



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTONOMA DE MEXICO

203
29

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
COLEGIO DE HISTORIA

"CALZADAS Y CAMINOS EN LA CIUDAD DE MEXICO
Y EL DISTRITO FEDERAL (1821-1953)



TESIS QUE PRESENTA *

ELODIA REA BURGUETE

PARA OBTENER EL TITULO DE

LICENCIADO EN HISTORIA



MEXICO, D. F.

1994



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

INTRODUCCION.....	1
-------------------	---

CAPITULO 1

CALZADAS, CAMINOS Y GOBIERNO (1824-1845).....	11
El gobierno mexicano y la situación de las calzadas.....	11

CAPITULO II

LOS CONTRATISTAS: UNA OPCION PARA MEJORAR CAMINOS Y CALZADAS.....	14
--	----

CAPITULO III

CALZADAS Y CARRETAS: ¿DESTRUCCION O PROGRESO?.....	52
--	----

CAPITULO IV

LAS CALZADAS: ENTRE LA SALUBRIDAD Y VIDA URBANA.....	63
Un marco urbano sin urbanidad.....	63
Entre perros.....	70
Cementerios y Calzadas.....	75

CAPITULO V

BANDIDOS Y CAMINOS.....	79
El bandolerismo a principios del siglo XX.....	79
Entre el folklor y la angustia: asaltos en caminos y calzadas.....	82
CONCLUSIONES.....	89
GLOSARIO.....	94
BIBLIOGRAFIA.....	96

SIGLAS

AA: Archivo del Ayuntamiento, México, D.F.

CC: Fondo Calzadas y Caminos en el Archivo del Ayuntamiento.

CUADROS

CUADROS 1.

CANTIDADES EROGADAS EN UNA QUINCENA EN EL CUIDADO DE LAS CALZADAS, DICIEMBRE DE 1830.

CUADRO 2.

CUENTA DE LAS SEMANAS ATRASADAS QUE SE DEBEN A LOS OPERARIOS, CALZADEROS Y MEDEREROS DEL SR. REGIDOR Y JUEZ, 1830.

CALZADAS Y CAMINOS
EN LA CIUDAD DE MEXICO Y EL DISTRITO FEDERAL
(1824-1845)

INTRODUCCION

En la primera mitad del siglo XIX, las calzadas fueron las vías terrestres más importantes que comunicaban a la ciudad de México con el exterior.⁽¹⁾ Carl Bartholomaeus Heller, un viajero alemán, las definió como largos diques, que servían de calles y cortaban los pantanos que había en los lagos, los cuales rodeaban la entrada a la urbe. Por ellas se iba a los pueblos cercanos, villas y ciudades. Su importancia estaba en que determinaron la forma en la cual la gente, que entraba o salía de la ciudad, se transportaba por tierra, el tiempo de los recorridos, los contratiempos, así como la agilidad en el abasto de ciertos productos. Ahí, por las mañanas, se reunían cantidad de carretas, indios agobiados "como bestias de carga", mujeres llevando canastas de legumbres y a sus

(1) Carl Bartholomaeus, Heller, Viajes por México en los años 1845-1848, p. 133. Sin embargo, sus vías de comunicación y abastecimiento de mayor importancia, fueron los canales. Una de las vías más importantes para el abasto de alimentos de la capital provenía de los indígenas que habitaban alrededor del lago de Chalco. Cientos de canoas de diferentes tamaños iban cargadas con la mayor variedad de productos animales y vegetales procedentes de los lugares vecinos; produciendo un interesante espectáculo para un forastero. A finales del siglo XVIII en la medida en que la ciudad se urbanizó el tránsito por acequias y canales se fue reduciendo en parte debido a las obras de desagüe emprendidas en esta época. Hira de Gortari, Memoria y encuentros: la ciudad de México, T.I. p. 98.

hijos en hombros, los arrieros con sus recuas de mulas cargadas de productos, los hatos* de ganado, los rebaños de carneros y las manadas de puercos.(3)

Las calzadas o caminos, como fueron conocidas por los habitantes de la época, fueron ocho: la de Nuestra Señora de Guadalupe, Tlalpan, San Fernando, Chapultepec, De la Piedad, Del Niño Perdido, De San Antonio Abad y Vallejo. Eran de piedra o tierra suelta, con hoyos, inundadas y sin iluminación. Comunicaban a la ciudad principalmente con las doce municipalidades (4) (México, Guadalupe, Tacubaya, Azcapotzalco, Tacuba, Ixtacalco, Mixcoac, Ixtapalapa, Popotla, Ladrillera, Nativitas y Mexicalcingo), que se establecieron en 1824 cuando se constituyó el Distrito Federal, cuyo espacio territorial era de dos leguas (10 mil metros) de radio y su centro la plaza mayor de la ciudad.(5)

La municipalidad de México comprendía la capital de México, residencia de los supremos poderes de la nación y del ayuntamiento de

* Porción de ganado.

(3) Frances Erskine, Calderón de la Barca, *La vida en México durante una residencia de dos años en ese país*, p. 91.

(4) Hira de Gortari, *Op. Cit.*, T.I. p., 122-125.

(5) *Ibid.*, T.I. p. 122-125. Comprendía 2 ciudades, 2 villas, 29 pueblos, 89 barrios, 16 haciendas, 22 ranchos, 8 huertas, 2 molinos, y el fuerte de Chapultepec. El 18 de noviembre de 1824 el gobierno expidió una Ley que dio forma legal al Distrito Federal. Sería gobernado por un gobernador nombrado directamente por el presidente y un ayuntamiento electo por el pueblo. El primer gobernador fue el General José Morán.

la municipalidad, los pueblos del Peñón de los Baños, Resurrección Tuitengo, Magdalena, Mixinca, San Salvador, San Juan Coacalco, La Ascensión, Romita, la Magdalena Salinas, San Bartolomé Atepehuacán, San Andrés Acolhoacatongo y San Francisco Tecolotitlán; los barrios de la Candelaria, San Ciprian, San Gerónimo, San Juan Juisnagua, la Santísima, Actepetla, la Concepción, Tequispecu, Tepito, Santa María Champaltitlán, la Hacienda de la Teja, el Molino de la Pólvora y el fuerte de Chapultepec.

(6)

La municipalidad de Guadalupe Hidalgo comprendía la ciudad de Guadalupe Hidalgo, los pueblos de Atzacualco, Santa Isabel, Sacatenco, Ticomán, las haciendas de la Escalera, la Patera, Aragón, los ranchos de Punta del Río y Texcayahualco. La municipalidad de Tacubaya comprendía la Villa de Tacubaya, los pueblos de Nonoalco, la Piedad, San Lorenzo, los barrios de la Santísima, San Juan, San Pedro, Santo Domingo, Santiago y San Miguel, las haciendas de la Condesa de Becerra, el Olivar del Conde, Narvarte, los ranchos de Nápoles. La municipalidad de Azcapotzalco abarcaba el pueblo de Azcapotzalco, los barrios de la Concepción, San Simón, Santo Domingo, los Reyes, Santa Bárbara, San Andrés, San Juan Mexicanos, San Juan Tillhuaca, Santa Cruz del Monte, San Mateo, San Pedro, San Bartolomé, Santa Lucía, Santa Apolónia, San Bernabé, Santa María, Santo Tomás, los ranchos de Amelco, San Rafael, San Isidro, San Marcos, San Lucas, Acaletengo y Azpeitia. (7)

(6) *Ibid.*, T.III. p. 272

(7) *Ibid.* Vol. III. pp. 272-273

La municipalidad de Tacuba incluía la villa del mismo nombre, el pueblo de San Joaquín, los barrios de San Francisco Tellencote, Santa Cruz Atenco, San Pedro Xala, San Diego Coyoacac, Santa Ana Zapotla, Santa Cruz, San Miguel Acozac, las haciendas de Clavería y Legaría, los ranchos de San Juan Nepomuceno. La municipalidad de Ixtacalco comprendía el pueblo de San Matías Ixtacalco, los pueblos de San Juanico, Santa Anita, la Magdalena, la Asunción Atulco, los barrios Santa Cruz, Santiago, San Miguel, San Sebastian Zapotla, los Reyes, San Francisco, San Antonio Sacalpuisco, los ranchos de Cedillo y de la Viga. (8)

La municipalidad de Ixtapalapa englobaba el pueblo de Ixtapalapa, los barrios de San Miguel, Xomulco, Ticomán, Santa Bárbara, Cuauctla, Toquillac, y el rancho de José Tenorio. La municipalidad de Popotla abarcaba el pueblo de Popotla, los barrios de Cuatlán, la Magdalena, las haciendas de la Ascensión y los Morales, los ranchos de Tepetate, y San Alvaro. La municipalidad de la Ladrillera ocupaba los pueblos de San Andrés Tetepilco, San Simón, Ticomán, los barrios de San Miguel, San Nicolás, Jerusalem, la Ladrillera y la hacienda de Portales. La municipalidad de Nativitas contenía al pueblo de Nativitas, los barrios de Tecolpa, Tequicalco, Atlixoca y Moyopa. La municipalidad de Mexicalcingo comprendía sólo el pueblo de Mexicalcingo. (9)

(8) *Ibid.* Vol. III. p. 273-274

(9) *Ibid.*, p. 274, vol. III.

Las municipalidades se dividían en 8 cuarteles mayores, 32 menores y 245 manzanas.⁽¹⁰⁾ Las garitas comprendían un espacio que iba de cualquier garita hasta la entrada de la metrópoli. Las garitas se localizaban en diferentes lugares que marcaban los límites del antiguo casco urbano: San Cosme, San Antonio Abad, Belen, Santa María la Redonda, Niño Perdido, San Lázaro, Peralvillo, Tlaxpana. ⁽¹¹⁾

La imagen de las calzadas ha llegado hasta nuestros días principalmente a través de los relatos de viajeros, así como de los cronistas de la ciudad. Las descripciones realizadas son pocas y se apegan al estereotipo de la Ciudad de los Palacios acuñado por Alejandro de Humboldt, en su Ensayo Político sobre el Reino de Nueva España (1811), en donde el paisaje era hermoso, lleno de armonía, tranquilidad y limpieza, con bellos edificios, iglesias, casas, etc. Sin embargo, y esta es la pregunta central que tratará de contestar este trabajo, ¿esa fue la imagen de las calzadas y caminos que comunicaban a la ciudad de México y el Distrito Federal en el periodo de 1824 a 1845? y ¿todos los aspectos de la ciudad presentaban un aspecto palaciego?

⁽¹⁰⁾ *La capital de la Nueva España en 1782 quedó dividida en 8 cuarteles mayores, 32 menores, salvo algunos pequeños barrios. Ibid., T. II, p. 115.*

⁽¹¹⁾ *En 1573, se establecieron en la ciudad de México las alcabalas, como una medida tendiente a proteger la economía virreinal. A fin de que el cobro pudiera verificarse en la forma más conveniente, se construyó en cada una de las entradas de la ciudad la puerta respectiva. Estas puertas, dotadas de una oficina donde se recaudaba el derecho de portazgo, vigilaban los caminos y permanecían abiertas desde el alba hasta el toque de queda. En México recibieron invariablemente el nombre de "garitas". Delfina López Sarrelange, "Las fortificaciones de la ciudad de México", pp. 34-35, en *Diálogos*, vol. 13, No. 4 (76), julio-agosto, 1977. Hira de Cortari, *La ciudad de México y el Distrito Federal*, p. 100.*

La hipótesis central de este trabajo es que la imagen de la Ciudad de los Palacios acuñada por Alejandro de Humboldt no concuerda con el estado de sus caminos y calzadas. Así, el estereotipo no se apega a la situación en que se encontraban sus vías de comunicación terrestre. Si bien las construcciones de Iglesias, edificios, casas de funcionarios y gente de dinero, si dan la idea de la Ciudad de los Palacios, es necesario matizar la imagen que en realidad presentaba la ciudad.

El punto de partida de este trabajo es un cuestionamiento de la visión hecha por algunos viajeros que llegaron a la ciudad de México durante la primera mitad del siglo XIX, quiénes describieron "las bellas calzadas". Entre estas obras destacan principalmente dos: la de Alejandro de Humboldt, Ensayo político sobre el reino de la Nueva España y de Frances Erskine Calderón de la Barca, La vida en México durante una residencia de dos años en ese país. Un primer acercamiento a estas obras me sugirió que a principios del siglo XIX las calzadas y caminos de la ciudad de México estaban en buen estado, y hasta eran hermosas e incluso correspondían a la imagen de la "ciudad de los palacios". Sin embargo, la investigación en fuentes primarias, me llevó a la conclusión de que estos personajes se limitaron a narrar alguna época del año, o bien sólo unas calzadas.

La investigación que realicé parte de las fuentes primarias consultadas en el Archivo de Ayuntamiento de la Ciudad de México. En ellas se encuentra un legajo que me fue de utilidad para conocer cuales eran las condiciones de las calzadas y caminos en los alrededores de la ciudad de México, el interés del gobierno en ellas, el conflicto con los

carros, el pensamiento de algunos comerciantes frente a la vías de comunicación terrestre, su relación con los aspectos de salubridad y seguridad, así como los demás temas que serán tratados en este trabajo.

En general existe poca información sobre el tema, aun en fuentes de aquellos años, ya que era algo "normal" para la gente de la época transitar por malos caminos, entonces le dieron poca importancia. Al respecto, en las Memorias de la Secretaría de Relaciones Interiores y Exteriores, entre 1823 a 1835, solo en dos años se trata el asunto. Las obras escritas en el siglo pasado, sobre la vida cotidiana en la ciudad de México, como la de Guillermo Prieto, Memorias, no tratan el tema.

Las fuentes bibliográficas que se refieren al asunto de las calzadas y caminos en la ciudad de México durante la primera mitad del siglo XIX, son escasas. En general los diarios de viajeros mencionan algunos aspectos. Este es el caso de la obra de Calderón de la Barca, Vida en México, de Carl Bartholomaeus Heller, Viajes por México en los años 1845-1848, así como en la obra compilada por Margo Giantz, Viajes a México: crónicas extranjeras, donde se encuentran pequeños fragmentos de los escritos de Bullock, empresario minero inglés, de W.H. Hardy; comerciante de perlas y coral inglés, de Albert Gulliam, M., y de Ernest Vigneaux, filibustero que pretendía establecerse en Sonora. Estos relatos resaltan el mal estado de los caminos y calzadas que conducían a la ciudad. Además hablan de los ladrones.

Una obra contemporánea que ha intentado avanzar las investigaciones sobre el tema, es la compilación hecha por Hira de

Gortari, Memoria y encuentros: la ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928).

Sin embargo, se basa principalmente en los diarios de viajeros y bibliografía de la época. Además al referirse a las calzadas y caminos, parte del estereotipo de la ciudad de los palacios de Humboldt. Por lo tanto, es poco lo que aporta de novedoso.

Considero que aun faltan muchos aspectos por estudiar sobre el tema. Podría ser de interés comparar la ubicación de las antiguas calzadas con las actuales. También se podría investigar la cantidad de mercancías que entraban por esos lugares y su importancia en el abasto de la ciudad. Asimismo sería interesante analizar las cuentas de gastos que existen en el Archivo General de la Nación para saber datos más concretos sobre el financiamiento gubernamental de las obras.

Un estudio sobre el periodo de 1824 a 1845, podría referirse, como afirma la Doctora Anne Staples, estudiosa del siglo XIX, a los conflictos posteriores a la guerra de independencia, las constituciones, los antagonismos entre grupos políticos, la instalación del Primer Imperio, entre otros temas. Se presta mucho para hablar de héroes, de batallas, de constituciones y de epopeyas; pintar dramáticos cuadros en blanco y negro, de buenos y malos que llevaban a México por gloriosos senderos o al abismo, según su afiliación política. Al contrario de esta visión, mi objetivo fue acercarme a la vida cotidiana de los ciudadanos comunes y corrientes. En particular me interesó investigar sobre algo que siempre me ha fascinado, los caminos. Su existencia permite reunirnos,

comerciar, recibir noticias, viajar, etc., ¿pero cuál fue su situación en la primera mitad del siglo XIX?

Este trabajo busca ser una aportación a la historia de los caminos, que ha sido poco estudiada por los historiadores. Los objetivos de este estudio son cuatro. El primero estudiar las calzadas y caminos de la ciudad de México y el Distrito Federal. El segundo describir en qué condiciones estaban. El tercero analizar la importancia que les daba el gobierno u otros grupos de particulares y también intentar ofrecer una interpretación de la percepción de la gente sobre ellas, así como los principales problemas que se derivaban de su tránsito (salubridad, seguridad y transporte). Así, esta tesis pretende analizar los aspectos más sobresalientes de los espacios terrestres a través de los cuales la gente de la primera mitad del siglo XIX se comunicaba, al salir o entrar a la ciudad de México, tomando en cuenta la explicación de las condiciones en que se encontraban y las dificultades que enfrentaron al transitarlas.

El estudio se divide en cinco capítulos. En el primero, describo el estado general de las calzadas antes y después de la independencia. Presento la opinión de los vecinos acerca de ellas, la importancia de tener vías de comunicación apropiadas para desarrollar sus actividades. También analizo la política del gobierno de México y su actitud frente a ellas. En el segundo, reflexiono sobre una de las principales opciones que el gobierno eligió para arreglarlas: los contratos con particulares. Ahí, presento el pensamiento de algunos empresarios mexicanos y

extranjeros interesados en mejorar la comunicación y su percepción de los caminos, así como sus proyectos para mejorarlas.

En el tercero, estudio la relación entre las carretas y las calzadas, su destrucción por éstas y el conflicto que durante la primera mitad del siglo, estuvo siempre presente, debatiéndose entre el progreso y la ruina. También examino los intereses de los comerciantes, y sus principales argumentos para utilizar carros, así como la oposición de los vecinos y las medidas adoptadas por el gobierno. En el cuarto, trato los aspectos de la relación calzadas-salubridad y la importancia que el gobierno le dice a la educación urbana de los habitantes de la ciudad, como factor de "ilustración y civilización". Finalmente, analizo los problemas enfrentados por los vecinos debido a los ladrones que en la época asolaron los caminos y las calzadas.

