcción y distribución espacial; *vid.*, María de la Luz Moreno Cabrera, "La Garita de la Viga: un sitio histórico en la Línea 9 del Metro de la Ciudad de México", tesis de Arqueología, México, Escuela Nacional de Antropología e Historia, 1995, p. 82.

sal de tierra caliente, sombra parda, tabaco, terneras de dos años, toros, bueyes, novillos, vacas, caoba, mexquite, morillos de cedro, trozos de fresno de dos varas, vigas, soleras, tablas, bisagras, chiluca, tezontle, aguardiente de caña, aguardiente de uva extranjero, azúcar, clavazón, chile sucre, cacao guayaquil, coñac, libros impresos, mezcal, papel extranjero, aguarrás, brea, hierro del país, hilaza, mantas del país, salvado, lana y madera de encino para maquinaria.³

Para dar una idea de la intensa actividad comercial que había en el Canal de la Viga, basta con señalar que entre 1858 y 1859, pasaron por la Garita de la Viga de acuerdo con su tamaño: 685 trajineras, 960 de porte, 90 de medio porte y 458 chalupitas, que a su vez transportaban lana, zacatón, piedra y arena, dando un total de 4 mil 944 canoas.

³ Archivo General de la Nación (AGN), *Ramo Fomento Desagüe*, v. 18, exp. 50, 1859.

HISTORIA



Puente de Iztacalco. (Fototeca Culhuacán.)

Todas las embarcaciones que transportaban productos por el canal estuvieron sujetas al pago de impuestos, de acuerdo con el tipo de mercancía que llevaban. Una canoa de porte cargada pagaba 6 reales; las trajineras con carga-pasajeros o vacía, 6 reales; las canoas de porte con leña, 4 reales; las canoas con zacatón, 2 reales; las canoas con piedra, 1 real; por cada tapestle de madera hasta de 25 varas, 2 reales; por canoa hasta de 10 varas con verduras, 4 octavos; por canoa hasta de 10 varas con hierba, 1 octavo; por chalupón o canoa de una sola pieza cargada, 2 centavos. Las chalupas, las canoas de vacío y las que conducían personas de paseo quedaban exentas de pago.⁴

El abastecimiento de productos fue afectado al exigirse a los comerciantes un pasaporte para transitar por la Garita de la Viga, identificación que si era olvidada o no correspondía a quien la portaba, impedía el paso de las embarcaciones; por otra parte, los indígenas al llegar a la ciudad y querer descargar sus productos eran víctimas de la corrupción administrativa, pues se les cobraba el llamado “derecho de piso” de una manera arbitraria, situación que propició la escasez de productos.

Mantenimiento

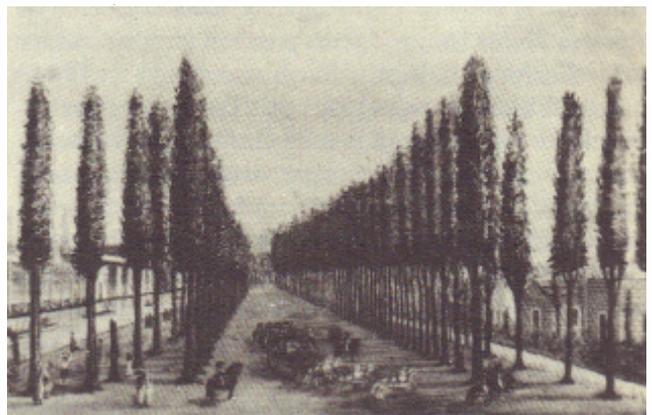
El mantenimiento de la calzada y del Canal de la Viga consistió en mantenerlos en óptimas condiciones, sobre todo a este último para que el precio de los productos

no aumentara. Los trabajos de mantenimiento del canal consistieron en reparar los puentes a partir de Iztacalco, limpiarlo de lirio acuático, reparar los bordos y controlar el nivel del agua a través de compuertas.

