



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
COLEGIO DE HISTORIA

“De la imperiosa necesidad de dotar a la ciudad de mercados”.
El caso de la planeación y construcción del mercado de
La Merced y su despegue comercial, 1861-1882.

Tesis

que para obtener el título de

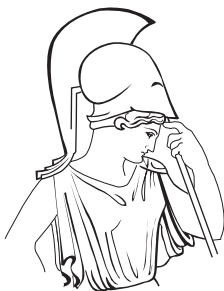
Licenciada en Historia

Presenta:

Quetzalli Saraí Rebollo Chavarría

Asesora:

Dra. Marisa Margarita Pérez Domínguez



México, D.F., 2015



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.

Agradecimientos

En la culminación de una etapa tan importante en mi vida quiero agradecer a mis padres, Sergio Rebollo Aldama y María Angélica Chavarría León, por estar siempre a mi lado, por impulsarme y animarme para dar lo mejor de mí en los proyectos que he emprendido. El hogar cálido y amoroso que han creado juntos ha sido, es y será el refugio en donde calme mis angustias y encuentre el sentido de la vida. Espero que sigamos creciendo y afrontando juntos las adversidades que nos ha tocado vivir, confío en que siempre saldremos más unidos y fortalecidos.

Agradezco también a mi hermano Sergio Isaac por ser el compañero de juegos durante mi infancia y el cómplice de mis andanzas y decisiones en la etapa "adulta". Eres para mí un gran apoyo, me has tendido tu mano cuando la he necesitado, has tenido oídos para mí incluso cuando digo tonterías y, en general, he compartido contigo más que una vida de momentos memorables.

Quiero agradecer especialmente a mi abuelita, María Aldama Castro, quien no sólo me nutrió el cuerpo con sus exquisitos guisos, sino también el alma con su compañía, sus charlas amenas y sus cantos. Es para mí una guía ejemplar de cómo una mujer debe salir adelante y de cómo mantener la alegría aun cuando la vida se nos muestre tan dura. Gracias por todo abuela, siempre estará en mi corazón.

Por otro lado, quiero agradecer a las personas que me tendieron su mano en el proceso de creación del presente trabajo. En primer lugar, menciono a la Dra. Marisa Margarita Pérez Domínguez por asesorar de manera formidable mis pasos durante este investigación. Sus conocimientos y experiencia como investigadora dieron luces a este tema de tesis desde que era una idea vaga en mi cabeza. Agradezco infinitamente su interés, sus sugerencias siempre pertinentes y los ánimos que me transmite para continuar en el campo de la investigación.

Un lugar muy merecido en estas líneas lo tiene el grupo de tesis auto denominado "Los Porfiritos", integrado por Ana María Ríos Magdaleno, Luz del Carmen Martínez Rivera, Daniel Cuautli Estrada García, Emiliano Enrique Canto Mayen e Iveth Carolina Vancini Zapata, a quienes agradezco infinitamente por sus comentarios,

sugerencias y por la amistad germinada en las comidas *pos sesión porfirica*. Mi proceso como tesista ha sido mucho más amable con su presencia.

Agradezco a los profesores e investigadores de esta Máxima Casa de Estudios por formar parte del sínodo: Dr. José Rubén Romeo Galván, Dra. Lillian Briseño Senosiain, Lic. Ricardo Gamboa Ramírez y Mtro. Alfredo Ruiz Islas, por la lectura de mi trabajo, sus comentarios que son realmente valorados y por los consejos que me han brindado para continuar con la investigación de otros temas de interés.

Quiero prodigar agradecimientos a la Dra. Eulalia Ribera Carbó, cuya asesoría me permitió entender de forma distinta al barrio de La Merced y su guía fue indispensable para la culminación de esta tesis. Conocí a una gran investigadora pero también a una excelente mujer y ser humano, gracias por su calidez y gentileza natas. Igualmente, le doy las gracias al Dr. Fernando Aguayo por brindarme material fotográfico que enriqueció la investigación.

Quiero agradecer a las instituciones que han apoyado mis pasos como alumna e investigadora neófita. En primer lugar, a la Universidad Nacional Autónoma de México y a los profesores que imparten cátedra en ella, quienes forjaron mi formación preparatoria y universitaria. Asimismo, debo mencionar al Instituto de Investigaciones José María Luis Mora y al Comité de becas 2013-2014 por brindarme estímulos económicos que permitieron mi subsistencia durante mis días como tesista.

Quiero mencionar y dar gracias a mis tías Magdalena Reboyo y Ángeles Aldama porque en estos años he conocido otras perspectivas de la vida, haciéndome partícipe de sus experiencias propias. Los conocimientos que he adquirido con ustedes los llevaré conmigo para toda la vida. Sólo puedo decirles que las quiero y que, para bien o para mal, ¡han creado un monstruo!.

Mi familia materna, integrada por mi abuelita Irene y mis tíos Adrián y Andrés Chavarría, es también parte fundamental para mi formación como ser humano. Ustedes son la inspiración de este tema de tesis, motivada también por mi abuelito Domingo, a quien recuerdo con cariño y respeto y a quien dedico este trabajo como una forma de acercarme a su enigmático origen.

Agradezco a todos los amigos y compañeros que he conocido en diversas etapas de mi vida y con los que he compartido risas, charlas, cafés y buenos momentos. Refiero especialmente a Magda Bahena, Teresa Tamayo, Liliana Acosta, Ana Karen García, Alvar Sosa, Eduardo Vergara, Nayely Cabrera, Alejandro Altamirano y Arturo Silva.

Doy las gracias a la Biblioteca Nacional de Antropología e Historia por permitirme la reproducción de material fotográfico y al Archivo Histórico del Distrito Federal por salvaguardar con merecido celo la historia de la Ciudad de México. Sobre todo agradezco al señor Ricardo Méndez quien se interesó en mi tema de estudio y me resolvió algunas dudas.

Finalmente agradezco a todos aquellos que han formado parte de mi vida y que permanecen dentro del baúl de mis recuerdos más atesorados.

Índice general

Introducción.....	1
Capítulo I. La Ciudad de México en su camino hacia la modernidad.....	9
La modernización de una ciudad tradicional.....	11
“Dime dónde vives y te diré quién eres”. La sociedad y su distribución espacial.....	22
Los servicios públicos en la capital.....	29
“...y se hizo la luz”. El alumbrado público.....	30
Agua pasa por mi casa. Abastecimiento de agua.....	34
De la ciudad y sus desechos. Sistema de limpieza de la ciudad.....	39
“Yo pago por ir sentado y voy sentido”. Los transportes públicos.....	41
Capítulo II. Mercados y abasto capitalinos.....	50
“Papelito habla”. Legislaciones de mercados.....	55
Los sitios del trueque en el siglo XIX.....	64
El abasto en la Ciudad de México.....	77
Capítulo III. De la necesidad imperiosa de construir un mercado en La Merced....	90
De zona conventual a barrio comercial.....	95
Un pilar más para la construcción del progreso. El mercado de La Merced.....	108
Una radiografía comercial.....	121
Consideraciones finales.....	137
Anexo.....	143
Bibliografía.....	148
Índice de imágenes.....	159
Índice de planos.....	159
Índice de cuadros.....	160

Introducción

Una de las características que tienen en común las ciudades de México es que en su plaza central se encuentran los tres edificios más emblemáticos, éstos son el palacio de gobierno, el mercado y la iglesia, pues representan los poderes político, económico y religioso, respectivamente. En particular, queremos destacar al mercado, punto de reunión y encuentro y sitio de abasto de la población. Entre sus pasillos y locales podemos conocer un poco más a la sociedad que lo rodea, podemos adentrarnos en sus tradiciones y costumbres alimentarias por medio través de frutas típicas de la región, las flores y demás artículos que sean característicos de esa sociedad.

En la actualidad, la Ciudad de México cuenta con una gran cantidad de mercados, los pequeños abastecen a colonias específicas, otros más son propios de una delegación en particular y otros, de mayor importancia son conocidos por los mismos ciudadanos y su fama alcanza otras urbes por configurar los alrededores como un barrio comercial. Éste es el caso de La Merced. A lo largo de la centuria pasada, la zona se configuró como el principal centro de abasto de la capital mexicana pero al consolidarse como tal fue objeto de severas problemáticas sociales, tales como el hacinamiento, la delincuencia, la prostitución y el ambulante.

Como historiadores, concurrentes o meros conocedores de la actividad comercial podemos preguntarnos ¿cuáles fueron los orígenes de este barrio? ¿Cómo se configuró como uno de los principales sitios de abasto? Si bien la historia del barrio inicia en el siglo XVII, cuando los frailes de la comunidad mercedaria construyeron sus celdas en el costado oriente de la capital novohispana, su configuración como zona comercial se dio

en las postrimeras de la centuria de los 1800, momento en el que se construyó un mercado a las orillas del canal de Roldán, principal acceso de los productos provenientes de los pueblos de Xochimilco y Chalco y de las tierras calientes del estado de Morelos. Partiendo de la idea de que fue esta edificación la que intensificó la actividad comercial, la presente investigación tiene como objeto de estudio el proceso de construcción del mercado de La Merced inaugurado en 1880.

Nos ceñimos a la temporalidad 1861-1882, ya que fue en la primera fecha cuando ingenieros y arquitectos de la ciudad presentaron al Ayuntamiento los primeros proyectos para lograr dicha empresa. La investigación se cierra contemplando dos años después de que el mercado se abrió al público, debido a que uno de nuestros propósitos es realizar un esbozo de los comercios que se establecieron en las calles del barrio, información brindada por el padrón municipal de 1882. En un intento por descubrir los orígenes comerciales de La Merced, las interrogantes que esclareceremos son: ¿por qué se eligió ese sitio para ubicar uno de los centros de comercio de la capital? ¿Cuáles fueron las razones que el Ayuntamiento de México, que en aquellos años gobernaba la ciudad, consideró para la construcción del recinto? ¿Qué circunstancias permitieron su levantamiento?

Nuestra hipótesis es que la construcción del mercado de La Merced se realizó con el propósito de explotar, controlar y vigilar la introducción de productos perecederos por el canal de Roldán; además, esta edificación se vio como una alternativa para descentralizar el abasto que predominaba en la Plaza Mayor y, sobre todo, en el mercado de El Volador. Gracias a que se aplicaron las Leyes de Nacionalización y Desamortización de los bienes eclesiásticos el gobierno municipal contó con el espacio

idóneo para consolidar sus esfuerzos. A pesar de que desde 1861 se previó la necesidad de su construcción, la intervención extranjera, aunada a la escasez de los ingresos municipales, no dio la oportunidad de llevar a cabo las obras sino dos decenios después. Con su erección se benefició tanto a la población que se abastecía de alimentos como al mismo municipio, por la gran cantidad de ingresos que se obtenía del ramo de mercados, lo que permitió reinvertir esos recursos en las obras públicas que se consideraran más ventajosas.

Para corroborar nuestra hipótesis, en el primer capítulo explicaremos el contexto general de la Ciudad de México durante la segunda mitad del siglo XIX, en el que se desarrolló un crecimiento territorial y de población significativo originado por la aplicación de las legislaciones antes mencionadas. Hablaremos también del crecimiento y distribución de la población en el espacio urbano y pondremos especial énfasis en las actividades económicas que se desempeñaban. Para finalizar, desarrollaremos la situación de cuatro servicios públicos a los que se debía dar solución ante los constantes cambios de la ciudad. Debido a que, a nuestra consideración, son los que tienen mayor relación con el buen funcionamiento de los mercados, elegimos el alumbrado, la limpieza de la ciudad, el abastecimiento de agua potable y los transportes.

En el segundo capítulo hablaremos del contexto de abasto y mercados por medio de las legislaciones que le dieron funcionamiento al ramo y conoceremos las instancias y actores que intervinieron en su administración y construcción. Para dilucidar qué lugar ocupaba La Merced entre los demás mercados decimonónicos y cuáles eran sus particularidades, haremos un recuento de los centros de comercio que emergieron en la

centuria. Proponemos un proceso constructivo de cuatro etapas durante las cuales se transformaron las plazas de mercado virreinales en mercados establecidos y se subrayarán las características y materiales utilizados. Por último, reconstruiremos la situación del abasto en las últimas décadas del siglo XIX, con la intención de saber cuáles eran los productos que se suministraban a través de este sistema de mercados.

En el tercer y último capítulo nos enfocamos en la descripción del barrio, comenzando con la delimitación territorial. Para ello, proponemos una extensión que abarcaba cerca de 22 manzanas que tenían como punto principal el cuadrante del mercado.¹ Posteriormente, hablaremos de los servicios públicos con los que contaba y de su composición social enfocándonos, nuevamente, en las labores que se desempeñaban. En un segundo apartado daremos cuenta de las diversas propuestas que se presentaron en el Ayuntamiento para la construcción del mercado; procuramos un espacio a las opiniones de los regidores sobre la conveniencia de la obra. Finalmente realizaremos una radiografía comercial en la que veremos la distribución de tiendas en la zona de estudio, así como los giros comerciales a los que se dedicaba cada uno.

El “barrio mágico” de La Merced ha sido objeto de estudio de diversas disciplinas, como la ecología y sociología,² con la finalidad de establecer los daños provocados por la intensa actividad comercial de la primera mitad del siglo XX, lo que

¹ Se proponen estos límites ya que la extensión actual del barrio no correspondería a la extensión de la Ciudad de México de la década de 1880.

² Enrique Valencia, *La Merced. Estudio ecológico y social de una zona de la Ciudad de México*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1965.

ha llevado a expertos urbanistas a realizar proyectos para su regeneración.³ Al ser una zona ampliamente conocida existe gran cantidad de libros con fines de divulgación que nos acercan someramente a la historia del barrio.⁴ Por su parte, la obra coordinada por Luis Ignacio Sainz es una de las investigaciones más completas que se ha encontrado sobre La Merced, ya que desarrolla la historia conventual, comercial y popular por medio de sus edificios representativos (el mercado, el convento, el Hospital y la estación ferroviaria de San Lázaro y el mercado San Ciprián).⁵

El tema de los mercados urbanos ha sido analizado desde la perspectiva económica (para establecer generalidades en cuestiones de administración, gobierno y finanzas);⁶ arquitectónica (enfocada principalmente en analizar las características de la infraestructura de mercados en la primera mitad del siglo XIX),⁷ y social (con el fin de explicar las relaciones y conflictos entre los comerciantes de la época virreinal).⁸ No obstante, pocos estudios han trabajado a los mercados construidos a partir de 1850

³ Ricardo Antonio Tena Núñez y Salvador Urrieta García (coord.), *El barrio de La Merced. Estudio para su regeneración integral*, México, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, Instituto Politécnico Nacional, 2009.

⁴ Roberto Albores Guillén, *Por los rumbos de La Merced. Tradición renovada*, México, Delegación Venustiano Carranza, 1991. *La Merced. Esbozo histórico*, México, Banco Nacional de México, 1978. Fernando López Orozco y Héctor Castillo Berthier, *La Merced: enigma alimentario*, 2ª ed., México, Artes Gráficas Panorama, 1994. Jacobo Zabudovsky y Héctor Manuel Romero, *La Merced. Su rescate*, México, Fedatario del Haber Histórico y Cultural de la Delegación Cuauhtémoc, 1993.

⁵ Luis Ignacio Sainz (coord.), *La Merced. Tradición renovada*, México, Banco Nacional de Comercio Interior, Departamento del Distrito Federal, 1992.

⁶ Ricardo Gamboa Ramírez, "Abasto y finanzas de la ciudad de México, 1800-1850" en Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón (coord.), *Caminos y mercados de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2010, pp. 490-513. Diego López Rosado, *Los mercados de la ciudad de México*, México, Secretaría de Comercio, 1982.

⁷ María de la Luz Velázquez, *Evolución de los mercados de la Ciudad de México hasta 1850*, México, Consejo de la Crónica de la Ciudad de México, 1997.

⁸ Jorge Olvera Ramos, *Los mercados de la Plaza Mayor en la ciudad de México*, México, Cal y Arena, 2007.

desde el oficio de la historia, como es el caso de Mario Barbosa quien analiza el proceso de descentralización del abasto por medio del mercado San Juan.⁹

Sólo una investigación, titulada *Dos mercados en la historia de la Ciudad de México: el Volador y La Merced*, se acerca al proceso de construcción de nuestro mercado.¹⁰ A pesar de que los autores hacen uso de fuentes de archivo y realizan un esbozo general del comercio en la Ciudad de México, el tema fundamental del estudio es el primer mercado mencionado, por lo que a La Merced se le deja en un plano secundario. Además, los autores no realizan un ejercicio de reflexión sobre la conveniencia de la obra para la población decimonónica, sólo se quedan en la descripción del proceso.

La presente investigación abona el campo de estudio para la historia urbana, ya que se analizan diversos elementos de la morfología de la Ciudad de México, tales como el crecimiento territorial, el aumento de su población, la dotación de servicios públicos y los cambios de uso de suelo.¹¹ Sin embargo, los elementos urbanos que tienen predilección en este texto son los mercados, entendiendo por el concepto el edificio construido por las autoridades municipales para llevar a cabo exclusivamente actividades de compra y venta de mercancías. Subrayamos las características estructurales arquitectónicas y los materiales utilizados para su construcción para esbozar un proceso constructivo a lo largo del siglo XIX. Por ser éstos los sitios donde

⁹ Mario Barbosa Cruz, "El mercado de San Juan y la descentralización del abasto en la ciudad de México" en Alicia Salmerón y Fernando Aguayo (coords.), *"Instantáneas" de la ciudad de México. Un álbum de 1883-1884*, t. II, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, 2013, pp. 109-123.

¹⁰ María Rebeca Yoma Medina y Luis Alberto Matos López, *Dos mercados en la historia de la Ciudad de México: El Volador y La Merced*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1990.

¹¹ Eulalia Ribera Carbó (coord.), *Trazos, usos y arquitectura. La estructura de las ciudades mexicanas en el siglo XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004, p. 10.

se realiza el comercio de la capital, la tesis brinda información en cuanto a la historia del abasto durante la segunda mitad de la centuria, sobre la cual no hay estudios exhaustivos.

Por su parte, apelamos al término *barrio* y las tipologías señaladas por Eduardo López Moreno para explicar cómo el de La Merced se convirtió de zona conventual a comercial.¹² Al no contar con testimonios que nos brinden datos sobre el sentido de identidad de los vecinos, proponemos una extensión y delimitación del barrio considerando elementos de la estructura urbana como calles, plazas y edificios públicos.¹³ Con este marco teórico se hizo indispensable la realización de planos que nos auxiliaran en la representación de las transformaciones urbanas y en la visualización de la composición comercial de la capital, los mercados y del barrio, por lo que el texto expositivo se complementa necesariamente con esta herramienta.

Resolver el problema propuesto implicó el uso de diversas fuentes de investigación. Se consultaron documentos referentes a los ramos de agua, alumbrado, censos, demarcaciones de cuarteles, pozos artesianos y rastros y mercados del Archivo Histórico del Distrito Federal que, junto con las *Memorias del Ayuntamiento* de diversos años y las legislaciones vigentes en la segunda mitad del siglo XIX, nos permitieron hacer la contextualización necesaria para explicar la situación urbana, de servicios y de administración de mercados hacia 1880.

¹² Eduardo López Moreno, "Barrios, colonias y fraccionamientos. Historia de la evolución de una familia temática de palabras que designa una fracción del espacio urbano. México" en *Seminario de Geografía Urbana: nuevos paradigmas*, México, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2-10 de julio de 1998.

¹³ Marcela Dávalos, "Barrios e historiografía" en Marcela Dávalos (coord.), *De márgenes, barrios y suburbios en la ciudad de México, siglos XVI-XXI*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2012, pp.143-159.

La prensa, al ser el principal medio de difusión de información durante el siglo XIX, se convirtió en una valiosa fuente que hemos podido utilizar para enriquecer los temas a los que hacemos alusión. Es así como *El Monitor Republicano*, *El Municipio Libre*, *La Patria*, *El Siglo Diez y Nueve* y *La Voz de México*, serán algunos de los periódicos citados. En el mismo tenor, el padrón municipal de 1882, por ser el registro de población más cercano al año de inauguración del mercado, nos ayudará a realizar una reconstrucción de la composición social del barrio y de la ciudad en general. Asimismo, los datos recabados en él, junto con algunas fuentes iconográficas de la época como fotografías y litografías, contribuyeron para esbozar un espectro comercial del barrio de La Merced.

De esta manera, el ejercicio de investigación propuesto tiene la finalidad de acercarnos a la historia de un momento preciso en el devenir de la Ciudad de México, un momento de transformación sustancial, por medio de uno de sus edificios que aunque en la actualidad ya no se encuentra en el paisaje urbano, quedan vestigios de su existencia en planos, proyectos, imágenes y, sobre todo, en la herencia comercial que pervive en la zona.

Capítulo I. La Ciudad de México en su camino hacia la modernidad

En los primeros días del año 1881 *El Monitor Republicano* publicó una breve noticia que refería: “El viernes [31 de diciembre de 1880] a las diez [de la mañana] se inauguró el mercado que en la plaza de la Merced se construyó el año pasado, bajo la dirección de los ingenieros de ciudad.”¹⁴ Los periódicos capitalinos *La Patria* y *La Libertad* divulgaron una nota igual de escueta, sin mencionar algo más al respecto,¹⁵ por lo cual no se rescató la importancia que tuvo dicha empresa en la prensa. El Ayuntamiento de México, a través de su publicación oficial *El Municipio Libre*, hizo una valoración un tanto más extensa del acontecimiento, indicando el costo de la obra y los beneficios que traería al abasto de alimentos. Asimismo, el redactor aprovechó el espacio para hablar del ramo de mercados en general y la recaudación que de ellos obtenía el municipio.¹⁶

El mercado de La Merced, que comenzó a construirse desde 1879, se planificó desde la década de 1860 y formó parte de la pretensión de las autoridades municipales de dotar a la ciudad de los servicios públicos¹⁷ indispensables y, con ello, modernizarla, lo que no se logró con anterioridad debido a las beligerancias políticas en las que se mantuvo. Fue a partir de la segunda mitad del siglo XIX cuando la urbe comenzó a transformarse significativamente y a crecer en extensión y en población, por lo que uno de los problemas a los que la corporación municipal intentó poner mayor atención fue el abastecimiento de productos de primera necesidad.

¹⁴ *El Monitor Republicano*, Año XXXI, Quinta Época, Núm. 2, Domingo 2 de enero de 1881, p. 3.

¹⁵ *La Patria*, Año V, Núm. 1090, Sábado 1 de enero de 1881, p. 2. *La Libertad*, Año III, Núm. 300, Domingo 2 de enero de 1881, p. 3.

¹⁶ *El Municipio Libre*, T. V, Núm. 82, Jueves 6 de enero de 1881, p. 2. La nota de esta publicación se tratará con mayor detalle en el tercer capítulo.

¹⁷ Se conciben como públicos aquellos servicios que son proporcionados por el Estado o por particulares que cuentan con el permiso de las autoridades, con el propósito de satisfacer las necesidades de interés general. Luis José Béjar Rivera, *Una aproximación a la teoría de los servicios públicos*, México, Universidad Panamericana, Ubijus, 2012, pp. 28-29.

Los últimos años del siglo XIX se caracterizaron por la necesidad implacable de que el país se integrara al “concierto de las naciones” y de que se considerara como una nación civilizada. Esto significaba impulsar el desarrollo económico a nivel local y regional con la finalidad de favorecer la producción en masa, con lo cual que era imprescindible contar con una red moderna de comunicaciones. En este sentido, el ferrocarril, el telégrafo y demás aparatos tecnológicos, así como las inversiones internas y externas, permitirían la construcción de un mercado nacional.

Se esperaba que estos cambios transformaran la mentalidad de la sociedad a través de la educación impartida por un Estado cada vez más laico, con la contribución de la imposición de códigos de higiene y salud específicos.¹⁸ Una consecuencia de la modernización fue el crecimiento de las ciudades, lo que a su vez, fue considerado un indicador genuino del desarrollo del país. Los movimientos migratorios y la diversificación de la sociedad urbana provocaron que los gobiernos de las ciudades dotaran a la población de los servicios públicos más indispensables.¹⁹ Con ello observamos que la modernidad se orientó principalmente hacia el ámbito urbano, y sobre todo, a la Ciudad de México, por ser la capital nacional.

Para comprender a cabalidad la trascendencia que tuvo la construcción del mercado, en los ámbitos urbano y de abasto, consideramos necesario analizar antes el escenario, es decir, la situación en la que se hallaba la Ciudad de México hacia 1880. En el primer apartado del capítulo trataremos la transformación urbana que presentó a

¹⁸ Ricardo Pérez Montfort, “El pueblo y la cultura. Del Porfiriato a la Revolución” en Raúl Béjar y Héctor Rosales (coords.), *La identidad nacional mexicana como problema político y cultural. Nuevas miradas*, Cuernavaca, Morelos, Universidad Nacional Autónoma de México, 2005, p.157.

¹⁹ François-Xavier Guerra, *México: del Antiguo Régimen a la Revolución*, t. I, 2ª ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1991, pp. 302-375.

raíz de las Leyes de Desamortización y Nacionalización de los bienes del clero, ya que creció en extensión, lo que no se había logrado en la primera mitad del siglo XIX, y se construyeron edificios modernos en terrenos que antiguamente pertenecían a las comunidades religiosas. Además, hablaremos de la división administrativa en la que se conformó la urbe, para darle mejor funcionalidad y gobierno.

Un segundo apartado tendrá como objetivo visualizar el prisma social que componía a la capital, haciendo énfasis en el crecimiento de población, la distribución espacial y el movimiento migratorio, procesos que se derivaron a raíz de la expansión territorial, así como las principales actividades económicas a las que se dedicaban los ciudadanos. Por último, daremos cuenta de los servicios públicos con los que se contaba, resaltando el alumbrado, la distribución del agua, la limpieza de la ciudad y los transportes ya que son los servicios que tienen mayor relación con el buen funcionamiento de los mercados.

La modernización de una ciudad tradicional

Desde los primeros años de la época independiente, la Ciudad de México se había consolidado como el principal centro urbano del país por su importancia política, pues en ella residían los poderes federales desde la promulgación de la Constitución de 1824. Su ubicación estratégica la hacía el “punto principal de distribución y consumo de los productos del comercio interior y exterior y vía de paso de la mayor parte de los

productos importados y exportados”,²⁰ lo cual la convirtió en el eje de la economía nacional.

Además de ser la municipalidad más poblada del Distrito Federal, México fue un referente cultural para las demás urbes,²¹ y las edificaciones que se erigieron eran de suntuosidad tal que maravillaban a propios y extraños. Al concebirse como la capital mexicana, fue considerada la carta de presentación de la nación ante el mundo, razón por la cual se pretendió que su imagen fuera el retrato mismo del país. Por ello, los gobiernos en turno tuvieron el propósito de embellecerla y modernizarla pero la lucha constante entre facciones políticas de la primera mitad del siglo XIX impidió lograr ese objetivo.

Desde finales del siglo XVIII el gobierno virreinal se dio cuenta de la importancia de modernizar la ciudad. Con esta intención se fomentaron diversos proyectos que aspiraban a reorganizarla, para lo cual se retomaron los principios del urbanismo clásico tales como la traza reticular y simétrica, comodidad, funcionalidad, belleza, higiene, orden, entre otros. El arquitecto Ignacio Castera realizó algunas transformaciones urbanas que se ciñeron a la apertura y prolongación de calles de los sectores poniente y sur de la ciudad.²² A pesar del ímpetu mostrado, la capital seguía

²⁰ Inés Herrera Canales, “La circulación: transporte y comercio” en Ciro Cardoso (coord.), *México en el siglo XIX (1821-1910) Historia económica y de la estructura social*, 9ª ed., México, Nueva Imagen, 1990, p. 199.

²¹ Hacia 1880, la organización territorial del Distrito Federal estaba conformada por la Municipalidad de México y los partidos de Guadalupe Hidalgo, Xochimilco, Tlalpan y Tacubaya. A su vez, cada uno de los partidos se subdividían en municipalidades. Regina Hernández Franyuti, *El Distrito Federal: historia y vicisitudes de una invención, 1824-1994*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2008, pp. 117-118. Las cifras poblacionales se tratarán en el siguiente apartado.

²² Para conocer más sobre los proyectos de Castera y las ideas urbanísticas de la ciudad en esta época Cfr. María Dolores Morales Martínez, “Cambios en la traza de la estructura vial de la Ciudad de México, 1770-1855” en *Antologías, Ensayos urbanos. La Ciudad de México en el siglo XIX*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2011, pp. 114-181. Regina Hernández Franyuti, “Ideología, proyectos y

conservando algunos elementos de su aspecto virreinal: las cúpulas de las monumentales iglesias alcanzaban el firmamento, la extensión de los conventos ocupaba algunas manzanas del centro y en el paisaje urbano reinaban los tonos rojizo y negruzco del tezontle con el que estaban contruidos los palacios señoriales. En sus calles, apenas empedradas y con un notorio desnivel, se formaban frecuentes lodazales e inundaciones en época de lluvias, lo que hacía que su aspecto fuese más bien rural.

Fue hasta la segunda mitad del siglo XIX cuando se pusieron en marcha las reformas urbanas que innovarían algunos aspectos de la ciudad. En primer lugar, la ciudad presentó una expansión hacia los costados poniente y sur con la regulación del trazado de calles del barrio Nuevo México y con la formación de la colonia Francesa, terrenos que pertenecieron al barrio de San Juan.²³ A partir de la década de los años sesenta las transformaciones serían más evidentes; un hecho particular detonó esta situación: la aplicación de las Leyes de Desamortización y de Nacionalización de Bienes Eclesiásticos en 1861, ambas redactadas por Miguel Lerdo de Tejada en 1856 y 1859, respectivamente.

La de Desamortización dictaba que todas las fincas rústicas y urbanas administradas por corporaciones civiles o eclesiásticas fueran adjudicadas a las personas que las tenían en arrendamiento.²⁴ Por su parte, la Ley de Nacionalización decretó que todos los bienes del clero pasaran al dominio de la nación, estableció la separación

urbanización en la ciudad de México, 1760-1850” en Regina Hernández Franyuti (comp.), *La Ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX, t. I, Economía y Estructura urbana*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1994, p. 116-160; y Sonia Lombardo de Ruiz, “Ideas y proyectos urbanísticos de la ciudad de México, 1788-1850” en Alejandra Moreno Toscano (coord.), *Ciudad de México: Ensayo de construcción de una historia*, México, Secretaría de Educación Pública, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1978, pp. 161-188.

