

Históricas Digital

Araceli Peralta Flores

“El canal, puente y garita de La Vega”

p. 459-468

Caminos y mercados de México

Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón

(coordinadoras)

México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas,

Instituto Nacional de Antropología e Historia.

2009

690 p.

(Serie Historia General, 23)

Ilustraciones, mapas

ISBN 978-607-02-0660-3

Formato: PDF

Publicado en línea: 2 diciembre 2011

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/caminosymercados/mercados.html>

DR © 2015, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510, México, D. F.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

EL CANAL, PUENTE Y GARITA DE LA VIGA

ARACELI PERALTA FLORES

Coordinación Nacional de Monumentos Históricos

Instituto Nacional de Antropología e Historia

Introducción

El canal de la Viga fue un importante medio de comunicación lacustre por el que pasaron desde tiempos muy antiguos, gran parte de los productos que abastecieron a los habitantes de la ciudad de México. El canal de la Viga, conocido en algunos de sus tramos con los nombres de Acequia Real y Canal Nacional, formó parte del canal México-Chalco. De acuerdo con un plano de 1877 el canal iniciaba en la población de Chalco, seguía por Xico, después atravesaba el dique de Tláhuac (que dividía los lagos de Chalco y Xochimilco) para unirse con la acequia que comprendía los pueblos de Culhuacán, Mexicalzingo, Iztacalco y Santa Anita hasta entrar a la ciudad de México por la garita de la Viga, y finalmente el canal llegaba a las calles de Roldán por el rumbo de La Merced.¹ Esta ruta comercial fue la que utilizaron los xochimilcas para transportar los productos que cultivaban en la zona chinampera; la producción era concentrada en los embarcaderos como el del barrio de San Diego y de ahí los campesinos dirigían las canoas hacia el canal de Cuemanco para después conectarse al Canal de la Viga.

Zona lacustre

Los habitantes del Valle de México, desde la época prehispánica hasta principios del siglo XIX, mantuvieron una estrecha relación con el medio lacustre a través de la navegación, sin embargo, esta actividad se vio sumamente afectada a partir de la segunda mitad del siglo XVI por los proyectos de desecación de los lagos. Pese a los intentos por desaguar los lagos, la circulación de canoas por los canales y acequias siguió siendo una actividad cotidiana entre la población indígena. No obstante, para el siglo XX el acelerado

¹ Carlos Sierra, *Historia de la navegación en la ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal, 1984, p. 67; *apud*, "Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización y Comercio presenta al Congreso de la Unión"; *vid*, Ignacio Muñoz, *El verdadero México. Guía de la ciudad y valle de México*, México, Ediciones León Sánchez, 1927, p. 410.

crecimiento urbano precipitó el ocaso de la navegación al irle restando espacio a toda actividad lacustre. Gran parte de las lagunas, en especial las ubicadas al poniente de la ciudad, estaban en proceso de desecación, aunque esto no impidió que los canales de Tezontlale, Xoloco y sobre todo el de la Viga, continuaran siendo importantes vías de comercio.

Comercio

Por el canal de la Viga fueron transportados artículos y alimentos locales, principalmente de Xochimilco, así como productos procedentes de la zona de tierra caliente y del occidente de México. Todos los productos tenían que pasar para su control por la garita de la Viga, edificio construido en 1604.²

A mediados del siglo XIX pasaban por ahí productos como ajonjolí, alverjón, almagre, azufre, arroz, azúcar, becerros de un año, cascote, café, carbón, carneros, cebada, cecina de res, cera de Campeche, cobre viejo, cueros de res, cueros de ternera, chipotle, frijón, habas, harina, pulque, lenteja, linaza, leña, maíz, miel, nabo para aceite, nieve, paja, panocha, papa, sal de Colima, sal de tierra caliente, sombra parda, tabaco, terneras de dos años, toros, bueyes, novillos, vacas, caoba, mezquite, morillos de cedro, trozos de fresno de dos varas, vigas, soleras, tablas, bisagras, chiluca, tezontle, aguardiente de caña, aguardiente de uva extranjero, clavazón, chile sucre, cacao guayaquil, coñac, libros impresos, mezcal, papel extranjero, aguarrás, brea, fierro del país, hilaza, mantas del país, salvado, lana y madera de encino para maquinaria.³

Para dar una idea de la intensa actividad comercial que había en el Canal de la Viga, basta con señalar que entre 1858 y 1859 pasaron por la garita, de acuerdo con su tamaño, 685 trajineras, 960 de porte (24 varas de largo), 90 de medio porte (12 varas de largo) y 458 chalupitas, que a su vez transportaban lana, zacatón, piedra y arena, dando un total de 4 944 canoas.