Hubo pocos puentes de mampostería como Iztacalco, la Viga, Jamaica y Pipis, debido en parte a que obstaculizaban el paso de las canoas, por ello era más frecuente el uso de puentes provisionales hechos de madera, o bien, atravesando de banda a banda, una canoa o chalupa para poder pasar con facilidad. El puente de la Viga fue construido junto a la garita del mismo nombre en 1750.⁵

Los puentes de Pipis y de Jamaica fueron modificados en su altura cuando el gobierno autorizó el uso de barcos de vapor por el canal de México a Chalco, ante las constantes peticiones que hicieron Mariano Tagle, Alejandro Kuigt, José María Lozada, Benito León Acosta y Mariano Ayllon, propietarios de este tipo de embarcaciones.⁶

Con frecuencia, los puentes de mampostería estaban en malas condiciones y por lo mismo en constante mantenimiento debido al paso continuo de animales de carga y ganado vacuno.⁷ Uno de estos puentes fue el de Iztacalco que comunicaba a los habitantes del barrio de Santiago con la plaza e iglesia principal del pueblo.⁸ Otro fue el puente Jamaica que facilitó el comercio en



Calzada de la Viga. (Fototeca Culhuacán.)

⁵ María de la Luz Moreno, *op. cit.*, p. 43.

⁶ Carlos Sierra, *op. cit.*, pp. 53-54.

⁷ Archivo Histórico de la Ciudad de México (AHCM), *Ramo Puentes*, v. 3717, exp. 89, 1818.

⁸ AHCM, *Ramo Puentes*, v. 3716, exp. 61, 1793; *vid.*, AGN, *Ramo Caminos y Calzadas*, v. 10, exp. 9, 1787.

⁴ AGN, *Ramo Fomento Desagüe*, v. 18, exp. 51, 1853.

HISTORIA

los barrios de Iznahuatongo, Otengo, Resurrección, Tultengo y Candelaria, y además fue el paso de los religiosos para administrar los santos sacramentos en estas poblaciones.⁹

El control del nivel del agua y la limpieza del canal, tanto en tiempo de secas como en tiempo de lluvias, facilitó el tránsito fluido de las embarcaciones. Sin embargo, el ensolve del canal no se podía evitar así como tampoco la destrucción de los bordos porque los remeros acostumbraban apoyarse, unos con reatas y otros con remos, sobre los bordos para remar o empujar la canoa, ocasionando con esto el desprendimiento de tierra. El ensolve generó graves perjuicios en el abastecimiento de productos a la ciudad, especialmente durante época de secas cuando el nivel del agua bajaba tanto que las canoas tenían que llevar poca carga, para no quedarse atoradas en el lodo.

Otro factor que influyó para que se bajara el nivel del agua se debe a que cuando se tapaba la sangría que tenía el dique de Culhuacán, impedía a los remeros llevar mucha carga en sus embarcaciones, lo que a su vez ocasionaba que se invirtiera más tiempo para llegar a su destino.¹⁰

Cuando aumentaba el nivel del agua durante la época de lluvias, se inundaban las áreas cercanas a la Viga, el desbordamiento del agua obedecía al cierre de compuertas como la de Santo Tomás que impedía el curso y salida natural del agua.¹¹ La existencia de presas que se encontraban en los ramales desagüadores como el denominado Cruz de Matlapalco, ubicado entre Santa Anita y la Garita de la Viga, también impidieron el curso libre del agua, por ello se pidió su demolición para evitar futuras inundaciones.¹² Cabe señalar que al rebasarse el límite de capacidad de agua del canal se creaban serios problemas en la transportación de personas y de productos.

