

*Hallazgos en el Metro
de la ciudad de México*
Arqueología y acervos

Araceli Peralta Flores

Índice

Agradecimientos	11
Introducción	13
Capítulo I	
<i>Características geográficas de la cuenca de México</i>	21
<i>Panorama histórico. De la época prehispánica a la época contemporánea</i>	22
Capítulo II	
<i>Línea 6</i>	29
San Bartolo Atepehuacan	29
Documentos	32
Azcapotzalco	32
Documentos	48
Capítulo III	
<i>Línea 7</i>	59
Tacubaya	59
Documentos	63
Mixcoac	71
Documentos	73
Capítulo IV	
<i>Línea 9</i>	79
La Magdalena Mixihuca	79
Documentos	83
La Piedad	84
Documentos	93
Capítulo V	
<i>Caminos y calzadas de la ciudad de México</i>	97

Documentos	102
El canal de la Viga	105
Documentos	108
Albarradón de Nezahualcóyotl	116
Documentos	123
Conclusiones	125
Glosario de pesos y medidas antiguos	129
Glosario de términos archivísticos	131
Bibliografía	133

Introducción

El propósito del presente estudio es mostrar la importancia que tuvo la investigación documental, principalmente de archivo, en los trabajos del Proyecto Arqueológico Metro, líneas 6, 7 y 9, efectuados entre los años 1982 y 1984.

Los trayectos que recorren dichas líneas son: Línea 6, de la estación Martín Carrera a El Rosario; Línea 7, de la estación Barranca del Muerto a El Rosario, y Línea 9, de la estación Observatorio a Pantitlán (fig. 1).

La investigación que aquí se presenta está dividida en varios capítulos. El primero de ellos contiene los siguientes apartados: justificación, marco teórico-metodológico, hipótesis y objetivos.

El segundo capítulo corresponde a las características geográficas de la cuenca de México, ya que las obras de construcción del Sistema de Transporte Colectivo (STC)-Metro, líneas 6, 7 y 9, se realizaron en gran parte de esta región. En este mismo capítulo, se da un panorama histórico de nuestra área de estudio a fin de ubicar, de manera muy general, la información contenida en los capítulos III y IV.

El tercer capítulo trata sobre algunas poblaciones de la cuenca de México, las cuales fueron afectadas por las obras de construcción del Metro. La selección de dichas poblaciones se hizo en función de su importancia arqueológica e histórica, misma que se pudo inferir a partir de los estudios arqueológicos realizados en el área así como de la consulta previa de fuentes documentales.

Mediante este criterio de selección se eligieron, para cada línea, las poblaciones a estudiar. Esto es, de la Línea 6 se investigaron los asentamientos de Atepehuacan y Azcapotzalco. Atepehuacan corresponde a lo que se ha denominado "punto de correlación" o "amarre", que son "las áreas en donde la probabilidad de registro de datos arqueológicos son altas. Éstas se sitúan fuera del eje de trazo, pero en algunos casos se ven afectadas por obras de construcción que se hacen simultáneamente al Metro, como vialidad entre otras" (Carballal y Flores, 1987, vol. 1, p. 31). Estos "puntos de correlación" permiten un conomiento mayor del área, porque vinculan las nuevas investigaciones con las ya realizadas en el área (Sánchez Nava, 1984a, p.30). Sobre la Línea 7 se investigaron aspectos diversos de las poblaciones de Tacubaya y Mixcoac; y en cuanto a la Línea 9 los estudios se enfocaron principalmente a las poblaciones de Mixihuca y La Piedad.

En el cuarto capítulo se habla de algunas obras que formaron parte del sistema de control hidráulico de la cuenca de México, ya que en el caso de la Línea 6 la calzada prehispánica del Tepeyac se vio afectada y en consecuencia fue necesario realizar un estudio documental de los caminos y calzadas de toda la cuenca. Asimismo, en la Línea 9 los estudios se enfocaron al albaradón de Nezahualcóyotl¹ y al paseo, puente, garita y canal de la Viga, lugar de gran importancia económica, sobre todo a principios del siglo XX.

Justificación

La vida moderna y el desmesurado crecimiento de la ciudad de México han traído consigo una serie de problemas que en la mayoría de los casos deben ser resueltos con relativa rapidez. El incremento de la mancha urbana acelera cada vez más la desaparición del patrimonio arqueohistórico, lamentándose con frecuencia pérdidas irreparables (Sánchez Santoveña, 1965, vol. 1, p. 9). De ahí que el Instituto Nacional de Antropología e Historia, a través de la subdirección de Salvamento Arqueológico encargada del rescate y salvaguarda del patrimonio arqueológico, esté interviniendo en todas las obras que pudieran afectarlo, como ha sido el caso del STC-Metro. Es por esto que los lineamientos generales del salvamento arqueológico en el área metropolitana “se originan por las necesidades de rescate de material e información, en las construcciones, de obras públicas — como las de vialidad, transporte colectivo, drenaje, edificios públicos, entre otros, y privados, como centros comerciales, fraccionamientos— que se realizan en la ciudad” (Carballal y Flores, 1987, vol. 1, p. 20).