²³ Morales, *op. cit.*, pp. 162-175.

²⁴ “Ley Lerdo” en Álvaro Matute, *México en el siglo XIX. Antología de fuentes e interpretaciones históricas*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1984, pp. 151-152.

política de la Iglesia y el Estado y suprimió las órdenes regulares, las cofradías, congregaciones o hermandades vinculadas a las comunidades religiosas. De la misma manera, clausuró los conventos masculinos y femeninos con la finalidad de fraccionarlos y venderlos.²⁵

Estas medidas tuvieron especial repercusión en el uso de suelo y la expansión territorial de la ciudad. Muchos edificios y espacios públicos pasaron al dominio del Ayuntamiento, por lo que esta institución pudo contar con terrenos para construir nuevas edificaciones. Por otro lado, algunas zonas rurales, antiguamente pertenecientes a haciendas y ranchos, quedaron en manos de particulares, quienes se dedicaron a planificar nuevas colonias que fueron absorbidas por la capital.

La Ciudad de México estaba delimitada por las garitas ubicadas en las diferentes entradas principales: al norte se encontraba la de Nonoalco, Santiago²⁶ y Peralvillo; al oriente la de Tepito y San Lázaro; al sur, San Antonio Abad y las garitas de la Piedad y Belén, y al poniente San Cosme. En los planos de la ciudad se nota la diferencia entre la zona de habitación que en el siglo XVI se destinó a los españoles (en donde las calles se mantenían con una estructura reticular) y la de los barrios de indios (que mostraban un orden distinto en su trazo, PLANO 1).²⁷

En el periodo 1858-1910 el área que ocupaba la urbe pasó de 8.5 km² a 40.5 km², lo que equivale a un incremento de casi 477%. En esta temporalidad se distinguen

²⁵ “Ley sobre la nacionalización de los bienes eclesiásticos” en *Ibid.*, p. 154, y María Dolores Morales Martínez, “La desamortización y su influencia en la estructura de la propiedad. Ciudad de México, 1848-1864” en *Antologías*, p. 84.

²⁶ Se le conocía también como “Vallejo”.

²⁷ María Dolores Morales Martínez, “La expansión de la Ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos” en *Ibid.*, p. 234.

PLANO 1. Límites de la Ciudad de México y ubicación de garitas, 1848



OBSERVACIONES: Las garitas fueron un elemento importante para el resguardo fiscal, por lo que se ubicaron estratégicamente en las entradas principales de la ciudad. Ante esto, representaron también un referente urbano que delimitaba el territorio capitalino.

FUENTE: Lombardo de Ruiz, Sonia *et al*, *Territorio y demarcación en los censos de población. Ciudad de México 1753, 1790, 1848 y 1882*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, 2009.

ELABORÓ: Quetzalli Sarai Rebollo Chavarria.

tres etapas de crecimiento, la primera es la que nos incumbe y va de 1858 a 1883, ya que se registra una expansión hacia los costados norte, norponiente, poniente y nororiente del casco urbano.²⁸ Hacia el norte los barrios de Santa Ana, Tlatelolco y Peralvillo se adscribieron a la capital por el establecimiento del hipódromo, la línea ferroviaria de Guadalupe y la estación ferroviaria de Hidalgo. La expansión hacia el norponiente se logró con la creación de las colonias Barroso, Santa María (1861) y Guerrero (1874);²⁹ hacia el poniente se observó un desarrollo mínimo con la fundación de la colonia de los Arquitectos (1880) y en el noreste se erigió la colonia Violante (1880), localizada en el barrio de Tepito.³⁰

Como podemos observar en el PLANO 2, la expansión de la ciudad fue mayor en su costado poniente. ¿A qué se debió este fenómeno? Una primera respuesta puede ser porque en el costado oriente se hallaban barrios de indios, popularmente considerados de ínfima calidad social. Manuel Rivera Cambas, en su obra *México Pintoresco, Artístico y Monumental*, hizo pública su repulsión hacia la población de esa zona, sentimiento que, muy probablemente, compartió con sus contemporáneos:

Mucho ha adelantado el populacho de México en su traje y maneras; sin embargo, por el rumbo de Oriente hacia San Lázaro, aún le cubre las cejas y los ojos el cabello greñudo y polviento (sic), las uñas se le desarrollan enormemente y a falta de aseo cría en sus cuerpos una segunda piel de escamas. Nótese bien que me refiero a la última clase social que solamente ha quedado en aquellos suburbios, pues ya México, como todas las capitales

²⁸ Las otras dos etapas van de 1884 a 1899 y de 1900 a 1910, respectivamente. En la segunda etapa de expansión se registra un crecimiento notable hacia el noreste (creación de las colonias Morelos, La Bolsa, Díaz de León, Maza, Rastro y Valle Gómez), poniente (San Rafael y Santa Julia) y sur (Limantour o Candelaria Atlampa, Indianilla e Hidalgo), mientras que la tercer etapa se caracteriza por el surgimiento de colonias en la zona surponiente (La Teja, Roma y Condesa), y este (Scheibe y Romero Rubio), así como ensanchamientos de menor importancia hacia todas direcciones. *Ibid.*, p. 237-243.

²⁹ La colonia Barroso fue posteriormente absorbida por la Santa María.

³⁰ *Ibid.*, p. 237. Para un estudio más extenso sobre la creación de colonias y fraccionamientos en la Ciudad de México, véase Jorge H. Jiménez Muñoz, *La traza del poder. Historia de la política y los negocios urbanos en el Distrito Federal de sus orígenes a la desaparición del Ayuntamiento 1824-1928*, México, Gobierno del Distrito Federal, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, 2012.

europas y las grandes ciudades norte-americanas, cuenta en su seno la misma elegancia y el mismo refinamiento de costumbres en las clases acomodadas.³¹

Con esta cita podemos comentar los aspectos urbano y social de la ciudad. Por un lado, Rivera equipara en “elegancia y refinamiento de costumbres” a México con las urbes europeas y estadounidenses, por lo que se hace presente la pretensión de modernidad de cierto sector de la población. No obstante, hace notar la existencia de espacios en donde aún se vivía en condiciones precarias e insalubres, lo cual se manifestaba en la apariencia y falta de higiene de sus moradores, a quienes califica de holgazanes, imbéciles y viciosos.³² Esta parte de la población correspondía, en palabras del escritor veracruzano, a una pequeña porción de la sociedad que se aferraba a permanecer en la incivilidad. Lo que no se hace presente es una propuesta de Rivera para lograr que la modernidad llegara a esos oscuros rincones.

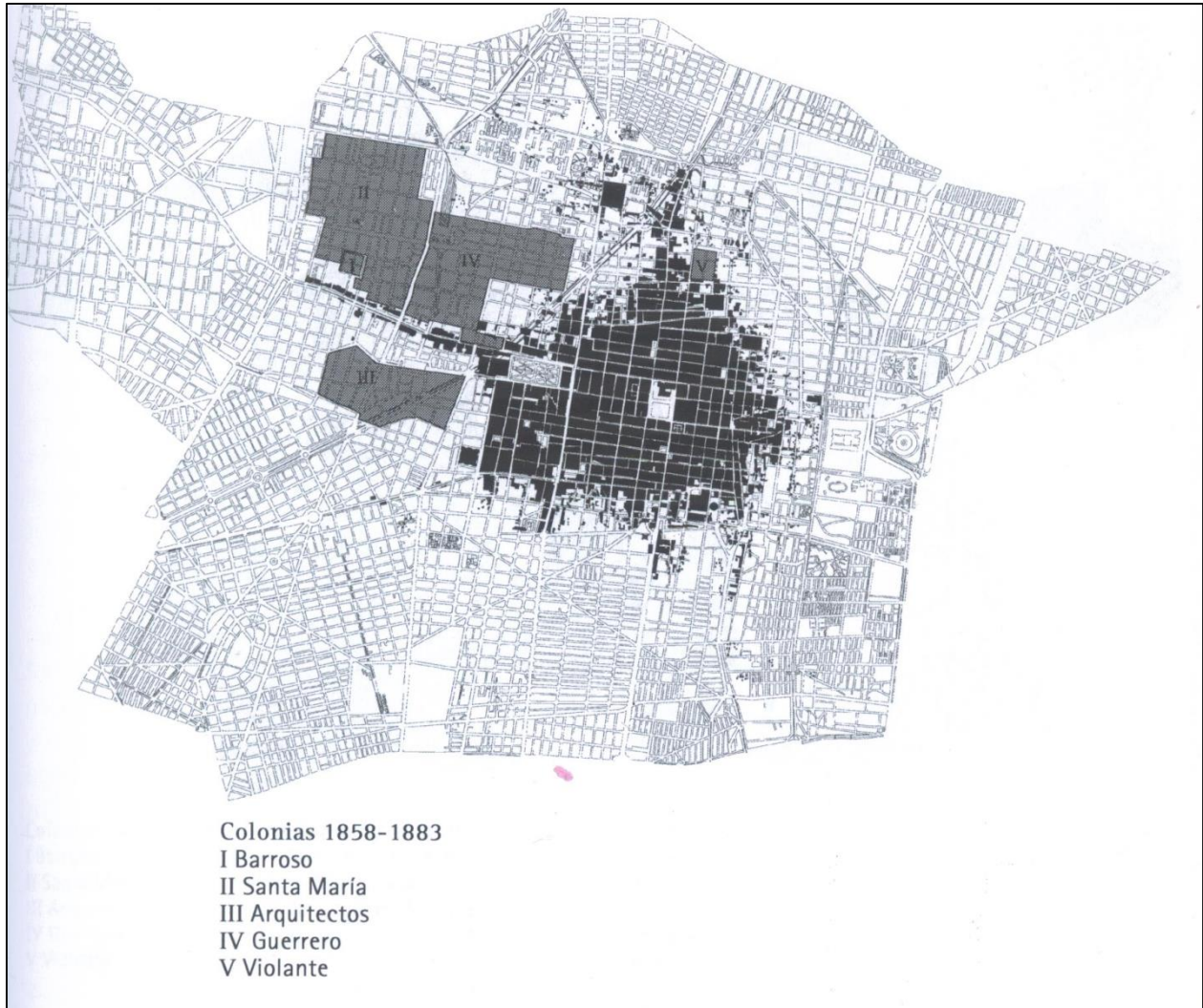
Una respuesta alterna al por qué se prefería el poniente para urbanizar, es que el territorio del lado oriente de la capital se caracterizó por tener un suelo salitroso, árido y bajo, pues eran terrenos en los que antiguamente se había extendido el lago de Texcoco en el que desembocaban los desechos de la ciudad, lo que le dio un aspecto sucio y olor fétido. Al contrario, el poniente tenía mayor altitud y los residentes estaban menos expuestos a las inundaciones que eran “pan de cada día” del centro y oriente en temporada de lluvias; además, la vegetación era muy extensa y rica.

Como vemos, los contrastes en los ámbitos social y urbano de la ciudad eran notorios a finales del XIX. Las autoridades municipales estaban conscientes de la

³¹ Manuel Rivera Cambas, *México Pintoresco, Artístico y Monumental*, t. II, México, Editorial del Valle de México, 1981, p. 145.

³² *Idem.*

PLANO 2. Expansión de la Ciudad de México. Primera etapa, 1858-1883.



OBSERVACIONES: En este plano se aprecia la creación de las nuevas colonias en el norte y poniente de la capital de México entre los años 1858-1883. Las condiciones del terreno fueron propicias para que la expansión se llevara a cabo hacia esos puntos de la ciudad.

FUENTE: Morales Martínez, María Dolores, "La expansión de la Ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos" en *Antologías, Ensayos Urbanos. La Ciudad de México en el siglo XIX*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2011, p. 239.

necesidad de reformar la zona oriente y sur y a pesar de planteárselas, pocas fueron las medidas que se llevaron a cabo para lograrlo.

Por su parte, las Leyes de Reforma también causaron cambios en la fisonomía de la metrópoli, es decir en la traza y arquitectura. A inicios de la década de 1870 se derrumbaron muchos conventos e iglesias con la finalidad de impedir que las comunidades religiosas recuperaran sus inmuebles y hacer irreversible el proceso de secularización.³³ Igualmente, se aprovecharon muchos de los terrenos para construir edificios modernos o para abrir calles que permitieran una vialidad más recta. Con estas medidas se cumplía con el ideal reticular de la corriente urbana del neoclásico. Los inmuebles demolidos fueron el hospital e iglesia de San Andrés, los conventos de La Concepción, Santo Domingo, El Carmen, La Merced, Santa Clara, Capuchinas, San Francisco, San Diego, San Juan de la Penitenciaría, San Fernando y la Casa Profesa.³⁴

Más de la mitad de los edificios religiosos y conventuales fueron derribados o adaptados para satisfacer la demanda de espacios destinados a servicios, habitación, comercio y producción. El número de viviendas aumentó considerablemente, lo que benefició a la ciudad ante el crecimiento demográfico que fue presentando: en 1848 la ciudad contaba con un total de 4,960 viviendas, para 1864 habían aumentado a 5,300 y hacia 1882 se tiene el registro de 44,752.³⁵

³³ Durante la Intervención Francesa siete de trece conventos femeninos suprimidos en 1861 volvieron a abrir sus puertas. Al restaurarse la República, las religiosas fueron definitivamente exclaustradas y sus bienes pasaron a manos del gobierno. María Dolores Morales Martínez, "La nacionalización de los conventos y los cambios en los usos de suelo. Ciudad de México, 1861-1882" en *Antologías*, p.193.

³⁴ *Ibid.*, p. 195.

³⁵ Morales, "Desamortización", p. 95 y Ariel Rodríguez Kuri, *La experiencia olvidada. El Ayuntamiento de México: política y gobierno, 1876-1912*, México, El Colegio de México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2011, p. 88.

Otra consecuencia fundamental de la desamortización fue el cambio en el control de la propiedad. Hasta la primera mitad del siglo XIX, la Iglesia era la institución que conservaba las fincas de mayor valor de la ciudad, hegemonía que a partir de la década de 1860 pasó al grupo de propietarios particulares integrado por empresarios que se dedicaban principalmente al comercio y al agio o a la especulación inmobiliaria, además se contaron comerciantes y prestamistas franceses, funcionarios, un periodista³⁶ y algunos miembros de la élite colonial.³⁷

Por último debe mencionarse que, para su mejor organización y gobierno, la ciudad se encontraba dividida en secciones denominadas cuarteles.³⁸ En 1871 el Ayuntamiento de México le asignó al ingeniero José Camilo Colmenero la tarea de renovar la demarcación formada en 1853.³⁹ Cuatro años después, se tuvo el resultado de la encomienda: la ciudad se organizó en ocho cuarteles mayores, cada uno subdividido en cuatro menores, a excepción del cuartel mayor 6 que se dividía en cinco; en total, sumaban treinta y tres cuarteles menores y 277 manzanas. Para una mayor comprensión, Colmenero trazó un plano con la división y asignación de manzanas correspondientes (PLANO 3). Bajo esta circunscripción, el mercado de La Merced se hallaría en el cuartel mayor número 5, cuartel menor 17, manzana 153, 2ª parte.

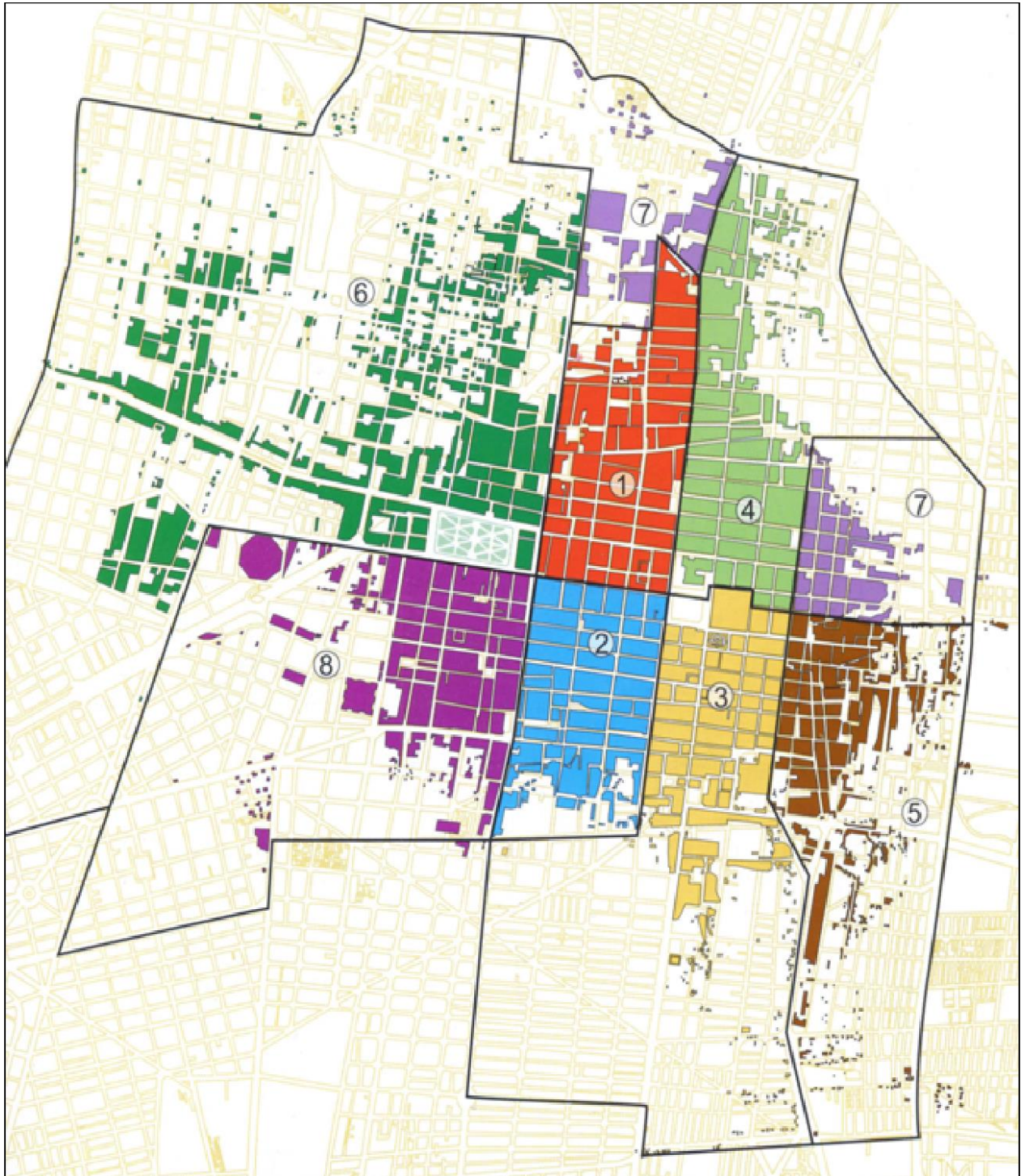
³⁶ Vicente García Torres (1811-1894), periodista liberal fundador de *El Monitor Republicano*.

³⁷ La lista detallada de los propietarios particulares de 1864 se encuentra en Morales, "Desamortización", pp. 105-107.

³⁸ Este tipo de división se había establecido desde el siglo XVII con la finalidad de organizar rondas de vigilancia nocturna. Con el paso de los siglos se utilizó para la impartición de justicia, llevar el registro de la población capitalina y la organización de la seguridad pública y suministro de servicios, abasto y obras públicas. En el siglo XIX sirvió para la organización de elecciones en todos los niveles. Sonia Lombardo de Ruiz *et al.*, *Territorio y demarcación en los censos de población. Ciudad de México 1753, 1790, 1848 y 1882*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, 2009, p. 89

³⁹ Archivo Histórico del Distrito Federal (en adelante AHDF), Ayuntamiento, Demarcaciones, cuarteles, vol. 650, exp. 25.

PLANO 3. División de la Ciudad de México por cuarteles mayores, 1882.



OBSERVACIONES: La Ciudad de México estuvo constituida por ocho cuarteles mayores; el número 6 era el de mayor extensión territorial. El cuartel mayor 5 era aquel en el que se encontraba el mercado de La Merced.

FUENTE: Lombardo de Ruiz, Sonia *et al*, *Territorio y demarcación en los censos de población. Ciudad de México 1753, 1790, 1848 y 1882*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, 2009.

La vigencia de las disposiciones continuó hasta la década de 1880, pues a partir de este periodo se hizo indispensable una actualización que incluyera las colonias y calles de reciente creación y se hiciera un nuevo conteo de manzanas, ya que muchas de ellas estaban divididas en dos, tres o hasta cinco partes más. Hacia 1882 se habían hecho dos propuestas al Ayuntamiento, una por parte del mismo Colmenero y otra por Teodoro G. Cossío (empleado de la Secretaría Municipal), y Ventura Alcérreca, (ingeniero civil y arquitecto). Ninguna fue considerada por la corporación, por lo que el padrón municipal levantado ese mismo año se realizó con limitaciones. Fue hasta 1886 cuando se reformó la jurisdicción, quedando la ciudad dividida en ocho cuarteles mayores, treinta y dos menores y 366 manzanas.⁴⁰

“Dime dónde vives y te diré quién eres”. La sociedad y su distribución espacial

Antonio García Cubas, ingeniero geógrafo, miembro de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, estimó que para 1870 la Ciudad de México contaba con 240,000 habitantes y para 1884 sumaban 300,000.⁴¹ Sin embargo, con base en el padrón municipal levantado en 1882, la población estaba conformada por 194,674 habitantes, lo cual contrasta en gran medida con las cantidades antes mencionadas.⁴² Esto nos lleva a conjeturar que la población oscilaba entre los 200 y los 250,000

⁴⁰ María Dolores Morales, “El padrón de la municipalidad de México en 1882” en Sonia Lombardo de Ruiz (coord.), *El quehacer de censar. Cuatro historias*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2006, pp. 111 y 119.

⁴¹ Keith A. Davies, “Tendencias demográficas urbanas durante el siglo XIX en México” en *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, Vol. XXI, Núm. 3, enero-marzo 1972, p. 501.

⁴² La imprecisión de las cifras se debe a que desde 1848 no se había llevado a cabo un censo que computara de forma sistemática a la población capitalina y los que se atrevían a hablar de la demografía lo hacían a base de especulaciones. Esto, claro, sin contar las irregularidades que caracterizaron a los empadronamientos del siglo XIX, por carecer de una oficina encargada específicamente de esta labor. Rodríguez, *op. cit.*, pp. 82-84.

habitantes, lo que hacía a la Municipalidad de México la más poblada del Distrito Federal.⁴³

México siempre fue una ciudad con movilidad constante de población. El contingente más numeroso provenía de las demás municipalidades que conformaban el Distrito Federal, quienes iban a la capital a surtir o abastecerse en mercados y canales. Esta dinámica se acentuó notablemente a partir de la década de 1860 ya que el 70% de la gente que recibió la ciudad provenía de los estados del centro del país: México, Guanajuato, Hidalgo, Querétaro y Puebla, entidades que se vieron más afectadas por la desamortización de tierras comunales.⁴⁴ Con los datos se estima que un contingente considerable de habitantes era de origen campesino.

El nivel socioeconómico fue un factor determinante para la distribución poblacional en la urbe. En la zona central se encontraba el sector más acaudalado y presentaba baja densidad; conforme se iba alejando del centro la aglomeración aumentaba, mientras que el nivel económico disminuía. Estos alojamientos masivos fueron calificados como insalubres e inmorales focos de infección social. Por su parte, en el área periférica de la capital la densidad era baja pero el nivel monetario también.⁴⁵ Los recién llegados a la Ciudad de México se instalaron precisamente en las zonas de mayor densidad, ubicadas al norte, oriente y sur del casco urbano, por tener las rentas de vivienda más módicas.

⁴³ La población de la ciudad de México representaba casi el 70% del total del Distrito Federal.

⁴⁴ Hira de Gortari Rabiela, "¿Un modelo de urbanización? La Ciudad de México a finales del siglo XIX" en *Secuencia*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, No. 8, mayo-agosto de 1987, p. 50.

⁴⁵ Carlos Aguirre Anaya, "La distribución de la población en la ciudad de México en 1882" en Jesús Garduño Villavicencio, *Atlas de la ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal, 1981, p. 50.

Conforme las nuevas colonias fueron apareciendo en la traza urbana, la sociedad pudiente abandonó las antiguas casas de estilo barroco del centro para trasladarse a la zona poniente. Esta situación conllevó a que la diferenciación del espacio por sectores sociales y económicos se acentuara: en el centro se encontraba la actividad comercial y de servicios públicos y privados; el cinturón donde se densificaba la población se destinaba a uso habitacional y de producción y en la periferia se desarrolló una incipiente industria fabril ubicada, sobre todo, en el noroeste y sureste.

Lo anterior nos indica que la segregación social que desde la época colonial se intentó poner en práctica en la ciudad capitalina se enfatizó en la segunda mitad del siglo XIX, pero con una nueva dinámica: mientras que, durante aquellos tres siglos de historia, la división fue entre españoles y castas, y la distribución de la población era gremial, el antagonismo social “moderno” se definía por la capacidad económica de cada sector.

Paradójicamente, y tal como ocurrió en los años virreinales, la segregación nunca fue total y los capitalinos de todos los estratos socio-económicos convivían en los espacios públicos.⁴⁶ Podían verse hombres y mujeres vestidos de etiqueta paseando por las calles principales en un carruaje personal mientras que, caminando, una mujer de aspecto andrajoso batallaba con sus vástagos con los cuerpos semi cubiertos...de suciedad. Veíase, también, al aguador en la plaza, llenando sus cántaros del líquido vital de las fuentes públicas; en el mismo sitio, algunas féminas lavaban sus prendas y trastos en las aguas, a pesar de que el municipio prohibía tal acto. A la iglesia asistían

⁴⁶ En esta tesis se entenderán los espacios públicos como los lugares “de uso común, accesibles para todos”. Nora Rabotnikof, *En busca de un lugar común. El espacio público en la teoría política contemporánea*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2005, pp. 29-30.

damas acaudaladas, otorgando sus limosnas; el empleado municipal, que pedía el perdón por sus pecados y malas obras, y una que otra indígena, cubierta por su rebozo de bolita, dando gracias al Divino Señor por permitirle vender sus hierbas en el mercado y pidiendo volver a casa con bien.

Ante esta descripción de la vida cotidiana capitalina, considero pertinente analizar con mayor detalle la composición social, lo cual nos permitirá comprender quiénes vivieron las transformaciones urbanas de la ciudad. Para ello, se utilizará como fuente principal el padrón municipal de 1882,⁴⁷ en tanto que es el registro de población más cercano a la temporalidad en que se construyó el mercado de La Merced.

El padrón brinda al historiador información muy valiosa y detallada al respecto, ya que en él se consigna la localización de la casa censada y los nombres completos de los capitalinos; especifica el sexo, edad, estado civil, origen (nacional o extranjero) y profesión de cada uno. En cuanto a los datos urbanos, proporciona la cantidad de edificios públicos y particulares existentes y el número de pisos construidos, así como los giros mercantiles e industriales a los que estaban destinados y el número de carruajes, bestias de tiro, silla y carga, ganado vacuno y aves de corral que se encontraban en cada manzana. En este apartado, nos centraremos en los datos sociales, sobre todo en los referentes a ocupaciones.

⁴⁷ El padrón municipal fue proyectado desde 1880 por el doctor Agustín Reyes, (que en ese entonces formaba parte de la corporación municipal y tenía a su cargo el ramo del Rastro de la ciudad), y se levantó dos años después, con las limitantes que la demarcación de 1875 le impuso. Las razones por las que se levantó el censo fueron para conocer mejor las estadísticas poblacional, de instrucción primaria y superior, fabril y manufacturera. Por otro lado, se pretendió que el municipio contara con ciudadanos aptos para servir en jurados criminales, por lo que los datos recabados por el padrón permitirían realizar una lista con los elegidos. AHDF, Ayuntamiento, Censo, vol. 4595, exp. 5.

Se calcula que el total de personas que habitaban la ciudad era de 194,674,⁴⁸ de las cuales aproximadamente el 44% eran hombres y el resto, mujeres, esto nos habla de una población predominantemente femenina. 52,942 habitantes (que correspondía al 27% general) tenían una ocupación u oficio, que el padrón divide en tres rubros: industria, profesión y carrera (CUADRO 1).⁴⁹

CUADRO 1. Oficios ejercidos en la Ciudad de México por rubro, 1882		
<i>Oficios</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Porcentaje</i>
Carreras	1,648	3%
Industrias	19,765	37%
Profesión	30,529	60%
Total	52,942	100%

FUENTE: AHDF, Ayuntamiento, Estadística Municipal, México, vol. 1034, exp. 1. AHDF, Ayuntamiento, Padrones. Municipalidad de México, vol. 3425, exp. 1.

El ramo de profesiones fue aquel en el que se inscribió la mayor cantidad de población con ocupaciones como comerciantes, domésticos, empleados, estudiantes y jornaleros. Los que se declararon propiamente como comerciantes resultaron ser 8,367 ciudadanos (CUADRO 2).

CUADRO 2. Profesiones ejercidas en la Ciudad de México, 1882		
<i>Actividad</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Porcentaje</i>
Comerciantes	8,367	27%
Domésticos	4,277	14%
Otras actividades	4,000	13%
Empleados	3,672	12%

⁴⁸ No se tomaron en cuenta las manzanas que conformaban la colonia Guerrero, ya que no se encontraba en el mapa de la demarcación de 1871 y porque hubo familias que no se empadronaron (ya fuera porque estaban fuera de la ciudad o, por desconfianza o temor, se negaron a dar información). Las cifras que se mencionan fueron calculadas con base en los resúmenes del padrón municipal: AHDF, Ayuntamiento, Estadística Municipal, México, vol. 1034, exp. 1. AHDF, Ayuntamiento, Padrones. Municipalidad de México, vol. 3425, exp. 1.

