

GUADALUPE DE LA TORRE VILLALPANDO

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS, INAH

Proyectos urbanísticos para el resguardo de la ciudad de México. Siglo XVIII

LOS 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 de la nueva política económica y administrativa, impuesta por los borbones en la metrópoli y en sus dominios.

Desde su planeación inicial en el siglo XVI, la ciudad colonial no volvió a ser considerada en su totalidad, ni volvió a ser objeto de proyectos de conjunto sino hasta el siglo XVIII, cuando el poder central del monarca español se fortaleció y se proyectó 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 de servicios públicos hasta entonces inexistentes —como 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 de la ciudad de México, contra lo que pudiéramos imaginar, no fue concebido con una finalidad defensiva ni de acuerdo con una estrategia militar. Aunque la muralla que cercaría la naciente ciudad colonial, en el siglo XVI, se había proyectado originalmente 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 más importantes de la ciudad y de los funcionarios de Hacienda. Al igual que la zanja, las garitas aduanales y las puertas, su finalidad sería la 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 ingreso para el rey fueron los impuestos que sus súbditos americanos estuvieron obligados a pagar. Entre ellos estuvo la alcabala, una de las primeras contribuciones establecida 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, y más tarde, hacia mediados del siglo XVII, el Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México. Estas corporaciones se comprometieron a pagar al rey una cantidad 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 era difícil de recolectar, 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 del edificio de la Aduana, se requiriera del establecimiento de una serie de puestos aduanales —llamados garitas— en la periferia de la ciudad, para realizar funciones de registro y control permanentes.

Para llevar a cabo tal función, se condicionó la entrada a los arrieros, carreteros y trajineros, obligándolos 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”.¹

La muralla

El siempre acariciado anhelo de amurallar la ciudad de México, a la manera de las poblaciones medievales europeas, nunca llegó a materializarse, a pesar de que el Cabildo y el propio virrey Antonio de Mendoza pretendieron, en repetidas ocasiones a lo largo del siglo XVI, rodear 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 dificultades prácticas. Finalmente, tales disposiciones no trascendieron más allá del 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 escasos se secan y quedan transitables.²

1. Cuarto Cabezón (1647-1661), cláusula XLIV, en *Documentos relativos al arrendamiento del impuesto o renta de alcabalas de la ciudad de México y distritos circundantes*, introducción de Ricardo Torres Gaytán, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Dirección de Estudios Financieros, 1945 (Archivo Histórico de Hacienda, v. 4), p. 14.

2. Manuscritos de la Biblioteca Nacional de México (en adelante MBN), Ms. 454 [1391], f. 285.

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 atrás la intención de fortificar 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 prohibidos 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 ya del Ayuntamiento de la ciudad. Así, en dos siglos los papeles en torno al tema se habían invertido.

En 1776, año en que se ordena la construcción de la muralla, la Real Hacienda novohispana había instaurado un sistema fiscal distinto —con la finalidad de hacerlo más eficaz— 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 en esta lógica de lograr un control fiscal efectivo, pero su orden se encontró con supuestas dificultades económicas del erario. 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 no parecía tan grande. 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.

Estos puestos aduanales habían comenzado a ser construidos desde fines del siglo xvii, para que en ellos se alojaran los guardas con sus familias y efectuaran la recaudación fiscal. Estas construcciones fueron concebidas principalmente como viviendas, pero además de los espacios de uso doméstico, contaron 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.³

Proyectadas para el mismo fin, el conjunto de las garitas mostraban semejanzas en su construcción. Invariablemente, el área de trabajo se situó al

3. Guadalupe de la Torre Villalpando, “El resguardo fiscal de la ciudad de México en el siglo xviii”, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997 (tesis de doctorado en historia), pp. 58 y 59.

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 siempre reservada a las instalaciones para los animales.

El número de garitas aumentó considerablemente durante la primera mitad del siglo XVIII y la razón de esta proliferación, según explicaban los funcionarios, 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.⁴

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, 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 entroncaba 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; 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, sirvieron asimismo para señalar el sitio donde teóricamente se entraba a la ciudad, como lo muestra

4. Archivo Histórico de la Ciudad de México (en adelante AHCM), ríos y acequias, vol. 3871, exp. 37, f. 4.

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”.⁵

La identificación de los puestos aduanales como puertas de entrada a la ciudad provenía también de que la garita novohispana no parece tener parangón en la 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 las entradas, eran estructuras pequeñas donde se apostaban guardias para auxiliar en la vigilancia.⁶

La zanja, por su parte, se había ido conformando de manera improvisada y sin disposiciones reales de por medio. Su excavación se había realizado gradualmente y la trayectoria irregular que seguía 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.