CAPITULO I

CALZADAS, CAMINOS Y GOBIERNO (1824-1845)

Cubierto de lodo irrumpió un caballero entrecano, sus patillas lloraban lágrimas de lodo. Maldito coche de camino! Las calles y calzadas tienen más hoyos que nuestra Tesorería.(1)

EL GOBIERNO MEXICANO Y LA SITUACION DE LAS CALZADAS

A principios del siglo XIX, William Bullock, un viajero Inglés, antes de llegar a la Ciudad de México, decía que nada daba ideas de una ciudad enorme y magnífica, y se preguntaba: "¿Cómo es posible que estemos en México?" Llego a las afueras, y entró en los barrios bajos y por los caminos lodosos.(2) Unos años después, la marquesa Frances Calderón de la Barca, esposa del representante diplomático de España en México, Angel Calderón de la Barca, cuando paseaba cerca de la ciudad también había pasado por los suburbios pobres, en ruinas, sucios, con tal promiscuidad de olores, "que sólo me atrevería a desafiar con agua de

(1) Leopoldo, Zamora Plowes. *Quince años y casanova aventureros*. T.I. p. 28.

(2) William, Bullock, *Le Mexique en 1823, ou relation d'un voyage dans la Nouvelle Espagne*, en Margo, Glantz, *Viajes a México: crónicas extranjeras*, pp. 107-108.

colonia".(3) Después de salir de la ciudad el camino no era tampoco muy atractivo.

En la segunda década, las calzadas que conducían a la ciudad de México no presentaba ningún panorama que denotara la grandeza de la "Ciudad de los Palacios". Con el estancamiento económico que se dio a partir de entonces, éstas sufrieron una paulatina destrucción. Extinguidos los Reales Tribunales del Consulado en 1824 y 1827, y asimismo los de Minería, los caminos fueron completamente abandonados y el tráfico se dificultó sobremanera.(4) Los proyectos de construcción iniciados en los últimos años de la Colonia no se completaron, la inversión destinada a su conservación y reparación fue disminuyendo gradualmente, y el tránsito de gente y mercancías enfrentó numerosas dificultades.(5)

Durante el breve periodo Iturbidista, Simón Tadeo Ortíz de Ana, en el Resumen de la Estadística del Imperio, publicado en 1822, señaló que la ciudad aun no había logrado alcanzar la simetría, la belleza de la comodidad requeridas. Para lograrlo con base en la "ideología racionalista", se planteaba la necesidad de establecer un orden, buscan-

(3) Calderón de la Barca. *Op. Cit.* p. 54.

(4) Ernesto De la Torre Villar, "medios de transporte: prehistoria de los tranvías", en *Historia Mexicana*, p. 219, vol IX, no.2, octubre-diciembre, 1959.

(5) Peter Rees, *Transporte y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*, p. 95.

do la simetría de sus calles y calzadas además del embellecimiento y funcionalidad de sus plazas. El autor retomó la idea de que Plaza Mayor representaba el centro del poder, por lo cual debía de embellecerse, ampliarse sus calles, destruir los edificios que impedían su simetría y asignar espacios específicos a los edificios destinados al poder civil, al religioso y al comercio.(6)

A principios de la década de los veinte el Ministro de Relaciones Exteriores y Exteriores consideró que la guerra y el descuido habían inutilizado gran parte de las calzadas y caminos de la ciudad. Algunos puentes se habían destruido para impedir el paso de las tropas, el empedrado se desmejoró, y las corrientes de agua destruyeron los terraplenes. A ello se unía el atraso de los fondos destinados para ese propósito, que impedían las reparaciones. La situación hacía necesaria la intervención gubernamental, ya que según los funcionarios de esa dependencia, el mejoramiento de caminos era un "seguro" necesario para el progreso de la agricultura y de las artes, así como para la fácil conducción de frutos en todas las estaciones.(7) Así, el asunto no sólo tenía que ver con la comunicación sino con el abastecimiento de productos para la población.

(6) Hira de Gortari, *Op. Cit.*, *La Ciudad de México*, p. 51.

(7) México, Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores e Interiores presenta al Soberano Congreso Constituyente, 8 de noviembre de 1823. p. 40-41.

A finales de la misma década, Sebastián Camacho, Ministro de Relaciones, afirmaba que la facilidad de las comunicaciones era considerada en todo tiempo y país, como el primer elemento de la vida social. Sin ella, el hombre no podía procurarse lo necesario, ni cambiar lo que le sobraba. "Las luces desfallecían", y aislado cada pueblo en los límites de sus producciones y cada hombre en la esfera de sus recursos, no podían esperar otra cosa que el abandono, la miseria y un retroceso hasta el estado de la vida salvaje. Las comunicaciones, por lo tanto, eran un elemento que mejoraría a la sociedad mexicana, porque estaría mejor abastecida y menos aislada, pero sobre todo serían la plataforma que lanzaría al país a un mayor desarrollo.

Camacho informaba que debido a la guerra de independencia había "cortaduras, zanjas, destrucción de puentes" y ladrones. Todo esto contribuyó al olvido de los caminos, que diariamente exigían reparaciones. Para él, uno de los principios de las vías de comunicación era la comodidad, pero en los alrededores de la ciudad había lugares intransitables. Por esta razón, pedía que el Congreso decretara la apertura de nuevos caminos y la mejora de otros.(8) Respecto a la comodidad cabe señalar que el concepto de esta época no corresponde al actual. Su idea era más "rudimentaria", es decir que no existía una verdadera noción del confort.

(8) *Ibid.*, 9 y 14 de enero de 1826. pp. 157-158.

En 1826, el secretario de Estado consideró que la comodidad de los caminos era necesaria para la prosperidad pública. Especialmente en un país de tan extensa superficie y tan copiosas producciones. Al respecto, el Congreso puso especial atención para autorizar al gobierno, el 9 de octubre, contratar la apertura o mejora de los caminos, entre los que estaban los que comunicaban a la ciudad con el exterior. Se circuló orden para convocar a empresarios con interés en invertir en el negocio, ya que el gobierno sólo propuso un gasto moderado.⁽⁹⁾

Desde entonces, las autoridades nacionales no se comprometieron en la realización de grandes obras, o preocuparon en incrementar el personal para cuidar y arreglar todas las calzadas, que entonces se componía únicamente de *idos personas* con sus respectivos caballos, los cuales por sí fuera poco pedían urgentemente un aumento de salario. A pesar de ésto, algunos funcionarios insistían en la necesidad de la "prosperidad pública" con base en las comunicaciones. Por esa causa, como se verá en el siguiente capítulo, optaron por interesar a particulares para que, con sus capitales, mejoraran las comunicaciones. En tanto, los vecinos de las calzadas, reconociendo como único responsable de las mejoras al Ayuntamiento de la ciudad, le solicitaron constantemente su intervención para arreglarlas. Lo cual no quiere decir que solo esta dependencia estaba a cargo del arreglo de las calzadas, más bien esa era la percepción de los vecinos de la época.

⁽⁹⁾ *ibid.* 12 de Enero de 1827. pp. 202-203

En junio de 1825, José Mendivil, vecino de la ciudad, se dirigió a la Secretaría de Gobierno del Distrito Federal pidiendo la compostura del camino que salía de la Piedad a las haciendas de San Borja, Narvarte y al pueblo de Mixcoac.⁽¹⁰⁾ El camino tenía varios tramos en mal estado que lo hacían casi intransitable. Por su parte, las autoridades reconocieron que era necesario mandar a los vecinos, a cooperar con faenas de reposición por convenir al bien público. Así, los funcionarios buscaban la solución al problema con la participación ciudadana. La calzada daba muchos problemas en la estación de aguas pues obligaba a rodear por el camino de Tacubaya⁽¹¹⁾, población situada a cuatro millas de México que pasaba por Chapultepec⁽¹²⁾ y atravesaba grandes trechos de terreno sin

(10) La municipalidad de Mixcoac comprendía el pueblo de Mixcoac, los barrios de San Juan Maninaltongo, Santa Cruz Tlacoquemeca, La Candelaria, Tecoyotitla, Atepuzco, Actipan, la hacienda de San Borja, los ranchos de la Castañeda, de Nápoles, entre otros. Op. Cit., Hira de Cortari, Memoria y encuentros, Vol. III. p. 274.

(11) Ibid., Vol. III. p. 272. Estaba en la municipalidad que comprendía la villa de Tacubaya, residencia del ayuntamiento, los pueblos de Nonoalco, San Lorenzo, la Piedad, los barrios de la Santísima, San Juan, San Pedro, Santo Domingo, Santiago y San Miguel. Las haciendas de la Condesa, de Becerra, el Olivar del Conde de Narvarte, los ranchos de Nápoles pertenecientes a la hacienda de San Borja y el de Sola o Schola.

(12) Cerca de Tacubaya, a una hora de la ciudad, se encontraba el cerro y el castillo de Chapultepec, que fuera construido por el virrey Gámez. A finales de la década de los treinta se acercaba a su ruina total, pero era notable por sus enormes cipreses. A principios de los cuarenta el castillo sirvió como una especie de colegio militar y también lo visitaban tanto nativos como extranjeros por la hermosísima vista que se gozaba desde allí. Heller, Op. Cit., Viajes por México, p. 148

cultivar.(13)

Una situación similar sucedía en la de Vallejo que quedaba inutilizada a consecuencia de los desbordes del río Consulado.(14)

A pesar del rechazo gubernamental a intervenir directamente en el arreglo de las calzadas, constantemente llevó a cabo pequeñas obras que procuraron agilizar el tránsito de personas y carros. Por eso, todas las calzadas continuamente transitadas por "cabalgaduras y otros carruajes", sobre el piso de tierra suelta y de mala calidad, estaban en mal estado, pero no llegaban a tal grado de destrucción gracias a

...los afanes de la municipalidad en remediar por la parte de aquellos defectos de mayor importancia y puramente parciales.(15)

(13) *ibid.*, pp. 147-148. Archivo del Ayuntamiento, Fondo Caminos y Calzadas, Vol. 441, Exp.95. En adelante AA, CC, sobre compostura del camino que sale de la Piedad para San Borja, Narvarte y Mixcoac. México, 11 de junio de 1825. José Mendivil a la Secretaría de Gobierno del Distrito Federal. En los alrededores de la ciudad de México estaba el pueblo de Tacubaya. En él se encontraban las casas de campo de casi todas las familias ricas y tenía un ambiente muy animado en los meses de verano. Estas casas eran por lo común grandes edificios adornados con jardines. Ahí también estaban las casas de veraneo de muchos extranjeros. Tacubaya era famosa por sus olivos, que rendían una rica cosecha y se lograban perfectamente.

(14) El ayuntamiento de Tlanepantla comunica que el camino de Vallejo se halla inutilizado a consecuencia de las reventazones que sufre el río de Consulado a fin de que se tomen las providencias para que se remedie el mal. Tlanepantla, 22 de junio de 1829. AA, CC, Vol. 441, Exp. 100.

(15) Excitación del Supremo gobierno para la compostura de las calzadas de esta ciudad. México, 17 de febrero de 1833. AA, CC, Vol. 441, Exp.110.

El gobierno mostró una constante preocupación por mejorar las calzadas y caminos de la ciudad y del Distrito Federal. A mediados de agosto de 1831, se solicitó al Ayuntamiento informes sobre las que debían arreglarse, la altura que necesitaban y la corriente de agua que debía darles, así como otros datos de utilidad para legislar al respecto.⁽¹⁶⁾ La respuesta no se haría esperar dado el mal estado de muchas de ellas por varios años.

Desde junio de 1829, a fin de que se tomaran las providencias necesarias para remediar el mal, el ayuntamiento de Tlanepantla comunicó que el camino de Vallejo estaba inutilizado a consecuencia de "las reventazones" del río Consulado.⁽¹⁷⁾ Un año después también estaba en mal estado el camino a los Remedios en el pueblo de Popotla. Debido a esta situación había problemas para enviar cosas a la función anual del Santo de Nuestra Señora de los Remedios.⁽¹⁸⁾ En el camino había un hoyo que ocupaba el ancho de la calzada, lo cual imposibilitaba el tránsito de todo pasajero,

(16) Sobre que se indique por el Ayuntamiento las calzadas que han de levantarse y se suministren datos que sirvan al Congreso que tiene que decretar arbitrios sobre este asunto. México, 16 de agosto de 1831. AA, CC, Vol. 441, Exp. 108.

(17) El ayuntamiento de Tlanepantla comunica que el camino de Vallejo se halla inutilizado a consecuencia de las reventazones que sufre el río Consulado. Tlanepantla, 22 de junio de 1829. AA, CC, Vol. 441, Exp. 100.

*(18) En tiempos de secas la bajaban de la ermita para llevarla en procesión a través de las calles de la ciudad, que a pie, presidía algunas veces el mismo virrey. Calderón de la Barca. *Op. Cit.*, pp. 109-110.*

...de manera que tanto éste (hoyo) como otros que se están haciendo, más adelante, conforme vayan aumentando impedirán el paso por este camino, sino se procuran reponer por la corporación a que corresponde.(19)

En la década de los treinta, la visita a la Virgen implicaba un viaje de cuatro leguas de mal camino. La iglesia estaba en un cerro solitario y árido, pero la vista desde la cumbre era hermosa y dominaba todo el llano. Se bajaba por una escarpada pendiente por donde se podían admirar algunos arcos de piedra, restos de un acueducto construido por los españoles para llevar el agua de una a otra montaña.

Las calzadas de San Antonio y Niño Perdido también estaban en las mismas condiciones que las anteriores. Se había puesto poca atención en su arreglo debido a que se estaba componiendo el camino de San Agustín.(20) En esos momentos el gobierno no se daba abasto en el arreglo de los caminos, por lo cual se enfocaba primero en sacar adelante una mientras otras se destruían.

(19) AA, CC, Vol. 441, Exp. 103. El gobierno del Distrito pide Informe sobre el reparo de las calzadas de San Antonio Abad y Niño Perdido. México, 22 de mayo y 9 de junio de 1830. AA, CC, Vol. 441, Exp. 102. Sobre el mal estado del camino a los Remedios en el pueblo de Popotla. México, 28 de julio de 1830. José Ma. Quijano al Alcalde.

(20) El gobierno del Distrito pide Informe sobre el reparo de las calzadas de San Antonio Abad y Niño Perdido, México, 9 de junio de 1830. AA, CC, Vol. 441, Exp. 103.

A principios de 1832, el gobierno solicitó financiamiento para la compostura de las calzadas. El Secretario del Despacho de Relaciones comentó que el gobierno estaba facultado, por la ley del 9 de octubre de 1826, para la apertura o mejora de los caminos de la República, pero no especificaba lo referente a fondos.(21)

El mismo año por ordenes del gobierno se iniciaron, en las de Vallejo, Tacuba(22), Chapultepec y del Niño Perdido los arreglos que permitía el terreno y los escasos fondos. Las obras se reducían a dar alguna corriente a las aguas con los materiales menos costosos. Estos remedios no eran suficientes para mejorarlas por muchos años. Se pensó entonces en el método que la experiencia había mostrado como mejor: terraplenar la superficie en un espesor, que no debería ser menor de una cuarta de vara, con "tesontiale" bien pisoneado sobre la tierra. La de Viga era la mejor prueba de la duración de un terraplén. Estaba formada por una doble avenida de bellos árboles que se extendía bastante lejos hasta el punto en el que un pequeño puente de piedra cruza el canal; de allí toma su nombre el paseo, ya que el cruce de las canoas, que pagaban allí el impuesto, era impedido por una "viga". Sin embargo, esta calzada tampoco estaba en el mejor estado, y al igual que

(21) *Excitación del Supremo Gobierno para la compostura de las calzadas de esta ciudad. México, 5 de enero de 1832. AA, CC, Vol. 441, Exp. 110.*

(22) *Era un pequeño pueblo de chozas de adobe, con algunos bellos y antiguos árboles, unas cuantas casas viejas, arruinadas, una iglesia cayéndose y algunos restos de un edificio. Calderón de la Barca. Op.Cit., p. 91.*

todas, requería reparaciones.(23) Para financiar las obras, en octubre de 1832, el presidente dispuso la imposición de un peaje.(24)

Un año después nuevamente el Gobernador del Distrito Federal solicitó un informe sobre la apertura y reforma de los caminos y calzadas. Eran varios los puntos que se debían tratar para mejorarlos, en caso de éstas no estaban totalmente destruidas a pesar de ser transitadas continuamente por cabalgaduras, coches y otros carruajes. Sin embargo, su piso de tierra suelta no había recibido en muchos años un arreglo sólido y duradero, por ser un ramo sin fondos para la conservación. Esto causó su destrucción, que no había llegado a su último extremo debido a las acciones de la municipalidad para remediar los defectos de mayor importancia. A pesar de ésto, había muchas peticiones para la reconstrucción de sus terraplanes de una manera más firme, lo que significaba un gran costo.(25) El ayuntamiento, efectivamente, llevó a cabo constantemente obras menores. En ellas no se invertían grandes cantidades pero se arreglaban los más grandes desperfectos con el propósito de permitir el tránsito de personas y animales.

(23) AA, CC, vol. 441. Exp. 110 *Excitación del Supremo Gobierno para la compostura de las calzadas de esta ciudad, México, 17 de febrero de 1833. Heller, Op. Cit., Viajes por México, p. 145.*

(24) AA, CC, Vol. 441, Exp. 110. 13 de octubre de 1832.

(25) *Ibid.*, 17 de febrero de 1833.

A finales de marzo de 1834 la Secretaría de Relaciones, expidió la Ley sobre Reglas para la apertura o mejora de caminos. Se dispuso que el gobierno procedería a contratar la apertura de los caminos de la República que considerara necesarios para dar impulso a la industria nacional. También se contempló que para indemnizar a los empresarios se impondrían peajes.(26) La preocupación para mejorar caminos era patente por la constante expedición de leyes, sin embargo, éstas no se llevaban a la práctica lo cual provocaba que los problemas continuaran.

