

---

# Del resguardo al plano regulador. La delimitación del casco urbano de la ciudad de México en la época virreinal

Guadalupe de la Torre

**L**os proyectos diseñados para el resguardo de la capital del virreinato de la Nueva España son una buena muestra de las aspiraciones de los monarcas españoles y de los gobernantes virreinales por establecer en la ciudad de México un nuevo orden urbano, consecuencia natural de la política económica y administrativa impuesta por los borbones en la metrópoli y en sus dominios coloniales.

Desde su planeación inicial en el siglo XVI, la ciudad colonial no volvió a ser considerada en su totalidad, ni a ser objeto de proyectos de conjunto sino hasta el siglo XVIII, cuando el poder central del monarca español se fortaleció y se proyectaron una serie de obras urbanas a iniciativa del estado. Como parte de su política reformista los funcionarios borbónicos se propusieron dotar a la urbe de una infraestructura que hiciera posible introducir servicios públicos hasta entonces inexistentes —alumbrado, empedrado, limpia de las calles y acequias— y darle una imagen de ciudad moderna extendiendo el trazo recto de sus calles hasta las callejuelas de los suburbios, abriendo nuevos paseos en la periferia, ampliando y manteniendo en buen estado y arboladas las calzadas de acceso y construyendo puertas de entrada a la ciudad.

Los planes para perfeccionar las obras del resguardo y optimizar su funcionamiento formaron parte de este proyecto “oficial” de modernización de la ciudad-capital, al plantear de forma

más racional la reubicación de algunas de sus instalaciones y la redefinición de los límites del casco de la ciudad. El resguardo se convirtió en uno de los proyectos prioritarios del gobierno virreinal en la segunda mitad del siglo XVIII, y en perspectiva, en uno de los más representativos de la época borbónica.

En contra de lo que pudiéramos imaginar, el resguardo no fue concebido con una finalidad defensiva ni de acuerdo con una estrategia militar. Aunque la muralla que debió haber cercado la naciente ciudad colonial en el siglo XVI se había proyectado en su origen para la protección de los habitantes de la ciudad, cuando dos siglos después se planeó nuevamente su edificación el proyecto no estuvo a cargo de miembros del ejército sino de los arquitectos mayores de la ciudad y de los funcionarios de hacienda —al igual que la zanja, las garitas aduanales y las puertas de entrada—, y su destino sería el de obtener mayores recursos para el monarca español, pues se buscaba evitar a través de estas obras la evasión de impuestos y el contrabando de productos monopolizados por la corona.

Como es sabido, una de las más importantes fuentes de ingresos para el rey fueron los impuestos que sus súbditos americanos estaban obligados a pagar. Entre ellos estuvo primordialmente la alcabala, que fue una de las primeras contribuciones establecidas en el territorio de la Nueva España desde tiempos de la conquista.

La alcabala, para quien no esté familiarizado con el término, era un porcentaje que se cobraba sobre el valor mercantil de todo tipo de bienes que se vendían y permutaban. En un inicio, y durante unos cuantos años, el cobro y administración de la alcabala estuvo a cargo de la Real Hacienda, pero pronto las dificultades financieras de la corona y la falta de un aparato administrativo la obligaron a ceder esta función. Primero fue el ayuntamiento de la ciudad el encargado de la recaudación (1601-1643), y más tarde, hacia mediados del siglo XVII, el Consulado de Comerciantes (1643-1753). Cada uno, en su momento, se comprometió a pagar al rey una cantidad anual estipulada a cambio de la concesión.

En teoría, el contribuyente estaba obligado a acudir a las oficinas de la Real Aduana y cubrir el monto del porcentaje correspondiente, una vez que la negociación se hubiera llevado a cabo, o bien, pagarla a los recaudadores. Evidentemente, una percepción de este tipo resultaba difícil de ser recolectada, sobre todo entre los comerciantes que no radicaban en la ciudad y que trataban con cargas al menudeo. Para asegurar en lo posible la recaudación de la mayor parte del monto a pagar a la corona, se empezó a vigilar y controlar la entrada de las mercancías para el abasto de la ciudad, así como a intervenir en las actividades de los comerciantes en pequeño, grupo al que realmente estaban dirigidas estas medidas.

En 1647 se acordó una nueva disposición respecto al procedimiento del cobro de la alcabala. En adelante, el impuesto sobre las mercancías que eran introducidas a la población tendría que ser cubierto por anticipado, independientemente de que los efectos fueran vendidos. La consecuencia fue que a partir de esta fecha, el sistema de recaudación tuvo que modificarse, y además el edificio de la Aduana requirió del establecimiento de una serie de puestos aduanales en la periferia de la ciudad para realizar funciones permanentes de registro y control.

Con el fin de llevar a cabo tales funciones, se condicionó la entrada de los arrieros, carreteros y trajineros a pasar por las "garitas" con sus cargas, y se decretó que no podrían "...entrar de noche, ni a la madrugada, sino de día, desde las seis

de la mañana hasta las seis de la tarde, así en carros como en mulas, canoas o cualquier otra manera".<sup>1</sup>

## **Las garitas y la zanja de resguardo**

Estos puestos aduanales empezaron a ser construidos desde fines del siglo XVII, para que en ellos se alojaran los guardas acompañados de sus familias y efectuaran la recaudación fiscal. Las construcciones fueron de este modo concebidas como casas habitación, pero además de los espacios de uso doméstico contaron también con las dependencias que se requerían para la revisión, el registro y, en su caso, el depósito temporal de los bienes dejados como garantía de pago.

Proyectadas para el mismo fin, en conjunto las garitas mostraban semejanzas en su construcción, aunque diversos factores determinaron las características arquitectónicas de cada uno de los puestos aduanales; por ejemplo, la ubicación del sitio concreto en que se levantó el edificio, el tipo de terreno en que se asentó y la extensión de la superficie con que se contó para su construcción. Otro aspecto de igual importancia en esta definición fue el volumen de tráfico comercial que cada garita manejaba, y por lo tanto el número de empleados que residían en ellas. Obviamente las garitas más importantes en cuanto a la magnitud de aquel volumen fueron aquellas asociadas a las calzadas de mayor circulación.

Las dimensiones de las garitas, sin embargo, no guardaron una relación directa con su importancia comercial, pues aunque la división interna de los espacios fue planeada teniendo en cuenta el número de guardas que debían habitarlas, no necesariamente las edificaciones ocupadas por tres familias fueron construidas en una mayor superficie.