Cabe señalar que las obras públicas presentan limitantes, como son la premura de tiempo y las condiciones particulares de éstas, factores que repercuten en la investigación; sin embargo, también permiten obtener información que en otras circunstancias sería muy difícil conseguir, sobre todo por cuestiones de costo, extensión y profundidad. Es así como la actividad del salvamento arqueológico requiere de un trabajo preventivo con el fin de corregir rutas y técnicas que permitan su integración al proyecto arqueológico, el cual se elabora dentro de un marco teórico-metodológico en el que queda planteada la necesidad de recurrir a otras disciplinas, como la historia, la etnología, la lingüística, etcétera. Disciplinas que han servido de apoyo para la elaboración, esta vez, de los proyectos arqueológicos del STC-Metro, líneas 6, 7 y 9. De entre dichas disciplinas, la etnohistoria tiene un papel de suma importancia, como a continuación se podrá apreciar.

Fundamentación teórico-metodológica

Dentro del campo de la etnohistoria está la arqueología histórica, y para poder entender el porqué, es necesario retomar el concepto de etnohistoria.

¹ Acerca del albaradón de Nezahualcóyotl existe un estudio muy amplio en el informe del Proyecto Arqueológico Metro, Línea 5, elaborado por Carballal y Flores (1987).

Existe la polémica de si la etnohistoria es una ciencia, un método o una técnica. Fenton (1962, p. 2) señala que no es disciplina, pero sí un camino seguro para conocer la historia cultural de cualquier sociedad. Carmack (1979, pp. 13-20) coincide con la idea anterior y argumenta que la etnohistoria es un conjunto especial del uso de las tradiciones escritas y orales. Como metodología tiene un carácter complementario no sólo respecto de la arqueología sino también de la lingüística histórica, la etnografía y la paleobiología.

El hecho de que la etnohistoria sea complemento de otras disciplinas, como lo ha mencionado atinadamente Carmack, le resta el carácter de ciencia, es decir una "doctrina metódicamente formada y que constituye un ramo particular del saber humano" (*Diccionario enciclopédico Quillet*, vol. 3, p. 344)), dado que su marco teórico-metodológico está formulado en función de su relación con la arqueología, etnología, lingüística, según sea el caso.

Con respecto a la integración de la información arqueológica con las fuentes históricas, ésta ha llegado a conocerse en el campo de la antropología como el "método histórico directo", aunque comúnmente se le denomina arqueohistoria, arqueología de sitios históricos o arqueología histórica, que consiste en que "la arqueología hace uso tanto de datos arqueológicos como históricos para interpretar la conducta humana" (Fournier, s/f), cumpliendo la función, en el campo arqueológico, de "tener una aplicabilidad de enfoque práctico" (Quezada, 1983, p. 28), además de que "la construcción de modelos analógicos de la etnohistoria... para la arqueología es algo nuevo para fundamentar hipótesis" (Charlton, 1981, p. 152).

Ante estos criterios, la etnohistoria viene a ser un método en donde se conjugan uno o varios campos de la antropología con la historia, que para el caso del Proyecto Arqueológico Metro ha tenido una positiva aplicación en la investigación, puesto que la investigación arqueológica se enriqueció considerablemente con la recopilación de datos obtenidos en los documentos coloniales, los cuales fueron de gran utilidad para el estudio de las poblaciones de la cuenca de México, a partir de sus diferentes etapas históricas.

Si bien una buena parte de las investigaciones del Proyecto Arqueológico Metro se enfocaron al estudio de las sociedades prehispánicas que habitaron la cuenca de México, es necesario señalar que con la información documental obtenida se pudo ir más allá de la época prehispánica. De este modo se obtuvo información de archivo de distintas épocas (colonial, independiente, revolucionaria, porfiriato, contemporánea) que resultó ser de gran utilidad porque "los proyectos arqueológicos no sólo se limitan al estudio del periodo prehispánico sino también incluyen sitios que forman parte del proceso histórico de México" (Martínez, 1988, p. 2). Esta amplitud en el aspecto temporal, permitió entender y conocer mejor las características socioeconómicas y políticas de cada una de las poblaciones ubicadas en la cuenca de México, situación que a la vez hizo posible efectuar correlaciones no sólo a nivel regional sino también de área.