⁴⁹ En 1882 se entendía por industria el “conjunto de operaciones materiales ejecutadas para la obtención, transformación o transporte de uno o varios productos naturales”; por profesión el “empleo, facultad u oficio que alguien ejerce y por el que percibe una retribución”, y por carrera el “conjunto de estudios que habilitan para el ejercicio de una profesión”. Cfr. <http://lema.rae.es/drae/>. Martín Alonso, *Enciclopedia del Idioma. Diccionario histórico y moderno de la lengua española (siglos XII al XX) Etimológico, tecnológico, regional e hispanoamericano*, III t., Madrid, España, Aguilar, 1982.

Estudiantes	3,224	11%
Jornaleros	2,752	9%
Dependientes	1,082	4%
Panaderos	983	3%
Cargadores	878	3%
Carniceros	674	2%
Cocheros	620	2%
Total	30,529	100%
FUENTE: AHDF, Ayuntamiento, Estadística Municipal, México, vol. 1034, exp. 1. AHDF, Ayuntamiento, Padrones. Municipalidad de México, vol. 3425, exp. 1.		

Por su parte, en industria, las actividades más comunes las realizaron los albañiles, zapateros, carpinteros, sastres y tejedores (CUADRO 3), lo cual nos habla de la demanda de personas que se dedicaron al trabajo duro de la construcción y a actividades que satisficieran las necesidades de vestido y calzado de la población urbana.

CUADRO 3. Industrias ejercidas en la Ciudad de México, 1882		
<i>Actividad</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Porcentaje</i>
Otras actividades	3,523	18%
Albañiles	3,293	17%
Zapateros	3,212	16%
Carpinteros	2,866	14%
Sastres	2,114	11%
Tejedores	1,280	6%
Herreros	974	5%
Pintores	773	4%
Impresores	699	3%
Talabarteros	517	3%
Sombrereros	514	3%
Total	19,765	100%
FUENTE: AHDF, Ayuntamiento, Estadística Municipal, México, vol. 1034, exp. 1. AHDF, Ayuntamiento, Padrones. Municipalidad de México, vol. 3425, exp. 1.		

Las carreras con mayor número de practicantes eran la de abogados, profesores de instrucción pública, médicos e ingenieros, pero representaban una minoría dentro de la sociedad, ya que apenas sumaban 1,648 profesionistas (CUADRO 4).

CUADRO 4. Carreras ejercidas en la Ciudad de México, 1882		
<i>Carrera</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Porcentaje</i>
Abogados	523	32%
Profesores	250	15%
Médicos	241	15%
Ingenieros	235	14%
Farmacéuticos	131	8%
Agricultores	86	5%
Escribanos públicos	53	3%
Veterinarios	37	2%
Otras carreras	34	2%
Flebotomianos	32	2%
Dentistas	26	2%
Total	1,648	100%

FUENTE: AHDF, Ayuntamiento, Estadística Municipal, México, vol. 1034, exp. 1. AHDF, Ayuntamiento, Padrones. Municipalidad de México, vol. 3425, exp. 1.

Los abogados siempre fueron un cuerpo significativo y de relevancia en la capital y los profesores comenzarían a ganar terreno a partir de la década de 1880. Debe subrayarse la importancia que en este contexto tuvieron los médicos y, sobre todo, los ingenieros quienes sobresalieron en el último cuarto del siglo XIX ya que:

[...] aparecen como un grupo relativamente nuevo que asciende, una consecuencia de una civilización cada vez más técnica. Puesto que una de las finalidades esenciales del Estado porfirista era [...] la modernización del país, su importancia tenía que crecer necesariamente allí donde es necesaria la competencia técnica.⁵⁰

Como vemos, México era una ciudad fundamentalmente comercial, motivo por el cual se hizo indispensable mejorar el servicio de mercados y abasto capitalino. Para lograrlo, fue necesaria la acción conjunta del Ayuntamiento, de los comerciantes y de gente capaz e ilustrada que diera una infraestructura mercantil propia de una nación civilizada, papel que desempeñarían médicos y, sobre todo, ingenieros civiles.⁵¹

⁵⁰ Guerra, *op. cit.*, p. 65.

⁵¹ Como muestra, muchos botones. Varios de los personajes anteriormente citados eran ingenieros y médicos, por ejemplo, Agustín Reyes, quien planeó el padrón municipal de 1882, era médico; Colmenero, encargado de la demarcación municipal de 1875, y Ventura Alcérreca fueron ingenieros. Debe recalcar el nombre de Antonio Torres Torija, ingeniero civil y arquitecto que realizó los planos del mercado de La Merced.

Los servicios públicos en la capital

Las Ordenanzas Municipales de 1840, que continuaron vigentes para la segunda mitad del siglo,⁵² estipulaban que el Ayuntamiento tenía en sus manos el cuidado y ornato de la ciudad.⁵³ Debido a la recurrente carestía en sus arcas, el municipio no podía cubrir por sí solo los gastos que requería la infraestructura, es por ello que apeló en varias ocasiones a empresas particulares, nacionales y extranjeras para contratar sus servicios. Gracias a su intervención, hacia las últimas décadas del XIX, se notó un incremento en cantidad de las obras urbanas realizadas. Las *Memorias del Ayuntamiento* de diversos años dan prueba de ello: mientras que para 1870 la Comisión de Obras Públicas apenas mencionó los trabajos referentes a empedrados y pavimento de calles,⁵⁴ nueve años después dio cuenta extensa de limpia de atarjeas, empedrados, construcción y reparación de nuevos edificios públicos y el tendido de vías de ferrocarriles urbanos.⁵⁵

El estudio de los servicios públicos en el siglo XIX puede vislumbrar en qué medida las necesidades de una ciudad en crecimiento, como la de México, se vieron

⁵² Fue hasta 1903 cuando se decretó una nueva estipulación municipal, la Ley de Organización Política y Municipal del Distrito Federal, que modificó radicalmente la administración, la política y la organización territorial de la capital. Hernández, *Distrito*, p. 148.

⁵³ Para cada ramo a su cuidado se crearon comisiones que permitieron una mejor administración. De esta manera, las comisiones formadas eran las de aseo y limpieza; aguas, acequias, zanjas y ríos; alumbrado, cárceles, calzadas, puentes y caminos; coches y carruajes; embanquetados, empedrados y atarjeas; salubridad, cementerios, vacuna, hospitales y casas de beneficencia; mercados, paseos, pesos y medidas, agricultura, industria y comercio; corredores, teatro y diversiones públicas; educación y escuelas. "Ordenanzas formadas por la Junta Departamental en el año de 1840" en José M. Castillo Velasco, *Colección de leyes, supremas órdenes, bandos, disposiciones de policía y reglamentos municipales de administración del Distrito Federal*, 2ª ed., México, Impreso por Castillo Velasco e Hijos, 1874, p. 294.

⁵⁴ Ayuntamiento Constitucional, *Memoria que el Ayuntamiento Constitucional de 1870 presenta a sus comitentes*, México, Imprenta del Comercio de N. Chávez, 1871.

⁵⁵ Gran parte de los recursos municipales se destinaron a los ferrocarriles y tranvías, lo que produjo cierto descontento entre los comisionados de otros ramos ya que no veían aumento en los ingresos para su causa. Ayuntamiento Constitucional, *Memoria que el Ayuntamiento Constitucional de 1879 presenta a sus comitentes*, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1880, pp. 25-119.

satisfechas o no, por lo que este apartado está destinado a cuatro de esos servicios imprescindibles para cualquier urbe y, por tanto, de los más difíciles para darles un ordenamiento eficaz. Revisaremos los casos concretos del alumbrado, el suministro de agua potable, la limpieza de la ciudad y los transportes. Elegimos éstos debido a que tienen mayor relación con el buen funcionamiento de los mercados, tema central de nuestra investigación.

“...y se hizo la luz”. El alumbrado público

La cotidianidad de la Ciudad de México estaba regida por la salida y puesta del sol, como si éste, además de dotarla con su luminosidad, también le diera vida. Durante el día, la gente realizaba sus tareas primordiales: el trabajo, los estudios y la vida social; por las noches la oscuridad reinaba en las calles, por lo que a partir de las nueve de la noche permanecía en sus hogares para dedicarse a las actividades domésticas, cenar, leer o descansar de una larga jornada laboral, apenas alumbrados con velas y ocote. Hacia las diez, con el retumbar de las campanas que anunciaban el toque de queda, nadie se atrevía a salir más que los aventureros o aquellos que gustaban de la vida nocturna. Aprovechando la penumbra, rateros y prostitutas emergían de sus escondites para realizar sus respectivos cometidos.

Ese era el panorama nocturno capitalino que regía desde tiempos virreinales, y así lo fue en cierta medida, hasta la primera mitad del siglo XIX.⁵⁶ En esta época surge un personaje típico el cual, vestido con capa y sombrero y provisionado con escalera y lámpara para alumbrar su camino, fue el encargado de encender uno por uno los

⁵⁶ En 1790 Juan Vicente de Güemes, segundo Conde de Revillagigedo, fue el primero en introducir un sistema de alumbrado público a base de aceite, del cual daba cuentas el Ayuntamiento. Diego López Rosado, *Los servicios públicos de la Ciudad de México*, México, Porrúa, 1976, p. 108.

faroles de aceite y de vigilar las calles mientras la ciudad dormía. *Guardafarolero* o *sereno* era su nombre y se anunciaba con el grito inconfundible de “¡las once y sereno!”, cuyo eco siguió escuchándose en algunos rincones de la ciudad de inicios del siglo XX.

En 1848 el alumbrado se concesionó a los señores Green, Bagally y Arbeu para que la ciudad se alumbrara con 500 lámparas de trementina⁵⁷ y en 1869 se introdujo el gas hidrógeno en la Plaza Mayor o Zócalo y en las calles de Plateros y San Francisco (hoy Madero).⁵⁸ Por el rumbo de San Lázaro se instaló el gasómetro, lugar donde se producía el gas y se distribuía por medio de cañerías,⁵⁹ con lo cual el sereno sólo se dedicó, a partir de entonces, a encender los faroles y mantenerlos en buen estado.

En 1879 el Ayuntamiento firmó un contrato con la Compañía de Gas Hidrógeno para alumbrar con esa sustancia las partes de la ciudad en la que aún se utilizaba la trementina y el aceite; se dio prioridad a la parte oriente en las que estaban las calles de la Estampa de La Merced, Puente de Fierro (Jesús María), Consuelo (Talavera), Manzanares, Alhóndiga y Roldán.⁶⁰ A finales de ese año el regidor José Barrera pidió que la farola de la plazuela mercedaria se trasladara a la de Santa Anita, pero el Ayuntamiento decidió llevarla hacia la de Buenavista para que los extranjeros que

⁵⁷ Líquido extraído de pinos, abetos y otros árboles que actualmente es utilizado como disolvente para pinturas y barnices. Es altamente flamable, por lo que su uso se popularizó para alumbrar las ciudades.

⁵⁸ Lillian Briseño, *Candil de la calle, oscuridad de su casa. La iluminación en la Ciudad de México durante el porfiriato*, México, Tecnológico de Monterrey, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Miguel Ángel Porrúa, 2008, p. 48.

⁵⁹ Rivera, *op. cit.*, pp. 154-157.

⁶⁰ AHDF, Ayuntamiento, Alumbrado, vol. 353, exp. 448.

arribaban a la ciudad desde Veracruz se maravillaran con semejante obra de arte. No se menciona si se proveyó de otra farola a La Merced.⁶¹

Para 1880, la ciudad “tenía 1,276 [lámparas] de gas hidrógeno, 860 de trementina, 500 de gasolina y 182 de aceite de nabo, en total 2,031 luces distribuidas en la parte céntrica de la ciudad, ya que en los barrios solo había hachones de ocote”.⁶² Como podemos ver, el gas era el sistema de alumbrado más novedoso y, por tanto, se convirtió en un símbolo de modernidad. Al año siguiente se dio un paso significativo, pues comenzaron a realizarse los primeros experimentos para proveer de luz a la ciudad nocturna por medio de la electricidad.⁶³

En 1882 el Ayuntamiento, junto con la Compañía Mexicana de Gas y Luz Eléctrica (CGLE),⁶⁴ acordó la instalación de 600 focos y diez torres de alumbrado, y hacia 1884 Ramón Fernández, gobernador del Distrito Federal, reconoció que el alumbrado con gas y trementina era ya insuficiente para la ciudad, por lo que presionó a la compañía para extender el uso de alumbrado eléctrico. Además de la intensidad de la luz que emitían los focos eléctricos, el gasto que representaba para el Ayuntamiento era menor que el de las lámparas de gas: mientras que el mantenimiento de estas

⁶¹ AHDF, Ayuntamiento, Alumbrado, vol. 353, exp. 493.

⁶² Jorge González Angulo, “La ciudad de México en 1880” en Garduño, *op. cit.*, p. 48.

⁶³ Fue en 1855 cuando se hizo la primera exhibición del alumbrado con electricidad en la Exposición Universal en París, dándole vida al Palacio de las Industrias, mientras que en la edición de 1867 se alumbró el Palacio de las Tullerías. Briseño, *op. cit.*, p. 52.

⁶⁴ Esta compañía que estaba en manos de extranjeros. En un principio comenzó a ofrecer su servicio de alumbrado con lámparas de gas. Lillian Briseño Senosiain, “La *solidaridad del progreso*. Un paseo por la ciudad de México en el Porfiriato” en *Signos Históricos*, Universidad Autónoma Metropolitana, Núm. 16, julio-diciembre 2006.

últimas requirió un gasto anual de \$35, el de los focos fue de \$20 y con uno sólo se podía iluminar lo que seis lámparas de gas.⁶⁵

La introducción de la electricidad cambió sustantivamente la vida cotidiana de los capitalinos, reinventó la noción que se tenía de la noche como el momento del día para descansar de la faena habitual, pues las horas de vigilia se alargaron. Comenzaron a crearse nuevos pasatiempos y centros de reunión nocturnos, la gente podía transitar por las calles con mayor seguridad al no estar expuestos a las sombras del peligro y la inmoralidad (excepto las noches de luna llena, en las que el Ayuntamiento consideraba que la luminosidad del astro era suficiente).

Con ello, se lograban las aspiraciones de ser una ciudad moderna y culta (o al menos aparentarlo); sin embargo no pocos ciudadanos veían en la intensa irradiación de luz una invasión a su privacidad, además, los postes y cables afeaban, en consideración de muchos, el nuevo paisaje urbano.⁶⁶ A pesar de las quejas, la luz eléctrica llegó para quedarse, aunque tardó muchos decenios para que alumbrara la totalidad de la ciudad. Como señala Lillian Briseño, “la luz se convierte en un elemento de control de la sociedad, no sólo para vigilarla, sino para manejar el alumbrado público a voluntad, para gobernar la luz y con ello gobernar de manera indirecta a la población”.⁶⁷

Tenemos entonces que en la Ciudad de México de finales del siglo XIX convergieron tres tipos de alumbrado: las velas y el ocote evocaban las vivencias coloniales; el aceite y la trementina recordaban las gestas de los primeros años del

⁶⁵ *Ibid.*, p. 195 y 199.

⁶⁶ Briseño, *Candil*, pp. 53 y 56.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 81.

México independiente, y el gas y la electricidad reafirmaban las aspiraciones de modernidad de la segunda mitad de la centuria.⁶⁸ No es fortuito que esos tipos de alumbrado fueran típicos de cada sector de la población: los más pobres se alumbraban al estilo colonial, los que tenían mejores ingresos preferían la trementina y los sectores acaudalados disfrutaban de tertulias nocturnas con luz eléctrica.

“Agua pasa por mi casa”. Abastecimiento de agua

Una ciudad que anhela avanzar en su camino hacia la modernidad debe contar con un sistema eficaz para el suministro de agua potable que logre dotar a todos los hogares capitalinos de ese precioso elemento, pero para la Ciudad de México de mediados del siglo XIX esto no era una realidad ya que se proveyó de agua potable por medio de los acueductos construidos desde la época colonial. El primero de ellos era el de Chapultepec, el de mayor antigüedad por ser utilizado desde la época prehispánica. Nació en los pies del cerro homónimo y; corría a lo largo de la Calzada de Belén (Avenida Chapultepec), pasaba por la Ciudadela y desembocaba en la garita de Belén.⁶⁹

Este acueducto estaba abierto en su totalidad y en ciertas partes de su trayectoria se encontraba a ras de piso, además, dos acequias corrían paralelas a él por lo que frecuentemente sus aguas llegaban contaminadas a la ciudad. Las fuentes de Salto del Agua (San Juan de Letrán) y las de las plazuelas de San Juan y San

⁶⁸ *Ibid.*, p. 49.

⁶⁹ Se encontraba en la esquina donde actualmente se cruzan la Avenida Cuauhtémoc y Avenida Chapultepec.

Pablo, entre otras, abastecían al tercio sur de la capital del agua gorda⁷⁰ del “Cerro del chapulín”.

Las partes centro y norte de la ciudad eran abastecidas por las tuberías que antaño conformaron el acueducto de Santa Fe, que iniciaba en el manantial del pueblo del mismo nombre y al que se unían las aguas de los manantiales del Desierto y Los Leones, situados en las montañas occidentales del Valle de México.⁷¹ Las aguas arribaban a la ciudad por la actual avenida Ribera de San Cosme hasta la caja de agua de La Mariscal⁷² y las fuentes de La Tlaxpana, Plaza Mayor y las plazas de Santo Domingo, Concepción y Santa Catarina. Para la segunda mitad del siglo a la zona norte llegaban las aguas de la Villa de Guadalupe, vía de gran importancia porque estaba construida con cañerías de fierro que llegaban hasta la garita de Peralvillo.⁷³

Una vez que el agua entraba a la ciudad, se repartía en las 61 fuentes públicas que funcionaban para 1864. Por lo regular se encontraban en plazas y plazuelas donde la gente concurría con frecuencia para aprovisionar sus casas de ese elemento vital, lo anterior debido a que sólo una minoría contaba con la distribución del agua hasta sus

⁷⁰ Debido al sabor y la concentración de sales minerales disueltos que tuviera, el agua se dividía en “agua gorda” y “agua delgada”. El agua que se abastecía desde Chapultepec era considerada dentro de la primera denominación; la de Santa Fe, el Desierto y Guadalupe era agua delgada. Chapultepec fue, desde el México Prehispánico, la principal fuente de abastecimiento de este líquido vital. Ernesto Aréchiga Córdoba, “De acueductos, acequias y atarjeas. Obra hidráulica para la Ciudad de México (1770-1912)” en Mario Barbosa y Salomón González (coords.), *Problemas de la urbanización del Valle de México*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2011, p. 132.

⁷¹ También llamado de La Tlaxpana, se tiene noticia de que desde 1576 se utilizaba para transportar agua a la ciudad. Con la administración del segundo Conde de Revillagigedo se estipuló que sus aguas se debían encauzar en cañerías subterráneas, obra que comenzó en 1793. Para 1882, quedaba casi nada de los arcos que lo conformaban. López, *op. cit.*, p. 134. Ernesto Aréchiga Córdoba, “El médico, el aguador y los acueductos: aprovisionamiento de aguas potables en la ciudad de México” en Alicia Salmerón y Fernando Aguayo (coords.), *Instantáneas de la ciudad de México. Un álbum de 1883-1884*, t. II, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, 2013, p. 100.

⁷² Esquina de la actual Avenida Hidalgo y Lázaro Cárdenas.

⁷³ Hasta 1910 se inauguró el primer acueducto moderno que venía desde Xochimilco.

hogares. En este contexto, un personaje típico de la ciudad se hizo indispensable para el aprovisionamiento de agua, nos referimos al *aguador* quien se encargaba de acarrearla desde las fuentes hasta la entrada de las casas, llevando su ánfora o *chochocol* en la espalda y por delante el cantarito con el que servía a sus comensales por apenas un medio real; sus faenas diarias eran fatigantes y con una gorra en las sienes se protegía del sol.⁷⁴

En la segunda mitad del siglo XIX, se conectaron las fuentes con cañerías que abastecían a los edificios públicos y casas particulares, por lo que los servicios del aguador fueron prescindibles para los que contaban con este sistema. A pesar de ello, el padrón municipal de 1882 da cuenta de que en ese año seguían laborando 388 aguadores a lo largo y ancho de la capital.⁷⁵

Por algunos documentos del Archivo del Distrito Federal se sabe que había, para 1880, tres fuentes públicas cercanas al mercado de La Merced. Una se hallaba en la calle de la Estampa (Jesús María) de la cual se quejaron, en 1866, vecinos y aguadores porque el líquido resultaba insuficiente para abastecer a la población. La segunda se encontraba en la esquina de la calle de La Merced (Venustiano Carranza) y el callejón de Las Cruces, construcción propuesta por el vecino de la casa no. 9 de la primera calle, Pedro G. Munguía.⁷⁶ La tercera se encontraba en el interior del mercado mercedario.

⁷⁴ Este personaje estuvo presente en la vida cotidiana de la ciudad desde tiempos virreinales. *Los mexicanos pintados por sí mismos*, México, Edición de M. Murguía, 1854, p. 1. Claudio Linati, *Trajes civiles, militares y religiosos de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1956, p. 77.

⁷⁵ AHDF, Ayuntamiento, Padrones. Municipalidad de México, vol. 3425, exp. 1.

⁷⁶ AHDF, Ayuntamiento, Aguas: fuentes públicas, vol. 59, exps. 91 y 119.

A partir de 1850 los acueductos dejaron de ser suficientes para el abastecimiento hidráulico de la población por lo que se buscaron nuevas alternativas, una de ellas fue la perforación de los pozos artesianos con los que se obtenía agua potable del subsuelo. Las condiciones de los mantos acuíferos eran generosas, ya que el agua brotaba sin la necesidad de maquinaria que la extrajera.⁷⁷ En un principio, la apertura de pozos no dependía del Ayuntamiento, lo que contribuyó a que los particulares explotaran este recurso para proveer del elemento vital a las zonas que sufrían de escasez y a las nuevas colonias; tal fue el caso de los empresarios Sebastián Pane y Molteni. Para 1857 ya estaban funcionando 144 pozos y en 1883 se contaba con 483,⁷⁸ de los cuales 21 correspondían a la zona de La Merced.

Era tal la cantidad de agua que emergía sin control que una porción considerable era desaprovechada, formando charcos y lodazales, lo que motivó al Ayuntamiento a cobrar un impuesto a aquel que abriera un pozo.⁷⁹ Una de las cláusulas que estipuló fue que el dueño lo aprovisionara con llaves para regular el flujo hidráulico y que permitiera a los vecinos beneficiarse del líquido.

Entre los años 1878 y 1881 se tiene registro de que muy cerca del mercado se abrieron (o intentaron abrir), tres pozos artesianos. El primer proyecto fue ideado por el vecino Flaviano Munguía, que habitaba la casa no. 8 de La Merced y que permitiría abastecer de agua a las casas 19 y 20 de la misma calle, y la casa no. 1 de Las Cruces,

⁷⁷ Oziel Ulises Talavera Ibarra, "Los pozos artesianos en la ciudad de México en la segunda mitad del siglo XIX (1850-1880)" en María del Carmen Collado (coord.), *Miradas recurrentes: la ciudad de México en los siglos XIX y XX*, t. I, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, 2004, p. 295.

⁷⁸ Aréchiga, "De acueductos", p. 138.

⁷⁹ Talavera, *op. cit.*, p. 297.

perteneciente a la misma familia. Se dio luz verde a la obra ya que “el Ayuntamiento no puede por hoy proveer de agua a los vecinos de ese rumbo”.⁸⁰

En abril de 1879, el señor E. L. Dewey se puso al servicio del municipio para abrir nuevos pozos en la parte de la ciudad donde más conviniera, siguiendo un “sistema enteramente moderno” de tubos de lámina de acero. Al respecto, obtuvo la siguiente respuesta:

La Comisión de Aguas, en atención a la gran escasez que hay de este líquido en la parte Oriente de la Ciudad sobre todo en la que debía de estar surtida por el “agua gorda” [proveniente de Chapultepec] cree que el primer Pozo Artesiano debe hacerse en la Plazuela de la Merced, pues con él se surtirá a toda esta parte importantísima de la capital.⁸¹

Las obras comenzaron inmediatamente pero para el año siguiente, el Ayuntamiento pidió a Dewey que explicara las razones por las que aún no culminaban. El aludido argumentó la existencia de ciertas dificultades del terreno que no le permitieron concluirlos. Paralelo a este proyecto, el señor Alonso Noriega, propietario de la casa 6 de La Merced, solicitó en enero de 1881 la aprobación para que su pozo abasteciera al mercado. La construcción se terminó en dos meses.⁸²

Estos ejemplos nos permiten vislumbrar la capacidad de iniciativa de los vecinos de La Merced, quienes preocupados porque su localidad tuviera las mejores condiciones urbanas posibles, colaboraron en obras que le correspondían al Ayuntamiento. Podemos decir que en este sitio vivían personas que contaban con la solvencia económica necesaria para llevar a cabo las mejoras.

⁸⁰ AHDF, Ayuntamiento, Pozos artesianos, vol. 3700, exp. 64

⁸¹ AHDF, Ayuntamiento, Pozos artesianos, vol. 3700, exp. 65.

⁸² AHDF, Ayuntamiento, Pozos artesianos, vol. 3700, exp. 77.

Por otro lado, la existencia de pozos artesianos significó la transición de un sistema hidráulico tradicional a uno moderno ya que con excavar unos cuantos metros se podía encontrar agua, lo que incitó a su apertura en otras zonas; con el tiempo se configuraron como el medio principal para la obtención de agua potable. Pero como todo tiene efectos secundarios que a simple vista pueden parecer imperceptibles, a largo plazo se vería que la explotación intensiva del agua del subsuelo contribuía al hundimiento general de la Ciudad de México.

De la ciudad y sus desechos. Sistema de limpieza de la ciudad

De antaño, la Ciudad de México sufrió constantemente de inundaciones que afectaban a la población por igual. Con el afán de constituirse en una ciudad moderna, estos problemas debían de erradicarse con la instrumentación de un drenaje eficaz. A principios del siglo XIX, funcionaba un sistema de atarjeas o zanjas que tenía la doble tarea de ocultar a la vista y olfato las materias fecales y conducir las aguas residuales lejos de las viviendas. Los canales que atravesaban y rodeaban el centro fungieron como conductos desaguadores, aprovechando el ligero declive del terreno hacia el oriente. Las acequias principales eran la de Santa Ana (en Tlatelolco), Tezontlale (en Lagunilla y el barrio del Carmen) y la Acequia Real que pasaba al sur de la Alameda, siguiendo hacia la Plaza Mayor. Todas desembocaban al canal de la Viga que fluía hasta el de San Lázaro y, finalmente, las inmundicias que la ciudad generaba se vertían en el lago de Texcoco.

El canal México-Chalco era el único que transitaba de suroriente a oriente y nacía en esta última localidad, pasaba por los pueblos de Culhuacán, Mexicalzingo,

Iztacalco y Santa Anita hasta entrar a la Ciudad de México por la garita de La Viga.⁸³ Una de sus ramificaciones flanqueaba el barrio de La Merced, justo en la calle de Roldán y terminaba en la Alhóndiga, por lo que uno de los frentes del mercado daba al canal.

Debido a su uso constante, las atarjeas pronto comenzaron a deteriorarse pues los desechos se aglutinaban y se fermentaban, lo cual les daba un aspecto desagradable y despedían un olor nauseabundo, a lo que se le sumaba el escaso mantenimiento que en época de lluvias provocaba el desborde de las aguas y su contenido. En 1873 existían 50 kilómetros de atarjeas en la ciudad y, sin embargo, menos de la mitad de sus calles contaban con este servicio debido a su crecimiento constante. Por esta razón se puede asegurar que, más que ayudar a la ciudad a deshacerse de sus desechos, el sistema de atarjeas representaba una amenaza para sus habitantes.

Al ser insuficiente el sistema de atarjeas para sanear la ciudad, los vecinos recurrían al “servicio de limpia nocturna”, que consistía en pipas arrastradas por bestias de carga que recolectaban calle por calle las excretas humanas y, no pocas veces, cadáveres de animales. El Bando de Policía y Buen Gobierno emitido en 1844 dictaba que todos los vecinos estaban obligados a mantener limpio el frente de sus casas, por lo que debían barrerlo diariamente entre las seis y ocho de la mañana para que el carro de limpia recogiera los desechos. Debía evitarse a toda costa que la basura se acumulara en las atarjeas y había de tener especial cuidado en no maltratar el

⁸³ Araceli Peralta Flores, “El canal, puente y garita de La Viga” en Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecon (coords.), *Caminos y mercados de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2009, p. 459.

empedrado.⁸⁴ A pesar de las multas aplicadas a los infractores, los capitalinos no cumplieron con esta medida.

En 1854, se contaba con 28 carros destinados a la limpia nocturna, para 1879 diez carros estaban reservados a la zona sur y oriente de la capital, los cuales daban un total de 40 viajes hasta el basurero correspondiente. En particular, para el mercado de La Merced se utilizaban dos carros que hacían, cada uno, cuatro viajes.⁸⁵ Hacia 1899 se tenían 107 consignados al servicio diurno y 42 al nocturno.⁸⁶ Estas cifras nos hablan de la popularidad que tuvo el servicio de pipas, pero también de la urgencia de implementar un sistema más eficaz para el saneamiento de la ciudad. Desde tiempos de la República Restaurada se hizo notable esta necesidad pero fue hasta finales del siglo XIX, propiamente en 1893, cuando se decidió construir un sistema de desagüe de última tecnología para subsanar el problema de las aguas residuales. El proyecto consistía en un sistema combinado en el que las alcantarillas recibían, al mismo tiempo y en una sola red de conductos, las aguas negras de la ciudad y las pluviales, con lo que se intentaba evitar inundaciones.⁸⁷

*“Yo pago por ir sentado y voy sentido”.*⁸⁸ *Los transportes públicos*

Durante la época colonial y la primera mitad del siglo XIX las calles de la ciudad eran transitadas por gente a pie o a caballo y por carretas, coches de providencia o alquiler,

⁸⁴ Los establecimientos públicos y particulares debían barrer los lunes, miércoles y sábados, mientras que la limpieza de los mercados se realizaba diariamente por los dependientes de la municipalidad. “Bando de Policía y Buen Gobierno del 13 de febrero de 1844” en Castillo, *op. cit.*, pp. 60-71.

⁸⁵ Ayuntamiento Constitucional, *Memoria*, 1879, p. 268.

⁸⁶ Aréchiga, “De acueductos”, p. 156.