En julio de 1834 se hizo un llamado urgente para componer el camino de Tacubaya, que comunicaba con el pueblo del mismo nombre. Ahí, se encontraban las casas de campo de casi todas las familias ricas. Fue sobre todo hacia finales del siglo XVIII cuando algunos terratenientes y propietarios de minas, comerciantes y funcionarios poseían casas de campo o casas de placer en ese lugar, así como en San Angel y San Agustín de las Cuevas, en el sur y occidente de la ciudad.(27) José María Tornel, funcionario y en algún momento regente del Ayuntamiento, comentaba que con motivo del continuo tránsito de las personas del Ministerio, había constatado el mal estado de toda la calzada. Esperaba que la Información sirviera para tomar las disposiciones necesarias con el

(26) Manuel Dublán y Jose María Lozano, *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, Vol. II, pp. 687-688.

(27) C.R., Borchart de Moreno, *Los mercaderes y el capitalismo en México 1759-1778*, pp. 174-176. Heller, *Viajes por México*, Op. Cit., p. 148.

fin de atender su arreglo, no sólo de este camino, sino también de las calles de la capital.(28)

A las malas condiciones de las calzadas también se unían las de los puentes. Al iniciar la década de los cuarenta se solicitaban ordenes para componer dos en muy mal estado, uno llamado de Sola, que estaba en la garita del Niño Perdido, y otro en la garita de San Angel. Poco después se informaba que ambos habían sido compuestos.(29) A pesar de esto, en 1842, era notorio el mal estado de las calzadas especialmente la del Paseo Nuevo llamado Bucarell(30)

(28) *Sobre que se componga el camino a Tacubaya. Jose María Tornel a la Secretaría del Ayuntamiento. México, 14 de julio de 1834. AA, CC, Vol. 441, Exp. 111.*

(29) *Sobre que se reponga un puente de viga que esta en la calzada que sale de la Garita del Niño Perdido. México, 21 de mayo, 10 de marzo y 26 de marzo de 1841. AA, CC, Vol 441, Exp. 121.*

(30) *No lejos de la Alameda estaba el Paseo Nuevo, llamado también Bucarell, en memoria del virrey que lo mandó formar. Era una gran calzada que se extendía, en dirección casi Norte-Sur, desde la plaza de toros hasta la garita de Belén. Construido por la elevación del suelo sobre un terreno pantanoso. A pesar de que las avenidas no eran muy sombreadas era muy visitado por el público ecuestre. En el centro de la calle se levantaban dos fuentes una de las cuales, la más antigua, no carecía de gusto. Al final de Paseo corría del segundo acueducto de México, que llevaba agua desde Chapultepec hasta el llamado Saito del Agua en la capital. Tenía 10,825 pies y descansaba sobre 904 arcos, construidos de piedra. Qq. Cit., Heller, Viajes por México, p. 146. Artemio de Valle-Arizpe, Historia de la ciudad de México según los relatos de sus cronistas, p. 494.*

y alrededor de la Alameda(31) en donde se formaron varios hoyos que perjudicaban a los carruajes. la comisión de calzadas había advertido el mal estado de éstas, a causa de las lluvias y del tránsito de los carruajes, por lo que dio ordenes para tapparla con "ripio y matatena".(32)

Los arreglos que se hacían eran tan escuetos que duraban poco tiempo. Esto motivó que al poco tiempo de corregir los defectos se necesitaran nuevos arreglos. Era un proceso cíclico, que se puede resumir de la siguiente manera: pocos arreglos y malos, en una temporada, y en otra, demandas constantes para arreglarlas.

(31) El virrey don Luis de Velasco propuso al Cabildo, en 11 de enero de 1592, que para ennoblecimiento de la ciudad y desahogo de los habitantes, hiciera un paseo; accedió el ayuntamiento y se señaló el Tianguis de San Hipólito. Así, tuvo principio la Alameda. En el siglo XVII la Alameda tenía un cercado con puertas en la mitad de los lados, y algunas fuentes. En 1730 contaba con cuatro mil alamos y sauces, cinco fuentes, una circunferencia de 1,144 varas y 14 calles bien formadas y derecha. Después de la independencia en el derredor corría un cercado de mampostería con un asiento seguido de una pequeña banquetta. En los ángulos había grandes puertas para dar entrada a los coches, y a ambos lados de ellas otras pequeñas para los de a pie. Tenía siete fuentes y era el paseo más hermoso de México por su vista, su forma y sus comodidades. El gusto y la policía mejoraron este paseo que por su inmediación al centro de la ciudad mereció más cuidado que los otros por las autoridades municipales. Fue el más ameno y divertido y para mejorar la decencia pública se prohibió la entrada a la gente de manta, mendigos, descalzos, desnudos, e indecentes. Pedro, Gualdi, Monumentos de Méjico, tomados del natural y litografiados, p. 119, en José Iturriaga de la Fuente, Anecdotario de viajeros extranjeros en México siglos XVI-XX, Vol. II.

(32) Sobre que se repongan las calzadas que hay en las goteras de esta ciudad por encontrarse en mal estado, especialmente la del Paseo Nuevo y la del rededor de la Alameda. México, 28 de junio y 9 de agosto de 1842. El Alcalde Tagle. AA, CC, Vol. 441, Exp. 125.

Además de este problema estaban otros, relacionados con la poca atención que se le dio a las calzadas. Un ejemplo de esta situación fue el caso del regidor José de Mejía, comisionado de ese ramo. Renunció al cargo por no poder satisfacer las reclamaciones que le hacían y por la falta de ayuda en las ordenes que dictaba. Decía que

Las providencias de esta comisión de mi cargo, lejos de auxiliarse como exige el interés público y el estado de los fondos, se frustran y se inutilizan por las ordenes de la Prefectura. No puedo creer que su señoría haya dictado dichas ordenes sino por los malos informes u otro motivo que sin duda no es el celo del Sr. Prefecto.(33)

Habiendo recibido la comisión numerosas reclamaciones sobre el mal estado de las calzadas, las cuales no podía satisfacer el señor Mejía, "suplicó" al Ayuntamiento "tuviera a bien" admitirle su renuncia.(34)

Durante este periodo la falta de financiamiento y coordinación de las autoridades fue una barrera que evitó mejorarlas y agravó más los problemas, junto con los constantes cambios que se daban en la administración.

(33) El señor regidor José Mejía comisionado del ramo solicita la renuncia por no poder satisfacer a las reclamaciones que se le hacen y no auxiliarse las providencias que dicta. México, 3 de noviembre de 1843. AA, CC, Vol. 2.

(34) El regidor José Mejía comisionado del ramo solicita la renuncia por no poder satisfacer a las reclamaciones que se le hacen y no auxiliarse las providencias que dicta. México, 3 de noviembre de 1843. AA, CC, Vol. 2, Exp. 127.

Al mismo tiempo, el personal de planta destinado al cuidado y mejora de las calzadas fue poco. Sólo tengo noticias de una persona de planta registrada de 1824 hasta 1845. Sin embargo, en ocasiones se contrataban operarios jornaleros, a los cuales, por si fuera poco, se les adeudaban sueldos y otros gastos por reparaciones. En 1829 la deuda contemplaba diferentes gastos. Entre ellos estaba el alquiler de carros, sueldo al guarda, calzaderos, madereros y a los operarios jornaleros. Dentro de la deuda estaban los honorarios al encargado de las obras. De septiembre a diciembre de ese año, la deuda era de 338 pesos. Un año después ascendía a 520 pesos.(35) En una comunicación sobre deudas, se puede leer: "Sueldos atrasados no pagados, empedrado no pagado, material no pagado, etc."(36) Con estos antecedentes, había poca gente interesada en trabajar en el ramo, ya fuera como mano de obra o contratistas. En enero de 1930, como una solución a este problema, el Ministerio del Interior expidió una circular para emplear a reos "no mortíferos" en la composición de caminos.(37)

(35) *Sobre que el Sr. Mariano es unión con los Sres. tesoreros y contador, liquiden las cuentas con el calzadero, del tiempo que fue comisionado de estas el difunto D. Severiano Quezada. México, 20 de Junio de 1832. AA, CC, Vol. 441, Exp. 106.*

(36) *Solicitud de los Guardas de Calzadas y de Río sobre aumento de sueldo. México 27 de noviembre de 1827. Francisco Palacios y Miguel Laredo. AA, CC, Vol. 441, Exp. 98.*

(37) *Dublán y Lozano Op. Cit., T. III, p. 441. Desde la colonia se empleaba a los reos en la reparación y construcción de caminos. Los documentos consultados sugieren que se dejó de emplearlos por el desinterés del gobierno por reparar los caminos. Además si se toma en cuenta que sólo había dos personas para cuidar todas las calzadas de la época se puede pensar que no había gente que los cuidara durante sus labores, además que se tenía que invertir en su traslado y alimentación mientras laboraban.*

Mientras el gobierno adeudaba sueldos y recibía la renuncia del encargado del ramo de calzadas o intentaba emplear reos, continuaban los llamados de los habitantes de todos los rumbos en las afueras de la ciudad con el objetivo de que se arreglaran sus vías terrestres de comunicación. En octubre de 1843, los vecinos del pueblo de Popotla seguían solicitando la compostura de la calzada que iba de esta capital a ese lugar. Notificada la comisión, contestó que atendería en lo posible las reparaciones antes de la estación de lluvia. En otra comunicación se dejaba notar los problemas de jurisdicciones. Se habían dado ordenes únicamente para componer la parte de la ciudad, dejando a un lado la responsabilidad que tuviera fuera de su jurisdicción.⁽³⁸⁾ A causa de los pocos fondos, existió una verdadera lucha de jurisdicciones para deshacerse de responsabilidades. En medio del conflicto, los más perjudicados fueron los habitantes que recorrían las calzadas.

Así, caminos y calzadas destruidos; deudas, sueldos no pagados, problemas de jurisdicción, falta de fondos y pequeñas obras de reparación, eran el cuadro que presentaban las comunicaciones terrestres que conducían a la ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX. A pesar de ésto, las obras para arreglar algunos desperfectos graves, continuaron.

⁽³⁸⁾ *Sobre que se componga la calzada que va de esta capital al pueblo de Popotla. México, 26 de abril y 14 de octubre de 1843. AA, CC, Vol. 441, Exp. 126.*

En marzo de 1844, la comisión de calzadas auxiliada de la de paseos, procedió a componer toda la del Paseo Nuevo, tapando los hoyos que evitaban el tránsito.(39) En ese año, los fondos destinados para remediar su mal estado se calculaban, según algunos funcionarios, en 14 mil pesos anuales, cantidad excesiva que seguramente nunca fue destinada para esos fines.(40) Aún así, se consideraba que la cantidad era insuficiente para arreglarlas, pero se podría aumentar el presupuesto a 12 o 19 mil pesos si se incrementaban los derechos de algunos artículos que no estaban "recargados" por el gobierno, o recabando una parte del derecho de avería únicamente destinado para la reparación de caminos.

El financiamiento para reparaciones fue notablemente abultado. En realidad, ésto no pudo ser cierto. La memoria de lo erogado para el cuidado y conservación de calzadas, durante la primera quincena de diciembre de 1830, a pesar de que fue catorce años antes, da idea de la exageración, ya que sólo se emplearon 46 pesos:(41)

(39) *Sobre que las comisiones unidas de paseos y este ramo procedan a la compostura.* AA, CC, Vol. 441, Exp. 128.

(40) *Respuesta de L. Robles, de Sala de Comisiones, al proyecto presentado por D. Manuel Moreno de Tejada, para recomponer las calzadas de la ciudad.* México, 8 de julio de 1844. AA, CC, Vol 2 sin número.

(41) *El gobernador del Distrito acompaña recurso que le ha presentado el guarda de calzadas, Miguel Laredo, quejándose de los procedimientos del Regidor. José María Forices.* México, 24 de diciembre de 1830. AA, CC, Vol 441, Exp. 104.

CUADRO I

CANTIDADES EROGADAS EN UNA QUINCENA
EN EL CUIDADO DE LAS CALZADAS
DICIEMBRE DE 1830.

Honorarios del guarda de calzadas Miguel Laredo	14
De Nuestra Señora de Guadalupe (Sr. Molina)	4
De Tlalpan (Sr. Zamora)	4
De San Fernando (Sr. Hernández)	4
De Chapultepec (Sr. Santiago)	4
De La Piedad (Sr. Antonio)	4
Del Niño Perdido (Sr. Vicente)	4
De San Antonio Abad (Sr. José María)	4
De Vallejo (Sr. Ojeda)	4
	—
Total	46 pesos

Fuente: AA, CC, Vol. 441, Exp. 104. El gobernador del Distrito acompaña recursos que le ha presentado el guarda de calzadas, Miguel Laredo, quejándose de los procedimientos del Regidor José María Forices. México, 24 de diciembre de 1830.

La cantidad erogada en una quincena en salarios de los encargados de cuidar y arreglar las calzadas fue de 46 pesos (CUADRO 1), si se calcula para un año da una cifra de 1.104, misma que difícilmente debió incrementarse en un 400% en catorce años, considerando que había otras prioridades para el gobierno. Además cabe señalar que se presentaron constantes problemas porque casi nunca se pagaban los salarios de las personas encargadas de las calzadas, así como las obras de reparación que se llegaban a contratar. En 1832 todavía se debían semanas de salarios y material que había sido utilizado en 1830. (CUADRO 2)

CUADRO 2

CUENTA DE LAS SEMANAS ATRASADAS QUE SE DEBEN A LOS OPERARIOS, CALZADEROS Y MADEREROS DEL SR. REGIDOR Y JUEZ.

1830

11 semanas del 1ro. de septiembre al 12 de diciembre a los operarios jornaleros	179.6
7 semanas del 19 de octubre al 12 de diciembre que trabajaron 11 carros.	72.1
Honorarios a Severiano Quezada, Juez y Comisionado de este ramo de 7 semanas del 31 de octubre al 12 de diciembre	38
El sueldo de calzaderos de 7 semanas que no recibieron completo	48
del 11 de octubre al 2 de diciembre a los operarios	95.6
Importe de la madera para el puente de Guadalupe	27.4
Importe de 212 empedrados y 100 no pagado	19.4
6 cargas de costales que se deben al Sr. Quijano a 6 reales de carga	4.4
el sueldo que se debe al guarda de calzadas	35
	<hr/>
	TOTAL 520.5

Fuente: AA, CC, Vol. 441, Exp. 106. Sobre que el señor Mariano en unión de los señores tesorero y contador, liquiden las cuentas con el calzadero, del tiempo que fue comisionado de estas del difunto D. Severiano Quezada. México, 20 de junio de 1832.

A principios de la década de los cuarenta era claro que, a pesar de que algunos funcionarios decían contar con una cantidad suficientemente alta destinada al arreglo de las calzadas, más que solvencia económica, había un importante problema de financiamiento. No obstante, esporádicamente el gobierno destinó fondos para el arreglo de calzadas, pero únicamente en casos de extrema necesidad y sólo para componer lo más indispensable, debido a ésto, muchos se quejaban de que no eran suficientes para las obras requeridas.

En 1845, había la necesidad de tapar "una cortadura" y reponer un puente en la calzada de tierra de la ciudad de Guadalupe Hidalgo. Se requería que fuera transitable. Sin embargo, las obras no podían llevarse a cabo por cuenta de los fondos municipales, dado su escasez. Ni aun en el caso de existir fondos, le tocaba al Ayuntamiento sino al Gobierno, que había dado ordenes para que el fondo de empedrado, se destinara en calidad de reintegro luego que se restableciera el orden constitucional. Al parecer muchas de estas cuentas nunca fueron pagadas. Se reconocía la responsabilidad de las obras, pero no se liquidaban. En cambio, tratándose de la de Guadalupe se pidió tenerla en buenas condiciones, debido a la celebración a la cual concurrirían las autoridades de la República. En este caso se dieron ordenes para procurar su mejoramiento.(42)

(42) Orden de la prefectura para que se reponga el Puente de la calzada que conduce a la ciudad de Guadalupe de Hidalgo. México, 17 de enero de 1845 en la Sala de Comisiones Elguero. AA, CC, Vol. 2. Exp. 141.

A finales del mismo año la comisión de calzadas también promovió la compostura de la Popotla.(43)

La de San Cosme, por su parte, desde la plazuela de Buena Vista hasta la de Tlalpan había crecido en población. Debido a ello, habían mejorado y aumentado mucho los edificios. Los vecinos se esforzaban en "hermosearla" con plantíos de árboles en donde no los había, o en quitar los más viejos. Era además una de las principales entradas de la ciudad, muy concurrida, cuando el agua hacía intransitable la de Vallejo. Entonces, todos los caminantes y recuas de "tierra adentro" tomaban esta calzada, dando vuelta por Atzacapotzalco, demarcación donde se encontraban las haciendas de Careaga y San Antonio, que junto con los ranchos de Pantaco, El Rosario, San Marcos, Acalotengo, Azpeltia, San Lucas, San Isidro y San Rafael, era uno de los centros de abastecimiento más importantes de la ciudad de México; de ahí se obtenía el trigo y el maíz, varias verduras y frutas, además de pulque.(44)

La capital recibía, por este lugar, la mayor parte de las harinas que se consumían. Sin embargo, con las lluvias quedaba intransitable con gran perjuicio del público en general. Esta época debió haber sido una temporada trágica para los que tenían que recorrer las calzadas. Ninguna se escapaba de los lodazales, accidentes o de carros atrapados.

(43) *Sobre que se componga la calzada que va de esta capital al pueblo de Popotla. México, 7 de diciembre de 1845. AA, CC, Vol. 441, Exp. 126.*

(44) *Sin número. Algunos vecinos de las cercanías de la calzada de San Cosme solicitan se componga esta calzada. 26 de marzo de 1845. AA, CC, Vol 2.*

La marquesa Calderón de la Barca consideraba que el lado desagradable de esta temporada era que los caminos estaban

tan malos que nuestros paseos a caballo por los alrededores se hacen penosos. Tal parece que caballo y jinete han tomado un baño de lodo después de cada una de nuestra excursiones.(45)

A pesar de esta situación la marquesa se divertía de la tragedia que la gente pasaba. Gustaba de ver como los aguaceros atrapaban por sorpresa a la gente. Según ella en menos de cinco minutos las calzadas se volvían ríos, y las canoas eran más útiles que los carruajes. Los cargadores "hercúleos" estaban siempre dispuestos para pasar al otro lado del camino a los "engalantados" caballeros o damas, a quienes sorprendía el diluvio.