A los ojos del ministro José de Gálvez, y del rey, sin embargo, 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 le describe con una amplitud de 5 a 6 varas de ancho por 2 de profundidad, en los tramos más angostos.⁷

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 explica por otra razón. Como es sabido, la muralla había sido un elemento arquitectónico construido desde 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

5. Ignacio González-Polo (introducción y notas), *Reflexiones y apuntes sobre la ciudad de México (fines de la colonia)*, México, DDF, 1984, p. 93.

6. Guadalupe de la Torre Villalpando, *op. cit.*, p. 32.

7. AHCM, ríos y acequias, vol. 3872, exp. 66.

tener control sobre el cobro de impuestos. Bajo esta lógica y de acuerdo con el modelo urbano de estas ciudades, fue como 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.⁸

El prejuicio de los funcionarios reales sobre el amurallamiento de las ciudades no fue suficiente como para que no tuvieran que reconocer los límites marcados por la zanja que rodeaba a la ciudad. De hecho, su traza se tomó como base para planificar la trayectoria del cerco 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.⁹

8. José Antonio Villaseñor y Sánchez, *Theatro americano: descripción general de los reynos y provincias de la Nueva España y sus jurisdicciones*, tomo I, México, Nacional, p. 50.

9. 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. ed., pp. 213 y 214.

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.

La línea de la zanja de resguardo en el plano de Altamirano está señalada por una raya gruesa, mientras que “el nuevo resguardo de lienzos de cerca o muralla” fue trazado en línea delgada. En el plano de Delgadillo, la zanja se representó con una doble línea sombreada y la “nueva dirección”, al igual que en el otro plano, con una raya delgada y recta. 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”.¹⁰

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”.¹¹ Por el contrario, en el sureste, aunque coinciden en que el lindero debería 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.¹²

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

10. AGI, México, 1997, 20 de mayo de 1777.

11. *Ibid.*, 27 de julio de 1777.

12. *Ibid.*, 20 de mayo de 1777.

que la muralla pase fuera de la población, dejando en el interior de la ciudad, parte de la ciénega y de los pastizales donde se alimentaba el ganado para el abasto de la ciudad.

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 mercancías 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 cuesta 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.¹³

La única puerta de entrada que se edificó en estos 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.¹⁴

13. AHCM, ríos y acequias, vol. 3873, exp. 111, f. 74.

14. Juan de Viera, *Breve compendiosa narración de la ciudad de México, corte y cabeza de toda la América septentrional*, México, 1952, p. 78.

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.

Como testimonio de esta doble función, tenemos 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 reducir el trazo del cerco a una forma simple geométrica y con el resto de las puertas que fueron diseñadas en estilo neoclásico a principios del siglo XIX.

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

Conviniedo que en empresas de la magnitud que ésta, y que han de ser para la posteridad, un indicante del siglo e ilustración de los que intervinieron en ellas, se advierta 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.¹⁵

El plano de la figura 1 muestra precisamente esta última propuesta de Páez. El diseño del cerco, sin embargo, no especifica los sitios por donde pasaría, tan sólo aparecen señalados como puntos de referencia ciertas calzadas y caminos, una acequia y uno de los acueductos. Al centro del óvalo se dibujó en corte la forma de la muralla (cuyas características se describen con detalle en el documento), el foso que se cavaría por el exterior del muro y un puente, sobre el que se representó el escudo de la ciudad de México —el águila posada sobre el nopal y devorando una serpiente. El emblema del

