



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

---

---

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

SISTEMA DE UNIVERSIDAD ABIERTA Y  
EDUCACIÓN A DISTANCIA

**“LAS CIÉNAGAS DE CHALCO Y XOCHIMILCO EN EL  
ABASTO DE CARNE DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN LA  
SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII”**

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

**LICENCIADO EN HISTORIA**

P R E S E N T A

**GERMÁN SALAZAR GUTIÉRREZ**



ASESORA DE TESIS:

DRA GUILLERMINA DEL VALLE PAVÓN

CIUDAD UNIVERSITARIA

2010



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**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 esta 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 GENERAL

<b>Prólogo</b>	4
<b>Introducción</b>	6
<b>Equivalencias usadas</b>	16
<b>Abreviaturas usadas</b>	17
<b>Capítulo Primero</b>	
<i>Las ciénagas de los lagos de Chalco y Xochimilco</i>	18
1. 1. Las ciénagas del Valle de México en el siglo XVIII	20
1. 2. Rutas del ganado para el abasto de la ciudad de México	26
1. 3. Mercados de ganado para el abasto de la ciudad de México	32
<b>Capítulo segundo</b>	
<i>Las ciénagas de los lagos de Chalco y Xochimilco en actividades ganaderas</i>	38
2. 1. Los indios en el arrendamiento de las ciénagas	39
2. 2. Intereses de los “obligados” en torno al uso de las ciénagas.	45
<b>Capítulo tercero</b>	
<i>Calzadas y caminos en el abasto de carne de res de la ciudad de México</i>	53
3. 1. Reconstrucción de la calzada Tláhuac	54
3. 2 El uso de la calzada Tláhuac por los “obligados”	65
<b>Conclusiones generales</b>	70

## **Apéndice documental**

**Apéndice 1.** “Representación al comisionado de la Nobilísima Ciudad de México don Antonio Bassoco para el abasto de carnes, y permiso para que este año se pueda pasar todo el ganado necesario para dicho abasto por la calzada o albarradón de Tláhuac depositándose doscientos pesos para reparar los daños y perjuicios que se causen.” (1786) 72

**Apéndice 2.** “Proyecto útil y económico para la buena dirección del abasto de carne de toro y novillo de la capital”, presentado por Antonio Bassoco al ayuntamiento de la ciudad de México (1786) 74

**Apéndice 3.** “Plan de ordenanzas que se deben vigorosamente observar para que el malecón de Tláhuac, sin estorbarse su tránsito a los trajinantes y pueblos de su centro y comarca pueda conservarse con el total o posible ahorro importantes fondos del desagüe.” (1790) 86

**Bibliografía** 89

## INDICE DE CUADROS

Nº. 1 Demanda de reses por la ciudad de México durante la segunda mitad del siglo XVIII	35
Nº. 2 Arrendatarios de las ciénagas de Tláhuac y Mixquic en 1762	43
Nº. 3 Ciénagas del Valle de México en el siglo XVIII	50

## INDICE DE ILUSTRACIONES

Nº. 1 Puerta de acceso a la calzada Tláhuac	63
---	----

## INDICE DE MAPAS

Nº. 1 Ciénagas en los alrededores de la ciudad de México en el siglo XVIII	21
Nº. 2 Calzadas de Tláhuac y Mexicaltzingo	23
Nº. 3 Ciénagas, canales, lagunas y chinampas en los lagos Chalco y Xochimilco en la temporada de secas durante el siglo XVIII	25
Nº. 4 Rutas ganaderas en el siglo XVIII	26
Nº. 5 Rutas ganaderas de Guadalajara a México	27
Nº. 6 Caminos de Jilotepec, Huapango y Lerma a la ciudad capital en el siglo XVIII	30
Nº. 7 Ruta de las reses en la ciudad de México	31
Nº. 8 Ciénagas de la Piedad	47
Nº. 9 Caminos que conectaban a la ciudad de México con Cuautla-Amilpas en el siglo XVIII	58

## Prólogo

Buscar información en archivos es una tarea difícil pero muy reconfortante, en la elaboración de esta tesis recurrí constantemente a ellos. Mi inquietud principal surgió al observar la puerta de piedra ubicada en la calzada Tláhuac, en el pueblo de San Francisco Tlaltenco, en ella se distinguen dos nichos y los pilares en los que se aprecian los restos de esculturas religiosas. Probablemente sean de San Francisco de Asís, santo patrono del pueblo. Al observar la calzada Tláhuac, noté que se encontraba aproximadamente un metro más arriba que el nivel de la superficie, lo cual se explica fácilmente porque la parte baja es el fondo de los antiguos lagos de Chalco y Xochimilco, donde periódicamente se formaban ciénagas durante la estación seca. Con las primeras investigaciones descubrí que la puerta de piedra fue construida a finales del siglo XVIII por la Real Hacienda para controlar el tráfico de reses que se dirigían a las ciénagas de los lagos de Chalco y Xochimilco. También descubrí que la calzada Tláhuac había sido reconstruida en repetidas ocasiones durante el siglo XVIII por las autoridades de la ciudad de México. Con estas obras se buscaba evitar que se inundara la capital del virreinato y se anegaran las ciénagas del Valle de México donde pastaba el ganado que abastecía de carne a la ciudad capital.

Durante el siglo XVIII, y probablemente durante todo el virreinato, la conservación de la carne con que se alimentaban los pobladores de la ciudad de México se dificultaba por la falta de métodos de refrigeración. Esto obligaba a los abastecedores de carne de la capital a introducir las reses en pie al lugar de consumo. Sin embargo, para llegar con las reses a las cercanías de la ciudad se debían cumplir dos condiciones primordiales. La primera, el ganado requería de pastizales y agua suficiente para permanecer largas temporadas esperando su turno para pasar al matadero. En este sentido, las ciénagas de Chalco y Xochimilco rebasaban en mucho esta primera condición. La segunda, se necesitaban caminos de tierra firme para que las reses se internaran en las ciénagas. La calzada Tláhuac era el camino usado por las reses para introducirse en estos parajes donde esperaban engordando antes de ser enviadas a los diferentes rastros de la ciudad. En la actualidad las ciénagas han sido cubiertas en gran parte por asentamientos urbanos. Sin embargo, todavía existen grandes extensiones de tierra, pantanos, lagunas, canales y chinampas que son suelo

de conservación ecológica y su función principal es alimentar el manto acuífero, aunque también son importantes para la floricultura y el turismo. En el transcurso del siglo XVIII la utilización de las ciénagas era difícil pues sólo estaban disponibles durante la temporada de secas cuando el nivel de agua de los lagos disminuía. Sin embargo, había un problema más, los usuarios debían pagar a sus propietarios el costo del arrendamiento.

## Introducción

El objetivo general de esta investigación consiste en explicar cómo se usaban las ciénagas de Chalco y Xochimilco para la engorda de reses que abastecían de carne a la ciudad de México durante la segunda mitad del siglo XVIII. Los objetivos secundarios son analizar los intereses relacionados con el uso de estos parajes y explicar cómo se internaban las reses a las ciénagas.

Durante el siglo XVIII y probablemente durante la mayor parte del virreinato el abasto de carne de la ciudad de México estuvo administrado por las autoridades de la ciudad. Sin embargo, debido a su incapacidad administrativa el Ayuntamiento pocas veces asumía esta responsabilidad. Generalmente el abasto se arrendaba mediante subasta pública a postores mejor conocidos como “obligados”.<sup>1</sup> Este consistía en abastecer a los habitantes de la capital con carne de res y carnero. En este trabajo estudiaremos únicamente el abasto de carne de res.

Por la cantidad de reses que la ciudad demandaba cada mes, el ganado vacuno necesitaba amplios espacios donde permanecer y las autoridades tenían la obligación de cubrir la demanda de tierra que los “obligados” en turno solicitaban. Planteamos que el Ayuntamiento de la ciudad de México tenía bajo su administración pocas tierras que ofrecer a los “obligados” para que agostara el ganado, por lo que se interesaron en usar las ciénagas de los lagos de Chalco y Xochimilco pues eran las más propicias del Valle de México para la engorda de reses. En este sentido las quejas de los “obligados” por la falta de ciénagas para que agostaran sus animales se debía a que se resistían a pagar el arrendamiento correspondiente a los pueblos indios, quienes eran los verdaderos “propietarios”. Además, se negaban a tratar con intermediarios entre ellos y las comunidades indias.

---

<sup>1</sup> Obligado era la persona que adquiría el contrato para surtir con carne de res y carnero a la ciudad. Contraía ésta obligación después de firmar el contrato de arrendamiento del abasto de la ciudad de México, y después de haber efectuado una postura en la subasta de la obligación, por un plazo determinado que se tenía que cumplir. Enriqueta Quiroz, Muñoz., “Del estanco a la libertad: El sistema de la venta de carne en la ciudad de México (1700-1812)”, en Guillermina del Valle Pavón (coordinadora), *Mercaderes, Comercio y Consulados de Nueva España en el siglo XVIII*, México, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, 2003, p. 193.



Inicio el estudio sobre el uso de las ciénagas del Valle de México en los primeros años de la segunda mitad del siglo XVIII porque en 1747 las lluvias destrozaron los diques y calzadas que regulaban el nivel de los lagos del Valle de México. Por esos daños la ciudad de México fue amenazada con inundaciones que la pusieron en riesgo de desabasto de carne por la pérdida de ciénagas donde agostaba el ganado. Ante la catástrofe, el virrey de la Nueva España Francisco de Güemes y Horcasitas, Conde de Revillagigedo, ordenó la reconstrucción de la calzada Tláhuac, la cual servía para detener el agua del lago de Chalco para que no entrara sin control en el lago de Xochimilco.<sup>2</sup> La calzada Tláhuac, además de regular el nivel del agua de los lagos de Chalco y Xochimilco, mantenía amplias áreas secas y facilitaba la formación de ciénagas que podían ser usadas por los abastecedores de carne. Además, proporcionaba un camino de tierra firme para que las reses se internaran en ellas o salieran rápidamente en caso de lluvias intempestivas. La presente investigación se extenderá hasta el año de 1790 cuando fue emitido el Plan de Ordenanzas para el uso de este camino, y las autoridades construyeron puertas en sus accesos para un mejor control de su uso.

La presente investigación la realicé en la ciudad de México en los primeros meses de 2008. Al cabo de un año de buscar en archivos empecé a redactar los primeros capítulos. En un principio creía que el objetivo principal podría ser el estudio de los intereses en torno al uso de la calzada Tláhuac. Tuve la tentación de forzar las fuentes, afortunadamente, bajo la dirección de la doctora Guillermina del Valle Pavón, pude encontrar el objetivo principal y dejar que las fuentes, después de ser cuestionadas, “hablaran” por sí mismas.

El estudio más cercano al tema de esta tesis es el realizado por Enriqueta Quiroz en el que analiza el abasto de carne de res de la ciudad de México durante el siglo XVIII.<sup>3</sup> En esta investigación se estudió la importancia de los parajes ubicados alrededor de la ciudad para el pastoreo de ganado mayor, y la necesidad de contar con buenos caminos para

---

<sup>2</sup> En 1747 el juez superintendente del Real Desagüe, consideró la necesidad de volver a reconstruir como antiguamente estaba, la calzada Tláhuac. Teresa, Rojas Rabiela, Rafael A. Straus K y José Lameiras., *Nuevas noticias sobre las obras hidráulicas prehispánicas y coloniales en el valle de México*, México, Secretaría de Educación Pública, ENAH, 1974, p. 55.

<sup>3</sup> Enriqueta Quiroz Muñoz. *Entre el lujo y la subsistencia. Mercado, abastecimientos y precios de la carne en la ciudad de México 1750-1812*, México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos: Instituto de investigaciones Dr. José María Luís Mora, 2005

introducir animales a los rastros de la ciudad de México.<sup>4</sup> El modelo utilizado por la autora fue el de Von Thunen por la facilidad de aproximar las perspectivas geográficas y económicas estableciendo que los tipos de producción se realizaban en los lugares que poseen mayores ventajas naturales para el abastecimiento de un mercado.<sup>5</sup>

Las obras de control hidráulico en las lagunas de Chalco y Xochimilco fueron estudiadas por Teresa Rojas Rabiela. La autora reconoce en su investigación los intereses de los hacendados y pueblos indios por ganar tierra en las zonas libres de agua.<sup>6</sup> Rojas relaciona la calzada Tláhuac con la vigilancia fiscal al mencionar en su estudio que en la reconstrucción de 1776, la Real Hacienda nombró un guarda volante de los caminos del sureste de la capital para evitar el contrabando y disminuir erogaciones reales en obras de mantenimiento.<sup>7</sup>

Sobre la reconstrucción de calzadas de la ciudad de México tenemos una investigación realizada en 1996 por Guillermina del Valle Pavón.<sup>8</sup> En éste se estudia el impulso por modernizar la ciudad de México derivado del plan general de urbanización emanado del pensamiento ilustrado de la dinastía borbónica en las décadas de 1780 y 1790.<sup>9</sup> La autora demuestra que durante el siglo XVIII miembros de la corporación mercantil se interesaron en la reconstrucción de algunas calzadas de la ciudad de México por el beneficio que obtenían para el traslado de sus productos.<sup>10</sup> Además, porque con estas

---

<sup>4</sup>La ventaja de las calzadas de acceso a la ciudad de México es que soportaban el peso de las reses, las cuales no podían cruzar por la ciénaga por el riesgo de morir atascadas, *Ibidem*, p. 250.

<sup>5</sup>Von Thünen fue uno de los primeros teóricos que aproximó dos perspectivas de estudio como son la geográfica y la económica para resolver un problema que hoy en día la geografía económica denomina localización. El modelo establece círculos concéntricos como áreas de abastecimiento del mercado central. *Ibidem*, p. 245.

<sup>6</sup>Para la realización de este trabajo Teresa Rojas Rabiela consultó fuentes procedentes del Archivo General de la Nación, ramo Desagüe y Memorias de comprobación de las reparaciones de la calzada Tláhuac.

<sup>7</sup>Las funciones del guarda volante fueron las de visitar cada semana las calzadas de Culhuacan y Tláhuac, mantener las arboledas de uno y otro lado de la calzada y vigilar que no la dañe el ganado, debiendo rendir un informe al superintendente sobre algún perjuicio. *Ibidem*, p. 63.

<sup>8</sup>Guillermina del Valle Pavón, "Intereses del Consulado de Comerciantes en la reconstrucción de las calzadas de la ciudad de México", en *Entorno Urbano*, vol. 2, núm. 4, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luís Mora, Julio-diciembre 1996, pp. 5-24.

<sup>9</sup>En el periodo de 1789 a 1794, bajo el mandato del segundo conde de Revillagigedo, las reformas urbanas recibieron un nuevo impulso, se despejó de comerciantes la plaza mayor, muchas calles fueron iluminadas, empedradas y provistas de atarjeas, caños y banquetas, al tiempo que se construyeron nuevas fuentes y paseos. *Ibidem*, p. 7.

<sup>10</sup>Manuel Rodríguez Pedrozo era miembro del Consulado de Comerciantes de la ciudad de México y tenía interés en la reconstrucción de esta calzada pues salía beneficiado ya que controlaba el comercio de pulque en la ciudad de México. *Ibidem*, p. 9.

obras, las autoridades buscaron mitigar los problemas originados por un flujo migratorio de menesterosos a la ciudad de México durante la crisis agrícola de 1786-87.<sup>11</sup>

Las cuestiones fiscales relacionadas con el comercio en la ciudad de México en el siglo XVIII han sido estudiadas por Guadalupe de la Torre Villalpando. En su investigación revisó cómo fue afectado el régimen hacendario con las reformas borbónicas.<sup>12</sup> El estudio está enfocado en la creación y descripción del cerco fiscal y su función en la estructura urbana, sus características arquitectónicas y el impacto que tuvo entre los vecinos la imagen de la ciudad. La autora hace un análisis del sistema hacendario emanado de las reformas borbónicas, del Resguardo Unido de Rentas Reales y de las disputas entre el Ayuntamiento y la Real Hacienda para la construcción y mantenimiento de las obras del Resguardo Fiscal.<sup>13</sup>

La revisión de la historiografía nos permite asegurar que ningún autor ha analizado directamente el uso de las ciénagas de Chalco y Xochimilco para la engorda de reses que abastecían de carne a la ciudad de México durante el siglo XVIII. Lo más cercano es el estudio realizado por Enriqueta Quiroz quien afirma que los parajes donde engordaba el ganado vacuno eran los pastizales cercanos a los mercados de animales de Lerma, Jilotepec y Huapango.<sup>14</sup> Esta aseveración llevó a la autora a obviar la temporalidad en el comercio de reses, es decir, no explicó por qué las compras de reses en los mercados de animales se realizaban preferentemente entre los meses de octubre y diciembre, Además, no revisó las rutas que seguía el ganado para internarse en las tierras húmedas del sueste del Valle de México. Obviamente, tampoco explicó por que disminuía el consumo de carne de res por

---

<sup>11</sup> Ante la llegada de miles de pobres a la ciudad de México que buscaban comida, el virrey Gálvez integró una junta que incluía a los representantes de los Cabildos secular y eclesiástico, mineros, comerciantes, ganaderos y hacendados. Para combatir la penuria, la junta decidió ocupar a los necesitados en diversas obras urbanas financiadas con los fondos del erario los cuales se repondrían con los productos de las corridas de toros y otros arbitrios. Ante el hacinamiento que representaba la llegada de estos indigentes, en 1786 se desató una epidemia de fiebres endémicas razón por la que el Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México otorgó 27 000 pesos de limosna mientras el Tribunal de Consulado prestó 50 000 pesos al Ayuntamiento de la ciudad para la compra de maíz, pero además, el virrey autorizó al tribunal a tomar 100 000 pesos para invertirse en la reconstrucción de las calzadas de Vallejo, la Piedad y San Antonio Abad, más 50 000 pesos para terminar las obras quedando la Real Hacienda como deudora de dicha cantidad. *Ibidem*, p. 15.

<sup>12</sup> Guadalupe de la Torre Villalpando, *Los muros de agua. El resguardo de la Ciudad de México siglo XVIII*, México, CONACULTA, 1999.

<sup>13</sup> La Real Hacienda obtenía una buena suma de las obras reales y fueron promovidas por los virreyes. Estas eran la Real Fábrica de Pólvora de Santa Fe, la Real Casa de Moneda. *Ibidem*, p. 15.

<sup>14</sup> Quiroz, *Entre*, 2005, p. 309.

los habitantes de la ciudad de México entre diciembre y marzo.<sup>15</sup> Es probable que durante las primeras décadas del siglo XVIII los llanos de Lerma, Jilotepec y Huapango, fueran importantes para la engorda de ganado vacuno. Sin embargo, conforme transcurre el siglo XVIII, las condiciones cambiaron. La desecación de los lagos del Valle de México, la reconstrucción de calzadas que funcionaban como diques y la poca vigilancia sobre los pueblos indios y hacendados que ganaban tierra a costa de las lagunas permitió la formación de ciénagas. Fue entonces cuando los lagos de Chalco y Xochimilco adquirieron importancia para que agostara el ganado que abastecía de carne a la ciudad de México.

Nuestra contribución a la historiografía radica en el análisis del uso que se le dio a las ciénagas de Chalco y Xochimilco para la engorda de reses que abastecían a la ciudad capital con carne; en explicar la temporalidad en el comercio de ganado vacuno; en mostrar las rutas que seguían las reses desde las lejanas haciendas ganaderas a la ciudad capital; en revisar las calzadas por donde circulaba el ganado para internarse a las ciénagas del sureste del Valle de México; en estudiar las reconstrucciones de la calzada Tláhuac que era constantemente afectada por el tráfico de las reses que se internaban a las ciénagas y en analizar la lucha de intereses en torno al uso de estos parajes.

Defino como actores sociales a los grupos o corporaciones en que se dividía la sociedad novohispana durante el siglo XVIII.<sup>16</sup> La cohesión social de los individuos para integrar grupos sociales radicaba en sus acciones o actividades comunes; en sus intereses, y en su pertenecía social. Tenemos entonces que los actores sociales que intervinieron en torno a el uso de las ciénagas de Chalco y Xochimilco fueron los pueblos indios, los abastecedores de carne de la ciudad capital, los intermediarios entre los indios y los abastecedores en el arriendo de ciénagas, los vaqueros que conducían el ganado de las haciendas ganaderas o de los mercados de animales a la ciudad capital, los guardas del resguardo fiscal de la ciudad y las autoridades de la ciudad de México.

- I) Los pueblos indios formaban un grupo social en los que la cohesión social de sus individuos residía en su pertenencia al pueblo del que eran originarios. Tenían intereses comunes pues el hecho de pertenecer al pueblo les daba acceso

---

<sup>15</sup> *Ibidem.*, p. 61.

<sup>16</sup> Es posible que la sociedad novohispana del siglo XVII fuera semejante a la del siglo XVIII, por eso es recomendable revisar el estudio sobre un caso de los grupos sociales de la sociedad novohispana del siglo VIII en Antonio García Rubial., *La plaza, el palacio y el convento: La ciudad de México en el siglo XVIII*, México, Consejo Nacional Para la Cultura y las Artes, 1998, 168 P.

a la tierra. Contaban con administración propia y gozaban de cierta autonomía. Este grupo social se encontraba en la base de la pirámide étnica tanto por su número como por su situación de pobreza. Considerados como menores de edad, los indios tenían una situación legal privilegiada en cuanto a que estaban exentos del pago del diezmo y alcabalas, además, estaban libres de la jurisdicción del Santo Oficio.<sup>17</sup> Su importancia en este estudio radica en que eran los dueños de las ciénagas.

- II) Los mercaderes formaban un grupo social dentro de la aristocracia novohispana. Por sus intereses comunes en el comercio, estaban agrupados en el Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México. Su relación con los pueblos indios radicaba en su interés por usar sus ciénagas.<sup>18</sup>
- III) Los intermediarios eran un grupo social en el que sus miembros estaban cohesionados por sus actividades comunes. Aprovechaban que los pueblos indios estaban obligados a arrendar sus bienes de comunidad entre los que se encontraban montes, tierras, lagunas y ciénagas. Su importancia en este estudio radica en que funcionaban como intermediarios entre los pueblos indios y las autoridades y mercaderes en el arriendo de las ciénagas.
- IV) Los vaqueros eran un grupo social cuya actividad común era el traslado de reses por las diferentes rutas ganaderas de la Nueva España.
- V) Los guardas del resguardo fiscal mantenían actividades comunes en el Resguardo Real de Rentas Reales. Por lo general eran españoles o criollos que estaban bajo la jurisdicción de la Real Hacienda y vigilaban los intereses de la corona.
- VI) Las autoridades eran el órgano administrativo conocido como burocracia novohispana y pertenecían a la aristocracia. Funcionaban como el fiel de la balanza en las pugnas entre pueblos indios e intermediarios, sin embargo, también trataban de controlar el poder de los comerciantes de ganado al imponerles cuotas sobre el uso de las calzadas por donde circulaban las reses.

---

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 30.

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. 70.

La presente tesis está estructurada en tres capítulos en los que se abordarán diversos temas. En el primer capítulo alcanzaré tres objetivos. Estudiaré la formación natural de las ciénagas al bajar el nivel de las aguas de los lagos y la formación artificial por medio de zanjas y bordos. Aquí Identificaré cuáles ciénagas del Valle de México eran propicias para engordar a las reses que abastecían de carne a la ciudad de México. En el segundo capítulo analizaré las rutas por donde circulaba el ganado desde que salía de las lejanas haciendas ganaderas hasta que llegaban a la ciudad de México. Aquí analizaré los caminos y calzadas por los que las reses que se internaban a las ciénagas. En el tercer capítulo explicaré la temporalidad en el comercio de reses y mostraré las rutas por donde circulaban las reses desde las haciendas ganaderas a los mercados de Huapango, Jilotepec y Lerma. Al respecto sostengo que las autoridades de la ciudad de México fueron las principales interesadas en la formación y explotación de las ciénagas de Chalco y Xochimilco por qué de esta manera aseguraban el abasto de carne de la capital. Planteo que existió una temporalidad en el comercio de reses y explico por qué las reses que abastecían a la ciudad eran adquiridas en los meses de secas. Afirmino que las reses salían de su lugar de origen en temporada de lluvias porque los caminos que iban de las haciendas ganaderas a los mercados de animales contaban con agua y pastos suficientes para mantenerlas durante su traslado. En este sentido considero que el ganado vacuno era introducido a las ciénagas de Chalco y Xochimilco, porque llegaban a la capital en temporada de secas cuando los vasos de los lagos de Chalco y Xochimilco habían formado ciénagas y contaban con pastizales y agua suficiente, mientras en parajes un poco más remotos de la ciudad de México escaseaban.

Los objetivos del segundo capítulo consisten en estudiar las pugnas por el acceso a las ciénagas de Chalco y Xochimilco. Analizaré el conflicto al que se enfrentaron los abastecedores de carne por la falta de espacios para que agostara el ganado. Planteo que las autoridades de la ciudad de México sólo tenían bajo su administración las ciénagas de la Piedad y un pequeño espacio en San Lázaro. Esta área no era suficiente para mantener las reses en engorda pues al estar reducida, el peso de las reses rápidamente aniquilaba los pastos. Mostraré que los pueblos indios ubicados en los márgenes de los lagos de Chalco y Xochimilco se valieron de intermediarios para arrendar sus ciénagas a los abastecedores de carne de la ciudad de México. Al respecto sostengo que los pueblos indios al arrendar sus ciénagas a intermediarios los fortalecieron como los verdaderos detentadores de estos

parajes. De esta manera, se consolidó éste grupo social que se encontraba en constante pugna con los abastecedores de carne. Por otro lado, los abastecedores se encontraban en conflicto con las autoridades de la ciudad pues para internar las reses a las ciénagas era necesario usar la calzada Tláhuac. Al respecto sostengo que la calzada Tláhuac recibía el mayor daño de las reses y que los abastecedores, dueños del ganado, se resistían a pagar su mantenimiento.

Los objetivos del tercer capítulo consisten en analizar el uso que los “obligados” le dieron a la calzada Tláhuac. Revisaré cómo se desarrolló la actividad ganadera de los mercaderes, Antonio Basoco y los hermanos Juan Antonio y Gabriel Joaquín de Yermo en torno a las ciénagas de Chalco y Xochimilco. Estudiaré los motivos que tuvieron las autoridades para la reconstrucción de esta calzada. Al respecto sostengo que la calzada Tláhuac, al ser parte de la ruta que seguía el ganado para introducirse a las ciénagas de Chalco y Xochimilco, evitó que las reses se ahogaran en los canales. Además, la primera reconstrucción de este camino ocurrida en la segunda mitad del siglo XVIII fue para mantener bajo control el agua que podía inundar a la ciudad de México. Esta obra también facilitó la formación de ciénagas para que pastara el ganado. En la segunda reconstrucción las autoridades reforzaron la calzada pues consideraron la circulación del ganado que se internaba a las ciénagas por esta vía pues el intenso tráfico de reses ocasionaba su deterioro. En la tercera reconstrucción las autoridades consideraron, además de los motivos expuestos líneas anteriores, el tráfico de carretas, el contrabando y la evasión de impuestos, por lo que construyeron puertas en los accesos. Afirmino que los “obligados” y tratantes de ganado fueron los principales causantes de la destrucción de la calzada Tláhuac porque mientras se quejaban ante las autoridades de la falta de ciénagas y caminos firmes para llegar a ellas, disponían libremente de esta vía para introducir el ganado a las ciénagas.

