
El resguardo de la ciudad de México en el siglo XVIII

Guadalupe de la Torre

Entre las reformas administrativas que la monarquía española de los borbones implantó en la Nueva España durante el siglo XVIII, las encaminadas a poner en orden el ramo de Hacienda se establecieron sin demora. Siendo la Nueva España la colonia más rica y la que mayores ingresos aportaba a la metrópoli, la organización de este renglón de la economía resultaba primordial.

El primer paso dado por la corona, fue la recuperación del control directo sobre los impuestos, pues el cobro de algunos de ellos lo había delegado a individuos particulares o a corporaciones por medio de contratos de arrendamiento o encabezamientos en los que se estipulaba el monto que se le pagaría a cambio de la concesión. Así, en 1754, comenzó por rescindir el contrato que tenía con el Consulado de Comerciantes de la ciudad de México para administrar las alcabalas de la capital y sus alrededores.¹

Esta reforma fiscal fue seguida, años más tarde, por otras acciones orientadas a incrementar los ingresos de la metrópoli, entre ellas, la creación de nuevos monopolios o estancos en la producción y venta de artículos cuyas ganancias fueran redituables y que habían de ser administradas directamente por el gobierno; tales fueron los casos del tabaco y de la pólvora, que se agregaron a los ya existentes de naipes, nieve, papel sellado, sal, mercurio y lotería.

Inicialmente, cuando la Real Aduana se hizo cargo de la administración del ramo de alcabalas de la capital novohispana, aquélla retomó el sistema que el Consulado había utilizado, sustituyendo tan sólo al personal. No fue sino hasta 1776, cuando estableció un sistema fiscal más estricto y una nueva organización administrativa que tendió a centralizar la recaudación de impuestos. Un elemento clave en esa reorganización fue la creación de lo que se denominó el Resguardo Unido de las Rentas Reales. Este aparato, que dependía de la Real Aduana de la ciudad, tuvo como objetivo cuidar el conjunto de las principales rentas. Se encargó, tanto de llevar el control fiscal a la entrada y salida de la ciudad, como de vigilar el perímetro de la capital y sus inmediaciones para evitar la introducción clandestina de mercancías y el contrabando de productos comprendidos en los estancos.

De hecho, desde los tiempos en que el Consulado estuvo a cargo de la administración de las alcabalas había existido un cuerpo de guardias militarizado que realizaba las tareas de vigilancia ya mencionadas. Al igual que el resto de los órganos de la Real Aduana, funcionó manteniendo la misma organización pero con distinto personal hasta el establecimiento del Resguardo Unido.

Tras su reorganización, el cuerpo militarizado quedó formado de la siguiente manera: a

la cabeza del mismo estaba un comandante y dos tenientes auxiliares; subordinados a ellos el guarda mayor —que hasta entonces había sido el jefe del Resguardo— y los 38 guardas de garitas. Un segundo grupo, igualmente sometido al comandante, quedó compuesto por tres cabos de ronda y 20 guardas de ronda. Esta reorganización respondió a la doble tarea que el Resguardo había de llevar a cabo: el control de los puntos de entrada a la ciudad y la vigilancia de su periferia.

Mientras los guardas de garitas permanecían en puntos fijos, el cuerpo de ronda llevaba a cabo un fatigoso recorrido cotidiano. Estaban divididos en tres "tercios" formados por un cabo y tres guardas rondas, que se alternaban en turnos. Por las noches hacían su ronda a lo largo de la zanja que rodeaba a la ciudad, con el objeto de evitar el paso de contrabandos; a lo largo de su camino visitaban cada una de las garitas. La ronda comenzaba a las nueve de la noche, partiendo del edificio de la Aduana y terminaba a las cinco de la mañana del día siguiente. Como el trayecto sólo era nocturno, a cada "tercio" le tocaba rondar cada tres noches; el resto del tiempo debía presentarse en la Aduana y permanecer de guardia. No es de extrañar que se tuvieran dificultades para conseguir gente que trabajara en las rondas, debido, como el propio comandante escribió, "a lo fatigoso del trabajo y a la inseguridad que significaba el andar de noche por lugares peligrosos, expuestos a caídas y a asaltos".²

