

## Elementos arquitectónicos en el sur de Tlatelolco

Los pobladores de Tenochtitlan y Tlatelolco pertenecieron a la tribu nahuatlaca que salió del mítico Aztlan-Chicomoztoc el día Ce Cipactli del año Ce Acatl (1155 d.C.); durante cerca de doscientos años, los migrantes recorrieron distintos territorios guiados por su dios Huitzilopochtli, que en tres ocasiones les ordenó la separación de algunos de sus integrantes. La primera orden la reciben en Coatlicámac, donde “cambiaron su nombre a mexica” (Garduño, 1997: 27); la segunda en la laguna de Pátzcuaro, y la tercera en un lugar cercano al sitio que fundaron con el nombre de Malinalco (Durán, 1967: 31). Finalmente en el año de 1325 fundaron la Ciudad de México-Tenochtitlan. Según el relato mítico, debido a la enemistad surgida durante su peregrinación por la custodia de uno de los dos Quimiles entregados a cada uno de los dos grupos, y según la versión histórica, por la repartición de tierras después de la fundación de Tenochtitlan, en 1338 se establecieron en la Ciudad de México-Tlatelolco (Garduño, *op. cit.*: 33-41).

Una vez asentados en las dos islas, sus habitantes utilizaron diversos procedimientos para adaptarse y transformar su medio ambiente, logrando con esto el desarrollo económico, político y social que hizo de ellos el grupo dominante de la Cuenca de México en el Posclásico tardío. Uno de estos procesos de transformación fue la realización de obras de infraestructura de gran magnitud, reportadas tanto en fuentes históricas como en cartografía antigua. Estudios recientes, basados en excavaciones realizadas con motivo de la construcción de la Línea B del Metro, confirmaron estos datos.

Entre las calles de Brasil y Argentina, sobre el Eje 1 Norte, el eje de trazo tocó el límite sur de los barrios tlatelolcas de Tecoahtitlan y Atenantitech. El nombre del primero “quizá quiere decir lugar de los que convidan”, y tenía los siguientes límites: “Al Norte, limita con los barrios de Atenantitech y Apohuacan; al Oriente, con Mecamalinco; al Sur, con la calle del Órgano y al Poniente, con la calle de Brasil, hasta González Bocanegra” (Caso, 1956: 41).

\* Dirección de Salvamento Arqueológico, INAH.



● Fig. 1 Pilotes correspondientes al sistema constructivo del Tezontlalli, tubería vidriada y drenaje porfiriano

En cuanto al barrio de Atenantitech, su nombre significa “Bordo o Calzada”, y limitaba al norte con la

...calle de Matamoros, más o menos antes del cruce con la calle Real de Santiago; de aquí una línea hacia el norte, hasta la prolongación de la calle de Rivero, luego por esta calle hasta Sta. Lucía; al Oriente, por una línea que fuera la prolongación sur de la calle de Sta. Lucía; luego una línea irregular que llegaba a la calle de González Bocanegra y después por República del Brasil; por el Sur la calle del Órgano y al Poniente la calle de Comonfort (*ibidem*: 35).

Las diferencias que antaño separaban a los mexica se hicieron infranqueables cuando en 1473 Tenochtitlan decidió emprender una guerra contra Tlatelolco con miras a anexarlo a su administración. En la *Crónica X* (1945: 459-463) y en el *Códice Cotezcatzin* (1946: 45-54) se hace mención al barrio de Atenantitech durante esta batalla:

Axayácatl manda a un principal, Cueatzin, para tratar la paz. A Tecónatl, suegro de Moquihui, lo degüella o le

manda dar garrote y echan el cuerpo en los términos de Tenochtitlan (Copolco). Tlaacélel manda que toquen las bocinas; sube al templo, y habla a los guerreros. Sale Axayácatl (Pelean por la puente en Azcualco —San Sebastian— hasta detrás de Santo Domingo y hasta Santa Ana Yacacolco) (Barlow, 1989: 74).

Los Anales de Tlatelolco (1980: 5) también narran este suceso:

9.- Después de 20 años de su gobierno [Moquihix] empezó la guerra. Se enemistaron los habitantes de Tlatelolco y la gente de Axayacatzin, y empezó la riña[...] Asimismo cada quien hace prisioneros en Tezontlalnamacoyan. Asimismo las mujeres de Tlatelolco en un lugar llamado Atenantitech[...].

Finalizada esta batalla, se menciona que:

15.- Mas Tlatelolco no pereció. No lo aniquilaron, antes tuvieron que dejar aquí a muchos como prisioneros. Y las mujeres hicieron prisioneros por doquiera adonde llegamos: en Chiuhnauhtla, Tezontlalnamacoyan y Atenantitech. Allá que por todas partes hubo prisioneros, como [ya] se dijo. Con esto se perdió

para siempre la soberanía, el reino de Tlatelolco (*ibidem*: 6).