La presente investigación abarca aspectos históricos, geográficos y económicos y constituye una nueva aportación para comprender cómo se abastecía de carne a la ciudad de México durante la segunda mitad del siglo XVIII. Para cumplir los objetivos planteados analicé reclamos, demandas y declaraciones de los actores sociales que estuvieron relacionados con el uso de las ciénagas del sureste del Valle de México. Esta información la confronté con el estudio geográfico de la zona y con diversos mapas de la época. Por otro lado, revisé las cantidades de reses que la ciudad demandó por varios años y las ganancias

que los abastecedores obtenían engordando sus reses en las ciénagas de Chalco y Xochimilco. Pude reconstruir las rutas ganaderas, desde que las reses salían de lejanas haciendas hasta que llegaban a las ciénagas de Chalco y Xochimilco. Después de cruzar la información, obtuve coincidencias entre la historia, la geografía y la economía sobre el abasto de carne de res en la ciudad de México en la segunda mitad del siglo XVIII. Fue necesario cuestionar algunas fuentes, pues algunos documentos estaban plagados de quejas de los “obligados” quienes solicitaban a las autoridades de la ciudad el uso de las ciénagas. La mayor parte de documentos proceden del Archivo General de la Nación y del Archivo Histórico del Distrito Federal. Sin embargo fue necesario consultar otros Archivos como el Reservado de la Biblioteca Nacional de México, la Mapoteca Manuel Orozco y Berra y mapas del Atlas Histórico de la Historia del Desagüe de México.

En el Archivo Histórico del Distrito Federal, Ramo Abasto de Carne revisé varios expedientes sobre la cantidad de reses que la ciudad demandaba. Entre otros se encuentran testimonios de problemas por el uso de las ciénagas. Revisé un expediente que contiene el *Proyecto útil y económico para la buena dirección del Abasto de Carne de toro y novillo de la capital*, presentado por Antonio de Bassoco al ayuntamiento de México en el que el autor propone mejorar la distribución de las tablas y puestos de los rastros, la regulación del precio de la carne y la compra de ciénagas y potreros para la crianza y matanza de ganado.

Del Archivo General de la Nación, Ramo Desagüe revisé diversas fuentes primarias emitidas por las autoridades virreinales durante el siglo XVIII donde obtuve información valiosa sobre las obras de mantenimiento a los canales en los lagos de Chalco y Xochimilco y los motivos que tuvo la Real Audiencia en 1763 para ordenar la reconstrucción de la calzada Tláhuac. Revisé un expediente del año 1790 que contiene el *Plan de Ordenanzas que se deben observar para el uso de la calzada Tláhuac*. Otros ramos revisados fueron: Tierras, Historia, Consulado y varios mapas de la región.

En la Mapoteca Manuel Orozco y Berra revisé mapas de la época que me permitieron reconstruir las condiciones en que se encontraban las ciénagas y los caminos durante la segunda mitad del siglo XVIII. En el Archivo Histórico de la Ciudad de México revisé el ramo de *Abasto de carne* donde encontré documentos específicos sobre el comercio de reses y los problemas que atravesaron los abastecedores de carne de la ciudad de México para cumplir sus compromisos.



En el Archivo Agrario del Distrito Federal encontré algunos mapas de la región de Chalco y de la zona lacustre en la época estudiada.

En el Archivo Reservado de la Universidad Nacional Autónoma de México, encontré copia de los títulos del pueblo de Tláhuac elaborada por el maestro Galicia Chimalpopoca que me permitieron comparar los bienes de comunidad de los pueblos asentados en los márgenes de los lagos de Chalco y Xochimilco

Mención especial merecen los expedientes sobre el mercader Antonio Bassoco, quien fue comerciante de ganado y abastecedor de carne de la ciudad y el expediente para regular el tráfico por la calzada Tláhuac. Estos se encuentran en el Archivo Histórico de la Ciudad de México y en el Archivo General de la Nación y forman parte del apéndice documental de esta tesis, Sus títulos son: *Representación al comisionado de la Nobilísima ciudad de México don Antonio Basoco para el abasto de carnes y permiso para que este año se pueda pasar todo el ganado necesario para dicho abasto por la calzada o albardadón de Tláhuac depositándose doscientos pesos para reparar los daños y perjuicios* (1786); el *Proyecto útil y económico para la buena dirección del Abasto de Carne de de toro y novillo de la capital*, presentado por Antonio de Bassoco al Ayuntamiento de la ciudad de México. En este documento revisé cómo el autor propone mejorar la distribución de las tablas y puestos de los rastros, la regulación del precio de la carne y la compra de ciénegas y potreros para la crianza y matanza de ganado; y por último el *Plan de ordenanzas que se deben vigorosamente observar para que el malecón de Tláhuac, sin estorbarse su tránsito a los trajinantes y pueblos de su centro y comarca pueda conservarse con su total o posible ahorro importantes fondos del desagüe* (1788)". En estos tres expedientes se trató de respetar la transcripción original, sin embargo, para una mejor lectura se actualizó la ortografía.

## Equivalencias usadas<sup>19</sup>

- ❖ **Arroba:** Medida de peso equivalente a 25 libras de 16 onzas cada una, también es la cuarta parte de un quintal que tiene 100 libras de peso, en el Sistema Métrico Decimal equivale a 502 gramos.
- ❖ **Caballería:** Medida de superficie equivalente a 42.79 hectáreas.
- ❖ **Estancia de ganado mayor.** Medida de superficie que, de acuerdo a las ordenanzas de 1536, confirmadas y ampliadas en 1577, debía medir de oriente a poniente cinco mil varas, y de norte a sur otras cinco mil. Puesto que la vara medía 84 centímetros, el área formada era un cuadrado de 4 190 metros de lado.
- ❖ **Fundo legal:** tierras para el asentamiento de la comunidad, tenía 600 varas medidas del centro del pueblo formando un cuadrado de 1200 varas de lado igual a un kilómetro cuadrado.
- ❖ **Ganado Mayor:** Ganado vacuno.
- ❖ **Ganado Menor:** Ganado ovino.
- ❖ **Legua:** Medida lineal de 100 cordeles o cinco mil varas, es decir 4 190 metros.
- ❖ **Obligado:** Persona que firmaba el contrato por plazos de dos años para abastecer a la ciudad de México con carne de res y carnero.
- ❖ **Vara:** Medida de longitud equivalente a 84 centímetros.

---

<sup>19</sup> Para elaborar la lista de equivalencias usadas revisé el libro de Delia Pezzat, Arzave., *Guía para la interpretación de vocablos novohispanos, siglo XVI A XVIII*, México, Archivo General de la Nación, 2001

## **Abreviaturas usadas**

- ❖ AGN. Archivo General de la Nación.
- ❖ AHDF. Archivo Histórico del Distrito Federal
- ❖ MMOB. Mapoteca Manuel Orozco y Berra.
- ❖ AADF. Archivo Agrario del Distrito Federal.
- ❖ BNMAR Biblioteca Nacional de México: Archivo Reservado.

## Capítulo I

### *Las ciénagas de los lagos de Chalco y Xochimilco*

El objetivo de este capítulo consiste en mostrar la importancia de las ciénagas del Valle de México para la engorda de reses que abastecían de carne a la ciudad capital durante el siglo XVIII. Pondré especial interés en las que se formaban en los vasos de los lagos de Chalco y Xochimilco. Estos parajes estaban estratégicamente cerca de la ciudad de México pues facilitaban el traslado de reses al lugar de consumo con cierta facilidad. Además, geográficamente, estaban ligeramente más elevados en comparación con el lago de Texcoco por lo que al terminar la temporada de lluvias, el nivel del agua bajaba rápidamente facilitando la formación de ciénagas. Otro factor importante es que en la superficie de estos lagos de agua dulce se desarrollaba gran cantidad de maleza que se depositaba en el fondo del lago al disminuir el nivel del agua y que servía de abono para que crecieran los pastizales. El agua dulce de éstos lagos no era potable para consumo humano, aunque si la podían beber los animales.

Las reses para el abasto de la ciudad de México recorrían más de 150 leguas desde las lejanas haciendas ganaderas del “norte” hasta la ciudad de México por lo que llegaban flacas y necesitaban engordar algunas semanas antes de ser consumidas. Los sitios donde apacentaba el ganado debían contar con agua dulce y pastos suficientes para alimentar millares de animales. Las reses se introducían a las ciénagas de Chalco y Xochimilco cuando ya había dejado de llover y en su superficie crecía gran cantidad de pasto. Conforme disminuían las lluvias la orilla de los lagos desaparecía y en los vasos se formaban pequeñas lagunas, pantanos y ciénagas. Inmediatamente los indios aprovechaban para construir bordos y zanjas para mantener las ciénagas secas. Las reses permanecían en estos parajes por lo menos seis meses hasta que iniciaban las lluvias y el agua empezaba a cubrir las áreas secas. Para entonces, aproximadamente la mitad de las reses que había llegado entre octubre y diciembre habían sido consumidas por los habitantes de la ciudad, y el otro 50% de animales podía permanecer en los espacios protegidos por los indios.

Sostengo que el uso de las ciénagas de Chalco y Xochimilco disminuyó la amenaza de que la ciudad sufriera desabasto de carne.

El presente capítulo está dividido en tres apartados donde abordaré diversos temas, en el primero estudiaré cómo se formaban de manera natural las ciénagas del Valle de México al bajar el nivel del agua de los lagos. Revisaré cómo se protegían estos parajes cuando los pueblos indios y hacendados excavaban zanjas y levantaban bordos por donde dirigían el agua. Presumo que a las autoridades de la ciudad les convenía que los pueblos indios y hacendados establecidos cerca de la zona lacustre de Chalco y Xochimilco ganaran tierra a costa de las lagunas para que pastaran las reses pues de esta manera aseguraban el abasto de carne de la ciudad de México. Después de recorrer grandes distancias las reses necesitaban engordar en las ciénagas de Chalco y Xochimilco antes de ser consumidas por los habitantes de la ciudad de México.

El objetivo del segundo apartado consiste en estudiar los caminos y calzadas por donde circulaban las reses durante el siglo XVIII. Mostraré las posibles rutas que seguían los animales desde que salían de las haciendas ganaderas del lejano norte, hasta llegar los mercados de animales de Jilotepec, Huapango y Lerma. Analizaré las rutas que seguían las reses para llegar a la capital novohispana. Revisaré las calzadas de la ciudad de México por donde circulaban las reses hasta llegar a las ciénagas de Chalco y Xochimilco. Al llegar a la capital, las reses no podían permanecer cerca de la ciudad pues no había espacios destinados para ellas. En este sentido, sostengo que el ganado proveniente de distancias lejanas se trasladaba durante la temporada de lluvias cuando los caminos contaban con agua y pasto suficiente para mantenerlas. Además, que el ganado llegaba a los lagos de Chalco y Xochimilco en temporada de secas cuando la falta de lluvias hacía que disminuyera el nivel del agua y se formaran ciénagas ricas en pastos y agua.

El objetivo del tercer apartado consiste en estudiar cómo se efectuaban las compras de reses que abastecían de carne a la ciudad capital y revisar la relación que existía entre las compras realizadas y la disponibilidad de ciénagas en el Valle de México. Sostengo que la temporalidad en el comercio de reses tuvo dos condicionantes: la formación de ciénagas en el Valle de México y la disponibilidad de agua y pasto en los caminos que iban de las haciendas ganaderas a la ciudad de México

## 1. 1 Ciénagas del Valle de México en el siglo XVIII

La formación de ciénagas en el Valle de México estaba determinada por la dinámica propia del sistema lacustre. Éste se componía de cinco lagos de niveles variables de poca profundidad que ocuparon entre 800 y 1000 kilómetros cuadrados y se encontraban a diferentes alturas. La diferencia de nivel de los lagos facilitaba el movimiento de las aguas que durante los meses de lluvias se desbordaban con fuerza sobre los lagos más bajos. Al iniciar la temporada de secas, en los lagos más altos como los de Chalco y Xochimilco, el nivel del agua bajaba más rápido que en los lagos más bajos, entonces, la orilla se recorría dejando al descubierto el fondo de los lagos. Era entonces cuando se formaban ciénagas, pantanos y múltiples lagunas pequeñas.

El lago de Texcoco que se encontraba en el centro del Valle de México era el más bajo del sistema con 2230 metros de altura sobre el nivel del mar, su fuerte salinidad impedía el crecimiento de maleza (tule) que servía de abono para el crecimiento de pastos. En el norte los lagos de Zumpango y Xaltocan estaban a 2240 y 2235 metros sobre el nivel del mar y estaban alimentados principalmente por el río Cuautitlán, sus aguas aunque no tan salobres tampoco eran 100 % dulces. En el sur los lagos de Chalco y Xochimilco se encontraban hasta tres metros más arriba que el de Texcoco en el cual desembocaban.<sup>20</sup>

En el siglo XVIII el volumen del agua de los lagos había disminuido porque las obras del desagüe del Valle de México iniciadas desde 1607 habían extraído bastantes metros cúbicos de agua.<sup>21</sup> Además, en el año de 1629 algunas fuentes naturales que alimentaban al lago de Chalco habían sido desviadas. Tal es el caso de dos ríos que nacían en los volcanes Iztacihuatl y Popocatepetl que formaban parte de la sierra Nevada, cuyo cauce había sido dirigido hacia la zona de Cuautla-Amilpas en el actual Estado de Morelos.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> Rojas, *Nuevas*, 1974, pp. 25-26.

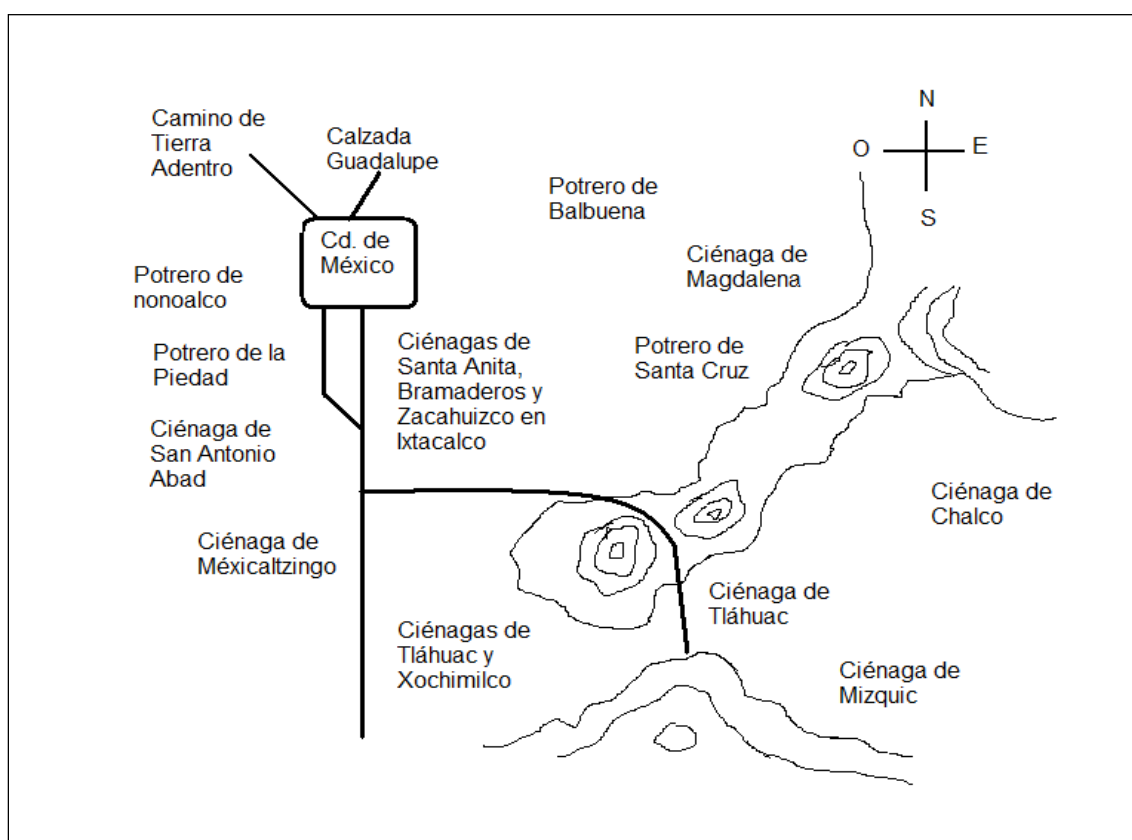
<sup>21</sup> Las obras del desagüe del Valle de México iniciaron en 1607 bajo el segundo gobierno del virrey Luis de Velasco. El objetivo era construir un canal en Huehuetoca, a fin de drenar el lago de Zumpango y cambiar el curso del río Cuautitlán hacia el río Tula. Un estudio completo sobre las obras del desagüe se puede ver en: José Fernández, Ramírez, *Memoria acerca de las obras e inundaciones en la ciudad de México*, México, SEP, INAH, 1976.

<sup>22</sup> Los nombres de estos ríos eran Tomacoco y Milpuco, Rojas, *Nuevas*, 1974, p. 74.

Durante la temporada de secas, en torno a los lagos del Valle de México, se formaban numerosas ciénagas, éstas eran explotadas en actividades agrícolas y ganaderas por los pueblos indios y hacendados establecidos en sus riberas. Las ciénagas que se formaban en lagos de agua dulce como los de Chalco y Xochimilco, proporcionaban abundantes pastos por lo que se usaron principalmente para la engorda de ganado. Véase el mapa N°. 1

### Mapa N°. 1

#### Ciénagas en los alrededores de la ciudad de México en el siglo XVIII



Diseño y elaboración. Germán Salazar Gutiérrez, con base en: "Proyecto útil y económico para la buena dirección del Abasto de Carne de toro y novillo de la capital, presentado por Antonio de Bassoco al ayuntamiento de México". AHDF, *Abasto de carne*, (1786), vol. 4, exp. 102, f. 13.

Los pueblos indios y hacendados establecidos en la región circundante a los lagos de Chalco y Xochimilco aprovechaban la temporada de secas para ganar tierra a costa de las lagunas. Al disminuir las lluvias, el nivel del agua de los lagos descendía y los pueblos

indios empezaban a construir bordos y zanjas por donde dirigían el agua.<sup>23</sup> Suponemos que el agua bajo control era utilizada para actividades de riego. Las grandes extensiones de tierra obtenida además de ser usadas para la agricultura se utilizaron para pastoreo de reses.

La continua construcción de zanjas, bordos y estacados había provocado la reducción de los vasos de los lagos, por lo que durante la temporada de lluvias el agua descendía prácticamente sin control hacia los lagos más bajos.<sup>24</sup> La ciudad de México estaba ubicada al centro del Valle de México en la zona más baja del sistema hidráulico y las fuertes lluvias la mantenían en riesgo permanente de inundaciones. Sin embargo, había un problema más, el agua podía anegar las ciénagas, provocar la pérdida de cultivos, reducir el área donde pastaba el ganado y amenazar a la ciudad con desabasto.

La construcción de zanjas y bordos en los lagos de Chalco y Xochimilco traía consecuencias en todo el sistema lacustre, por lo que las autoridades tenían que escoger entre evitar que se inundara la ciudad de México o condenar a sus habitantes a sufrir hambre. Tal fue el caso de lo ocurrido en la inundación de 1604 cuando las autoridades de la ciudad ordenaron que se cerraran las compuertas de la calzada Mexicaltzingo. (Véase el mapa N°. 2)

Esta calzada se encontraba en la parte más estrecha del lago de Xochimilco, conectaba los pueblos de Churubusco e Iztapalapa que se encontraban en riveras opuestas del lago y detenía las aguas del lago de Xochimilco para que no entraran sin control al lago de Texcoco. Como puede verse en el mapa N°. 2. Al cerrar el paso del agua el nivel en la laguna de Xochimilco se elevó y anegó las ciénagas y campos de cultivo donde pastaban las reses afectando el abasto de carne de la ciudad de México.<sup>25</sup> Suponemos que el problema en la zona lacustre del sureste del Valle de México se extendió a las ciénagas del lago de Chalco y se sucedieron hasta antes de la reconstrucción de la calzada Tláhuac a mediados del siglo XVIII. Esta calzada dividía el lago de Chalco y Xochimilco y servía para regular el nivel del agua del lago de Chalco para que no fluyera sin control al de Xochimilco que se encontraba en desnivel un metro más abajo aproximadamente. Las calzadas de Mexicaltzingo y Tláhuac, además de servir como diques para contener el agua

---

<sup>23</sup> “Autos separados sobre la reconstrucción de la calzada de San Pedro Tláhuac, habilitación de los desfuegos antiguos de Iztapalapa, aborde de las calzadas de Tláhuac y la de Mexicaltzingo hasta la de Churubusco y elevación de plano interior de la compuerta de Mexicaltzingo”. AGN, *Desagüe*, (1763), vol. 16, exp. 9. f. 1.

<sup>24</sup> *Ídem*

<sup>25</sup> Rojas, *Nuevas*, 1974, p.49.



de los lagos de Chalco y Xochimilco, eran parte de la ruta que seguían las reses para internarse a las ciénagas. Véase el mapa N°. 2 donde además de señalar las calzadas de Mexicaltzingo y Tláhuac está señalada la sierra de Santa Catarina y el camino por donde circulaban las reses.

**Mapa N°. 2**  
**Calzadas de Tláhuac y Mexicaltzingo**



Elaboró Germán Salazar Gutiérrez, con base en: “Diligencias practicadas por el señor Jacinto de Barrios y Jáuregui, Corregidor por su majestad de esta suprema ciudad en virtud de superior decreto del excelentísimo señor virrey de este reino sobre reconocimiento y reparo de las aguas de las lagunas de Chalco y Xochimilco en la forma que dentro se expresan”. AGN, *Desagüe*, (1769), vol. 18, exp. 3, f. 34.

Durante el siglo XVIII algunas obras de control hidráulico se realizaron en los lagos de Chalco y Xochimilco. En 1747 las autoridades de la ciudad de México ordenaron la reconstrucción de la calzada Tláhuac.<sup>26</sup> Al parecer las obras no se efectuaron en esta ocasión sino hasta el año de 1763 cuando el juez Superintendente del Real Desagüe José Rodríguez del Toro ordenó al arquitecto de la ciudad de México Ildelfonso Yniestra Bejarano realizara un estudio sobre las causas que provocaban inundaciones en la ciudad de México. El arquitecto informó que las amenazas de inundación a la ciudad de México se

<sup>26</sup> Con esta reconstrucción se buscaba evitar el riesgo de inundaciones a la ciudad de México. “Autos...” AGN, *Desagüe*, (1763), vol. 16, exp. 9, f. 2.

debían a que los vasos de las lagunas de Chalco y Xochimilco Mexicaltzingo y Texcoco se encontraban reducidos porque los indios y hacendados habían ganado tierra a costa de las lagunas.

Causada de que todos los dueños de haciendas y tierras laborías de las orillas de dichas lagunas y pueblos de naturales para acrecentar sus tierras de siembra y potreros han dejado en el mar las orillas de estos vasos valiéndose de construir albarradones, zanjas, contrazanjas y estacados.<sup>127</sup>

En 1769 las autoridades de la capital novohispana ordenaron al arquitecto mayor de la ciudad de México Ildefonso Yniestra Bejarano un nuevo reconocimiento de las lagunas de Chalco y Xochimilco solicitando un reporte sobre los trabajos que se debían ejecutar para mantener a la capital del virreinato libre de inundaciones. Jacinto de Barrios, corregidor de la ciudad de México y el arquitecto mayor recorrieron la zona lacustre del sureste del Valle de México con sus canales, caminos y ciénagas.<sup>28</sup> Como resultado de esta investigación Ildefonso Yniestra Bejarano proyectó los trabajos necesarios para recuperar los vasos de las lagunas. Enseguida, mandó demoler varios bordos construidos por los indios y hacendados establecidos en la región circundante a los lagos de Chalco y Xochimilco.<sup>29</sup> Sin embargo, el problema no era fácil de resolver por que en cuanto desaparecían las autoridades, los pueblos indios y hacendados volvían nuevamente sobre las ciénagas para construir bordos y zanjas. Es probable que las autoridades se hicieran las disimuladas pues de esta manera se tenían terrenos para que pastaran las reses que abastecían de carne a la ciudad de México.

Las ciénagas de los vasos de los lagos de Chalco y Xochimilco eran de gran valor para los comerciantes de ganado pues podían alimentar hasta tres mil reses cada mes. Sin

---

<sup>27</sup> *Ibidem*, f. 1.

<sup>27</sup> Dorothy Tanck de Estrada, *Pueblos de Indios y Educación en el México colonial, 1750-1821*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 1999, p. 24.

<sup>27</sup> En los montes cercanos al lago de Xochimilco los indios del pueblo de Milpa Alta ocultaban un monte, y otros pueblos de Xochimilco cultivaban terrenos con siembras de maíz y trigo fuera de las tierras que les estaban repartidas, motivo por el cual se mandó que estos ocultamientos debían sacarse en arrendamiento. *Ibidem*, p. 87.

<sup>28</sup> “Diligencias...” AGN, *Desagüe*, (1769), vol. 18, exp. 3, f. 28.