Invariablemente el área de trabajo se situó al frente del edificio: el portal en donde se llevaba a cabo la revisión se convirtió en el elemento distintivo de las construcciones aduanales, así como el pequeño despacho. La parte intermedia de la edificación se destinó por lo regular a uso habitacional, mientras que la zona del fondo estuvo

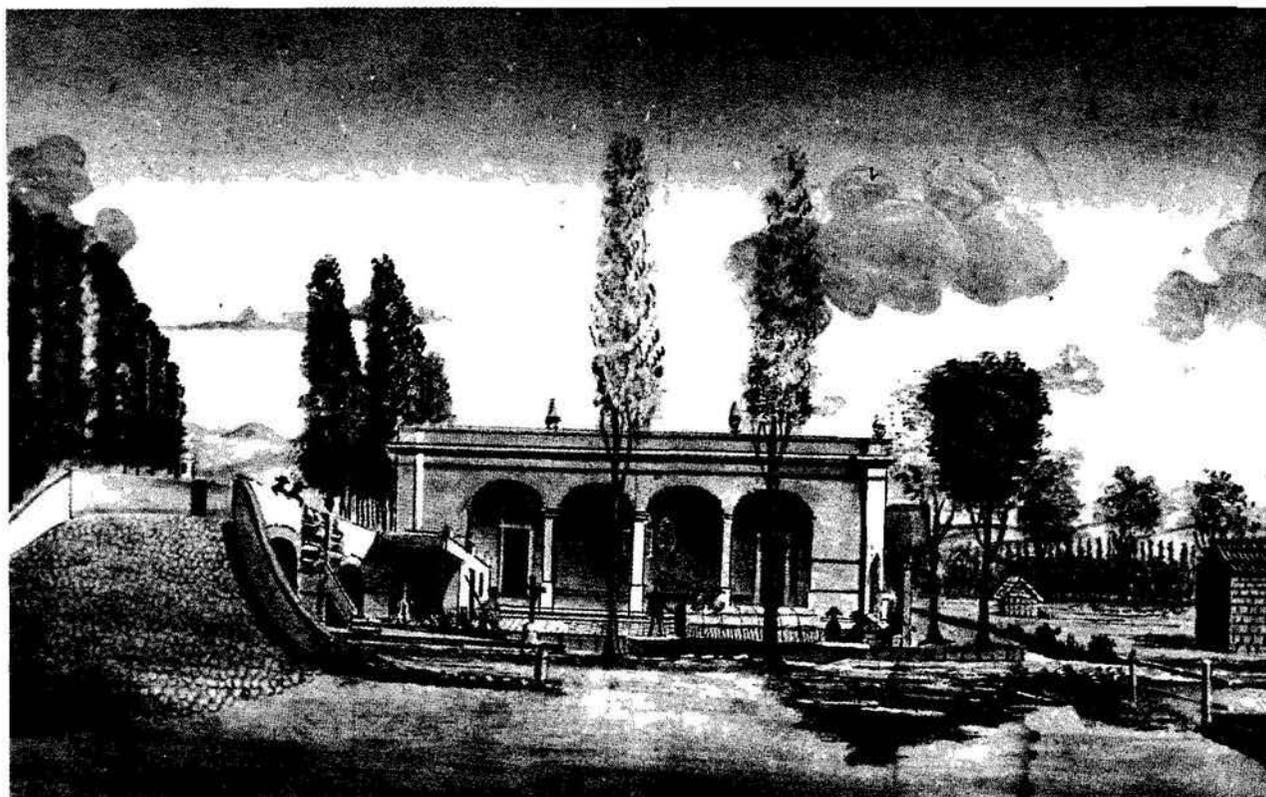


Lámina 1. Garita de La Vega.

siempre reservada a las instalaciones para los animales (lámina 1).

La construcción de los diversos puestos aduanales fue financiada con la suma que al Consulado de Comerciantes le estaba autorizado emplear para gastos de la administración, proveniente directamente de la recaudación del impuesto de la alcabala, y en terrenos propiedad del rey o de la ciudad. Por tanto, puede considerarse que fueron obras financiadas exclusivamente con fondos públicos. En 1753, cuando la Real Hacienda se hizo cargo nuevamente del cobro y la administración directa de las alcabalas, los puestos aduanales le fueron entregados como se había previsto, y los gastos erogados en la reconstrucción y el mantenimiento de éstos continuaron pagándose con la suma destinada para tal fin.

El número de garitas aumentó considerablemente durante la primera mitad del siglo XVIII,

y la razón de esta proliferación, según explicaban los funcionarios del Consulado, se debía:

...a que la ciudad es abierta y totalmente carece de recinto de murallas y de reducción a ciertas y determinadas puertas, donde pudieran ponerse guardas para vigilar sus entradas, se ha reducido su custodia a *muchas garitas* que con muchos guardas que las pueblan han celado y velado sobre obstar a semejantes clandestinidades y fraudulencias, y aun no han bastado a la atención que demanda el dilatado ámbito que la rodea.<sup>2</sup>

Para mediados del siglo XVIII las garitas de la periferia eran trece y se encontraban distribuidas de la siguiente manera: al norte estaba la garita de Peralvillo, sobre la calzada de Guadalupe, la de Santiago, sobre la calzada Vallejo, la de

Nonoalco, sobre el camino del mismo nombre, al final de la calzada para Azcapotzalco. Al poniente, la garita de san Cosme, sobre la calzada de la Tlaxpana o también llamada san Cosme, la del Calvario, sobre la calzada del mismo nombre, la de Belén —también llamada de Paseo Nuevo—, en la intersección del Paseo de Bucareli y la calzada de Chapultepec. Al sur la garita de la Piedad, sobre la calzada del mismo nombre, la de la Candelaria, sobre la calzada de san Antonio Abad, donde entrocaba con la calzada de la Candelaria, la de san Antonio Abad, donde comenzaba la calzada con el mismo nombre, la de La Viga, sobre la acequia real que venía de Chalco a la altura donde terminaba el Paseo de Revillagigedo o calzada de La Viga, y la de la Coyuya, sobre el camino a la Magdalena Mixuca. Al oriente, la garita de San Lázaro, sobre el camino que iba a Chalco y Puebla, y la de Tepito, sobre el camino a San Cristóbal Ecatepec.

Las garitas llegaron a rodear la población por sus cuatro costados, y aunque su utilidad práctica era la recaudación, simbólicamente se convirtieron en estructuras para señalar el sitio donde teóricamente se entraba a la ciudad, como lo muestra en forma evidente la siguiente referencia: "...en los arrabales o extremos de la circunferencia [de la ciudad] en que se hallan situadas las garitas que en número de doce equivalen a puertas, por donde se entra".<sup>3</sup>

La identificación de los puestos aduanales como puertas de entrada a la ciudad provenía también de que la garita novohispana no tuvo parangón con la de España de esa época. En la metrópoli imperial, el cobro fiscal se hacía en las puertas de entrada a las ciudades, por lo general amuralladas, y si existían "garitas" cercanas a la entrada éstas eran estructuras pequeñas donde se apostaban guardias para auxiliar en la vigilancia.

La zanja, por su parte, se había ido conformando de manera improvisada durante la primera mitad del siglo XVIII. Su excavación —a cargo del Consulado de comerciantes— se había realizado gradualmente y la trayectoria irregular que siguió fue el resultado de la unión, en parajes periféricos de la ciudad, de los canales ya existentes con las zanjas que se abrían en sitios desprovistos de vigilancia y aquellas que se excavaban

junto a cada garita. Esta obra había sido factible gracias a que la ciudad todavía conservaba parte del sistema hidráulico de la antigua urbe prehispánica, a base de canales y acequias.