Durante la primera estancia de los españoles en México-Tenochtitlan, cuando Cortés se fue a Veracruz dejando al mando a Pedro de Alvarado, el barrio de Atentitlan volvió a ser testigo de un evento, descrito por los Anales de Tlatelolco de la siguiente manera:

292.- Pronto después [los mexica] pidieron instrucciones a Moctecuzoma en qué forma deberían celebrar la fiesta de su dios. Él les dio una orden sobre la manera: Ponedle todas las ofrendas: haced de este modo. Cuando el Tonatiuh les dio el permiso, ambos ya estaban encadenados: Motecuzoma y el Tlacochcácatl Itzcuahtzin, de Tlatelolco. Fue en aquella época cuando ahorcaron en Atentitlan al Nexualquentzin, príncipe de los acolhuaca (*ibidem*: 62-63).

Las exploraciones permitieron registrar cuatro elementos arquitectónicos muy importantes durante la época prehispánica y de la conquista y que persistieron desde la época colonial hasta la segunda mitad del siglo XIX: la acequia del Tezontlalli (de la que se solamente se tenía conocimiento por referencias históricas), el puente del mismo nombre, la Calzada del Tepyac y un camino entre las calles de Aztecas y Tenochtitlan.

### Acequia del Tezontlalli

A lo largo de la historia diversos cronistas y autores mencionaron que la frontera de las dos ciudades gemelas —Tenochtitlan y Tlatelolco— era la Acequia del Tezontlalli y aunque daban su posible ubicación, nadie refirió jamás cómo era, por lo que llegamos a considerarlo un mito. En septiembre de 1995, a 529 años de su construcción, se pudieron conocer sus dimensiones, materiales y sistema constructivo al edificarse la estación Lagunilla, perteneciente otra gran obra de infraestructura: el Tren Metropolitano Línea B del Sistema de Transporte Colectivo en la Ciudad de México (fig. 1).

Después de la fundación de Tenochtitlan hubo una escisión entre los mexicas, la cual trajo como

consecuencia que algunos de ellos se asentaran en Tlatelolco. Estas diferencias se acentuaron con el tiempo, provocando que cada ciudad estableciera sus límites; Barlow —retomando a Torquemada— menciona que allá por el año de 1466

se amojonaron los Tenochcas y Tlatelulcas, haciendo vna mui grande, y mui ancha Zanja, que dividió los vnos de los otros, y metieron el Agua en la Plaza, y Mercado de esta dicha parte de Tlatelolco, concurrendo a su obra, todos juntamente por ser el Mercado, común a vnos y a otros (1987:107).

La zanja a la que se refiere esta cita es la que posteriormente se conocería como Canal o Acequia del Tezontlalli.

Al respecto García Icazbalceta menciona:

La antigua ciudad azteca estuvo dividida en dos, o mejor dicho, se componía de dos ciudades contiguas, pero distintas, y cada una con sus reyes propios. La principal se llamaba Tenochtitlán México y era la residencia de los emperadores mexicanos: la otra menor, llamada Tlatelolco, estaba situada al noreste de aquella: allí se hallaba el famoso mercado común a ambas: dividíalas una simple zanja (1983:149).

Caso (1956: 35) y Lombardo (1973: 136) ubican al Tezontlalli de poniente a oriente, sobre las actuales calles de Órgano, Rayón y Héroes de Granaditas, destacando que servía de límite con Tenochtitlan. González Aparicio (1980: 47) dice que

La función utilitaria como faro y el carácter legendario de El Peñón se reflejaron en la traza de Tenochtitlan, porque sus principales acequias, las que cruzaban de poniente a oriente siguiendo el flujo de las aguas de la laguna, convergían exactamente en El Peñón afectando la forma de un abanico gigantesco, que se desplegaba a partir del eje Los Remedios-Tepetzinco en una sucesión de acequias: a la primera de ellas, la de Santa Ana, seguían la del Texontlale, la del Apartado, la de la Soledad y las de la Merced...

Con respecto a la acequia del Tezontlalli, fuentes antiguas como Cortés (1974), Bernal (1972) y Torquemada (1763), y autores modernos como

Caso (*op. cit.*) y Barlow (*op. cit.*), entre otros, han hecho mención de que la frontera que dividía los territorios de las ciudades de Tenochtitlan y Tlatelolco era esta acequia, presuponiendo su trayecto, pero sin especificar sus dimensiones y sistema constructivo.

Durante la excavación del núcleo, entre las calles de Argentina y Aztecas se registró una hilada de pilotes de madera, con dirección este-oeste; no se pudo definir su función, hasta que el eje de trazo se amplió 11 m al sur para la construcción de la estación Lagunilla. Pudimos determinar que la estacada formaba parte de la hasta entonces mítica Acequia del Tezontlalli.