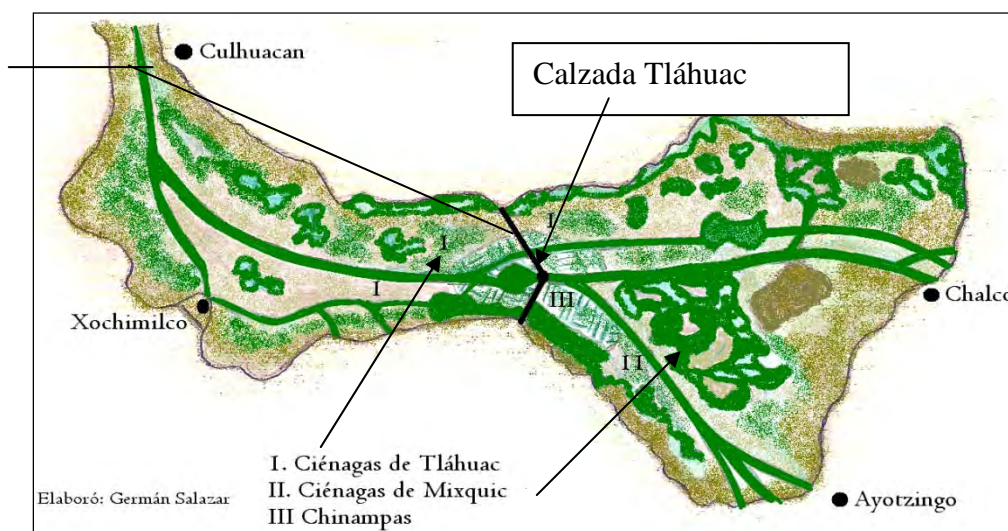
<sup>29</sup> *Ibidem*, f. 34.

embargo, la capacidad real de estas ciénagas durante la temporada de secas que iba de noviembre a abril era de ocho mil reses.<sup>30</sup> Véase el mapa N°. 3

Entre 1785-87 la ganadería se vio afectada por la sequía de pastos, ocasionadas por las heladas.<sup>31</sup> Presumimos que los problemas se originaban en la falta de pastos y agua en los caminos que iban de las lejanas haciendas a la ciudad de México imposibilitando el traslado de reses. Que las ciénagas de Chalco y Xochimilco, al estar alimentadas con numerosos manantiales, salvaron esta actividad económica. Es muy probable que el mayor problema originado por la sequía estuviera en la producción agrícola por lo que en 1785 el maíz subió tanto de precio que valía el doble de la carne de res.<sup>32</sup>

Las ciénagas que se encontraban cerca de la calzada Tláhuac en medio de los lagos de Chalco y Xochimilco eran las que pertenecían a los pueblos indios, éstas eran de gran importancia pues la calzada Tláhuac permitía que las reses se internaran fácilmente en ellas. Véase el mapa N°. 3

**Mapa N°. 3**  
**Ciénagas, canales, lagunas y chinampas en los lagos Chalco y Xochimilco en la temporada de secas durante el siglo XVIII**



Elaboró Germán Salazar Gutiérrez, basado en: AADF, *Dotación de Tierras* (1723), exp. 23/02/197, legajo. 1. Mapa del Valle de México, color acuarela cartoncillo 43x30.

<sup>30</sup> Antonio Bassoco, tratante de ganado le propuso al Ayuntamiento de la ciudad de México mejorar la distribución de las tablas y puestos de los rastos, la regulación del precio de la carne y la compra de ciénagas y potreros para la crianza y matanza de ganado. “Observaciones al proyecto de Basoco realizadas por Francisco de Matías Herrera, regidor general de la ciudad de México”. AHDF, *Abasto de carne*, (1786), vol. 4, exp. 102, f. 1.

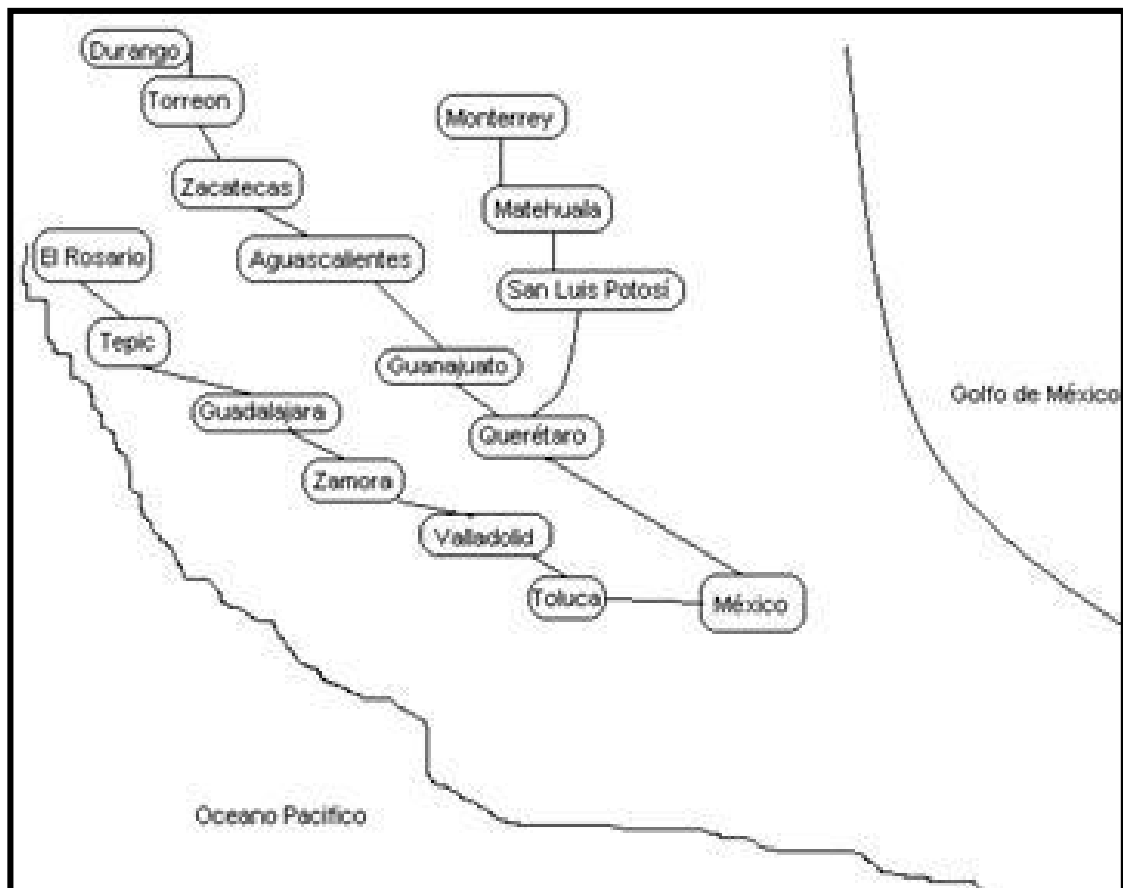
<sup>31</sup> Quiroz, *Entre*, 2005, p. 208.

<sup>32</sup> *Ibidem.*, p. 203.

## 1. 2. Rutas del ganado para el abasto de la ciudad de México

El área ganadera del norte del virreinato estuvo vinculada a tres grandes vertientes. De la costa nororiental del reino partía un camino que pasaba por Monterrey, Matehuala, San Luis Potosí y llegaba a Querétaro. La vertiente del centro que venía de Durango, pasaba por Torreón, Zacatecas, y Aguascalientes y la vertiente de occidente incluía poblaciones de la costa occidental en el océano Pacífico como son: Tepic, Guadalajara, Zamora, como puede verse en el mapa N°. 4

**Mapa N°. 4**  
**Rutas ganaderas en el siglo XVIII**

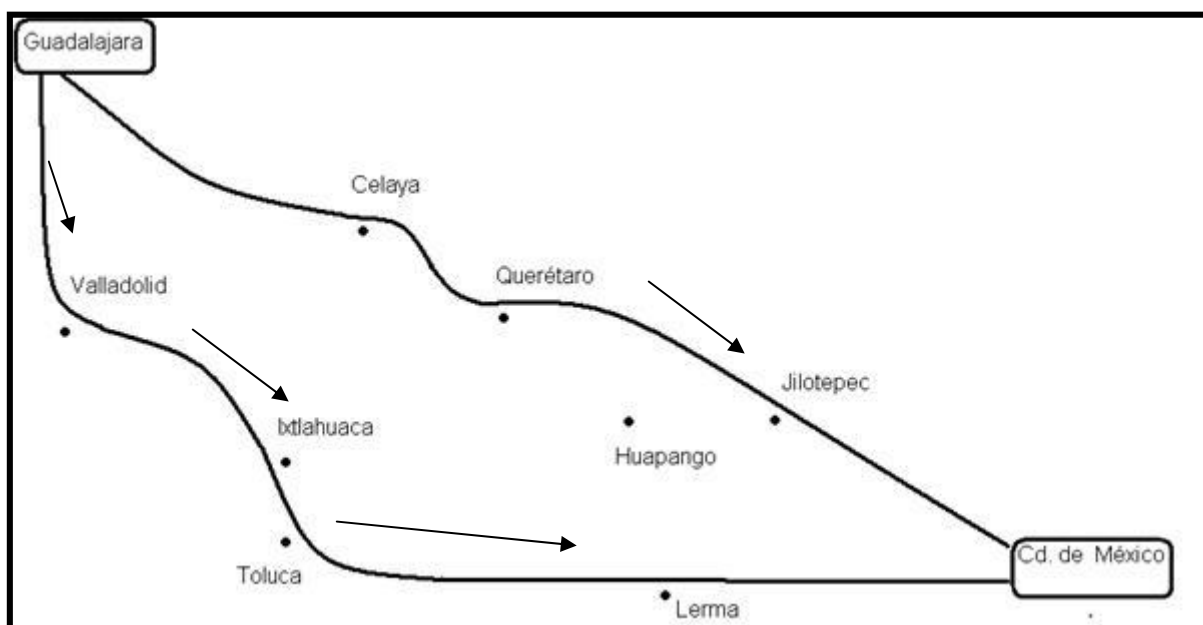


Diseño y elaboración: Germán Salazar Gutiérrez, con base en: Quiroz, *Entre*, 2005, p. 205.

Durante los primeros años de la segunda mitad del siglo XVIII las haciendas ganaderas de la vertiente noroccidental eran las principales surtidoras de ganado vacuno a la ciudad de México. También las haciendas ganaderas de las vertientes del centro y nororiental en el norte del virreinato proveían ganado al centro. Sin embargo, el número de reses que salía de estas provincias a la ciudad capital era menor.<sup>33</sup>

El ganado que venía desde Sinaloa y Sonora cruzaba por Nayarit y llegaba a Guadalajara, allí podía dirigirse a los mercados de animales cercanos a la ciudad de México por dos caminos, prolongándose hasta el sur del Bajío, después de cruzar por Michoacán, llegar hasta el área del Valle de Toluca al mercado de Lerma en el actual Estado de México. Otro camino que las reses podían seguir era dirigirse por Celaya hasta Querétaro para llegar a los mercados de animales ubicados en Huapango y Jilotepec en el actual Estado de Hidalgo. Como puede verse en el mapa N°. 5

**Mapa N°. 5**  
**Rutas ganaderas de Guadalajara a México**



Diseño y elaboración: Germán Salazar Gutiérrez. Basado en: Carmen Castañeda, “Los caminos de México a Guadalajara” en Chantal Cramaussel Comp, *Rutas de la Nueva España*, México, El Colegio de Michoacán, 2006. pp. 263-273.

<sup>33</sup> Los abastecedores de la capital sabían que para trasladar carneros era necesario que éstos vinieran de 200, 300 y 400 leguas, esto es en los territorios norteños del virreinato donde la extensa área era semidesértica. Presumiblemente era porque el ganado menor se cría muy bien en regiones con poca agua y vegetación seca. Quiroz, *Entre*, 2005, p. 296.

Las reses podían dirigirse a cualquiera de los tres mercados de reses donde se surtía la ciudad; Jilotepec, Huapango o Lerma los cuáles se encontraban a corta distancia uno de otro. A la ciudad de México también llegaba ganado vacuno en menor cantidad de Cosamaloapan y Cuernavaca.<sup>34</sup> Es probable que las haciendas cercanas a la ciudad de México aportaran ganado en cantidades pequeñas para el abasto capitalino y los pueblos indios aportaran ganado menor. Véase el mapa N°. 3

Enriqueta Quiroz refiere que las haciendas establecidas en Durango y Coahuila se dedicaban a la cría de ganado vacuno en grandes proporciones, sin embargo, las cifras que apunta para el año de 1777 son sólo 80 000 cabezas de ganado vacuno y 1 916 280 ovejas existentes en estas haciendas. Por lo que nos inclinamos a creer que durante las primeras décadas de la segunda mitad del siglo XVIII estas provincias fueron proveedoras principalmente de ganado ovino a la ciudad de México y conforme llegamos al final del siglo XVIII se fueron consolidando como productoras de reses para la capital del virreinato. La autora reporta que en 1804 ya existían en esas provincias 324 760 reses y en 1807 del las 19 000 vacas que se compraron para el abasto capitalino el 21 % procedía de esta región.<sup>35</sup>

Durante las primeras décadas de la segunda mitad del siglo XVIII las haciendas relacionadas con la vertiente ganadera de Sinaloa, Sonora, Nayarit, Guadalajara y Michoacán, enviaron principalmente ganado vacuno al centro del virreinato. Conforme nos acercamos a los últimos años del siglo XVIII estas provincias disminuyeron sus exportaciones de reses al centro del virreinato; fue entonces cuando cobraron relevancia las provincias de Durango, Coahuila y Monterrey cómo proveedoras de ganado vacuno a la ciudad de México. Por ejemplo, en los primeros años de la década de 1760-1770 salieron de Guadalajara 11 103 reses anuales en promedio que representaban alrededor del 92% del consumo de la capital. Conforme pasan los años la cantidad de reses que salían de Guadalajara a la ciudad de México disminuyeron y para 1767 las exportaciones de la vertiente occidental cubrían sólo 67.7 % del consumo capitalino, y entre 1776-1777 las reses remitidas desde Guadalajara equivalían en promedio 59.4 % de la demanda capitalina.<sup>36</sup> Es posible que si seguimos esta tendencia a finales del siglo XVIII el número

---

<sup>34</sup> *Ibidem*, p. 298.

<sup>35</sup> *Ibidem*, p. 311

<sup>36</sup> *Ibidem*, p. 302

de reses procedentes de las haciendas ganaderas de la región de Guadalajara disminuyera. Así se puede explicar que las haciendas establecidas en las provincias del norte del virreinato se consolidaran como proveedoras de ganado vacuno al centro del virreinato.

Las reses que provenían de la vertiente de occidente llegaban a los mercados de animales de Huapango, Jilotepec y Lerma donde eran compradas por los comisionados capitalinos o los propios obligados del abasto.<sup>37</sup>

Como puede verse en el mapa N°. 5 los hatos de reses que salían de Guadalajara podían seguir dos rutas. Una era cruzando la región de Guadalajara en dirección a los distritos altos y orientales, proseguían por el Valle de Lerma, atravesaban la zona sur del Bajío, llegaban a Jilotepec y Huapango y entraban a la capital por las cañadas del último tramo del camino de Tierra Adentro. La otra ruta era por Valladolid en Michoacán, cruzaban Ixtlahuaca y llegaban al mercado de Cerrillo de Lerma en los alrededores de Toluca.<sup>38</sup>

La ruta que cruzaba Celaya y Querétaro se conocía como el camino de Los Altos. Por esta vía recorrían aproximadamente 160 leguas y cruzaban más de seis ríos. Por el camino de Valladolid y Toluca se recorrían diez leguas menos y se cruzaban solamente dos ríos antes de llegar a los llanos de Lerma.<sup>39</sup> Es probable que la ruta preferida fuera la de Los Altos, pues aunque el cruce de los ríos era peligroso para las reses, los animales contaban con suficiente agua.

Después de salir de los mercados de Huapango y Jilotepec, las vacas llegaban a la ciudad de México por el camino de Tierra Adentro el cual se bifurcaba poco antes de llegar al poblado de Tenayuca, un ramal llegaba directamente a la ciudad de México y otro iba hacia Azcapotzalco.<sup>40</sup> (Véase el mapa N°. 6)

---

<sup>37</sup> Las principales partidas de reses que surtían la capital virreinal procedían de las comarcas costeras de El Rosario, Tepic, Acaponeta, Sentipac, Purificación, Autlan, Colima, y en general de las inmediaciones de Guadalajara. Quiroz, *Entre*, 2005, p. 204.

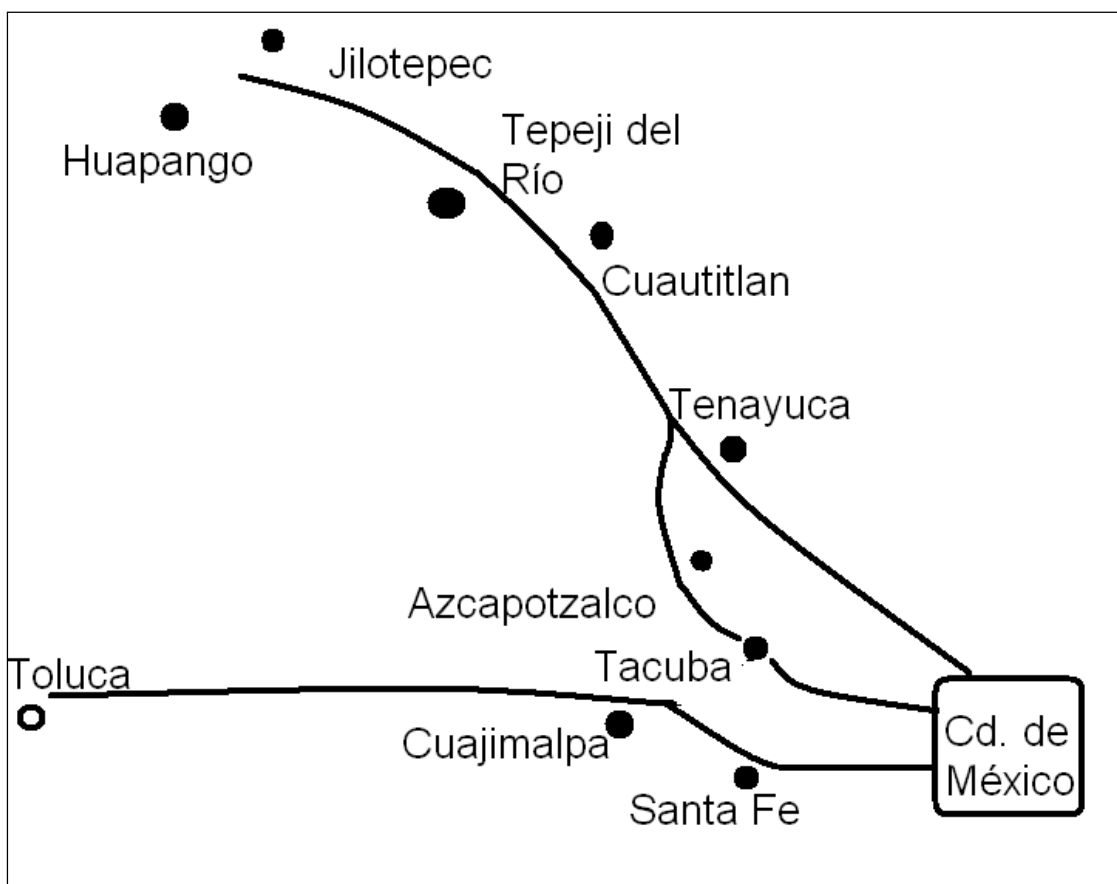
<sup>38</sup> *Ibidem*, p. 299.

<sup>39</sup> En condiciones normales las pérdidas de animales en el camino debido a los ríos desbordados y robos podían ascender hasta 40%. Eric, Van Young, *La ciudad y el campo en el México del siglo XVIII. La economía rural de la región de Guadalajara 1675-1820*. México, Fondo de Cultura Económica, 1989, p. 216.

<sup>40</sup> Carta topográfica que comprende el terreno conducente a la inteligencia del extravío del río Churubusco 1777. en *Memoria de las Obras del Sistema de Drenaje Profundo del Distrito Federal*, tomo IV., Atlas de Planos Técnico e históricos, Plano XIII tomo III, México, Talleres Gráfico de la Nación, 1975.

## Mapa N°. 6

### Caminos de Jilotepec, Huapango y Lerma a la ciudad capital en el siglo XVIII



Diseño y elaboración: Germán Salazar Gutiérrez. Basado en: Carmen Castañeda, “Los caminos de México a Guadalajara” en *Rutas de la Nueva España*, México, El Colegio de Michoacán, 2006, pp. 263-274.

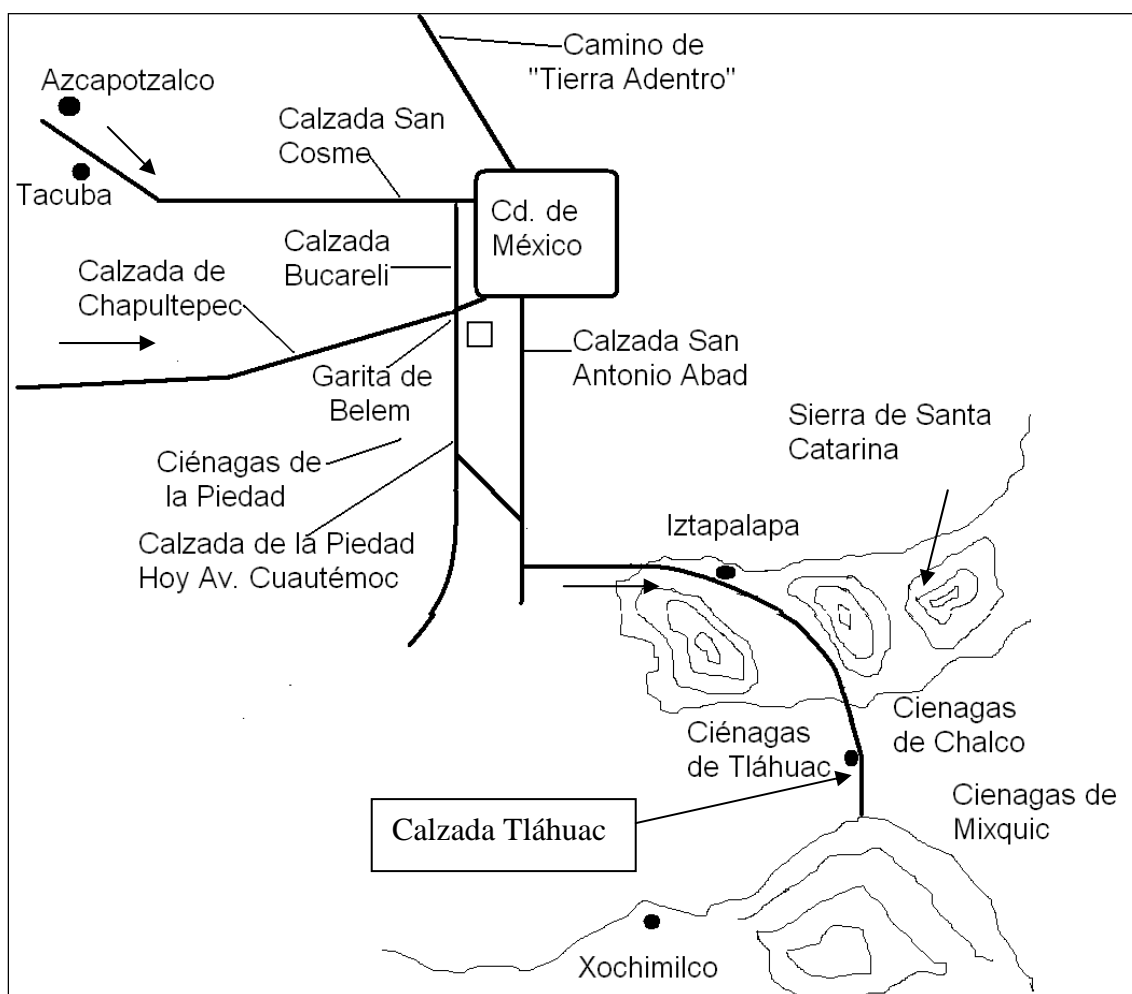
Es muy probable que para evitar cruzar por la ciudad de México las reses siguieran el camino de Azcapotzalco, al llegar al pueblo de Tacuba proseguían por la calzada de San Cosme y en su entronque con la calzada Bucareli arribaban a la garita de Belem.

El otro camino por donde podían llegar las reses provenientes del mercado de animales de los Llanos de Lerma a la ciudad de México era por el pueblo de Santa Fe, se dirigían por la calzada de Chapultepec y llegaban a la garita de Belem. Véase el mapa N°. 7



## Mapa N°. 7

### Ruta de las reses en la ciudad de México



Diseño y elaboración: Germán Salazar Gutiérrez. Basado en: "Diligencias..." AGN, *Desagüe*, (1769), vol. 18, exp. 3, f. 34; Carta topográfica que comprende el terreno conducente a la inteligencia del extravío del río Churubusco 1777. en *Memoria de las Obras del Sistema de Drenaje Profundo del Distrito Federal*, tomo IV., Atlas de Planos Técnico e históricos, Plano XIII tomo III, México, Talleres Gráfico de la Nación 1975; Torre. *Los muros*, 1999.

Después de pagar el impuesto correspondiente, los animales eran conducidos a las ciénagas de la Piedad aledañas a la garita de Belem. Como puede verse en el mapa N°. 7. Era tal la cantidad de animales que arribaban a estos parajes que los hatos de reses eran dirigidos a las ciénagas de Chalco y Xochimilco. Como no había manera de cruzar el Valle de México pues eran tierras pantanosas, las reses eran conducidas por calzadas y caminos de tierra firme. Es probable que las reses fueran conducidas por la calzada de la Piedad o la

de San Antonio hacia la calzada de Mexicaltzingo, al llegar al poblado de Iztapalapa cruzaban la Sierra de Santa Catarina, por el camino que había entre los cerros de Xaltepec y Yahualizqui y por la calzada Tláhuac se internaban en las ciénagas de Chalco y Xochimilco. Después de algunas semanas de permanecer en engorda las reses recuperaban peso y estaba listas para regresar a las ciénagas de la Piedad donde enseguida pasaban a los diferentes rastros de la ciudad de México. Es probable que los animales regresaran por la misma ruta que usaron para internarse a las ciénagas de Chalco y Xochimilco. Véase el mapa N°. 7

### **1.3 Mercados de ganado para el abasto de la ciudad de México**

Los ganaderos sabían que las reses cubrían la distancia de sus haciendas a la ciudad de México por lo menos en seis meses por lo que procuraban que los hatos salieran en temporada de lluvias para que encontraran suficientes pastos y agua en los caminos. Las distancias recorridas por las reses eran en algunos casos superiores a 150 leguas, por caminos cubiertos de barro debido a las intensas lluvias. Después de seis meses de viaje los animales llegaban con pérdida de peso a los mercados de animales de Huapango, Jilotepec y Lerma. Si se sacrificaban en esas condiciones los "obligados" sufrían pérdidas por el bajo peso de los animales.<sup>41</sup> Los "obligados" y su red de asociados realizaban las compras de animales al finalizar las lluvias, esto podía ser entre octubre y diciembre, sin embargo, si se adelantaban las secas, los animales eran adquiridos desde septiembre para asegurar el abasto de carne del año siguiente. Mientras más lejos de la ciudad de México se comprara el ganado las reses eran más baratas. Los abastecedores de carne buscaron un lugar intermedio entre el lugar de origen y la ciudad de México para comprar sus reses, éstos eran los mercados de Huapango, Jilotepec y Lerma.<sup>42</sup> Como puede verse en el mapa N°. 5

Los obligados del abasto de carne establecieron un comercio temporal de reses limitado a la temporada de secas en que las reses podían introducirse a las ciénagas de

---

<sup>41</sup> Quiroz, *Entre*, 2005, p. 305.