En 1783 el virrey Mathías de Gálvez decidió emprender obras mayores con el objeto de ensanchar con las mismas dimensiones las acequias que conformaban las zanjas de resguardo, buscando darle unidad y elevar lo suficiente el nivel del agua para así convertirla en un verdadero obstáculo. El ingeniero Miguel Constanzó fue el encargado de planear la obra y quien propuso que se aprovecharan las aguas que venían de Mexicalzingo para dificultar la introducción de contrabandos. De su proyecto no hay mayor información, pero es un hecho que la zanja se amplió, aunque una vez más no se consiguió resolver la parte hidráulica de la cuestión: las aguas no lograron aumentar su caudal.

El ensanche de la zanja planteó un problema en la parte sur de la ciudad.

Durante la época de lluvias esa zona se inundaba y la ronda no podía seguir el recorrido, viéndose obligada a atravesar entre las casas. Si la acequia se ampliaba sería posible navegarla y, por lo tanto, se facilitaría el paso de introducciones clandestinas. Por ello se planeó construir una calzada "exterior" al lado de la zanja, para el tránsito de las rondas desde la garita de Belén hasta la de san Antonio Abad, pasando por La Piedad. La obra fue encomendada al arquitecto Ignacio Castera en 1784, quien la entregó un año después, al parecer no en las mejores condiciones puesto que resultó angosta ya que no se terminó de estacar el terraplén y ello causaba deslaves. Sin embargo, aunque fue proyectada únicamente para uso de las rondas, acabó siendo utilizada como paseo, ya que por la "hermosura de su situación—según decían— ha hecho que muchas gentes así de a caballo como en coches la transiten".<sup>4</sup>

## La muralla

El inicial anhelo de amurallar la ciudad de México a la manera de las poblaciones medievales eu-

ropeas nunca llegó a materializarse, no obstante que el cabildo y el propio virrey Antonio de Mendoza pretendieron, en repetidas ocasiones en el siglo XVI, rodear a la capital con un muro que la defendiera. Las reales cédulas y las provisiones dictadas desde España para que la ciudad fuera cercada se toparon con impedimentos de índole práctico. Finalmente tales disposiciones no trascendieron el papel y la ciudad de México se desarrolló sin la presencia impositiva de un muro.

La idea de cercar la capital novohispana, sin embargo, revivió después de haber quedado olvidada por más de doscientos años. En 1776, el entonces ministro del Consejo de Indias, José de Gálvez, pidió al virrey Antonio María de Bucareli (1771-1779) que tratara de cercar la capital “con pared sólida y de duración”. En su correspondencia Gálvez exponía que el rey “...estaba enterado de que el único resguardo material que hay en esa capital para impedir los contrabandos, consiste en unos canales o acequias que aun en los años más abundantes de aguas, se vadean muy fácilmente por muchos parajes y en los casos se secan y quedan transitables”.<sup>5</sup>

Es claro que a los ojos del ministro y de la corona, la solución de la acequia periférica no era satisfactoria. El férreo control fiscal que se pretendía instaurar no era posible —decían— con una barrera tan poco eficaz como la zanja, no obstante que en los documentos se la describe con una amplitud de 5 a 6 varas de ancho por 2 de profundidad, en los tramos más angostos. Es innegable que algo había de cierto en la argumentación, ya que la funcionalidad de la zanja dependía del agua y con frecuencia ésta no logró tener el nivel suficiente para impedir el paso. A mi modo de ver, sin embargo, la opinión negativa sobre la zanja de resguardo y la insistencia en la construcción del cerco se explican por otra razón.

En la cita anterior, resulta evidente que el renovado interés por la construcción de la muralla respondía a una necesidad totalmente ajena a la que llevó al cabildo de la ciudad a proponer su edificación en el siglo XVI. Había quedado sin sentido la intención de fortificar a la ciudad para defenderla de un posible ataque indígena.

Es verdad que los funcionarios borbónicos también hablaban de “protegerla”, pero esta vez se

trataba de salvaguardarla de los contrabandistas y defraudadores que estafaban al estado español traficando con productos estancados o eludiendo el pago del impuesto de la alcabala a la entrada de la ciudad. En la medida en que se buscaba proteger los intereses del monarca en la ciudad y no la ciudad misma, la rediviva propuesta del cerco provenía directamente de la metrópoli y no del ayuntamiento de la ciudad. Así, en dos siglos los papeles en torno al tema se habían invertido.

Como es sabido, la muralla fue un elemento arquitectónico construido en el periodo medieval y usado en las poblaciones europeas inicialmente para defensa de las ciudades y para diferenciar el territorio urbano del rural. En el siglo XVIII, esa misma muralla empezó a tener también la función de delimitar el territorio para tener control sobre el cobro de impuestos. Bajo esta lógica y de acuerdo con el modelo urbano de estas ciudades, desde la metrópoli se planeó encerrar la capital novohispana al considerar que la solución local de la zanja no resolvía satisfactoriamente el problema del contrabando.

La presencia común de las murallas en las ciudades europeas estaba de tal manera interiorizada en los colonizadores hispanos, que el término “extramuros” fue empleado con frecuencia para señalar las áreas fuera del casco de la ciudad no obstante la inexistencia de ese elemento circundante en la capital novohispana. Testimonio del uso de la expresión es la siguiente cita, tomada del *Theatro americano* de Villaseñor y Sánchez: “... y para estorbo de los fraudes públicos, tiene [ la Aduana] un guarda mayor que recorre la ciudad y sus *extramuros*, en donde por las entradas y salidas de ella, hay garitas en las que viven otros guardas de a pie o centinelas”.<sup>6</sup>

En 1776, año en que se ordena la construcción de la muralla, la Real Hacienda novohispana había instaurado un sistema fiscal diferente —con la finalidad de hacerlo más eficiente— además de una nueva organización administrativa para centralizar el cobro de los arbitrios. La iniciativa de José de Gálvez para cercar la ciudad estaba inserta justamente en esta lógica de lograr un control fiscal efectivo, pero su orden se encontró con supuestas dificultades económicas del erario. Ciertamente es que el monto de la magna obra era

razón suficiente para dificultar su construcción, y si a esa argumentación se añade el hecho de que en la periferia de la ciudad existía ya la zanja mencionada por el propio Gálvez, la necesidad del cerco pareció no ser perentoria. Finalmente, los límites fiscales ya habían sido definidos por el paso de la “zanja de resguardo” que unía en un circuito las garitas que circundaban la ciudad.

La cultural predilección que los funcionarios europeos daban al amurallamiento de la ciudad no fue suficiente como para que les impidiera reconocer como los límites del casco a los marcados por la zanja que rodeaba a la ciudad. De hecho su traza se tomó como base para planificar la trayectoria del cerco o muro que se pretendía construir.