A principios del siglo XX, los campesinos de Xochimilco llevaban a vender sus verduras "a México" cada quince días. Se embarcaban a eso de las 5 o 6 de tarde para llegar al amanecer a la Viga o a Jamaica, o bien, salían de madrugada para llegar al anochecer. Durante el trayecto los campesinos y los remeros disfrutaban de un rico café de olla que acompañaban con tortillas, tlacoyos y tlapique de pescado o de almejas, preparados por

² Con la construcción de la Línea 9 del Metro en 1984, se hizo el estudio arqueológico de la garita de la Viga. Durante las excavaciones se registraron restos del canal, embarcadero, puente y garita. De estos elementos fue posible conocer interesantes datos acerca de los sistemas y materiales constructivos y distribución espacial; *vid.* María de la Luz Moreno, *La Garita de la Viga: un sitio histórico en la Línea 9 del Metro de la Ciudad de México*, México, tesis de Arqueología, 1995, p. 82.

³ Archivo General de la Nación (en adelante AGN), *Fomento Desagüe*, v. 18, exp. 50, 1859.

las mujeres. Al llegar acercaban su canoa al bordo y ponían su mercancía en la orilla para venderla. Concluida la venta, aprovechaban para comprar en el mercado de la Merced los productos que necesitaban. Con la aparición del tren, los productores optaron por pagar a una persona para que les llevara su canoa a Xochimilco, y ellos se regresaban en el tranvía. Otro medio de transporte que utilizaron los xochimilcas fue la góndola, que era un “tren” que jalaba dos plataformas de madera sobre las que se subía la gente con sus productos; ésta iba de Xochimilco hasta la ciudad de México.

Todas las embarcaciones que transportaban productos por el canal pagaban impuestos de acuerdo con el tipo de mercancía que llevaban. Una canoa de porte cargada pagaba 6 reales; las trajineras con carga de pasajeros o vacías, 6 reales; las canoas de porte con leña, 4 reales; las canoas con zacatón, 2 reales; las canoas con piedra, 1 real; por cada tapestle de madera hasta de 25 vigas, 2 reales; por canoa hasta de 10 varas con verduras, 4 octavos; por canoa hasta de 10 varas con hierba, 1 octavo; por chalupón o canoa de una sola pieza cargada, 2 centavos. Las chalupas, las canoas de vacío y las que conducían personas de paseo, quedaban exentas de pago.⁴

El abastecimiento de productos a la ciudad de México fue seriamente afectado cuando el Ayuntamiento exigió a los comerciantes usar un pasaporte para transitar por la garita de la Viga, identificación que si era olvidada o no correspondía a quien la portaba, impedía el paso de las embarcaciones. Otro problema al que se enfrentaron los productores fue el hecho de que al querer descargar sus productos eran víctimas de la corrupción administrativa, pues se les cobraba el llamado “derecho de piso” de una manera arbitraria, situación que propició la escasez de productos.

Mantenimiento

El mantenimiento de la calzada y del canal de la Viga consistió en mantenerlos en óptimas condiciones, sobre todo a este último para que el precio de los productos no aumentara. Los trabajos de mantenimiento del canal consistieron en reparar los puentes a partir de Iztacalco, limpiarlo de lirio acuático, reparar los bordos y controlar el nivel del agua a través de compuertas.

Se construyeron pocos puentes de mampostería como los de Iztacalco, Jamaica, Pipis y La Viga (erigido en 1750), debido a que dificultaban el paso de las canoas, de ahí que lo común fuera el uso de puentes provisionales hechos de madera, o bien, atravesando de banda a banda, una canoa o chalupa para poder pasar con facilidad.⁵ Los remeros antes de pasar con

⁴ AGN, *Fomento Desagüe*, v. 18, exp. 51, 1853.

⁵ María de la Luz Moreno, *op. cit.*, p. 43.

su canoa por el puente de la Viga veían si el nivel del agua les permitía pasar con todos sus productos, de ser así se acostaban boca arriba y con las manos colocadas hacia el ojo del puente empujaban la canoa.