A través de estas exploraciones se precisó que el sistema constructivo consistió en excavar una zanja en los estratos lacustres, e hincar dos hiladas de pilotes hechos con madera de ahuehuate (*Taxodium* sp.), oyamel y/o abeto (*Abies* sp.) y sauce o ahuejote (*Salix* sp.) en cada uno de sus extremos (norte y sur). Entre las hiladas hubo una separación promedio de 1.00m y 0.10m entre cada estaca; al interior, tenía 4.80m de ancho y al exterior 7.30m, la altura promedio fue de 1.70m (fig. 2). Su orientación general fue este-oeste, con una desviación azimutal de 94 grados, pudiéndose registrar 543m de longitud que corresponden al estacado exterior del límite norte. Estos elementos permiten enunciar que la acequia no corría por el centro de la actual calle de Héroes de Granaditas, sino que la banqueta sur de ésta se ubicaría dentro del canal, localizándose que en el puente del Tezontlalli (Eje 1 Norte y Brasil) se inició su desviación para tomar por la calle de Órgano, por donde continuaba hasta:

1. Según los planos de 1628 (Juan Gómez de Trasmonte, sin escala), 1737 (Arrieta, sin escala) y 1782 (Iniesta y Bejarano, con escala), atravesó la acequia de Santa María y terminó en Lerdo; según los de los años de 1750, 1753 (Villaseñor y Sánchez, sin escala), 1770 (de Lafora y Dancourt, con escala), 1772 (Alzate y Ramírez, con escala), se prolongó hasta la calle de Encino (Insurgentes).

2. De acuerdo con la cartografía de 1555 (Alonso de Santacruz, sin escala), 1760 (Anónimo, sin escala), 1793 (García Conde, con escala) y 1858 (Anónimo, sin escala) se aprecia que fue a desembocar a la acequia de Santa María.

3. Tomando como referencia esta información y contrastándola con la recuperada en las excavaciones de Ecuador 18, la vigilancia en los trabajos para introducción de drenaje efectuados sobre la calle de Órgano, las de la Línea 8 en la Glorieta de San Martín y las de la Línea B en la Acometida PCC Eje 1-Reforma, se plantean las siguientes propuestas:

a) El Tezontlalli no se prolongó hacia el poniente de Santa María. Cuando se efectuaron los sondeos sobre la calle de Lerdo —predio de Mosqueta 42— y sobre el Eje 1 Norte (zona probable de su trayectoria, considerando posibles desviaciones) no se localizaron restos de su construcción, y se observó que la diferencia entre el lecho lacustre entre Lerdo y Estación Lagunilla era de 2 m.

b) El Tezontlalli desembocaba en la acequia de Santa María. Existen reportes de unos pilotes detectados durante los trabajos de la Línea 8 en la Glorieta de San Martín; sin embargo no se tienen mayores datos.

c) El Tezontlalli desembocaba en el límite sur (calle de Órgano) de la cuenca oriente que formaba la Lagunilla.

Con respecto a los tres planteamientos anteriores, pensamos que la tercera hipótesis es la más aceptable, ya que una obra de infraestructura de esta magnitud no tendría ninguna funcionalidad si se hubiera proyectado hacia el poniente. De haber sido así se hubieran presentado los siguientes problemas: cruzar primero por las cuencas que formaban la Lagunilla y más adelante, pasar entre la laguna para señalar un lindero entre las islas, esto sin contar que ya existía la Ordenanza de Cuauhtémoc que marcaba los derechos de pesca. Los materiales recuperados dentro y fuera de la acequia, aun-

que son de relleno, pertenecen al tipo Azteca III y permitieron ubicar el elemento cronológicamente.

Por otra parte, los trabajos de González Obregón (1983: 265, 270) apoyan la segunda propuesta. Él menciona que para 1637 había siete acequias principales, entre las que se encontraba la del Tezontlalli, cuya extensión era de 1646 varas y que "...tenía su origen en el Puente de las Guerras, y seguía de oeste a este hasta la compuerta de Chapingo..."; otro autor que concuerda con la longitud de la acequia es Artemio del Valle Arizpe (1962: 22, 23). Existe una última propuesta que señala una longitud de 1656 varas (Payno, 1869, retomado por DDF, 1984: 22).

Considerando que una vara castellana equivalía a 0.866 m, la distancia sería de 1 425.436 m o de 1 434.095 m dependiendo de la cifra que se considere. Trasladando estas medidas a la cartografía arriba citada (tomando para el ejercicio el plano de Iniesta y Bejarano por ser el que más se acerca), así como a la Guía Roji (escala 1:15 000) se observó que de acuerdo con las dimensiones y la tercera propuesta, la Acequia del Tezontlalli debió iniciar en el Puente del Clérigo (actual calle de Allende) y terminar en Avenida del Trabajo.