<sup>42</sup> *Ídem*.

Chalco y Xochimilco para que engordaran. Presumiblemente los obligados compraban la cantidad suficiente de reses para surtir a la ciudad con carne durante un año.

Los obligados realizaban las compras de reses a finales de la temporada de lluvias, principalmente entre octubre y diciembre, sin embargo si la temporada de lluvias terminaba ante, las compras se podían realizar desde septiembre para evitar que las reses pasaran el invierno fuera de las ciénagas de Chalco y Xochimilco. En un informe que presentó el “obligado” Antonio Basoco al ayuntamiento de la ciudad de México en 1786 refiere que:

De septiembre a octubre se hace la compra de reses y hasta enero y febrero del siguiente año, por haberse acabado los aguajes y los pastos, no pueden subsistir las reses [en el mercado de animales] es preciso traerlas a México en el periodo invernal. Al llegar a las inmediaciones de la ciudad se introducen en la ciénagas de Xochimilco, Mixquic y Tláhuac los cuales no son terrenos firmes, [pero proporcionan abrigo a las reses]<sup>43</sup>

Los tratantes de ganado tenían la opción de realizar las compras directamente en las haciendas ganaderas o en los mercados de animales, sin embargo, las reses compradas en las cercanías de la ciudad de México, en Huapango, Jilopetec y Lerma, eran más caras que si se compraban en su lugar de origen. Presumiblemente los “obligados” preferían comprar las reses en los mercados de animales sin afrontar riesgos de transporte. Además, al introducir el ganado a las ciénagas de Chalco y Xochimilco, los animales recuperaban peso y su valor aumentaba. Las reses adquiridas en los mercados de animales cercanos a la ciudad capital podían estar flacas pero no al grado de que no pudieran recuperarse pues habían sido trasladadas con abundancia de agua y pastos. Por otro lado, los hacendados ganaderos tenían límites en la producción y oferta de ganado debido a que estaban sujetos al volumen de pastizales disponibles en su entorno. En lugares donde en invierno no se disponía de pastos los hacendados debían deshacerse de sus animales, de lo contrario no tendrían cómo alimentarlas. Por esto las enviaban a lugares donde hubiera agua y pastizales como eran las ciénagas de la ciudad de México. Suponemos que después de cerrar el trato las reses eran entregadas al cuerpo de vaqueros contratados previamente por los obligados, éstos se encargaban de conducir las reses a las ciénagas.

---

<sup>43</sup> “Proyecto...” AHDF, *Abasto de carne* (1786), vol. 4, exp. 102, f. 1.

Los caminos con abundante agua y pastos aseguraban alimento a las reses. Sin embargo, en ocasiones las pérdidas eran muy altas pues en temporada de lluvias los caminos eran peligrosos porque los animales tenían que cruzar a nado los ríos que por las lluvias se encontraban crecidos lo que causaba la pérdida de muchas cabezas de ganado. Además, antes de cruzar los ríos debían contratarse varios hombres para que desvanecieran los empinados bancos para que bajaran los animales. Los hatos de reses constantemente formaban estampidas mientras otros se internaban en áreas boscosas y se perdían. En un informe del ganado que había salido el 30 de julio de 1783 de la hacienda de Palmito del Verde perteneciente al marques del Pánuco, cerca del Rosario, se notificó que luego de pasar por Rosario, Tepic, Tequepespa, Magdalena, Tequila, Amatitlán y la hacienda de Guastla, la caravana había llegado a Guadalajara el 21 de octubre. Enseguida, las reses cruzaron el río Santiago y continuaron su camino por Zapotlanejo, las haciendas de Cerrogorro, Frías y Salvatierra, hasta llegar a la hacienda de San José de Hito cerca de la ciudad de México. El ganado fue entregado en la ciudad de México el 17 de noviembre al mercader José de Ariscorreta, quien se quejó de que los animales habían llegado retrasados y en malas condiciones. Las pérdidas de reses que hubo en este negocio fueron abundantes. Del embarque de mil quinientas reses, veinticinco murieron en el camino, veintiuna fueron abandonadas por cansancio y lesiones, ciento veinticinco fueron vendidas, una fue sacrificada como alimento, dos fueron cambiadas por un caballo. Mil quince reses fueron entregadas a José de Ariscorreta, por lo que las pérdidas en este negocio ascendieron a trecientos cincuenta y siete reses lo cual representa un 24% del total de reses que salieron de su lugar de origen.<sup>44</sup>

Durante la segunda mitad del siglo XVIII la demanda de reses promedio al año en la ciudad de México era de 15 150 animales. Entre octubre y diciembre de cada año la ciudad se abastecía hasta con el 70% de la demanda de reses del año siguiente. Estas reses venían de la vertiente del occidente y se introducían en las ciénagas de Chalco y Xochimilco.<sup>45</sup> Suponemos que el 30 % restante era cubierto con la engorda y reproducción de animales en estos sitios. Es probable que las haciendas cercanas a la ciudad de México también contribuyeran con algunos animales. Véase el Cuadro N°. 1

---

<sup>44</sup> Eric, *La ciudad*, 1989, p. 217.

<sup>45</sup> Las compras de reses que abastecían de carne la ciudad de México se hacía entre octubre y diciembre. *Íbidem*, p. 303.

### Cuadro N°. 1

#### Demanda de reses por la ciudad de México durante la segunda mitad del siglo XVIII

<b>Año</b>	<b>Demanda de reses</b>	<b>Promedio Mensual</b>
1761	13 539	1128
1762	11 890	991
1767	15 200	1266
1776	30 000	2500
1777	22 000	1833
1782	20 267	1689
1783	15 217	1268
1784	16 381	1365
1786	15 000	1250
1788	14 210	1184
1789	12 912	1076
1790	15 727	1311
1791	8 006	667
1800	17 000	1417

<b>Demanda promedio anual</b>	<b>15146 reses</b>
<b>Demanda promedio mensual</b>	<b>1579 reses</b>

Fuente: Quiroz, *Entre*, 2005, p. 109.

Ante las constantes pérdidas, los “obligados” evitaban comprometerse en el abasto de carne dejando que fueran las autoridades de la ciudad de México quienes se hicieran cargo de las compras de reses, las cuales se adquirirían en Jilotepec, Huapango y Lerma. Por ejemplo entre octubre y diciembre de 1736 al no haber postores, la ciudad compró 12 183

reses para cubrir la demanda de carne de la ciudad de México por un año.<sup>46</sup> Entre octubre y diciembre de 1740 la ciudad compró 10 400 reses para satisfacer las necesidades de carne del siguiente año. Entre septiembre y noviembre de 1790 la ciudad compró 9 855 reses para cubrir las necesidades de carne de 1791.<sup>47</sup> Véase la demanda de reses por la ciudad de México en el cuadro N°. 1.

En este capítulo he trazado una serie de argumentaciones para mostrar la importancia de las ciénagas de Chalco y Xochimilco en el abasto de carne de res de la ciudad de México. En primer lugar con las obras del desagüe del Valle de México disminuyó la cantidad de agua de los lagos y se facilitó la formación de ciénagas. En segundo lugar porque las mejores ciénagas eran aquellas que se formaban en los lagos de aguas dulces como eran los de Chalco y Xochimilco. Tercero, porque estos lagos estaban a mayor altura que el de Texcoco facilitando la desecación de amplias áreas. Cuarto porque las reses salían de sus lugares de origen a la ciudad de México en temporada de lluvias y llegaban a la ciudad de México al iniciar las secas cuando las ciénagas de Chalco y Xochimilco eran ricas en pasto y agua. Vale la pena mencionar que la importancia de las ciénagas de Chalco y Xochimilco se incrementó en cuanto se reconstruyó la calzada Tláhuac. Esta obra mantuvo bajo control el agua de los lagos y proporcionó un camino de tierra firme por medio del cual las reses se internaban en las ciénagas y que podía ser usado para salir rápidamente en caso de lluvias intempestivas.

Un estudio más completo tendría que considerar el uso que se le dio a las ciénagas formadas en los lagos de agua salobre como el de Texcoco.

Para internarse a las ciénagas las reses cruzaban los canales navegables de modo que destruían los bordos y desprendían hierba y raíces que obstaculizaba el tráfico de canoas. Posteriores investigaciones tendrían que revisar cómo fue afectado el comercio por los canales cuando las reses los obstaculizaban.

También valdría la pena investigar cuáles eran los sitios destinados a vacas productoras de leche. Así mismo estudiar la trashumancia de las reses que se movían en

---

<sup>46</sup> *Ibidem.*, p. 306.

<sup>47</sup> *Ibidem.*, pp. 305-309

busca de hierba a la sierra de Santa Catarina cuando se agotaban los pastos por el exceso de agua en caso de lluvias imprevistas.

Analicé únicamente la ruta que seguían las reses de sus lugares de origen a la ciudad de México y a las ciénagas donde iban a permanecer en engorda. Sería útil revisar, posteriormente, las posibles rutas que había en el Valle de México para la circulación de ganado mayor y menor.

En este capítulo establecí la importancia de los mercados destinados a la compra de ganado mayor. Habría que investigar posteriormente si a estos lugares llegaba ganado de haciendas cercanas, es posible que éstos fueran centros destinados a la compra al mayoreo y después se estableciera un comercio en menor escala entre los mismos comerciantes de ganado.

## Capítulo II

### *Las ciénagas de los lagos de Chalco y Xochimilco en actividades ganaderas*

El objetivo de este capítulo consiste en estudiar la explotación con fines ganaderos de las ciénagas de los lagos de Chalco y Xochimilco y los problemas a los que se enfrentaron los “obligados”, los intermediarios y los indios por el uso de estos parajes.

Los pueblos indios arrendaban sus ciénagas a intermediarios quienes a su vez las arrendaban a los “obligados” para que pastara el ganado. Sostengo que existió una relación “simbiótica” entre los indios y los intermediarios. Los indios se valían de intermediarios para disminuir el riesgo de que sus bienes pasaran a manos extrañas, mientras que los intermediarios disfrutaban las ganancias del arrendamiento.

El capítulo está dividido en dos apartados. El objetivo del primer apartado consiste en estudiar cómo los pueblos indios ubicados en los márgenes de los lagos de Chalco y Xochimilco se valieron de intermediarios para arrendar sus ciénagas a los abastecedores de carne de la ciudad de México. Durante el siglo XVIII las ciénagas de los pueblos indios establecidos en la rivera de los lagos estaban en constante litigio con los “obligados”. En un principio las autoridades habían concesionado a las comunidades indias lagunas para su explotación. Sin embargo, en temporada de secas, al bajar el nivel del agua, algunas partes de las lagunas desaparecían y en su lugar quedaban ciénagas que los indios explotaban. Para evitar el riesgo de perder sus bienes comunales, los indios arrendaban sus ciénagas a intermediarios por plazo mayores que los que el “obligado” adquiriría al firmar el contrato de arrendamiento para surtir de carne a la ciudad. De esta manera los comerciantes de ganado o las mismas autoridades se veían obligados a tratar con los intermediarios quienes les arrendaban las ciénagas para que pastara el ganado que abastecería de carne a la ciudad de México, es importante aclarar que estos intermediarios eran criollos.

El objetivo del segundo apartado consiste en estudiar los problemas a los que se enfrentaron los abastecedores de carne en torno al uso de las ciénagas. Los “obligados” necesitaban de buenas tierras con pastos y agua cercanos a la ciudad para mantener durante



seis meses aproximadamente 15 000 reses en engorda, que era la cantidad de animales que la ciudad demandaba por un año. El problema era que los “obligados” no estaban dispuestos a pagar el arrendamiento de las ciénagas por lo que exigían a las autoridades que les asignaran espacios destinados para que pastara el ganado. Además, los animales necesitaban moverse constantemente pues el peso de las reses en un solo lugar por mucho tiempo aniquilaba los pastos. El ganado vacuno debía evitar cruzar los canales de los lagos de Chalco y Xochimilco pues las reses podían morir ahogadas, además, desprendían raíces y hierba afectando la navegación por el canal de Chalco. Era necesario un camino de tierra firme para que se internaran en las ciénagas de Chalco y Xochimilco. Planteo que los abastecedores de carne, al quejarse ante las autoridades por la falta de ciénagas, trataban de evitar el costo del arrendamiento de las ciénagas.

## **2. 1. Los indios en el arrendamiento de las ciénagas**

La carencia de terrenos por el Ayuntamiento de la ciudad de México tiene sus raíces en su fundación. En ese entonces la capital recibió en dotación 14 leguas medidas desde el centro hacia los cuatro puntos cardinales formando un inmenso cuadro cuyos lados medían 28 leguas. Todavía en 1790 a petición del síndico del Carmen en junta de Cabildo, se reconocieron las 43 mojoneras repartidas en las 14 leguas en los contornos de la capital que comprendían la jurisdicción de la ciudad.<sup>48</sup> El problema era que dentro de esta jurisdicción estaban asentados numerosos pueblos de indios rodeando la capital. Estos pueblos se habían hecho de amplias áreas debido a que durante el virreinato la política de ley fue la protección legal de la tierra de los pueblos indios quienes debían contar con agua, montes y tierras para la agricultura.<sup>49</sup> De esta manera, las tierras otorgadas a los pueblos podían ser: fundo legal, repartimiento, propios (bienes de comunidad) y ejidos. El fundo legal consistía en tierras para el asentamiento de la comunidad repartidas en solares por habitante y tenía

---

<sup>48</sup> “Petición del síndico del Carmen en junta de Cabildo para reconocer las 43 mojoneras repartidas en los contornos de la capital que le comprenden a la jurisdicción de la ciudad”. AHDF, *Tierras y ejidos*, (1790), vol. 4068, exp. 111.

<sup>49</sup> Charles, Gibson. *Los aztecas bajo el dominio español*, Trad. Julieta Campos., 5º ed., México, Siglo XXI, 1980, p. 295.

600 varas cuadradas medidas a partir del centro del pueblo formando un cuadrado de 1 200 varas por cada lado igual a un kilómetro cuadrado. Las tierras de repartimiento eran asignadas a cada jefe de familia para el sustento y pago del tributo. Los ejidos eran tierras de uso común destinadas al pastoreo o explotación de madera que no se consideraban para la agricultura. Los bienes de comunidad consistían en tierras públicas, no eran usadas para fines de subsistencia, y servían para financiar los gastos de administración de la cabecera. El fondo en donde se custodiaba el dinero era conocido como cajas de comunidad.<sup>50</sup> Con los bienes de comunidad se intentó dar un sustento económico a los pueblos para financiar su administración y auxiliar en los procesos de evangelización, se pretendía dotar a los pueblos de recursos ante situaciones difíciles como epidemias o sequías, pero principalmente se usaron para cubrir los tributos reales.<sup>51</sup>

Teóricamente los bienes de comunidad eran las únicas tierras de los pueblos indios que podían ser administradas por sus cabildos.<sup>52</sup> Es probable que para evitar que las autoridades lesionaran sus intereses, los pueblos prefirieran arrendar sus tierras a los intermediarios. De esta manera durante el siglo XVIII las tierras alrededor de la ciudad las detentaban los pueblos indios y la ciudad sólo administraba algunos espacios.<sup>53</sup> Tal es el caso de los terrenos que quedaban entre las calzadas de la Piedad y San Antonio Abad hasta la parte de la Garita de Belem, además del corto pedazo de San Lázaro.<sup>54</sup> Con todo no era más de una legua cuadrada pues el resto estaba en manos de los pueblos indios, que bajo el criterio de las autoridades urbanas eran sólo los suburbios urbanos.<sup>55</sup>

Después de ser adquiridas en los mercados de animales de Lerma, Huapango y Jilotepec, las vacas eran trasladadas a las ciénagas de Chalco y Xochimilco las cuales eran ricas en pastos y agua. En estos lugares, los animales pastaban varias semanas y

---

<sup>50</sup> Por bienes comunales o cajas de comunidad se conocía a un fondo especial al que contribuían todos los vecinos de un pueblo. El fondo se financiaba con lo que sobraba del pago del tributo, con las rentas de tierra y agua de los pueblos indios adquiridos por merced o por compra. El fin de este fondo era satisfacer las necesidades de la comunidad y fiestas religiosas. “Bienes de Comunidad” en *Boletín del Archivo General de la Nación*, 3° serie., tomo VII., vol. 2., México, Archivo General de la Nación, abril-junio, 1983, p. 5.

<sup>51</sup> Tomás, Jalpa Flores, Tesis para obtener el grado de doctor, “*La sociedad indígena en la región de Chalco siglos XVI-XVIII*”, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM; 2005, p. 315.

<sup>52</sup> *Ídem*.

<sup>53</sup> “Proyecto...” AHDF, *Abasto de carne*, (1786), vol. 4, exp. 102, f. 13.

<sup>54</sup> “Solicitud de Francisco de Aburrea, apoderado de Don Juan Manuel Arcipreste obligado de carnes de la ciudad de México, al Ayuntamiento de la ciudad para que notifiquen a los colindantes de los ejidos de la Piedad, vecinos de los suburbios y alrededores no introducir en ellos sus ganados”. AHDF, *Abasto de carne*, (1765), vol. 3, exp. 58, f. 1.

<sup>55</sup> Quiroz, *Entre*, 2005, p. 251.

recuperaban parte del peso perdido. Sin embargo, las reses no podían entrar libremente a las ciénagas pues la mayoría pertenecían a los pueblos indios, eran parte de sus bienes de comunidad, otras pertenecían a las haciendas establecidas en las márgenes de los lagos.<sup>56</sup>

Durante el siglo XVIII los pueblos indios explotaban sus ciénagas con cierta libertad. Arrendaban sus ciénagas a un intermediario entre ellos y los comerciantes de ganado. Los intermediarios eran un grupo de personas que arrendaban los bienes de comunidad de los pueblos indios. Las autoridades de la ciudad de México y los comerciantes de ganado acudían con ellos para solicitar el uso de las ciénagas.

En ocasiones, los pueblos indios también arrendaban sus tierras a grandes hacendados establecidos cerca de la zona lacustre; tal es el caso del conde de Regla que arrendaba tierras que pertenecían al pueblo de Xochimilco, o el marqués de Rivascacho, quien pagaba renta al pueblo de San Bartolomé Pino para que pastara el ganado de su propiedad.<sup>57</sup>

Los intermediarios firmaban con los pueblos indios un contrato de arrendamiento para explotar las ciénagas por plazos de hasta ocho y nueve años mientras que los obligados del abasto adquirían la concesión para surtir de carne a la ciudad de México por dos años. Algunos intermediarios habían logrado colocarse al servicio de grandes hacendados, tal es el caso de Nicolás Regalado de Soto Mayor quien además de arrendar las ciénagas del pueblo de Mixquic y un embarcadero a los indios del pueblo de Ayotzingo era el administrador de la hacienda de San Joseph del Ahuehuate ubicada en el pueblo de Ayotzingo.<sup>58</sup>

Otro caso de arrendamiento de bienes de comunidad a un intermediario es el de Manuel Noguerón quien durante algunos años de la segunda mitad del siglo XVIII tuvo contratos para explotar prácticamente todos los bienes de comunidad del pueblo de Tláhuac y que comprenden: ciénegas, minas de arena y piedra de los montes de la Sierra de Santa Catarina de los cuales obtenía arena, piedra, leña, etc.<sup>59</sup> Suponemos que Manuel Noguerón arrendaba los terrenos sobrantes a otros pueblos de indios, no sólo para actividades de ganadería, sino también para agricultura.

---

<sup>56</sup> “Proyecto...” AHDF, *Abasto de carne*, (1786), vol. 4, exp. 102, f. 7.

<sup>57</sup> Quiroz, *Entre*, 2005, p. 103.

<sup>58</sup> Tortolero, *Empresarios*, 2001, p. 13.

<sup>59</sup> Véase el expediente sobre arrendamiento de bienes de comunidad de los pueblos indios de Tláhuac. AGN, *Tierras*, vol. 2949, exp. 119.

Los intermediarios trataban de obtener ventajas de los bienes arrendados por lo que las relaciones de negocios con los pueblos de indios en ocasiones se tensaban. Tal es el caso del conflicto entre los pueblos de Tláhuac, Mixquic, Ayotzingo e Ixtayopan y los intermediarios a quienes arrendaban sus ciénagas, por que los canales eran obstaculizados afectando el comercio por vía acuática. El problema tenía su origen en el arriendo de ciénagas que los indios entregaban a los intermediarios. Estos a su vez las arrendaban a los obligados o a las propias autoridades de la ciudad para que pastaran los animales que iban a abastecer de carne a la ciudad de México. Las reses eran entregadas a los indios, quienes no eran vaqueros, sólo se empleaban para el cuidado del ganado. Al carecer de un camino de tierra firme para que las reses se internaran en las ciénagas los animales eran conducidos por los canales, destruían las orillas de los bordos, desprendían raíces y hierba acuática y obstaculizaban el tráfico de canoas. En 1762 los intermediarios se quejaron ante el juez superintendente del Real Desagüe que los indios de los pueblos de Tláhuac y Mixquic eran los responsables de afectar el comercio por vía acuática “al obstaculizar los canales por donde se dirigen los productos de abasto a la ciudad de México”.<sup>60</sup> En el curso de las indagatorias el juez ordenó investigar quiénes eran los arrendatarios de las ciénagas. Las investigaciones llevadas a cabo por el alcalde mayor de Ayotzingo, arrojó los siguientes datos: Las ciénagas de los pueblos de Tláhuac y Mixquic se arrendaban a diez personas que eran intermediarios entre los indios y los obligados. Tal es el caso de Nicolás de Soto Mayor quien además de arrendar los embarcaderos, tenía bajo su administración las ciénagas de los pueblos indios de Tláhuac y Mixquic.<sup>61</sup> Es posible que hubiera más arrendatarios de las ciénagas de Chalco y Xochimilco, sin embargo no tenemos evidencias. Véase cuadro N°. 2

---

<sup>60</sup> “Reclamo que presentaron a la Real Audiencia de México los dueños de los embarcaderos de los pueblos de Ayotzingo, San Nicolás Tetelco y San Juan Ixtayopan, contra los indios de los pueblos de Mixquic, Ixtayopan, Tulyehualco y Tláhuac por la destrucción de los canales”. Se presenta la lista de arrendamiento de ciénegas entre abril y mayo de 1763. AGN, *Desagüe*, (1762), vol. 16, exp. 7.

<sup>61</sup> *Ídem*.

## Cuadro N°. 2

### Arrendatarios de las ciénagas de Tláhuac y Mixquic en 1762

ARRENDATARIOS	PUEBLOS	MONTO MENSUAL
Pedro Muñoz	Tláhuac	8 pesos
Cristóbal Jiménez	Tláhuac	30 pesos
Manuel Noguerrón	Tláhuac	20 pesos
Diego Bastarrechaz	Tláhuac	Se desconoce el dato
Nicolás de Soto Mayor	Mixquic	11 pesos
Manuel Joseph de los Ríos	Mixquic	12 reales
Francisca viuda de Juan de los Ríos	Mixquic	10 pesos
Nicolás Regalado de Soto Mayor	Mixquic	Se desconoce el dato

Fuente: "Reclamo que presentaron a la Real..." AGN, *Desagiue*, (1762), vol. 16, exp. 7.

Al llegar a la ciudad con las reses, los vaqueros las guiaban hacia las ciénagas donde contrataban a los indios para que cuidaran el ganado. Los indios eran elegidos por los vaqueros pues pocas personas se arriesgaban a introducirse en estos parajes por las probabilidades de contraer enfermedades. Según Antonio Bassoco "los indios que cuidan el ganado [en las ciénagas de Chalco y Xochimilco] no montaban a caballo y andan siempre andrajosos y casi desnudos en estos sitios".<sup>62</sup>

Al no contar con un camino de tierra firme para internarse a las ciénagas las reses se veían obligadas a cruzar a nado los canales ocasionando que estos estuvieran constantemente obstaculizados. Los principales afectados resultaban ser los intermediarios pues al disminuir la velocidad del transporte acuático sus embarcaderos reducían su rentabilidad. Para evadir el costo del mantenimiento a los canales, los intermediarios

---

<sup>62</sup> "Proyecto..." AHDF, *Abasto de carne*, (1786). vol. 4, exp. 102, f. 3.

culpaban a los indios de ser responsables de los destrozos. En sus acusaciones argumentaban que las reses que cuidaban los indios cruzaban a nado los canales, derrumbaban los bordos y desprendían raíces y hierba. Los indios de los pueblos de Tláhuac y Mixquic rechazaban las acusaciones pues solamente obedecían órdenes de los abastecedores de carne de la ciudad de México o de los vaqueros quiénes les entregaban las reses para su cuidado. Sin embargo las autoridades no pensaban de la misma manera. En 1762 el juez superintendente del Real Desagüe Domingo de Tres Palacios y Escandón ordenó al alcalde mayor del pueblo de Ayotzingo, Diego Baena que notificara a los dueños de los ganados mayores y menores la prohibición de que sus reses “pasen a las orillas de las lagunas de Chalco y Xochimilco, ni en el caño de la acequia Real, y puesto que los pueblos indios arrendaron sus ciénagas eran responsables del daño a los canales y deben darles mantenimiento sin paga alguna.”<sup>63</sup>

Los pueblos de Tláhuac y Mixquic se negaron a obedecer la orden emitida por las autoridades para limpiar los canales en la parte que les tocaba. Los intermediarios que administraban los embarcaderos de los pueblos de Ayotzingo, San Nicolás Tetelco y San Juan Ixtayopan se quejaron ante las autoridades de la Real Audiencia que los indios aún no habían limpiado los canales. Poco tiempo después fueron apresadas las autoridades de los pueblos indios.<sup>64</sup>

Después de ser detenidos y puestos en la cárcel, los alcaldes y oficiales de las repúblicas de los pueblos de Mixquic y Tláhuac denunciaron ante la Real Audiencia que las Leyes de Indias reglamentaban el trabajo personal, reconociendo que cuando fuera necesario hacer uso de la mano de obra de un pueblo indio no se emplearan a todos los trabajadores. Argumentaron que la legislación los protegía en cuanto a que las autoridades que solicitaban la mano de obra india para limpiar los canales tenían la obligación de pagarles su jornal, y que estaba prohibido el trabajo personal para beneficio particular.<sup>65</sup> Denunciaron también que sus ciénagas se habían reducido “desde hace casi quince años cuando los administradores de los embarcaderos, habían aprovechado la temporada de secas para abrir más el canal que conectaba con el canal principal y colocar los embarcaderos laguna adentro hasta 100 varas”. Esta actividad había originado que se

---

<sup>63</sup> “Reclamo que presentaron a la Real...”AGN, *Desagüe*, (1762), vol. 16, exp. 7, f. 2.