Los habitantes de los alrededores de la ciudad, o quienes tenían que transitar por esos espacios, indudablemente no compartían la diversión que le causaba a Calderón de la Barca. Por ello, los vecinos de la calzada de San Cosme sollicitaban reparaciones, así como la limpia del foso grande y otras labores necesarias para que ésta diera servicio en la estación de lluvias. El objetivo era evitar que los habitantes sufrieran grandes perjuicios, o que los coches y los carros se atascaran o se

(45) Calderón de la Barca, *Op. Cit.*, p. 192.

voltearan.(46) A estas peticiones se unían otras respecto al alumbrado.

Un año antes, (1844) algunos vecinos de las cercanías de la calzada de San Cosme, habían acordado contribuir con el gasto de algunos faroles a cambio de recibir ayuda para obtener otros. Esto mejoraría y embellecería la capital.(47) A lo largo de la Investigación sólo encontré una referencia al respecto, en la de San Cosme, donde los vecinos la promovieron. En los alrededores de la ciudad la oscuridad de la noche cubría todas las poblaciones cercanas y los caminos que se utilizaban para ir a esos lugares. La marquesa Calderón de la Barca decía que la claridad lunar en las noches iluminaba las calzadas, entonces la luz de la luna era la que más favorecía a México, además

La ciudad a la luz de la luna, los alrededores de México al amanecer: tales son los momentos oportunos para una contemplación que nos haga recordar que todo es divino, excepto el espíritu del hombre.(48)

Los vecinos de las calzadas y quiénes las transitaban (comerciantes, autoridades, ganaderos, arrieros, cargadores, etc.), constantemente

(46) Algunos vecinos de las cercanías de la calzada de San Cosme solicitan se componga esta calzada. 26 de marzo de 1845. AA, CC, Vol. 2, Exp. 133.

(47) Algunos vecinos de las cercanías de la calzada de San Cosme solicitan se componga esta calzada. 26 de marzo de 1845. AA, CC, Vol. 2, sin número.

(48) Calderón de la Barca, *La vida en México*, citado en Flores Romero, Jesús, *México; historia de una gran ciudad*, pp. 579-580.

mostraron preocupación por su arreglo y estado. Un "traficante de la calzada" hizo publicar su punto de vista, sobre la compostura en la de la ciudad a Tacubaya. Opinaba que solo había causado gastos de consideración, inútiles y aun perjudiciales. Su punto de vista se basaba en el hecho de que se estaban realizando lentamente las obras, y la estación de lluvia estaba cercana, así como por la clase del material empleado. En todo caso hubiera sido indispensable haberla emprendido desde el mes de octubre.(49) De hecho, las composturas estaban determinadas por las temporadas, ya que la cercanía de las lluvias podría destruir toda la inversión y el material que se había empleado.

"El traficante" consideraba que evitar el uso de cascajo en el pavimento, o darle inclinación por ambas partes hacia las zanjas laterales, así como limpiar éstas y darles corriente en toda su extensión, era inútil del todo y perjudicial por la aglomeración de tierra suelta. Cuando empezaran las aguas el tráfico de los carros no sería posible. Su recomendación fue promover el alquiler de cincuenta carros, con un mayordomo para arreglarlas, y conducir a los hoyos, cascajo de las obras de la ciudad e igualar el piso y darle corriente hacia las zanjas.(50)

Durante el periodo de 1824 a 1845 las composturas a las calzadas, en general, fueron pequeñas. Los fondos eran escasos. Aun cuando se

(49) *El siglo Diez y Nueve, tercer época, No. 1221. México Jueves 3 de abril de 1845. Un traficante de dicha calzada.*

(50) *ibid.*

promovían leyes para mejorarlas, al parecer no tuvieron grandes repercusiones, debido quizá a los cambios de administración tan continuos que hubo en el periodo. Al parecer, si existió voluntad gubernamental para llevar a cabo proyectos, y en los casos más urgentes estaba presente su respuesta para ayudar, aun cuando fuera poca. Sin fondos y con la obligación de promover las comunicaciones, al gobierno mexicano consideró entonces que el medio más variable para llevar a cabo las obras que no podía realizar, eran los contratistas particulares.

CAPITULO II

LOS CONTRATISTAS: UNA OPCION PARA MEJORAR CAMINOS Y CALZADAS

A mediados de la década de los veinte, el gobierno mexicano impulsó los contratos con particulares para arreglar caminos y calzadas. El objetivo era que empresarios particulares invirtieran en estas obras, debido a la falta de fondos gubernamentales. Para ello, se ordenó iniciar un programa cuyo objetivo era reponer y conservar las calzadas a través de un llamado a los contratistas. Se consideraba que la competencia entre ellos, produciría grandes beneficios al público.(1) Entonces varias personas se propusieron.

El 9 de octubre de 1826, la Cámara de Representantes, encabezada por José Díaz Luna, autorizó al gobierno promover la apertura y mejora de los caminos. Para ello, se debería tomar en cuenta a quien ofreciera mayores ventajas, previa convocatoria de los postores. Para el pago de los intereses y la amortización se establecerían peajes. Se examinarían los proyectos de forma imparcial y se escogería el que ofreciera mayores ventajas.(2)

(1) Respuesta de L. Robles, de Sala de Comisiones, al proyecto presentado por D. Manuel Moreno de Tejada, para recomponer las calzadas de la ciudad. México, 8 de julio de 1844. AA, CC, Vol. 2, sin número.

(2) Dublán y Lozano, *Op. Cit.*, Vol. I, p. 800-801.

A principios de la década de los treinta se volvió a reconocer que una forma de solucionar los problemas de las calzadas era el remate de proyectos con particulares. Al respecto, el Cabildo llevó a cabo acuerdos para que el Sr. Aldazaro se asociara a la comisión de calzadas para formar un proyecto sobre remate de ellas.(3) En un principio, el llamado gubernamental interesó a pocos inversionistas, pues se consideraba que no era un buen negocio emprender una empresa que implicaba tantas dificultades. No obstante, con el paso de los años surgieron algunos empresarios interesados en emprender la obra.

En noviembre de 1838, Juan Barboza, contratista, se dirigió al Ayuntamiento ofreciendo sus servicios para sustituir los árboles de las calzadas que por su mal estado las "deformaban". Comentaba que las labores llevadas por medio de "contrata", y no a través de los fondos gubernamentales, eran de gran utilidad. En la proposición, se comprometía a la reposición de los árboles y a quitar los dañados, sustituyéndolos con nuevos, así como a cuidarlos. Insistió en el beneficio que resultaría a la población, hermoseando estas vías de comunicación y proporcionando sombra, así como otras ventajas. Tres meses después enviaba otra carta en la que se quejaba de la poca atención que se le había tenido, a pesar de que el problema era de gran interés para la población.(4)

(3) Acuerdo de cabildo para que el Sr. Aldazaro se asocie a la comisión de calzadas para formar un proyecto sobre remate de ellas. México, 14 de junio de 1831. AA, CC, Vol. 441. Exp. 107.

(4) Juan de Barboza propone contratar la reparación de los árboles inútiles que hay en las calzadas. México, 24 de agosto y 24 de noviembre de 1838. AA, CC, Vol. 441, Exp. 118.

Durante la primera mitad del siglo XIX, se hablaba mucho de la destrucción de los árboles. Estos tenían la función de dar sombra a los caminantes y hacer más soportable el recorrido de las distancias que realizaba la gente de los pueblos cercanos a la ciudad. Además, eran una barrera natural contra la entrada del agua a las calzadas. Por todo ésto, tuvieron un significado muy importante para la gente de aquel tiempo. No sólo como sombra, sino por la belleza del paisaje que se deseaba tener.

A pesar de los llamados a los contratistas, el gobierno en muchas ocasiones no aceptó sus proyectos, quizá por que lo deseaban implicar también en los gastos. La realidad fue que las iniciativas gubernamentales no se cumplieron en la mayoría de ocasiones y no funcionaron para lo que fueron establecidas, es decir seleccionar a los mejores postores y promover el mejoramiento de estas vías. La mejor explicación de ésto fue el desinterés mostrado por el proyecto del señor Barboza.

En junio de 1844, el Doctor Manuel Moreno de Tejada, importante empresario egresado del Colegio de Minería, presentó un proyecto para componer los caminos y calzadas. Afirmaba que todas estaban en malas condiciones. Propuso componer y conservar las siguientes: la de Chapultepec, desde la garita de Belén hasta la hacienda de la Condesa. La de la Verónica, desde la de Chapultepec hasta la que unía con la de San Cosme, ésta desde la casa conocida como de Buenavista, hasta Popotla, la de Vallejo; la de Guadalupe desde la garita del santuario; la de

San Lázaro hasta la de San Antonio Abad; la del Niño Perdido, la de la Piedad, la de la Viga y todas las que daban entrada y salida a la ciudad.(5)

El objetivo de Moreno Tejada era facilitar las comunicaciones disminuyendo los fletes. Para financiar la obra, propuso gravar a los transeúntes de la calzada de la Viga y todas las que conducían a la ciudad.(6) Se cobraría un real por cada carruaje de cuatro ruedas que transitara por la calzada. Por los de dos, uno y medio. Por cada caballo seis gramos, por cada burro tres. Por cada oveja y cerdo tres. Ninguna persona estaría exenta del pago de peaje, exceptuando a las autoridades que fueran en desempeño de su oficio, los militares cuando pasaran por asuntos del servicio, los correos nacionales y los eclesiásticos que transitaban "por el ejercicio de su ministerio".(7) La disposición había sido establecida algunos años antes, pero sólo contemplaba a militares y funcionarios gubernamentales.(8)

El obtener una concesión para arreglar caminos o para su apertura, se deseaba que fuera un negocio redituable para el concesionario, por el

(5) Proyecto presentado por el Doctor Manuel Moreno de Tejada, ciudadano de esta ciudad, para recomponer las calzadas de la Ciudad. México, Junio de 1844. AA, CC, Vol. 441, Exp. 130.

(6) Respuesta de L. Robles, (Regidor) de Sala de Comisiones, al proyecto presentado por D. Manuel Moreno de Tejada, para recomponer las calzadas de la ciudad. México, 8 de Julio de 1844. AA, CC, Vol. 2. sin número.

(7) Propuesta presentada por D. Manuel Moreno de Tejada, para recomponer las calzadas de la ciudad. México, 18 de Junio de 1844. AA, CC, Vol. 2. Exp. 130.

(8) Dublán y Lozano. Op Cit. Vol. III, p. 64.

cobro de peajes. El gobierno, en algunos casos, no las concedió ya que los proyectos de los particulares eran muy lucrativos e implicaban una gran carga para el tránsito de mercancías y personas. En general, algunos de estos proyectos buscaban únicamente el beneficio del concesionario y de su empresa, ya que muchos de ellos también eran comerciantes y requerían agilizar las comunicaciones para evitar pérdidas en el transporte de artículos. En este sentido el gobierno jugaba su papel de árbitro entre los grupos, evitando que uno afectara notablemente al otro. Se creía que al cesar de cobrar algunos peajes habría abundancia y prosperidad, además con ello se quitarían las trabas que originaban la escasez y la miseria.

La respuesta del Ayuntamiento al señor Moreno, respecto a su proyecto, reconocía que era verdad el mal estado de las calzadas cercanas a la capital. Sin embargo, era inadmisibles reponerlas con base en los peajes que proponía. Estos eran muy gravosos, "odiosos" y mucho más de lo necesario. En caso de llevarlas a cabo como se proponía, incrementaría el costo de algunos artículos. Por ejemplo, el viaje de arena que era de 1 peso ascendería en un 50% de su valor. Lo mismo sucedería con el cascajo del río y la majada* que se sacaba de la ciudad para abonar los terrenos cercanos, entonces cesaría de usarse "ocasionando la falta de las grandes ventajas que éste proporciona". Además, los carros que comúnmente las transitaba hacían tres viajes al

* *Estiércol de los animales.*

día en promedio, entonces pasaban seis veces por las garitas y pagarían nueve reales. Si se consideraban únicamente 300 días hábiles del año, cada uno pagaría 337 pesos. Debido a ello se preguntaban irónicamente:

¿qué ventaja resultaría a los propietarios tener buenos caminos si en ellos transitarían dos carros anualmente, mientras que en los actuales, aunque pésimos, duraban más de tres años y pasaban todos?(10)

Los funcionarios del gobierno pensaban que mejorar los caminos y las calzadas no siempre era en provecho de la población. Esto implicaba mayores peajes que repercutían en el costo de los productos introducidos a la ciudad. Por eso, era mejor llevar a cabo arreglos menores, que facilitaban el transporte, aun cuando no fueran en las mejores condiciones. Además, como ya se mencionó en líneas anteriores, justificaban el papel del gobierno exagerando enormemente las cantidades que éste destinaba a su arreglo. El financiamiento se calculaba, según el señor Robles, de la Sala de Comisiones, en 4 mil pesos anuales.

Varios empresarios desearon sacar provecho del llamado gubernamental presentado sus proyectos. Fue el caso de Agustino Mendieta. Propuso abrir un camino de la capital a Toluca. Sería privado y partiría de San Cosme o Nonoalco hasta las vertientes de Toluca. Sería

(10) *Dublán y Lozano, Op. Cit., Vol. III. p. 64*

propiedad del empresario y sus representantes. En los caminos públicos y calles que existían y atravesaban el nuevo, tendría la obligación de hacer puentes por encima o por abajo de ellos. Además, pondría sobre ellos las pensiones, orden y peajes que le conviniera sin intervención de ninguna clase de autoridades.(11)

La no intervención del gobierno en el manejo de caminos y calzadas, era un punto que los funcionarios cuestionaban, ya que ésto causaba abusos de los propietarios, que como cualquier negocio, buscaban los máximos beneficios, muchas veces sin importar las consecuencias. En ese caso el gobierno debía proteger el Interés público.

Agustino Mendieta propuso en su proyecto componer el camino de la garita de San Cosme hacia el molino Blanco, de Santa Mónica y Riondo. El camino comunicaba con "tierra fría" y parte del Interior, sin embargo no se había podido obtener seguridad. Considerando el mal estado, llegaría a quedar inutilizados varios trozos del camino a partir de los primeros aguaceros. Con ello, la capital sufriría carestía de muchos artículos de primera necesidad por algún tiempo. A causa de ello, se proponía hacer un camino nuevo. Las obras serían una mejora positiva para todo transeúnte, exportador de productos a México, así

(11) Proyecto presentado por Agustino Mendieta sobre abrir un camino que conduzca de esta capital a las vertientes de la línea de Toluca. México, Julio de 1845. AA, CC, Vol. 2, Exp. 142.

como al consumidor. Sería un beneficio por los cientos de cargas que cruzaban anualmente en esa dirección, aunque en ocasiones con precios altos debido al mal estado de los caminos.⁽¹²⁾ El interés por mejorar las calzadas radicó en los beneficios económicos que daría a los comerciantes, principalmente y por lo que representaba en el abasto de bienes necesarios para la ciudad.

En noviembre de 1842, un empresario, cuyo nombre no se menciona en el documento consultado, interesado en promover la apertura del camino de la capital a Acapulco presentó una reflexión que refleja el pensamiento de un grupo de empresarios interesados en mejorar las comunicaciones en beneficio, primero, de sus negocios y, después, del público.

Para el empresario, la forma de gobierno de las naciones y la libertad de las instituciones eran una poderosa influencia que se ejercía en otras naciones y en la respetabilidad del país. Sobresalía la idea de que el poder de las naciones estaba siempre en relación directa de la riqueza. Sin embargo, consideraba que limitar la atención a la forma en que habían de quedar organizados los poderes públicos y descuidar lo que daría a la Nación la respetabilidad era

(12) *ibid.*

una conducta igual a la de una joven por procurarse los atavíos que hiciera resaltar la hermosura de su propia persona descuidara de enriquecerse con las prendas morales. (13)

Por lo tanto, caería en el desprecio de las mismas personas, a quiénes trataban de agradar. Es decir, que por organizar políticamente el país, no se debía descuidar cosas "tan importantes" como las comunicaciones, a pesar de que en realidad el tema siempre fue muy secundario en los problemas de la agenda gubernamental.(14)

Los males experimentados en la crisis del cobre, mostraban que no se debía confiar en la riqueza metálica del país. La extensión del territorio, la diferencia del clima, la variedad que, por lo tanto, podía darse en su producción eran las únicas fuentes de riqueza.(15) Agotada la riqueza metálica y circulante, sería inútil buscar la riqueza agrícola, cuando sin consumo no tenían aliciente los especuladores. El único remedio que en las circunstancias se podía presentar a México, era abrir y multiplicar y mejorar sus caminos. Estos contribuirían a afianzar la independencia y darle a la República mexicana la respetabilidad a que aspiraba entre las demás naciones. Además, influiría en el progreso

(13) AA, CC, Vol. 441. Exp. 124. Sobre que un capital en crédito de la Municipalidad contra el Erario Público, se destine a la compra de acciones en la empresa del camino que proyecta abrir de esta capital hasta Acapulco. México, noviembre 1842.

(14) *Ibid.*

(15) *Ibid.*

interior del país, por la civilización y cultura que se introduciría. Así, las condiciones serían apreciadas por los grandes capitalistas del país para su exportación y la exportación de tierras vírgenes que permanecían sin cultivar.(16)

Según la visión empresarial, los mexicanos del siglo XIX no se resignarían a ir a la zaga de la civilización, de los adelantos técnicos que aproximaban a los hombres entre sí y les hacían gozar las ventajas del intercambio de ideas, productos y personas. Aislados por un mundo físico que se había complacido en crear obstáculos para su intercomunicación, dotados de una enorme extensión territorial - bañada por dos océanos y en la cual las diferencias de tierras, de climas y productos hacían pensar en la supuesta existencia de una riqueza fabulosa, señalada entre otros por Humboldt, los mexicanos que tenían fe en la patria, que deseaban la paz, el orden y el progreso tuvieron que pensar en la necesidad de comunicarse con el exterior, en donde todos cifraban sus esperanzas.(17)

El pensamiento del empresario representaba el de otros que, interesados en hacer prosperar sus negocios, analizaba bien la situación económica del país. Por ejemplo, cuando al contrario de lo que pasaron

(16) *ibid.*

(17) De la torre Villar, *Op. Cit.*, "Medios de transporte", Vol. IX, No. 2. p. 217.

los gobernantes de entonces, afirma que la riqueza del país no estaba en la minería, sino en las exportaciones de productos agrícolas. Quince años antes, en 1827, la misma reflexión había sido realizada por Henry George Ward, inversionista inglés, que visitó México.