⁸⁷ *Ibid.*, pp. 157-162.

⁸⁸ Frase tomada de una nota publicada en *México Gráfico*, 12 de agosto de 1888, citada en Manuel Vidrio C., “Sistemas de transporte y expansión urbana: los tranvías” en Alejandra Moreno Toscano, *Ciudad de México. Ensayo de construcción de una historia*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1978, p. 208.

ómnibus o guayines, tirados todos por bestias de carga, los cuales trasladaban a la población a los alrededores. Para realizar viajes a lo largo del país existieron las “diligencias generales” introducidas en 1830 por ciudadanos estadounidenses; eran vehículos cerrados acondicionados con “tres asientos para nueve personas con respaldo de cuero reclinables, puertas unidas por bisagras y cortinas para proteger de la lluvia, sol y polvo, jaladas por al menos ocho mulas.”⁸⁹

Los dueños de las diligencias, (las que posteriormente pasaron a manos del empresario mexicano Manuel Escandón), se preocuparon porque los viajeros tuvieran un desplazamiento lo más cómodo posible; sin embargo, la mayoría de las veces la situación deplorable de los caminos, la lentitud con la que se transportaban y la constante amenaza de bandidos que aguardaban en zonas solitarias, no lo permitieron.

Por esta misma razón el ramo de comunicaciones y transportes de la Ciudad de México, no avanzó ni en extensión ni en tecnología. Desde los primeros años de la época independiente se propusieron distintos proyectos para comunicar a la capital con otras entidades de importancia económica, como Veracruz, pero ninguno de ellos se concretó por los conflictos políticos que caracterizaron a la primera mitad del siglo. Fue hasta la década de 1850 cuando aparecieron dos nuevos sistemas de transporte que permitieron tanto la expansión territorial de la capital como una nueva dinámica de la sociedad y la economía mexicanas. Nos referimos al tranvía y al ferrocarril.

Ambos medios nacieron desde los mismos ideales, comunicar a la ciudad con pueblos vecinos, pero se diferenciaron por los medios técnicos empleados. Uno y otro funcionaron por tracción de vapor pero por las características de la ciudad, las

⁸⁹ Hugo Betancourt León, “Caminos y transportes en el siglo XIX” en Barbosa, *Problemas*, p. 205.

compañías de tranvías optaron por el uso de bestias de carga, y a finales del siglo, la electricidad sería la fuerza motriz que los impulsaría.⁹⁰ El tranvía fue utilizado para transportar pasajeros dentro de la ciudad y en poblaciones aledañas del Distrito Federal. Por las características de sus rieles, se clasificaban en ferrocarriles de vía ancha y vía angosta (1.44 m. y 0.90 m. de distancia entre rieles, respectivamente).⁹¹

El primer trayecto ferroviario, inaugurado en 1857, fue el de los hermanos Mosso que corría de la Villa de Guadalupe Hidalgo y entraba a la ciudad hasta el Zócalo. La comunicación con este sitio era de gran importancia, ya que la Villa era muy concurrida al ser considerada un lugar de devoción, por ello, su construcción se concibió como una obra férrea más amplia.

El Ferrocarril Central de Tacubaya se inauguró en 1858 por concesión al señor Jorge Luis Hammeken, y posteriormente fue parte del Ferrocarril del Valle, con lo que se vinculó a la ciudad con Tacubaya, Mixcoac, San Ángel y Tlalpan.⁹² Su trascendencia radica en que la ciudad se comunicó con las inmediaciones del surponiente en las que se establecieron quintas de esparcimiento y recreo, donde las familias acomodadas tenían sus residencias. A finales del porfiriato, por la zonificación de la ciudad por actividad económica, Tacubaya fue considerada una “zona dormitorio”, donde llegaban a descansar aquellos que laboraban en el centro.

⁹⁰ El antecedente del sistema de tranvías mexicano se encuentra en Inglaterra en 1807, donde se utilizaban diligencias de dos ruedas que corrían sobre rieles y eran tiradas por animales. Vidrio, *op. cit.*, p. 202.

⁹¹ Fernando Aguayo, “Afuera y adentro. La ciudad de México y su sistema ferroviario” en Salmerón, *op. cit.*, t. II, p. 128.

⁹² Vidrio, *op. cit.*, p. 202.

Uno de los circuitos del tranvía de mulitas era el de Churubusco-Tlalpan, inaugurado en 1861, que iniciaba y culminaba en esos pueblos y pasaba por Coyoacán y San Ángel. Con esta vía se facilitó el crecimiento de la ciudad hacia el sur. Ese mismo año se introdujo el tranvía que iba a Tacuba y se prolongó, en 1882, hasta Azcapotzalco y Tlalnepantla. Fue el que tuvo mayor afluencia en el oeste de la ciudad.⁹³

En 1877, la fuerza motriz de vapor se cambió por la de mulitas debido a la gran cantidad de accidentes que se suscitaban en las calles capitalinas y porque el humo producido asfixiaba a los transeúntes. Para 1884, dos fueron las empresas que estaban a cargo del servicio de tranvías; la más importante era la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito, que había tendido 145.5 km. de vías y la otra era propiedad de Romualdo de Zamora, cuyos vagones estaban a disposición de la comunidad usuaria de la Alberca Pane y los Baños Osorio para trasladarlos a sus hogares.⁹⁴ Los tranvías eléctricos, inventados en Alemania por el ingeniero Enrico Werner von Siemens, se introdujeron en México en 1896 con un sistema de cable aéreo.⁹⁵

La construcción de vías férreas colaboró en gran medida al proceso territorial de la ciudad ya que en las zonas por las que cruzaban se crearon nuevas colonias y fraccionamientos. Además debe mencionarse que el recorrido de la periferia hacia el centro, que anteriormente era casi perpetuo por las condiciones de los caminos y la rusticidad de los transportes, se hizo cada vez más corto, con lo que los habitantes de los pueblos aledaños tuvieron la posibilidad de laborar en el centro.

⁹³ *Ibid.*, p. 215.

⁹⁴ Aguayo, *op. cit.*, p. 130.

⁹⁵ Vidrio, *op. cit.*, p. 208.

Por su parte, el ferrocarril permitió que otras entidades federativas se comunicaran con la Ciudad de México. En 1882, se encontraban en función cuatro estaciones: en el poniente se hallaba “La Colonia”, de donde partían los vagones de la Compañía Constructora Nacional Mexicana, que se dirigían a Manzanillo, pasando por Toluca, Maravatío, Acámbaro, Morelia, Zamora y La Piedad.⁹⁶ Entre las colonias Santa María y Guerrero se encontraba la estación y taller de Buenavista, que albergaron a los vehículos del Ferrocarril Mexicano que tenían como destino el puerto de Veracruz.⁹⁷ Dicha estación también era punto de partida del Central Mexicano, que comunicaba a la capital con León, Guanajuato; posteriormente la línea se extendería hasta la frontera, pasando por Aguascalientes.

Al nororiente se encontraba la estación donde salía el ferrocarril llamado pulquero, que comunicaba a México con Calpulalpan, pasando por los Reyes, Texcoco, Metepec, Otumba e Irolo. Por último, la única estación ubicada en el oriente era la de San Lázaro, que alojaba al ferrocarril de Morelos (posteriormente llamado Interoceánico), y tenía como destino Cuautla, traspasando Ayotla, Tenango, Amecameca, Ozumba y Yecapixtla.⁹⁸ En particular, el flujo de mercancías introducidas por esta estación tendría un papel trascendental para que la actividad comercial del barrio de La Merced se intensificara.

De acuerdo con Herrera Canales, cuando el ferrocarril hizo acto de aparición, estimuló la producción de mercancías para el mercado nacional, pero en la medida en

⁹⁶ Lombardo, *Territorio*, p. 55

⁹⁷ Éste fue el primer tendido férreo del país, construido en 1873, y el más importante, ya que por sus vías pasaban 252,000 toneladas de mercancías y cerca de medio millón de pasajeros. Aguayo, *op. cit.*, p. 130.

⁹⁸ Lombardo, *Territorio*, p. 55.

que se desarrolló el sistema ferroviario, se dieron tarifas especiales a productos de importación y exportación, mientras que se les aumentó a los destinados al mercado urbano (como el maíz, frijol, azúcar y café), por lo que la economía interna siguió utilizando medios de transporte tradicionales.⁹⁹ A pesar de ello, no se puede negar que el “camino de hierro” permitió vincular regiones distantes con los grandes centros urbanos.

A pesar de la introducción de estas innovaciones tecnológicas, los coches de providencia y las diligencias continuaron sus funciones en la segunda mitad del siglo XIX. Se tiene noticia de que en 1874 los coches de alquiler tenían sus bases frente al Palacio Municipal, en la plazas de Santo Domingo, el Seminario y Villamil; La Mariscal, la calle de Las Vizcaínas, San José de Gracia (Mesones), de Vanegas (Jesús María), de Celaya, de Dolores y la Estampa de La Merced. Cobraban \$0.50 por una hora, entre las 6 de la mañana y las 10 de la noche, y el precio se duplicaba a partir de esta hora.¹⁰⁰ El padrón municipal indica que para 1882, 620 cocheros se encontraban laborando.

En el PLANO 12, ubicado en el tercer capítulo de la presente tesis, se observa el tendido de tranvías en la zona de La Merced en 1880, en el que se observan dos circuitos que se dirigían a la estación de San Lázaro; uno corría a lo largo de la calle de Zaragoza, y el otro transitaba a lo largo de la calle de La Merced; otro más llegaba hasta la calle de la Estampa, colindante con el mercado. Los carros de providencia

⁹⁹ Inés Herrera Canales, “La circulación (comercio y transporte en México entre los años 1880-1910)” en Cardoso, *op. cit.*, p. 259.

¹⁰⁰ López, *op. cit.*, pp. 141-142.

siguieron utilizándose en estos rumbos para transportar personas, mientras que, para trasladar mercancías, la gente se sirvió de canoas conducidas por el canal de la Viga.

Líneas arriba se habló del canal como vía desaguadora de desechos. Cabe mencionar que desde los tiempos del México Prehispánico otra de sus funciones era la de transportar personas y productos de las zonas agrícolas de Xochimilco, de tierra caliente y del occidente de México.¹⁰¹ La importancia del canal a lo largo del siglo XIX radicó también en ser uno de los paseos más populares de los que disfrutaban los capitalinos, sobre todo, durante los festejos del Viernes de Dolores: desde temprano, en la calle de Roldán (donde se encontraba el embarcadero), y adyacentes se alquilaban canoas adornadas con flora diversa. En el trayecto se cantaba y bailaba alegremente, y no pocas veces se caía en el exceso del pulque y aguardiente. Los campesinos aprovechaban para ganarse un dinero extra paseando a los jubilosos en sus canoas.¹⁰²

La trascendencia comercial del canal de la Viga fue un motivo primordial para planear la construcción de un mercado en la Plaza de las Atarazanas, detrás de los restos del convento de La Merced y colindante con el embarcadero de Roldán. Esta obra sería una de las pocas que se realizaron en el costado oriente de la ciudad y, sin pensarlo, las autoridades municipales iniciaban con la leyenda de la grandeza del mercado más populoso de la ciudad del siglo XX.

El presente capítulo tuvo como propósito dar un panorama de los avatares por los que pasó la Ciudad de México en la segunda mitad del siglo XIX para avanzar en su camino

¹⁰¹ Peralta, *op. cit.*, p. 460.

¹⁰² *Ibid.*, pp. 465-466.

hacia la era moderna. A partir de la aplicación de las Leyes de Desamortización y Nacionalización de Bienes Eclesiásticos, la fisonomía de la capital comenzó a cambiar, ya que los terrenos en los que anteriormente se levantaban ostentosos conventos e iglesias se utilizaron para albergar edificios modernos para satisfacer las necesidades de vivienda, oficinas y servicios. Un caso particular fue el terreno del conjunto conventual que albergaba a los frailes mercedarios, ya que se destinó a la construcción de un mercado que abasteciera la zona oriente del casco urbano.

Ante este proceso de transformación, fue necesario contar con servicios públicos que avalaran a la capital como una urbe moderna, por lo que se introdujeron tecnologías de primera categoría en servicios como el abastecimiento de agua, la limpieza de la ciudad, los transportes públicos y el alumbrado. Como se observó anteriormente, los vecinos de la zona de La Merced gozaban de servicios públicos modernos: el agua potable a través de fuentes públicas y pozos artesianos (que en repetidas ocasiones debían abrir con sus propios recursos); se trasladaban a distintos puntos de la ciudad por medio de los tranvías (que en 1882 comunicarían con la estación del ferrocarril de San Lázaro), y sus calles eran alumbradas con lámparas de gas hidrógeno. Con estos datos podemos inferir que era un sitio privilegiado, ya fuese por su cercanía con el Zócalo o por la actividad comercial gestada por el canal de Roldán, principal vía de introducción de mercancías.

Dos consecuencias fundamentales de la modernización capitalina fueron el incremento de la población, provocado por el movimiento migratorio, y la diversificación social. Esto último lo percatamos en la gran variedad de profesiones a las que se dedicaban los habitantes, las cuales se agrupaban en tres rubros distintos. Los médicos

e ingenieros tendrían un papel primordial en este contexto: los doctores se encargarían de la salubridad de recintos, servicios y alimentos, mientras que los ingenieros tendrían la labor de cimentar las edificaciones que elevaran a la ciudad al rango de moderna. Por su parte, el de oficios fue el grupo al que se dedicaron mayor cantidad de residentes y entre éstos, la actividad comercial fue la más socorrida. Por ello, la construcción de mercados fue imprescindible para que en ellos laborara este conjunto y, paralelamente, abastecieran de productos de primera necesidad a la gran cantidad de capitalinos.

Capítulo II. Mercados y abasto capitalinos

La capital de México fue escenario recurrente de diversos sucesos políticos y militares que cambiaron el rumbo de la historia nacional, pero también fungió como el espacio de las vivencias cotidianas de la heterogeneidad de la población que habitaba en la metrópoli. La vida de los ciudadanos comenzó a cambiar con la introducción de tecnologías en el ramo de servicios públicos, tales como el ferrocarril, el tranvía, la luz eléctrica, entre otros, ya sea porque se vieron beneficiados con tales mejoras o porque carecieron de ellas, incluso de los servicios más indispensables, como el agua potable y la limpieza de sus calles.

Con la especialización del espacio urbano en zonas de comercio, habitación e industria se definieron los sitios de convivencia social. A pesar de ello, existieron espacios públicos en los que convivían los ciudadanos, sin importar su origen y posición socioeconómica ya que, como menciona María Estela Eguiarte, “el espacio público permite la confluencia de ideas, modos de vida y *status* social de los diferentes grupos”.¹⁰³ De esta forma, las personas se relacionaban pero en la convivencia se manifestaban sus diferencias.

Uno de estos lugares de esparcimiento fue la plaza pública, elemento urbano de gran importancia por ser el punto nodal desde el cual se diseñó la traza. En el caso específico de la capital, la Plaza Mayor (llamada “Zócalo” a partir de la década de 1850) se consolidó desde los años virreinales como el eje de la vida cotidiana de sus moradores, lo que la convirtió en el “centro simbólico y referencia obligada de la

¹⁰³ María Estela Eguiarte, “Espacios públicos en la ciudad de México: paseos, plazas y jardines, 1861-1877”, *Historias. Revista de la Dirección de Estudios Históricos*, Núm. 12, enero-marzo, 1986, p. 91.

población”.¹⁰⁴ La importancia del Zócalo se reprodujo a escala en las plazas menores que abundaban en la ciudad; les brindaba una dinámica distinta a las parroquias y monasterios cercanos y fueron responsables de la unidad de los barrios.¹⁰⁵

Las plazas menores o plazuelas eran sitios espaciosos, expuestos al aire libre y a veces delimitados por pórticos. Tenían múltiples funciones, aunque algunas se caracterizaron por una actividad predominante; por ejemplo, unas funcionaron como suministro de servicios, otras alojaron pulquerías y otras más se destinaron a la ordeña de vacas.¹⁰⁶ Aquellas que se reservaron a usos meramente comerciales se denominaron plazas de mercado; contaban con instalaciones propias para vender, tales como puestos y tendajones de fácil desmonte que arrendaba el Ayuntamiento, por lo que su contribución a los ingresos municipales fue de gran valía.

María de la Luz Velázquez encuentra que, para finales de la primera mitad del siglo XIX, se erradicaron definitivamente las funciones de las plazas de mercado, lo que provocó que se construyeran en ellas edificios con una estructura arquitectónica definida en la que se llevara a cabo el comercio;¹⁰⁷ es decir, las plazas de mercado se transformaron en mercados establecidos. Este proceso se desarrolló a lo largo de la centuria, gracias a las legislaciones que le dieron funcionalidad al ramo, entre las que se encuentran las Ordenanzas Municipales (1840), y el Reglamento del mercado

¹⁰⁴ Lombardo, *Territorio*, p. 65. Fue un sitio privilegiado por estar rodeado de los principales edificios de poder: la iglesia, el palacio virreinal y el mercado principal.

¹⁰⁵ Eulalia Ribera Carbó, “Plazas, calles y cuadrícula en la traza urbana” en Eulalia Ribera Carbó (coord.), *Trazos, usos y arquitectura de las ciudades mexicanas en el siglo XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004, p. 22. Eulalia Ribera Carbó, “La plaza pública: elemento de integración, centralidad y permanencia en las ciudades mexicanas” en Carlos Aguirre Anaya, Marcela Dávalos y María Amparo Ros (eds.), *Los espacios públicos de la ciudad. Siglos XVIII y XIX*, México, Casa Juan Pablos, Instituto de la Cultura de la Ciudad de México, 2002, p. 292.

¹⁰⁶ Lombardo, *Territorio*, p. 69.

¹⁰⁷ María de la Luz Velázquez, *Evolución de los mercados de la ciudad de México hasta 1850*, México, Consejo de la Crónica de la Ciudad de México, 1997, p. 94.

“Iturbide” (1850), sin embargo como veremos más adelante, varias plazas de comercio no desaparecieron en la segunda mitad del siglo.

Las litografías y fotografías de la época son una fuente pertinente para esbozar la vida cotidiana en los mercados decimonónicos, por ejemplo, la imagen que nos legó Casimiro Castro del mercado Iturbide. En dicha litografía podemos evidenciar la multitud que diariamente acudía a los mercados: los vendedores “al viento”, tendidos en el suelo, ofrecían las dulces frutas de temporada, estaban también los *tamemes*,¹⁰⁸ quienes transportaban la mercancías con su *mecapal*¹⁰⁹ sujeto a la cabeza, mientras que los arrieros, más aventajados que estos últimos, ponían en los lomos de caballos y mulas los productos recién comprados. Se observa en el cuadro uno que otro mendigo que suplicaba por una moneda o migajas de pan para comer, mientras que algunos gendarmes procuraban el buen orden de los concurrentes, actividad que no los privaba de degustar alimentos preparados o de galantear con alguna doméstica (IMAGEN 1).

En palabras de Fernand Braudel, el mercado “es el lugar de encuentro, es allí donde las gentes se entienden, donde se injuria, donde se pasa de las amenazas a los golpes; es allí donde se originan incidentes, procesos reveladores de complicidad [...] allí es donde circulan las noticias políticas y las otras”,¹¹⁰ los “chismes” del día a día. De esta manera observamos que los mercados tienen dos finalidades, por un lado, la de

¹⁰⁸ “Cargadores” en náhuatl.

¹⁰⁹ El mecapal era una banda de algodón o de fibra de maguey sujeta con dos cuerdas a sus lados que permitía transportar mercancías y se utilizó desde la época prehispánica. Dicha banda protegía la cabeza y cuello del cargador y, al mismo tiempo, permitía que la carga se equilibrara y que el peso se distribuyera a todos los músculos del cuerpo. Rubén Morante López, “El mecapal. Genial invento prehispánico” en *Arqueología Mexicana*, vol. XVII, Núm. 100, Noviembre-Diciembre de 2009.

¹¹⁰ Fernand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, t. II “Los juegos del intercambio”, Madrid, Alianza, 1984, p. 10.

IMAGEN 1. El Mercado de Iturbide, 1855.



FUENTE: Castro, Casimiro, *México y sus alrededores. Colección de Monumentos, trajes y paisajes*, México, Establecimiento Litográfico de Decaen, 1855-1856.

ser un espacio de convivencia social (al ser herederos de las funciones de la plaza pública), y por otro fungen como centros abastecedores de los productos de primera necesidad a esa misma población. Por lo tanto, y aunque el concepto mercado tiene diversas acepciones, lo utilizaremos para significar al edificio construido por las autoridades municipales para llevar a cabo exclusivamente actividades de compra y venta de mercancías.

Frente al complejo contexto de crecimiento acelerado de la población y el incremento territorial característicos de las últimas décadas del siglo XIX, el gobierno municipal vio la importancia de que la capital contara con un eficaz sistema de mercado que permitiera abastecer de productos necesarios para la subsistencia de sus habitantes. Llevó a cabo diversas obras que, complementadas con las realizadas en el rubro de servicios públicos, lograrían afianzar la imagen de una ciudad moderna; algunas de ellas, fueron la revitalización y construcción de los mercados urbanos.

En el presente capítulo daremos a conocer los diversos lineamientos a los que se debían someter los mercados y la gente que trabajaba en ellos, ya fuese como funcionario o como comerciante. Esto es con la finalidad de establecer un marco de referencia ya que, como veremos en el apartado correspondiente, las legislaciones no se cumplían cabalmente. Asimismo, se revisará el panorama de los centros de comercio existentes a lo largo del siglo XIX, poniendo énfasis en las características estructurales arquitectónicas y en los materiales utilizados para su construcción; esto nos permitirá visualizar la transformación que sufrieron las plazas de mercado para constituirse en mercados.

Para un tratamiento más eficaz, proponemos la división de este proceso en cuatro etapas: la borbónica (en la que se asignaron las plazas en donde se desempeñarían actividades comerciales), la de los primeros años de vida independiente (en la que se delimitó el espacio comercial al establecer la construcción de los mercados en mampostería), la que va de 1870 a 1885 (años en los que comienzan a utilizarse materiales como el fierro, y se consolida la transformación de las plazas en mercados), y la de 1885 a 1905 (caracterizados por la monumentalidad y el uso de armazones de fierro y vidrieras). Tener este contexto permitirá encontrar las características generales que regían en los mercados al momento de construirse el de La Merced y encontrar así las particularidades que lo forjaron como un sitio distintivo.

Para finalizar el capítulo, haremos un recuento de las mercancías que para 1880 se introducían a la ciudad. Debido a la falta de estudios que traten propiamente del tema, se intentará reconstruir la situación del abasto con base en ensayos referidos a la primera mitad del siglo XIX y con otro sobre el consumo capitalino en los años 1883-1884, lo que nos permitirá establecer en qué medida los mercados expendían, o no, los productos necesarios para la subsistencia diaria.

“Papelito habla”. Legislaciones de mercados

Mencionamos en el capítulo anterior que algunos aspectos las Ordenanzas Municipales de 1840 aún se encontraban vigentes cuatro decenios después.¹¹¹ Para dar un esbozo

¹¹¹ El capítulo VIII era el que legislaba a los mercados. En él se reconocía al mercado de El Volador como el principal de la ciudad, por su proximidad con el centro; debían señalarse cuatro sitios para dividir la urbe en cuadrantes y mantenerla abastecida. Las plazas se dividirían en calles (o pasillos), cajones, tinglados y puestos y los mercados debían construirse de mampostería. Sólo en los establecimientos mencionados se permitía el comercio de comestibles, por lo que aquel que osara vender en banquetas, esquinas o plazuelas, sería sancionado. “Ordenanzas” en Castillo, *op. cit.*, pp. 319-323. Esta legislación

de las legislaciones que regulaban la cuestión administrativa del ramo debemos apoyarnos en otros estatutos, como el Reglamento del mercado Iturbide (1850); la Ley de 28 de noviembre de 1867 (referente a los fondos municipales); la Ley de 22 de enero de 1878 (sobre vendedores ambulantes), y el Bando de 19 de agosto de 1879 (que trata el cobro de impuestos), por mencionar algunos.¹¹²

Hacia 1880, el Ayuntamiento de México tenía a su cargo la Comisión de Mercados y para dirigirla se nombraba a un regidor que tenía como obligaciones aplicar el reglamento del ramo, cuidar que los comestibles se encontraran en buenas condiciones para su venta, evitar riñas, “inspeccionar, intervenir y cuidar el manejo del administrador en la recaudación y trato con los vendedores”,¹¹³ y debía redactar, al finalizar el año de su gestión, una memoria donde se diera cuenta de las mejoras de la sección.¹¹⁴ En la pirámide de mandos le seguía el administrador general, quien velaba por el buen funcionamiento de los mercados capitalinos, y el administrador de cada mercado, encargado del orden interno del que le correspondiera. Otros personajes fueron el escribiente y el sellador de boletos para el cobro de impuestos.¹¹⁵

retoma muchos de los postulados que hizo el segundo conde de Revillagigedo en 1791 para reglamentar el ramo.

¹¹² Cfr. *Idem*; “Reglamento especial para el mercado de Iturbide” en *Ibid.*, pp. 237-246; “Octubre 31 de 1856. Reglamento de la administración de obras públicas” en Nicolás Islas y Bustamante, *Colección de leyes y disposiciones gubernativas municipales y de policía, vigentes en el Distrito Federal formada por acuerdo del C. Gobernador Lic. Carlos Rivas*, t. I, México, Imprenta de Ireneo Paz, 1884, pp. 364-370; “Fondo municipal. Ley de 28 de noviembre de 1867” en *Ibid.*, pp. 6-46; “Plazos que deben verificarse los pagos de las rentas e impuestos municipales. Ley de 28 de setiembre de 1876” en Islas, *op. cit.*, t. II, pp. 183-184; “Vendimias ambulantes. Enero 22 de 1878”, *Ibid.*, p. 199; “Reglamento para el servicio y recaudación del ramo de mercados. Octubre 6 de 1883” en *Ibid.*, pp. 399-405. AHDF, Ayuntamiento, Rastros y mercados, vol. 3736, exp. 799.

¹¹³ “Ordenanzas”, en Castillo, *op. cit.*, p. 320.

¹¹⁴ En 1879 y 1880 este cargo lo ocupó el ciudadano Agustín Rovalo.

¹¹⁵ AHDF, Rastros y mercados, vol. 3736, exp. 892.

Tal como lo dictaba la ley del fondo municipal, “el derecho de establecer mercados de cualquier clase, es propio y exclusivo del Ayuntamiento”,¹¹⁶ y para 1883, los que se consideraron aptos para el comercio fueron el “Principal” o El Volador, La Merced, Iturbide, Santa Catarina, Juan Carbonero, el Santa Ana, San Lucas y la plazuela del Baratillo.¹¹⁷ Las Ordenanzas municipales dictaban la conveniencia de que la construcción de estos edificios se realizara preferentemente en mampostería, a pesar de ello, para algunos segmentos se siguió utilizando la madera.¹¹⁸ Se consideraban en la informalidad aquellos sitios que no fueran señalados para la comercialización y no se toleraba el ambulante. Las personas que vendían productos comestibles al menudeo debían colocarse en los sitios indicados, y acreditarse en el ramo de mercado “al viento” con una licencia expedida por el gobierno municipal.¹¹⁹

La Dirección de Obras Públicas, creada en 1856, era la oficina municipal que tenía a su cargo la erección y conservación de los edificios de la ciudad, contando desde luego, los sitios del comercio. Entre los miembros de la planta de empleados se encontraban cuatro ingenieros o arquitectos, quienes gozaban de un sueldo de \$600 mensuales.¹²⁰ La Dirección proponía las mejoras que considerara pertinentes a la Comisión de Mercados, que a su vez consultaba al Ayuntamiento y éste, en última

¹¹⁶ “Fondo municipal. Ley de 28 de noviembre de 1867” en Islas, *op. cit.*, t. II, p. 6.

¹¹⁷ “Reglamento para el servicio” en *Ibid.*, p. 399.

¹¹⁸ “Ordenanzas” en Castillo, *op. cit.*, p. 319. Se denomina mampostería al sistema de construcción por el cual se levantan muros al ensamblar bloques de piedra labrada, unidos mediante una argamasa de cal (actualmente se utilizan ladrillos de arcilla y bloques de concreto). De esta manera, se conforma una pieza monolítica caracterizada por su resistencia y durabilidad. José Oscar Jaramillo Jiménez, “Ingeniería estructural I” en

<http://www.virtual.unal.edu.co/cursos/sedes/manizales/4080020/Lecciones/Capitulo%203/MAMPOSTERIA%20ESTRUCTURAL.htm> (Consultado el 25 de marzo de 2014, 16:37 hrs.).

¹¹⁹ “Vendimias” en Islas, *op. cit.*, t. II, p. 199.

¹²⁰ “Octubre 31 de 1856” en *Ibid.*, p. 364.

instancia, pedía el visto bueno al gobernador del Distrito Federal.¹²¹ Para costear las obras, el Ayuntamiento se valía de las arcas municipales, cuando tenía los suficientes recursos, o de contratas a particulares, si lo juzgaba conveniente. De 1877 a 1903, ocupó la dirección el destacado arquitecto e ingeniero civil Antonio Torres Torija,¹²² autor de diversos planos de mercados que se construyeron en este periodo, entre ellos La Merced y Santa Catarina.

El intendente de la Administración de Rentas Municipales recaudaba mensualmente el arrendamiento de cada local, lo que realizaba en los primeros diez días útiles del mes correspondiente.¹²³ El monto de la renta de cada local dependía de la cantidad de varas cuadradas que ocupara y del mercado al que perteneciera, por lo que los comerciantes del Baratillo pagaban uno y medio centavos, los arrendatarios del Iturbide, Santa Catarina y La Merced, pagaban tres centavos, y los de El Volador, cuatro centavos.¹²⁴ La suma total de los arrendamientos de mercados se añadía a los ingresos de la Comisión respectiva.

¹²¹ "Ordenanzas" en Castillo, *op. cit.*, p. 322.