En los años noventa, durante el gobierno de Revillagigedo, se trató de mejorar el método del resguardo, organizando de una manera más racional al personal encargado, e incrementando su sueldo en aproximadamente un 50 por ciento. El propio virrey, en 1794, redactó una minuciosa instrucción para el Resguardo Unido de la ciudad, en que, según sus palabras "con la mayor claridad y distinción están expuestas las obligaciones respectivas a los empleados".³

Hasta aquí hemos hecho mención del Resguardo como una organización fiscal, sin embargo, era también una forma de delimitación física de la propia ciudad, constituida por una serie de edificaciones: las garitas aduanales,

ubicadas en los caminos de entrada, y una zanja que las unía en un circuito. Aunque existieron puestos de control y vigilancia flanqueando las principales entradas de la capital novohispana desde el siglo XVI, el crecimiento de la ciudad y de sus necesidades de abasto en siglos posteriores, provocó tal proliferación de garitas para atajar accesos indebidos que éstas terminaron por rodearla y delimitarla.

De hecho, las garitas y la zanja que se construyó alrededor de la ciudad en el siglo XVIII, fueron consideradas como los márgenes de la ciudad; de ahí la expresión "garitas afuera" para referirse a los linderos; o bien, el utilizar la expresión "extramuros" —en referencia a las ciudades medievales— para situar algo fuera del perímetro que marcaban dichas garitas.

Para los gobernantes novohispanos de fin del virreinato, la solución estratégica para erradicar el contrabando residió, no tanto en la multiplicación de las garitas sino en su distribución racional y en la disminución de las distancias que tenían que vigilar. Varios proyectos se sucedieron con esta finalidad a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII. En 1777, a partir del establecimiento del resguardo unido de rentas, y en respuesta a una real orden comunicada por el ministro de Indias, José de Gálvez, en que se manda amurallar la ciudad, surge la idea de modificar el curso de la zanja de resguardo y reubicar varias garitas, de manera que la extensión de esta línea se redujera y su trazo fuera más regular. Existen dos proyectos que muestran esta idea, uno de Joseph Altamirano y otro del arquitecto José Eligio Delgadillo, que aunque no coinciden respecto a la trayectoria de la línea de circunvalación, es patente en ambos el interés por que el límite del resguardo, que va de una garita a otra, sea lo más recto y corto posible. En el plano levantado por el primero de ellos, en mayo de 1777 (ver plano 1), se muestra una reducción en la línea de resguardo de 6,015 varas (es decir 5,413 metros aproximadamente); en el plano de José Eligio Delgadillo, de junio de 1777 (ver plano 2), se anota que la disminución sería de 8,727 varas (7,854 metros). Ambas propuestas se quedaron en los planos.

El arquitecto Ignacio Castera en 1793, persiguiendo los mismos objetivos, proyectó transformar radicalmente la zanja. Castera imaginó una ciudad limitada por un doble foso de traza perfectamente cuadrada, al cual se alinearían las garitas (ver plano 3). El mismo arquitecto ideó en 1794 un segundo proyecto mucho más ambicioso; en él, la zanja serviría para conducir las aguas que, entrando por diversas compuertas, limpiarían las acequias interiores de la ciudad y humedecerían el ambiente. A este proyecto se le conoció desde entonces con el nombre de "zanja cuadrada", y no se comenzaría sino hasta veinte años después (ver plano 4).

El trazado regular de la zanja en los proyectos que hemos reseñado más arriba contrastaba con los realizados hasta entonces: la zanja de resguardo de la ciudad, formada por la unión de las acequias ya existentes en parajes periféricos con las zanjas que frente a cada garita se construían, carecía de otro diseño que el surgido en la improvisación.

En 1783, se comenzó a ensanchar la zanja "...para dar más elevación y curso a las aguas que vienen de Mexicalcingo y hacer más difícil la introducción de contrabandos".⁴ Pero el ensanche de las acequias planteó un problema en la parte sur de la ciudad: durante la época de lluvias, esa zona se inundaba y no había manera de ser recorrida por las rondas. Si los nuevos canales se ampliaban, se volvían navegables y por lo tanto, se facilitaba el paso del contrabando. Por ello se construyó una calzada "exterior" para el tránsito de las rondas desde la garita de Belén hasta la de San Antonio Abad, pasando por la de la Piedad, ya que en este trecho de la ciudad, a diferencia del resto, la guardia tenía problemas para seguir el recorrido y se veía obligada a atravesar por entre las casas. La calzada se empezó a construir al fin de 1785, pero el presupuesto resultó insuficiente y la obra quedó inconclusa, o mejor dicho, mal terminada. Todavía en 1788, el superintendente de la Aduana, seguía solicitando la terminación correcta de la obra.