<sup>64</sup> *Ibidem*, f. 9

<sup>65</sup> *Ibidem*., f. 49.

desprendieran hierbas y raíces que flotaban a la deriva obstaculizando los canales. Además, al establecer el embarcadero laguna adentro, los intermediarios se habían apropiado de las ciénagas, las cuales eran arrendadas a los “obligados”. Ante estos argumentos el Juez ordenó su pronta liberación.<sup>66</sup> Es probable que los pueblos tuvieran un buen conocimiento del marco jurídico bajo el cual estaban administrados por las autoridades o que tuvieran asesores en materia jurídica y legal. Quizás los mismos intermediarios, rivales en el negocio del arrendamiento de los bienes comunales, buscaron asesorar a los pueblos indios para desplazar a sus compañeros.

### **1. 2. Intereses de los “obligados” en torno al uso de las ciénagas.**

Para organizar el abasto de carne de la ciudad de México, cada dos años el Ayuntamiento celebraba una subasta pública donde remataba la administración de venta de carne de res y carnero al mejor postor. Los concursantes generalmente eran mercaderes, tales como Antonio Basoco y los hermanos Yermo, quiénes representaban a un grupo de asociados entre los que se encontraban tratantes de ganado, hacendados y posiblemente otros mercaderes. La persona que ganaba la licitación era aquella que hiciera la mejor postura para determinar el precio de la carne. Éste consistía en la cantidad de carne que se vendería al público por un real durante un tiempo determinado. El Ayuntamiento de la ciudad firmaba un contrato por plazo de dos años con el ganador de la subasta quien se obligaba a abastecer a la ciudad con carne. Por este motivo se conocía a los postores del abasto de carne como “obligados del abasto” o simplemente “obligados”.<sup>67</sup>

El Ayuntamiento de la ciudad de México hacía la subasta mediante pregones. No siempre había postores que se hicieran cargo de abastecer la ciudad de México, tal es el caso del año de 1736 en que no hubo candidatos. Lo mismo sucedió los años de 1740 y 1750 cuando tampoco hubo postor que quisiera hacerse cargo del abasto de carne, por lo

---

<sup>66</sup> Los dueños de los embarcaderos eran Joseph Antonio Guerrero, Nicolás Regalado de Soto Mayor y Juan Antonio Garcés. *Ibidem*, f. 13.

<sup>67</sup> Véase un estudio completo sobre el sistema de la venta de carne en Quiroz, “Del estanco”, 2003, p. 193.

que el Ayuntamiento asumió dicha responsabilidad.<sup>68</sup> Es posible que la falta de postores radicara en las pocas ciénegas de que disponía la ciudad.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII los “obligados” habían venido demandando al Cabildo de la ciudad de México tierras aledañas a la capital para que agostara su ganado. Buscaban las más cercanas a los rastros donde serían sacrificados los animales. Sin embargo, el Ayuntamiento no podía proporcionarlas pues carecía de ellas.<sup>69</sup> Por ejemplo, en 1786 Antonio Bassoco, solicitó al regidor general de la ciudad de México Francisco de Matías Herrera, el paso de su ganado por la calzada Tláhuac hacia las ciénegas de Tláhuac, Mixquic y Xochimilco. El argumento que presentó a las autoridades fue que los obligados de abastecer con carne la capital debían de gozar de los potreros y ciénegas cercanos a los rastros de la ciudad capital.<sup>70</sup>

Ante las pocas tierras que administraba la ciudad para el pastoreo de reses destinadas al abasto de carne de la ciudad de México, las autoridades volvieron sus ojos hacia las ciénegas que se formaban en los lagos de Chalco y Xochimilco. Estos parajes eran importantes porque durante la temporada de secas, al disminuir el nivel del agua, se acumulaba el humus que enriquecía los pastos, de esta manera se rebasaban en mucho las condiciones para mantener en engorda al ganado y podían albergar numerosos hatos de animales, sin embargo los “obligados” no estaban dispuestos a cubrir el pago del arrendamiento.<sup>71</sup>

Como vimos, la demanda promedio anual de reses durante la segunda mitad del siglo XVIII era de 15 146 cabezas que no podían ser mantenidas en los límites de las ciénegas de la Piedad. Éstas eran consideradas lugar de paso de las reses que iban al matadero al poder albergar solamente ochocientas vacas en promedio. En un informe de 1776 se indica que entre las entradas de Nonoalco al norte de la ciudad y entre el barrio de indios de la Romita y San Antonio Abad al sur se podía ver campos despoblados pero con vacas pastando como si estas tierras fueran estancias de ganado.<sup>72</sup> Es posible que al ver

---

<sup>68</sup> Quiroz, *Entre*, 2005, p. 300.

<sup>69</sup> “Petición del síndico del Carmen a la junta de cabildo para reconocer las 43 mojoneras repartidas en las 14 leguas en contornos de la capital que comprende la jurisdicción de la ciudad”. AHDF, *Tierras y ejidos*, (1790). vol. 4068, exp. 111.

<sup>70</sup> “Proyecto...” AHDF, *Abasto de carne*, (1786), vol. 4, exp. 102, f. 4.

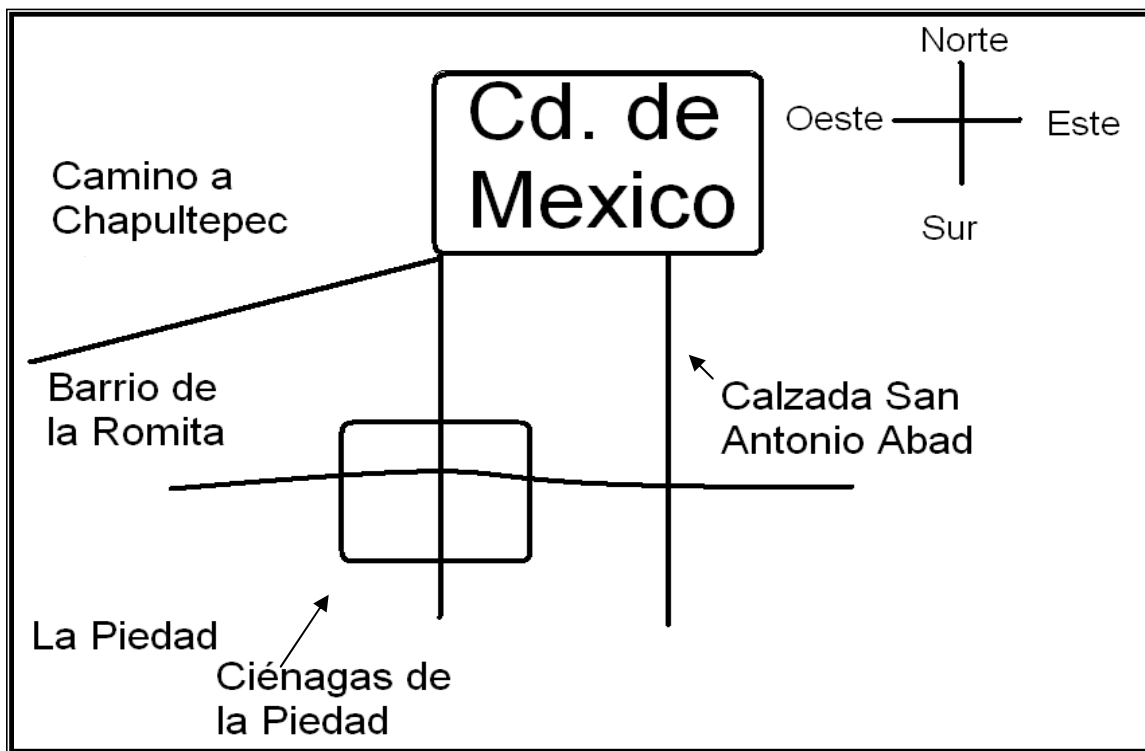
<sup>71</sup> *Ídem*.

<sup>72</sup> Quiroz, *Entre*, 2005, p. 251.



rebasada la capacidad de las ciénagas de la Piedad, los animales fueran conducidos a otros parajes cercanos. Véase el mapa N°. 8

**Mapa N°. 8**  
**Ciénagas de la Piedad**



Diseño y elaboración: Germán Salazar Gutiérrez. Basado en: Plano Geométrico de la Imperial, Noble y Leal Ciudad de México en: *Memoria de las Obras del Sistema de Drenaje Profundo del Distrito Federal*, tomo IV., Atlas de Planos Técnico e históricos, Plano XVI tomo II, México, Talleres Gráfico de la Nación. 1975.

Al firmar el contrato de arrendamiento para surtir a la ciudad capital, los “obligados” del abasto trataban de que las autoridades se responsabilizaran de entregarles buenos pastos cerca de la ciudad para reducir los costos en el abasto de carne.<sup>73</sup> Sin embargo, lo más que podía ofrecer el Ayuntamiento eran las ciénagas de la Piedad que estaban en disputa con el pueblo indio de la Romita. Por este motivo Antonio de Yermo solicitaba a las autoridades de la ciudad de México el deslinde de las ciénagas de la Piedad, pues “los indios del barrio

<sup>73</sup> Desde mediados de siglo los abastecedores de carne de res a la ciudad de México al no recibir de la ciudad ejidos para ser usados como agostaderos se habían visto obligados a arrendar a los indios de Xochimilco, Tláhuac y Mixquic las ciénagas. Quiroz, *Entre*, 2005, p. 250

de la Romita introducían en ellas sus animales al considerarlas de su propiedad.”<sup>74</sup>(Véase el mapa N°. 8)

Fuera de los límites de la ciudad, en la rivera de los lagos de Chalco y Xochimilco, los pueblos indios detentaban las ciénagas que se formaban al bajar el nivel del agua. En 1662 estas comunidades habían recibido de las autoridades una legua cuadrada de agua de las lagunas para que las explotaran en actividades de pesca o arrendamiento.<sup>75</sup>

En cuanto bajaba el nivel del agua de los lagos, los indios iniciaban sus actividades para proteger las áreas secas. Empezaban construyendo bordos y estacados y excavando canales en el fondo descubierto de los lagos por donde dirigían el agua. De esta manera fueron cambiando la conformación de los lagos. Es probable que las haciendas estuvieran aumentando sus propiedades a costa de los bienes de comunidad de los pueblos indios, quiénes, al verse desplazados, se lanzaban a resarcir lo perdido con tierras ganadas a las lagunas, problema que habría que investigar.

La introducción de ganado a los ejidos de la ciudad era motivo de pleitos entre los “obligados” y los indios. A menudo las autoridades recibían reclamos de los dueños del ganado porque los indios ocupaban estos sitios introduciendo a sus animales ocupando el espacio destinado a las reses. Tal es el caso de lo ocurrido en junio de 1758 cuando Francisco de Aburrea, apoderado del “obligado” Juan Manuel de Arcipreste solicitó a las autoridades notificaran a los pueblos de indios, colindantes con las ciénagas de la Piedad, no introducir en ellas caballos, burros, mulas y vacas pues consumían los pastos destinados a la engorda de ganado que abastecería de carne a la ciudad de México”.<sup>76</sup> Otro caso es el ocurrido en 1777 cuando el Juez Superintendente de la ciudad de México José Rodríguez del Toro, le entregó las ciénegas de la Piedad a Juan Antonio de Yermo, quien era abastecedor de carne de la ciudad de México en turno. Sin embargo, el “obligado” no pudo

---

<sup>74</sup> “Reclamo de Don Juan Antonio de Yermo como apoderado de su hermano Gabriel Joaquín de Yermo al ayuntamiento de la ciudad , ya que después del deslinde de las ciénegas de la Piedad que hizo el señor Don José Rodríguez del Toro, Juez superintendente de la Nobilísima Ciudad de México a el se le entregaron estas tierras que colindan con el barrio de indios de la Romita y estos indios actuando despóticamente y con gran temeridad están perjudicando al abastecedor”. AHDF, *Abasto de carne*, (1777), vol. 3, exp. 177, f. 1.

<sup>75</sup> Arturo, Zamudio Orozco, *Cuitláhuac y la cuenca del Valle de México*, México, Secretaria de Educación Pública, ENAH, 1982, p. 21.

<sup>76</sup> Francisco de Aburrea solicitó también a las autoridades se reprendiera a los indios y se mantuvieran en el corral el ganado capturado. AHDF, *Abasto de carne* (1765), vol. 3, exp. 58

hacer uso de estas tierras pues se encontraban en disputa con los indios de la Romita quienes las tenían ocupadas con sus animales.

En 1777 Antonio de Yermo reclamó al juez superintendente del Real Desagüe José Rodríguez del Toro que respetara la condición 16 del remate de 1758 donde se estipulaba que al firmar la concesión del abasto de carne, la ciudad se comprometía a entregar los ejidos al “obligado” para que pastaran sus reses. Sin embargo, “ahora resultaba que estos terrenos estaban en litigio en la respectiva Audiencia y desde el anterior abastecedor Francisco Antonio de Arquendy se ordenó que no se inquietase ni moleste a los indios de cuyo pleito se carecía de noticia”. Todavía, en 1777 los terrenos de la Piedad seguían en litigio en la Real Audiencia.<sup>77</sup>

La importancia de las ciénagas se basaba en el número de reses que podían permanecer en ellas. En 1786 Antonio Bassoco le propuso al Ayuntamiento de la ciudad un plan mediante el cual tenían seguro el abasto de carne de la ciudad de México por muchos años. Según sus cálculos, 15 000 reses flacas recién llegadas de las haciendas ganaderas pesando cada una 10 arrobas proporcionarían 150 000 arrobas de carne, mientras que 12 000 reses ya engordadas en las ciénagas de Chalco y Xochimilco pesarían cada una 13 arrobas y proporcionarían 156 000 arrobas de carne. Luego entonces, la ganancia obtenida por los dueños del ganado era la diferencia en el peso adquirido por las reses en las ciénagas de Chalco y Xochimilco que en número equivalía a una ganancia de tres mil cabezas de ganado. Antonio Bassoco también hacía el comparativo de las ciénagas por la cantidad de reses que podían mantener. Aseguraba que mientras las ciénagas cercanas a la capital (la Piedad) podían albergar hasta 8 000 reses de noviembre a abril, que es la temporada de secas, las ciénagas de Chalco y Xochimilco podían mantener en ellas sin peligro hasta 304 000 reses alternándose en todas las ciénagas del Valle de México. Las ciénagas propuestas eran: Un potrero de la ciudad capital,<sup>78</sup> las ciénegas del Peñol de los Baños, la de Iztapalapa, la de Mexicaltzingo, la de San Lázaro, la Viga, el potrero de Santa Cruz;<sup>79</sup> la de Balbuena, la de Magdalena, la de San Juanico, la de Iztacalco. Todas éstas

---

<sup>77</sup> “Reclamo de Don Juan Antonio...” AHDF, *Abasto de carne (1777)*, vol. 3, exp. 177. f. 1.

<sup>78</sup> Este terreno estaba compuesto de doce caballerías. Cada caballería equivale a 42.79 hectáreas *Ídem*.

<sup>79</sup> Este potrero pertenecía a Carlos José Dueñas. *Ídem*.

ciénagas debían alternarse con las ciénegas de la Piedad.”<sup>80</sup> Véase el mapa N°. 1 y el cuadro N°. 3

**Cuadro N°. 3**  
**Ciénagas del Valle de México en el siglo XVIII**

Ciénagas	Dueños
I. Ejido de la Ciudad de México	La Ciudad de México.
II. Potrero de Santa Cruz	La casa del Peñol de los Baños
III Ciénagas de Balbuena y Arenal Nonoalco	Pueblo de Balbuena
IV Ciénaga de Santa María Magdalena	Pueblo de la Magdalena.
V Ciénagas de Santa Anita	Pueblo de Santa Anita
VI Ciénagas Bramaderos.	Desconocemos dato
VII Ciénagas del pueblo de Iztacalco	Pueblo de Iztacalco
VIII Ciénagas de Mexicaltzingo.	Pueblo de Mexicaltzingo
IX Ciénagas de Culebrillas.	Desconocemos dato
X Ciénagas de Zacahuizco,	Pueblo de Iztacalco
XI Ciénagas de la Piedad	Indios de la Romita

Fuente: “Proyecto...” AHDF, *Abasto de carne*, (1786), vol. 4, exp. 102, f. 13.

El problema era que en 1786 la renta anual de todas estas ciénagas costaba ciento setenta mil pesos. Los mercaderes comerciantes de ganado no estaban dispuestos a pagar esta cantidad de su bolsillo.<sup>81</sup> Es probable que los comerciantes trataran de evadir el pago del arrendamiento, exigiendo a las autoridades les proporcionara las ciénagas como lo estipulaba el contrato del abasto de carnes.

Como vimos, el “obligado” al llegar con su ganado a las ciénagas de Chalco y Xochimilco se encontraba con que éstas eran administradas por intermediarios a quienes había que pagar una renta por su uso. Sin embargo, había un problema más, había que

<sup>80</sup> Compárese esta lista con el anexo N° 2. del “Proyecto útil y económico para la buena dirección del abasto de México que presenta a su ilustre Ayuntamiento su Republicano don Antonio Bassoco”. AHDF, *Abasto de carne*, (1786), vol. 4, exp. 102.

<sup>81</sup> *Ibidem*, f. 5.

solicitar permiso a las autoridades para que el ganado se internara a las ciénagas por la calzada Tláhuac. Para evadir el pago del arrendamiento de las ciénagas, los “obligados” trataban de que las autoridades les proporcionaran terrenos con pastizales y agua suficientes para mantener al ganado varios meses.<sup>82</sup> Por ejemplo en 1786 Antonio Bassoco, quien era el abastecedor de carne en turno exigió al Ayuntamiento el uso de las ciénagas de Chalco y Xochimilco. Se dirigió a las autoridades de la ciudad de México para denunciar que la mayor parte de las ciénegas estaban en manos de los indios.

Estos las arrendaban en almoneda y las rentas servían para gastos del común de los pueblos y algunas partes para pagar el tributo, por este motivo los obligados no habían podido usar de esas ciénagas y no habían podido arrendarlas directamente con los pueblos indios porque siempre las ministran arrendados a particulares [intermediarios] por cinco o nueve años, mientras que los obligados adquieren la concesión por dos años.<sup>83</sup>

Por otro lado, los “obligados” solicitaban a las autoridades les permitieran el paso de las reses por la calzada Tláhuac “A las ciénagas de Tláhuac, Mixquic y Santo Domingo pues los ganados del abasto cuando llegan a las ciénagas entran flacos y de poca resistencia, porque después de haber pasado el invierno en los llanos de Huapango cuyo temperamento es frío sufren el viaje a estos ejidos y llegan tan estropeados, que no toleran rodeos y malos caminos.”<sup>84</sup>

En cuanto a que había un grupo de intermediarios entre los indios y los abastecedores de carne de la ciudad de México era cierto. Sin embargo, los “obligados” no podían negar que habían estado haciendo uso de las ciénagas pues en 1762 las autoridades de la ciudad de México recibieron la queja de los intermediarios que las reses de los “obligados”, al internarse en las ciénagas de Chalco y Xochimilco, dañaban la red de canales afectando la navegación que se realizaba por el canal de Chalco por donde se conducían toda clase de bastimentos a la ciudad de México.<sup>85</sup>

---

<sup>82</sup> “Representación al comisionado de la noble ciudad don Antonio Bassoco para el abasto de carne y permiso para que por este año pueda pasar todo el ganado para el abasto por la calada Tláhuac.” AGN, *Desagüe*, (1786), vol. 23, exp. 7, f. 2-7.

<sup>83</sup> “Proyecto...” AHDF, *Abasto de carne*, (1786), vol. 4, exp. 102, f. 13.

<sup>84</sup> “Representación...” AGN, *Desagüe*, (1786), vol. 23, exp. 7, f. 2-7.

<sup>85</sup> “Reclamo que presentaron a la Real...” AGN. *Desagüe* (1762), vol. 16, exp. 7, f 2-3.

En este capítulo expliqué los problemas a los que se enfrentaron los “obligados” para abastecer a la ciudad de México con carne de res. Analicé los conflictos que tres grupos sociales: indios, “obligados” e intermediarios sostuvieron en torno al uso de las ciénagas de Chalco y Xochimilco. Revisé cómo los indios fueron pieza clave en el fortalecimiento de un grupo de medianos empresarios, quienes funcionaban como intermediarios entre los pueblos indios y los comerciantes de ganado en el arriendo de las ciénagas. Un estudio más detallado tendría que revisar los conflictos entre pueblos indios por límites territoriales o conflictos entre intermediarios por ganar los contratos para arrendar los bienes de comunidad.

### Capítulo III

#### *Calzadas y caminos en el abasto de carne de res de la ciudad de México*

El objetivo de este capítulo consiste en analizar las reconstrucciones de la calzada Tláhuac durante la segunda mitad del siglo XVIII. Estudiaré cómo se usó este camino para ingresar ganado a las ciénegas de Chalco y Xochimilco. Al llegar a la ciudad capital, las reses necesitaban engordar en las ciénegas del sureste del Valle de México, sin embargo, los terrenos fangosos causaban pérdidas pues algunas reses se atascaban o morían ahogadas al cruzar los canales. Es por eso que la construcción de caminos de tierra firme resultaba fundamental para el movimiento de animales, tal es el caso de la calzada Tláhuac. Sostengo que los principales beneficiados con la reconstrucción de la calzada Tláhuac fueron los abastecedores de carne por la facilidad para introducir sus reses a las ciénegas de Chalco y Xochimilco. Para esto dividí el capítulo en dos apartados. En el primero analizaré las reconstrucciones de la calzada Tláhuac durante la segunda mitad del siglo XVIII. Sostengo que la calzada Tláhuac, al ser parte de la ruta que seguía el ganado para introducirse a las ciénegas de Chalco y Xochimilco, evitó la mortandad de reses ahogadas en los canales. Mostraré que con la reconstrucción de la calzada Tláhuac efectuada en 1763 se mantuvo bajo control el agua de los lagos y se alejó la amenaza de que la ciudad de México se inundara y las ciénegas donde pastaba el ganado se anegaran. Afirmo que en la reconstrucción de 1773 las autoridades consideraron la circulación del ganado por esta vía. El constante deterioro de la calzada Tláhuac era ocasionado por el intenso tráfico de reses., es por eso que sostengo que en la reconstrucción de 1788 las autoridades consideraron, además de los elementos mencionados en las anteriores reconstrucciones, el tráfico de carretas cargadas con mercancías, el contrabando y la evasión de impuestos.

El objetivo del segundo apartado radica en estudiar el uso de la calzada Tláhuac por los “obligados”. Analizaré cómo se desarrolló la actividad ganadera de dos mercaderes en torno a las ciénegas de Chalco y Xochimilco y su pretensión para usar libremente la calzada Tláhuac. Estudiaré por qué las autoridades pusieron bajo vigilancia dicha calzada y

construyeron puertas de control en sus accesos. Planteo que las reses de los “obligados” fueron las principales causantes de la destrucción de la calzada Tláhuac porque circulaban sin control. Sostengo que la vigilancia de este camino era difícil para un solo guarda volante por lo que la Real Hacienda decidió que se construyeran puertas en los accesos.

### 3. 1 Reconstrucción de la calzada Tláhuac

Durante el siglo XVIII algunas calzadas del Valle de México eran parte de la ruta que seguían las reses para internarse a las ciénagas de Chalco y Xochimilco. A las autoridades les convenía que las calzadas de la ciudad de México estuvieran en óptimas condiciones; por qué aseguraban la circulación de productos que abastecían a la ciudad capital, servían al Resguardo Unido de Rentas Reales, funcionaban como diques para contener el agua de los lagos, etc. Sin embargo, no disponía de fondos para mantenerlas en buen estado.

La calzada de San Antonio Abad era parte de la ruta que seguían las reses para internarse a las ciénagas de Chalco y Xochimilco por lo que constantemente era reparada por las autoridades de la ciudad.<sup>86</sup> En 1786 recibió mantenimiento bajo la dirección del mercader Antonio Barroso y Torrubia, su importancia radica en que por esta vía se comunicaba a la ciudad de México con las poblaciones de Huitzilac, Cuernavaca y Acapulco, de donde provenían productos de la Nao de Manila y azúcar de Cuautla-Amilpas.<sup>87</sup> (Véase el mapa N°. 7)

La calzada de la Piedad partía de la garita situada al suroeste de la capital y comunicaba las poblaciones de Tacubaya y San Ángel. Un ramal entroncaba con la calzada de Iztapalapa a la altura del pueblo de Nativitas. Como puede verse en el mapa N°. 7 La

---

<sup>86</sup> Léase el testimonio realizado en 1771 en el Juzgado de la Fiel Ejecutoria, sobre el despacho de Carlos Francisco de Croix Virrey gobernador, referente a los autos vistos en la Mesa de Propios de la Ciudad para prevenir la falta de carne de carnero. Respecto al abasto a la ciudad de México se hizo necesario gastar 500 pesos para el desagüe preciso de la ciénegas limpiar las zanjas de la acequia que corre de San Antonio Abad al molino de las tablas y la compostura de la calzada baja de San Antonio Abad y el alquiler de los ejidos de San Lázaro y el Peñol de los Baños propiedad de Carlos Pacheco por la cantidad de 2 496 pesos. AHDF. *Abasto de carne*, (1771) vol. 3, exp. 65.

<sup>87</sup> Valle, “Intereses”, 1996, p. 17.



importancia de esta calzada es que servía para comunicar a la ciudad de México con el pueblo de San Agustín de las Cuevas y era el camino que iba de la ciudad de México a Cuernavaca y Acapulco. Además era parte de la ruta de las reses que llegaban a la ciudad de México proveniente de las haciendas ganaderas de Cuernavaca.<sup>88</sup> Suponemos que era parte de la ruta que seguían las reses para internarse en las ciénagas de Chalco y Xochimilco.

La calzada Tláhuac era estratégica para los comerciantes de ganado pues por ella se llegaba fácilmente a las ciénagas de Chalco y Xochimilco.<sup>89</sup> Como puede verse en el mapa N° 2. En 1747 las autoridades de la ciudad ordenaron su reconstrucción, sin embargo, las controversias entre el Juez Superintendente y Oidor de la Real Audiencia, Domingo de Tres Palacios y Escandón, y el regidor de la ciudad Joseph de Amovellan y de la Madria por el financiamiento de las obras, hicieron que el mantenimiento tuviera que esperar algunos años.<sup>90</sup> Cabe aclarar que el regidor de la ciudad tenía a su cargo el reparo y cuidado de la calzada de San Antonio Abad para lo cual recibía doscientos cincuenta pesos anuales de pensión del fondo del abasto de carne.<sup>91</sup> Es probable que tuviera bajo su cuidado todas las calzadas que eran parte de la ruta que seguían las reses al llegar a la ciudad de México y a las ciénagas de Chalco y Xochimilco.

Ante la dificultad que tenían las reses para llegar a las ciénagas de Chalco y Xochimilco y encontrándose los canales obstruidos en 1763 el Oidor de la Real Audiencia y Juez Superintendente Domingo de Tres Palacios y Escandón ordenó al alcalde mayor del pueblo de Ayotzingo pusiera remedio a los malos caminos. Además, ordenó que la reconstrucción de la calzada Tláhuac y la habilitación de los canales fueran financiadas por la ciudad con fondos del ramo de Obras Públicas.