En cuanto al momento en que fue cegada la acequia, no se tiene la fecha precisa. Pensamos que fue entre 1869 y 1889, ya que en el plano del Ministerio de Fomento (1869) todavía se aprecian los puentes para cruzarla, en tanto que en el Plano General de la Ciudad de México (de Ches Straker, 1889), el área ya estaba urbanizada y correspondía a la Primera, Segunda, Tercera y Cuarta calles de Allende y a la calle de Granaditas.

### Calzada del Tepeyac

Al integrarse Tlatelolco a Tenochtitlan,

la necesidad de comunicación hizo que se formara otra calzada casi tan importante como las anteriores. Era la

llamada Cuephotli (Espejo y Barlow, 1944; lámina XX), que partía por la calle de Brasil y continuaba por la avenida Peralvillo hasta tierra firme, rumbo al Tepeyac. A la altura de la antigua garita de Peralvillo, salía rumbo al noroeste la calle que iba al mercado de Tlatelolco y que en la época colonial se llamó Calle Real de Santiago (Lombardo, *op. cit.*: 135, 136).

Cortés (*op. cit.*: 186, 187) hace mención a esta calzada, aunque no la llama por su nombre:

Otro día luego de mañana entramos en la ciudad por la orden acostumbrada, y llegados a la calle de agua que habíamos cegado el día antes, fallámosla de la manera que la habíamos dejado; y pasamos adelante dos tiros de ballesta, y ganamos dos acequias grandes de agua que tenían rompidas en lo sano de la misma calle, y llegamos a una torre pequeña de sus ídolos, y en ella hallamos ciertas cabezas de los cristianos que nos habían muerto, que nos pusieron harta lástima. E dende aquella torre iba la calle derecha, que era la misma adonde estábamos, a dar a la calzada del real de Sandoval...

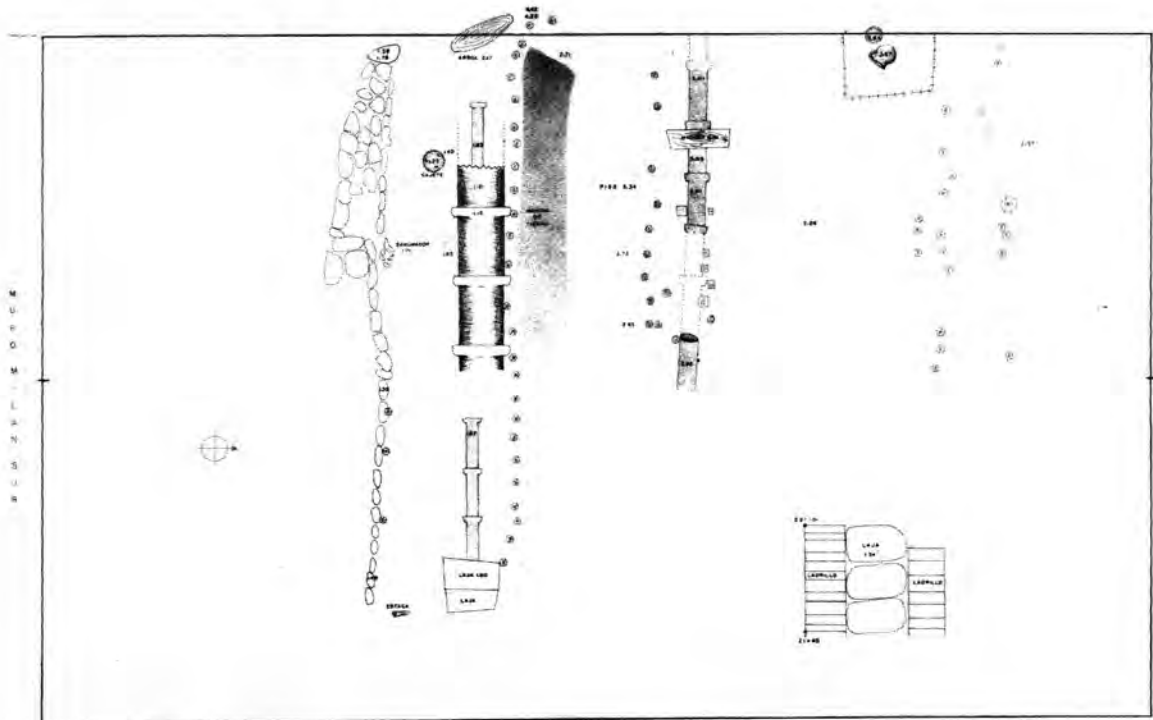
Como se sabe, el Real de Sandoval estuvo en el pueblo del Tepeyac, localizado en las faldas del cerro del mismo nombre.