Sólo hasta 1810 se comenzó la excavación de la zanja cuadrada a la que ya hemos hecho

mención; sin embargo, no es posible saber hasta qué punto quedó terminada esa obra. Lo cierto es que, los últimos gobiernos virreinales pusieron su mejor esfuerzo en la excavación de la acequia, lo que implicó invertir grandes sumas y años de trabajo, además de obligar a un elevado número de reos, sobre todo insurgentes, a realizar una obra de tal envergadura.

Los informes de los comandantes del resguardo respecto al estado de la zanja cuadrada, entre los años de 1815-1817, dan cuenta de su dudosa funcionalidad:

...desde luego se presenta a la vista que una y otra [la zanja de resguardo y la cuadrada] en tiempo de aguas presentan pasos fuera de la vista de las garitas de muy fácil acceso, y ya porque las diversas alturas de las planicies por donde corren causan que la profundidad del agua apenas llegue en algunos puntos a una vara; y en tiempo de secas puede asegurarse que serán muy pocos los parajes donde la profundidad del agua llegue a una vara, presentando además la zanja del resguardo largas distancias en donde apenas pasa de cinco varas de anchura.⁵

Por lo visto, nunca se logró que los canales tuvieran la suficiente profundidad y amplitud, ni que las aguas corrieran con la elevación deseada para evitar el paso del contrabando, o la probable entrada del enemigo durante aquellos años de guerra, menos aún que lograran limpiar la misma zanja y los canales que iban al interior de la ciudad. Lo peor fue que, con la construcción de la zanja cuadrada, el cuerpo de guardas que bien o mal efectuaba la vigilancia, vio entorpecido su trabajo; la acequia del resguardo fue cortada en varios puntos para dar paso a la cuadrada; en otros, el camino de ronda quedó obstruido, ocasionando que no pudiera seguir haciéndose el recorrido por la orilla de la zanja, como era costumbre.

Cuando el estado comenzó a administrar el ramo de alcabalas en 1754, las garitas aduanales construidas hasta entonces por el Consulado de Comerciantes —que eran aproximada-

mente veinte— pasaron a ser propiedad de la Real Hacienda. Eran de dos tipos, las llamadas garitas bajas, que se encontraban ubicadas en los linderos de la ciudad y las denominadas altas por estar en parajes alejados de la población.

Las primeras, que fueron trece, eran generalmente conocidas con el nombre del camino o calzada cuya ruta custodiaban:

1) Peralvillo, sobre la calzada de Guadalupe, 2) Santiago o Vallejo, 3) Nonoalco, 4) San Cosme, o Tlaxpana, 5) Calvario, 6) Belén o Paseo Nuevo, al término del paseo de Bucareli, 7) Piedad, 8) Candelaria, 9) San Antonio Abad, 10) La Viga, sobre la acequia real que venía de Chalco, 11) Coyuya, 12) San Lázaro, sobre el camino que iba a Chalco y Puebla, 13) Tepito, sobre el camino a San Cristóbal Ecatepec.⁶

Estas trece garitas siguieron funcionando hasta principios del siglo XIX, en el que la mayoría fueron suprimidas. Entre 1810 y 1813, durante el gobierno del virrey Francisco Javier Vanegas, cuando se puso en marcha la excavación de la zanja cuadrada, se limitó a cinco el número de garitas que cobrarían las alcabalas; éstas fueron: Peralvillo, San Lázaro, La Viga, Candelaria y Belén.

La supresión de garitas obedecía al proyecto diseñado por Castera en 1793. Sólo que cuando se ideó, el interés del gobierno era la modernización del sistema de resguardo de la ciudad. Cuando efectivamente se llevó a la práctica en los primeros años del siglo XIX había comenzado ya el movimiento armado de Independencia, y seguramente la preocupación central de los funcionarios no era ya el interés fiscal, sino la seguridad de la capital, sede del gobierno virreinal. De hecho las garitas que quedaron en funciones, sirvieron como puestos militares para la defensa de la ciudad, por lo que, en 1815, se mandaron fortificar. Sus muros tuvieron corta vida. Fueron destruidos en 1821 por orden del Ayuntamiento de la ciudad, una vez terminado el movimiento armado. La fortificación de la garita de Belén, incluso, fue derribada inmediatamente para dar paso a la entrada del Ejército Trigarante.