Así, el superintendente de la Real Aduana, Miguel Páez, nombró, en abril de 1777, una comisión para realizar el proyecto de amurallamiento de la ciudad, formada por el ingeniero Miguel Constanzó, el comandante del resguardo Blas de Cañas, su teniente Andrés Barbosa, los maestros alarifes y “peritos” Ildefonso de Iniesta Bejarano y Joseph Eligio Delgadillo y los cabos de ronda Juan Joseph Altamirano y Juan Manuel Obscuras. Dos propuestas salieron a partir del reconocimiento efectuado por el jefe del resguardo, sus subalternos y los arquitectos. La primera proposición, firmada por el cabo Joseph Altamirano, provino de una persona con la experiencia y el conocimiento de causa derivado de la práctica diaria; la segunda opinión, fue emitida por un profesional, el arquitecto José Eligio Delgadillo (lámina 2).<sup>7</sup>

En ambos proyectos es evidente la intención de que el cerco siguiera una dirección más recta y corta, así como un trazo más regular que la zanja de resguardo, tomada como punto de partida. Aunque no coinciden en la línea de circunvalación, los dos diseños tienden a reducir la extensión de la zanja, que era de 23 348 varas (20 kilómetros aproximadamente), en más de una cuarta parte de su longitud total.

En el plano la zanja se representó con una doble línea sombreada, y la “nueva dirección”, con una raya delgada y recta señalada con la letra N en cada uno de sus tramos. El superintendente Páez explica que con estos señalamientos “a un

golpe de ojo, se discernen, y cotejan con facilidad los sitios por donde se dirigen actualmente los canales, y los diferentes, más reunidos o regulares por donde pudiera construirse la pared”.<sup>8</sup>

En ambos proyectos, los autores coinciden al indicar los sitios donde deberían contraerse los linderos fiscales. En la parte noroeste, el propósito era que la cerca dejara fuera —entre otros— los poblados de Sancopinca, Nonoalco y San Antonio el Pobre, barrios que para esa época “no obstante que fueron en lo antiguo dilatadísimos y muy poblados, se hallan reducidos a poquísimas gentes miserables, y a ruinas de casas”.<sup>9</sup> Por el contrario, en el sureste, aunque coinciden en que el lindero debía ser reducido, consideraron conveniente dejar “intramuros” los barrios de san Pablo, santa Cruz, Jamaica, Acatlán y Candelaria

...porque se hallan sumamente poblados de gente artesana, y de otras ocupaciones y con muchas tiendas que inducen bastante entidad en los consumos militando también la consideración de que los Santos Sacramentos se administran por el cura de la parroquia de Santa Cruz a una gran extensión de feligresía, y quedando fuera no podría ejecutarlo con prontitud a cualesquier hora de la noche, si hubiese la precisión de abrir y cerrar.<sup>10</sup>

Hacia el sur, el trazo de la zanja era muy irregular, por lo que, tanto Altamirano como Delgadillo, planean regularizar la trayectoria del límite fiscal para que la muralla pase fuera de la población dejando al interior de la ciudad parte de la ciénega y de los pastizales donde se alimentaba el ganado para el abasto de la ciudad.

Consciente de la importancia del proyecto y del significado del amurallamiento de la ciudad, además de sabedor del valor de la regularidad en la planificación urbana, el superintendente de la aduana escribió estas elocuentes palabras:

Conviniendo que en empresas de la magnitud que ésta, y que han de ser para la pos-

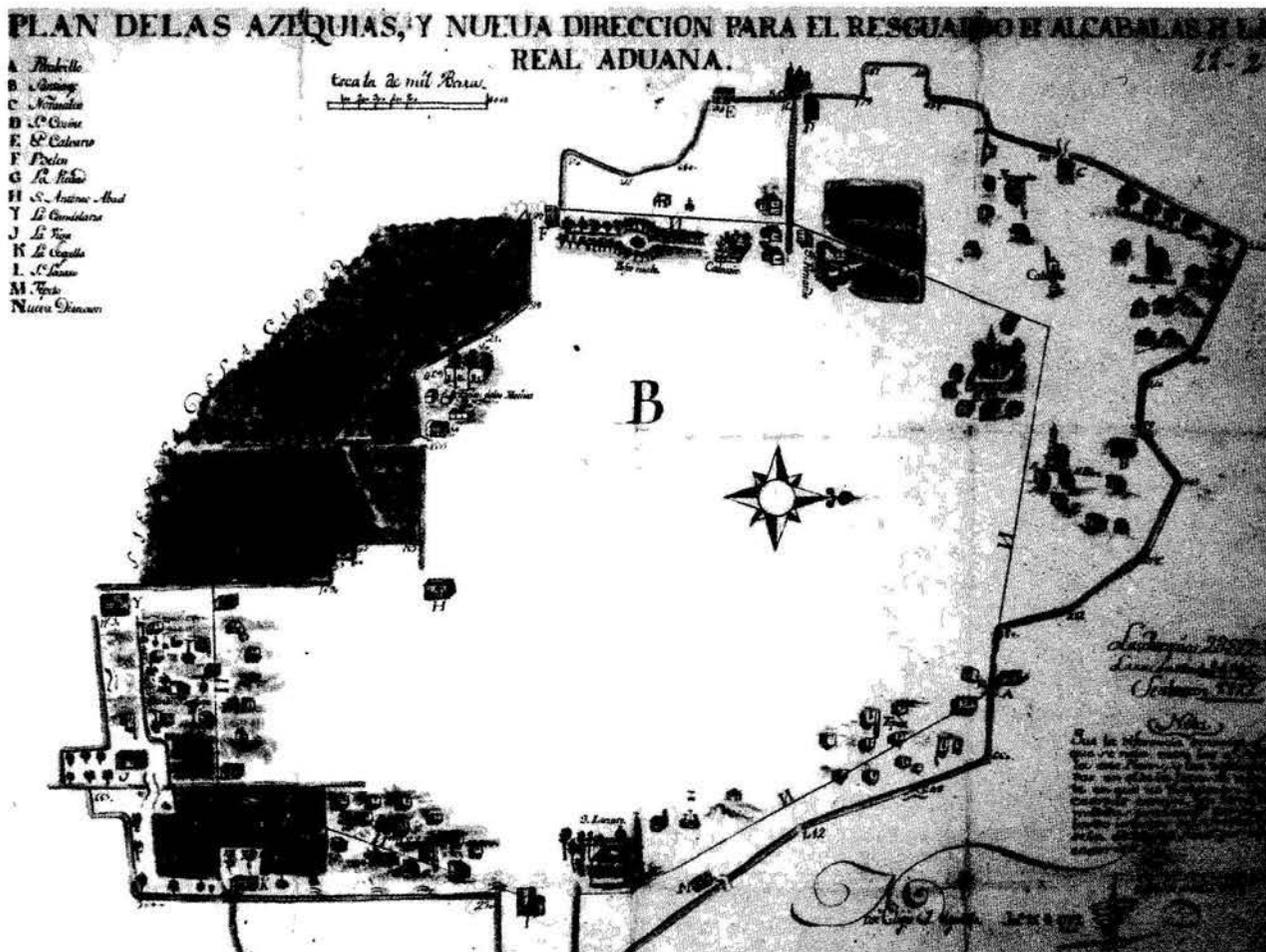


Lámina 2. Proyecto para el amurallamiento de la ciudad. Plano levantado por el arquitecto Joseph Eligio Delgadillo, 1777.

teridad, un indicante del siglo e ilustración de los que intervinieron en ellas, se advierte materialmente en cuanto sea dable la regularidad matemática, no he omitido la tengan en lo posible los lados de la muralla, adecuando un cuerpo de diez superficies exteriores casi paralelas, y en no muy diversa recíproca longitud, sin más extravío que el de algunas varas de terreno, que para configurar aquella perfección se ha extendido el circuito, por la Piedad y San Lázaro. Con tal designio he dispuesto también se adapte el área del cerco, a una exacta elipse u óvalo, pues sería notable defecto quedase una figura totalmente irregular y desagradable.<sup>11</sup>

El sueño de los funcionarios reales de ver la ciudad-capital del virreinato de la Nueva España ceñida por una muralla no se hizo realidad, tan sólo planos y documentos quedaron como testimonio del pensar de estos gobernantes.