Ixtlilxóchitl (1975: 471) menciona que "...llegado el día (Cortés) repartió la gente de su real en tres compañías para que pudiesen ir por tres calles que iban hacia la plaza..."; por cada una de éstas, entraron el tesorero, Jorge de Alvarado y Cortés respectivamente. Dos de estas calzadas por las que entraron a Tlatelolco se pueden identificar con seguridad con las actuales calles de Allende y Brasil, la tercera posiblemente sea la de Argentina.

En Los Anales de Tlatelolco se menciona:

324.- Y durante todo el tiempo que luchamos, los tenochca nunca se presentaban en uno de los dos caminos de aquí a Yacacolco, Atizcapa, Couatla, Nonoualco, Popouiltitla y Tepeyácac. Todos estos lugares nos correspondían a nosotros, los tlátelolca, como nuestra participación al igual que el acueducto que llegó a ser nuestra propiedad (*op. cit.*: 67).

Son pocos los datos que se tienen de la calzada del Tepeyac; sin embargo, González Apari-



● Fig. 2 Metropolitano línea B. Tramo: Palma norte-Argentina; estación Lagunilla. Planta del Texontlalli.

cio (*op. cit.*: 72) refiere que ésta, junto con el albarradón de San Lázaro y la calzada de Izta-palapa, formaron un dique de contención para detener el agua dulce de los ríos que ahí desembocaban, así como las aguas de los lagos de Xochimilco y Chalco. “La Calzada de los Misterios de Tepeyácac, se encuentra con la prolongación del eje de la actual Avenida Brasil en un punto ubicado exactamente sobre el gran eje Los Remedios-Tepetzinco...”: este punto de intersección que se menciona es el cruce de Brasil y Rayón Eje 1 Norte. En la localización del *Plano en papel de maguey* realizada por Fernández y Toussaint (1990: 72; fig. 12; fig. 16) sobre un croquis elaborado por Batres y Alcocer, así como en una interpretación hecha por Fernández del plano atribuido a Cortés en un plano actual de la Ciudad de México, se aprecia que esta calzada iniciaba en la calzada de Tlacopan, y seguía con una dirección al norte, pasando por el lado oriente de la

Iglesia de Santa Ana, según Vetancourt, estaba en el sitio llamado Atenantitech que se traduce por “el muro en el agua” y corresponde exactamente con el plano de

maguey en el lugar donde está representado un muro de mampostería que corre paralelamente a la calzada que nosotros identificamos localizada en las actuales calles de Peralvillo.

Carballal, *et al.* (1993: 97) realizaron un “análisis de fotografía aérea y su contrastación con los documentos gráficos más antiguos del lugar”; ubicaron dentro de los caminos prehispánicos principales a la Calzada del Tepeyac con la letra Y, dirección S-N, mencionando que este camino

Se inicia a partir del Tezontlalli y concuerda con la calle de Peralvillo, desde su inicio en el cruce con el Eje 1 Norte (Calle de Órgano, Rayón y Mosqueta). Se prolonga por la actual Calzada de los Misterios, llegando a la falda sur de la sierra de Guadalupe a la altura del cerro del Tepeyac (*ibidem*: 101).

Un elemento importante registrado fue la calzada que seguía el trazo de la actual calle de República de Brasil —referida en el plano de los derechos de pesca de Tlatelolco realizado en 1430 y retomado en la Ordenanza de Cuauhté-

moc en 1523 (Barlow, 1989: 59-65; Flores y Pérez, 1997: 59-96)—. Aquí se observa que iniciaba en el cruce de Brasil con la acequia que corría por las calles de Pedro Moreno, atravesaba la acequia de Santa María y continuaba por República de Perú y Apartado para desembocar en el Cerro del Tepetzinco y terminar en la calle de Matamoros, en sus extremos oriente y poniente respectivamente.

El trazo se determinó por el límite sur de Tlatelolco; en 1430 este límite era la acequia mencionada o el camino llamado Aminco Atenámitl, y que para 1466 correspondía a la construcción del canal del Tezontlalli, de acuerdo con los autores arriba citados. Posteriormente, una vez conquistados los tlatelolcas en 1473, se construyó el tramo o Cuephotli que unía este punto —según nuestra propuesta— con la Calzada de Tlacopan a la altura de la puerta poniente del Coatepantli del Templo Mayor de Tenochtitlan. De esta forma se hacía una sola calzada que comunicaba a Tenochtitlan con el Tepeyac, y pasaba frente a la iglesia de Santa Ana (lugar que anteriormente ocupaba el templo de Toci).