El plan de defensa de la ciudad incluyó

también la construcción de puertas sobre las principales calzadas que daban acceso a la población. Desde 1792, Revillagigedo había propuesto que se fabricaran puertas en cada garita, pues argumentaba que

las trancas o palos con que se cierran de noche las entradas de esta capital, ofrecen muy poca seguridad por la altura y disposición para impedir los contrabandos; y al mismo tiempo presentan una vista muy indecente y poco propia de una ciudad como México, cuya salidas son en la mayor parte hermosas y costosas calzadas y paseos.⁷

Tocó al arquitecto José Mariano Falcón diseñar las puertas junto con el plan de fortificación; con ello, se vio realizada al fin la idea, si no en todas las entradas, por lo menos en las de mayor afluencia.

El resto de las garitas, en desuso, quedaron vacías y arruinándose, hasta que en 1816 el gobierno en turno se preguntó si repararlas o venderlas. Pero tal intento de venta, a la postre, no se efectuó, ya que al menos 12 garitas subsistieron y siguieron funcionando después de terminado el virreinato y hasta finales del siglo XIX.

Las garitas altas, por su parte, estaban ubicadas a unas cuantas leguas de distancia de la ciudad:

1) Mexicalcingo, se situaba en la compuerta del mismo nombre, a unas tres leguas al sur-oriente, 2) Santa Ursula, sobre el camino a San Agustín de las Cuevas (Tlalpan), a cuatro leguas, al sur, 3) Santa Mónica, sobre el camino que daba a la calzada de San Cosme, a tres leguas, al poniente, 4) Barriente, cerca de las garitas de Santiago y Nonoalco, a dos leguas, hacia el norponiente, 5) Guadalupe, al término de la calzada de Guadalupe en la entrada a la villa, a una legua, en el norte.

Cuando en la década de los noventa el gobierno se interesó por hacer del resguardo un sistema de vigilancia y control eficientes, estas garitas fueron suprimidas. En opinión del entonces comandante del resguardo, Francis-

co Sabariego, las garitas altas significaban una carga para la Real Hacienda, más que un beneficio. Su lejanía y poca funcionalidad impidieron su integración al nuevo sistema de resguardo causando su desaparición.

Para concluir, podemos señalar que a pesar de las obras y de las medidas ya reseñadas, una serie de circunstancias específicas dificultaron la vigilancia de la ciudad. Entre ellas podemos mencionar que el abasto era tan cuantioso que no fue posible controlar el tráfico de productos; quizá más importante sea el hecho de que la periferia de la ciudad midiera entre 20 y 25 km, que entre garita y garita hubiera una distancia de casi 3 km, y que la zanja que rodeaba a la ciudad de México fuera fácilmente vadeable.

En palabras de un funcionario de la época:

las zanjas no son más que unos pequeños obstáculos al contrabando; las garitas de entrada de esta capital no pueden tener otro objeto que celar las introducciones de los individuos que quieren presentarse en ellas; y los rondas de a caballo no les es posible rondar con la exactitud necesaria a impedir las entradas clandestinas, por ser el área que abrazan de una extensión

considerable, pudiendo asegurarse que es un efecto de casualidad la sorpresa de contrabandos.⁸

Es evidente que los diversos proyectos que se sucedieron para hacer del resguardo físico un medio eficiente para evitar la introducción de contrabando nunca lograron su cometido. La ciudad de México, siempre fue una población abierta y no sólo porque en ningún momento estuvo amurallada —como lo hubieran querido los gobernantes españoles— sino porque las zonas circunvecinas formaban parte de la ciudad. En ellas pastaban los animales que iban a ser sacrificados para el abasto de la población, se encontraban los molinos que proveían de harina a la capital, se localizaban las canteras de donde se extraía material de construcción, se plantaban los vegetales que a diario se vendían en el mercado. Tal parece que esta realidad nunca fue considerada por el gobierno virreinal, ya que las medidas que se tomaron contra el contrabando supusieron a la capital como una ciudad con límites definidos, cuando en realidad parte de la actividad de ésta y de sus pobladores se encontraba del otro lado de ese lindero fiscal arbitrariamente señalado.