Ward consideraba que los caminos en caso de construirse con éxito darían un carácter muy diferente al comercio, proporcionando gran cantidad de materias primas para la exportación con lo cual se incrementaría inmediatamente el consumo del país (al darle a la propiedad un valor que en ese momento era nulo) y las ventajas del comerciante extranjero, "permitiéndole invertir sus ganancias en una segunda aventura". Sin embargo, se lamentaba de que nada de esto se hubiera hecho hasta ese momento.(18)

El empresario inglés afirmaba que las preocupaciones formuladas en 1825 por varias casas extranjeras, para el establecimiento de una línea de caminos entre Veracruz y la capital no habían sido aprovechadas porque el gobierno creía que "la manía inglesa" de hacer inversiones sería eterna; y cuando en 1826 se puso atención en el asunto, ningún inversionista extranjero estuvo dispuesto a invertir en el proyecto. La reflexión del capitalista inglés tenía su punto de partida en la situación del abastecimiento de productos a la ciudad de México y en la inexistencia de un mercado nacional.(19)

(18) Henry George Ward, *México en 1827*, pp. 14-15

(19) *Ibid.*, pp. 14-15

En 1827 la capital recibía su abastecimiento de un círculo de setenta leguas que comprendía el Valle de México y las fértiles llanuras de Toluca al igual que de las grandes tierras maiceras del Bajío y de Puebla, el trigo, la cebada, la paja, el maíz y la madera, sin embargo éstos eran caros y su suministro era incierto. Mientras que en los distritos inmediatamente afuera de este círculo, pero que por su distancia estaban excluidos del mercado, los mismo artículos eran abundantes y se podían comprar a un precio inferior. Esto demostraba que para el grueso de la producción del país no había mercado nacional y por consiguiente no existían incentivos para la industria, excepto para la producción de lo necesario para la manutención.⁽²⁰⁾

El gobierno no podía ocultar la necesidad que tenía la nación de multiplicar sus caminos en lo interior y de mejorar o abrir otros nuevos para facilitar la exportación de productos indígenas. Por ello había nombrado a un ingeniero "práctico e ilustrado", del cual se desconoce su nombre, para tener bajo su dirección estas obras "tan importantes para la prosperidad pública". También se informó de la apertura de una nueva carrera para los estudiosos mexicanos (ingenieros con especialidad en caminos). El 24 de septiembre de 1824, se estableció un cuerpo civil de ingenieros de caminos, puentes y calzadas, considerando la falta de personas con conocimientos especializados en

⁽²⁰⁾ *Ibid.*, pp. 14-15

caminos(21). El decreto asentó que

Artículo 3ro. Estará a cargo de la dirección general de caminos: Primero, la formación de todos los trabajos necesarios para emprender la apertura o mejora de los caminos que dependen del gobierno de la Unión. Segundo: la dirección y conservación de los mismos, cuando su administración haya de hacerse directamente por el mismo gobierno. Tercero: las inspecciones de los caminos de la propia clase contratados con particulares, para cuidar que éstos con las estipulaciones de sus respectivos contratos.

Artículo 6to. Se establece una dirección del desagüe de Huehuetoca y demás obras públicas de la ciudad y valle de México.

Artículo 7mo. Esta dirección constará de un director, dos ingenieros en jefe, un arquitecto, un secretario y un dibujante.(22)

El objetivo del cuerpo de Ingenieros sería clasificar los caminos, arreglando su construcción y estableciendo peajes para llevar a cabo más obras.(23) Dos años después, el 2 de Julio de 1844, la Asamblea

(21) *Dublán y Lozano, Op. Cit., Vol. IV p. 273-274. Este organismo no prosperó, por lo que en 1846 se fundó la Dirección General de Colonización e Industria, a cuyo cargo quedó la construcción y reparación de caminos. Esta dirección fue sustituida, en 1853, por la Secretaría de Fomento.*

(22) *Dublán y Lozano. Op. Cit., Vol. V p. 484-486.*

(23) *Sobre un capital en crédito. México, noviembre de 1842. AA, CC, Vol. 441, Exp. 124.*

Departamental de México decretó que

Artículo 1ro. El ramo de empedrados de esta capital se administrará por una persona científica, que se denominará ingeniero civil, bajo la inmediata inspección y vigilancia del ayuntamiento.

Artículo 3ro. Arreglar el ramo de aguas, vigilar el cumplimiento de los pendientes municipales de él, en los términos que regularmente el ayuntamiento, sin que se altere la independencia en los fondos de este ramo, supuesto que no tiene especialmente consignados.(24)

A partir de la década de los cuarenta, era indudable el interés del gobierno por mejorar las comunicaciones en busca de un mayor desarrollo del país, por lo cual tomó varias medidas para mejorar caminos. Primero nombró a una persona, preparada para dirigir las obras más importantes que se debían hacer. Luego impulsó una nueva carrera, para que México contara con ingenieros especializados en caminos. El objetivo final, fue mejorar las comunicaciones e intentar el desarrollo de igual forma que las naciones ilustradas, al mismo tiempo que se consolidaba la independencia. Los buenos propósitos del gobierno tenían varias barreras que ya han sido señaladas. Uno de éstos, que destruía más las calzadas y causa de una gran polémica en la época, fueron los carros. Estos se utilizaban para abastecer de algunos artículos a la ciudad, y pertenecían, en la mayoría de los casos, a los grandes comerciantes que pedían mejorar estos espacios, pero al mismo tiempo contribuían de manera importante en su destrucción.

(24) *Decretos del Estado de México, Vol. II p. 499-500*

CAPITULO III

CALZADAS Y CARRETAS: ¿DESTRUCCION O PROGRESO?

En la primera mitad del siglo XIX, las calzadas se veían transitadas por una variedad de vehículos: carruajes, diligencias, coches de alquiler, carros y carretelas. Los carros eran carruajes pesados en los que en un espacio pequeño se acomodaban nueve personas muy apretujadas. Si se abrían las ventanas "lo mataba a uno el polvo"; si se cerraban, el calor. Ante un carro de estos se enganchaban de 14 a 16 mulas, que partían a galope por un camino de piedra "tremendamente" malo, sin tener clemencia ni compasión para los que se encontraban dentro.(1) Las mulas y los burros, como vehículos de transporte, eran el motor del movimiento comercial y origen de numerosas fortunas.(2)

En general eran vehículos (carruajes, diligencias, coches de alquiler, carros y carretelas) jalados por caballos o mulas, generalmente de dos o cuatro, y contruidos de madera, hechos en el mismo país o algunos, los más lujosos, traídos desde Estados Unidos o de

(1) Adolfo Schmidtlein, Un médico alemán en el México de Maximiliano. Cartas del autor a sus padres 1865-1874, p. 156, en Iturriaga de la Fuente, Anecdotario de viajeros extranjeros, Vol. II.

(2) Gerardo Sánchez, "Mulas, hatajos y arrieros en el Michoacán del siglo XIX, p. 41.

Estados Unidos o de Europa.(3) La marquesa Calderón de la Barca se quejaba de que sus

coches de los Estados Unidos no han llegado aún, y es fácil prever, con sólo pasar una vez por estas calles, que únicamente los carruajes Ingleses, construidos con mayor solidez, puedan aguantar el uso y abuso de una vida en México, y que los coches hasta cierto punto endebles que ruedan por las bien pavimentadas calles de Nueva York, no durarían aquí largo tiempo.

Las carretas no sólo ayudaron en el transporte de la gente con cierta posición social sino tuvieron mucha utilidad en la conducción de mercancías. En la ciudad y el Distrito Federal transitaban por caminos y calzadas llevando pesadas cargas de productos o transportando gente. A pesar de ser, quizá el medio de transporte con más capacidad de carga, y con cierta importancia en el abasto de algunos bienes a la ciudad, también se convirtieron en uno de los principales factores de destrucción de estas vías de comunicación porque dañaban el empedrado y a su paso "los edificios públicos se

(3) Desde 1551 en los asientos de la gobernación del virrey Velasco, se tiene noticia de que se pedían licencias para talar árboles y elaborar las carretas con madera de encino, que obtenían de los montes de Tlaxcala, Tutumlahuacan y Tepeaca. María Elena López Godínez y Santos Medel, Juana del Carmen, Carretas, cargadores y barrios en el siglo XVIII (Investigación de Archivo), p. 26. Calderón de la Barca. Op. Cit. pp. 39-40

estremecían"(4) Entonces, dos elementos se encontraban alrededor de estos medios de transporte. El progreso entendido como la rapidez de un mejor y más barato abasto de productos a la ciudad y de destrucción, por los defectos que le causaba al suelo.

A principios de octubre de 1823, el guarda de calzadas Miguel Loredó solicitó apoyo para evitar el tránsito de los carros de harina por la de Belén, desde el bosque de Chapultepec. Poco después fue comisionado por el Regidor para impedir el tránsito de los transportistas de harinas de los molinos de Belén, Rey, Valdez, Santo Domingo y otros barrios que transitaban por esa calzada. El objetivo era beneficiar a los transeúntes a pie.(5) Se estableció que en caso de contravenir la disposición se les exigiría 5 pesos por cada carro, ya que había muchos problemas para repararlas, entre los cuales estaba la abundancia de agua, el tránsito de carruajes pesados, la limitación a diez peones por los pocos fondos y la necesidad de sacar del Bosque de Chapultepec la piedra y el material para llenar los grandes hoyos provocados por el uso.(6)

(4) *Calderón de la Barca. Op. Cit., p. 26*

(5) *Sobre que no transiten carros de harina por la calzada de Belén recién compuesta. Miguel Loredó al Ramo de Calzadas, México 2 de octubre de 1823. AA, CC, Vol. 441. Exp. 92.*

(6) *Sobre la compostura de la calzada de Belén desde el Bosque de Chapultepec. José María de Garay a la Secretaría de la Diputación Provincial. México, 30 de diciembre de 1823. AA, CC, Vol. 441. Exp. 90.*

El financiamiento de obras fue otro factor que repercutió en el mal estado de las calzadas. A principio de 1824, había escasez de fondos de la tesorería para atender los gastos que demandaba su arreglo, especialmente las de San Cosme y Chapultepec, las cuales debido al continuo tránsito de mulas y carros estaban deterioradas, llenas de hoyos y "atascaderos". En estas circunstancias se propuso que cada carro, recua o mula que "trajinaban" en las mañanas al salir, sacaran una o más cargas del escombros de la Plaza Mayor y los fueran derramando en los parajes. Con ésto, se esperaba componerla en breve tiempo, en provecho del público, así como obtener otros beneficios como "hermosear" la Plaza Principal y "aderezarias" sin ningún gasto.(7) Unos años después un particular también propuso que se sacaran los escombros de la Acordada a fin de componer la del Paseo Nuevo a San Fernando.(8)

Esta fue la medida más inteligente que se tomó durante la primera mitad del siglo. Si bien los carros eran importantes destructores de las calzadas, también podían colaborar en su arreglo. Pero sobre todo, y quizá era el punto más importante, sin ningún gasto del gobierno.

(7) *La Comisión de las calzadas propone que los carros que salen por las calzadas de San Cosme y Chapultepec, lleven casajo de la Plaza Mayor para reponerlas. Mariano Dosamantes al Ayuntamiento. México, 5 de enero de 1824. AA, CC, Vol. 441, Exp. 93.*

(8) *Proposición del Sr. Pizarro para que se saquen los escombros de la Acordada a fin de componer la calzada del Paseo Nuevo a San Fernando. México, 8 de julio de 1831. Lic. Alcocer. AA, CC, Vol. 441. Exp. 109.*

De todas maneras, estas acciones se realizaron en pocas ocasiones, debido a que los transportistas no querían disfrutar su atención en labores que no fueran de su interés, por lo que sus resultados fueron poco favorables.

En algunas ocasiones se realizaban negociaciones entre vecinos y transportistas para no afectar los intereses de ambos. En junio de 1825, en la villa de Tacubaya, el gobierno del Distrito acordó, con los dueños de los molinos de las Inmediaciones reparar las calzadas. Además, se prohibió a los carros que conducían harinas el tránsito por otros lugares. Asimismo, acordaron que sus carros no transitarían de ida y vuelta a México, por otro paraje. Los conductores de carros, cuando estos fueran cargados, irían a pie y no montados, además no trotarían para evitar estropear las calles. Los arrieros y los carretoneros también irían a pie conduciendo las mulas "a paso rodado", desde cualquier garita de la entrada y a la salida de la ciudad. Los mozos conductores de carne serían responsables de que sus carros no transitaran por la calzada de Chapultepec a México y la Villa de Tacubaya.⁽⁹⁾ En caso contrario la multa

(9) Para el reparto y distribución de carne existían desde 1747 ocho carnicerías, sin contar las del Rastro; cuatro componían la "carnicería mayor", situada en la calle que corría del convento y hospital de las religiosas Betlemitas y abastecían el centro desde las casas del Ayuntamiento en la Plaza Mayor hasta San Bernardo. Op. Cit., Hira de Gortari, Memoria y encuentros. T. III. p. 151.

sería de 50 pesos.(10) A pesar de este acuerdo en la primera mitad del siglo XIX los carros fueron señalados como los principales causantes del deterioro de las calzadas, por lo cual los conflictos continuaron.

A finales de 1829, seguía la discusión para evitar el tránsito a los carros de harina y la prohibición a los molineros para trasladar sus cargas en carretones a la ciudad. El conflicto motivó una investigación del problema. El objetivo fue averiguar si el deterioro de las calzadas se debía a los carros de harina. Las personas designadas estuvieron en la de San Cosme, Santa Mónica y Chapultepec. Las dos primeras estaban en "su totalidad bastante buenas" para el tránsito, pero con algunos hoyos y otras señales de lodazales secos, que denotaban su mal estado en las pasadas lluvias.(11)

Ramón Gamboa, representante de los molineros, en defensa del tránsito de carruajes, consideró que la superficie de ambos caminos era plano, sin embargo el tránsito continuo de mucha gente, de las mulas, caballos y de los carruajes, de todos los tipos, contribuía a la formación de mucho polvo, que remojado en el agua se convertía en lodazales.

(10) AA, CC, Vol. 441. Exp. 96. *El gobierno del distrito acompaña un testimonio del acta levantada en la villa de Tacubaya, en que los dueños de los molinos de las inmediaciones se comprometen a reparar las calzadas y a que los carros que conducen harinas no transitan por otros lugares. México, 8 de junio de 1825.*

(11) AA, CC, Vol. 441. Exp. 89. *Ramón Gamboa al Lic. Alcocer del Ayuntamiento de México. México, 18 de noviembre de 1829.*

A ello se unían hoyos, abrevaderos, etc., que en algunas partes dificultaban el tránsito. Esto sucedía en las dos calzadas de Chapultepec. También estaba la lamentable y permanente inundación en el tiempo de lluvia, originada, en parte, por las aguas de la Hacienda de la Feja y del río Tacubaya, lo cual causaba muchas desgracias. Muchos coches se atascaban, subiendo el agua a las ruedas, y también volcaban.

Los caballos pasaban con dificultades en las dos calzadas de Chapultepec y lo mismo había sucedido con la gente de a pie. Resultado de ésto fueron las largas esperas, gastos, perjuicios y desesperación de los transeúntes. Además los vecinos del pueblo de Tacubaya, en algunas ocasiones, perdieron los pocos alimentos que transportaban para su consumo. A causa de esta situación, la municipalidad recibió de algunos "Infelices Indígenas" del pueblo de Romita y otros particulares, acusaciones y sátiras por la falta de cumplimiento en el arreglo de la calzada. Finalmente, el relato mostraba que no sólo los carretones la habían construido, por lo cual no debía castigarse únicamente a sus dueños, evitándoles el tránsito.(12)

Los caminos habían sido siempre, desde el punto de vista del viajero, una muestra del estado de civilización, de abundancia y riqueza de los países. Entonces, era necesario mejorar la anchura y terraplanado, para transitar con comodidad. Así, los comerciantes, transportarían sus

(12) *ibid.*

productos sin riesgo, y de manera poco costosa. Sin embargo, tales ventajas no podrían atribuirse a los transportes, sino a los lugares por donde transitaban.(13)

Para Ramón Gamboa, representante de los molineros, los pueblos que no usaban carruajes en el comercio, no contaban con las ventajas que éste ofrecía. Por ello, lamentaban diariamente sus pérdidas. México contaba con la "tierra caliente", donde parecía que Dios había derramado el "cuerno de la abundancia", donde crecían la caña, el algodón, el añil, el cacao, ¿pero qué se conseguía con esto?. Solo que unos ricos propietarios trasladaran los frutos a otros países con inmensos carros, o se los vendieran muy caros al consumidor en la ciudad, o que en los países con riqueza rural, como México, se quedaran sin víveres. Por último, afirmaba que el comercio a lomo de mula, no era provechoso al productor ni al consumidor, por le aumento de los gastos de conducción, debido a que el productor había de pagar al vendedor los gastos erogados en la conducción de mercancías.(14) Los carros eran la solución al problema.

El conflicto contra los carros continuó años después. A principios de julio de 1844, con el propósito de evitar la destrucción de las calzadas, se llevó a cabo una consulta para aumentar el ancho de las llantas. Estos

(13) *ibid.*

(14) *ibid.*

tenían llantas de una pulgada y media por lo general convexas, siendo su carga común de 70 arrobas, por lo cual formaban unas "cuyas", que no había camino que resistiera. Se pensó que si los carros tuviesen las ruedas (15) planas, de seis a siete pulgadas de ancho su tránsito sería benéfico a los caminos. Esto no implicaba la destrucción de los carros en perjuicio de sus dueños. Se podía permitir el uso de los ya construidos hasta su destrucción. A pesar de que los nuevos carros estarían más pesados, en compensación serían más sólidos y duraderos, quizá por el material con que serían construidos, pero sobre todo por el ancho de las ruedas que implicaban el uso de mayor material y por lo tanto un incremento en el peso.(16)

La proposición no era nueva. Dos años antes, el 15 de enero de 1842, el gobierno había decretado el ancho de las llantas de los carros, máximo de peso y derecho de peaje según una tarifa establecida en 1840. El decreto estableció que con el objeto de conservar y mejorar los caminos de la República, dictaminaba un máximo de peso de 200 arrobas, con excepción de las piezas de maquinaria. Para ello, las juntas,

(15) En general se les mencionaba y eran conocidas en la época como llantas.