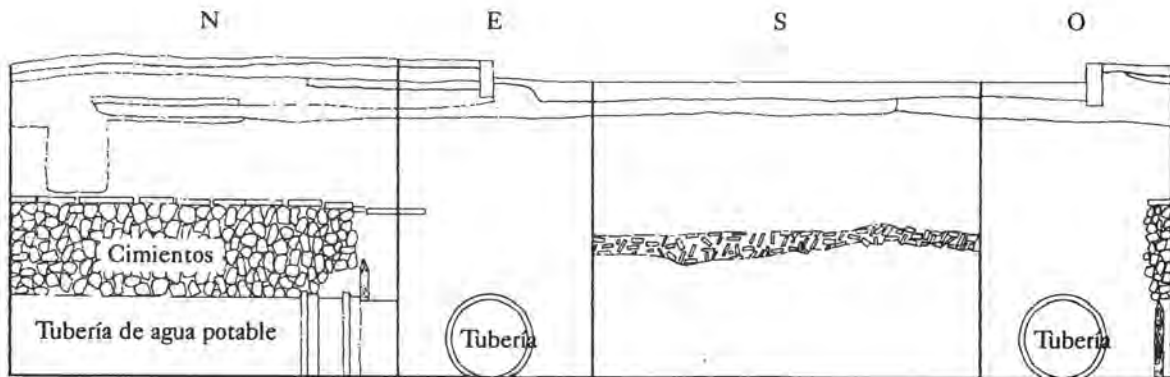
Parte de este camino se exploró en el cruce de Eje 1 Norte y Peralvillo, observándose que se construyó sobre estratos lacustres donde fueron hincadas hiladas de pilotes que, de acuerdo con el análisis de las muestras de madera recuperadas, fueron elaborados de ahuehuete (*Taxodium sp.*), oyamel y/o abeto (*Abies sp.*) (Lam, 1997). Sobre éstas se definieron tres niveles de empedrados y un apisonado localizados de 1.42 a 1.70m (capa V), 1.94 a 2.24m (capa VII), 2.32 a 2.70m (capa IX) y restos del apisonado de 2.92-3.10m (capa XI). El primero fue hecho con piedra grande mezclada con lajas y piedras reutilizadas; en el segundo se usó piedra alar-



● Fig. 3 Sistema y etapas constructivas de la Calzada a Tepeyac en su tramo de tierra.

gada que presenta exfoliaciones, y para el tercero, se empleó piedra de regular tamaño. Este último caso fue el único en el que se pudo determinar su ancho (13.99 m), observándose lo que parece ser un talud en su extremo oriente; en cuanto al apisonado sólo se detectaron restos, ya que el hundimiento ocasionado por los empedrados hacia el oriente lo destruyó (fig. 3).

A nuestro juicio, el camino reportado para 1430 debió ser el apisonado que servía para dividir los barrios, el camino por donde se podía transitar al interior de éstos era solamente uno, pero una vez que Tlatelolco quedó sujeto a Tenochtitlan (1473) y que se construyó el Cue-



© Fig. 4. Metropolitano línea B. Tramo: Palma norte-Argentina; pozo: 77.

photli, se convirtió en la calzada principal del norte, y tuvo un papel importante durante la Conquista.

La diferencia en los nombres dados a la calzada perdura hasta nuestros días, ya que de la calle Tacuba al Eje 1 Norte es la calle de República de Brasil; del Eje 1 al Eje 2 Norte (Manuel González), Peralvillo y de aquí a Paseo Zumárraga, Calzada de los Misterios. Asimismo hoy día se prolonga hasta la calle de Canteras.

Cronológicamente el tercer empedrado debió haber funcionado con su respectivo mantenimiento entre 1473 y 1555, fecha en la que ocurrió la primera inundación en la época colonial (Ramírez, 1976: 47,48). Aquí se observó una capa de arcilla y arenas que cubrieron el empedrado, así como una osamenta de carnero registrada a 2.70 m.

A consecuencia de la inundación referida, se elevó el nivel de la calzada, dando origen al segundo empedrado que estuvo en uso hasta 1604, cuando

llovió tanto por el mes de agosto, que se hinchó esta laguna de México, con todas sus llanadas, que cubrieron sus aguas casi todo el suelo de la ciudad, y llegó a un punto, en algunas calles, que se pasaba en canoas... duró la rebalsada agua más de un año, fueron remojándose los cimientos débiles de algunas casas y se cayeron, muchas se desampararon, y todas las calles, que se llenaron de agua, tuvieron necesidad de levantarles los suelos (Torquemada, 1763 citado en Rojas, 1974).

Como resultado de esta subida en los niveles del agua de la ciudad, se construyó el primer empedrado. No contamos con más datos de esta construcción porque, al abrirse el Eje 1, se sustituyeron las capas inmediatas al empedrado por el tepetate o grava controlada y el asfalto.