Notas

¹ Como sabemos, la alcabala era un porcentaje que le cobraba sobre el valor mercantil de todo tipo de bienes que se vendían o permutaban, y su pago se hacía, no al momento de realizarse la transacción, sino cuando estos bienes eran introducidos al lugar en que serían negociados.

² *Manuscritos de la Biblioteca Nacional*, MS 452 [1389], f.273.

³ *Instrucciones que los virreyes de la Nueva España de-*

jaron a sus sucesores, México, Imprenta Ignacio Escalante, 1873, p.342.

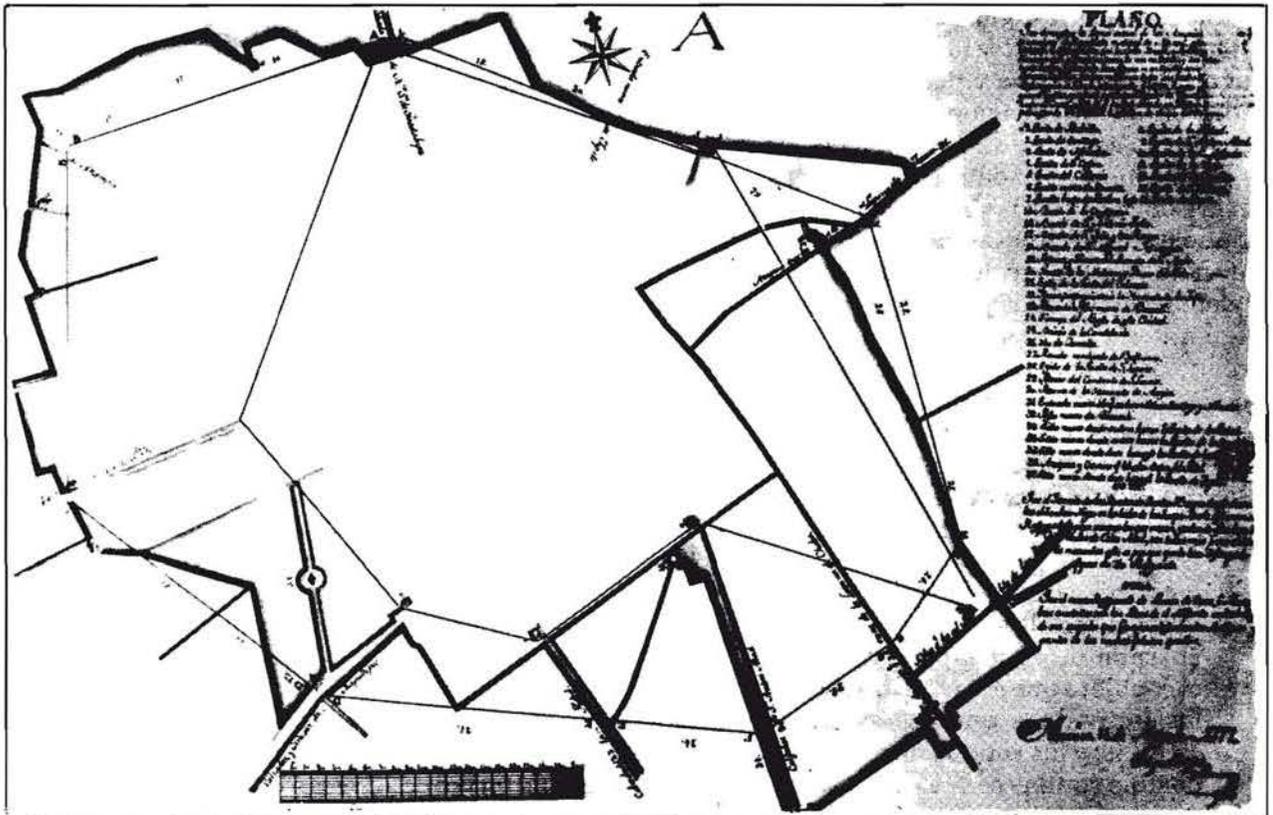
⁴ Archivo General de la Nación, *Archivo Histórico de Hacienda*, leg.2033, f.27-28v.

⁵ AGN, *Alcabalas*, vol.57, f.27.