(16) AA, CC, Vol. 441, Exp. 129. Que a fin de evitar la destrucción de las calzadas que es bastante deplorable, se consulta que se ordene se aumente el ancho de las llantas de los carros que transitan por las calzadas y caminos. México, 2 de julio de 1844. J. Robles a la Administración de Calzadas y Caminos.

comisiones o empresas que tuvieran a su cargo el cobro de peaje, procederían a comprar máquinas para pesar carruajes, lo cual para la época parecía una idea descabellada.(17) Sin embargo, años después se pedía cuidar que las ruedas de los carros tuvieran las dimensiones prevenidas en las disposiciones vigentes. Al parecer nunca se respetó la disposición, sobre todo porque iba en contra de algunos comerciantes, que veían afectados sus intereses al no poder transportar las cantidades que estaban acostumbrados. Ellos defendían el tránsito de sus carros, que deterioraban las calzadas, sin embargo, pocos propusieron remedios a su destrucción.(18)

El 31 de octubre de 1843, se recibió la carta de un vecino que afirmaba que al transitar diariamente los carros de los molinos por la calzada interior de los arcos que iban a Chapultepec y estándoles prohibido hacer uso de ésta, se dio a la tarea de impedir que los carroteros sigieran destruyéndola con sus carruajes. Sin embargo, al tratar de evitárselo le presentaron una orden del Prefecto para que no se les evitara el tránsito. La autorización dio margen a la destrucción de la calzada y evitó su recomposición, por no corregir las causas que la provocaban.(19) De esta manera, también algunos comerciantes

(17) *Dublán y Lozano, Op. Cit., Vol. IV, pp. 97-98.*

(18) *Sobre que se culde que las ruedas de los carros, tengan las dimensiones prevenidas en las disposiciones vigentes con el fin de conservar en buen estado las calzadas. México, 14 de Julio de 1846. AA, CC, Vol. 2. Exp. 147.*

(19) *AA, CC, Vol. 441, Exp. 126. Miguel Loredo a la Administración de Calzadas. México, 31 de octubre de 1843.*

lograban concesiones especiales para transportar sus artículos, sin que los vecinos de los alrededores pudieran protestar.

Los dueños de los carros, seguramente muchos de ellos grandes comerciantes, al parecer nunca estuvieron interesados en promover proyectos para mejorar los caminos. Sin embargo, se oponían a que se les evitara su paso. Sus argumentos estaban relacionados con los efectos que tendrían, primero sus negocios, y luego el desabasto de la ciudad. Los vecinos por su parte, tuvieron que enfrentar la destrucción de las calzadas, por estos elementos de progreso -los carros-. Unido a ello, también se enfrentaron a otro problema que los gobiernos "ilustrados" deseaban promover para construir una vida urbana de mejor calidad y cuidar de su propia población: la salubridad.

CAPITULO IV

LAS CALZADAS: ENTRE LA SALUBRIDAD Y LA VIDA URBANA

La ubicación de las calzadas, a las afueras de la ciudad, motivó que ahí se llevara a cabo varias actividades marginales(1), rechazadas dentro del caso urbano, entre las que estaban: la caza, la matanza de perros, los chiqueros, los potreros, los entierros así como los basureros.

UN MARCO URBANO SIN URBANIDAD

La familiaridad de los habitantes de la ciudad y el Distrito Federal con la vida campirana constituyó, a lo largo de todo el periodo, una constante. Entre el campo y el espacio urbano prácticamente no había frontera. Los residentes urbanos podían gozar de los prodigios del medio ambiente y de la variedad de recursos naturales que se obtenían de las actividades agrícolas y ganaderas, pero también de la pesca y de la caza en las zonas circunvecinas.(2)

(1) Jacques Le Goff, *investigador de la marginalidad medieval, propone que la justificación ideológica de la marginación se determina a partir de una tipología. Esta incluye, entre otros grupos, a los despreciados que ejercen oficios "deshonestos" y a los excluidos, en medio de los que están los basureros, los sepultureros, los bandidos, la crianza de ciertos animales como los cerdos, etc. Jacques Le Goff, Lo maravilloso y lo cotidiano en el occidente medieval, pp. 130-134*

(2) Ward Henry, George, *México en 1827, en Iturriaga de la Fuente, José, Anecdotario de viajeros extranjeros en México siglos XVI-XX*, p. 163, vol. I. Op. Cit., Hira de Gortari, *La ciudad de México y el Distrito Federal*, p. 73.

Joel Roberts Poinsett, embajador de Estados Unidos en México, cuando llegó en la primavera de 1825, entró por la calzada empedrada que pasaba por la margen del lago de Texcoco; toda la extensión del lago estaba cubierta de blancas gaviotas y otras aves silvestres, había charcos de agua en donde se posaban parvadas de pavos silvestres.(3) William Bullock, empresario inglés que llegó a la ciudad en 1823, menciona que las zanjas que estaban cubiertas a los lados de la calzada estaban llenas de agua y repletas de patos y otras aves acuáticas donde los indios se dedicaban a pescar.(4) A pesar de las bellas escenas que presentaba el espacio rural y natural de los alrededores de la ciudad, ésto traía problemas para la vida urbana, sobre todo en lo que se refería a la salubridad.

En 1823, el Ministerio de Relaciones afirmaba que la limpieza ayudaba al progreso de la civilización, de la industria, y de la riqueza de la nación.(5) Entonces era necesario contribuir a la higiene de los pueblos, los mercados, las calzadas, los alimentos, el agua potable, la desecación de los pantanos, entre otros.

A finales del siglo XVIII las calzadas eran unos muladares; aún en las principales, había montones de basura. A cualquier hora del día se arrojaban a ellas y a los caños "los vasos" de inmundicia, la basura,

(3) Poinsett Joel, R., *Notas sobre México*, en Glantz, *Viajes en México*, p. 79

(4) Bullock, *Le Mexique en 1823*, en Glantz, *Viajes en México*, p. 108.

(5) México, *Memoria*, México, 8 de noviembre de 1823. pp. 29-30.

estiércol, caballos y perros muertos.(6) A esta situación se agregaba el estado de las mismas. Los empedrados eran malos y desiguales, unos altos y otros bajos, y las basuras que se encharcaban en el agua de los caños hacían difícil y molesto el tránsito. En tiempo de lluvias se formaba lodo mezclado con inmundicia. No tenía buenos resultados limpiar una calzada, ya que al poco tiempo de quitar un montón de basura, luego empezaban a echar más al mismo lugar. Por los barrios eran tales y tan grandes los amontonamientos de basura que a uno de ellos, que estaba hacia Necatitlán* le llamaban Cerro Gordo. Ante esta situación el gobierno colonial y aun después de la independencia puso especial interés en cuidar el aseo de los habitantes y las calzadas.

En febrero de 1825, el Bando de policía y buen gobierno, en busca de salubridad y comodidad, prohibió arrojar a las calzadas y calles trastos, basuras, tiestos, piedras ni otra cosa alguna. También se dispuso escarmentar a los que vertiesen agua limpia o sucia por canales, ventanas, balcones o puertas, pues se deberían derramar en los albañales. Tampoco se permitió sacudir alfombras, petates, ropas ni

(6) Valle-Arizpe, *Op. Cit. Historia de la Ciudad de México*, p. 439. Sedano, Francisco, *Noticias de México; crónicas de los siglos XVII al XVIII*, Vol. III, p. 59.

* *Op. Cit.*, Valle-Arizpe, *Historia de la Ciudad de México*, pp. 441-442. Necatitlán significa en lengua mexicana; junto a la carne. Los indios le pusieron ese nombre a esas calles por estar hacia el oriente de ellas el Rastro y Matadero.

demás cosas que causaran incomodidad, como regar los coches, bañar caballos, fregar los trastos o utensilios, lavar ropas en caños o fuentes públicas. Al mismo tiempo quedó prohibido arrojar las plumas y despojos de las aves. A las fruteras, verduleras, carboneros y otros tratantes de loza y vidrios se les obligó a recoger todo ésto y llevarlo fuera de la ciudad. Finalmente, se prohibió la introducción de "carnes muertas", excepto de las secas, para la venta al público o consumo particular, y las aves muertas, conejos, liebres y cabritos "viniendo con piel, cabeza y pies".(8)

Consumada la Independencia, los funcionarios gubernamentales consideraban que la imagen de la ciudad y alrededores debía mejorar, para lo cual había que exhortar a los vecinos a adoptar mayores reglas de urbanidad sobre todo, en lo relacionado a la limpieza y a los animales. El ministerio de Relaciones Interiores y Exteriores en atención a la relación salubridad-animales, reiteró una orden dada el 6 de febrero de 1813. En ella se prohibía que los cerdos, y lo mismo su cría, andaran sueltos o "vagos" en la ciudad, sus contornos y en los parajes públicos. Sólo se permitiría la cría afuera de las garitas en chiqueros cerrados. Los que andaran sueltos o fuera de las casas, podían ser "aprendidos" y tomados por cualquier persona, perdiéndolo sus antiguos dueños y

(8) *Op. Cit.*, Dubián y Lozano, pp. 764-766. Novo, Salvador, *Un año, hace ciento; La ciudad de México en 1873*, pp. 84-85. El Bando de policía y buen gobierno del 7 de febrero de 1825, se volvió a publicar el 15 de enero de 1834 y el 13 de febrero de 1844.

pagando una multa de cinco pesos para obras públicas.⁽⁹⁾ En cumplimiento estricto de la disposición, el guarda de calzadas informó haber "aprehendido" a un cerdo en la de Bucarell, de quién se ignoraba su dueño, por lo cual fue conducido a las "casas consistoriales".⁽¹⁰⁾

A finales de la década de los treinta un vecino de la calzada de San Cosme construyó un corral para encerrar cerdos. Esto causaba muchos problemas. Entre otros, bloqueaba la comunicación de los vecinos que se dirigían a este lugar, además de provocar problemas a la salud. En las poblaciones grandes, pero mucho más en la capital, en donde se daba la mayor acumulación de habitantes, era de gran interés la salubridad. Fue notorio que esta clase de animales siempre causaba un mal trascendental. Debido a ellos se prohibieron los corrales de encierro, a menos que estuvieran en las afueras de las garitas, donde la población era poca, por lo cual no causaba un mal. Sin embargo, en 1838 y aun en la década de los cuarenta, la situación no era la misma, ya que algunas zonas habían crecido.

La calzada de San Cosme, desde la plazuela de Buena Vista hasta la de Tlalpan se convirtió en una calle muy habitada, habiéndose mejorado y aumentado los edificios. Los vecinos la habían arreglado plantando

(9) Hira de Gortari, Memoria y encuentros, T. III, p. 176. Rodríguez de San Miguel, Juan Nepomuceno, pp. 80-81.

(10) Cerdo decomisado en la calzada de Bucarell. Manuel Ochoa al Secretario del Ayuntamiento. México, 25 de abril de 1823. AA, CC, Vol. 441. Exp. 91.

nuevos árboles y sustituyendo los que estaban viejos.(11) De esta manera, el crecimiento de la ciudad y el aumento demográfico requerían impedir el establecimiento de corrales u obras similares que iban en contra de la salubridad de los habitantes.(12) Era un hecho que la iniciativa de noviembre de 31, sobre animales, no era cumplida.

En general, y en contraposición a la visión de algunos contemporáneos se sabe que el aumento de población no fue grande. Dolores Morales, especialista en el tema, ha mostrado las diferentes etapas de la expansión de los fraccionamientos. Así, divide el siglo XIX en dos grandes etapas, la primera de 1811 a 1857 y la segunda de 1858 a 1910. Con respecto a la primera, señala que fue un período de estancamiento que coincide con un escaso crecimiento de la población ya que en general, si se compara la ciudad de México a finales del siglo XVII con la de mediados del siglo, creció poco si atendemos a sus límites.(13) Sin embargo, la percepción de los vecinos de aquella época debió ser diferente, sobre todo si en algunos sitios se incrementaban establecimientos de nuevos pobladores. Era ahí, donde había que poner mayor atención a la salubridad.

(11) *Algunos vecinos de las cercanías de la calzada de San Cosme solicitando se componga esta calzada. 26 de marzo de 1845. AA, CC, Vol. 2.*

(12) *Sobre que se desocupe la calzada que está al salir de la Garita de San Cosme a la izquierda. México, 23 de noviembre de 1838. AA, CC, Vol. 441. Exp. 119.*

(13) *Op. Cit., Hira de Gortari, La Ciudad de México, p. 61.*

La constante rural presentaba dificultades para la vida urbana. Estas tenían que ver también con los caballos. En marzo de 1825, al lado de la garita de la Viga se necesitaba componer la orilla de la acequia que se había derrumbado y era necesario "estacar" varios pedazos salteados, pero sobre todo se pedía quitar el "bañadero" de caballos que tanto perjudicaba a la calzada y la hacía intransitable en tiempo de aguas.(14) Los caballos, principales medios de transporte en aquellos años, ocupaban un espacio importante en las cercanías y en la propia ciudad. Por si fuera poco había amplios potreros para el pascoteo de animales que llegaban con las cargas a abastecer la ciudad.(15) Ante la necesidad de controlar este ramo, el Bando de policía y buen gobierno del 7 de febrero de 1825 dispuso que

Los dueños o arrendatarios de los potreros inmediatos a esta ciudad, deberán poner puente para que pasen los animales y no perjudicar las zanjas contiguas a las calzadas o caminos públicos.(16)

En la Memoria del Ayuntamiento de 1830 consta que había cerca de la ciudad los siguientes potreros o dehesas -campos de pastoreados para la cría de ganado: por el oriente, los de San Lázaro, que

(14) AA, CC, Vol. 441, Exp. 97. Presupuesto de la compostura de las calzadas de a pie del paseo de la Viga. México, 3 de marzo de 1825. José Pedro Ocampo.

(15) Hira de Gortari, Memoria y encuentros, p. 56, Vol. III.

(16) Dublán y Lozano, Op. Cit. p. 768.

colindaban, por el norte con la hacienda de Aragón; por el Sur, con el Camino Real para Puebla y con terrenos del Peñón y los pueblos de Tepito y San Gerónimo. Rumbo al oriente había una cuchilla llamada Potrero de la Lagartija. En el Sur estaba el de San Antonio Abad cuyas colindancias eran por el norte la calzada de El Resguardo, por el Oriente la de Tlalpan y por el Poniente la de El Niño Perdido. Por el Norte los de Atlampa, por el Sur con parte de los de Atlampa y con la Hacienda de La Teja, por el Oriente con el Paseo Nuevo o de Bucareli y por el Poniente con el Rancho de la Casa Blanca. Al consumarse la Independencia la ciudad tenía además los potreros de El Ahuehuate, de Enmedio y los de Chapultepec.(17)

Aunado al problema de los cerdos y caballos, había otro animal que causaba numerosas dificultades para la vida urbana de los habitantes de la ciudad: los perros. Estos también fueron parte importante de los "habitantes" de las calzadas. El gobierno puso especial interés en reglamentar al respecto.

ENTRE PERROS

A principios del siglo XIX, en la ciudad pronto se planteó el problema perruno. A él se referían disposiciones dictadas para "la policía y el buen gobierno" de la ciudad en el siglo XVI y se repitieron en los

(17) *ibid.*, T. III, pp. 56-57

siglos posteriores. En el Archivo del Ayuntamiento de la ciudad de México hay un ramo de "Matanza de Perros". Se trata de cuentas de cadáveres de perros que presentaban los serenos, cada mañana frente a las casas del Ayuntamiento, pues de acuerdo con las ordenanzas debían sacrificar a los animales que encontraran sueltos en las noches.(18) Los serenos eran vigilantes que en la ciudad rondaban las calles y parte de las calzadas por la noche.

De la eficacia de esas disposiciones habla Manuel Payno en su novela Los Bandidos de Río Frío, que sitúa los hechos entre la décadas de los treinta y cuarenta, en el capítulo "La Viña". La Viña era un terreno situado al norte de la ciudad, en los baldíos que quedaban entre México y Santiago Tlatelolco; se había convertido en basurero y en él se refugiaban los perros callejeros de la ciudad que salían de ésta al atardecer huyendo del garrote mortal de los guardas de alumbrado. Allí permanecían a salvo durante la noche. En la mañana entraban en la ciudad en busca de alimento; desperdicios de las carnicerías, fondas, vecindades y hasta en casas de gente rica, pues había algunos animales que eran "clientes" consentidos de familias pudientes. Los que no lo eran gozaban de la compañía y de la protección de otros habitantes de la Viña; los "traperos", "basureros" y mendigos, con quienes compartían las miserias de la vida.(19)

(18) Andrés Lira, "Por una ciudad sin perros", en *Diálogos*, Vol. 13, p. 4, No. 5 (77), 1977, septiembre-octubre.

(19) Manuel Payno, *Los bandidos de Río Frío*, Vol. 1, pp. 119-131.