La Calzada de Tepeyacac estaba conformada por un tramo en tierra detectado en la Línea B y uno en agua registrado en la Línea 5; aunque existen similitudes en los materiales y sistema constructivo (mampostería delimitada por pilotes), se pudo observar que el apisonado (primera etapa constructiva) se podría correlacionar con el empedrado F del tramo en agua —construido entre 1428 y 1430—. El tercer empedrado (segunda etapa constructiva) en tierra (2.32 a 2.70 m) se correlaciona con el empedrado E del tramo en agua, el cual presentó un ancho de 10 m y 0.80 m de espesor (Carballal y Flores, 1997), en tanto que el primero tuvo un ancho de 13.99 m y 0.36 m de grosor. Ambos empedrados fueron construidos hacia 1473.

El primer empedrado (cuarta etapa constructiva) en tierra se relaciona con el empedrado D en agua, que tenía un ancho de 10 m; ambos fueron construidos a consecuencia de la inundación en 1604 (*idem.*).

### Puente del Tezontlalli

Otros elementos arquitectónicos identificados en los planos, son los cinco puentes que cruzaban la Acequia del Tezontlalli y que se ubica-



ban aproximadamente como sigue: “Puente de Guerras”, en Eje Central y Reforma; “Puente del Clérigo”, en Allende; “Puente del Tezontlale”, en Brasil; “Puente Blanco”, en Argentina y el “Puente del Zacate”, en Toltecas.

Una construcción asociada a la calzada fue el Puente del Tezontlalli, localizado a 6.50 m al sur del eje de trazo, en la intersección de las calles de Brasil y Órgano, y que sirvió para cruzar de norte a sur la acequia del mismo nombre.

En el Plano de la Hacienda de Santa Ana, el Puente Tezontlale figura con el nombre de acequia de Tezontla así que la calle “corta al oriente del Carmen y la coyuntura con la calle meridional” (Barlow, *op. cit.*: 443).

En esta excavación, en el perfil sur, con dirección este-oeste y a una profundidad de 2.18-3.00 m se localizaron nuevamente los pilotes que delimitaban el extremo sur de la Acequia del Tezontlalli, y se encontró unida parte de la construcción que corresponde al puente (fig. 4). En el perfil norte, entre 1.17 y 1.24 m se detectó un piso de lajas de cantera sobre una cimentación de mampostería cuya profundidad era de 1.24 a 2.20m, soportada por el pilotaje de la acequia referida; por su profundidad (1.17 m) se relaciona con el primer empedrado de la Calzada del Tepeyac.

### Camino

Durante las excavaciones realizadas entre las calles de Aztecas y Florida —1.80 y 2.20m de profundidad—, se detectó un empedrado prehispánico con dirección noreste-suroeste, de 2.60 m de ancho, elaborado con piedra volcánica y cimentado sobre dos hiladas de pilotes a cada lado, separadas entre sí 0.74 m. También se encontraron materiales asociados correspondientes al tipo Azteca III.

Con base en el sistema de construcción se puede definir como un camino, y dada su ubicación podría corresponder al que se observa en el Plano de la Ordenanza de Cuauhtémoc. Este ma-

terial fue interpretado por Barlow (*ibidem*: 63) con base en la versión castellana de Mancio, quien al respecto menciona:

comienza la medida desde donde llaman el Quauhyopan y va derecho hasta el puesto de Atlanmican, siendo la distancia entre estos dos lugares dos mil y ciento y cuarenta palos desde el pié a la mano, que comienza la medida desde donde llaman el Quauhyopan y va derecho hasta el puesto de Atlanmican y acaba la medida donde llaman en derecho Ayauhcaltitlan.

Caso (*op. cit.*: 43, plano 4) difiere del análisis de Barlow y hace uno propio que a nuestro juicio es más acertado; ahí anota que la línea “L-J parecen ser las calles de Toltecas y Pinos” y que podría ser el tlaxilacalli que dividía los barrios de Tecoahtitlan, Mecamalínco, Apohuacan y Atenantitlan.

En el Plano de la Ciudad de México de 1869 (anónimo), se observa que la calle del Carmen llega hasta la calle de Apartado; su continuación —calle de Aztecas—, se ve con línea punteada, e inicia en la Acequia del Tezontlalli.

Carballal *et al.* (*op. cit.*: 107) marcan este transecto con el número 10, con dirección sur-norte, mencionan que éste es un “canal que viene desde Tenochtitlan y cruza el Tezontlalli, su trazo se ubica donde la actual calle de Aztecas, inicia en la Plaza del Estudiante, es decir el cruce con República de Honduras y termina en la intersección con Fray Bartolome de las Casas”.

Cuando se hizo la proyección en la Guía Roji (1987), se pudo constatar que aunque en la actualidad la calle de Toltecas no inicia en el Eje 1 Norte, en la época prehispánica sí existía continuidad pasando por la calle de Aztecas para desembocar en la calle de Apartado (República de Perú).