### Puertas de entrada

Además de definir el nuevo límite a resguardar y las entradas por las que se efectuaría la recaudación fiscal, se planificó construir, al lado de cada garita, una puerta de entrada para cerrar la línea de resguardo, controlar el tráfico de mer-

cancías gravadas e impedir el paso nocturno de cargamentos.

Hasta esta época la costumbre había sido colocar trancas en medio de las calzadas para impedir el paso a los transeúntes, pero ya los funcionarios de Hacienda habían hecho explícita su inconformidad por este procedimiento que consideraban inseguro y a la larga costoso, puesto que implicaba su constante mantenimiento:

...las trancas —decían— son de poca duración y expuestas a mil accidentes con los coches que transitan: causan el costo de las cadenas, pernos, candados y clavos, y es fácil introducir por entre ellas, especialmente de noche, carneros y animales de igual cuerpo y no pocos efectos. Por el contrario las puertas son de duración, y cuenta poco o nada el conservarlas, no es posible introducir por ellas cosa alguna furtivamente y son menos embarazosas a las calzadas públicas y su manejo es más cómodo a los guardas.<sup>12</sup>

La única puerta de entrada que se edificó en esos años siguiendo los lineamientos mencionados, fue la de la garita de Belén. En 1777, cuando se trazó el Paseo de Bucareli, la garita se reconstruyó en el sitio donde convergían la calzada de Chapultepec y dicho paseo junto con su puerta de entrada. Juan de Viera, en su *Breve compendiosa narración de la ciudad de México*, describe el aspecto que presentaba ese pórtico con las siguientes palabras:

...tiene un arco magnífico en cuya clave está un medallón de las armas de Ntro. Cathólico rey y cierra el paso al camino que guía, por la parte de afuera de los arcos a Chapultepec con unas puertas muy fuertes de cedro pintadas de verde y abisagradas de hierro, con dos varillas en cada hoja en forma de tijera para impedir el que fueran a aflojarse por la humedad de las aguas. Por la parte de adentro de los arcos está otro pórtico que forma su cúspide con las armas de la Nobilísima Ciudad.<sup>13</sup>

Aunque la utilidad práctica de las puertas de la ciudad estaba restringida al control fiscal, debido a su emplazamiento periférico se les identificó además como puntos limítrofes de referencia en los márgenes de la ciudad. De hecho, llegó a ser más significativa su presencia como señalamientos urbanos. Un testimonio de esta doble función es la presencia de los escudos labrados en los pórticos descritos por Viera. El escudo de armas real hacía referencia a la autoridad del monarca español sobre sus súbditos contribuyentes, mientras que el emblema de la ciudad aludía a la jurisdicción que ejercía el ayuntamiento sobre la urbe.

Llama la atención el diseño barroco de la puerta de entrada de Belén (con esbeltos arcos de medio punto y remates mixtilíneos), que contrasta con la propuesta del proyecto para la muralla, que tiende a simplificar y a reducir el trazo del cerco a una forma simple geométrica.

En el año 1792 el virrey segundo conde de Revillagigedo insistió al encargado de la Real Aduana para que se edificaran puertas de entrada a la ciudad, no sólo por el interés inmediato de resolver un problema práctico sino además para dotarla de entradas dignas de una ciudad capital. El ingeniero Miguel Constanzó fue designado para diseñar los pórticos y presentar el presupuesto de la obra; éste planeó colocar a lo ancho de las calzadas cuatro pilares de mampostería recubiertos con piedra de Guadalupe y cantería blanda para sostener tres puertas de rastrillo formadas con verjas de madera de cedro; las puertas laterales serían más angostas que la central.

Constanzó propuso que su diseño se utilizara en la calzada de la Tlaxpana para la garita de san Cosme, en la de Vallejo para la garita de Santiago, en la de Guadalupe para la garita de Peralvillo, en la de san Antonio Abad para la garita de la Candelaria y en la calzada de la Piedad para la garita que llevaba el mismo nombre. En los accesos con menos tráfico, es decir, en las calzadas más angostas como eran la de Nonoalco, Calvario y San Lázaro, el ingeniero planeó la edificación de una sola puerta entre dos pilares, con las mismas características que las otras.<sup>14</sup>

Revillagigedo remitió el proyecto al maestro mayor Ignacio Castera, solicitándole se hiciera

cargo de la obra; sin embargo, éste nunca respondió positivamente, por lo que las puertas se quedaron sin construir al menos durante los años de gobierno del virrey. Tal parece que Castera, que se había convertido en el “constructor oficial” de las ideas del virrey ilustrado, no accedió a llevar a cabo una obra ideada por el ingeniero Constanzó, autor al igual que él de las grandes obras públicas de la ciudad.

En 1815, cuando se planeó la fortificación de las garitas en uso para la defensa de la capital, se decidió la construcción de puertas de entrada sobre las calzadas de Guadalupe, san Antonio Abad, Vallejo y san Lázaro. Según el proyecto, en la garita de Peralvillo (calzada de Guadalupe) se edificarían dos puertas: una junto a las construcciones aduanales (la de mercancías y la de pulques) y otra unos metros más afuera con el fin de cerrar la muralla levantada para protegerlas. Ambas tendrían un amplio vano central para el paso de carretas y animales, y dos laterales más estrechos para el tránsito de peatones (lámina 3). La puerta de la garita de san Lázaro, La Candelaria, san Antonio Abad y la de Santiago (Vallejo) tendrían un solo vano. La altura total de las puertas era de tres varas y media (4.62 metros) y alrededor de cinco varas de ancho (4.20 metros).<sup>15</sup>

El proyecto de las obras de fortificación, así como del sencillo y sobrio diseño de las puertas, se debió al arquitecto Mariano Falcón. Las caracterizó un estilo neoclásico, aunque con ciertos detalles todavía barrocos como el roleo que flanqueaba las pilastras centrales de la puerta de Peralvillo.

## La zanja cuadrada

En los años noventa, la política fiscal se centró en sistematizar el funcionamiento de la Real Hacienda con la intención de mejorar el mecanismo de fiscalización. Con este fin se solicitó al comandante del resguardo en turno que elaborara un informe de la situación que prevalecía en la periferia de la ciudad para custodiarla. El comandante Francisco Sabariego argumentó que el excesivo

número de garitas y la dificultad para cuidar de una extensión territorial tan amplia eran los principales problemas que impedían lograr un resguardo eficaz de la capital.<sup>16</sup> En esta lógica fue que el virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla, segundo conde de Revillagigedo (1789-1794), encargó a su arquitecto preferido, el maestro mayor de la ciudad Ignacio de Castera, la ejecución de un proyecto que optimizara el resguardo de la ciudad.