Entendiéndose que todo lo comprendido dentro de las mojoneras, que son caminos, y desagües públicos, sea a costa del Ramo de Obras

---

<sup>88</sup> *Ídem.*

<sup>89</sup> La calzada Tláhuac atravesaba la parte más angosta del lago Chalco Xochimilco, desde la orilla de la sierra de Santa Catarina hasta las faldas del Volcán Teutli, su longitud es de 4446 metros y conecta los pueblos de San Francisco Tlaltenco, San Pedro Tláhuac y Santiago Tulyehualco. Rojas, *Nuevas*, 1974, p. 57.

<sup>90</sup> En el año de 1747 en la vista de ojos que el señor juez personalmente realizó, se decidió volver a construir la calzada de Tláhuac que cruzaba la laguna cortándola de norte a sur como antiguamente estaba, esta obra no se ejecutó entonces debido a la oposición del regidor comisario que por esta parte tuvo a su cargo la intendencia de los reparos proyectados. "Autos..." AGN. *Desagüe*, (1763), vol. 16, exp. 9. f. 2.

<sup>91</sup> *Ídem.*

Públicas y por su falta de Propios a menos que algún particular haya causado el daño...y todo los demás desbordes de tierra y limpia de zanjas deben ser a costa de los que poseen las tierras y potreros y fuera de mojoneras debe ser todo a costa de los vecinos y dueños de fincas.<sup>92</sup>

Para llevar a efecto la reconstrucción de la calzada Tláhuac se le encomendó al arquitecto de la ciudad de México Idelfonso Yniestra Bejarano el primer reconocimiento técnico tanto de la calzada como de los canales y el estado de las lagunas de Chalco y Xochimilco.<sup>93</sup> La ejecución de las obras se facilitó pues para esta fecha ya había fallecido el regidor de la ciudad de México que se había opuesto años antes a que se realizaran las obras

Y por cuanto ha fallecido el señor Regidor decano Don José de Amovellan y de la Madria a cuyo cargo ha corrido desde su fábrica y reedificio el reparo y cuidado de la calzada de San Antonio...se determinó a si mismo que se nombra [a un nuevo] Sr. Corregidor para que corra desde hoy en adelante en la propia forma y se le encargue el mayor cuidado en su conservación de la calzada de San Antonio.<sup>94</sup>

Es posible que la reconstrucción de la calzada Tláhuac efectuada en 1763 tuviera como objetivo detener el agua de la laguna de Chalco para que no entrara intempestivamente en la de Xochimilco por lo que se evitó el gasto en cimientos y pilotaje. Sin embargo, espeso de las reses la derruirían rápidamente, como veremos más adelante. En esta ocasión los trabajos consistieron en “construir céspedes de tierra para su solidez y duración, dejándole también tres compuertas para el tráfico de las canoas de los pueblos comarcanos a la laguna de Chalco para esta capital.” El costo fue de treinta mil quinientos cuarenta y cuatro pesos que se pagaron con dinero del Real Desagüe, a pesar de que el juez superintendente del Real Desagüe ordenó que el costo de las obras se pagara con fondos del ramo de Obras Públicas.<sup>95</sup>

---

<sup>92</sup> *Ibidem*, f. 9.

<sup>93</sup> El 17 de diciembre de 1763 Idelfonso Yniestra maestro de arquitectura presentó el mapa “que tiene ofrecido al reconocimiento de las dos lagunas de Chalco y Texcoco en dos pliegos de marca mayor con su explicación por el abecedario en el que expresa el costo de la calzada de Tláhuac y su distancia en veinte y cuatro mil pesos y su empeonada en seis” “Reclamo que presentaron a la Real...”AGN, *Desagüe*, (1762), vol. 16, exp. 7, f. 4.

<sup>94</sup> “Autos...”AGN, *Desagüe*, (1763), vol. 16, exp. 9, f. 9.

<sup>95</sup> *Ibidem*, f. 4-17.

El responsable de la reconstrucción de la calzada Tláhuac fue Antonio de Lecca nombrado por Joseph Rodríguez del Toro quien a finales de 1763 estaba sustituyendo a Domingo de Tres Palacios y Escandón.<sup>96</sup>

Y ascendió su costo a treinta mil quinientos cuarenta y cuatro pesos. Los once que han pasado desde que se hizo el presente, no se ha vuelto a reparar, se ha deteriorado de suerte que volviera a verificarse su total destrucción. [El arquitecto Yniestra Bejarano] realizó vista de ojos acompañado del Receptor Antonio Joseph Salamanca, evaluando los reparos en ocho mil y doscientos pesos.<sup>97</sup>

El oidor de la Real Audiencia José Rodríguez del Toro no tuvo el mismo ímpetu que su predecesor, por lo que dejó sin mantenimiento la calzada Tláhuac por once años. En 1776 el conde de Tepa Francisco Leandro de Viana, siendo Superintendente del Real Desagüe se refirió al mal estado en que se encontraba la calzada Tláhuac. Nombró al regidor tesorero de la ciudad de México Antonio de Lecca responsable de llevar a efecto las obras de reconstrucción con la ayuda del arquitecto mayor de la ciudad de México Ildelfonso Yniestra Bejarano.<sup>98</sup> Es importante resaltar que en 1776 el abogado Antonio de Lecca tenía intereses en la zona de Chalco Xochimilco ya que era apoderado de varios hacendados de la región. Por ejemplo de 1746 a 1749 representó a Francisco de la Cotera en el juicio contra Cristóbal Tamariz por la hacienda de labor de San Miguel Tequimilco. El padre de Francisco de la Cotera había adquirido en 1746 la hacienda de Juchitepec, en la zona oriente de Chalco, en calidad de tierras realengas a donde se llegaba por el camino que iba de la ciudad de México a Cuautla-Amilpas por la ruta de la calzada Tláhuac.<sup>99</sup> Véase el mapa N°. 9

---

<sup>96</sup> El 26 de septiembre de 1776 el Receptor Tesorero de la Nueva España Don Antonio de Lecca, “así por haber corrido con la cuenta, y gasto de la misma Calzada, cuando se construyó el año sesenta y cuatro y puestos en su poder todo el dinero por orden de mi antecesor, el Señor Don Joseph Rodríguez del Toro, como Oidor. Si así fuere del Superior agrado de Vuestra Excelencia se sirva dar comisión al dicho Don Antonio de Lecca.”. AGN, *Desagüe*, (1776), vol. 20, exp. 4, f. 8.

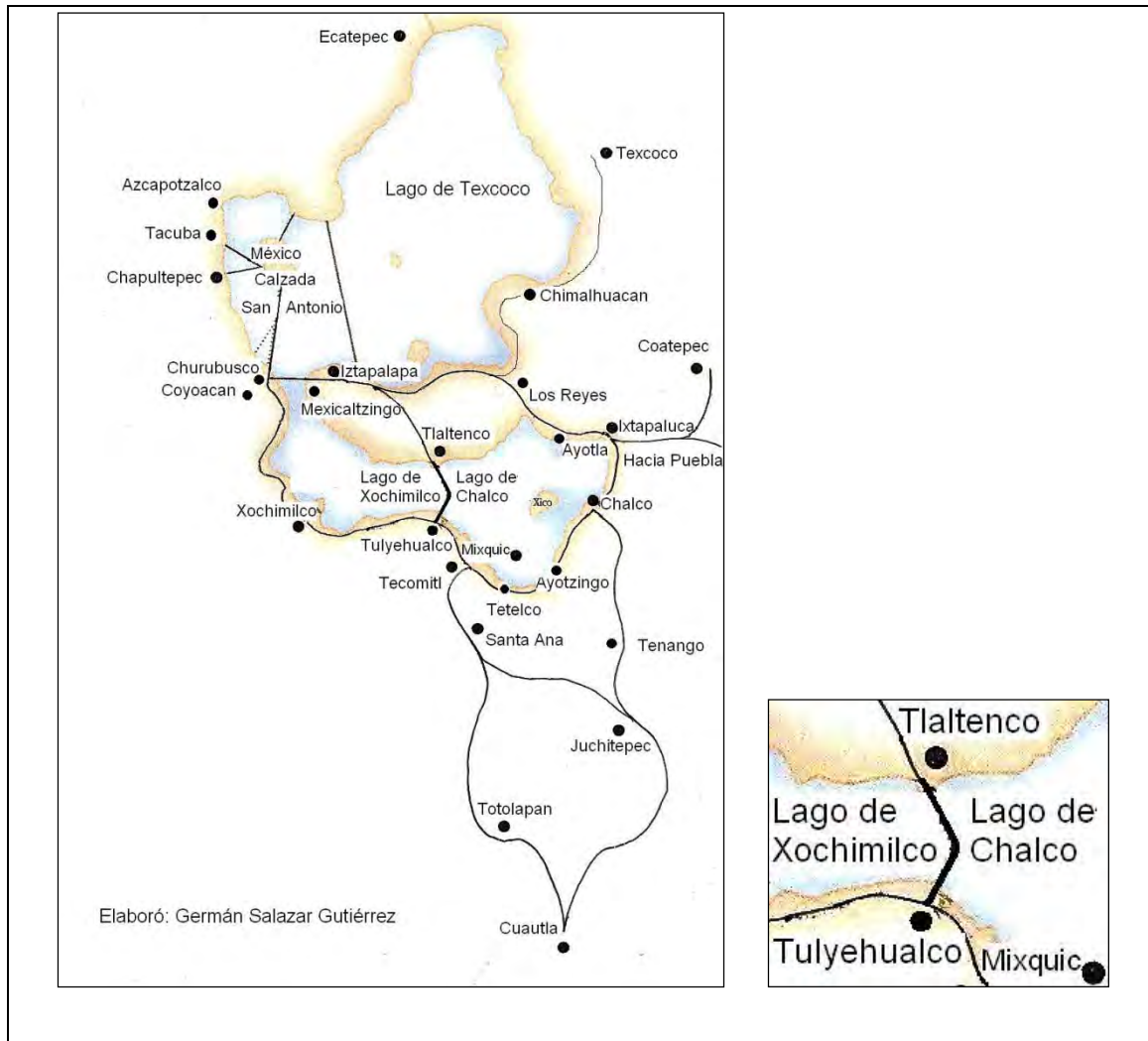
<sup>97</sup> *Ibidem*, f. 7.

<sup>98</sup> *Ibidem*, f. 1.

<sup>99</sup> Borchart, *Los mercaderes*, 1984, p. 269.

## Mapa N° 9

### Caminos que conectaban a la ciudad de México con Cuautla-Amilpas en el siglo XVIII



Referencias: Agustín, Palacios Roji García, *Guía Roji, Gran Atlas de carreteras*, 2001. Guillermina del Valle Pavón, I., *El camino México, Puebla-Veracruz*. 1994. y Teresa, Rojas Rabiela, "Las cuencas lacustres del altiplano central", en *Arqueología Mexicana*, 2004.

Es de suponer que Antonio de Lecca tomó acopto participar en la reconstrucción de la calzada Tláhuac pues de esta manera se construía una vía rápida de la hacienda de Juchitepec a la ciudad de México. Además, el costo de reconstrucción de la calzada Tláhuac había de tomarse de los fondos del Real Desagüe y no de los comerciantes y hacendados establecidos en la región de Chalco que él representaba.

A finales de 1776 el conde de Tepa fue sustituido por el oidor de la Real Audiencia Eusebio Sánchez Pareja quien dio continuidad a las obras proyectadas por su antecesor.<sup>100</sup> Entre las primeras acciones que tomó, ordenó al arquitecto de la ciudad de México Ildefonso Yniestra construir un nuevo puente de mampostería más fuerte para que pasaran las reses que pastaban en las ciénagas de Tláhuac, Mixquic y Ayotzingo. El puente se construyó en el pueblo de Tláhuac que era donde se cruzaban el canal de Chalco y la calzada Tláhuac.<sup>101</sup>

El avalúo de la obra hecho por Ildefonso Yniestra Bejarano ascendió a ocho mil doscientos pesos los cuales le fueron proporcionados por el tesorero de la ciudad de México Antonio de Lecca.<sup>102</sup> Sin embargo, fue necesario gastar más dinero de lo calculado pues el arquitecto Idelfonso Yniestra quiso cumplir con el mandato del oidor Eusebio Sánchez Pareja quien le propuso que para que la calzada Tláhuac tuviera mayor solidez era necesario.

Que en partes se le diese mas ancho y por uno y otro lado se abrigasen los árboles con céspedes estacados y para ensanchar y alargar la compuerta para el cómodo tráfico así de las canoas como de las recuas y que también se terraplene con tezontle para que quede esta obra en toda su perfección. Calculó el costo de las obras en cuatro mil y quinientos pesos.<sup>103</sup>

Las obras de reconstrucción de la calzada Tláhuac que incluyeron la construcción de un puente de mampostería se terminaron el 17 de julio de 1777 verificándose la consistencia del terreno. En esta fecha Antonio de Lecca entregó las obras al oidor de la Real Audiencia y Juez Superintendente del Real Desagüe Basilio Villaraza Venegas.<sup>104</sup>

---

<sup>100</sup> “Diligencias sobre la vista de ojos y reconocimiento de la calzada de San Pedro Tláhuac ordenada por Francisco Leandro de Viana, oidor de la Real Audiencia al arquitecto de la ciudad Ildefonso Yniestra Bejarano” AGN, *Desagüe*, (1776), vol. 20, exp. 4, f. 12

<sup>101</sup> El puente de piedra se inauguró el 11 de julio de 1777 por el oidor y juez superintendente del Real Desagüe Basilio de Villaraza quien sustituyó a Eusebio Sánchez Pareja como responsable de la reconstrucción de la calzada Tláhuac, a la ceremonia asistieron: el tesorero de la ciudad Antonio de Lecca, el arquitecto Ildefonso Yniestra, el sobrestante Ignacio de Castera y el párroco del pueblo de Tláhuac Domingo Francisco de la Zarza quien lo bendijo y le puso por nombre San Cayetano. *Ibidem*, fs. 1-6

<sup>102</sup> *Ibidem*, f. 7.

<sup>103</sup> *Ibidem*, f. 18.

<sup>104</sup> En la inauguración estuvo presente el señor Domingo Francisco de la Zarza cura Propio del nominado Pueblo de San Pedro Tláhuac quien bendijo el puente y le puso por nombre San Cayetano y finalizado este acto se destruyó el puente provisional. *Ibidem*, f. 32.

Antonio Lecca sabía que era difícil evitar el tráfico de reses por la calzada Tláhuac, pues los obligados constantemente estaban solicitando permiso para el paso de sus animales a cambio de pequeñas cuotas para el mantenimiento y la siembra de árboles. Probablemente por eso solicitó a las autoridades permiso para la construcción del puente de mampostería en el pueblo de Tláhuac, pues buscaba más sobriedad para que soportara el peso de los animales. Sin embargo, ante la falta de un reglamento que regulara el tráfico de animales, el 20 de junio de 1777 Antonio Lecca y el arquitecto Ildelfonso Yniestra solicitaron al oidor de la Real Audiencia, Eusebio Sánchez Pareja, prohibiera el paso de las reses

Sería muy conveniente y precisa para su conservación [de la calzada Tláhuac] la providencia de impedir enteramente el paso del ganado que introduce a esta ciudad para el abasto de carne el obligado Don Juan Yermo y que se ordenase a las repúblicas de los tres pueblos San Pedro Tláhuac, San Francisco Tlaltenco y Tulyehualco estuviesen a la mira así para no permitirlo como para impedirlo.<sup>105</sup>

Las autoridades de la ciudad tenían problemas con los comerciantes de ganado por el uso de la calzada Tláhuac porque además de que sus reses averiaban la calzada, se negaban a financiar su reconstrucción y se limitaban a pagar una cuota para su mantenimiento.

En 1777 se inauguró la calzada Tláhuac. Para evitar su deterioro Antonio Lecca, quien entonces era el tesorero de la ciudad, solicitó al oidor de la Real Audiencia, Eusebio Sánchez Pareja que prohibiera que el ganado.<sup>106</sup> Sin embargo, los indios si tenían permitido pasar con sus animales.<sup>107</sup>

Los esfuerzos de las autoridades para evitar que el ganado deteriorara la calzada de Tláhuac fueron inútiles por lo que el Juez Superintendente del Real Desagüe, Basilio Villaraza Venegas, solicitó a la Real Hacienda comisionara un guarda volante para mantener bajo vigilancia la calzada Tláhuac. El guarda volante pertenecía al tercio volante que integraba el cuerpo de guardas del resguardo fiscal de la ciudad. Éste tercio estaba compuesto por un cabo con cuatro rondas. La función de estos guardias era rondar en las proximidades de la ciudad. El recorrido era muy amplio debiendo visitar varios pueblos y

---

<sup>105</sup> *Ibidem*, f. 33.

<sup>106</sup> *Ídem*.

<sup>107</sup> “Entrega del malecón de Tláhuac hecha por el teniente coronel del ejército e ingeniero Miguel Constanzo, al juez superintendente del Real Desagüe y oidor Cosme de Mier y Tres Palacios,”.AGN, *Desagüe*, (1789), vol. 24, exp. 12, f. 23.

parajes. Por el sur debían recorrer La hacienda de la ladrillera, Coyoacán, San Agustín de las Cuevas, Hacienda de San Nicolás, Ajusco, Cerro Gordo, Huitzilac, y todos los embarcaderos de Tepepan, Xochimilco, Tulyehualco, Tláhuac y Ayotzingo<sup>108</sup> El nombramiento fue en la persona de José Villacís vecino de Iztapalapa quien debía hacer su rondín los lunes y jueves de cada semana para evitar la libre circulación de ganado y la evasión de impuestos.<sup>109</sup>

La vigilancia de la calzada Tláhuac era imposible para un solo guarda pues el tráfico de reses del abasto, carretas procedentes del sur y sureste de la Nueva España y de las haciendas establecidas en la región circundante a los lagos Chalco y Xochimilco era bastante. Poco después de tomar su puesto el guarda volante de las calzadas de Tláhuac y Culhuacan, Joseph Villacís de la Plaza, levantó una queja ante la Real Aduana en la que denunció que los abastecedores de carne de la ciudad de México y los comerciantes eran los principales responsables de la destrucción de la calzada Tláhuac. El vigilante de la calzada Tláhuac reconocía lo difícil que era para él sólo impedir el paso de reses y coches cargados por lo que solicitó su renuncia a las autoridades de la ciudad con el siguiente argumento:

No es fácil que uno ni dos desvalidos dependientes y nada autorizados [guarda volante] contengan el tráfico del público en cabalgaduras, coches, atajos de mulas, y partidas de toros como el actual obligado que es el que destruye aquel albarradón pues no teniendo otras cuidadores [en] representación [de la Real Hacienda lo] bastante [fuertes para] impedir el tránsito.<sup>110</sup>

Para evitar que las reses pasaran libremente por la calzada Tláhuac y la deterioraran, así como para evitar la evasión de impuestos y el contrabando, el 15 de febrero de 1788 el virrey Alonzo Núñez de Haro solicitó al fiscal de la Real Hacienda comisionara un guarda volante que debía informar sobre la cantidad de mercancías que circulaban por la calzada Tláhuac “pues le parecía este arbitrio de fácil ejecución y conveniencia por el ahorro que

---

<sup>108</sup> Torre, *Los muros*, 1999, p. 109.

<sup>109</sup> “Basilio Villanaza Venegas, Juez Superintendente del Real Desagüe solicita a Francisco Pober, guarda mayor del Real Desagüe de Huehuetoca libre a su favor el título correspondiente del 25 de septiembre por el que se le encarga al guarda volante visite los calzadas de Tláhuac y Culhuacan los lunes y viernes de cada semana” AGN, Desagüe, (1776), vol. 20, exp. 4, f. 41.

<sup>110</sup> Renuncia del guarda volante de las calzadas de Tláhuac y Culhuacan. AHDF, *Calzadas y caminos*, (1787), vol. 440, exp. 26. f. 5.

se seguía del sueldo de un guarda fijo”. En el reporte que el guarda volante José Zendeja envió a las autoridades de Real Hacienda informó que el objetivo principal de las autoridades para reconstruir la calzada Tláhuac era que sirviera de dique para contener las aguas de la laguna de Chalco. Sin embargo, “el público se hallaba en posesión inmemorial de transitar por ella como por un camino real y que no podía cerrarse este paso sin los graves inconvenientes que allí se refieren”. Más adelante el guarda volante informó a las autoridades que los caminantes “más antes tolerarían costoso el gravamen de un moderado peaje que el verse precisados a dar un rodeo de muchas leguas.”<sup>111</sup>

Aun con guarda fijo, animales, carretas y personas seguían circulando por este camino, los dueños del ganado hicieron poco caso de la prohibición de las autoridades de la ciudad de pasar sus animales por la calzada Tláhuac por lo que muy pronto el camino se averió y fue necesario ordenar una nueva reparación en 1789. En esta ocasión el oidor de la Real Audiencia Cosme de Mier y Tres Palacios comisionó al ingeniero militar Miguel Constanzó, quién tenía el cargo de arquitecto de la ciudad de México, la reconstrucción de la calzada Tláhuac y del puente de mampostería construido en 1777.<sup>112</sup>

Ante los daños causados a la calzada Tláhuac por los animales, carretas que circulaban diariamente, Miguel Constanzó dirigió una carta al oidor de la Real Audiencia Cosme de Mier y Tres Palacios fechada el 29 de mayo de 1789. En la misiva le recomendaba que se tomara las providencias oportunas para atajar los excesos, dictando los reglamentos de policía que debían de observarse, cuya trasgresión sería justo que se castigara con pena pecuniaria u otra para escarmiento de aquellos vecinos.<sup>113</sup> Ante la situación, en junta superior de Real Hacienda celebrada 24 de octubre de 1788 las autoridades decidieron la construcción de puertas en los extremos de la calzada para cerrar su paso a las recuas, coches, pasajeros y ganado del abasto de la ciudad de México. Las puertas fueron construidas con fondos del Real Desagüe e inauguradas el 30 de junio de 1789 por el oidor y juez superintendente del Real Desagüe Cosme de Mier y Tres

---

<sup>111</sup> “Entrega...” AGN, *Desagüe*, (1789), vol. 24, exp. 12 f. 2-9.

<sup>112</sup> *Ibidem*, f. 1.

<sup>113</sup> *Ídem*.



Palacios.<sup>114</sup> Las puertas y la calzada Tláhuac se inauguraron el 30 de junio de 1789. Véase la ilustración N°. 1

**Ilustración N°. 1**  
**Puerta de acceso a la calzada Tláhuac**



Foto: tomada en enero del 2009

---

<sup>114</sup> “Salió de esta capital el oidor acompañado del teniente coronel de los reales ejércitos e ingenieros en segundo. Don Miguel Constanzó y tomando el rumbo del sur hasta llegar a los términos de San Francisco Tlaltenco Jurisdicción de Chalco y Tlalmanalco allí se presenta una puerta con muralla de cantera, sólida y hermosamente construida la que da entrada al malecón nombrado Tláhuac...Y se continuó la caminata penetrando al pueblo de San Pedro Tláhuac hasta llegar a Tulyehualco en que termina y allí está otra puerta en todo igual a la citada en lugar que gobierna la entrada del mismo Tulyehualco.” *Ídem*.

Es probable que los excesos cometidos por comerciantes, ganaderos y habitantes en el uso de la calzada Tláhuac no pudieran ser detenidos con la vigilancia de un guarda volante por lo que en junta superior de Real Hacienda celebrada en 1789 se determinó que el guarda volante que vigilaba la calzada fuera cambiado por guarda fijo.<sup>115</sup>

En 1790 el Juez Superintendente del real desagüe, Cosme de Mier y Tres Palacios le propuso al virrey el *Plan de ordenanzas que se debían observar para que el uso del malecón de Tláhuac sin estorbarse su tránsito a los trajinantes y pueblos de su centro y comarca y puedan conservarse con el total o posible ahorro importantes fondos del Real Desagüe*. El reglamento estipulaba que las puertas se abrieran y cerraran por guarda fijo quien dejaría constancia del cobro de peaje en un libro en que debía asentar lo que colectara y diariamente lo mostraría al teniente de cura de Xochimilco que residía en Tulyehualco para que lo firmara.<sup>116</sup>

En el reglamento también quedó estipulado el pago de derecho de peaje siendo dos pesos por cada coche cargado y un peso si iba vacío, todo hombre a caballo medio peso, incluida la mula de carga

Además, por cada cabeza de ganado que suba a la calzada de los que pastan en la laguna y pueblos comarcanos siendo de dueños españoles les pagaran dos reales por cabeza y mientras se verifiquen los ponga el guarda en el corral y siendo de indios reparar los daños que causare.<sup>117</sup>

El reglamento para el uso de la calzada Tláhuac fue aceptado en 1792 por la Real Hacienda con la condición de no cobrar impuesto alguno a los indios ni a sus animales pues existían fondos del Real Desagüe suficientes. Sin embargo, el resto de la población no estaba exenta de pagar por sus reses, carretas y mulas de carga.<sup>118</sup> Aclaremos que el reglamento para el uso de éste camino nunca se aplicó.

---

<sup>115</sup> *Ibidem*, f. 19.

<sup>116</sup> *Ibidem*, f. 22.

<sup>117</sup> *Ibidem*, f. 23.

<sup>118</sup> Estando en junta superior de Real Hacienda, el virrey Revillagigedo y otras personalidades del gobierno de la ciudad acordaron suspender el cobro de impuestos para cuando no hubiera caudal sobrante en los fondos del Real Desagüe. AGN, *Desagüe*, (1792), vol. 27, exp. 1, f. 26.

### 3.2 El uso de la calzada Tláhuac por los “obligados”

La calzada Tláhuac aseguró a los abastecedores de ganado de la ciudad de México un camino seguro para que las reses ingresaran a las ciénagas que se formaban en los lagos de Chalco y Xochimilco. Sin embargo, las autoridades habían prohibido a los comerciantes de ganado el uso de este importante camino. En 1789 ya estaban construidas las puertas de piedra en los accesos de la calzada Tláhuac para impedir el tráfico de reses, sin embargo, los abastecedores de carne seguían insistiendo a las autoridades de la ciudad que permitieran el paso de sus reses. Por ejemplo en dicho año el abastecedor de carne en turno, Francisco Cossio Velarde informó a las autoridades de la ciudad de México que “la falta de potreros en las inmediaciones de la ciudad de México le obligaban a alejar los ganados del abasto e introducirlos en las ciénegas de Tláhuac, cuya entrada y camino más conveniente era la calzada Tláhuac, pues aunque hay otro camino por Xochimilco es más largo y pedregoso el cual no se usa porque se maltrataban los toros resultando considerables pérdidas y mortandades de reses en su entrada y salida.”<sup>119</sup> El “obligado” argumentó a las autoridades que en 1787 se le había permitido el paso de sus reses por la calzada Tláhuac a cambio de haber depositado 1800 pesos para la renta del desagüe. La Junta de Real Hacienda determinó darle permiso pues el abastecedor se comprometió a pagar los daños causados a la calzada Tláhuac y porque el peso de los animales servía para tapar los hoyos que hacían tuzas y ratones.