Los puentes de Pipis y de Jamaica fueron modificados en su altura cuando el gobierno autorizó el uso de barcos de vapor por el canal México-Chalco, ante las constantes peticiones que hicieron Mariano Tagle, Alejandro Kuigt, José María Lozada, Benito León Acosta y Mariano Ayllon, propietarios de este tipo de embarcaciones.⁶

El paso continuo de personas, carruajes, animales de carga y ganado vacuno por los puentes de mampostería propició que éstos se encontraran con frecuencia en malas condiciones. El puente de Iztacalco, por ejemplo, era muy transitado porque comunicaba a los habitantes del barrio de Santiago con la plaza y templo principal del pueblo. El puente de Jamaica también fue muy concurrido ya que facilitó el comercio de los barrios de Iznahuatongo, Otengo, Resurrección, Tultengo y Candelaria, y además fue el paso de los religiosos para administrar los santos sacramentos en estas poblaciones.⁷

El control del nivel del agua y la limpieza del canal, tanto en tiempo de secas como en tiempo de lluvias, facilitó la circulación de las embarcaciones. Sin embargo, el azolve del canal no se podía evitar así como tampoco la destrucción de los bordos porque los remeros acostumbraban apoyarse, unos con reatas y otros con remos, sobre los bordos para remar o empujar la canoa, ocasionando con esto el desprendimiento de la tierra. El azolve generó graves perjuicios en el abastecimiento de productos a la ciudad, especialmente durante la época de secas cuando el nivel del agua bajaba tanto que las canoas tenían que llevar poca carga, para no quedarse atoradas en el lodo, además de que tardaban más tiempo para llegar a su destino. Otro factor que influyó para que bajara el nivel del agua fue el que quedara tapada la sangría que tenía el dique de Culhuacán.⁸

Cuando aumentaba el nivel del agua durante la época de lluvias se inundaban las áreas cercanas a la Viga y el desbordamiento obedecía al cierre de compuertas como la de Santo Tomás que impedía el curso y salida natural del agua. La existencia de presas que se encontraban en los ramales desaguadores, como el denominado Cruz de Matlapalco, ubicado en Santa Anita y la garita de la Viga, también impidieron el curso libre del agua, por ello se pidió su demolición para evitar futuras inundaciones.⁹ Al quedar rebasado el límite de capacidad de agua del canal se generaban serios problemas en la transportación de personas y de productos.

⁶ Carlos Sierra, *op. cit.*, p. 53-54.

⁷ Archivo Histórico de la Ciudad de México (en adelante AHCM), *Ramo Puentes*, v. 3716, exp. 46, 1783; v. 3716, exp. 61, 1793; v. 3717, exp. 89, 1818.

⁸ AGN, *Fomento Desagüe*, v. 12, exp. 218, 1856.

⁹ AHCM, *Ramo Ríos y Acequias*, v. 3886, exp. 937, 1898; v. 3882, exp. 678, 1881.



Figura 1. 0080-061. El Canal, Garita y Puente de la Viga en el siglo XIX. CONACULTA-INAH-MÉXICO. Reproducción autorizada por el INAH



Figura 2. 0109-078. La Garita y Puente de la Viga, en donde se aprecian los dos "ojos" por donde pasaban las canoas. CONACULTA-INAH-MÉXICO. Reproducción autorizada por el INAH



Figura 3. 0080-063. Festividad del Viernes de Dolores en el Canal de la Viga, a la altura del pueblo de Santa Anita, en el siglo XIX. Litografía de Casimiro Castro. CONACULTA-INAH-MÉXICO. Reproducción autorizada por el INAH



Figura 4. 1572-007. El pueblo de Iztacalco y el Canal de la Viga en la primera mitad del siglo XIX. CONACULTA-INAH-MÉXICO. Reproducción autorizada por el INAH

El mantenimiento de la calzada de la Viga fue realizado en la parte correspondiente al paseo del mismo nombre. El Ayuntamiento efectuó los trabajos de remodelación, tales como: reparación de la calzada; estacado de la orilla de la acequia que con frecuencia se derrumbaba; tapar los hoyos que en época de lluvias se convertían en verdaderas lagunas y la reforestación del lugar.¹⁰

De la reforestación se encargaba el personal de la Comisión de Paseos que estaba integrada por el administrador, guardias, pipero, jardinero y peón. Había otros paseos en la ciudad de México como los de Bucareli, la Alameda, Azanza y la Viga, que contaban con este mismo servicio. Dicho personal se encargaba de realizar el inventario del número y tipo de árboles que tenían los paseos, así como de la tala de los árboles viejos o mal situados, reponiendo en su lugar “si fuera en la Alameda, fresno, y en los otros paseos, estacas de sauce o álamo”.¹¹ El paso continuo de vacas por la calzada del Paseo de la Viga perjudicaba a los árboles, de ahí la emisión de disposiciones que prohibían el tránsito de estos animales por dicho lugar.