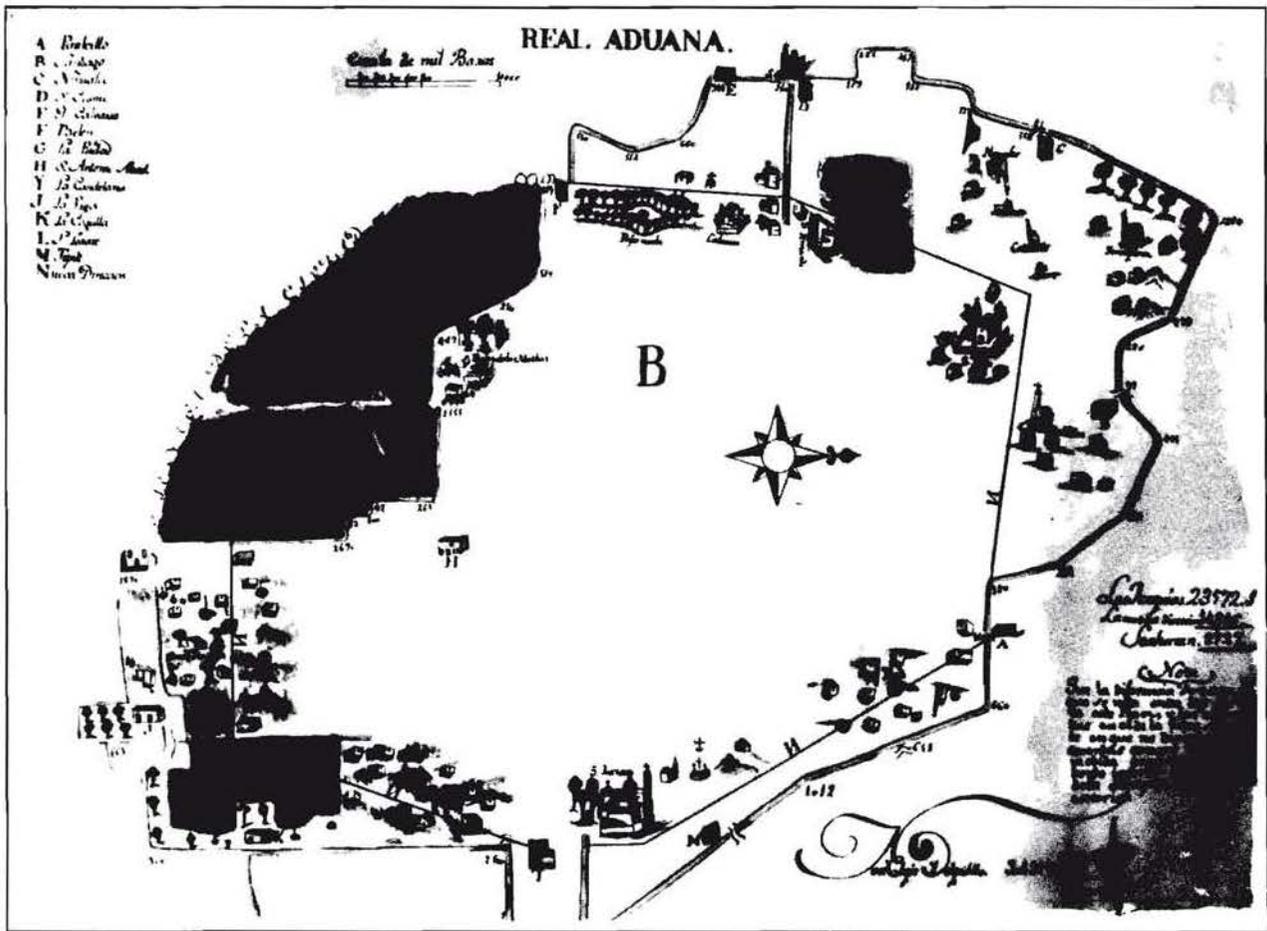
⁶ La localización de estas garitas se puede apreciar claramente en el plano 4.

⁷ AGN, *Obras públicas*, vol.32, exp.3, f. 51-51v.