Revillagigedo se distinguió por ser un virrey autoritario e impositivo, que logró poner en práctica los cambios urbanos planeados por sus antecesores y por él mismo para remodelar la ciudad de México. Gracias a su clara conciencia de la importancia de estas obras, Revillagigedo dejó constancia de los proyectos que se idearon para la reordenación urbana de la capital novohispana, entre los que se encontraba el del resguardo fiscal.

El arquitecto Castera realizó dos proyectos, el primero en 1793 (lámina 4) y el segundo en 1794.<sup>17</sup> En realidad este segundo diseño es una derivación del anterior, una idea más perfeccionada e integrada a la planificación general de la ciudad. En principio, Castera planeó modificar radicalmente la irregular trayectoria de la zanja: concibió un doble foso exactamente cuadrado, superpuesto a la traza de la ciudad. En segundo lugar ideó restringir el acceso a la población exclusivamente a cinco entradas, cuatro por tierra: Peralvillo, san Lázaro, La Candelaria y Belén, y una por agua: La Viga. Por último, proyectó, entre la acequia exterior y la interior, una calzada para el paso de las rondas.

En este proyecto de Castera subyace un concepto urbanístico más elaborado que la simple modificación de la zanja. En un primer nivel, el arquitecto propone reducir la longitud de la zanja y regularizar su trazo, con el fin de hacer más eficiente la vigilancia a lo largo de la línea fiscal, y limitar la entrada a la población a unos cuantos puntos estratégicos, para así intensificar el control sobre los efectos que pagaban alcabala.

Pero la intención de Castera en un segundo nivel, era más ambiciosa. Si la vieja zanja se había conformado improvisadamente, terminando por circunscribir a la ciudad en lo amplio de su

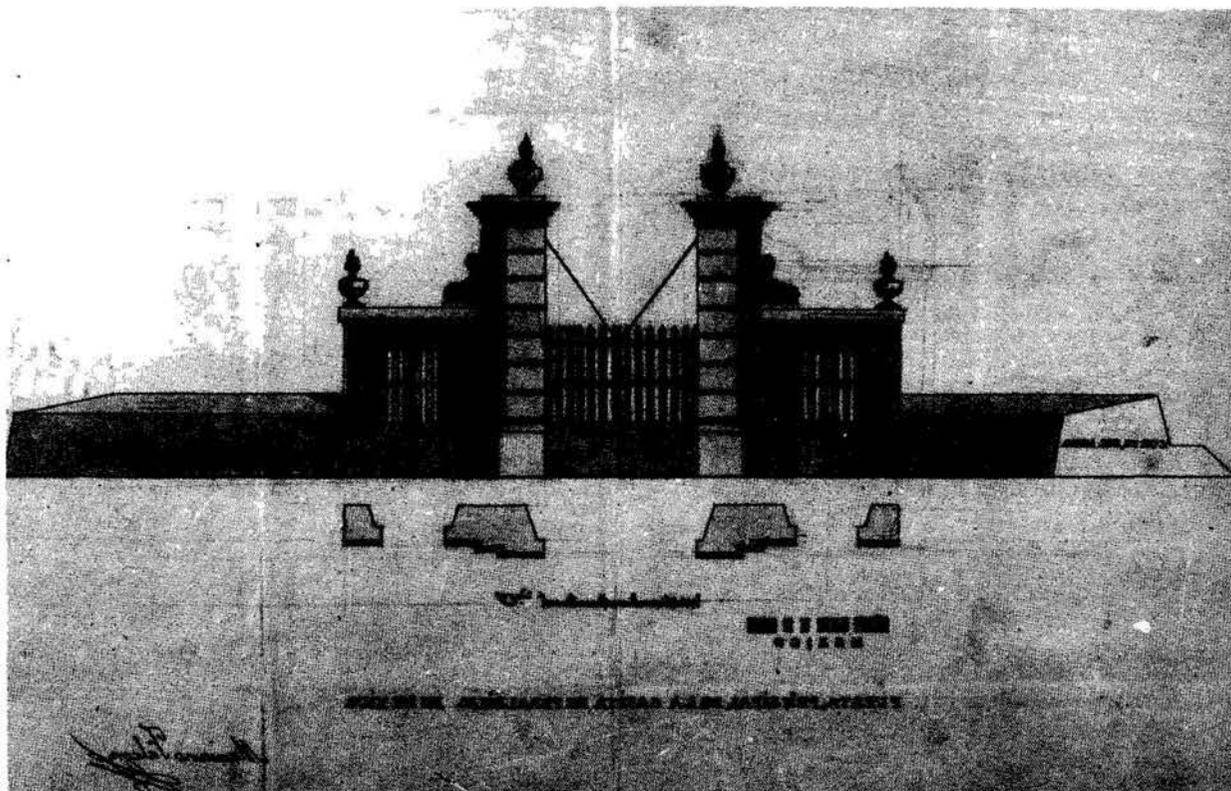


Lámina 3. Diseño de puertas de entrada para la garita de Peralvillo.

perímetro e integrándose de forma más o menos natural a la configuración de la misma, la nueva zanja, por el contrario, sería un elemento urbanístico innovador que demarcaría a la ciudad imponiéndole una forma perfectamente regular sobre la ya existente.

El segundo proyecto, derivado del anterior, fue mucho más ambicioso. Este plan consistía en que el doble foso o “zanja cuadrada” —término con el que se conoció comúnmente en la época— funcionara no sólo como barrera fiscal, sino además como “acequia maestra”. La zanja exterior sería utilizada para conducir el agua proveniente de Chapultepec y Mexicalzingo a través de diversas compuertas —marcadas con la letras B, C y D— e introducirlas a las atarjeas y canales interiores, con el fin de aumentar la corriente y hacer más eficiente su desagüe. La zanja interior, por su parte, colectaría y arrastraría

las aguas negras y de lluvia vertidas por las acequias interiores y las atarjeas hasta la compuerta de San Lázaro, por donde saldrían gracias al impulso que llevaran.

El proyecto urbanístico contemplaba también regularizar el trazo de las zonas periféricas que quedaran dentro del cuadrángulo para corregir la circulación de las aguas y así limpiar sus calles y transitar por ellas. En este sentido, el proyecto pretendía que estos barrios, con el alineamiento de sus casas y la extensión de los servicios, se integraran al área urbanizada.