¹²² Antonio Torres Torija (1840-1922). Se graduó como arquitecto e ingeniero civil en la Academia de San Carlos en 1861. Fue profesor en la misma institución e impartió las clases de maestro de obra, mecánica racional aplicada a construcciones y de resistencia de materiales y estabilidad de las construcciones. En 1863 intervino en el concurso para construir un monumento a la Independencia; hizo transformaciones en Palacio Nacional para instalar el Museo Nacional en la calle de Moneda. En 1866 y dos años después realizó un proyecto de penitenciaría, junto con otros seis arquitectos, aceptado hasta 1882. Israel Katzman, *Arquitectura del siglo XIX en México*, t. I, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1973, p. 296. *Diccionario Porrúa de historia, biografía y geografía de México*, 6° ed., México, Porrúa, 1995, p. 3556.

¹²³ "Plazos que deben verificarse los pagos de las rentas e impuestos municipales", en Islas, *op. cit.*, t. II, p. 184.

¹²⁴ Ayuntamiento, *Memoria*, 1879, p. 217. Hasta 1883 se acordó que, para agilizar la recaudación de rentas, el intendente entregaría a los inquilinos un boleto talonario de color específico que indicaba el monto de su renta; los boletos tendrían sellos, marcas o contraseñas que la administración considerara necesarias para evitar su falsificación. Serían blancos los boletos de dos centavos; verdes, los de tres; amarillos, los de seis centavos; "violados", los que correspondían a 12 centavos, y los de 24 serían rosados. AHDF, Ayuntamiento, Rastros y mercados, vol. 3736, exp. 799.

Para que una persona pudiera arrendar un local era forzoso presentar un fiador que respondiera ante las autoridades en caso de que el dueño faltase a sus pagos;¹²⁵ sin embargo, la Administración de Rentas permitió, en lugar de esto, el pago de la renta de cierta cantidad de meses por adelantado. Esta situación se presentó en el mercado de La Merced en fechas próximas a su inauguración, ya que al menos diez personas solicitaron la renta de un local sin el aval de un fiador.¹²⁶

Asimismo, no todo lo estipulado en los reglamentos se llevó a la práctica, pues aunque las autoridades lo prohibían, el comercio “informal” y el ambulante persistieron en calles y plazas de la ciudad. Estas actividades representaban una manera sencilla de subsistencia, ya que no requerían de instrucción previa, por lo que las desempeñaban las personas recién llegadas a la ciudad y las pertenecientes a las clases menesterosas. Además, no todos los comerciantes contaban con los recursos monetarios para arrendar un local y aunque pagaban un impuesto, siempre era más accesible la venta ambulante. A su vez, la aglomeración de comerciantes provocó que las instalaciones mercantiles fueran insuficientes, razón por la cual se debieron construir más mercados que albergaran a mayor cantidad de arrendatarios. Un caso representativo fue el de los comerciantes de El Volador quienes, a regañadientes, fueron trasladados a la plaza de La Merced en 1865, ante la saturación extrema.

Una de las funciones de los arquitectos de la Dirección de Obras fue visitar diariamente sus construcciones; no obstante, el estado precario que manifestaban nos hace conjeturar que no tuvieron el cuidado de velar por su conservación. Otra propuesta es que ellos cumplían con referir al Ayuntamiento de las urgencias urbanas

¹²⁵ AHDF, Ayuntamiento, Rastros y mercados, vol. 3732, exp. 359.

¹²⁶ AHDF, Ayuntamiento, Rastros y mercados, vol. 3736, exps. 850-855, 857, 860, 864, 870 y 874.

que la ciudad reclamaba, pero la institución no contaba con los recursos para subsanarlas.

Con los referidos códigos podemos observar el intento del gobierno municipal por tener control y orden en la administración, específicamente en el ramo comercial y, en general, en una sociedad que hasta entonces había sido testigo de la inestabilidad política, económica y social de la primera mitad del siglo. Este control también se manifestó en el cuidado que el municipio procuró en la calidad y precios de los comestibles (ya que se vendían alimentos adulterados o rebajados, como la leche y el pulque), y en los pesos y medidas utilizados. Por otra parte, las legislaciones vislumbran los distintos medios que el Ayuntamiento tuvo que emplear para incrementar las arcas municipales, que estuvieron en época de “vacas flacas” hasta finales del decenio 1870, ya que se pone especial atención en vigilar el cobro de las rentas.

En cuanto al funcionamiento interno de los mercados, las Ordenanzas Municipales estipularon que debían estar abiertos todos los días, incluso los festivos civiles y eclesiásticos,¹²⁷ desde las cinco de la mañana hasta “las oraciones de la noche” (entre las 9 y 10 de la noche), sin que nadie permaneciera en el mercado después de esa hora, más que los veladores. La jornada laboral de estos últimos comenzaba a las cinco de la tarde; durante la madrugada debían recorrer de forma constante el interior y exterior del recinto para asegurarse que no hubiera lumbre de ningún tipo en los locales; también tenían prohibido permitir el acceso a nadie, excepto al administrador, y podían retirarse a descansar cuando éste llegara a supervisar el orden.

¹²⁷ Diego López Rosado, *Los mercados de la ciudad de México*, México, Secretaría de Comercio, 1982, p. 194.

De la misma forma, se prohibía andar en coche o a caballo dentro de las instalaciones, así como la entrada a vendedores ambulantes, a quienes se les asignaban ciertos puntos de calles y plazas para realizar sus ventas, cobrándoles 9 $\frac{3}{4}$ centavos diarios por derecho de piso.¹²⁸ Los encargados de asegurar el orden mientras la luz del día irradiaba fueron los celadores, quienes debían cuidar que no se cometiera fraude, contrabando o la introducción de mercancías en mal estado; auxiliaban a los recaudadores cuando cobraban la renta y, al finalizar su jornada, debían asegurarse de cerrar candados y cerraduras.¹²⁹

La limpieza, interior y exterior, de las tiendas estaba a cargo de sus arrendatarios.¹³⁰ Tenían la obligación de depositar la basura en los puntos señalados para que los carros de limpia la recogieran,¹³¹ además los basureros se dedicaban a la limpieza interior y exterior del mercado.¹³² En 1879 funcionaban para El Volador, siete carros de limpia que hacían 14 viajes en total; La Merced y San Juan contaban con dos cada uno, y realizaban 4 viajes, mientras que los de Jesús y Santa Catarina tenían un carro de limpia que iba al vertedero en dos ocasiones diariamente,¹³³ con lo que inferimos que los mercados producían una enorme cantidad de desechos, sobre todo El Volador. Por último, existía un funcionario dedicado a cuidar “las sombras” del mercado, espacio asignado al comercio en pequeñas cantidades realizado en tinglados fácilmente desmontables y que se protegían del sol con grandes piezas de tela. El

¹²⁸ Una vez pagaban el respectivo impuesto, se consideraban vendedores “al viento”. Debe hacerse una distinción entre éstos y los de “sombras”, pues los últimos se instalaban en un sitio específico dentro del mercado, por lo regular en su centro, y pagaban otro monto. Ricardo Gamboa Ramírez, “Abasto y finanzas de la ciudad de México 1800-1850” en Long, *op. cit.*, p. 507.

¹²⁹ AHDF, Ayuntamiento, Rastros y mercados, vol. 3736, exp. 892.

¹³⁰ “Reglamento para el servicio y recaudación”, Islas, *op. cit.*, t. II p. 403.

¹³¹ “Reglamento especial para el mercado de Iturbide” en Castillo, *op. cit.*, p. 239.

¹³² ADHF, Ayuntamiento, Rastros y mercados, vol. 3736, exp. 892.

¹³³ Ayuntamiento, *Memoria*, 1879, p. 268.

mozo de sombras debía repararlas cuando estuvieran dañadas, así como ponerlas y quitarlas diariamente. Con las innovaciones que se introducirían en la infraestructura de mercados, los techos de fierro albergarían a los comerciantes de este sitio.

Se tenía especial cuidado con el manejo de lumbre dentro de los edificios ya que, al ser parcial o totalmente contruidos de madera, corrían el riesgo constante de incendiarse. Las estructuras de los mercados de Jesús y El Volador fueron considerablemente consumidas por las llamas en 1853 y 1870, respectivamente, acontecimientos que dejaron una profunda huella en la memoria de los funcionarios municipales.¹³⁴

En lo referente a los productos que se podían vender, se decretó que en las instalaciones mercantiles se daría preferencia a los comestibles, como verduras, frutas y todo tipo de carnes, y las tiendas surtirían crema, queso, manteca, mantequilla, huevo y otros productos.¹³⁵ Paralelamente, se prohibía la venta de bebidas alcohólicas, ropa nueva y usada, animales vivos, impresos y papeles, muebles, alhajas, piedras preciosas, piezas de oro, plata y metal.¹³⁶ Estas prohibiciones eran razonables si consideramos que desde la época virreinal el comercio de estos productos se especificó en cada una de las calles del centro de la ciudad.

Las autoridades también abogaban por la distribución de los productos expendidos por clases dentro de los mercados, es decir, se agruparían los locales que

¹³⁴ Ignacio Manuel Altamirano manifestó en una nota del 27 de marzo de 1870 la realización de experimentos con “los nuevos aparatos para extinguir los incendios” ante la presencia de “hombres pertenecientes a los círculos del comercio, la industria y de la prensa”, medida que demuestra la precaución que se tuvo desde este año para evitar siniestros similares. Ignacio Manuel Altamirano, *Obras completas*, vol. VIII Crónicas, t. II, 2ª ed., México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, 2011, p. 189.

¹³⁵ Velázquez, *op. cit.*, p. 95.

¹³⁶ “Ordenanzas”, en Castillo, *op. cit.*, p.323.

se dedicaran al comercio de carnes, los de frutas, los de verduras y demás productos permitidos, situación que se cumplió hasta cierto punto. La distribución comercial respondía a razones de salud. Sobre el asunto, el Consejo Superior de Salubridad comentó:

Esta disposición es muy útil para facilitar la vigilancia, y sería conveniente que fuese practicada en su significación más extensa y completa. Sucede, verbi-gracia, que se confunde la fruta verde con la madura, y mezcladas ambas suelen venderse en conjunto como fruta en sazón y a propósito para ser comida cruda, como en efecto lo hace la clase pobre, y particularmente los niños. En muchos países está prohibido vender la fruta verde, la cual se expende en puntos determinados para ciertos usos especiales; entre nosotros sólo bastará dedicar en la plaza un sitio para este objeto, con lo que se evitará todo perjuicio, tanto a los interesados como a la salud del consumidor.¹³⁷

Y continuó:

Otra de las ventajas de la separación completa por clases, será prevenir el delito de que habla el artículo 847 del Código Penal, y que a la letra dice: [...] El que venda o dé gratuitamente para alimento de una o más personas la carne de un animal muerto de enfermedad, sufrirá una multa de primera clase, aunque sepa esa circunstancia el que recibe la carne. Pues bien, actualmente hay en la plaza varios puestos de ave de corral, muertas, y a la autoridad debe constarle que esos animales no han muerto de enfermedad.”¹³⁸

Con estas declaraciones constatamos que la Comisión de Mercados se preocupó por instrumentar medidas que atendieran el constante problema de la mala calidad de los alimentos, con lo cual se estableció que los empleados de los mercados velaran por la higiene de los productos comestibles. A la par, para evitar que la carne vendida y consumida a lo largo y ancho de la ciudad estuviera en malas condiciones, se fijó el Rastro como único punto de introducción del ganado bovino y ovino, recinto en el que dos veterinarios calificados tendrían la función de garantizar la salud de los animales.

¹³⁷ *El Municipio Libre*, t. V, Núm. 61, Martes 7 de septiembre de 1880, p. 3

¹³⁸ *Idem*.

Esta situación comprueba que los principios de control y vigilancia se aplicaban, una vez más, en actividades tan cotidianas como el abasto y la alimentación.

Durante las últimas décadas del siglo XIX, las ideas higienistas comenzaron a difundirse y arraigarse en las medidas tomadas por el gobierno municipal; la centuria fue testigo de amenazas epidemiológicas como el tifo, una de las enfermedades típicas de los entornos urbanos,¹³⁹ y el cólera, provocado por la falta de higiene en la ciudad y en el manejo de los alimentos.

La preocupación por las condiciones lamentables de las mercancías permeó hasta la administración distrital. En la *Memoria* del Ayuntamiento que rigió en 1882, el gobernador Ramón Fernández prometió la adopción de “medidas que sin duda alguna contribuirán eficazmente para la salubridad pública, y es de creerse que el resultado cederá en beneficio de las clases desvalidas de nuestra sociedad a quienes la escasez de recursos les hace proveerse de artículos adulterados o corrompidos, y que llevan en sí el germen de enfermedades peligrosas.”¹⁴⁰ A pesar de las disposiciones que se intentaron implementar para evitar la suciedad en los mercados y productos, sabemos que las condiciones higiénicas de los mismos dejaban mucho que desear, situación que lamentablemente continúa sucediendo en varios mercados contemporáneos.

Los sitios del trueque en el siglo XIX

El artículo cuarto de las Ordenanzas Municipales dictaba: “sólo en estas plazas [las señaladas por el Ayuntamiento] y en las tiendas o casas de comercio de las calles,

¹³⁹ Claudia Agostoni, “Enfermedades cosmopolitas e insalubridad” en Salmerón, *op. cit.*, t. II, p. 31.

¹⁴⁰ Ayuntamiento Constitucional, *Reseña leída por el Presidente municipal en nombre de la corporación que funcionó en 1882; contestación del segundo regidor Lic. Guillermo Valle y Discurso del C. Gobernador del Distrito Federal al instalar el Ayuntamiento electo para 1883*, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1883, p. 32.

podrán venderse comestibles, frutas, recaudo y demás, no prohibidos y de ninguna manera [se permitirá] en las banquetas, esquinas o plazuelas”.¹⁴¹ Esta cita, además de demostrarnos el control que el cuerpo municipal poseía sobre el comercio capitalino, expone que en el siglo XIX convergieron tres medios para abastecer a la población, éstos eran los vendedores ambulantes, los mercados urbanos y las tiendas por género.

A pesar de que las autoridades prohibían las vendimias callejeras, éstas no pudieron ser extirpadas, por lo que se optó por reglamentarlas. Los ambulantes realizaban movimientos comerciales en pequeñas proporciones y se dedicaban a este ramo personas de escasos recursos, sin instrucción, sin trabajo permanente o migrantes que buscaban mejores condiciones de vida en la capital. Las tiendas eran propiedad de extranjeros de origen alemán, inglés, francés y una minoría española.¹⁴² Por lo regular, se encontraban en el frente de las construcciones de un piso u ocupaban la planta baja de edificaciones de dos o tres niveles.¹⁴³ Por último, en los mercados los productores arrendaban locales para vender sus mercancías al menudeo y generalmente en el centro del edificio se encontraba la zona destinada al comercio “de sombras”.

Para efectos del presente apartado, nos centraremos en los aspectos estructurales arquitectónicos de los mercados decimonónicos, para lo cual realizaremos una semblanza de la transformación que a lo largo del siglo XIX tuvo la construcción de

¹⁴¹ “Ordenanzas” en Castillo, *op. cit.*, p. 319.

¹⁴² Laura Elena Castillo Méndez, *Historia del comercio en la ciudad de México*, México, Cámara Nacional de Comercio, 1974, p. 47.

¹⁴³ Carlos Chanfón Olmos, *Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos*, vol. III, El México Independiente, t. II, Afirmación del nacionalismo y la modernidad, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Fondo de Cultura Económica, 1998, p. 196.

estos edificios. Reconocemos cuatro etapas concentradas en los años 1790 a 1905,¹⁴⁴ con lo que demostraremos los rasgos que caracterizaron a la infraestructura de los centros comerciales. Ahondaremos con mayor detalle en los mercados contemporáneos al de La Merced con lo que se podrá vislumbrar las generalidades en las que se vio inmerso. Debido a que este último es tema del siguiente capítulo, sólo se mencionará lo indispensable.

Para darle mayor apoyo a nuestra investigación nos valemos del PLANO 4, en el que ubicamos cada mercado levantado en esta temporalidad; igualmente, recabamos en el CUADRO 1 (en Anexo) datos sobre estos edificios, tales como las calles donde se encontraban, el costo que significó la construcción de cada uno y los arquitectos que diseñaron los planos respectivos, así como los materiales que se utilizaron.

El proceso de transformación de los mercados inició con el reglamento que promulgó el segundo conde de Revillagigedo en 1791, ya que fue la primera legislación que se dedicó al ramo mencionado. En esta primera etapa se señalaron las plazas que oficialmente se destinaron al comercio de productos de primera necesidad; las plazas de mercado estaban delimitadas por pórticos y aprovisionadas con puestos construidos con madera y una zona donde se ubicaban tendajones fácilmente desmontables. Por esta disposición, podían seguir realizándose en ellas otro tipo de actividades, por ejemplo, la de El Volador fungió en repetidas ocasiones como plaza de toros. Debido a que El Volador, Jesús, Santa Catarina y El Factor tenían una historia comercial

¹⁴⁴ Las etapas no son sucesivas debido a que durante algunos lapsos el Ayuntamiento no contó con los recursos necesarios para la construcción de este tipo de edificios.

antaña,¹⁴⁵ se eligieron como los sitios que abastecerían a los ciudadanos. Por su parte, el Parián, ubicado en la Plaza Mayor, era el único mercado que ostentaba muros de mampostería, ya que albergaba a los comerciantes españoles más acaudalados.

La plaza de El Volador fue considerada el centro comercial principal, por encontrarse en el corazón de la ciudad; los productos que se expendían se introducían a través de la Acequia Real. Al sur se encontraba el mercado Jesús, indicado para el “surtimiento de piedra, ladrillo, cal y arena, losas y tajamanil”.¹⁴⁶ La zona norte era abastecida por la plaza Santa Catarina Mártir; estaba franqueada por las acequias Tezontlale y del Carmen, canales que probablemente permitieron el transporte de mercancías.¹⁴⁷ Finalmente, en el poniente se encontraba la plazuela de El Factor, que inició sus funciones como un mercado de productos alimenticios pero que casi siempre fungió como el baratillo de la ciudad, porque se realizaba el comercio de bienes de segunda mano tales como ropa, fierro, vidrio, talabartería y no en pocas ocasiones se localizaban objetos robados.¹⁴⁸

Durante las primeras décadas del siglo XIX la capital siguió abasteciéndose con las plazas de mercado virreinales; fue hasta el decenio de 1840 cuando se levantaron edificios en dichas plazas, con lo que se iniciaba la transformación de estos sitios en mercados establecidos. A pesar de que la ley dictó que los muros se levantaran en

¹⁴⁵ Debe mencionarse que existían otras plazas donde se llevaban a cabo operaciones comerciales; sin embargo, fueron éstas las más importantes de la ciudad y las que tuvieron mayor tiempo de vida.

¹⁴⁶ “Reglamento para los mercados de México formado de orden del Exmo. Señor virrey conde de Revillagigedo” en Velázquez, *op. cit.*, pp. 116-121.

¹⁴⁷ Corrían a lo largo de lo que actualmente es el Eje 1 Norte y República de Perú, respectivamente. El tramo de la acequia del Carmen cercano al mercado se cegó en 1794 y el de Tezontlale hasta 1882. Lombardo, *Territorio*, pp. 26-27.

¹⁴⁸ Hira de Gortari y Regina Hernández Franyuti, *La ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida*, México, Departamento del Distrito Federal, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988, p. 102. Gamboa, *op. cit.*, p. 509.

mampostería, para algunos segmentos de los mercados se siguió utilizando la madera. Con esta premisa, las plazas de El Volador y de Jesús presentaron una nueva fachada en 1844 y 1859, respectivamente. Por su parte, los comerciantes del Baratillo de la plazuela de El Factor se trasladaron a la plaza Villamil y en 1859, nuevamente se reubicarían en la plazuela del Jardín (PLANO 4).

El mercado más novedoso de esta etapa fue el Iturbide, ubicado en la plaza San Juan,¹⁴⁹ ya que fue el primero en la capital que se levantó con una estructura metálica, por lo que Israel Katzman lo ha considerado como un ejemplo de arquitectura utilitarista. En 1852 se adecuó el canal más próximo para que facilitara la circulación de los productos ingresados por el canal de La Viga.¹⁵⁰ El 4 de diciembre de 1828, el Parián fue saqueado e incendiado en el motín de la Acordada,¹⁵¹ y a pesar de que fue reparado no volvió a ver jamás el movimiento comercial que antaño lo caracterizó. Finalmente fue derrumbado por órdenes de Antonio López de Santa Anna en 1843, con la finalidad de hermostrar la plaza principal,¹⁵² acontecimiento que le dio fin a uno de los símbolos de poder colonial económico y comercial más representativos.

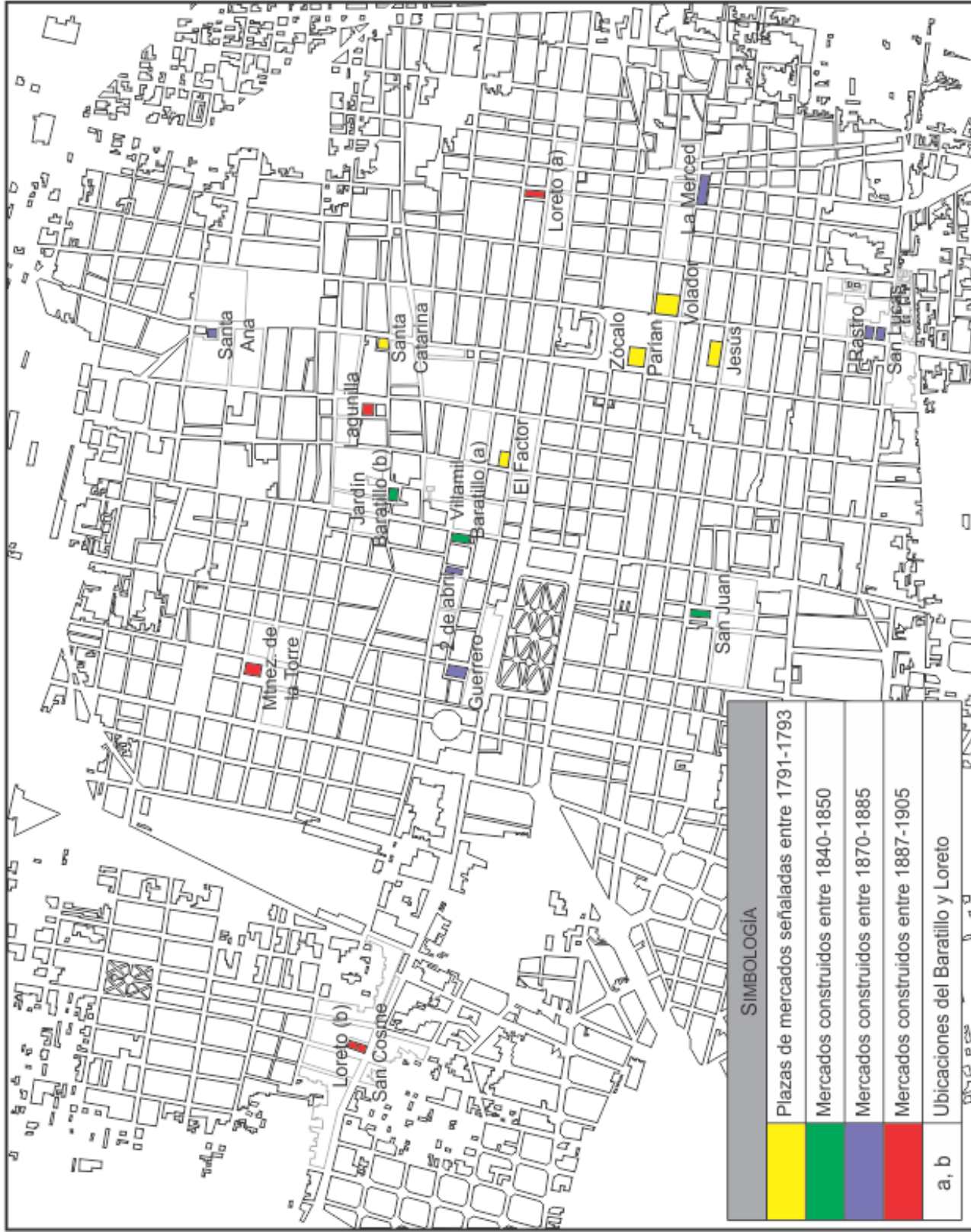
¹⁴⁹ Podría decirse que es el mercado con mayor raigambre comercial, pues se encontró en las inmediaciones de lo que fue el barrio indígena de Moyotlan (llamado parcialidad de San Juan a partir de la llegada de los españoles), lugar que se caracterizó porque en él se estableció uno de los *tianquiztli* más importantes de la ciudad desde tiempos prehispánicos. Cfr. José de Jesús Rangel M., *La Merced: siglos de comercio*, México, Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México, 1883, p. 25. Jorge Olvera Ramos, *Los mercados de la Plaza Mayor en la Ciudad de México*, México, Cal y Arena, 2007, pp. 56 y 67.

¹⁵⁰ Dicho canal pasaba por las garitas de San Antonio Abad y Niño Perdido e ingresaba por la Calzada del Campo Florido. Mario Barbosa Cruz, "El mercado de San Juan y la descentralización del abasto en la ciudad de México", en Salmerón, *op. cit.*, t. II, p. 112. Debió tener poco tiempo de vida ya que no aparece en el plano de 1882 de Sonia Lombardo.

¹⁵¹ Manuel Gómez Pedraza fue electo presidente pero Lorenzo de Zavala, descontento con los resultados, movilizó un grupo armado y tomó la cárcel de la Acordada. La multitud enfurecida arremetió contra el Parián, máximo símbolo de la riqueza española. María Rebeca Yoma Medina y Luis Alberto Matos López, *Dos mercados en la historia de la Ciudad de México. El Volador y La Merced*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1990, p. 57-59.

¹⁵² *Idem*.

PLANO 4. Ubicación de mercados capitalinos, 1790-1905



FUENTE: "Plano de la Ciudad de México, 1910", Secretaría de Fomento, Departamento de Cartografía, dirección del Ing. Mauricio C. Castro (Mapoteca Manuel Orozco y Berra, No. Clasificador: 7252-CGE-725-A).
 ELABORÓ: Quetzalli Sarai Rebollo Chavarria.

En la tercera etapa constructiva, comprendida entre 1870 y 1885, se continuaría con el uso de mampostería y la madera; sin embargo, con un reglamento decretado en 1879 se aprobó la utilización de estructuras metálicas,¹⁵³ el empleo de ladrillo para los muros y de losa para los pisos. Estos materiales darían mayor estabilidad y durabilidad al edificio. Los proyectos presentados por ingenieros civiles y arquitectos de la ciudad debían tener la aprobación del Ayuntamiento.¹⁵⁴ Con esta base, se reconstruyeron los mercados Santa Catarina e Iturbide; se levantaron La Merced, Juan Carbonero, San Lucas y Santa Ana, así como el Rastro de la ciudad. Por su parte, el mercado Guerrero tendría una corta vida de diez años y en 1881 el mercado Jesús se vendió por su escasa productividad.

Hacia 1865 era tal la cantidad de comerciantes que se establecieron dentro y fuera del mercado Principal que se ordenó el traslado de una porción a la plaza de La Merced, sitio donde se desarrollaba el comercio cuatro años antes de este suceso. De acuerdo con Yoma Medina, este acontecimiento dio inicio al proceso de decadencia de El Volador y lo liquidó el incendio del 17 de marzo de 1870, que consumió gran parte de sus instalaciones. Esto provocó que los comerciantes se trasladaran a los mercados Iturbide y Jesús y, nuevamente, a la plaza mercedaria; algunos más prefirieron limpiar los escombros de los lugares que antes ocupaban para quedarse en ellos, sin importar que fuera a la intemperie. Es clara la baja en los ingresos de la Comisión debida a este incidente, ya que un año antes el mercado generaba \$42,107.57 y en la fecha posterior, \$25,313.87 (CUADRO 5).

¹⁵³ Chanfón, *op. cit.*, p. 207.

¹⁵⁴ En 1867, el gobierno de Juárez expidió una ley con la que se separó la carrera de ingeniero civil (que se ofrecía en el Colegio de Minería, que en adelante se llamaría Escuela Especial de Ingenieros) y la de arquitecto (impartida en la, ahora nombrada, Escuela Nacional de Bellas Artes), fusionadas desde 1856. Katzman, *op. cit.*, p. 56.

CUADRO 5. Ingresos de los mercados capitalinos, 1869-1870				
<i>Mercados</i>	<i>1869</i>	<i>Total</i>	<i>1870 (hasta julio)</i>	<i>Total</i>
<i>Volador</i>				
Por puestos eventuales	26,400.04		11,320.60	
Por puestos en calles	5,553.77		5,623.40	
Por puestos en los portales	1,648.22		1,587.19	
Por puestos en plazuelas	5,165.01		4,760.84	
Por puestos de manteros	257.18		251.13	
Por alquiler de sombras	3,031.73		1,536.46	
Sitios de canoas en el canal	52.62	42,107.57	234.25	25,313.87
<i>Iturbide</i>				
Cobrado de cajones de pago diario	578.78		691.96	
Por puestos eventuales	4,673.94		4,589.48	
Por alquiler de sombras	224.66	5,477.38	289.25	5,570.69
<i>La Merced</i>				
Por puestos eventuales	4,362.55		11,966.26	
Por alquiler de sombras	546.44	4,908.99	1,098.06	13,064.32
<i>Santa Catarina</i>				
Por puestos eventuales	2,344.60		2,857.45	
Por alquiler de sombras	478.03	2,822.63	459.27	3,316.72
<i>Jardín</i>				
Cobrado de cajones de pago diario	1,200.92		1,371.49	
Por puestos eventuales	342.76	1,543.68	400.73	1,772.22
<i>Jesús</i>				
Por puestos eventuales	656.50		8,090.33	
Cobrado de alacenas en los portales	4,053.61		3,941.22	
Por puestos en plazuelas y calles	1,573.70	6,283.81	1,251.52	13,283.06
<i>Guerrero</i>				
Por puestos eventuales			590.30	590.30
	Puestos	63,143.66		62,911.19
	Cajones	31,613.50		19,289.02
	<i>Total</i>	94,757.16		82,200.21

FUENTE: Ayuntamiento Constitucional, *Memoria que presenta el Ayuntamiento Constitucional de 1870 presenta a sus comitentes*, México, Imprenta del comercio de N. Chávez, 1871, pp. 193-194. *El Siglo Diez y Nueve*, México, Miércoles 26 de enero de 1870, Séptima época, Año XXVII, t. Octavo, Núm. 26, p. 1.