En cuanto al mantenimiento de la Calzada de la Viga, éste se realizaba en la parte correspondiente al paseo del mismo nombre. El Ayuntamiento efectuaba trabajos de remodelación como: reparar la calzada, estacar la orilla de la acequia que con frecuencia se derrumbaba, tapar los hoyos que en época de llu-



Paseo de la Viga. (Fototeca Culhuacán.)

vias se convertían en verdaderas lagunas, y reforestar el lugar.¹³

De la reforestación se encargaba el personal de la Comisión de Paseos que estaba integrada por el administrador, guardias, pipero, jardinero y peón.¹⁴ Además, había otros paseos en la Ciudad de México como el de Bucareli, Alameda, Azanza y la Viga, que contaban con este mismo servicio. Dicho personal realizaba el inventario del número y tipo de árboles que había en los paseos, así como talaba los árboles viejos o mal situados, reponiendo en su lugar “si fuera en la Alameda, fresno, y en los otros paseos, estacas de sauce o álamo”.¹⁵

El paso continuo de vacas por la calzada del Paseo de la Viga perjudicaba a los árboles, de ahí la emisión de disposiciones que prohibían el tránsito de estos animales por dicho lugar.

Festividades

El Paseo de la Viga también fue conocido como Paseo de Revillagigedo,¹⁶ Paseo Juárez¹⁷ y Paseo de Iztacalco.

⁹ AHCM, *Ramo Puentes*, v. 3716, exp. 46, 1783.

¹⁰ AGN, *Ramo Fomento Desagüe*, v. 12, exp. 218, 1856.

¹¹ AHCM, *Ramo Ríos y Acequias*, v. 3886, exp. 937, 1898.

¹² AHCM, *Ramo Ríos y Acequias*, v. 3882, exp. 678, 1881.

¹³ AHCM, *Ramo Calzadas y Caminos*, v. 441, exp. 215, 1900.

¹⁴ AHCM, *Ramo Paseos y Jardines*, v. 3586, exp. 42, 1867.

¹⁵ AHCM, *Ramo Paseos en General*, v. 3583, exp. 17 (s.f.).

¹⁶ Este paseo fue mandado a trazar en 1785 por el conde de Gálvez, pero hasta el gobierno del segundo conde de Revillagigedo se llevó a cabo su construcción; *vid.*, Jesús Galindo y Villa, *Reseña histórico-descriptiva de la Ciudad de México*, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1901, p. 118; *cf.*, Manuel Rivera Cambas, *México pintoresco, artístico y monumental*, México, Imprenta de la Reforma, 1882, p. 183.

¹⁷ El Cabildo aprobó que para honrar la memoria del presidente Benito Juárez, al Paseo de la Viga se le denominara Paseo Juárez; AHCM, *Ramo Paseos y Jardines*, v. 3587, exp. 83, 1872.

HISTORIA

Este lugar de recreo y distracción para los habitantes de la Ciudad de México tuvo una extensión de mil 560 m de longitud por 30 m de latitud.¹⁸ Tal fue la belleza natural que tuvo el paseo que inspiró a varios escritores como Guillermo Prieto, la marquesa Calderón de la Barca, Luis Castillo Ledón e Ignacio Muñoz, entre otros.

La gente que vivía en el valle de México gustaba de pasear por el canal especialmente durante la festividad del Viernes de Dolores:

A hora temprana toda la ciudad se trasladaba a dichas calles (Roldán) en donde se hallaba el embarcadero, tomando en alquiler canoas y trajineras que adornadas con amapolas, apios, tules y claveles, servían para pasear a lo largo del canal hasta llegar a la Viga o Santa Anita [...] los romeros cantaban y bailaban dentro de las canoas, en las que eran servidos tamales, moles, atoles, enchiladas y cuanto antojo conoce la complicada ciencia culinaria mexicana.¹⁹

Para la celebración de esta fiesta, el Ayuntamiento aportaba una cantidad de dinero que era invertida en la contratación de los músicos, en la compra de las flores y de la enramada, así como en el alquiler del salón de baile.²⁰ Asimismo, el canal era limpiado de lirio acuático para facilitar el paso de las canoas, actividad que en ocasiones era realizada por los presidiarios.²¹