El maestro Castera propuso en este segundo proyecto disminuir aún más que en el primero la longitud de la zanja. Esta reducción tenía su fundamento en que planteaba una ciudad perfectamente simétrica de la zanja hacia dentro, con la Plaza Mayor como eje central, y a partir de ese punto una distancia radial hasta sus extremos

de aproximadamente 1 363 varas. Esto significaba que partes habitadas al norte, poniente y sur de la ciudad, se verían cercenadas por el paso de la acequia. El plano muestra que la zanja cuadrada cruzaría, en su lado poniente, muy cerca de la Alameda, dejando fuera del lindero el paseo de Bucareli, recién construido, y la real fábrica de tabaco, apenas en construcción. Por el norte, mientras tanto, Santiago Tlatelolco quedaría excluido del recinto de la capital, y lo mismo sucedería hacia el sur con parte de los paseos abiertos apenas unos años atrás.

Además de sus funciones de resguardo y de drenaje, la acequia maestra o zanja cuadrada vendría a definir los límites urbanizados de la población. En palabras del arquitecto Castera, la zanja "será la que cierre el cuadro que ha de for-

mar el plano de esta ciudad, la que dé término a las manzanas de sus casas y calles que las forman".<sup>18</sup> En este sentido, el proyecto de Castera pretendía que ciertas zonas periféricas, con el alineamiento de sus casas y de sus calles, se integraran urbanísticamente al resto de la población y "gozaran" de los mismos servicios ya que los suburbios que la ciudad colonial desarrolló desde el inicio de su establecimiento no habían sido considerados hasta entonces parte de la urbe. El interés particular por urbanizar la periferia, sobre todo el área suroeste de la ciudad, tenía entre sus objetivos elevar el valor de los predios. Por ello, muchos de los terrenos fueron expropiados a sus dueños, en su mayoría indígenas, quienes se vieron obligados a trasladarse a otros sitios fuera de estos límites. Es evidente, pues, que la

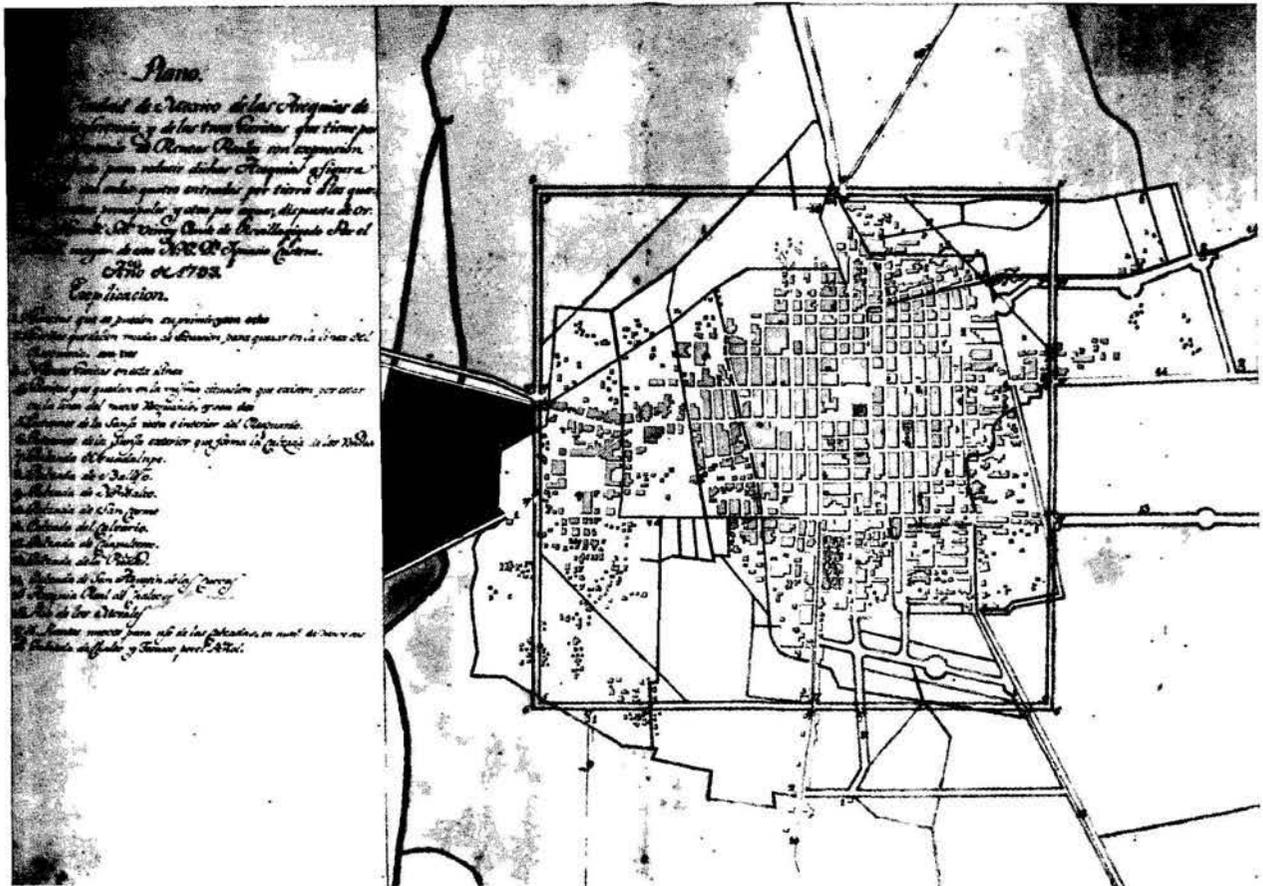


Lámina 4. Plano de la ciudad de México, de las acequias de su circunferencia y de las trece garitas que tiene para el resguardo de Rentas, 1793.

integración se pretendía sólo en cuanto al espacio ocupado por dichos barrios, mas no en cuanto a sus tradicionales habitantes.

Este proyecto fue considerado por Francisco de la Maza como el “primer plano regulador” de la ciudad de México, puesto que el maestro mayor planeaba modificar el diseño de la ciudad existente y establecer límites al trazo urbano de la población.<sup>19</sup> Y ciertamente, aunque el proyecto no se llevó a la práctica durante el gobierno del virrey segundo conde de Revillagigedo, este diseño de ciudad fue retomado en el siglo XIX por el gobierno independiente como el modelo a seguir.

En el diseño de Castera está expresado gráficamente el ideal urbano de los borbones a través de diversos valores como son lo ordenado, lo recto, lo simétrico, lo uniforme, lo limpio y lo funcional. El resultado es una imagen de ciudad organizada en torno a un punto central, donde convergen el resto de los elementos urbanos.

Con la misma perspectiva a “ojo de pájaro” con que Castera ideó, en el proyecto de 1793, sobreponer un lindero fiscal al trazo de la ciudad, en este segundo planea que esa frontera signifique además una delimitación del área a urbanizar. Por lo tanto, el control que se ejercería a través de la zanja no se limitaría al fiscal y la ciudad vería definidos los márgenes de su casco a partir de un orden preestablecido.

Aunque el virrey Revillagigedo tuvo pleno poder de decisión sobre estos proyectos, no lo fue sobre su realización. Muchos años hubieron de pasar antes de que se llevara a cabo, y sólo de manera parcial, pues la obra planeada nunca se cumplió del todo. En la segunda década del siglo XIX el gobierno virreinal, temeroso por el avance del movimiento armado independentista, consideró de utilidad la zanja cuadrada para la defensa de la capital novohispana. La fortificación de la ciudad fue en esos años la prioridad inmediata del estado, por lo que la Real Aduana cedió al ejército las riendas de la periferia de la ciudad, subordinando sus funciones de salvaguarda fiscal a las de defensa militar.