Y además [el cruce del ganado por la calzada Tláhuac] es conveniente para el abasto pues de lo contrario [el ganado] tiene que rodear mucho...es muy pedregoso y malos caminos y [esto acarrea al abastecedor] perdidas y atrasos que el público viene a sentir el prejuicio de que las carnes que se le ministren sean flacas y maltratadas...El obligado se hace responsable de componer de su cuenta cualquier maltrato que cause en la calzada.<sup>120</sup>

---

<sup>119</sup> Testimonio del expediente sobre licencia para pasar los ganados por el malecón de Tláhuac, al abastecedor de esta capital. Francisco Cossío Velarde. AGN, *Desagüe*, (1789), vol. 24, exp. 12. f. 42.

<sup>120</sup> *Ibidem*, f. 44-45.

Los “obligados” y su grupo se oponían a que el tráfico por la calzada Tláhuac estuviera reglamentado, ni que las autoridades les obligaran a pagar impuestos por el tráfico de reses. A cambio, se comprometían a pagar una cuota por los destrozos causados por las reses. Destacan entre ellos, Antonio Bassoco y los hermanos Juan Antonio y Gabriel Joaquín de Yermo <sup>121</sup> Es posible que Antonio Lecca, tesorero de la ciudad de México, estuviera en contra del pago de peaje pues era representante de varios hacendados de la región de Chalco. <sup>122</sup>

Los daños ocasionados a las calzadas de la ciudad de México por las reses eran cubiertos con las aportaciones que el “obligado” en turno aportaba. Por ejemplo, en 1769 Gabriel de Yermo informó al oidor de la Real Audiencia, José Rodríguez del Toro, haber terminado de dirigir la limpieza y apertura de zanjas, puentes nuevos, puentes construidos y composición de las calzadas que continúan e intermedian las ciénagas de San Antonio Abad y la Piedad destinadas al abasto de la ciudad de México. <sup>123</sup>

También tenemos noticia que mientras fue abastecedor de carnes en 1785 Antonio Bassoco otorgó a la ciudad de México doscientos pesos para el mantenimiento a la calzada Tláhuac con la condición de que le permitieran pasar el ganado que venía de la ciénaga de la Piedad a las ciénagas de Tláhuac, Mixquic y Santo Domingo. <sup>124</sup> Antonio Bassoco estaba interesado en que la calzada Tláhuac estuviera en condiciones de soportar el paso de las reses a las ciénagas de Tláhuac. <sup>125</sup> El beneficio que representaba para Bassoco la calzada Tláhuac es que al pasar su ganado por este camino se evitaban caminos pedregosos al bordear las lagunas de Chalco o Xochimilco donde muchos animales morían o se demeritaba la calidad de la carne. <sup>126</sup>

Hasta donde sabemos, en 1775 Antonio Bassoco tuvo en remate el contrato para abastecer la capital con carne de carnero, en 1796 fue nombrado Presidente de la Junta que

---

<sup>121</sup> Representación del comisionado de la Nobilísima ciudad de México Don Antonio Bassoco para el abasto y permiso para que por este año 1786 se pueda pasar todo el ganado necesario para dicho abasto por la calzada o albardón de Tláhuac depositándose doscientos pesos para reparar los daños y perjuicios que se causen. AGN, *Desagüe*, (1786), vol. 23, exp. 7, f. 3.

<sup>122</sup> Borchart, *Los mercaderes*, 1984, p. 269.

<sup>123</sup> Solicitud de Gabriel Joaquín de Yermo por su hermano Juan Antonio de Yermo de quien es su apoderado al Juez Superintendente del Real Desagüe y Oidor de la Real Audiencia José Rodríguez del Toro para que verifique reparos a las calzadas y canales, AHDF, Ayuntamiento, *Tierras y ejidos*, (1769), vol. 4068, exp. 84,

<sup>124</sup> “Representación...” AGN, *Desagüe*, (1786), vol. 23, exp. 7, f. 2.

<sup>125</sup> *Ídem*.

<sup>126</sup> *Ídem*.

se erigió para administrar los productos del derecho de la onza del carnero y fue abastecedor de carne de res de la ciudad de México de 1786 a 1788.<sup>127</sup>

Los negocios de Antonio Bassoco relativos a la compra de ganado llegaban hasta San Miguel el Grande Guanajuato y San Luís Potosí, donde fue apoderado del Conde del Peñasco, dueño de haciendas ganaderas de esa región. También fue representante de Francisco Lanzargoto y Canal, de Domingo de Allende y de Domingo Unzaga, quienes controlaban el comercio de reses de San Miguel. Después de cumplir el abasto de carne de la ciudad de México Bassoco se dedicó a surtir carnicerías con ganado menor, negocio que al parecer le redituó mayores ganancias que el abasto de reses.<sup>128</sup>

La calzada Tláhuac fue reconstruida en 1788 precisamente el año en que Antonio Bassoco fue abastecedor de carne de res de la ciudad de México y estaba en el negocio de venta de carneros junto a Andrés Vicente Urízar, Juan Antonio Yermo y la viuda de Bernardo Mirro, Mariana Arrizábalo.<sup>129</sup>

En 1780 las cabezas de ganado disminuyeron debido a una terrible sequía elevando el valor de los carneros en 30 % y el de reses en 26.7 %. Además, entre 1785 a 1787 la ganadería se vio afectada por la sequía y las heladas. En 1786 Antonio Bassoco informó al ayuntamiento que la carencia de pastizales adecuados generaba descenso en el precio de las reses. Tradicionalmente una res producía entre 12 y 13 arrobas y debido a la sequía de los años de 1786-1787 sólo alcanzaban 10 y 11 arrobas lo cual implicaba que se compraran 16 000 y 17 000 cabezas de ganado cuando antes bastaban sólo 12 000 y 13 000 reses.<sup>130</sup>

En 1786 Antonio Bassoco reconoció la utilidad de las ciénagas circundantes a la ciudad de México para el pastoreo de ganado al declarar que las reses no debían alejarse de las ciénegas de Xochimilco, Tláhuac y Mixquic.<sup>131</sup> En esta ocasión aportó 200 pesos para el mantenimiento a la calzada Tláhuac, para que las autoridades de la ciudad de México permitieran que sus reses se internaran a las ciénagas por esta vía. Las razones que dio

---

<sup>127</sup> Valle, "La contribución", 1995, p. 288.

<sup>128</sup> Quiroz, *Entre*, 2005, p. 321.

<sup>129</sup> *Ibidem*, p. 320.

<sup>130</sup> *Ibidem*, p. 208.

<sup>131</sup> "Proyecto..." AHDF, *Abasto de carne*, (1786), vol. 4, exp. 102, f. 4.

fueron que la calzada Tláhuac nunca había sido un camino real por lo que las autoridades no debían controlar el tráfico.<sup>132</sup>

Antonio Bassoco y los hermanos Juan Antonio y Gabriel Joaquín de Yermo aprovechaban la disputa por financiar los caminos de la ciudad de México. Bassoco y los Yermo reconocían que la jurisdicción sobre la calzada Tláhuac la tenía el ayuntamiento de la ciudad de México. Es posible que con este argumento pretendieran evitar el pago de derechos fiscales cubriéndolos sólo con una pequeña cantidad para las obras de mantenimiento.

En 1789 Antonio Bassoco hizo notar a las autoridades de la ciudad de México la conveniencia de la calzada Tláhuac sobre el camino que iba bordeando la laguna para llegar a la ciudad de México al declarar que “Con respecto a la calzada Tláhuac y el tráfico de las gentes de “Tierra Caliente” y de los pueblos de la comarca es incomparable el mayor beneficio que sienten ya en excusa de gastos que les ocasiona casi nueve leguas de rodeos.”<sup>133</sup>

Los “obligados” preferían hacer tratos con las autoridades de la ciudad para el uso de ciénegas a cambio de financiar reparos y mantenimientos a canales, zanjas y caminos dañados por las reses. Por ejemplo, en 1786 Antonio Bassoco propuso a las autoridades de la ciudad le permitieran el paso de sus reses a todas las ciénegas cercanas a la ciudad de México considerando las de Tláhuac y Mixquic, a cambio de reparar cercas, zanjas y el plantar anualmente mil árboles.<sup>134</sup>

En este apartado he seguido varias líneas argumentativas para demostrar que los “obligados” fueron los principales beneficiarios con la reconstrucción de las calzadas pues éstas les facilitaron el movimiento del ganado dentro y fuera de las ciénegas. Las autoridades se vieron obligadas a reconstruir sucesivamente este camino pues el tráfico constante de ganado la deterioraba. Cada reconstrucción traía beneficios a los comerciantes de ganado pues las reses podían moverse con facilidad dentro de las ciénegas. Nuevos estudios tendrán que considerar el deterioro que el comercio y el contrabando ocasionaban

---

<sup>132</sup> De septiembre a octubre se hacía la compra de reses y hasta enero y febrero llegaban las reses a la ciudad de México. *Ibidem*, f. 1.

<sup>133</sup> “Entrega...” AGN. *Desagüe*, (1789), vol. 24, exp. 12, f. 19.

<sup>134</sup> “Proyecto...” AHDF, *Abasto de carne*, (1786), vol. 4, exp. 102, f. 7.

a la calzada. Próximas investigaciones tendrán que revisar cómo fueron usadas y afectadas otras calzadas y caminos cercanos a la ciudad de México. Es posible que el ganado se internara en otras ciénagas de la ciudad de México e hiciera uso de otras calzadas. Sobre todo, porque las reses no cruzaban exactamente por la ciudad de México sino por caminos aledaños. Para cerrar este capítulo falta mencionar que la Real Hacienda ordenó construir dos puertas de piedra en los accesos a la calzada Tláhuac y emitió un “Plan de Ordenanzas para el uso de la Calzada Tláhuac”. De esta manera las autoridades intentaron controlar el tráfico de ganado que la deterioraba y disminuir el contrabando y la evasión de impuestos. Tenemos noticias de que el reglamento no se aplicó. Es posible que para fortalecer el sistema de abasto las autoridades evitaran imponer más controles. Sobre todo porque las ciénagas aseguraban el abasto de carne, y la circulación de reses por los caminos permitían la movilidad de animales, asegurando pastos, y reduciendo la mortandad de reses. Nuevos estudios tendrán que considerar estas variables.

## Conclusiones generales

Durante el siglo XVIII la desecación del Valle de México por la obras del Real Desagüe facilitó a los indios la construcción de zanjas y bordos para hacerse de ciénagas permanentes en los vasos de los lagos de Chalco y Xochimilco. Me parece que en lugar de desecar los lagos hubiera sido mejor seguir fortaleciendo el sistema de diques, ya que además de regular los niveles del agua de los lagos funcionaba como calzadas y caminos comerciales. Respecto a los intereses y problemas que los actores sociales desarrollaron en torno a las ciénagas de Chalco y Xochimilco, revisé el conflicto que tenían los comerciantes de ganado con los intermediarios, el control que las autoridades virreinales pretendían en cuanto a las ciénagas de los pueblos indios. Además, analicé cómo los indios fueron pieza clave en el fortalecimiento de un grupo de empresarios intermediarios. Un estudio más detallado tendría que abarcar a todos los pueblos del Valle de México. Valdría la pena considerar en nuevos estudios que en el arriendo de bienes de comunidad de los pueblos indios, existieron notables diferencias en cuanto a los bienes comunales entre los pueblos establecidos en tierra firme que los que se fundaron dentro del área lacustre. Mientras unos contaban con tierra suficiente para establecer su fundo legal, otros estaban asentados cerca del agua y sus bienes de comunidad se encontraban tanto en agua como en tierra firme.

Los caminos de la ciudad de México fueron esenciales en el abasto de la ciudad de México, en especial de un producto que por sus características tenía que llegar vivo al lugar de consumo, me refiero al ganado vacuno. Las calzadas de la ciudad proporcionaron entonces una vía segura para que los animales se internaran a las ciénagas y no perecieran ahogados en los canales. Sin embargo, el tráfico de las reses dañaba los caminos y los comerciantes de ganado, al ser los principales responsables de los perjuicios, evadían su responsabilidad pagando solamente una cuota para el mantenimiento de caminos. En esto radicaba la fuente de conflicto entre las autoridades de la ciudad y los comerciantes de ganado. Ante el constante deterioro de la calzada Tláhuac y para evitar el contrabando, la Real Hacienda ordenó la construcción de puertas en los extremos y emitió una



reglamentación para el uso de esta vía. Tenemos noticias de que este reglamento no se aplicó. Un estudio más completo tendría que analizar la calzada Tláhuac como parte de la ruta de la ciudad de México a Cuautla-Amilpas incluyendo el comercio que por estos caminos circulaba.

La falta de datos no permite avanzar mucho; sin embargo, estudios posteriores podrán explicar cómo era la subsistencia de las reses que en su camino hacia las ciénagas de la Piedad cruzaban por la Sierra de Santa Catarina. Es probable que existieran estancias de ganado mayor donde pernoctaba el ganado. Por otro lado, faltó estudiar la crianza de ganado menor, la cual estaba permitida para que la explotaran los pueblos indios. El cambio de vegetación en la sierra de Santa Catarina, durante la estación de secas generaba pastizales secos, los cuales eran propicios para la engorda de borregos, carneros, chivos o incluso cerdos. No sabemos si en la explotación de estos pastizales los intermediarios tenían presencia.

Esta investigación no pretende ser la última palabra sobre la dinámica de los elementos que componían el sistema lacustre del Valle de México sino sólo estudiar el uso de las ciénagas de Chalco y Xochimilco y la influencia de estos sitios en el abasto de carne de la ciudad de México. En este sentido, me faltó revisar cómo fue afectada la circulación de los productos de abasto de la ciudad de México por los canales navegables; el uso de las ciénagas de los lagos de Texcoco; Zumpango y San Cristóbal para actividades ganaderas, cuáles eran las ciénagas destinadas a vacas productoras de leche; profundizar en el estudio del resguardo unido de rentas reales; la manera en que influyó la desecación del Valle de México en el abasto de la ciudad capital; cómo se modificaron los asuntos comerciales por los obstáculos ocasionados al canal principal que iba de Chalco a la ciudad de México por las reses, que relación tuvieron los comerciantes de ganado, intermediarios, indios y autoridades con los alcaldes mayores. Sin embargo, me parece que con los límites espaciales, temporales y conceptuales propuestos se cumplen bien los objetivos.

Vale la pena mencionar que la importancia de las ciénagas de Chalco y Xochimilco se incrementó en cuanto se reconstruyó la calzada Tláhuac pues se tuvo un medio para que las reses se internaran en las ciénagas.

## Apéndice 1<sup>135</sup>

*Representación al comisionado de la Nobilísima Ciudad de México don Antonio Bassoco para el abasto de carnes y permiso para que este año se pueda pasar todo el ganado necesario para dicho abasto por la calzada o albarradón de Tláhuac depositándose doscientos pesos para reparar los daños y perjuicios que se causen (1786)*

Fuente: AGN, *Desagüe*, (1786), vol. 23, exp. 7.

“ Muy estimado señor mío: Mis anhelos por desempeñar las confianzas que he debido a la N. C. y a vos como superintendente de ella, me obligan a ser molesto a vos con la repetición de mis ruegos y suplicas, para que se sirva permitir el que pasen los ganados del Abasto por la calzada Tlagua, a las ciénagas del mismo Tláhuac, Mixquic, y Santo Domingo, en las que se agostan como tres mil reses, que de introducirlos por dicha calzada, a llevarlos por Chalco, o Xochimilco, en que sobre rodearse mucho se pasan malos caminos, y son muy peligrosas las entradas, se experimentan notables quebrantos, así en las mortandades, como en productos de carne.

Los ganados del abasto cuando entran en las ciénagas, entran flacos, y de poca resistencia, porque después de haber pasado el invierno en los llanos de Huapango, cuyo temperamento es frío, sufren el viaje a estos ejidos, y llegan tan estropeados, que no toleran rodeos, y malos caminos, y aun excusándolos, se experimenta competente mortandad.

Por la calzada Tláhuac transitan francamente coches, recuas cargadas, gente de a caballo, y por esto, cuando han metido por ella los ganados del Abasto, se dirigen los envíos desde la ciénaga de la Piedad a el llano de Iztapalapa para que al día siguiente amanezcan [en] el embarcadero de la calzada, y al empezar el día se introduzcan por ella en pequeños trozos, procurando que vayan en cordones y no se detengan hasta salir a la parte ancha, en cuyos términos no se causa detrimento alguno a la calzada, sobre esto me he informado bien, y créame vos que si se alcanzare el mas leve inconveniente se retiraría la pretensión. Y sobre todo me atengo a reparar a discreción de vos, y del guarda de dicha calzada cualquier menoscabo que cause en ella el ganado del abasto, procediendo a reparar luego a luego el mismo guarda siendo contra mí el costo, que pagare sin la menor replica.

---

<sup>135</sup> Se trató de respetar la escritura original, sin embargo, para una mejor lectura se actualizó la ortografía.

Con esta obligación queda precavido el temor del daño que pueda causarse, por lo que confío del favor de vos, y de su amor, y celo por el bien común, ordenaría como le suplico se permita la introducción del ganado por dicha calzada.

Tenga vos, la bondad de disimular el que le sea importuno en este asunto, sirviéndose demandarme en todo cuanto guste, asegurado de mi buena disposición a emplearme en cosas de su obsequio.

Nuestro señor que a vos en la mejor salud México y diciembre. 28, de 1785

Al calce dice. Esta este oficio con sus repetidas instancias

## **Apéndice 2.**

*Proyecto útil y económico para la buena dirección del abasto de carne de toro y novillo de la capital*”, presentado por Antonio Bassoco al ayuntamiento de la ciudad de México (1786)

Fuente: AHDF, *Abasto de carne*, (1786), vol. 4, exp. 102.

Proyecto útil y económico con que los abastecedores de carne de México y sus ramos pueden excusar el comprar y matar tres mil toros cada año sin que por esto se disminuya el consumo de arrobas que necesite el público.

El medio mas eficaz de hacer abundante el ganado vacuno cuya escasez y carestía hace años que va en aumento, sería hallar arbitrios de acortar las mortandades que se experimentan en los agostaderos, y proporcionar aumento en el peso de los toros y novillos que se matan en los abastos. De forma que diesen diez toros tanta cantidad de carne, como la que en el día producen doce para que en igual porción de carne de consumo se necesite menor número de toros o novillos y que este ahorro de cabezas vaya haciendo abundar la especie y reduciéndola aun precio cómodo en beneficio general de los consumidores del Reino y de los recomendables labradores que compren los toros y novillos que anualmente necesiten para reemplazo de bueyadas por menor precio que el que pagan en el día.

Por lo que respecta al abasto de México, pueden ahorrarse cada año tres mil toros sin que por esto se disminuya el número de arrobas que actualmente se consumen cuya partida por si sola es capaz de abaratar los toros y hacerlos abundantes en pocos años.

Para persuadir y hacer comprensibles estas ventajas se hace preciso informar las causas que hacen difícil y peligroso de abasto de México por las crecidas mortandades que sienten los abastecedores en los agostaderos y ciénagas, y el corto peso que les rinden los ganados que matan como así mismo exponen los medios de evitar estas mortandades y acrecer los pesos de los toros y novillos; proponiendo al mismo tiempo arbitrios que faciliten la práctica de los medios y la consecución de los fines.

### **Causas que hacen difícil y peligroso el abasto de México**

1° Esta gran capital no goza en todas estas inmediaciones ni en otras más distantes, sitios para mantener los muchos ganados que necesita para su abasto y está reducida a la corta extensión de la ciénaga de la Piedad que escasamente sirve para pie de los toros que se matan cada semana.

2° Los obligados hacen su compra de toros en los sitios de Guapango y Cerrillo de Lerma y a reserva de aquellos que en cortas porciones hacen traer a México para el consumo de cada semana, todos los demás los agostan en dichos sitios de Guapango y los de Amealco con muchos costos y peligros de mortandades que suele haberlas extraordinarias sin que aprovechen la carne y a veces ni la piel.

3°. Los expresados sitios en los años que pastan ven sus campos y se proveen sus aguajes, sufren con trabajo diez mil toros desde los meses de septiembre y octubre en los que se hacen las compras hasta enero o febrero del siguiente año que por haberse acabado los aguajes y los pastos no pueden subsistir allí y precisa la necesidad a traerlos a México flacos y desmedrados como que han pasado el invierno en tierra fría, y por esto y por que ya en aquellos meses carecen de pastos los caminos, mueren muchos en ellos y los que llegan quedan tan extenuados que para repararlos se necesitan especiales potreros en pastos, piso, sombras y buenas majadas.

4° En lugar de estos buenos potreros que podrían conservarlos y excusar la muerte de muchos, se introducen en aquel infeliz estado de débiles y maganyos a las ciénagas de Xochimilco, Mixquic y Tláhuac que merecen mejor el nombre de lagunas que de ciénagas, porque siempre están llenas de agua y atascaderos, sin terrenos firmes ni aun para que duerma el ganado como que no hay mas que unos islotes movedizos bofos que se abren y despedazan con el peso del ganado, entre los cuales media mucho agua por cuyos defectos se ahoga porción de toros, y otros mueren de atascados y acalambrados por no permitirles sus débiles fuerzas salir de los frecuentes peligros de su muerte en que se ven, y para que mejor se perciba la maldad de estas ciénagas se afirma que no entran a ellas gente de a caballo pues los que los cuidan los ganados andan a pie y desnudos y siendo bastantes

no pueden conocer diariamente los toros que se les mueren y atascan ni sacarlos a tiempo de que traídos a México llegue su carne en estado de servible. De manera que por un prudente computo deben contar los obligados de México y sus ramos con la perdida de mil y quinientos toros cada año, antes mas que menos, muertos en dichas ciénagas en los agostaderos de fuera, y en los caminos por el mal tiempo en que se conducen a México por las causas indicadas en el número antecedente.

5° Estas malas proporciones de que los obligados conserven los toros que compran les precisa a no proveerse con la abundancia conveniente porque cuanto mayor es el número que compran tanto más es el quebranto que sienten y huyendo de este escollo, suelen dar en otro y es el que siendo más que regular la mortandad, como suele suceder con frecuencia, si la seca es larga, se retarda la venida de nuevas partidas de toros y se ven precisados a enviarlos a comprar a las mismas haciendas para conducirlos en tiempo de seca con notable pérdida en los caminos, después de haberlos pagado a buen precio porque en esto sucede lo que en las frutas que suelen valer mas en las huertas que en las plazas de su consumo.

6° A estos arduos inconvenientes que retraen a los hombres experimentados de hacer tortura a el abasto de México se sigue por consecuencia y experiencia que los toros que debían producir de doce a trece arrobas de carne en el discurso de un año, solo rindan de diez a once porque los pastos de aquellas ciénagas son aguanosos y vanos; comparándose y matándose por esta causa de dieciséis a diecisiete mil cabezas, cuando sin ella bastaría con doce o trece mil a que se reduciría el número con la menor mortandad y el mayor peso de los toros remediándose los inconvenientes expresados y subrogándose en lugar de las malas ciénagas de que hasta ahora han usado los obligados y la N. C cuando ha proveído a su público otras buenas que las hay como se dirá más adelante.

7° Se asentó en el párrafo 4° y se repite en este que los obligados de México para hacer sus posturas deben considerar la pérdida anual lo menos de mil y quinientos toros en los agostaderos foráneos, en los caminos y en las malas ciénagas; pero si se reformasen los defectos advertidos y se les diesen a los obligados las buenas ciénagas que hay pegadas a

el mismo México, soy de parecer que con tal auxilio se ahorrarían de perdida mil toros y que cada uno de los que matasen pesarían dos arrobas más de carne de la que rinden en el día resultando el que se excusaren de matar en México tres mil toros cada año pues si en los presentes tiempos matan quince mil de diez arrobas y media, en lo sucesivo les bastaría con doce mil, porque pesarían trece arrobas. Y si en el día pierden mil y quinientos toros, en lo de adelante no perderían quinientos, y con tal ahorro en pocos años abundarían los toros y se verían a precios cómodos y esta abundancia impediría el que los criadores saquen ganados de menor edad de la regular como lo hacen ahora por efecto de la escasez porque abundando el ganado no hallarían compradores para los de pequeña edad y se retraerían de sacarlos de sus criaderos.

8° Asegurados los abastecedores de buenas ciénagas en pastos pisos y majadas cuidarían de no detener las partidas de toros que compran en los sitios de Guapango, mas que el preciso tiempo para que se refuercen del estropeo de los dilatados caminos que han andado y sin esperar a que apure el invierno y que carezcan de pastos los caminos los conducirán a las ciénagas en donde merecerán, y si en ellas se les muriesen algunos, como que son de buen piso se verán prontamente para que se pueda aprovechar la carne y la piel y dejar de sufrir los quebrantos que hoy se experimentan.

9° Se han manifestado, aunque por mayor, y sin la menor exageración las dificultades y peligros que ofrece a los obligados de México el manejo de el abasto de carne de toro, los que cada día se aumentan como también las pérdidas, gastos, y pensiones; en tal grado que es mas que probable el que no haya en los sucesivo postores a dicho abasto si no se reforman o enmiendan los defectos de la falta de ejidos en que mantener los ganados cuyos medios paso a proponer.

### **Potreros o ciénagas que deben gozar los obligados de México**

10° Pegado al mismo México y sin alejarse a Xochimilco, Tláhuac y Mixquic, tiene esta capital ciénagas capaces de mantener con utilidad publica ocho mil toros desde los meses de noviembre a abril en cuyo tiempo como que ya es caliente y se habrán secado las

de Tláhuac, Mixquic y otras de aquel rumbo, se podrán mantener en ellas sin peligro tres o cuatro mil reses, caso que las primeras no toleran por mas tiempo los ocho mil toros que bien podrían tolerarlos como se cuide de irlos alternando de unas ciénagas a otras para que no pisen ni coman los pastos de todas y que descansen y críen pastos los unos mientras permanezcan los ganados en las otras, comunicándolas todas por medio de puentes y poniéndoles algunas arboledas en proporcionados parajes que sirvan de sombras porque estas son muy esenciales a la medra de los animales que se acogen a ellas para descansar de los ardores del sol, sirviéndoles al mismo tiempo de algún abrigo de los fuertes fríos y aires que en tiempo de invierno los maltratan mucho.