Festividades

El Paseo de la Viga también fue conocido, en diferentes momentos, como Paseo de Revillagigedo,¹² Paseo Juárez¹³ y Paseo de Iztacalco. Este lugar de recreo y distracción para los habitantes de la ciudad de México tuvo una extensión de 1 560 metros de longitud por 30 metros de latitud.¹⁴ La belleza natural que tuvo el paseo inspiró a varios escritores como Guillermo Prieto, la marquesa Calderón de la Barca, Luis Castillo Ledón e Ignacio Muñoz.

La gente que vivía en el valle de México gustaba de pasear por el canal especialmente durante la festividad del Viernes de Dolores conocida también como Fiesta de las Flores, al respecto Ignacio Muñoz señala: “A hora temprana toda la ciudad se trasladaba a dichas calles (Roldán) en donde se hallaba el embarcadero, tomando en alquiler canoas y trajineras que adornadas con amapolas, apios, tules y claveles, servían para pasear a lo largo

¹⁰ AHCM, *Ramo Calzadas y Caminos*, v. 441, exp. 215, 1900.

¹¹ AHCM, *Ramo Paseos y Jardines*, v. 3586, exp. 42, 1867.

¹² Este paseo fue mandado a trazar en 1785 por el virrey Bernardo de Gálvez, pero hasta el gobierno del segundo conde Revillagigedo se llevó a cabo su construcción; *vid.*, Jesús Galindo y Villa, *Reseña histórico-descriptiva de la ciudad de México*, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1901, p. 118; *cfr.*, Manuel Rivera Cambas, *México pintoresco, artístico y monumental*, México, Imprenta de la Reforma, 1882, p. 183.

¹³ El Cabildo aprobó que para honrar la memoria del presidente Benito Juárez, al Paseo de la Viga se le denominara Paseo Juárez; AHCM, *Ramo Paseos y Jardines*, v. 3587, exp. 83, 1872.

¹⁴ El paseo se realizaba por el canal y la calzada de la Viga; AHCM, *Ramo Paseos y Jardines*, v. 3587, exp. 136, 1874.

del canal hasta llegar a la Viga o Santa Anita [...] los remeros cantaban y bailaban dentro de las canoas, en las que eran servidos tamales, moles, atoles, enchiladas y cuanto antojo conoce la complicada ciencia culinaria mexicana.”¹⁵ Los campesinos xochimilcas aprovechaban esta festividad para ganarse un dinero extra ya que paseaban a las personas en sus canoas, mismas que habían quedado vacías después de la venta de sus productos.

Para la celebración del Viernes de Dolores el Ayuntamiento aportaba una cantidad de dinero que era invertida en la contratación de los músicos, en la compra de las flores y de la enramada, así como en el alquiler del salón de baile.¹⁶ Asimismo, el canal era limpiado de lirio acuático para facilitar el paso de las canoas, actividad que en ocasiones era realizada por los presidiarios.¹⁷ Era usual que en esta festividad se registraran accidentes, la mayoría provocados por la embriaguez y negligencia de los visitantes, lo que obligó al Ayuntamiento a crear un cuerpo de policía montada encargada de cuidar el orden en los paseos de la ciudad de México.¹⁸ Alfonso Icaza comentaba “Ya a eso de las nueve de la mañana la cosa se ponía imposible; los humos del pulque caldeaban los ánimos, y quienes no quisieran verse envueltos en algún lío, muchas veces sangriento, tenían que regresar a la ciudad, cuanto más pronto mejor.”¹⁹

Ornato

El embellecimiento del Paseo de la Viga fue motivo de atención para el Ayuntamiento de la ciudad de México. En 1901 se autorizaron 400 pesos para trasladar dos estatuas aztecas, la de Ahuízotl y la de Itzcóatl, conocidos como los “Indios Verdes”, de la entrada del Paseo de la Reforma al Paseo de la Viga.²⁰ La estatua de Cuauhtémoc también formó parte del ornato de este paseo, la cual se inauguró en agosto de 1869 por el Ayuntamiento y fue colocada frente al puente de Jamaica.

Ocaso

Los tiempos de esplendor no sólo del canal de la Viga sino de lo poco que quedaba de la zona lacustre de la Cuenca de México, vieron terminar sus

¹⁵ Muñoz, *op. cit.*, p. 410.

¹⁶ AHCM, *Ramo Paseos y Jardines*, v. 3590, exp. 30, 1886.