15. AGI, México, 1997, 20 de mayo de 1777.

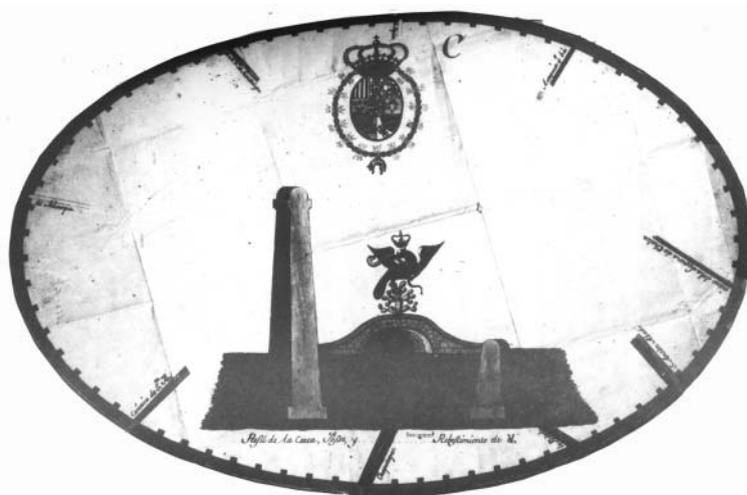


Figura 1. *Plano de la cerca, foso y revestimiento de él, 1777*. Archivo General de Indias.

monarca español aparece representado justo sobre el de la capital del virreinato novohispano, haciendo alusión a la subordinación de la ciudad colonial a su autoridad real.

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 de los deseos de estos gobernantes.

La zanja cuadrada

En la década de 1790, 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.¹⁶ En esta lógica, el virrey Juan Vi-

16. 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*.

cente 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 para optimizar 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 (figura 2) y el segundo en 1794.¹⁷ 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, sobrepuesto a la traza de la ciudad. En segundo lugar planeó 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 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 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.

¹⁷. Estos planos aparecen reproducidos en Sonia Lombardo, *Atlas histórico de la ciudad de México*, México, Smurfit Cartón y Papel-Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1996.



Figura 2. Plano de la Ciudad de México de las acequias, de su circunferencia y de las trece garitas que tiene para el resguardo de las Rentas Reales..., realizado por Ignacio Castera, 1793. Acervo del Seminario de Historia Urbana, Dirección de Estudios Históricos, INAH.

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, y hacerla pasar por 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 quedarán dentro del cuadrángulo para corregir la circu-

lación de las aguas, poder 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 el 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.¹⁸

Esto significaba que partes habitadas al norte, poniente y sur de la ciudad se verían cercenadas por el paso de la acequia. La zanja cuadrada cruzaría, en su lado poniente, muy cerca de la Alameda, con lo que dejara 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 formar el plano de esta ciudad, la que dé término a las manzanas de sus casas y calles que las forman”.¹⁹ 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 como uno de 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 integración se pretendía tan sólo en cuanto al espacio ocupado por dichos barrios, mas no en cuanto a sus habitantes tradicionales.

Este proyecto fue considerado por Francisco de la Maza como el “primer plano regulador” de la ciudad de México, puesto que el maestro mayor

18. Guadalupe de la Torre Villalpando, *op. cit.*, p. III.

19. Archivo General de la Nación, obras públicas, vol. 2, exp. 1.

planeaba modificar el diseño de la ciudad existente y establecer límites al trazo urbano de la población.²⁰ 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 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 propuso, en el proyecto de 1793, sobreponer un lindero fiscal al trazo de la ciudad, en el segundo, planea que esa frontera, además, indique 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 tuvo sobre su realización. Muchos años hubieron de pasar antes de que se llevaran 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. En esos años la fortificación de la ciudad fue 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,²¹ aunque finalmente no llegó a tener la trayectoria regular planeada.

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 insur-

20. Francisco de la Maza, “El urbanismo neoclásico de Ignacio de Castera”, en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, vol. VI, núm. 22, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Estéticas, 1954, pp. 93-101.

21. Guadalupe de la Torre Villalpando, *op. cit.*, pp. 113-117.

gentes, batiéndose o formando cuerpo con ellos”. 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.²²

Resumiendo, las obras destinadas a conformar el Resguardo Fiscal de la ciudad de México no fueron planeadas en su origen 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. Algunos modelos urbanos fueron ideados desde la metrópoli y otros por iniciativa del virrey novohispano, pero todos ellos 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 estratégico 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, ser consideradas propiedad del monarca, financiadas con fondos del Estado y manejadas bajo el

22. *Gaceta del Gobierno de México*, enero de 1811.

control de funcionarios reales, amén de ser obras de envergadura, en las que intervenían los más prestigiados arquitectos o ingenieros de la época; así, eran obras cuya construcción implicaba, además de una considerable inversión, 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 la práctica, la presencia de las garitas y las puertas de acceso a la ciudad, así como el foso que la rodeaba, imprimieron otra imagen a la capital novohispana, pues terminaron por conformar un elemento urbanístico nuevo y característico de la ciudad dieciochesca. ❀