11° Son estas ciénagas un potrero que la noble ciudad tiene arrendado a don Cristóbal Álvarez de mas de doce caballerías de tierra que llegan y aun pasan de poniente a oriente de la casa de los Baños de Peñol. Los potreros pertenecientes a la misma casa del Peñol que se arriendan con ella que están al sur y oriente de dicha casa y componen cosa de treinta caballerías. La ciénaga de Iztapalapa que linda con las anteriores que antes pertenecían a el santuario de dicho pueblo y hoy a los naturales de el. Otra ciénaga que linda con la de Iztapalapa por el lado del poniente que pertenece a los naturales del pueblo de Mexicaltzingo.

12° De norte a sur subiendo del guarda de San Lázaro a el de la Viga , hay otro buen potrero titulado de Santa Cruz perteneciente a los herederos de don Carlos Tore de Dueñas y junto a el que llaman de Balbuena, y otros pequeños pertenecientes a los pueblos, todos de buenos pastos y pisos.

13° A mas de estos potreros o ciénagas hay otra titulada la Magdalena de gran extensión que pertenece a los naturales del pueblo de San Juanico y otros de aquel rumbo. Esta que empieza de la parte del oriente del guarda de la Viga, sigue al oriente hasta el potrero de Iztapalapa de que va echa mención.

14° También hay otro potrero perteneciente a los naturales de Iztacalco pegado a la calzada de San Antonio del lado del oriente que da principio en el puente que llaman de los



Cuartos y sube al sur hasta la ladrillera, cargándose a la acequia real de Mexicaltzingo, este que está dividido en dos, a mas de ser bueno, tienen la ventaja de estar pegado a México y que puede servir para alternar con las ciénagas de la Piedad que sirven de pie a los obligados.

15° Todos los potreros de que va echa mención y algunos pedazos que puede haber entre ellos se hallan arrendados por sus dueños, y los arrendatarios los subarriendan a otros como sucede con el arrendatario de al N. C don Cristóbal Álvarez que tiene dividido su potrero entre varios subarrendatarios.

16° El valor de todos estos potreros graduados por lo que hoy rentan será cosa de ciento y sesenta mil pesos comprados por la noble ciudad ya sea por avalúo o con respecto a lo en que están arrendados, se haría el público de más ejidos y pastos útiles y convenientes para mantener y conservar el ganado vacuno de su abasto, evitar las mortandades hasta aquí experimentadas y se conseguiría acrecer conseguiría acrecer considerablemente el peso de los toros. Con tal providencia se matarían menos porque serían de mayores pesos y llegando a abundar en pocos años bajarían de precio con beneficio general del reino. Y finalmente será remoto el que falten postores a el abasto de México y sus ramos.

17° Si llegase el caso de comprarlas se deberán entregar al obligado luego que se les apruebe el remate, libres y desembarazadas de ganados, para que cuiden sus pastos y les sirvan para los toros que compren aquel año, para matar en el siguiente, dejándole al obligado que acabare las ciénagas de la Piedad y la del puente de los Cuartos de el pueblo de Iztacalco hasta que feneciere sus dos años.

18° Todas las expresadas ciénegas convendrá que las goce el obligado por el tiempo de su obligación sin más pensión ni gravamen que conservar y reparar en su tiempo las cercas o zanjas que sirven de resguardo a las mismas ciénegas, el plantío anual de mil árboles para sombras así en dichas ciénegas como en las de la Piedad mientras no haya las necesarias y los gastos judiciales que deberán ser de su cuenta de la entrega que se le haga de las ciénegas para averiguar su estado de zanjas resguardos y arboledas para que en

cumpliendo su término las entregue en el estado que deba y con igual formalidad a el sucesor en el abasto y en falta de postor a el que le administrare por cuenta de la N. C .

19° No siendo tolerable a los obligados sino es a costa de bajar mucho en sus posturas el sufrir los réditos del fuerte capital que demanda la compra de los mencionados sitios y careciendo la noble ciudad de rentas y propios con que hacen la compra en beneficio común se hace preciso proponer arbitrio que sufrague la paga de rédito mientras se redime el capital y para redimir este de un modo insensible a costa de algunos años sin que la N. C enflaquezca sus rentas y fondos ni a la gente pobre que es la consumidora de la baca deje de dársele la postura que permite el tiempo.

### **Arbitrio**

20° La carne de carnero se consume en general por gente rica y acomodada que no le será sensible la baja de una onza en cada real por seis o siete años, que pueda necesitarse de este arbitrio, que para lo sucesivo facilitará al público ventajas porque allanadas las dificultades propuestas debe esperarse que haya muchos que se inclinen a ser obligados y de esta concurrencia resultarán posturas favorables como sucede en todas almonedas en que abundan o no escasean los postores.

21° Esta onza de carnero quitada de la postura importara cada año más de treinta mil pesos, y pagados de ellas los réditos del importe de la compra sobrarán siempre mas de veinte mil pesos que redimir anualmente hasta extinguir el principal.

22° El arbitrio no demanda gastos para su recaudación porque puede confiarse a los obligados otorgando las fianzas correspondientes de dar anualmente cuenta comprobada de lo recaudado, lo pagado de réditos y lo redimido en cuenta de capitales para lo que también se le daré mi facultad.

23° La recaudación la hará de todos los pobladores de tablas de carnero por relaciones juradas en que con referencias a sus libros expresen los carneros que han matado, el peso que han tenido y el valor de la onza que han dado menos de postura, y si se

dudare de la fidelidad de algunos de ellos se sacará certificación de la Real Aduana de los carneros que ha introducido, o se tomaran otros medios que averigüen la verdad y estos serán los comprobantes de su cargo. Y los de la data, los recibos de los réditos que haya pagado, y las extras o cancelaciones de lo que haya redimido, hasta dar cuenta con pago, ya sea exhibiendo el alcance, si le hubiere, o quedando en su poder para hacerse cargo de el en la cuenta de el siguiente año y de no seguir de obligado, entregarlo a su sucesor, tomando el correspondiente recibo, para que con el se le haga cargo en las cuentas que diere.

24°. Como se han de redimir cada año tomemos veinte mil pesos cada año, también bajaran la partida de réditos y crecerá lo de redenciones, con lo que durará el arbitrio el menos tiempo que se pueda.

25° No es extraño que al recibir las ciénagas se encuentren algunos sin los convenientes resguardos de zanjas, y en tal evento será útil el que se abran cuantas se consideren necesarias de los productos del arbitrio, aunque en el primer año nada se redima de los capitales cuya obra puede encomendarse también a los mismos obligados siéndoles a dar cuentas de sus gastos en debida forma.

26° Se ha dicho que la mitad o mayor parte de dicha ciénagas pertenecen a los pueblos de indios, estos las arriendan muchas de ellas, si no todas, en Almoneda de orden de juzgado general y sirven las rentas para gastos comunes de los pueblos y algunas para el pago del tributo. Por esto podría tal vez ofrecerse dificultades para su enajenación si esta se hiciera a algunos particulares, pero siendo para beneficio común de la capital y aun de todo el reino, y comprendiendo este beneficio a los mismos pueblos dueños de las ciénagas parece que no debe ofrecerse embarazo en la renta, sin embargo, caso que la haya porque se pulse dificultad en conseguir imposiciones permanentes, y seguras para los capitales que se exhiban, pertenecientes a comunidades de indios, tiene arbitrio la noble ciudad de allanarlo, redimiendo algunos de los principales antiguos que reconoce para colocar en aquel lugar y grado lo que pertenciere a pueblos de indios, cuya imposición será segura y permanente y sus réditos puntual

27° Los obligados no han podido usar de estos potreros porque siempre los han encontrado arrendados a personas particulares por cinco y nueve años, y como dichos obligados solo son por dos años, sin seguridad de seguir por mas tiempo, no se han acomodado a celebrar tan largo arrendamiento, ni a hacer los crecidos gastos que han demandado y tal vez todavía demandaran algunos de buena zanja para resguardo de robos de pastos y ganados por el corto tiempo para resarcirlos

28° Si este prospecto mereciese el apoyo de la noble ciudad y la aprobación del superior gobierno será conveniente que para llevarle a efecto con la brevedad que conviene para facilitar postores a el abasto se comisione a el señor corregidor con amplias facultades para averiguar y saber los dueños de los potreros, nombres de estos, sus cantidades de tierras, rentas que han gozado y gozan, gravámenes que soporten y el justo precio que deba darse por ellos.

De forma que antes del tiempo regular de rematarse el abasto, se hallen concluidas las diligencias y comprados los potreros para que se pueda asegurar a los postores esta ventaja futura y condicionar con ellos la conservación de zanja, plantío de arboleda, cobranza de arbitrio de la onza de carnero en cada real, y las nuevas zanjas que se necesiten abrir, quedando responsable, así el obligado como sus dadores del abasto a el cumplimiento de lo que se condicione y capitule sobre este nuevo particular.

29° En prueba de la urgencia que hay de llevar a efecto el pensamiento propuesto y de lo benéfico que será para el público de México hago presente que el año de ochenta y tres que corrió el abasto por cuenta de la noble ciudad y comisionó por su administrador a don Juan Antonio de Yermo, según las cuentas que este presentó y he examinado prolijamente, se el murieron en agostaderos, caminos y ciénagas dos mil ciento setenta y cinco toros, de estos en los mil quinientos ochenta y siete, solo aprovechó cosa de cuatrocientos y cincuenta pesos de carne y mil ocho cientos cincuenta y siete pesos en cueros. De forma que solo le produjeron dos mil trecientos siete pesos cuando introducidos y matados en el rastro le hubieran rendido de doce a trece mil pesos y acaso le contarían esto mismo de primera compra y gastos causados hasta aquella fecha y los restantes

setecientos ochenta y ocho complemento a los dos mil ciento sesenta y cinco muertos y perdidos, aunque se romanearon y se vendieron en el conjunto de los que se mataron en el rastro bajaría un tercia parte el valor de su carne del que hubiera tenido si se hubiesen introducido vivos.

30° Según noticias fidedignas, ha padecido el mismo don Juan Antonio de Yermo mayores quebrantos del expresado en cada uno de los dos años que están al fenecerse y ha sido de su cuenta y a su cargo el abasto de carnes de esta capital y sus ramos. Y lo que se respecta al presente año de ochenta y seis, que administro por cuenta de la N. C habiendo comprado en el mes de octubre del año pasado ocho mil trescientos setenta y cuatro toros para dar principio en resurrección del presente, logré la fortuna de que en los agostaderos solo se hubiesen muerto quince hasta fin de diciembre, pero habiendo apurado el invierno, y porque se iban minorando los pastos y agujajes de aquellos agostaderos hice conducir seis mil de ellos en fines de enero y principios de febrero a las ciénagas de Xochimilco, Mixquic y Tláhuac y en menos de un mes se han muerto ya en caminos y ciénagas cerca de mil, cuya pérdida se aumentara de día en día porque no cabe regulación ni calculo prudente en los sucesos de los ganados que se introducen a dichas ciénagas .

31. De los seis mil toros venidos a México separé cosa de ochocientos los mas débiles y flacos, los que poseen la ciénaga de Mexicaltzingo perteneciente a los indios de aquel pueblo que tienen arrendada al lic. Don Juan Tore Barberi, y sin embargo de que los pastos de dicha ciénaga eran escasos por haberse mantenido en ellas mucho ganado, como goza el beneficio de ser piso firme y tener terrenos secos para majadas se han muerto muchos menos (con respecto al numero) de estos flacos y desechados que de los introducidos en las otras ciénagas, sin embargo de que se enviaron a ellas los menores concluyo con decir que cuanto llevo informado y propuesto es animado del buen celo de adquirir en cuanto alcanzo utilidades publicas, no solo a México, sino a todo el reino, pero si mis conceptos y cálculos fueren errados (que me parece que no lo son) se debe estimar la buena intención, sinceridad y deseos con que procedo.

México, diez y nueve de febrero de mil setecientos ochenta y seis años.

Excelentísimo señor Antonio Bassoco.

**Nomina de las ciénagas o potreros útiles para el ganado del abasto de México y que comprados por la nobilísima ciudad pueden ahorrar anualmente el que se compra y maten por los obligados de tres a cuatro mil reses en esta capital y sus ramos.**

Los ejidos de la noble ciudad arrendados a don Cristóbal Álvarez que componen más de doce caballerías

El potrero de Santa Cruz o el rodeo que pertenece al dueño de la casa de Baños del Peñón cuya extensión es de cosa de treinta caballerías.

Los potreros de Balbuena, el Arenal, Moral que pertenecen al doctor y maestro don Gregorio Pérez Cancio cura de la parroquia de Santa Cruz.

La ciénaga de Santa María Magdalena titulada la Misica que pertenece al pueblo de Santa María Magdalena que está contigua al guarda de Coyuya, arrendada a don Marcos de Arteaga.

La de Santa Anita del pueblo de este título, pegada al guarda de la Viga, arrendada al propio Arteaga.

La de los Bramaderos perteneciente al pueblo de Iztacalco, que según dicen la tiene arrendada don Francisco López.

La de Iztapalapa perteneciente a los indios de dicho pueblo.

La del pueblo de Mexicaltzingo arrendada al licenciado don Juan Tore Barberi.

La de las Culebritas, pegada al guarda de la Candelaria.

La de Zacahuizco que sigue a la antecedente y pertenece a los indios de Iztacalco.

Todas estas ciénagas y algunos pedazos que acaso habrá entre ellas de que no se haga mención por ignorarse sus nombres y dueños comprenderán mas de cuatro sitios que bien cuidados y gobernados pueden mantener los ganados del abasto con utilidad, y provecho del publico.

México diez y nueve de febrero de mil setecientos ochenta y seis años.

No se incluyen los potreros de la hacienda de Aragón que son de bastante extensión ni otros porque sirvan para las recuas que entran a esta ciudad y suelen detenerse en dichos potreros y también las vacas chichiguas que provehen a México de leche.

La experiencia que adquirí en los muchos años que mi casa tubo interés en el abasto de carnero de esta capital, lo que posterior y sucesivamente he ido sirviendo sobre este asunto, y lo que actualmente experimento con motivo de la administración de dicho abasto que se sirvió conforme esta noble ciudad me han sugerido los pensamientos que contiene el proyecto que presento a vuestra excelencia en doce fojas útiles producido sin otro fin, mi objeto que reforman los defectos que se presente o sen impracticable la dirección y manejo de dicho abasto, minoran la gran perdida y mortandad que anualmente se experimenta en lo toros, acrecer sus pesos, mejorar la calidad y gusto de las carnes, excusar cuasi en todo la introducción de carne muerta, repugnante a los consumidores, y que por consecuencia se necesiten menos cabezas porque produzcan doce mil igual cantidad de carne que la que de presente dan quince mil y que este aumento de pesos y la menor mortandad haga que los obligados compren y maten de tres a cuatro mil toros menos, cuyo ahorro haría abundante esta clase de ganados en pocos años en beneficio general de los consumidores y de los privilegiados labradores que comprarán los toros que necesiten anualmente para reemplazo de bueyadas a preciso cómodos y mucho más bajos de los que pagan en el día.

Si vuestra excelencia graduare que puedan resultar a su público los beneficio, y ventajas que promete mi proyecto, se servirá consultarlo al excelentísimo señor virrey para su aprobación, y ejecución, previas las audiencias y diligencias que estime usted necesarias.

Dios nuestro señor, que la vida de vuestra excelencia mas años México 19 de febrero de 1786. Excelentísimo señor. Antonio de Bassoco.

### **Apéndice 3.**

*Plan de ordenanzas que se deben vigorosamente observar para que el malecón de Tláhuac sin estorbarse su tránsito a los trajinantes y pueblos de su centro y comarca pueda conservarse con el total o posible ahorro importantes fondos del desagüe (1789)*

Fuente: AGN, *Desagüe*, (1789), vol. 24, exp. 12. fs. 22-26.

1° Que continúen las puertas que están construidas en sus extremos, las que se cierran al entrar la noche y se abrirán al amanecer por guarda fijo.

2° Que este sea hombre de cuenta y razón a mas de conducta acreditada a quien se le asignen quinientos pesos de sueldo, pagándosele por tercios, y se le labre una casa en el pueblo de Tulyehualco contigua de el malecón por ser este paraje el punto de mayor trajino como entrada de la tierra caliente y otros lugares de estrechos resortes en esta capital.

3° Que la obligación del guarda fijo que se establezca ha de ser celar no padezca daño la calzada, hacer se reponga por el causante que maliciosamente se hubiera hecho abrir, y cerrar sus puertas en las horas indicadas y coleccionar el peaje que señalara, destinando todas las mañanas indispensablemente una hora para reconocer el malecón que sigue, nombrado Culhuacan nombrado en su cuidado como se ha expuesto del de Tláhuac.

4° Para la constancia del cobro de peaje tendrá una libreta en que asentará por menor lo que colecte, y diariamente demostrará al teniente de cura de Xochimilco que reside en Tulyehualco para que lo firme teniendo derecho por esto a que cada mes del día primero le de el guarda el cinco por ciento de lo que colectare, y con este comprobante ha de rendir su cuenta al juez superintendente para que con su visto bueno la presente con su pago a oficiales supuesto el juramento con que debe cerrarlas de ser fiel y sin dolo.

5° Que siendo omiso el guarda responderá a las resueltas y se privará del empleo, para lo que ha de afianzar hasta en cantidad de quinientos pesos ante el juez superintendente, y a su



satisfacción a quien ha de reconocer por su jefe observando en todo sus ordenanzas y en sus grado al guarda mayor del desagüe.

6° Los que leñaran o hicieron dicho daño al malecón siendo indios repondrán el daño y sufrirán un día de prisión en la cárcel de su pueblo y siendo distante en el de Tláhuac.

7° En caso de reincidir y si por tercera vez lo hicieren se les negará el paso el tiempo que parezca oportuno que no sea menos de un mes.

8° Que por cada cabeza de ganado que suba a la calzada de la que pastan en la laguna y pueblos comarcanos, siendo de dueños españoles les paguen dos reales por cabeza, y mientras lo verifiquen los ponga el guarda en el corral que se labrará para este fin contiguo a su casa, y siendo de indios resarzan el daño y pongan a dicha casados cargas de tezontlale de que abunda aquel país y es muy importante su respuesta para los reparos del malecón.

9° Que los indios de dicho pueblo de Tláhuac así porque son los mayores enemigos del malecón, sin embargo de ser los más beneficiados en que se franquee su paso, como por su genial indocilidad sean penados con el doble de la pena establecida para los dichos pueblos en los daños que por si o por sus animales hayan, sufriendo por tercera vez el destierro de su pueblo por dos meses, y por cuarto para siempre, quedando a la discreción y prudencia del juez superintendente proceder del mismo modo, o como nos convenga contra los vecinos de dichos pueblos que por su inacción o malicia se hagan acreedores a ello.

10° Y porque los indios de los pueblos de la comarca y el de Tláhuac no han de pagar peaje alguno, por si ni por los animales propios y de su uso con que transitan el malecón. Se pensionará proporcionalmente a discreción del juez superintendente en el tiempo de la vista anual el plantío de árboles que se necesite por serles tan fértiles el hacerlo como por el conseguir los palos de que aquel país abunda, siendo de cargo del pueblo no menos del de San Francisco Tlaltenco y Tulyehualco regar las nuevas plantas hasta que arraiguen por ser los más beneficiados destinado para ello el gobernador de cada uno diariamente los hijos que se necesiten a las horas que le sean más cómoda, y también congrua al intento.

### Peajes.

- Pagará cada coche cargado dos pesos y uno de vacío. Todo hombre a caballo medio inclusa su mula de carga y pensando de aquí a dos cabezas por medio.
- En esta conformidad de dos cabezas por medio pagarán las que pasaren ocupadas o dos de vacío, menos las que fueran propias o del uso de los Indios.
- Ninguna partida de animal de pesuña hendida o que use podrá pasar por ningún motivo, pero siendo uno u otro animal pequeño de los comunes a los indios se les permitirá se pase.

### Prevención

Por cuanto el cura de Tláhuac tiene jurisdicción fuera del norte de la calzada se le dará una llave para las ocurrencias de su ministerio, pasándole el oficio al excelentísimo y ilustrísimo señor arzobispo para que como se espera no abuse de ella.

## Bibliografía

*IV Seminario de Historia de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País “La R: S: B: A: P y Méjico”*, tomo I., México, Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, Comisión de Guipuzkoa, 1993, 483. P.

“Bienes de Comunidad” en *Boletín del Archivo General de la Nación*, 3° serie., tomo VII., vol. 2., México, Archivo General de la Nación, abril-junio, 1983, 42. P.

Borchart de Moreno, Christiana Renate, *Los mercaderes y el capitalismo en la ciudad de México: 1759-1778*, trad. por Alejandro Zenker., México, Fondo de Cultura Económica, 1984. 307 P.

Brading. D. A. *Mineros y Comerciantes en el México borbónico (1762-1810)*, trad. De Roberto Gómez Ciriza., México Fondo de Cultura Económica, 1975. 498 P.

Braudel, Fernand, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Trad. Por Mario Monteforte Toledo y Wenceslao Roces, Vol. I., México, Fondo de Cultura Económica, 1976,

Carballal Staedtler, Margarita y Flores Hernández María., “Elementos hidráulicos en el lago de México Texcoco en el Posclásico”, *Arqueología Mexicana*, vol. XII, núm. 68, México, Consejo Nacional Para la Cultura y las Artes, Raíces, 2004, 90 P.

Castañeda, Carmen, “Los caminos de México a Guadalajara” en Chantal Cramaussel Comp, *Rutas de la Nueva España*, México, El Colegio de Michoacán, 2006. pp. 263-273.

Dehouve, Danièle, “El Crédito de repartimiento por los alcaldes mayores, entre la teoría y la práctica” en María del Pilar Martínez López-Cano y Guillermina del Valle Pavón (coordinadoras). *El crédito en Nueva España*, México: Instituto Mora, el Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto de investigaciones Históricas, UNAM, pp. 151-175.

Díaz del Castillo, Bernal, *La historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, 6° ed., México, Editores Unidos Mexicanos, t. I., 377. P.

Fernández Ramírez, José, *Memoria acerca de las obras e inundaciones en la ciudad de México*, México Secretaría de Educación Pública, INAH, 1976, 254 P.

Gibson, Charles, *Los aztecas bajo el dominio español*, Trad. Julieta Campos., 5° ed., México, Siglo XXI, 1980, 581. P.

Gurría, Lacroix, Jorge, *El Desagüe del valle de México durante la época novohispana*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, 1978. 175 P.

Jalpa Flores, Tomas, "Tesis para optar por el título de doctor en historia" *La sociedad indígena en la región de Chalco siglos XVI-XVIII*, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, 2005.

Ortiz Hernán, Sergio, *Caminos y transportes en México: Una aproximación socioeconómica: fines de la Colonia y principios de la vida independiente*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1994. 214 P.

Palerm, Ángel, *Obras hidráulicas prehispánicas en el sistema lacustre del Valle de México*, México, Secretaría de Educación Pública, Instituto Nacional de Antropología e Historia. 1993, 245 P.

Pezzat Arzave, Delia., *Guía para la interpretación de vocablos novohispanos, Siglos XVI A XVIII*, México, Archivo General de la Nación, 2001 187. P,

Quiroz, Enriqueta. *Entre el lujo y la subsistencia. Mercado, abastecimientos y precios de la carne en la ciudad de México 1750-1812*, México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos: Instituto de investigaciones Dr. José María Luís Mora, 2005.

Quiroz Muñoz, Enriqueta, "Del estanco a la libertad: el sistema de la venta de carne en la ciudad de México (1700-1812)", en Guillermina del Valle Pavón, (coordinadora), *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII*, México, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, 2003, pp. 191-223.

Rojas Rabiela, Teresa, Rafael A. Straus K y José Lameiras., *Nuevas noticias sobre las obras hidráulicas prehispánicas y coloniales en el valle de México*, México, Secretaria de Educación Pública, ENAH, 1974.

Serra Puche, Mari Carmen, *Los recursos lacustres de la cuenca de México durante el formativo*, México: Coordinación General de Estudios de Posgrado, Instituto de Investigaciones Antropológicas, UNAM. 275 P.

Sierra, Carlos J. *Historia de la Navegación en la ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal, 1894. (Colección: Distrito Federal 7) 81 P.

Silva Prada, Natalia. *Oficio y Arte: Don Ildefonso de Iniestra Bejarano, un arquitecto novohispano*, México, El Colegio de México

Suárez Arguello, Clara Elena. *Informe general que en virtud de Real Orden entregó el excelentísimo señor marqués de Sonora siendo visitador general de este reino, al excelentísimo señor virrey don Antonio Bucarely y Ursúa con fecha 31 de diciembre de 1771*, México, Centro de Investigaciones en Antropología Social, Porrúa, 2002

Tanck de Estrada, Dorothy, *Pueblos de Indios y educación en el México colonial, 1750-1821*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 1999. 627. P.

Torre Villalpando, Guadalupe de la. *Los muros de agua. El resguardo de la Ciudad de México siglo XVIII*, México, CONACULTA; INAH, 1999.

Tortolero, Villaseñor, Alejandro, *Empresarios y Navegación en la Cuenca de México. La importancia de los canales en los siglos XVIII y XIX*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, 2001, 47 P.

Valle Pavón Guillermina del, “Antagonismo entre el Consulado de México y el Virrey Revillagigedo por la apertura comercial de Nueva España, 1789-1794” en *Estudios de historia novohispana*, México, v. 24, 2001, p.11-137.

-----, “Intereses del Consulado de Comerciantes en la reconstrucción de las calzadas de la ciudad de México”, en *Entorno Urbano*, vol. 2, núm. 4, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luís Mora, Julio-diciembre 1996, pp. 5-24.

-----, “La contribución de Antonio Bassoco a la economía novohispana y las contradicciones del reformismo económico”, en *IV Seminario de historia de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*. México, Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, 1995. pp. 283-295.

----- “La recaudación de las alcabalas de la ciudad de México por parte del Consulado de Comerciantes”, en Sonia Pérez Toledo, René Elizalde Salazar y Luís Pérez Cruz (coord.), *Las ciudades y sus estructuras. Población, espacio y cultura en México, siglos XVIII y XIX*. México, Universidad Autónoma de Tlaxcala, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, 1999. pp. 151-160.

-----“Apertura comercial del imperio y reconstitución de facciones en el consulado de México: el conflicto electoral de 1787”, en Guillermina del Valle Pavón, (coord.), *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII*, México, Instituto Mora, 2003, pp. 259-289,

Valle Pavón, Guillermina del y Antonio Ibarra, “Las aduanas durante el virreinato en la Nueva España”, en *Historia General de las aduanas en México*, Enrique Florescano, coordinador, México, Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana, 2004, pp. 53-110.

Van Young, Eric, *La ciudad y el campo en el México del siglo XVIII. La economía rural de la región de Guadalajara 1675-1820*. México, Fondo de Cultura Económica, 1989.

Zamudio Orozco, Arturo, *Cuicuiláhuac y la cuenca del Valle de México*, México, Secretaría de Educación Pública, ENAH, 1982. 148 P.