Era usual que durante la celebración del Viernes de Dolores, que también fue conocida como Fiesta de las Flores, se registraran demasiados accidentes, muchos de ellos provocados por la embriaguez y negligencia de los visitantes. Esta situación obligó al Ayuntamiento a crear un cuerpo de policía montada encargada de cuidar el orden en los paseos de la Ciudad de México.²² Alfonso Icaza comentaba al respecto:

Ya a eso de las nueve de la mañana la cosa se ponía imposible; los humos del pulque caldeaban los ánimos, y quienes no quisieran verse envueltos en algún lío, muchas veces sangriento, tenían que regresar a la ciudad, cuanto más pronto mejor.²³

¹⁸ El paseo se realizaba por el canal y la calzada de la Viga; AHCM, *Ramo Paseo y Jardines*, v. 3587, exp. 136, 1874.

¹⁹ Ignacio Muñoz, *op. cit.*, p. 410.

²⁰ AHCM, *Ramo Paseos y Jardines*, v. 3590, exp. 30, 1886.

²¹ AHCM, *Ramo Ríos y Acequias*, v. 3879, exp. 404, 1849.

²² AHCM, *Ramo Paseos en General*, v. 3584, exp. 81, 1831.

²³ Alfonso de Icaza, *Así era aquello. 60 años de vida metropolitana*, México, Ediciones Botas, 1957, p. 47.

Ornato

El embellecimiento del Paseo de la Viga fue motivo de atención para el Ayuntamiento de la Ciudad de México. En 1901 se autorizaron 400 pesos para trasladar dos estatuas aztecas, la de Ahuizotl y la de Itzcóatl, actualmente los Indios Verdes de la entrada del paseo de la Reforma al de la Viga.²⁴ La estatua de Cuauhtémoc también formó parte del ornato de este paseo, la cual se inauguró en agosto de 1869 por el Ayuntamiento y fue colocada frente al puente de Jamaica.

Ocaso

Los tiempos de esplendor no sólo del Canal de la Viga sino de lo poco que quedaba de la zona lacustre de la Cuenca de México, vieron terminar sus días hacia fines del siglo XIX y principios del siglo XX. Entre los motivos de su decadencia podemos citar el aumento de población que implicó una acelerada ocupación de tierras con fines habitacionales e industriales, así como la necesidad de construir más vías terrestres, lo cual afectó seriamente la red de canales al cortar la comunicación de aguas.²⁵ Otra causa que influyó en la extinción de los canales fue la entubación del agua de los manantiales y ríos del valle de México. Esto afectó seriamente el nivel del agua de los canales en especial el de la Viga, Bucareli y La Ciudadela, quedando sin corriente y con agua estancada, de ahí que fuesen considerados de alto riesgo para la salud de la población.²⁶

El Canal de la Viga, en algunos de sus tramos se convirtió para principios del siglo XX, en un gran depósito de basura y desechos, en cuya composición entraban lirio acuático, animales muertos y toda clase de inmundicias y materias sépticas, por eso la Comisión de Higiene, en 1915, declaró a esa zona de alto riesgo para la salud pública y finalmente se clausuró como canal, quedando hoy día como único testimonio de lo que fue el famoso Canal de la Viga, la calzada que lleva su nombre. Esas canoas cargadas de verduras y flores que transitaban apasiblemente por el canal han desaparecido para dar paso a una interminable fila de automóviles, microbuses y taxis.

²⁴ AHCM, *Ramo Paseos y Jardines*, v. 3592, exp. 504, 1901.

²⁵ AHCM, *Ramo Parcialidades*, v. 3574, exp. 25, 1808.

²⁶ AHCM, *Ramo Ríos y Acequias*, v. 3884, exp. 777, 1889.