La excavación de la zanja comenzó hacia 1811 y durante diez años se trabajó arduamente en su construcción hasta cubrir los cuatro costados de la ciudad, aunque no llegó a tener una trayecto-

ria completamente regular, y esto se puede apreciar en diversos planos del siglo XIX. La mano de obra provino principalmente de las cárceles. Los forzados a trabajar en la construcción de la zanja cuadrada fueron, por una parte, los “presos confesos o convictos de haberse hallado en acciones de los insurgentes, batiéndose o formando cuerpo con ellos”.<sup>20</sup> El otro grupo de presos lo formaban delincuentes y criminales, así como civiles incapacitados para el servicio militar y que hubieran violado ciertas disposiciones.

En su inicio, la obra fue costeadada con fondos de la Real Hacienda y del ramo de Policía y Desagüe, aunque los ingresos más importantes fueron donados por particulares.<sup>21</sup>

Resumiendo, las obras destinadas a conformar el resguardo fiscal de la ciudad de México no fueron en su origen planeadas como parte de un plan maestro, sino como obras aisladas que respondían a necesidades coyunturales. Una vez que estas obras —edificadas por separado a lo largo de más de medio siglo— comenzaron a ser administradas por la Real Hacienda, a mediados del siglo XVIII, se les consideró como parte de un sistema que debía reordenarse. Así, la serie de obras construidas hasta entonces con una finalidad fiscal específica (zanja, puentes, garitas y puertas), conformaron oficialmente el resguardo fiscal de la ciudad de México.

A partir de esta época, el estado borbónico comenzó a concebir ambiciosos proyectos de resguardo para la ciudad-capital del virreinato. Unos, ideados desde la metrópoli, otros por iniciativa del virrey novohispano, pero todos los modelos urbanos propuestos expresan el deseo de crear un entorno físico perfecto tanto por la regularidad de su diseño como por la funcionalidad de su planificación.

El concepto que las autoridades reales tuvieron de lo que debía ser el resguardo quedó plasmado en proyectos urbanísticos diseñados por los maestros mayores de la ciudad y en instrucciones que rigieron el funcionamiento de la corporación encargada del control fiscal. Aun cuando estos proyectos tomaron en cuenta las condiciones naturales del asentamiento de la capital novohispana, fueron pensados, más en función de un ideal urbanístico, que como un plan estraté-

gico fundamentado en necesidades prácticas y posibilidades reales de ejecución.

A mi modo de ver, el resguardo fue una de las obras urbanas más importantes promovidas por el estado borbón en la capital del virreinato de la Nueva España, al lado de las fábricas reales, todas edificadas con la finalidad de obtener mayores ingresos para el erario real. Estas obras tienen en común el haber sido construidas con un interés estratégico, el ser consideradas propiedad del monarca, financiadas con fondos del estado y manejadas bajo el control de funcionarios reales, además de ser obras de envergadura en las que intervenían los más prestigiosos arquitectos o ingenieros de la época y cuya construcción implicaba, aparte de una considerable in-

versión, un plan para el desarrollo de las obras y un proyecto urbanístico que las integrara al resto de la ciudad.

El análisis de los proyectos urbanísticos para el reordenamiento del resguardo muestra la intención del estado borbón de subordinar la capital novohispana al poder central, en la medida en que sobrepuso a la traza de la ciudad un límite fiscal definido con independencia del límite jurisdiccional de la población. En los hechos la presencia de las garitas y las puertas de acceso a la ciudad, así como el foso que la rodeaba, le imprimieron otra imagen a la capital novohispana, pues terminaron por conformar un elemento urbanístico nuevo y característico de la ciudad dieciochesca.

## Notas

<sup>1</sup> *Documentos relativos al arrendamiento del impuesto o renta de alcabalas de la ciudad de México y distritos circundantes*, introd. Ricardo Torres Gaytán, SHCP, Dirección de Estudios Financieros (Archivo Histórico de Hacienda, vol. 4), 1945, p. 14.

<sup>2</sup> Archivo Histórico del Distrito Federal (en adelante AH del DF), *Ríos y acequias*, vol. 3871, exp. 37, f.4

<sup>3</sup> *Reflexiones y apuntes sobre la ciudad de México (fines de la colonia)*, *Discurso sobre la policía de México, 1788*, versión paleográfica. Introducción y notas de Ignacio González Polo, México, DDF, 1984, p. 93

<sup>4</sup> Archivo General de la Nación (en adelante AGN), *Archivo histórico de hacienda*, leg. 2033.

<sup>5</sup> Manuscritos de la Biblioteca Nacional de México (en adelante MBN), ms. 454 [1391], f. 285.

<sup>6</sup> José Antonio Villaseñor y Sánchez, *Theatro americano: descripción general de los reynos y provincias de la Nueva España y sus jurisdicciones*, t. I, México, Editora Nacional, p. 50.

<sup>7</sup> Ambos planos se encuentran en el Archivo General de Indias (en adelante AGI), México 326 y 327 respectivamente. Están reproducidos en *Planos de ciudades iberoamericanas y filipinas existentes en el Archivo de Indias*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1981, 2a. edición, pp. 213-214.

<sup>8</sup> AGI, México, 1997, 20 de mayo de 1777.

<sup>9</sup> *Ibid.*, 27 de julio de 1777.

<sup>10</sup> *Ibid.*, 20 de mayo de 1777.

<sup>11</sup> *Ibid.*

<sup>12</sup> AH del DF, *Ríos y acequias*, vol. 3873, exp. 111, f. 74.

<sup>13</sup> Juan de Viera, *Breve compendiosa narración de la ciudad de México, corte y cabeza de toda América septentrional*, México, 1952, p. 78.

<sup>14</sup> AH del DF, *Capillas garitas*, vol. 494, exp. 1, fs. 6-7v.

<sup>15</sup> AGN, *Historia*, vol. 370, s/exp., fs. 107-114.

<sup>16</sup> MBN, ms 452 [1389], fs. 266-284, "Informe del jefe del resguardo Francisco Sabariego al virrey Segundo conde de Revillagigedo tocante al método que se ha seguido en las garitas para evitar la introducción fraudulenta de efectos".

<sup>17</sup> Estos planos aparecen reproducidos en Sonia Lombardo, *Atlas Histórico de la Ciudad de México*, México, Smurfit Cartón y Papel, 1996.

<sup>18</sup> AGN, *Obras públicas*, vol. 2, exp. 1.

<sup>19</sup> Francisco de la Maza, "El urbanismo neoclásico de Ignacio de Castera", *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, México, UNAM, vol. VI, 1954, núm 22, pp. 93-101.

<sup>20</sup> Delfina López Sarrelange, "Las fortificaciones de la ciudad de México", *Diálogos*, núm. 4, vol. 13, julio-agosto de 1977, p. 38.

<sup>21</sup> *Gaceta del Gobierno de México*, enero de 1811.