La situación sobre el problema canino y la actitud del gobierno se reflejaron en la legislación que se promovió. Las autoridades de entonces tenían que verse las caras con una población humana empeñada en proteger a la perjudicial población canina que recorría la ciudad. Al restaurarse el régimen constitucional de 1812, el problema de los perros era motivo de atención en el Ayuntamiento, como constitucional y supuestamente democrático que era, se vio en la necesidad de dirigir al público un escrito razonado y convincente, pues el acuerdo entre autoridades y gobernados era la base del nuevo orden de cosas.(20)

En los primeros años de la década de los veinte, por diversos bandos de buen gobierno se mandó, como regla de buena policía, matar los perros vagos o sin dueño y prevenir, a los que tuvieran por necesidad, que los atasen o no dejaran salir a la calle. Sin embargo, algunas personas del pueblo veían en estos animales grandes beneficios. Creían que el excremento fecal del perro era un material excelente para curtir pieles, además limpiaban las calzadas, plazas y casas de las aves y otros animales muertos, principalmente de los huesos. En contraposición, los funcionarios del gobierno pensaban que al eliminar a los perros no quedarían las filosas astillas que sembraban esos animales y perjudicaban a la gente que caminaba descalza; entonces, su eliminación resultaría en un beneficio común a las casas, calzadas, plazas y gente

(20) Lira, *Op. Cit.*, "Por una ciudad sin perros", p. 4, en *Diálogos*.

miserable. Así, los perros lejos de causar armonía en los caminos que comunicaban a la ciudad se la quitaban.(21)

La autoridad, además de señalar los problemas ya mencionados, fue más allá. Consideró los efectos negativos que causaban los perros para el desarrollo de la gente a través de su vida. Por ejemplo, decían que al crecer los "infantes" y presentarse en las calzadas, llegaba una caravana de perros y lo arrojaban al suelo, lo lastimaban, lo herían y, cuando no, lo asustaban; ésto sólo bastaba para debilitarlo entonces quedaba expuesto a la "alferecía" y a otros males de los nervios, que cuando menos impedían el desarrollo de sus funciones.(22) La situación llegaba al extremo que cuando morían los individuos, si estaba al alcance, sobre todo en el espacio cercano a las calzadas, estos animales, los devoraban aun después de enterrados cavando su sepulcro y "deshonrando sus huesos".(23) Ante ello se ordenó a los serenos que cumplieran celosamente con la matanza de perros.

(21) *Ibid.*, p. 5

(22) *Ibid.*, p. 6

(23) *Otra preocupación fundamental relacionada con la salubridad fue prohibir entierros en las iglesias y las clausura de las fosas en los atrios de las mismas. Por esta época se propuso que los cementerios se situaran en las afueras de la ciudad, y que en cada barrio o parroquia se situara un médico y una botica; como un medio de controlar la propagación de las enfermedades. Se debería prohibir la venta de ropa usada, mejorar la ventilación y la limpieza de los hospitales y construir lavaderos y baños públicos, todo lo cual se promovió desde el último tercio del siglo XVIII. Op. Cit., Hira de Gortari, La ciudad de México, p. 52.*

Los esforzados guardianes, estimulados por la oferta de una recompensa en dinero por cada perro muerto que presentaran además de los tres que eran obligados cada semana so pena de multa, se dieron a la persecución de los animales a tal grado que en los años posteriores el Ayuntamiento discutía sobre el remedio a otro problema que se presentaba: la ninguna seguridad que había en las calzadas de la ciudad durante las noches, ya que los serenos andaban en grupos cazando a los perros en los escondites y madrigueras que los animales tenían en lugares lejanos.(24)

La relación de los habitantes de la ciudad con numerosos animales hizo que pasaran muchos años para que la vida urbana penetrara totalmente en los alrededores de la ciudad de México. Sin embargo, las primeras semillas del proceso se empezaban a sembrar, cuando el gobierno se empeñó en mejorar el ambiente urbano y cambiar las costumbres de sus habitantes. Para ello, también era necesario regular los entierros. Al comunicar con el exterior, en las calzadas la gente enfrentó el problema de profanar tumbas, ya que en busca de mejor camino, en algunas ocasiones, prácticamente pasaba sobre los muertos, dado el poco orden para llevar a cabo las inhumaciones y por la arbitrariedad de los vecinos para realizarlos en lugares inadecuados.

(24) Lira, *Op. Cit.*, "Por una ciudad sin perros", p. 7, en *Diálogos*.

CEMENTERIOS Y CALZADAS

Durante todo el periodo colonial las autoridades de la ciudad se preocuparon por evitar la contaminación del aire por cadáveres putrefactos, causa determinante de la repetidas epidemias de viruela, sarampión y tifoidea, según la ciencia de la época. En 1820 había panteones tan mal acondicionados que al excavar pozos se encontraba agua, lo cual obligó a que los entierros fueran muy superficiales. A principios de la década, el ayuntamiento comisionó a José Paz y a Juan Francisco Azcárate a inspeccionar los camposantos. En su estudio se confirmó el descuido que existía, a tal grado que los perros desenterraban los cadáveres, llevándose partes de ellos, y un carnicero engordaba allí a sus puercos.(25)

La era independiente heredó el mismo problema. Bien sabido es que legislar no equivale a cambiar las costumbres y una de las más arraigadas en casi cualquier sociedad es la manera de enterrar a los muertos. Entonces, se encargó a los ayuntamientos construir panteones, pero la situación fiscal, tan desastrosa, impedía cualquier tipo de obra pública. Si no había presupuesto para sueldos ni para escuelas y hospitales; si no se podía ver por las necesidades de los vivos, muy difícil era ver por las de los muertos.(26)

(25) Anne Staples, "La lucha por los muertos", en *Diálogos. México*, No. 8 (79), Vol. 10, El Colegio de México, noviembre-diciembre, 1979, pp. 15-16.
(26) *Ibid.*, p. 16

La epidemia de cholera morbus en 1833 agravó mucho la falta de panteones. Entonces en diciembre el gobierno reformista de Gómez Farías expidió un bando de policía mediante el cual se prohibía cualquier entierro "fuera de quien fuera" dentro de la ciudad. Se designaba como cementerio general para la ciudad de México el atrio del convento de Santiago Tlatelolco, dentro de cuyos límites se harían dos secciones aparte, una para sacerdotes y otra para niños. Además se planteaba construir otro panteón general, afuera de la ciudad, donde habría diferentes categorías, así como una fosa común. La siguiente década no fue más que una continuación del mismo intento por controlar las sepulturas dentro de la ciudad.(27)

Antes de noviembre de 1845 se dieron constante y "peligrosas disputas" entre la gente de un vecindario y los capellanes y mozos de una iglesia, debido al tránsito de gente y ganado por el cementerio, llamado Santuario del Campo Florido, cercano al potrero de Amanalco perteneciente a la parcialidad de San Juan, que conducía a los arcos de Belen, en la calzada del mismo nombre y la del Niño Perdido. Las disputas se debían a que no había otro paso que comunicara las dos calzadas, profanando así un lugar sagrado. Considerando que el paso se había hecho indispensable para los vecinos del lugar, ganados, carros y bestias de carga que entraban a la ciudad, y dado que era necesario para transitar por la calzada del Niño Perdido, se decidió unir las por el

(27) *ibid.*, p. 16.

cementerio y formar el paso por ser en beneficio común del público.(28)

Junto al problema de los animales y los cementerios que enfrentaron las calzadas que comunicaban a la capital con el exterior, también estaba otra dificultad no tanto de salubridad, sino de seguridad pública. Entre las actividades que realizaban los habitantes de algunas jurisdicciones del Distrito Federal estaba la caza. Había zonas en las que abundaban los animales silvestres y salvajes, como en el caso de Chapultepec, Aragón, etc. En la parte boscosa y montañosa de la jurisdicción de Tlalpan que comenzaba en las vecinas faldas del Ajusco, abundaba la cría de cabras y borregos, además de practicarse la caza de animales salvajes, muy preciados por su carne o piel, como eran los coyotes, los venados o los pequeños tiacuaches, armadillos, zorrillos, conejos, ardillas, hurones y tuzas.(29)

A finales de la década de los veinte, el ayuntamiento llamó la atención sobre los perjuicios que "contra el buen orden" de la policía se originaban del abuso de cazar con armas de fuego en las calzadas y sus inmediaciones, así como la destrucción de los árboles. Por esa causa determinó prohibir que las personas tiraran o hicieran uso de las armas de fuego en estos lugares, en caso de incurrir en la infracción se

(28) Expediente formado por el Regidor D. Francisco Carbajal, sobre construir un tramo de calzadas para comunicar las dos que conducen al Santuario del Campo Florido. México, 19 de noviembre de 1845. AA, CC, Vol. 2

(29) Hira de Gortari, Op. Cit. La Ciudad de México, p. 74.

procedería contra la persona infractora.(30) La nueva educación de los ciudadanos trataba de acondicionarlos a un estilo de vida no rural.

El objetivo final de la salubridad y de imponer reglas especiales a la vida de los habitantes, era modificar los viejos hábitos de la población. Esto, según el pensamiento de entonces, llevaría a una sociedad más ilustrada y civilizada. Sin embargo, la ubicación de las calzadas permitía, como ya mencioné, la propagación de actividades marginales. Entre ellas el bandidaje, que enfrentaron los habitantes que recorrían las calzadas para entrar o salir de la ciudad.

(30) Sobre prohibir que se case en las Calzadas con escopetas. Aviso al Público. Lic. José María Guridi y Alcocer, Secretario de Ayuntamiento de México. México, 28 de abril de 1827. AA, CC, Vol. 441. Exp. 89.

CAPITULO V

BANDIDOS Y CAMINOS

EL BANDOLERISMO A PRINCIPIOS DEL SIGLO XIX

En las torcidas veredas y destrozados caminos del México decimonónico los viajeros esperaban siempre encontrarse con los bandidos. Según el profesor Paul Vanderwood, estudioso del tema, los bandoleros mexicanos eran tan conocidos por su caballerosidad como por su audacia; tan capaces de asaltar a un obispo como de besar su anillo en acto de contricción. Con frecuencia pedían perdón a sus víctimas por la necesidad en que se veían, según decían, de privarles de sus pertenencias. Algunas veces respetaban el último peso de una persona, pues decían que quizá lo necesitara para comer más adelante en el camino. Sin embargo, en ocasiones, eran crueles y vengativos, sobre todo si su esfuerzo les producía escaso botín. Entonces no vacilaban en quitar a su presa todo lo que llevara encima, hasta la ropa interior.⁽¹⁾ Debido a ello no fueron escasas las escenas de viajeros que al llegar a la ciudad de México, desvestidos, pegaban la carrera a su hotel.

⁽¹⁾ Paul Vanderwood, "El bandidaje en el siglo XIX: una forma de subsistir", en *Historia Mexicana*, p. 41.

En general, los viajeros parecían más fascinados que asustados por los bandoleros. Incluso se mostraban decepcionados si terminaban el viaje sin el menor encuentro con facinerosos. Querían tener cosas que contar a su llegada, pues las correrías de los bandidos eran la comidilla del día.⁽²⁾ Entonces, los asaltos se convirtieron en un elemento del folclor mexicano; en una fascinación más que en miedo.⁽³⁾ Una situación similar, aunque en ocasiones más violenta, sucedió en los caminos y las calzadas de los alrededores del Distrito Federal.

El bandillaje se convirtió en grave problema en las últimas décadas de la Colonia, lo cual no significa que no fuera siempre un problema. En la década de 1790 se volvió una forma característica de actividad ilegal en varias partes de México, pero sobre todo al acercarse la guerra de Independencia se hizo endémico. El profesor Christon Archer ha demostrado que tanto los realistas como los rebeldes prolongaban deliberadamente la guerra por las fáciles ocasiones de saquear que brindaba, bajo la apariencia de patriotismo. La línea divisoria entre guerrilleros mexicanos, supuestamente patriotas, y bandidos, se hizo tan borrosa que Archer les da el título de bandidos guerrilleros.⁽⁴⁾ Debido a la inseguridad de los caminos, los comerciantes tenían que contratar

⁽²⁾ *Ibid.*, p. 41.

⁽³⁾ *Ibid.*, pp. 41-42. Glantz, Margo, *Viajes en México: crónicas extranjeras*, p. 41.

⁽⁴⁾ I. Archer Christon, "Banditry and revolution in New Spain, 1790-1821", pp. 59-60, 73-75, 85-88, en *Bibliotheca Americana*, noviembre, 1982.

unidades análogas a las militares para que protegieran sus mercancías en tránsito. Así el comercio y tránsito de gente dependía de la voluntad del ejército y de los bandidos.

Después del periodo monárquico iturbidista, un grupo de dirigentes mexicanos se decidió por una república federal, en gran parte impuesta al país por las realidades del desorden nacional y sancionada en la Constitución de 1824. Sin instituciones eficaces para mediar en sus diferencias, los mexicanos padecieron varias revueltas entre 1821 y 1875. Entonces, el bandolerismo, los alzamientos campesinos y los ejércitos rapaces, se combinaron para mantener a buena parte de México en agitación. Ninguna propiedad, ruta comercial o camino era seguro. Los bandidos habían surgido de la lucha por la independencia en pequeñas gavillas de antecedentes variados, unidas por el deseo común de salir adelante. Después de la victoria, estos hombres comunes se negaron a entregar sus rifles, y cuando el erario no tuvo con qué pagarles sus servicios, algunos se volvieron bandoleros.(5)

Mathieu de Fossey, francés que llegó a México en 1830 como colono a la región de Coatzacoalcos, Veracruz y luego emigró a la capital, describió en pocas palabras la situación que prevalecía respecto a los ladrones. Decía que el robo a mano armada sólo se conocía en México a

(5) Vanderwood, *Op. Cit.* "El bandillaje en el siglo XIX", pp. 46-47.

partir de la Independencia. Desde entonces los hombres nacidos para el crimen habfan podido seguir sin mucho riesgo su inclinación. Mencionaba que

Durante el gobierno español, el bandido no escapaba de la soga. Cuando se le agarraba, y la certeza de la pena, paralizaba los malos instintos, permitía que los viajes fuesen seguros y las comunicaciones más fáciles. Pero ahora, el mexicano tiene demasiadas necesidades como para tratar de mejorar su existencia buscando la muerte.(6)

De esta manera, sin duda hubo en México una epidemia de bandolerismo después del movimiento independentista.

ENTRE EL FOLKLOR Y LA ANGUSTIA: ASALTOS EN CAMINOS Y CALZADAS

A principios de la década de los veinte, la secretaria del Estado consideraba que uno de los principales beneficios a la nación era la seguridad pública. Sin embargo, la tranquilidad interior y la seguridad, era "escandalosamente" violada, no sólo en los caminos y en los campos,

(6) De Fossey, Mathieu, *Le Mexique*, citado por Glantz, Margo, *Vales en México*, p. 256.

sino en el interior de las poblaciones.(7) Unos años después, la misma dependencia afirmaba que las bases de la comunicación y comercio eran entre otras la seguridad, que según los gobernantes de entonces, se había obtenido por las persecuciones de los bandidos, y a otras medidas para exterminarlos.(8) Sin embargo, ésto no era verdad, ya que como señala el profesor Paul Vanderwood, los bandoleros llenaron parte de la historia de México en el siglo pasado, sin que el gobierno pudiera hacer gran cosa por evitarlo.(9)

A finales de 1821, Aniceto Cárdenas, un vecino de San Cosme, se dirigió al Ayuntamiento para solicitar el permiso para poner un mozo en la calle de Insurgentes. La preocupación del señor Cárdenas estaba en evitar los constantes robos y asaltos que se cometían ahí. Su objetivo era "evitar las ofensas que contra Dios se cometían de día y de noche en la calzada que corre desde San Cosme hasta los caños de Belén", así como prevenir los perjuicios que ocasionaban diariamente los soldados y palsanos a sus sementeras. De esta manera, aunque era "gravoso" para sus intereses, se proponía poner un mozo que cuidara la puerta de la garita de San Cosme, además de comprometerse a cuidar, él mismo, la calzada.(10)

(7) México, *Memoria*, p. 45. 8 de noviembre de 1823., 1823.

(8) *Ibid.*, p. 158. 9 y 14 de enero de 1826. *Ibid.*, p. 202. 12 de enero de 1827.

(9) *Op. Cit.*, Vanderwood, "El bandidaje en el siglo XIX", pp. 41-42

(10) AA, CC, Vol. 441., Exp. 85. Aniceto Cárdenas se le faculta para poner un mozo que cuide la calle que llaman de los insurgentes. Informe del Ayuntamiento de la Corte Imperial de México. México, 11 de diciembre de 1821.

Los asaltantes tenían como aliados el mal estado de los caminos, así como los fenómenos naturales que impedían una comunicación más ágil. El polvo de las calzadas que se remojaba con el agua se convertía en grandes lodazales, de ahí la dificultad del tránsito y cientos de desgracias en las épocas de lluvia. En noviembre de 1829, las lluvias ocasionaron una permanente inundación en la calzada de Chapultepec. Una de las causas fueron las aguas de la Hacienda de la Teja arrojadas hacia el camino y las del río Tacubaya, que requería la construcción de diques. Esta situación motivó "infinitos atracos a transeúntes y comerciantes de la ciudad".(11) Mientras tanto, la calzada de Belén, que era un muladar asqueroso, indecente sombrío, se convirtió en refugio de ladrones alevosos y de acciones indecorosas, según un vecino del lugar y cronistas de la época.(12)

A mediados de la década de los treinta, un vecino de la calzada de Guadalupe solicitaba que se tomaran medidas para contener los robos diarios que se cometían ahí. El Ayuntamiento de la ciudad de Guadalupe Hidalgo, en un oficio enviado al regidor, mencionaba que continuamente y "hasta las doce del día" estaban asaltando en la calzada que comunicaba con la capital. Los ladrones se escondían en una acequia sin agua y en los numerosos matorrales de sus orillas. Tan pronto como robaban entraban en la capital donde se confundían con la

(11) AA, CC, Vol. 441, Exp. 89. Ramón Gamboa al Lic. Alcocer del Ayuntamiento de México, 18 de noviembre 1829.

(12) *Un año, hace ciento*, p. 83. Novo, Op. Cit.,

gente. A pesar de algunas medidas para contener estos actos, no les faltaba motivo para cometer robos y asesinar a los caminantes. Además, estaban acabando con los árboles para sombra.(13) A ello se unían los Informes de lo accidentado de la tierra, lo cual hacía que con las aguas se formaran zanjas.(14) A finales de la década, José María Mejía, funcionario del ayuntamiento, debido a las numerosas quejas de los asaltos a transeúntes, cometidos ahí en la calzada de Chapultepec, mandó cerrarla por algún tiempo.(15)

En la década siguiente, en la calzada de Tlalpan los asaltos estaban a la orden del día. Según Zamora Plowes, quien describe la vida en la ciudad de México durante el gobierno de Santa Anna, las señoritas de alcurnia aliviaban su pasión tahuresca en el florido San Agustín de las Cuevas, pueblo lleno de cuevas, por lo que los Indios le habían llamado Tlalpan, sitio de recreo para los vecinos de la ciudad de México, que servían de guarida "de los cuarenta ladrones sin Alí Babá". La gente de posibilidades modestas organizaba días de campo y los ricos construían suntuosas fincas con patios, jardines y huertas. Allí se robaba al prójimo,

(13) AA, CC, Vol. 441. Exp. 112. Sobre que se tomen providencias para contener los robos que se están cometiendo en la Calzada de Guadalupe diariamente. México, 29 de abril de 1834. José María Torner al Ayuntamiento de la Ciudad.