¹⁷ AHCM, *Ramo Ríos y Acequias*, v. 3879, exp. 404, 1849.

¹⁸ AHCM, *Ramo Paseos en General*, v. 3584, exp. 81, 1831.

¹⁹ Alfonso de Icaza, *Así era aquello. 60 años de vida metropolitana*, México, Ediciones Botas, 1957, p. 47.

²⁰ AHCM, *Ramo Paseos y Jardines*, v. 3592, exp. 504, 1901.

días a finales del siglo XIX y principios del XX. Entre los motivos de su decadencia podemos citar el aumento de población que implicó una acelerada ocupación de tierras con fines habitacionales e industriales, así como la necesidad de construir más vías terrestres, lo que afectó seriamente la red de canales al cortar la comunicación de aguas.²¹ Otra causa que influyó en la extinción de los canales fue la entubación del agua de los manantiales y ríos del valle de México. Esto afectó seriamente el nivel del agua de los canales en especial el de la Viga, Bucareli y la Ciudadela, quedando sin corriente y con agua estancada, de ahí que fuesen considerados de alto riesgo para la salud de la población.²²

El canal de la Viga, al quedar desaguado sirvió como depósito de basura y desechos, en cuya composición entraban lirio acuático, animales muertos y toda clase de inmundicias y materias putrefactas, por eso, la Comisión de Higiene declaró a esa zona de alto riesgo para la salud pública; en 1940 comenzó a ser rellenado y para 1957 fue pavimentado.

Con la construcción de la Línea 9 del Metro, en el año de 1984, la Dirección de Salvamento Arqueológico del Instituto Nacional de Antropología e Historia realizó el estudio arqueológico de La Viga. Durante las excavaciones se registraron restos de los materiales y sistemas constructivos del canal, embarcadero, puente y garita de la Viga, lo que permitió definir las medidas de los espacios arquitectónicos, entre otros aspectos. En la actualidad queda como único testimonio de lo que fue el famoso canal de la Viga, la calzada que lleva su nombre. Esas canoas cargadas de verduras y flores que transitaban apaciblemente por el canal han desaparecido para dar paso a una interminable fila de automóviles, microbuses y taxis.

BIBLIOGRAFÍA

- Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles y Muebles de la Delegación Iztacalco, D.F.*, México, INAH, 1992.
- GALINDO Y VILLA, Jesús, *Reseña histórico-descriptiva de la Ciudad de México*, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1901.
- ICAZA, Alfonso de, *Así era aquello. 60 años de vida metropolitana*, México, Ediciones Botas, 1957.
- MORENO CABRERA, María de la Luz, *La Garita de la Viga: un sitio histórico en la Línea 9 del Metro de la Ciudad de México*, México, Tesis de Arqueología, ENAH, 1995.

²¹ AHCM, *Ramo Parcialidades*, v. 3574, exp. 25, 1808.

²² AHCM, *Ramo Ríos y Acequias*, v. 3884, exp. 777, 1889.

- MUÑOZ, Ignacio, *El verdadero México. Guía de la ciudad y valle de México*, México, Ediciones León Sánchez, 1927.
- PERALTA FLORES, Araceli, "El Canal de la Viga" en *Boletín Oficial del Instituto Nacional de Antropología e Historia*, México, abril-junio, No. 54, 1999.
- RIVERA CAMBAS, Manuel, *México pintoresco, artístico y monumental*, México, Imprenta de la Reforma, 1882.
- SIERRA, Carlos, *Historia de la navegación en la ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal, 1984.

FUENTES DOCUMENTALES

- Archivo General de la Nación (AGN), *Fomento Desagüe*, v. 12, exp. 218; v. 18, exp. 50 y 51.
- Archivo Histórico del Distrito Federal (AHDF), *Ramo Puentes*: v. 3716, exp. 46 y 61; v. 3717, exp. 89; *Ramo Caminos y Calzadas*: v. 10, exp. 9; v. 441, exp. 215, *Ramo Ríos y Acequias*: v. 3879, exp. 404; v. 3882, exp. 6678; v. 3884, exp. 777; v. 3886, exp. 937; *Ramo Paseos y Jardines*: v. 3586, exp. 42; v. 3587, exp. 83 y 136; v. 3590, exp. 30; v. 3592, exp. 504; *Ramo Paseos en General*, v. 3583, exp. 17; v. 3584, exp. 81, *Ramo Parcialidades*: v. 3574, exp. 25.

Referencias orales

Sra. Rosario López Cavaría

Sr. Ubaldo Escobar Castillo