En 1880, el Consejo Superior de Salubridad dio un informe de las condiciones en que se encontraba el recinto y halló una falta absoluta de agua potable, indispensable para el aseo, y el piso estaba construido con “piedra menuda”, lo que provocaba lodazales en época de lluvias. En pocas palabras, no cumplía con las condiciones higiénicas propicias para el comercio. El informe del Consejo también trataba sobre los productos que se expedían; proponía que las aves de corral se vendieran en un sitio especializado para sacrificarlas ahí mismo, con la finalidad de que la carne estuviera fresca. Además, habla sobre el mal que provocaba que se vendieran hierbas abortivas y venenosas, por el peligro que significaba que estuvieran al alcance de todo público.¹⁵⁵

A pesar de que en 1882 el gobierno tenía la intención de construir un bazar municipal en sus dominios, así como un teatro, casino y banco, el proyecto no fructificó y el esplendor que en años anteriores definió a El Volador se vio opacado con el expendio de fierros viejos, libros, ropa y sombreros (PLANO 5).¹⁵⁶ Ante esta situación, se buscó un nuevo sitio que se constituyera como el principal mercado de la ciudad, el cual sería La Merced. Por su parte, Santa Catarina contribuyó con sólo \$3,316.72 a los ingresos para el ramo en el año 1870, contando el producto de los puestos fijos y el alquiler de sombras. Diez años después, sus instalaciones estaban en muy malas condiciones, por lo que se ordenó su remodelación.¹⁵⁷ Las obras iniciaron el 2 de enero de 1881 y se concluyeron el 15 de agosto del mismo año.¹⁵⁸

¹⁵⁵ *El Municipio Libre*, t. V, Núm. 61, Martes 7 de setiembre de 1880, p. 3.

¹⁵⁶ Fue hasta 1929 cuando finalmente el edificio fue demolido y en 1935 se erigió el recinto de la Suprema Corte de Justicia. Yoma, *op. cit.*, p. 168.

¹⁵⁷ Además, se construirían dos nuevos mercados en las plazuelas de Juan Carbonero y San Lucas. El costo de las tres edificaciones ascendió a \$56,764.50. AHDF, Ayuntamiento, Fincas: mercados, vol. 1101, exp. 22.

¹⁵⁸ *Idem.*

En la misma temporalidad se presentaron constantes quejas del mal estado en que se hallaban las instalaciones del Iturbide, debido al desaseo, la acumulación de basura y el mal uso que se le daba a algunos cajones desocupados, pues los utilizaban como inodoros.¹⁵⁹ Fue hasta 1879 cuando se cimentó el nuevo edificio que contaba con un techo de sistema de armaduras y cubierta de lámina de fierro, mucho más ligera que un techo liso y enladrillado.¹⁶⁰

Por otro lado, la situación del mercado Jesús no era alentadora, ya que en 1869 las obras del proyecto planeado una década antes aún no terminaban, por lo que se le asignó al ingeniero Eduardo Davis tal proyecto.¹⁶¹ Un año después, albergó a parte de los locatarios que fueron desprovistos de sus bienes por el incendio de El Volador, con lo que sus ingresos se duplicaron (ver CUADRO 5). Sin embargo, su situación no prosperó. En 1881, se ordenó la venta del terreno por los pocos ingresos que de él se obtenían; a pesar de que el Ayuntamiento perdonaba el arrendamiento por un año a aquel que pidiera un local, sólo se alquilaron las tiendas de la fachada principal, dedicados al comercio de sombreros de palma, y algunos del interior, donde mataban aves que se vendían en El Volador.¹⁶² Se dividió el terreno en cuatro lotes, que juntos obtuvieron el total de \$35,379.71.¹⁶³ Una fracción la adquirió Miguel Gutiérrez, quien lo adaptó para transformarlo en el Hotel Humboldt.¹⁶⁴

Un mercado que tuvo poco tiempo de vida fue el Guerrero, construido en la plaza de Madrid por contrata de Santiago y Eleuterio Méndez. Fue inaugurado el 9 de mayo

¹⁵⁹ Barbosa, "El mercado", p. 115.

¹⁶⁰ *Ibid.*, p. 116.

¹⁶¹ AHDF, Ayuntamiento, Fincas: mercados, vol. 1100, exp. 19.

¹⁶² AHDF, Ayuntamiento, Fincas: mercados, vol. 1101, exp. 22.

¹⁶³ AHDF, Ayuntamiento, Fincas: mercados, vol. 1101, exp. 24.

¹⁶⁴ Yoma, *op. cit.*, p. 62.

de 1870, durante el gobierno del Distrito Federal de Mariano Riva Palacio.¹⁶⁵ Nueve años después se tiene nota del estado de ruina que presentaba. La Dirección de Obras estimó en \$20,000 los gastos que requería su reparación, cantidad que no valía la pena invertir, debido a que sus ingresos ascendían sólo a \$105 mensuales. En todo caso, era una opción más viable la venta del terreno con todo y edificio, ya que se obtendrían \$28,000, lo cual finalmente se realizó el 30 de noviembre al ciudadano Benito Arena.¹⁶⁶ Los productos obtenidos se utilizaron para la construcción del mercado de La Merced.

Debido a la urgencia “de establecer un mercado al noroeste de la capital, en la plaza de Juan Carbonero, se han situado muchos comerciantes de efectos de primera necesidad”,¹⁶⁷ por lo que el Ayuntamiento mandó construir un centro de comercio en dicha plaza. Para su inauguración, se eligió una fecha representativa, haciendo alusión al General Porfirio Díaz, el 2 de abril. Otro mercado que surgió en estos tiempos, fue el de Santa Ana, debido al incremento de la población en los barrios de Santa Ana Tepito y la Concepción Tequihuca, al nororiente del centro.¹⁶⁸

Para concluir esta etapa debemos hacer una mención especial al Rastro de la ciudad, ya que era el lugar en el que se sacrificaban los ganados bovino y ovino que, posteriormente, abastecían a las carnicerías de la capital, incluidas las que se localizaban en el interior de los mercados. El ganado entraba entre las cinco y las siete de la mañana, de abril a septiembre, y una hora más tarde los meses restantes. Se cobraba a los matadores el derecho de piso que ascendía a \$0.10 por cabeza del

¹⁶⁵ López, *Mercados*, p. 193.

¹⁶⁶ AHDF, Ayuntamiento, Fincas: mercados, vol. 1100, exp. 19.

¹⁶⁷ AHDF, Ayuntamiento, Fincas: mercados, vol. 1101, exp. 22.

¹⁶⁸ AHDF, Ayuntamiento, Fincas: mercados, vol. 1101, exp. 25.

ganado ovino y para el bovino se duplicaba el costo; también debían mantener limpias las instalaciones donde mataran y desollaran a los animales.

La carne que salía del rastro debía portar “larguillos impresos, sellados por el administrador [del Rastro], y sin ellos se considerar[ía] de matanza clandestina.”¹⁶⁹ Para tener mayor cuidado en la calidad de la carne, se encontraban dos veterinarios que verificaban que las reses estuvieran sanas. Alrededor de las once de la mañana los matadores debían terminar con todas las piezas de su respectivo ganado. En 1882, se dictó que en el mercado San Lucas “se vendieran las cabezas y demás menudencias que del rastro salen”.¹⁷⁰

Finalmente, la última etapa de este proceso constructivo se ciñe a los años 1887-1905. Las obras públicas en el ramo de comercios que se auspiciaron durante los años de consolidación política y económica del gobierno de Díaz, tuvieron una estructura arquitectónica típica: “armazones de hierro que sostienen un techo o varios, cuyas características se prestan de manera satisfactoria para el cumplimiento de las funciones mercantiles: hay luz, espacio abierto y ventilado y protección del sol directo y de la lluvia”,¹⁷¹ con lo que vemos que uno de los elementos principales fueron las estructuras de fierro, mandadas a hacer directamente a Europa, así como las vidrieras.¹⁷² Esta tecnología permitió techar grandes espacios y a la vez, se logró una iluminación y ventilación favorables. De acuerdo con Federico Fernández, los mercados construidos

¹⁶⁹ Ayuntamiento Constitucional, *Memoria del Ayuntamiento que comenzó a funcionar el 5 de Diciembre de 1876 y concluyó el 31 de diciembre de 1877*, México, Imprenta de Ignacio Escalante, 1878, p. 52.

¹⁷⁰ AHDF, Ayuntamiento, Fincas: mercados, vol. 1101, exp. 22.

¹⁷¹ Federico Fernández Christlieb, “Dimensión arquitectónica de la estructura urbana” en Ribera, *Trazos*, p. 108.

¹⁷² A partir de 1903, la Inspección Sanitaria de Mercados ya exigía la utilización de armazones metálicas, la cimentación de los muros con piedra y mampostería y el uso de materiales como el cemento y láminas de fierro para el piso y el techo, respectivamente. Chanfón, *op. cit.*, p. 384.

en esta época tuvieron como modelo el de París, conocido como *Les Halles*, construido en 1854 por Víctor Baltard, del cual se retomaría sobre todo la disposición espacial.¹⁷³

Con esta influencia, apareció en la traza el mercado de San Cosme en el poniente, y se llevó a cabo la revitalización del San Juan y La Merced en 1890. Hacia 1901, se construiría el mercado de la Lagunilla a unas cuadras de distancia del Santa Catarina, por lo que este último perdió su importancia productiva mientras que, cuatro años después, se inauguró el Martínez de la Torre en la colonia Guerrero.

Cotejando este proceso constructivo y el CUADRO 1 (en Anexo), podemos verificar que muchos de los arquitectos comenzaron a emplear armaduras de fierro en los años 1850, pero no fue hasta principios de la década de 1890 cuando su uso se consolidó. A pesar de que los enseres tradicionales heredados de la época colonial seguían siendo elementos indispensables para la construcción, los materiales modernos, como el fierro, las vidrieras, el cemento y la losa fueron materiales cada vez más utilizados en una época en la que se buscaba que los mercados tuvieran características como monumentalidad, ventilación e iluminación; asimismo, se buscaba la durabilidad y estabilidad de los edificios comerciales.

Además, como vimos, las plazas de mercado siguieron en función, pero si tenían éxito comercial se transformaban en mercados establecidos. Sería hasta finales del siglo XIX cuando se asignaría un sitio para la construcción de un mercado sin que se hubiera desarrollado el comercio con anterioridad en ese lugar, tal como ocurrió en la edificación del San Cosme. Con esto se reafirman las palabras de Braudel al decir que

¹⁷³ *Idem.*

“no se da, pues, una historia simple y lineal del desarrollo de los mercados. Lo tradicional, lo arcaico, lo moderno y lo muy moderno se mezclan. Incluso hoy día.”¹⁷⁴

Paralelamente, con el PLANO 5 contemplamos un proceso de descentralización del comercio en la traza urbana. Durante los últimos años de administración borbónica y en la primera mitad del siglo XIX, la ciudad no creció considerablemente, es por ello que las plazas asignadas para el comercio permitieron el abasto de alimentos de la sociedad capitalina. Sin embargo, debido al incremento territorial y de población que surgieron a partir de la década de 1860, la ciudad demandó mayor cantidad de sitios de comercio. Al crearse las nuevas colonias, se vio la necesidad de abastecerlas sin que sus habitantes tuvieran que viajar al centro, aunque los tranvías y carros de providencia permitían el traslado. El Ayuntamiento, como norma general, ordenó a los fraccionadores que señalaran una manzana para establecer el centro de comercio en cada una de ellas,¹⁷⁵ con lo cual vemos que la proliferación de mercados se realizó en toda la extensión de la capital.

El abasto en la Ciudad de México

Para finalizar este capítulo, el apartado que ahora presentamos tiene la finalidad de hacer un recuento de los productos con los que se abastecía a la metrópoli hacia la década de 1880. Debido a la carencia de fuentes que aludan al tema,¹⁷⁶ recurrimos a

¹⁷⁴ Braudel, *op. cit.*, p. 6.

¹⁷⁵ Morales, “Expansión”, p. 248.

¹⁷⁶ Los que existen se refieren en mayor medida a las producciones agrícolas y ganaderas a nivel nacional, poniendo especial atención a los artículos destinados a exportación. Cfr. Diego López Rosado, *Historia del abasto de productos alimenticios en la ciudad de México*, México, Fondo de Cultura Económica, 1988. John Coatsworth, “Anotación sobre la producción de alimentos durante el porfiriato” en *Historia Mexicana*, vol. 26, núm. 2, octubre-diciembre de 1976, pp. 167-187. Emiliano Bustos, *Estadísticas de la República Mexicana. Estado que guardan la Agricultura, Industria, Minería y Comercio*, III t., México, Impr. De Ignacio Cumplido, 1880.

los estudios que se han enfocado al abasto capitalino de la primera mitad del siglo XIX.¹⁷⁷ El cotejo de éstos y un artículo de Enriqueta Quiroz, sobre patrones de consumo en el bienio 1883-1884,¹⁷⁸ nos permitirá comprender la continuidad del abasto de ciertos productos que formaban parte indiscutible de la canasta básica de los capitalinos, así como los lugares de procedencia de cada uno. Con este panorama y el que nos brinda el padrón municipal de 1882, en cuanto a la distribución de las mercancías que se expendía en los mercados, podremos corroborar en qué medida estos centros comerciales ofrecían las mercancías recién llegadas a los consumidores.

Enriqueta Quiroz hace un balance del consumo alimenticio al que podían acceder cuatro profesionistas con un salario distinto. El sueldo de los marineros y profesores de instrucción elemental fue de \$24 y \$25, respectivamente; los alimentos con los que subsistían eran el maíz, manteca, frijoles, chiles, hortalizas y frutas. Le seguían los ingenieros, quienes podían adquirir tortillas, manteca, frijoles, chile, arroz, azúcar, sal, pan, chocolate y hortalizas con un ingreso de \$125 mensuales. Por último, el funcionario de administración pública era quien más ingresos adquiría (aproximadamente \$333 al mes), en cuya canasta básica se contaban productos comprendidos en 7 grupos: carnes, repostería, lácteos y cremas, pastas y legumbres, bebidas, hortalizas y vegetales, y frutas frescas y secas (CUADRO 6).

Aunque Quiroz se concentra en el fenómeno del consumo alimenticio y no propiamente del abasto, podemos recurrir al dato de los alimentos que se mencionan en la canasta básica de los servidores públicos debido a que estos productos no se

¹⁷⁷ Jorge Silva Riquer, "El abasto al mercado urbano de la ciudad de México, 1830-1860" en Hernández, *Ciudad*, pp. 64-115.

¹⁷⁸ Enriqueta Quiroz, "Vivir de un salario: el costo del consumo doméstico" en Salmerón, *op. cit.*, t. I, pp. 119-136.

CUADRO 6. Productos de la canasta de alimentos básica para un directivo de la administración pública, 1883-1884.						
<i>Carnes</i>	<i>Repostería</i>	<i>Lácteos y cremas</i>	<i>Pastas y legumbres</i>	<i>Bebidas</i>	<i>Hortalizas y vegetales</i>	<i>Frutas frescas y secas</i>
Res/ternera	Repostería francesa	Leche	Macarrones	Cerveza	Alcachofas	Frambuesas
Carnero	Azúcar blanca	Crema	Fideos	Jerez	Chicharos	Chabacanos
Cabrito	Merengues	Crema chantilly	Lentejas	Vinos	Alcaparras	Manzanas
Cerdo	Trufas	Mantequilla	Frijoles	Coñac	Aguacate	Peras
Pollo	Moka	Helado	Chícharos	Chocolate	Hongos	Durazno
Pichones		Mayonesa		Café	Papas	Uvas
Liebres		Quesos			Aceitunas	Ciruelas
Pescado					Pimienta roja	Almendras
Mariscos					Betabeles	Pasas moscatel
					Lechuga	
					Chiles anchos	

FUENTE: Quiroz, Enriqueta, "Vivir de un salario: el costo del consumo doméstico" en Salmerón, Alicia y Fernando Aguayo (coords.), *"Instantáneas" de la ciudad de México. Un álbum de 1883-1884*, t. I, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, 2013, p. 132.

hubieran consumido si antes no fueran suministrados, por lo que puede significar un grupo importante de mercancías que entraban a la Ciudad de México.

Comparando dichos efectos con los datos que nos proporciona Jorge Silva encontramos que, para 1859, la cantidad de alimentos que ingresaron a la capital fue muy superior a los descritos por Quiroz, ya que da cuenta de 118 consumibles, lo que nos demuestra la gran variedad de mercancías a las que los capitalinos tenían acceso. En el CUADRO 7, se refiere la entidad de procedencia de cada producto, esto nos habla de una dinámica interregional para el abasto de la capital. En esta lista no se contemplan frutas y verduras ya que, por sus características propias, no podían exponerse a viajes tan prolongados hacia la capital, razón por la cual se trasladaban desde los pueblos aledaños.

CUADRO 7. Mercancías introducidas a la ciudad de México y su procedencia, 1859			
<i>Veracruz</i>	<i>Puebla</i>	Licores	Azúcar
Abarrotes	Aguardiente de caña	Ostiones	Chile
Aceite	Almendras	Pasas	Guayabate
Aceite de hígado	Bacalao	Pescado	Queso
Aceitunas	Betún	Róbalo	<i>Morelos</i>
Aguardiente de caña	Cacao	<i>Querétaro</i>	Aguardiente de caña
Almendra	Cacao en grano	Aguardiente de caña	Azúcar
Arroz	Café	Chile	Cacao
Ayote	Cilantro	Frijol	Mezcal
Cacao	Cognac	Garbanzo	<i>Guanajuato</i>
Cacao en grano	Dulces	Harina	Chile
Café	Jamón	Mezcal	Manteca
Cebada	Licores	Sal	Mezcalillo
Cerveza	Pasas	Vino de maguey	<i>Guerrero</i>
Champaña	Pimientos	<i>Michoacán</i>	Aguardiente de caña
Ciruelas	Sal	Cacao	Azúcar
Cognac	Sal de ganado	Calabaza	Cacao
Comestibles	<i>Hidalgo</i>	Chile	<i>San Luis Potosí</i>
Conservas	Abarrotes	Guayabate	Bacalao
Jamón	Aguardiente de vino	Mezcal	Miel
Licores	Azúcar	Queso	Sarazas
Lúpulo	Cacao	<i>Distrito Federal</i>	<i>Oaxaca</i>
Maíz frito	Camarón	Aguardiente de caña	Café
Miel	Chiles	Azúcar	Dulces
Pasas	Licores	Chile	<i>Aguascalientes</i>
Pimienta	Mezcal	Licores	Vino
Sardinas	Miel	Vino	<i>Chiapas</i>
Semillas	Queso	<i>Jalisco</i>	Cacao
Té	Vino	Aceite	<i>Tabasco</i>
Vainilla	Vino blanco	Chile	Cacao
Vino	<i>Tamaulipas</i>	Licores	<i>Zacatecas</i>
Vino blanco	Aguardiente de caña	Mezquites	Queso
Vino tinto	Cacao	Vino	
Yerba	Escabeche	<i>México</i>	Total de entidades: 18
Zarzaparrilla	Harina	Aguardiente de caña	Total de mercancías: 118

OBSERVACIÓN: Se retomaron sólo los productos alimenticios y bebidas.
FUENTE: Silva Riquer, Jorge, "El abasto al mercado urbano de la ciudad de México, 1830-1860" en Hernández Franyuti, Regina, (comp.), *La Ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX, t. I, Economía y Estructura urbana*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1994, pp. 110-114.

Para principios de 1860, las entidades que mandaban productos a la capital eran Veracruz, Puebla, Hidalgo, Tamaulipas, Querétaro, Michoacán y las municipalidades del Distrito Federal; además de Jalisco, México, Morelos, Guanajuato, Guerrero, San Luis Potosí, Oaxaca, Aguascalientes, Chiapas, Tabasco y Zacatecas, en orden de importancia. Veracruz ocupaba el primer lugar pues a su puerto arribaban diversos

productos importados procedentes de Europa y otras latitudes. Es de suponerse que con la introducción del ferrocarril en 1873, se logró mayor comunicación con otras entidades federativas, situación que debió aumentar la cantidad y variedad de mercancías.

Las cifras que comparte Jorge Silva fueron obtenidas de los libros de registro de las garitas, donde se controlaba la introducción de bienes de consumo que los arrieros trasladaban a través de caminos, o por los distintos ríos y canales que en esa época aún prevalecían. Una de las vías más importantes para el abasto capitalino fue el canal de La Viga. Al respecto, Araceli Peralta menciona:

A mediados del siglo XIX pasaban por ahí productos como ajonjolí, alverjón, almagre,¹⁷⁹ azufre, arroz, azúcar, becerros de un año, cascalote, café, carbón, carneros, cebada, cecina de res, cera de Campeche, cobre viejo, cueros de res, cueros de ternera, chipote, frijol, 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.¹⁸⁰

Los productos mencionados provenían de los pueblos de Culhuacán, Mexicaltzingo, Iztacalco, Santa Anita, Chalco y Xochimilco, entraban a la ciudad por La Viga y se descargaban en los embarcaderos de La Merced, Roldán, y El Volador.¹⁸¹ Con los ejemplos aludidos podemos confirmar la gran variedad de mercancías que se

¹⁷⁹ Según la RAE, es un “óxido rojo de hierro, más o menos arcilloso, abundante en la naturaleza y que suele emplearse para la pintura”. <http://lema.rae.es/drae/?val=almagre>

¹⁸⁰ Peralta, *op. cit.*, p. 459.

¹⁸¹ A El Volador entraban estas mercancías hasta la primera mitad del siglo XIX, tiempo en el que se cegó la Acequia Real que se comunicaba con la de Roldán.

movían en la Ciudad de México, ya fuera que se reservaran al comercio urbano o para redistribuir a otros sitios.

Conviene hacer mención de las cantidades de carne necesarias para el abasto interno. Marcos Arroniz consigna que para 1858 debían tenerse 17,000 reses; 280,000 carneros; 60,000 cerdos; 1,260 gallinas, y 450,000 patos, pavos y pichones para evitar la carestía de carne.¹⁸² Hacia 1881, Antonio Peñafiel señala que la cantidad de ganado bovino se incrementó a casi 70,000 cabezas, asimismo, se sacrificaron 103,000 de ganado lanar y cabrío.¹⁸³ Estas cifras muestran la alta demanda de la carne de esos ganados en particular, y del aumento de población capitalina a lo largo de tres décadas. Los patrones de consumo indican que los cortes más selectos como el filete, el lomo y el *roast beef* se reservaron para los grupos más adinerados de la población, mientras que los trabajadores no podían comprar con su salario más que 266 gramos de carne al día para toda una familia.¹⁸⁴

Por su parte, el pulque era la bebida de mayor consumo entre los capitalinos, ya que sus precios eran módicos, esta situación se transformó hasta el siglo XX cuando la cerveza ganó terreno en el gusto de los capitalinos. Con la apertura del comercio exterior de México con otras naciones, ingresaron al país vinos extranjeros que sólo eran consumidos por una minoría acaudalada de la población.

Con el espectro de abastecimiento de alimentos conjeturamos que fue cada vez más indispensable señalar sitios donde se comerciaban éstos y otros productos, para lo

¹⁸² No se tiene nota de la cantidad de cerdos, gallinas y demás aves. Arroniz, citado por López, *Historia*, p. 159.

¹⁸³ Peñafiel citado por *Ibid.*, p. 162.

¹⁸⁴ Quiroz, *op. cit.*, p. 125.

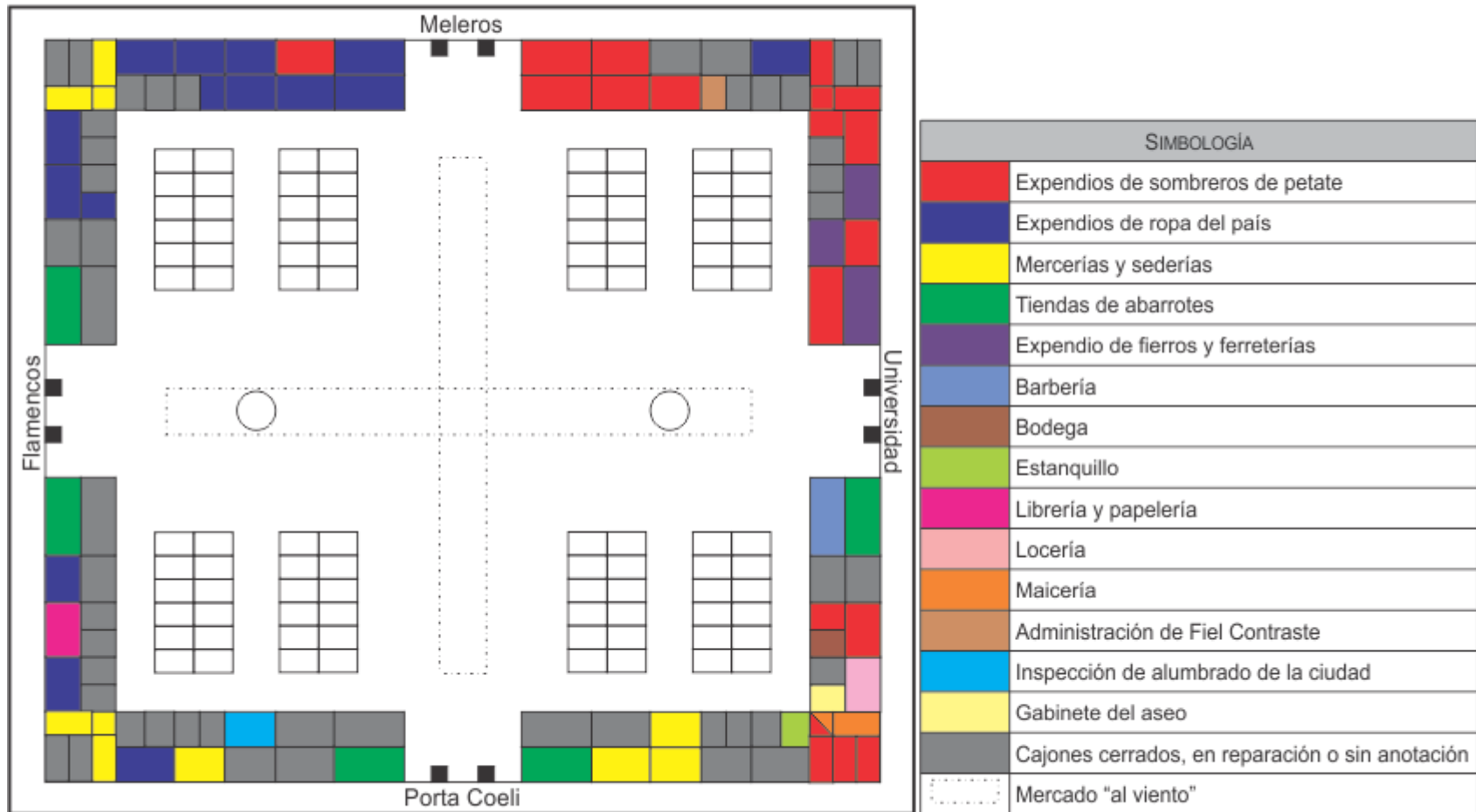
cual se eligieron plazas, mercados y tiendas comerciales. Las tiendas, como se mencionó en el apartado anterior, se especializaban a la venta de un solo producto, mientras que las tiendas de abarrotes se dedicaron sobre todo a expender artículos de lujo y exportados.

Gracias al padrón municipal de 1882 podemos conocer el giro comercial de cada local de los mercados El Volador, Iturbide, Santa Catarina y La Merced. En el PLANO 5 observamos la disposición de los locales de El Volador; la mayor parte de éstos se dedicaron al expendio de sombreros de petate y ropa del país y le seguían en cantidad las mercerías, sederías y tiendas de abarrotes. Con esta información reafirmamos la fase decadente por la que pasó El Volador en los últimos años del siglo XIX, ya que a excepción de una maicería, ningún local vendió productos del ramo alimenticio.

Mientras tanto, el mercado ubicado en la plaza de San Juan cumplía hasta cierto punto lo decretado en los reglamentos de mercados pues había mayor cantidad de puestos destinados a fungir como carnicerías, ferreterías, tiendas de abarrotes y tocinerías, aunque también fue significativo el conjunto de accesorias que se encontraban cerradas (PLANO 6). En el PLANO 7 se observa que los locales ubicados en el costado norte del Santa Catarina estaban desocupados y sólo los que miraban a la calle homónima se reservaron para albergar carnicerías, expendios de loza, cererías y recauderías. Con esto observamos que las accesorias que se arrendaban con mayor facilidad eran las que se ubicaban en vialidades concurridas.