Gracias a los trabajos realizados entre las calles de Brasil y Florida, fue posible efectuar un contraste entre el dato arqueológico, documental y cartográfico que permitió definir la ubicación, sistema constructivo y cronología de los

elementos arquitectónicos del sur de Tlatelolco. El avance tecnológico del pueblo mexicano hizo posible la transformación y adaptación del medio ambiente, así como una mejor explotación de los recursos naturales para satisfacer necesidades de espacio y comunicación.

Este pueblo, que en sus inicios no tenía donde vivir, llegó a convertirse en la potencia que dominó más allá de sus fronteras y alcanzó su auge hacia el Posclásico tardío.

# b i b l i o g r a f í a

•Alva Ixtlilxóchitl, Fernando de  
1975. *Obras Históricas*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas.

1980. *Unos anales históricos de la Nación Mexicana y Códice de Tlatelolco*, México, Ediciones Rafael Porrúa, S.A.

•Atlas Histórico de la Ciudad de México  
s/f México, Banco de México, Fundación Franz Mayer.

•Barlow, Robert  
1987. *Tlatelolco, rival de Tenochtitlan*, vol. 1, México, Instituto Nacional de Antropología de Historia-Universidad de las Américas.

1989. *Tlatelolco, fuentes e historia*, vol. 2, México, Instituto Nacional de Antropología de Historia-Universidad de las Américas.

•Caso, Alfonso  
1956. "Los barrios antiguos de Tenochtitlan y Tlatelolco", en *Memorias de la Academia Mexicana de Historia*, t. xv, México.

•Carballal, Margarita; María Flores y Manuel E. Pérez

1993. "Determinación de elementos urbanos e hidráulicos en el Tlatelolco del siglo XVI", en *Enfoques, investigaciones y obras*, México, Subdirección de Salvamento Arqueológico, INAH.

•Carballal, Margarita y María Flores  
1997. "Calzadas de la Ciudad de México, antecedentes y continuidad en la Colonia: la arqueología y la etnohistoria", en *Memorias del II Congreso Internacional sobre Caminería Hispánica*, España, AACHE Ediciones.

•Códice Cozcatzin  
1946. vol. 2, México, Memoria de la Academia Mexicana de la Historia.

•Cortés, Hernán  
1974. *Cartas de relación de la conquista de México*, México, Editora Nacional.

• *Crónica X*

1945. En *Revista Mexicana de Estudios Antropológicos*, VII, México.

## • Díaz del Castillo, Bernal

1972. *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, México, Editora Nacional.

## • Durán, Diego

1967. *Historia de las Indias de la Nueva España e islas de Tierra Firme*, México, Porrúa (Biblioteca Porrúa, 37).

## • Espejo, Antonieta y Robert H. Barlow

1944. "El plano más antiguo de Tlatelolco", en *Tlatelolco a través de los tiempos*, t. 1, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia/Universidad de las Américas, pp. 43-72.

## • Flores, María y Manuel Eduardo Pérez

1997. "La frontera sur de Tlatelolco, características, definición y comportamiento. Un avance de investigación", en *Umbrales y veredas*, México, Dirección de Salvamento Arqueológico, INAH.

## • García de Palacios Roji, Clara

1987. *Guía Roji de la Ciudad de México, área metropolitana, alrededores y códigos postales*, México.

## • Garduño, Ana

1997. *Conflictos y alianzas entre Tlatelolco y Tenochtitlan, Siglos XII al XV*, México, INAH (Biblioteca del INAH).

## • González Aparicio, Luis

1980. *Plano reconstructivo de la región de Tenochtitlan*, México, INAH.

## • Herrera Moreno, Ethel

y Concepción de Ita Martínez  
1982. *500 planos de la Ciudad de México, 1325-1939*.

## • Lombardo de Ruiz, Sonia

1973. *Desarrollo urbano de México-Tenochtitlan según las fuentes históricas*, México, Instituto Nacional de Antropo-

logía e Historia-Secretaría de Educación Pública.

## • Ramírez, José Fernando

1976. *Memoria acerca de las obras e inundaciones en la Ciudad de México*, México, Secretaría de Educación Pública-Instituto Nacional de Antropología e Historia.

## • Rojas Rabiela, Teresa, Rafael Strauss K. y José Lameiras

1974. "Aspectos tecnológicos de las obras coloniales", en *Nuevas noticias sobre las obras hidráulicas prehispánicas y coloniales en el valle de México*, México, Secretaría de Educación Pública-Instituto Nacional de Antropología e Historia.

## • Torquemada, fray Juan de

1763. *Primera (Segunda, Tercera) parte de los veinte i un libros rituales i monarchia indiana*, 3 vols., Madrid.

## • Toussaint, Manuel; Federico Gómez de Orozco y Justino Fernández

1990. "Planos de la Ciudad de México Siglos XVI y XVII. Estudio Histórico Urbanístico y Bibliográfico", en *16 Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación*, México, Instituto de Investigaciones Estéticas-Universidad Nacional Autónoma de México/ Departamento del Distrito Federal.