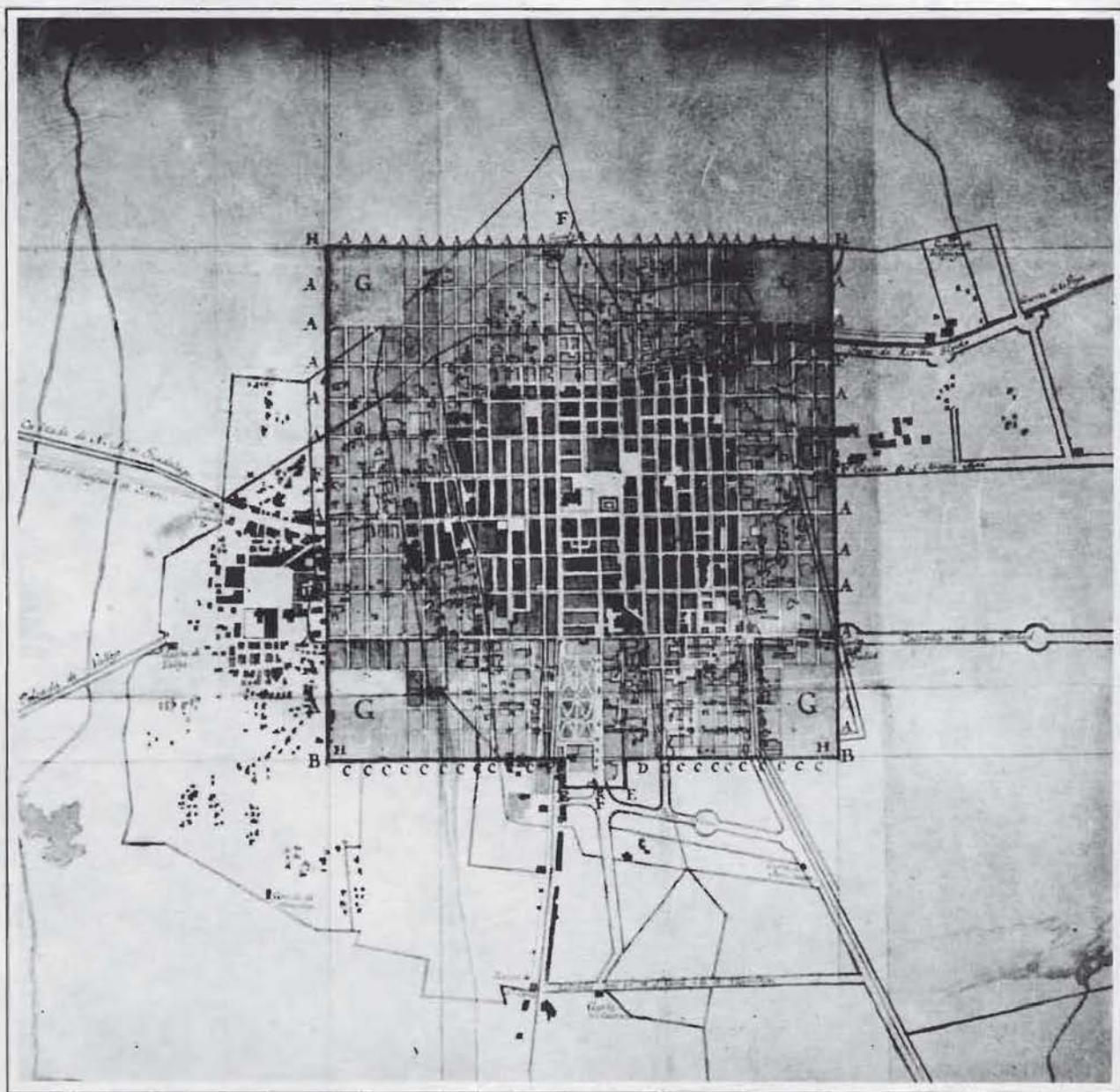
⁸ AGN, *Historia*, vol.370, f.117.



Plano 1: Muestra la línea actual de las acequias y zanjas de que se compone el Resguardo material de México...
Plano levantado por Juan Joseph Altamirano, 1777.



*Plano 2: Plan de las acequias y nueva dirección para el resguardo de alcabalas de la Real Aduana.
 Plano levantado por José Eligio Delgadillo, 1777.*



Plano 4: Plano ignográfico de la ciudad de México que demuestra el reglamento general de sus calles, así para la comodidad y hermosura... Levantado por Ignacio Castera, 1794.



Ex-convento de Regina. Esquina Jesús María y Corregidora.