Como podemos constatar, los productos alimenticios que se comerciaban en mayor cantidad eran la carne, el tocino y el maíz, alimentos que consumían los

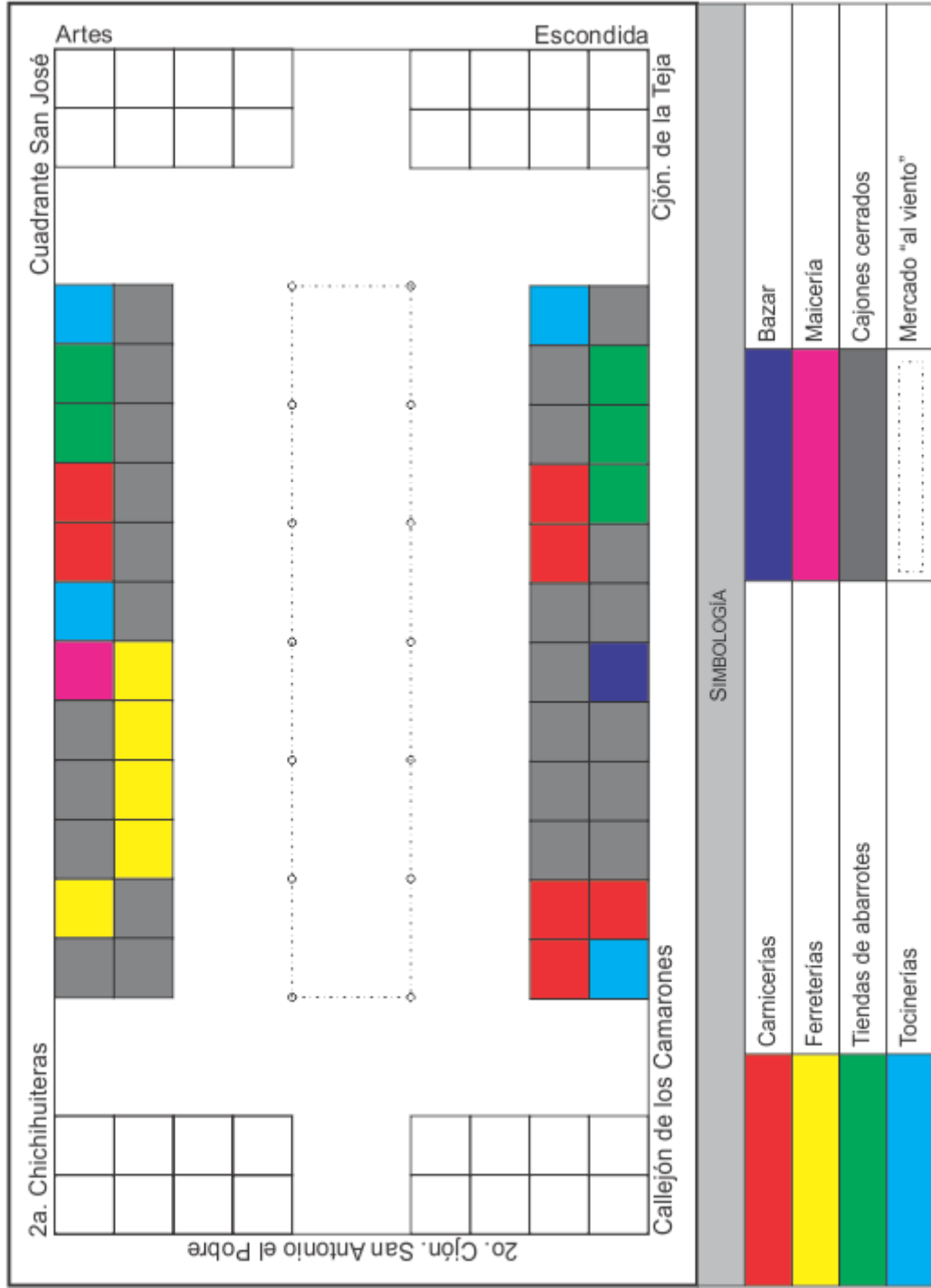
PLANO 5. Locales del mercado El Volador en 1882, con indicación de los productos que se comerciaban en ellos.



FUENTE: Rivera Cambas, Manuel, *México pintoresco, artístico y monumental*, t. I, México, Editorial del Valle de México, 1981. AHDF, Ayuntamiento, Padrones: Municipalidad de México, vol. 3429, exp. 1.

ELABORÓ: Quetzalli Saraí Rebollo Chavarria.

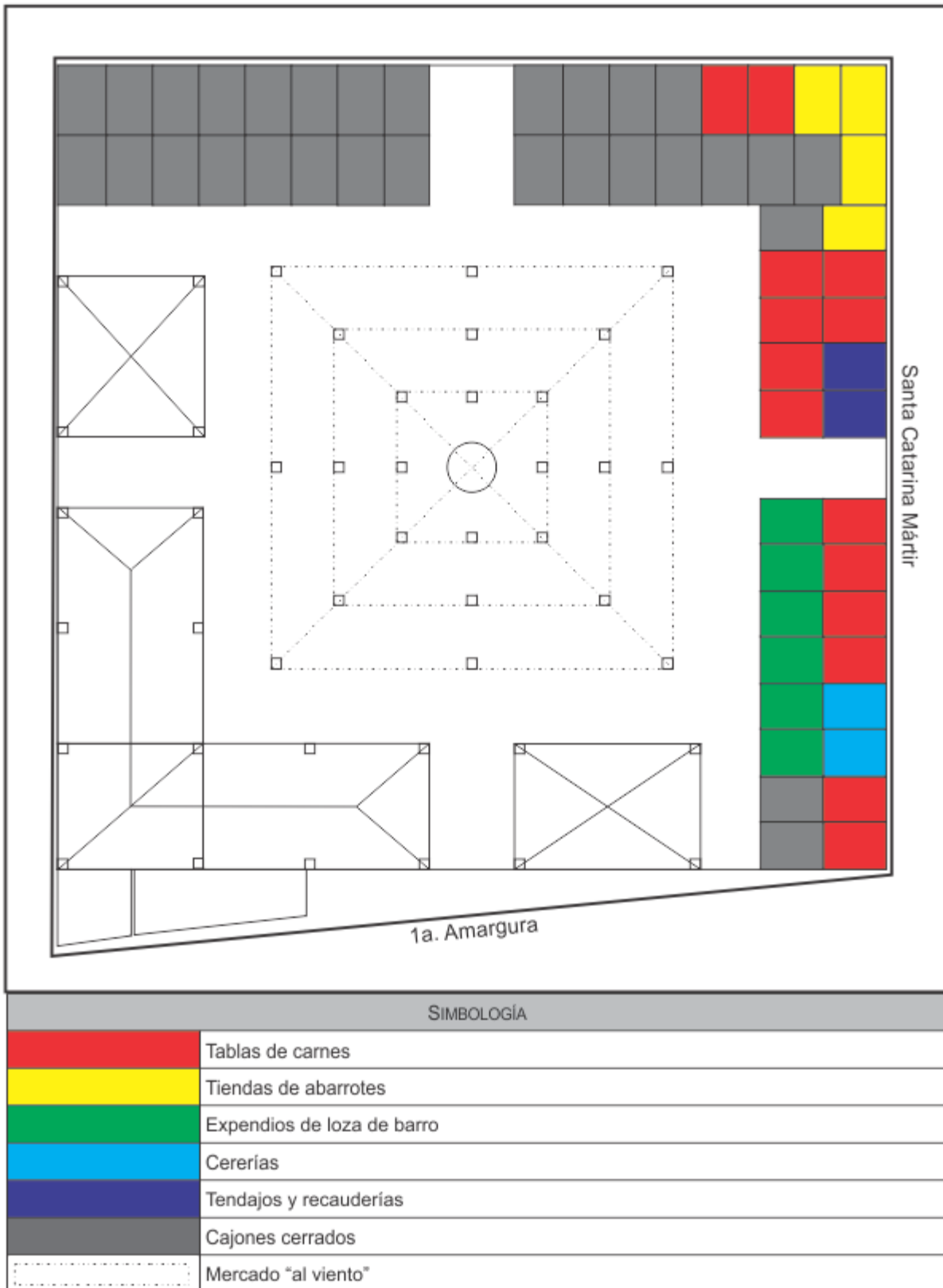
PLANO 6. Locales del mercado Iturbide en 1882, con indicación de los productos que se comerciaban en ellos.



FUENTE: AHDF, Ayuntamiento, Fincas: mercados, vol. 1101, exp. 20. AHDF, Ayuntamiento, Padrones: Municipalidad de México, vol. 3427, exp. 1.

ELABORÓ: Quetzalli Sarai Rebollo Chavarria.

PLANO 7. Locales del mercado Santa Catarina en 1882, con indicación de los productos que se comerciaban en ellos.



FUENTE: AHDF, Ayuntamiento, Fincas: mercados, vol. 1101, exp. 22. AHDF, Ayuntamiento, Padrones: Municipalidad de México, vol. 3426, exp. 1.

ELABORÓ: Quetzalli Saraí Rebollo Chavarría.

profesionistas del estudio de Enriqueta Quiroz. Asimismo, es notorio que ninguno de estos puestos estaba destinado al comercio de frutas y verduras, y ello se debe a que su venta la realizaban los comerciantes “de sombras”, ubicados generalmente en el centro del edificio.

Cabe realizar la pregunta ¿por qué no se ubicaba ese expendio en las accesorias de los mercados? Dar respuesta a este cuestionamiento nos lleva a hablar de un tema que se ha tocado poco en este estudio: la conservación de los alimentos. Como bien sabemos, en esta época no se conocían aparatos tecnológicos que prolongaran su frescura y los consumidores debían adquirirlos todos los días y frescos. A pesar de que los mercados comenzaron a construirse con ciertas características para mantener la mercancía en buenas condiciones, es de pensarse que los locales no contaban con el suficiente espacio para almacenar los productos perecederos; por otro lado, las vendimias “del viento” y “de sombras” estaban más accesibles al público, lo que pudo contribuir a que el comercio de frutas y verduras fuera más eficaz en estos sitios. Fue hasta finales del siglo XIX cuando los mercados adquirieron tintes distintos: además de que la monumentalidad y utilización de armaduras de fierro fueron características típicas de estos edificios, tuvieron mejores condiciones para la conservación de los productos, por lo que el comercio de frutas y verduras comenzó a realizarse en los locales interiores de los mercados.

En este capítulo se hizo el recuento de las legislaciones que dictaron orden, control y vigilancia al ramo de mercados, el cual se intentó optimizar desde los últimos años de

vida colonial. Observamos que muchas de las estipulaciones no se llevaron a cabo, como la supresión de vendedores ambulantes quienes, como lo mencionamos, provocaron que en varias ocasiones se saturara el mercado Principal y se trasladaran a otras plazas de mercado como La Merced.

Con el esbozo del proceso de transformación de los mercados decimonónicos observamos como poco a poco se fueron utilizando materiales de construcción novedosos, como las estructuras del hierro que a partir de 1879 se hicieron indispensables para las construcciones mercantiles. De esta manera, en la década de 1880 la ciudad se encontraba abastecida por varios mercados: en el centro aún persistía el mercado de El Volador; al norte estaba el Santa Catarina y El Baratillo; en el sur, el de Jesús; al oriente se edificaba el de La Merced, y en el poniente se ubicaban el San Juan y la plazuela de Juan Carbonero.

La Dirección de Obras Públicas encontró en estas edificaciones ciertas ventajas que abarcaban la salubridad pública (ya que muchas de estas construcciones se idearon para que tuvieran mayor ventilación y lograr con ello que se conservaran los alimentos por más tiempo), la comodidad de los consumidores (por encontrarse en diversos puntos de la metrópoli), la limpieza y ornato de la ciudad (por la novedad de utilizar distintos materiales de construcción), y su contribución a las rentas municipales.¹⁸⁵

Es por ello que a partir de la década de 1880 la construcción de mercados fue una constante para la Dirección de Obras. Las arcas municipales permitieron que se erigieran estos edificios, pues a partir de 1879 se ve un incremento en los productos

¹⁸⁵ AHDF, Ayuntamiento, Fincas: mercados, vol. 1101, exp. 22.

recaudados por el ramo de mercados, pasando de \$84,679.25, del año anterior, a \$100,391.15 (CUADRO 8). Esto se observa en la construcción continua de centros de abasto, siendo La Merced una de las zonas beneficiadas.

Para finalizar, se subraya la actividad comercial que tenía La Merced, incluso cuando no se habían construido sus instalaciones. En los productos recabados por el ramo de mercados en 1869-1870, se observa que sus rentas eran superiores a las de los mercados con larga historia comercial, como el Iturbide: mientras que la plaza mercedaria produjo \$13,064.32, el mercado instalado en la plaza de San Juan juntó sólo \$5,570.69 (ver CUADRO 6). Un papel importante para tal éxito comercial lo representó el canal de la Viga, ya que por él se introducía la mayor cantidad de mercancías que consumía la urbe. No es fortuito, como veremos en el siguiente capítulo, que ése haya sido el nexo de los mercados más importantes que vio nacer, y sucumbir, la ciudad decimonónica: el Parián, El Volador y La Merced.

CUADRO 8. Comparación de los ingresos del ramo de mercados, 1877-1881	
<i>Año</i>	<i>Ingresos</i>
1877	81,392.99
1878	84,679.25
1879	100,391.15
1880	111,558.32
1881	114,453.51*

FUENTE: Ayuntamiento Constitucional, *Memoria que presenta el Ayuntamiento Constitucional de 1879 presenta a sus comitentes*, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1880, p. 217.
 *Ayuntamiento Constitucional, *Discurso pronunciado por el Sr. Pedro Rincón Gallardo regidor primero del Ayuntamiento Constitucional de México en 1881, al separarse del puesto, conforme a la ley, del 1º de Enero de 1882*, México, Imprenta del Comercio de Dublán y Ca. 1882, p. 20.

Capítulo III. De la necesidad imperiosa de construir un mercado en La Merced

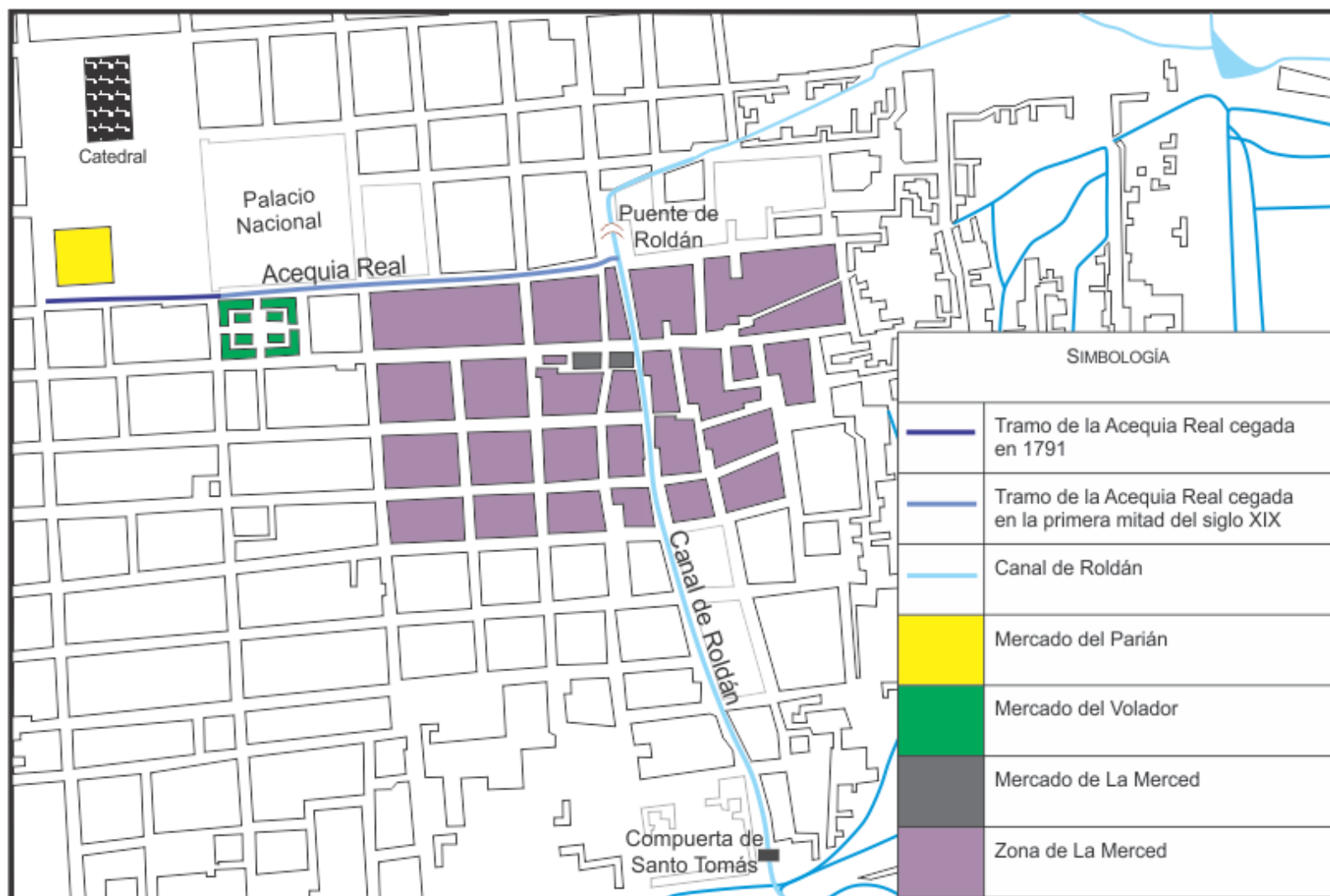
En los capítulos precedentes hemos tratado la importancia que tuvieron los canales lacustres para el abasto de productos consumidos por los capitalinos. Pusimos especial énfasis en el canal de Roldán, continuación del de La Viga, ya que fue una vía de comunicación y de transporte que favoreció el comercio en la ciudad. El conducto aludido entraba por la compuerta de Santo Tomás, seguía el trazo de la actual calle de Roldán y tenía diversas ramificaciones; una de ellas, llamada Acequia Real, se dirigía a la Plaza Mayor y llegaba hasta las puertas del Parián y de El Volador (PLANO 8).¹⁸⁶

Desde la época colonial, la zona de La Merced se vio beneficiada por la actividad comercial promovida no sólo por el canal sino también por la cercanía de la Alhóndiga y el Pósito.¹⁸⁷ Prueba de ello es la litografía producida por Casimiro Castro en 1855 en la que apreciamos el abarrotamiento de canoas que se adentraban a la ciudad y la concurrencia de la población que acudía a adquirir verduras y flores, ya fuera para consumo propio o para vender en puestos ambulantes o establecidos (IMAGEN 2). El escrito de Francisco González Bocanegra, que acompaña a la imagen del litógrafo, recalca la importancia de esta vía, a pesar de que sus aguas estaban estancadas, negras e inmundas:

¹⁸⁶ Una parte de la Acequia Real se cegó por órdenes del segundo conde de Revillagigedo, mientras que el tramo que iba desde Palacio Nacional hasta el puente de Roldán se clausuró en la primera mitad del siglo XIX.

¹⁸⁷ La Alhóndiga era la casa pública destinada a la compra y venta de trigo, harina, maíz y cebada, mientras que el Pósito era el lugar donde se guardaban los granos para disponer de ellos en tiempos de escasez. José María Marroquí, *La Ciudad de México. Contiene: el origen de los nombres de muchas de sus calles y plazas, del de varios establecimientos públicos y privados, y no pocas noticias curiosas y entretenidas*, t. I, México, La Europea, 1900, pp. 282-301. Para 1814 estos sitios dejaron de funcionar aunque se presume que el comercio de granos siguió realizándose en ellos. Gisela Moncada González, *La libertad comercial: el sistema de abasto de alimentos en la ciudad de México, 1810-1835*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013, p. 19.

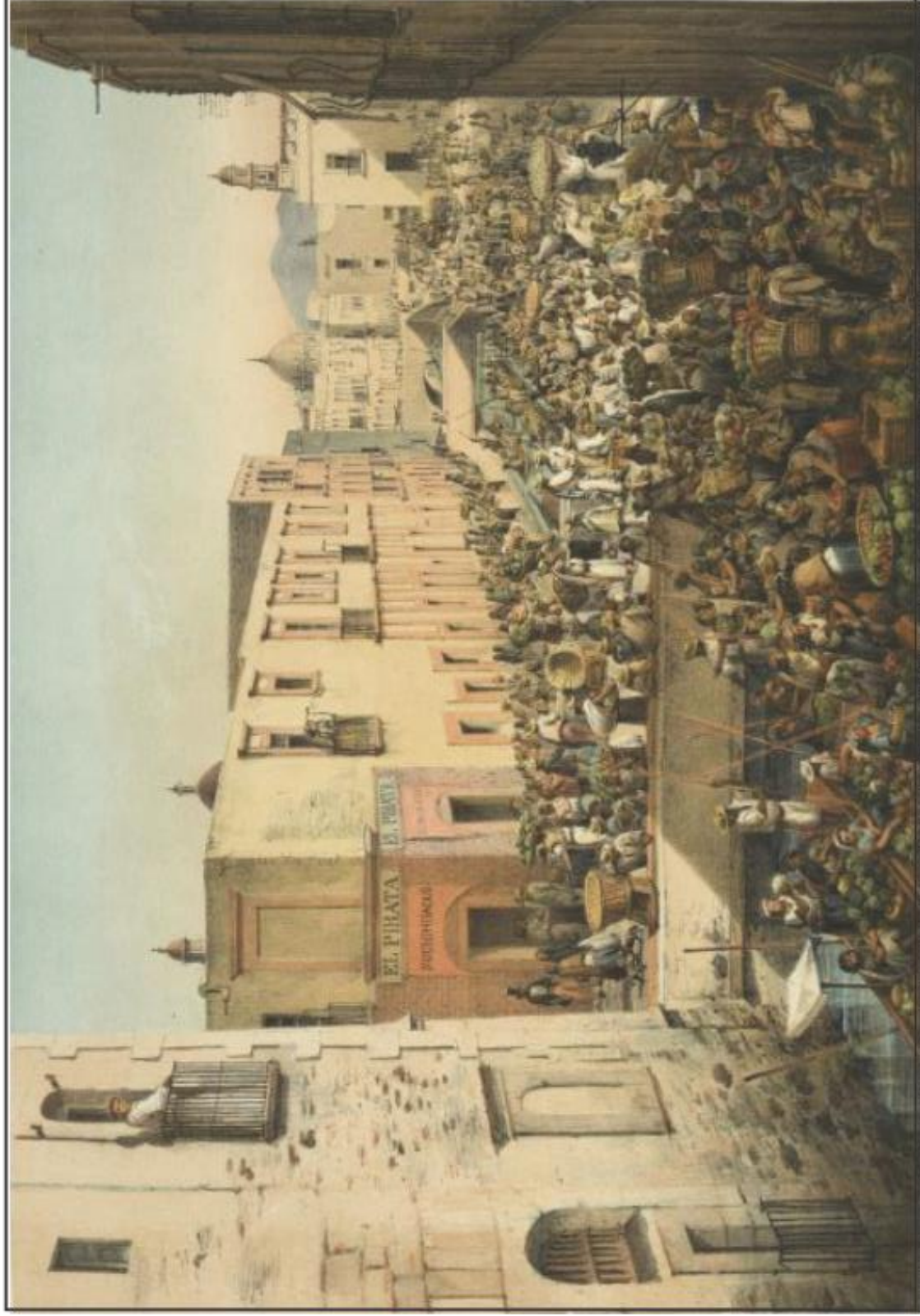
PLANO 8. Mercados sobresalientes de la Ciudad de México y ubicación de acequias, siglo XIX.



FUENTE: "Plano General de la Ciudad de México. 1880" Litografía de V. Debray y Ca. Editores (Mapoteca Manuel Orozco y Berra, No. Clasificador 949-OYB-725-A).

ELABORÓ: Quetzalli Saraí Rebollo Chavarria.

IMAGEN 2. La calle de Roldán, 1855.



FUENTE: Castro, Casimiro, México y sus alrededores. Colección de Monumentos, trajes y paisajes, México, Establecimiento Litográfico de Decaen, 1855-1856.

Puede decirse que la calle del Puente de Roldán es el verdadero muelle del canal, el sitio donde se hacen todos los contratos; y sabido es que las mercancías que entran por agua son muy considerables, pues además de los productos de las haciendas y poblaciones vecinas, todos los efectos que vienen de tierra caliente por Cuernavaca, cortan el camino para venirse por agua desde Chalco.

Desde la aurora hasta poco antes del medio día, el comercio es muy activo en esa calle: todos los mercaderes de frutas, legumbres, flores, etc., que después se sitúan en los mercados, ocurren aquí a hacer sus compras.

Las mercancías vienen en canoas conducidas a fuerza de remos, y los vendedores son todos indígenas.¹⁸⁸

Esta dinámica comercial también la podemos apreciar con una fotografía que data de 1872 en la que se retrató a los indígenas que dirigían sus canoas por la calle de Miguelito, a un costado del terreno que perteneció a los frailes (IMAGEN 4). A pesar de que el comercio fue la actividad predominante en las calles del barrio no se contaba con un sitio donde se realizara la compra-venta de las mercancías recién llegadas, razón por la cual las autoridades municipales velaron por erigir un mercado desde la década de 1860. El Ayuntamiento de México asignó el terreno en el que se había levantado el convento de Nuestra Señora de La Merced que estaría aprovisionado con un embarcadero.

El propósito del presente capítulo es develar las circunstancias que permitieron la construcción del inmueble, así como comprender de qué manera influyó el mercado en la zona para que se consolidara como un barrio meramente comercial. Es por ello que en el primer apartado realizaremos una descripción general del espacio, hablaremos de su delimitación territorial, las manzanas que lo conformaban, las vías de comunicación

¹⁸⁸ Francisco González Bocanegra, "Calle del Puente de Roldán", Casimiro Castro, *México y sus alrededores. Colección de monumentos, trajes y paisajes*, México, Establecimiento Litográfico de Decaen, 1855-1856, p. 26.

IMAGEN 3. Acequia de Roldán en el tramo del Puente de Miguelito, último tercio del siglo XIX.



FUENTE: Colección Francisco Montellano.

existentes en los inicios de la década de 1880 y los servicios públicos que el municipio y los mismos vecinos se encargaron de introducir. Además, realizaremos una comparación entre planos de 1848 y 1882 con los que percibiremos las transformaciones de índole urbana provocados, sobre todo, por las leyes que

secularizaron los bienes eclesiásticos. Igualmente, esbozaremos la descripción del prisma social apuntando las profesiones de los habitantes, lo que nos permitirá concluir que la mayor parte de la población se dedicaba a actividades relacionadas con el comercio.

En el segundo apartado haremos una semblanza de cómo fue el proceso de construcción del mercado, daremos cuenta de las propuestas que se presentaron entre 1861 hasta inicios de la década de 1870 y concluiremos con la descripción del proyecto que finalmente se concretó un decenio después. Procuramos un espacio significativo a las opiniones de los regidores y de los redactores de las publicaciones periódicas que dedicaron algunas de sus líneas a tratar la utilidad de la obra mercedaria. El padrón municipal de 1882 arroja datos referentes al tipo de productos que se vendían en el mercado. Paralelamente, gracias a esta fuente conocemos el giro comercial de los establecimientos aledaños, por lo que en el tercer y último apartado del capítulo presentaremos una radiografía comercial del barrio. Para mayor ilustración, hemos diseñado diversos planos que nos ilustran claramente la ubicación de cada uno.

De zona conventual a barrio comercial

Antes de iniciar con la descripción de La Merced conviene hacer mención de algunos preceptos teórico-metodológicos. A lo largo del tiempo, el concepto *barrio* ha tenido diversas significaciones ya que es una construcción histórica que varía según determinadas épocas y sociedades. Por ejemplo, en el siglo XVIII se entendía como “lo situado fuera de los muros”, haciendo alusión a la distinción entre lo que se encuentra

“adentro” (la traza española) y “afuera” (los pueblos de indios) de las ciudades.¹⁸⁹ Esta significación cambió en la segunda mitad del siglo XIX, la *Enciclopedia del Idioma* lo define como: “cada una de las partes en que se dividen los pueblos grandes o sus distritos”,¹⁹⁰ es decir, el barrio decimonónico se entendía como una parte integrante de la ciudad, ya no era ajena a ella como en los tiempos virreinales.

Según Eduardo López Moreno existen cuatro tipos de barrios: a) aquellos caracterizados por una actividad artesanal o proveedora de servicios, b) los que resultan de una división parroquial, conventual o religiosa, c) los que adoptan un nombre en función de los edificios importantes y próximos y d) los que se delimitan por las características físicas o sociales del entorno.¹⁹¹ Con esta clasificación, La Merced se gestaría a principios del siglo XVII como un barrio conventual, cuando los frailes redentores de los cautivos instalaron sus celdas al sureste de la capital novohispana. Posteriormente se configuraría como una zona expresamente comercial a partir de la asignación del terreno para constituir una plaza de mercado.

El camino teórico-metodológico se tornó pedregoso cuando intentamos definir los límites del barrio ya que, tal como lo expresa Marcela Dávalos: “los lindes barriales han sido señalados, antes que por una extensión, por el espacio vivido y por las prácticas de los usuarios en su entorno: por esos “sistemas de valores” subterráneos,

¹⁸⁹ Marcela Dávalos, “Barrios e historiografía” en Marcela Dávalos (coord.), *De márgenes, barrios y suburbios en la ciudad de México, siglos XVI-XXI*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2012, pp.143-159.

¹⁹⁰ Alonso, *op. cit.*, t. I, p. 653.

¹⁹¹ Eduardo López Moreno, “Barrios, colonias y fraccionamientos. Historia de la evolución de una familia temática de palabras que designa una fracción del espacio urbano. México” en *Seminario de Geografía Urbana: nuevos paradigmas*, México, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2-10 de julio de 1998.

inadvertidos por la “conciencia de los sujetos”;¹⁹² es decir, el elemento que configura a los barrios es, en primera instancia, el sentido de pertenencia de sus moradores.¹⁹³ Al no contar con tal información, nuestra tarea se ciñó a considerar los elementos de la estructura urbana como la nomenclatura de calles y plazas y los edificios públicos. Con ello, proponemos la siguiente localización:

La Merced se encontraba al sureste del casco urbano, a unas cuantas cuadras de la Plaza de la Constitución. Estaba limitada al norte por las calles que iban de Zaragoza a Ave María (Corregidora); al oriente, por las de Marquesote a Pacheco; al sur, estaba la vía de la calle López a Puesto Nuevo (Mesones), y las calles Olmedo – Balvanera – Correo Mayor conformaban el límite poniente.¹⁹⁴ El área comprendía 22 manzanas que, de acuerdo con la demarcación realizada por el ingeniero Colmenero, pertenecían a tres cuarteles: siete eran del cuartel menor 11 (cuartel mayor 3), siete más se encontraban en del cuartel menor 17, y las ocho restantes correspondían al número 18 (cuartel mayor 5, PLANO 10).

Al comparar los planos de 1848 y 1882 observamos que no hubo un cambio significativo en la nomenclatura de las calles; en contraparte, la numeración de manzanas y la delimitación de los cuarteles correspondían a demarcaciones diferentes.¹⁹⁵ Además de las variaciones de índole administrativa, observamos transformaciones en la traza urbana entre las que se cuentan la apertura de los

¹⁹² Dávalos, *op. cit.*, p. 157.

¹⁹³ Debe mencionarse que por esta misma situación, los barrios no suelen corresponder con las divisiones territoriales y administrativas realizadas por las autoridades. Tal fue el caso de La Merced pues el barrio abarcaba tres cuarteles menores.