(14) AA, CC, Vol. 441. Exp. 113. El Ayuntamiento de Guadalupe Hidalgo comunica que en la calzada de tierra hay desigualdades que con las aguas formarán fangos. México, 3 de julio de 1835.

(15) AA, CC, Vol. 2. Exp. 145. Miguel Loredo, México, 16 de junio de 1846.

pero con guante blanco, se le despojaba rodeado de músicas, balles, manjares y vinos. Si había tragedia, era individual; la colectiva no tenía que sufrir con las vicisitudes ajenas cuando iban a divertirse, además como mencionó un contemporáneo, por cada intento de asalto verdadero, la fantasía creaba siempre un sin fin de asaltos imaginarios y de alarmas infundadas.(16)

San Agustín era el emporio del juego. Según Calderón de la Barca, la calzada que iba de México a aquel lugar era transitada en la fiesta anual por una infinita variedad de vehículos, carruajes, diligencias, coches de alquiler, diligencias, carros y carretelas. Se veía lleno de peatones que emprendían el fatigoso viaje, alucinados por quimeras de plata, con unos cuantos *flacos* ocultos bajo los harapos.(17) Se comunicaba con la metrópoli por medio de calzadas y por las lagunas y canales. Su situación era una de las más pintorescas. Una calzada ancha y plana, llena de arboledas en su mayor parte, teniendo de uno y otro lado las tierras de labor de las haciendas de Narvarte, Coapa y San Antonio, cubiertas de maíz, de trigo y cebada, conducía a pueblos cercanos a la montaña del Ajusco.(18)

(16) Zamora Plowes, *Op. Cit.*, *Quince años*, t. 1., p. 98. *Op. Cit.*, Calderón de la Barca, p. 108. *Imagen de la gran capital*, p. 295.

(17) Calderón de la Barca, *Op. Cit.*, p. 153

(18) Manuel Orozco y Berra, "Alrededores de México", en *Diccionario Universal de historia y geografía*, pp. 1005-1011. Vol. V

La fama de Tlalpan como villa del placer es muy antigua. A principios de siglo, la Plaza de Gallos se traslado ahí, entonces esta villa se convirtió en un garito de lujo. En 1827 fue trasladada a San Agustín de las Cuevas, la capital del estado de México por decreto de su gobernador Lorenzo de Zavala. Antonio López de Santa Ana resucitó y popularizó el antiguo esplendor de la feria. En 1845, derrotado Santa Ana, el presidente Herrera prohibió el juego, pero no en Tlalpan.(19) San Agustín de las Cuevas tiene mucho que ver con el bandidaje, ya que al trasladarse grandes grupos de gente con el objetivo de jugar diversas cantidades de dinero, eran un blanco perfecto, para los bandidos. Era quizá una de las calzadas que "mejores" condiciones ofrecía a los asaltantes, ya que prometía importantes botines y tenía la ventaja, por las condiciones geográficas, de facilitar la huida.

En otros lugares de los alrededores de la ciudad la situación del bandidaje fue similar. Carl Heller, un viajero alemán, que llegó en 1845 se quejaba de que la capital estaba llena de ladrones. Decía que

Las ciudades y comarcas carecen de vigilancia legal y en todas partes reina la arbitrariedad. La capital está llena de ladrones que en caso de necesidad se convierten en asesinos y no pasa un solo día en que no se encuentre en las calles cuando menos un cadáver.(20)

(19) Zamora Plowes, *Op. Cit.*, T. 1., pp. 115-116

(20) Heller, *Op. Cit.*, p. 140.

Poco después, ésto motivó que se apresurara por abandonar el país, "que solo sabe dar protección a bandidos y ladrones, pero no a la gente honrada". Aunque los comentarios del viajero eran exagerados, en realidad mostraban el ambiente que imperaba en los alrededores de la ciudad respecto a la seguridad. Debido a esta situación Jacinto Pérez, regidor del cuartel 24, hizo un llamado para vigilar la calzada de Chapultepec por los robos que en ella se cometían. Entonces, el Gobernador dispuso que las patrullas de las Fuerzas de Celadores de Policía vigilaran con "escrupulosidad" para impedir estos males.(21)

A pesar de todos los inconvenientes en las calzadas y caminos, (leyes no cumplidas, puentes destrozados, insalubridad, contratistas que invirtieron poco, ladrones), la gente se transportaba de un lugar a otro, llegaban viajeros, inversionistas, también entraban y salían mercancías. El mal estado de las vías de comunicación no era raro, la gente estaba acostumbrada y en la mayoría de los casos no tuvo ninguna importancia. Los caminos de México, como los de la mayoría de las ciudades en el mundo, en esos años, eran incómodos e inseguros.(22)

(21) AA, CC, Vol. 2. Exp. 153. sobre que se vigile la calzada de Chapultepec por los robos que en ella se han verificado. Oficio mandado del regidor Jacinto Pérez, del cuartel 24 y el parte del auxiliar del mismo, relativo al robo perpetuado la noche del día 5 de septiembre de 1846, en la calzada de Chapultepec, México 7 de septiembre de 1846.

(22) Staples, Anne, "El fin de una época: el camino y los caminantes", p. 223.

CONCLUSIONES

La idea de la "La ciudad de los Palacios" acuñado por Alejandro de Humboldt, se apega sólo al aspecto que presentaban los edificios de la ciudad de México a finales del siglo XVIII y en la primera mitad del siglo XIX, sin embargo extender esta imagen a otros aspectos de la ciudad, como muchos investigadores lo han intentado, lleva a grandes errores de análisis, sobre todo cuando se estudian temas que se apegan más a la vida cotidiana de la sociedad.

Las calzadas y caminos que comunicaban a la ciudad de México con el exterior estaban en malas condiciones, destruidos, con hoyos, inundados, sin iluminación, etc. Fueron constantes los llamados de los vecinos, y de toda la población en general solicitando su arreglo. No existió una sola que estuviera en buenas condiciones durante este periodo.

El gobierno en general mostró preocupación por mejorarlas. Su interés estaba en ingresar a la escena de las naciones ilustradas bien comunicadas. Sin embargo, fueron más los decretos emitidos que lo que en realidad se hizo. El argumento, para justificar el escaso arreglo fue la falta de financiamiento. Un breve análisis de los fondos destinados al cuidado de las calzadas y los sueldos para el personal muestra el estado de las finanzas nacionales y la poca atención que este ramo merecía por parte del gobierno.

El gobierno sólo promovió pequeños arreglos. Destinó algunos fondos cuando era urgente y las composturas se caracterizaron por ser temporales. Al igual que hoy, se intentó tener algunas de ellas en buen estado cuando eran transitadas por las autoridades del gobierno, sobre todo cuando se dirigían a ceremonias de gran importancia, entonces se promovía su arreglo.

Los contratistas, desde el punto de vista gubernamental, eran el medio para promover el arreglo de calzadas, sin embargo, tampoco se les dio mucha importancia. Casi ningún proyecto de los presentados se llevó a cabo. En algunos casos porque eran exageradamente lucrativos, en otros simplemente por desinterés. Por su parte, para algunos empresarios tanto nacionales como extranjeros, el arreglo de las vías de comunicación en México tenía que ver con la respetabilidad que el gobierno podía obtener frente a las demás naciones. Esto ayudaría a las exportaciones y al progreso del país, asimismo entraría la civilización y cultura, pero sobre todo se consolidaría la independencia.

Los funcionarios del gobierno pensaban que mejorar los caminos y las calzadas no siempre era en provecho de la población. Esto implicaba mayores peajes que repercutían en el costo de los productos introducidos a la ciudad. Por eso, era mejor llevar a cabo arreglos menores, que facilitaran el transporte sin altos peajes, que permitieran a la gente de la época comunicarse, a pesar de las grandes dificultades que ésto implicaba, pero a bajo costo.

El conflicto entre el gobierno por cuidar las calzadas y los carros de los comerciantes caracterizó esta época. El debate fue entre algunos negociantes que, indirectamente, destruían con sus carros las calzadas, pero también agilizaban el abasto de productos. El argumento en favor de su tránsito era el progreso de la nación, en contraposición se decía que los carros, debido a lo pesado de sus cargas, causaban grandes desperfectos a las calzadas, por lo cual el gobierno legisló al respecto. Su papel fue el de un árbitro que conciliaba intereses entre los vecinos que se quejaban constantemente por el tránsito de carros y los comerciantes que deseaban transportar y abastecer de productos a la ciudad, en busca del progreso del país.

Durante el periodo analizado, el gobierno impulsó iniciativas para eliminar las costumbres rurales de la población. El objetivo era llevar a la ciudad de México y sus habitantes a una verdadera vida urbana. Para ello el principal aspecto que se trató fue la salubridad que también se ligó al tema de las calzadas, ya que el espacio ocupado por ellas, permitió la proliferación de actividades marginales (caza, asaltos, insalubridad, basureros, etc.). Entonces se dictaron medidas para restringir el espacio a animales, sobre todo perros, caballos y cerdos. También se intentó regular las costumbres rurales de los vecinos en lo relacionado con la caza y los cementerios.

Antes de la independencia, y después de esta, las calzadas y caminos enfrentaron otro problema, que se convirtió en un elemento de folclor mexicano: los bandidos. Su trascendencia estuvo en que, en varios momentos, determinaron el movimiento de mercancías y abasto

a la ciudad así como el tránsito de gente. No sólo los grandes caminos, sobre todo el de México-Veracruz, se vio afectado por los asaltantes. La inestabilidad que vivió el país provocó una ola de bandidaje que también se dio en las afueras de la ciudad. Algunas calzadas tuvieron que ser cerradas temporalmente para evitar atracos, en otros casos, cuando los asaltos eran "con guante blanco" se tomó como parte de la diversión que los caminos brindaban a todo viajero.

Finalmente, el interés de los contemporáneos en el mal estado de estas vías de comunicación, se movió siempre en dos planos. Por un lado, existía un verdadero interés por mejorar las comunicaciones, sin embargo, por el otro, era un tema secundario, y de ninguna manera único en México, sino en varias partes del mundo. De hecho, la gente estaba acostumbrada a esta clase de caminos y en la mayoría de los casos no le dieron importancia. De tal manera, la idea de confort, en general, fue algo ajeno a la vida del México del siglo XIX.

GLOSARIO

Abrevadero: lugar donde bebe el ganado ovejuno, alguna parte del río.

Acequia: zanja o canal para conducir agua, principalmente de regadío.

Albañal: el conducto por donde se vierten el agua sucia de la casa y la llovediza.

Arroba: peso de 25 libras. Partir en cuatro partes.

Fajina: hojas secas.

Garita: casilla pequeña que se hace sobre la muralla para que ahí estén los que hacen la vela.

Legua: medida itineraria equivalente a cinco mil metros.

Matatena: piedra redonda.

Peaje: cierto tributo que se paga por el paso.

Ple: medida de longitud usada en varios países con distintas dimensiones.

Ripio: cascajo o fragmento de ladrillos, piedras y otros materiales de obra de albañilerías. Desechos.

Recua: mulas del trajinero, buscan de una parte a otra carga que trajinar.

Sereno: vigilante que ronda las calles en la noche.

Terrapienar: hinchar de tierra alguna cosa que estaba hueca y vacía.

Terraplano: relleno hecho de tierra y piedra fajina.

Tiaco: octava parte del antiguo real.

Trajinar: llevar carga de parte a otra.

BIBLIOGRAFIA Y FUENTES CONSULTADAS

A. Fuentes primarias.

AA.- Archivo del Ayuntamiento.

CC.- Fondo Calzadas y Caminos en el Archivo del Ayuntamiento.

B. Bibliografía secundaria.

a: Libros

Bourchart de Moreno, C.R.

Los mercaderes y el capitalismo en México 1759-1778.

México, Edit. Fondo de Cultura Económica, 1984. 306 pp.

Bullock, William.

Le Mexique en 1823, ou relation d'un voyage dans la Nouvelle Espagne.

París, Alexis Eyméry, Libraire, 1824.

Calderón de la Barca, Frances Erskine.

Vida en México durante una residencia de dos años en ese país.

México, Edit. Porrúa, 1981. 426 pp. (Sepan Cuantos, 74).

De Fossey, Mathieu.

Le Mexique.

París, Henri Plon Editor, 1857.

Dublán, Manuel y José María Lozano (Edit).

Legislación mexicana colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República.

México, Imp. del Comercio. 1876-1912, 42 vols.

Gortari Rabiela, Hira de (comp.).

La ciudad de México y el Distrito Federal.

México, Departamento del Distrito Federal/ Instituto de Investigaciones
Dr. José María Luis Mora, 1988. 219 pp.

Gortari Rabiela, Hira de (comp.).

Memoria y encuentros: la ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928).

México, Departamento del Distrito Federal/ Instituto de Investigaciones
Dr. José María Luis Mora. III Vols.

Glantz, Margo (comp.).

Viajes a México: crónicas extranjeras.

México, Secretaría de Obras Públicas, 1964. 499 pp.

Gualdi, Pedro.

Monumentos de Méjico, tomados del natural y litografiados.

México, Banamex, 185. 19 fojas, 12 litografías.

Heller, Carl Bartholomaeus.

Viajes por México en los años 1845-1848.

México, Banco de México, 1987. 371 pp.

Humboldt, Alejandro de,

Ensayo político sobre el reino de la Nueva España.

México, Edit. Porrúa, S.A., 1966. 696 pp. (Sepan Cuantos.... No. 39).

Imagen de la gran ciudad.

México, Enciclopedia de México, S.A. de C.V. Almacenes para los trabajadores del Departamento del Distrito Federal, 1985. 316 pp.

Iturriaga de la Fuente, José.

Anecdotario de viajeros extranjeros en México siglos XVI-XX.

México, Edit. Fondo de Cultura Económica, 1988, III Vols. (Sección de Obras de Historia).

Le Goff, Jacques.

Lo maravilloso y lo cotidiano en el occidente medieval.

Barcelona, Edit. Gedisa, 1986. (Hombre y Sociedad, Serie Mediaciones)

López Godínez, María Elena y Santos Medel, Juana del Carmen.

Carretas, cargadores y barrios en el siglo XVIII. (Investigación de Archivo).

México, Instituto Veracruzano de Cultura, 1992. 39 pp.

México, Memorias de los ministros del Interior y del exterior: La Primera República Federal 1832-1835.

México, Secretaría de Gobernación/INEHRM, 1987, 585 pp.

Moreno Toscano, Alejandra y Sonia Lombardo de Ruíz.
Fuentes para la historia de la Ciudad de México 1810-1979.
México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984. II Vols.

Novo, Salvador.
Un año, hace ciento: la ciudad de México en 1873.
México, Edit. Porrúa, S.A., 1973. 93 pp.

Orozco y Berra, Manuel.
Diccionario Universal de Historia y Geografía.
México, Vol. V.

Orozco y Berra, Manuel.
Historia de México desde su fundación hasta 1854.
México, Secretaría de Educación Pública, 1974. (SepSetentas, 112).

Payno, Manuel.
Los bandidos de Río Frío.
México, Edit. Porrúa, S.A. 1945. 5 Vols.

Poinsett Joel, R.
Notas sobre México.
México, Edit. Jus. 1950.

Prieto, Guillermo.
Memorias de mis tiempos.
México, Edit. Jose M. Calica Jr., 1976. 563 pp.

Rees, Peter.

Transporte y comercio entre México y Veracruz 1519-1910.

México, Secretaría de Educación Pública, 1976. 190 pp. (Isepsetentas, 304).

Romero Flores, Jesús.

México; historia de una gran ciudad.

México, Ediciones Morelos, 1953. 807 pp.

Schimidtlein, Adolfo.

Un médico alemán en el México de Maximiliano; cartas del autor a sus padres 1865-1874.

México, (s.e.), 1978. 388 pp.

Sedano, Francisco.

Noticias de México: crónicas de los siglos XVII al XVIII.

México, Secretaría de Obras y Servicios, 1974. 3 Vols. (Colección Metropolitana, No. 33, 34 y 35).

Valle-Arizpe, Artemio.

Historia de la Ciudad de México según los relatos de sus cronistas.

México, Edit. Jus, S.A. 1977. 531 pp.

Vanderwood, Paul.

Desorden y Progreso; bandidos, policías y desarrollo mexicano.

México, Edit. Siglo XXI, 1986. 269 pp. (Historia)

Ward Henry, George.

México en 1827.

México, Secretaría de Educación Pública, 1981. 205 pp. (Lecturas Mexicanas, 73).

Zamora Plowes, Leopoldo.

Quince uñas y Casanova aventureros.

México, Patria, 1984. 2 Vols. (Clásicos Patria).

b: Artículos de revistas.

Archer Christon, I.

"Banditry and revolution in New Spain, 1790-1821".

Bibliotheca Americana, noviembre 1982.

De la Torre Villar, Ernesto.

"Medios de transporte: prehistoria de los tranvías".

Historia Mexicana, Vol. IX, No. 2, octubre-diciembre, 1959.

Lira, Andrés.

"Por una ciudad sin perros", en

Diálogos, México, No. 5 (77), Vol. 13, El Colegio de México, septiembre-octubre, 1977.

López Sarrelange, Delfina.

"Las fortificaciones de la ciudad de México", en **Diálogos**, México, No. 4, (76), Vol. 13, El Colegio de México, Julio-agosto, 1977.

Sánchez, Gerardo,

"Mulass, hatajos y arrieros en el Michoacán del siglo XIX", pp. 41-53.

Staples, Anne.

"La lucha por los muertos". en **Diálogos**, México, No. 8 (79), Vol. 10, El Colegio de México, noviembre-diciembre, 1979, pp. 15-16

Vanderwood, Paul.

"El bandidaje en el siglo XIX; una forma de subsistir", en **Historia Mexicana**. XXXIV:1 (Julio-septiembre, 1984). pp. 41-75.