¹⁹⁴ Las calles cambiaban de nombre en cada manzana, por lo que hacemos mención de la nomenclatura de cada una de ellas que conformaban los límites propuestos.

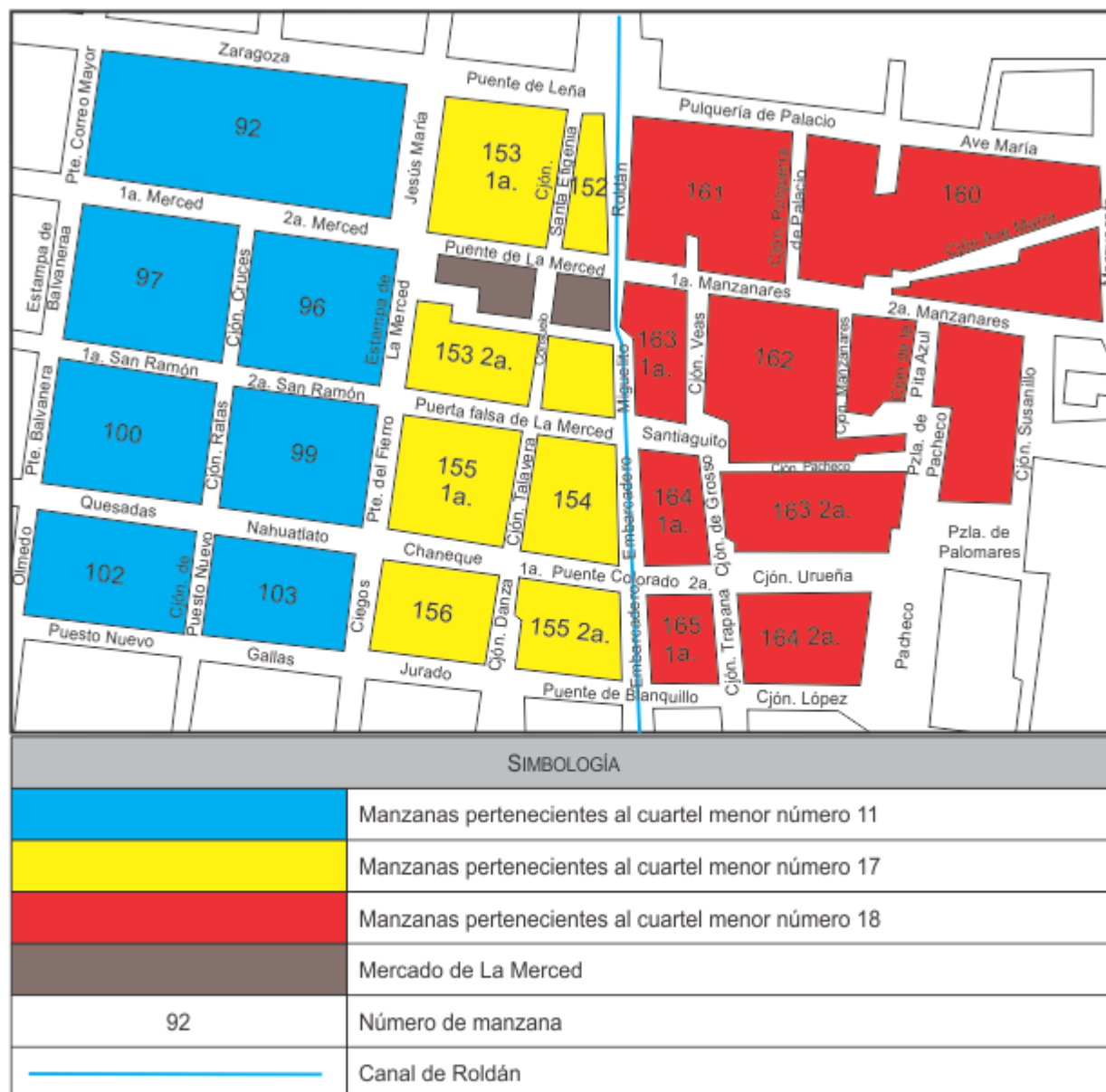
¹⁹⁵ El plano de 1848 se realizó con base en la demarcación de 1829 y la de 1882, a la de Colmenero en 1875.

callejones del Consuelo y Urueña, la forma rectangular de las manzanas 102 y 156 (104 y 154, en el PLANO 9), el crecimiento de los cuadrantes 160 y 162 y el fraccionamiento de las manzanas 152 y 159, según la demarcación de 1829 (cotejar PLANOS 9 Y 10). El cambio más trascendental se dio en el uso del suelo pues, al destruirse una parte considerable de la iglesia y el convento de La Merced, se erigieron casas y la Plaza de las Atarazanas para subsanar la demanda de vivienda y servicios, respectivamente. Por su parte, el claustro mayor, único elemento del conjunto conventual que quedó en pie, fue ocupado como cuartel militar durante la Intervención Francesa.

Para 1882, se observa una clara distinción en el trazado de las calles entre cuarteles menores, ya que en el 11 y 17 era reticular mientras que en el 18 la vialidad era más accidentada (salvo las calles de Zaragoza y Ave María, y la de La Merced y Manzanares), situación provocada por la forma y tamaño irregulares de las manzanas. A lo largo de las calles Embarcadero a Roldán pasaba el canal del mismo nombre y se tendieron puentes de piedra y madera para que los vecinos cruzaran la corriente, fuese a pie, a caballo, con carretas o como pasajeros de los tranvías que poco a poco se adueñaron de las calles de la ciudad.

De acuerdo con el padrón municipal, 12,399 personas tenían su residencia en La Merced. Como vemos en el PLANO 11, la población se concentraba sobre todo en las manzanas de mayor extensión (92, 160, y 162), y había menor cantidad en los cuadrantes 152, 155 2ª y 153 2ª parte, siendo el último aquel en el que se construyó el mercado. Siguiendo la dinámica del resto de la Ciudad de México, las mujeres predominaban sobre los hombres, al haber 7,124 féminas y 5,272 varones.

PLANO 10. El barrio de La Merced en 1882, con indicación de calles, manzanas y cuarteles menores.





OBSERVACIONES: La numeración de las manzanas y la asignación de los cuarteles menores corresponden a la demarcación realizada por José Camilo Colmenero en 1871. El mercado de La Merced se encontraba en la manzana 153 2a. parte, en el cuartel menor número 17.

FUENTE: Lombardo de Ruiz, Sonia, *Territorio y demarcación en los censos de población. Ciudad de México 1753, 1790, 1848 y 1882*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, 2009.

ELABORÓ: Quetzalli Sarai Rebollo Chavarria.

PLANO 11. Población de La Merced por manzanas, 1882.



SIMBOLOGÍA	
	De 1001 a 1600 habitantes
	De 501 a 1000 habitantes
	De 1 a 500 habitantes
	Mercado de La Merced
	Canal de Roldán

OBSERVACIONES: Los empadronadores contabilizaron las tres partes que conformaban a la manzana número 165, dos de las cuales no se incluyen en la zonificación de La Merced por lo que hay una
 FUENTE: "Padrones de los habitantes de la ciudad de México" en AHDF, Ayuntamiento, Padrones, Municipalidad de México, vols. 3425, 3429 y 3431.
 ELABORÓ: Quetzalli Saraí Rebollo Chavarría.

En cuanto a la nacionalidad, el contingente más numeroso era de origen mexicano¹⁹⁶ y le seguían en importancia los españoles, franceses e italianos (CUADRO 9).

CUADRO 9. Nacionalidad de los habitantes de la zona de La Merced, 1882	
<i>Nacionalidad</i>	<i>Número de habitantes</i>
Mexicana	12,277
Española	102
Francesa	11
Italiana	5
Brasileña	1
Escocesa	1
Estadunidense	1
Guatemalteca	1
Total	12,399
FUENTE: AHDF, Ayuntamiento, Estadística Municipal, México, vol. 1034, exp. 1. AHDF, Ayuntamiento, Padrones. Municipalidad de México, vol. 3425, exp. 1.	

Del total de la población, sólo 3,100 habitantes ejercían actividades laborales las cuales fueron agrupadas, en los registros del padrón municipal, en tres rubros: carreras, industrias y profesiones (CUADRO 10). El primer grupo fue el que tuvo menor número de practicantes, de los que sobresalieron los abogados, médicos, farmacéuticos, profesores e ingenieros; mientras tanto, en el ramo de industria los zapateros, sastres, tejedores, carpinteros y albañiles desempeñaron las actividades de mayor preponderancia. Por último, el conjunto de personas que se dedicaba a alguna profesión era el más significativo, ya que sumaba 1,772 trabajadores. Con clara diferencia, se demuestra la preeminencia de los que se dedicaban al comercio, y le seguían en cantidad los estudiantes, domésticos, empleados y dependientes (ver CUADROS 2, 3 y 4 en Anexo).

¹⁹⁶ Es difícil saber la entidad de origen pues no todos los empadronadores lo especificaron.

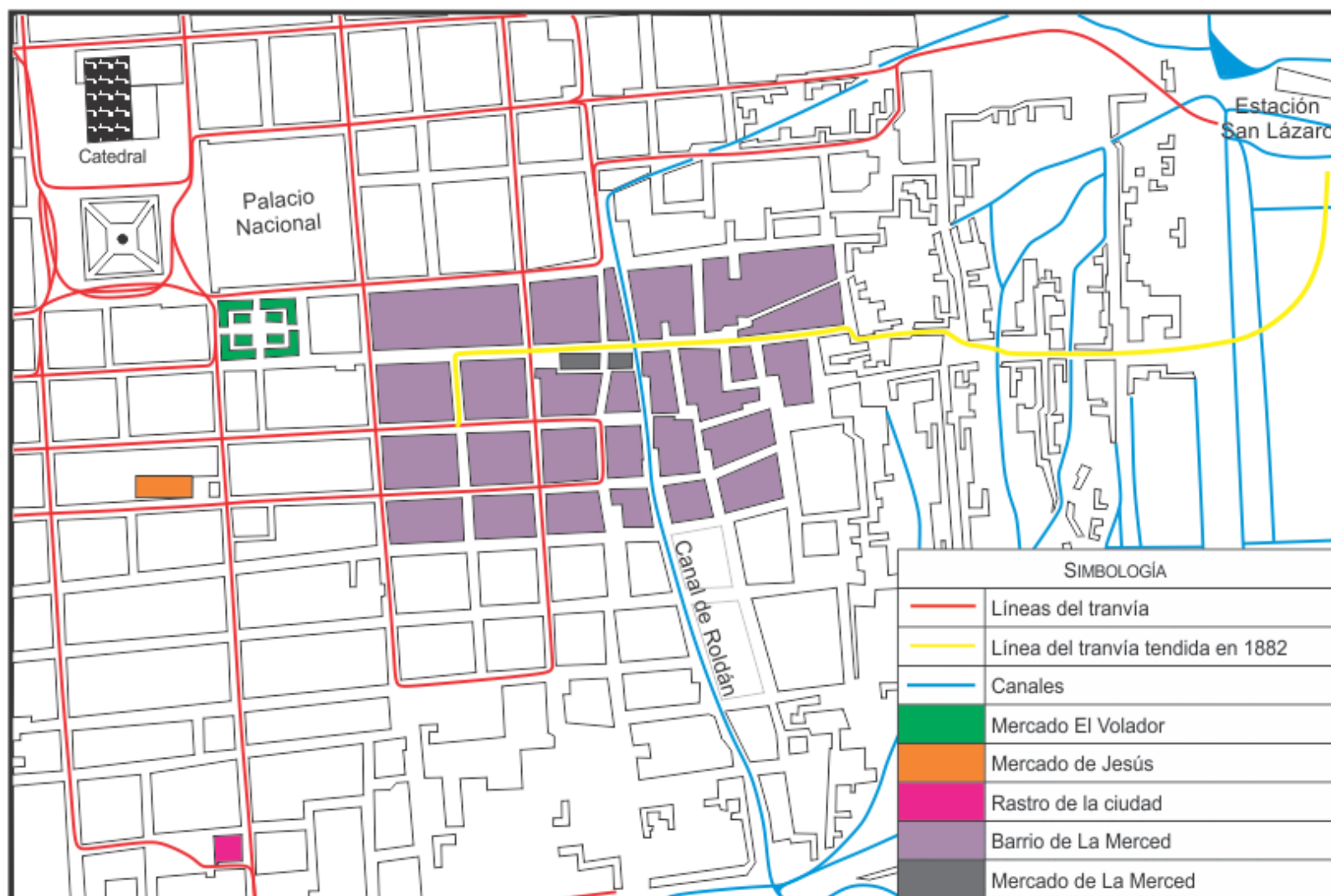
CUADRO 10. Oficios en La Merced por rubro, 1882	
<i>Oficios</i>	<i>Habitantes que ejercían</i>
Carreras	92
Industrias	1,236
Profesiones	1,772
Total	3,100
FUENTE: AHDF, Ayuntamiento, Padrones. Municipalidad de México, vol. 3425, exp. 1	

Líneas arriba, hicimos mención de la importancia del canal de Roldán como vía comercial; sin embargo, no era el único medio de comunicación y transporte. Con el PLANO 12, constatamos que para 1880 existían tres circuitos de tranvías que pasaban en las calles limítrofes o interiores de la zona; uno de ellos circulaba por la calle de la Estampa, en el costado poniente del mercado. Dos años después, con la promoción de la Compañía Limitada de Tranvías del Distrito Federal, se tendieron las vías de una ruta que iniciaba su recorrido en la esquina de Cruces y San Ramón, corría por el lado norte del mercado, sobre la calles del Puente de La Merced, continuaba por Manzanares y arribaba a la Estación ferrocarrilera de San Lázaro.¹⁹⁷ Construida en el año referido, la estación albergaba los vagones del Ferrocarril Central que conectaban a la capital con ciudades morelenses como Cuautla y Yecapixtla, y las mexiquenses Ayotla, Tenango, Amecameca y Ozumba.¹⁹⁸ Por último, los coches de providencia constituyeron uno de los medios de transporte que se utilizaron desde tiempos virreinales y se tomaban en el sitio ubicado en la calle de la Estampa.

¹⁹⁷ La concesión la tuvo la Empresa del Ferrocarril Morelos, pero la traspasó a la Compañía Limitada en 1879. En el contrato se comprometió a hacerse cargo de la limpia de atarjeas y a la conservación del empedrado y banquetas de las calles por donde transitara. AHDF, Ayuntamiento, Ferrocarriles, vol. 1041, exp. 116.

¹⁹⁸ En años subsiguientes, la línea se extendería hasta comunicar a la Ciudad de México con otros estados como Puebla, Oaxaca y Veracruz. Jaime Alberto Sainz Chávez, "La garita de San Lázaro y la estación de ferrocarril San Lázaro" en Luis Ignacio Sainz (coord.), *La Merced. Tradición renovada*, México, Gráfica, creatividad y diseño, 1992, pp. 192-217.

PLANO 12. Circuitos del tranvía en el costado oriente de la Ciudad de México, 1882.



FUENTE: "Plano General de la Ciudad de México. 1880" Litografía de V. Debray y Ca. Editores (Mapoteca Manuel Orozco y Berra, No. Clasificador 949-OYB-725-A).

ELABORÓ: Quetzalli Sarai Rebollo Chavarria.

En lo referente a los demás servicios públicos, los lugareños se abastecían de agua potable a través de las fuentes públicas ubicadas en el mercado y en la capilla Manzanares y cerca de 28 aguadores acarreaban el líquido vital hasta la puerta de los hogares.¹⁹⁹ Además se abrieron 21 pozos artesianos, sobre todo en los cuarteles menores 11 y 17,²⁰⁰ con la contribución de los propios vecinos; tal fue el caso de Pedro Munguía quien brindó las mejoras necesarias que beneficiaron tanto a los residentes como a los comerciantes del mercado.

Las calles contaron con alumbrado de gas cuando el Ayuntamiento contrató el servicio de la Compañía de Gas Hidrógeno. Samuel Knight, representante de la empresa, dispuso la instalación de lámparas en las calles próximas al centro y en el mes de septiembre de 1880 se llevaron a cabo las obras necesarias para alumbrar al cuartel menor 18.²⁰¹ Con estas acciones percibimos cómo la modernidad, representada por las innovaciones tecnológicas, fue entrando paulatinamente en los rincones de La Merced. A pesar de ello, el ambiente no debió ser el más seductor ya que recordemos que el canal fue el principal conducto receptor del agua residual de la ciudad, por lo que la basura acumulada y los olores pestilentes daban mal aspecto al barrio y afectaban la salud de los habitantes. Ante tal situación, constantemente los vecinos presentaban peticiones a las autoridades para que abrieran las compuertas de Santo Tomás para permitir el desagüe.²⁰²

¹⁹⁹ AHDF, Ayuntamiento, Padrones, Municipalidad de México, vol. 3425, exp. 1.

²⁰⁰ *Idem*.

²⁰¹ AHDF, Ayuntamiento, Alumbrado, vol. 353, exp. 453. La publicación oficial del Ayuntamiento dio a conocer que las calles beneficiadas con este tipo de alumbrado fueron Pulquería de Palacio, Puente de la Leña, Ave María, Roldán, San Miguelito, Embarcadero, Manzanares, Mercado de La Merced, callejón de Pita Azul, Marquesote, Susanillo, callejón de Pacheco, Grosso, Urueña, Trapana y Puente Colorado. *El Municipio Libre*, t. 5, Núm. 65, México, Domingo 26 de septiembre de 1880, p. 1.

²⁰² AHDF, Ayuntamiento, Ríos y acequias, vol. 3880, exp. 471 y vol. 3882, exp. 656.

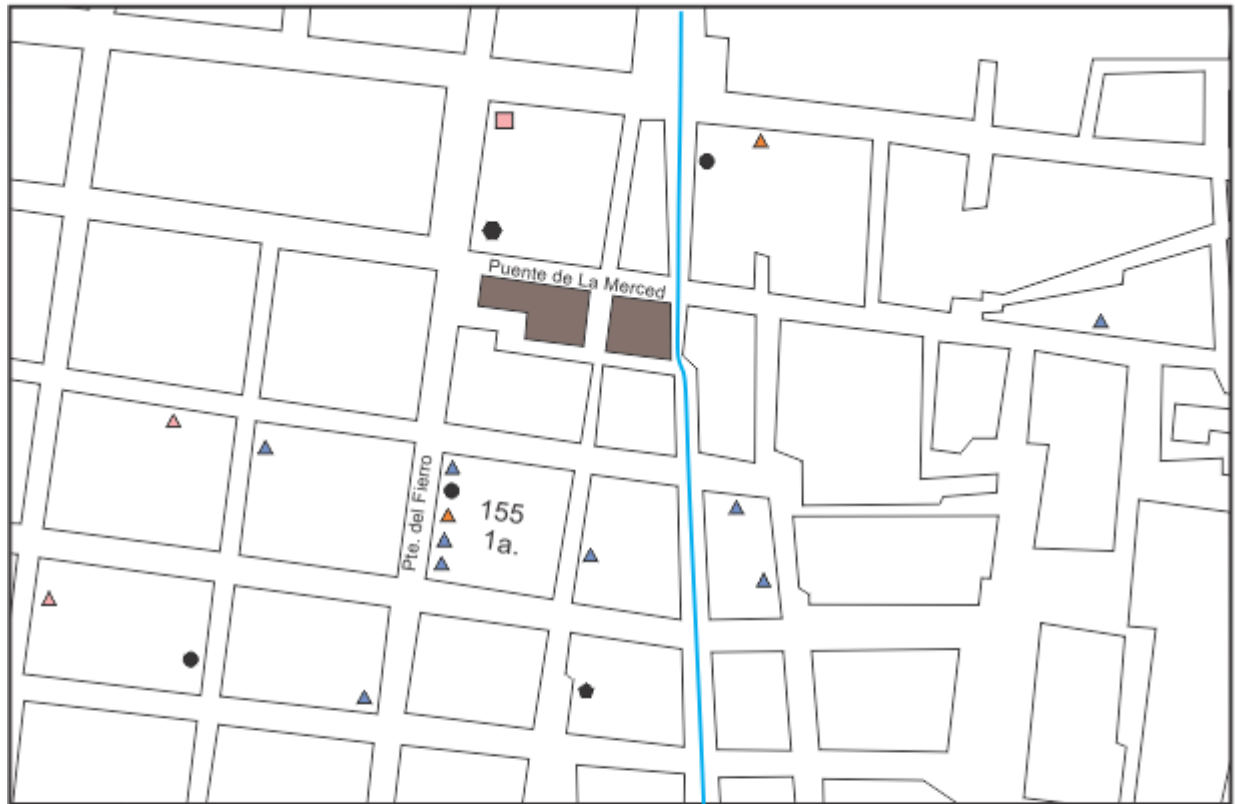
Por otro lado, los niños del barrio asistían a 22 escuelas, entre las que se contaban las auspiciadas por el municipio, por las autoridades nacionales y por particulares. La mayoría de ellas eran privadas que se dedicaron a instruir varones, mientras que sólo cuatro escuelas se especializaron en la enseñanza para niñas. En el PLANO 13 observamos que en la manzana 155 1ª parte, sobre la calle Puente del Fierro, se encontraba una cantidad considerable de escuelas de las que sobresalió el Colegio de la Sociedad Católica de Meseros. Finalmente, en cuanto al sector salud y beneficencia social, se contaba con un hospital particular para mujeres y, frente al mercado, se ubicó en el número 3 de la calle Puente de La Merced el orfanatorio "La Cuna", establecido en 1772 y que para 1882 velaba por el bienestar de 300 niños expósitos.²⁰³

Con los datos arrojados referentes a los servicios públicos y las vías de comunicación y transporte con los que contaba, podemos considerar al barrio de La Merced como una zona privilegiada, pues las autoridades municipales e incluso los residentes pusieron especial atención en la dotación de los mismos. Este trato preferencial pudo deberse, probablemente, a su cercanía con el Zócalo, aunque también pudo contribuir la actividad comercial que comenzó a intensificarse en la década de 1860 con la proyección del mercado que generaría ganancias para comerciantes y regidores.

Con la aplicación de las Leyes de Desamortización y Nacionalización de Bienes Eclesiásticos los regidores obtuvieron el sitio idóneo para dicha empresa; además, con esta medida se logró secularizar el espacio urbano, uno de los primeros pasos que el

²⁰³ Rivera, *op. cit.*, p. 170.

PLANO 13. Ubicación de escuelas, orfanatorios y hospitales en La Merced, 1882.



SIMBOLOGÍA			
	Escuelas particulares para niñas		Hospital particular para mujeres
	Escuelas particulares para niños		Orfanatorio "La Cuna"
	Escuelas particulares mixtas		Mercado de La Merced
	Escuelas municipales		Canal de Roldán
	Escuela nacional para niñas		

FUENTE: "Padrones de los habitantes de la ciudad de México" en AHDF, Ayuntamiento, Padrones, Municipalidad de México, vols. 3425, 3429 y 3431.

ELABORÓ: Quetzalli Sarai Rebollo Chavarria.

gobierno debía dar para modernizar cada rincón de la ciudad y acercarla, cada vez más, al nivel de las metrópolis europeas y estadounidenses.

Un pilar más para la construcción del progreso. El mercado de La Merced

Lorenzo Becerril, fotógrafo de renombre, hizo algunas tomas de los edificios representativos de la capital en los años 1880 y 1881, entre las que se encuentra la imagen de la fachada poniente del recién concluido mercado de La Merced. En ella se distingue la numeración de los puestos, el anuncio de productos cárnicos de un local y la actividad matutina del inmueble (IMAGEN 3). Al ser la única toma del edificio inaugurado en ese año es una fuente invaluable que nos ha ayudado a reconstruir el espectro comercial de sus locales.

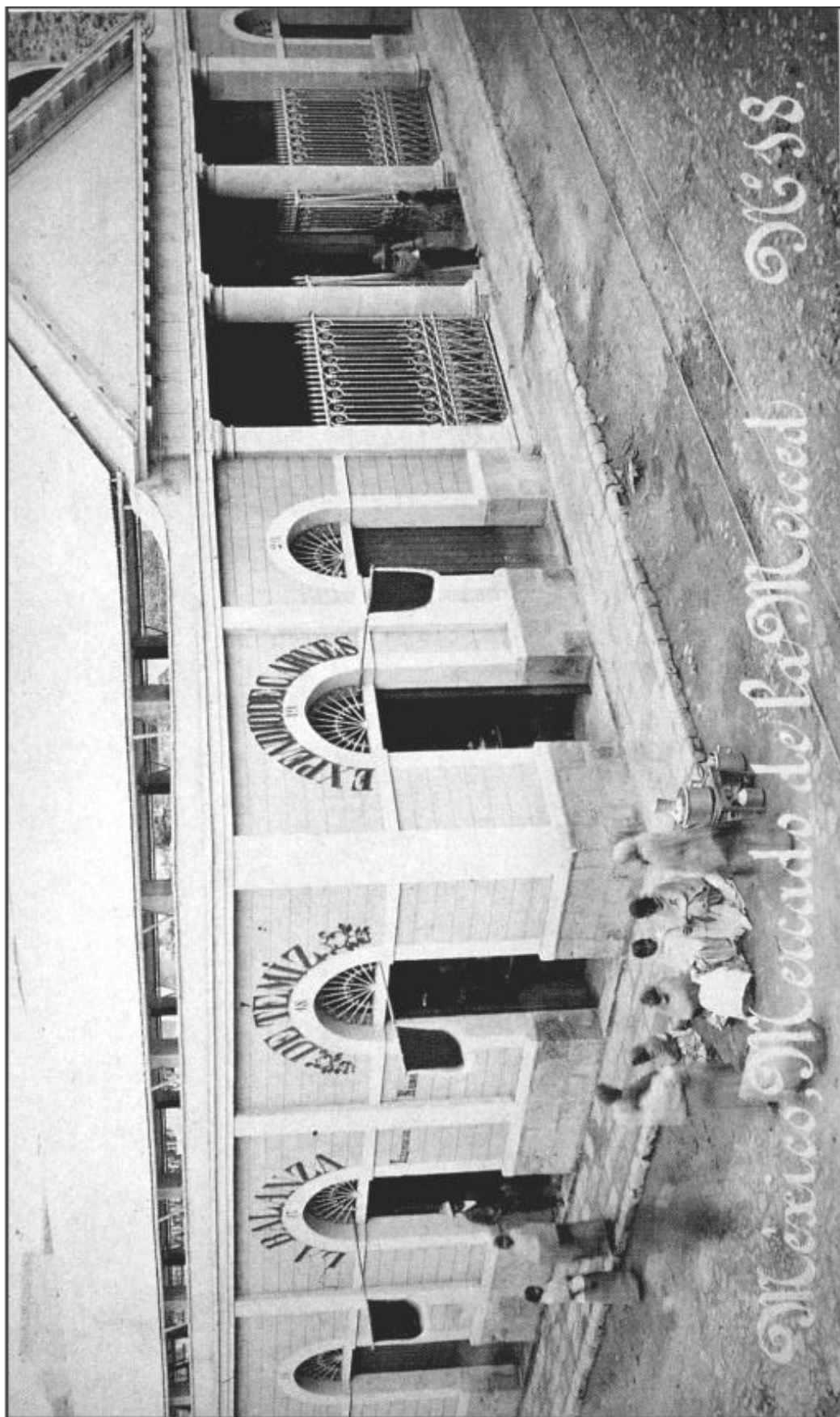
Antes de adentrarnos en el tema es imprescindible conocer las diversas propuestas que se presentaron ante el Ayuntamiento de México con la intención de implantar un mercado que abasteciera el sector oriente de la capital, propósito que se había concebido desde 1840 en las Ordenanzas municipales pero que la inestabilidad política de esos años no había permitido ejecutar. El ambiente fue propicio hasta la segunda mitad del siglo XIX cuando el gobernador del Distrito Federal, Juan José Baz,²⁰⁴ liberal y anticlerical radical, encabezó la cuadrilla de demolidores que terminaron con los días del convento de Nuestra Señora de La Merced.²⁰⁵

El 30 de abril de 1861 el regidor Francisco Schiafino (titular de la Comisión para promover a favor de artesanos, pobres, agricultura, industria y comercio), presentó ante

²⁰⁴ Juan José Baz y Palafox (1820-1887), fue gobernador del Distrito Federal en repetidas ocasiones. Tuvo especial preocupación por regenerar el sureste capitalino, por lo que desde 1868 una plaza ostenta su nombre y se le conoce popularmente como "de la Aguilita". Marroquí, *op. cit.*, p. 498.

²⁰⁵ Luis Ortiz Macedo, "Periodo colonial, siglo XIX y porfiriato" en Sainz, *op. cit.*, p. 28.

IMAGEN 4. Mercado de La Merced, 1880.



FUENTE: Archivo Histórico de la Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Álbum 1058, No. 18.

el Cabildo la petición de ceder el terreno “para la construcción de una plaza de mercado que se edificará con arreglo al proyecto presentado a vuestra excelencia”.²⁰⁶ La propuesta se sometió a votación y se aprobó, con lo que además de la erección de un centro de comercio se edificaría un embarcadero para la acequia de Roldán y se realizaría la prolongación del callejón del Consuelo. Debido a que personas ajenas a la obra extraían el material obtenido del desmantelamiento del convento, se pidió al Ayuntamiento la colaboración de dos conserjes para que resguardaran el sitio.²⁰⁷ Las obras en el embarcadero se concluyeron con prontitud en los últimos días del año.²⁰⁸

La intervención del ejército francés en territorio mexicano y la falta de recursos monetarios no permitieron que el edificio se cimentara y sólo se veló por implementar un mercado “al viento” conocido como Plaza de las Atarazanas.²⁰⁹ A pesar de que este primer intento de levantar un mercado establecido resultó fallido, los ánimos de los regidores por desarrollar eficazmente el comercio en la zona no mermaron con este impedimento, prueba de ello es que en 1865 se mandó la reubicación de un contingente numeroso de comerciantes de carnes y legumbres de los mercados Jesús y El Volador a esta plaza.²¹⁰

Después de la retirada de las tropas extranjeras y la culminación del imperio de Maximiliano de Habsburgo, el Cabildo continuó preocupado por la cuestión del abasto ante la insuficiencia de los mercados existentes que, como se mencionó en el capítulo

²⁰⁶ AHDF, Actas de Cabildo, vol. 181. AHDF, Ayuntamiento, Rastros y mercados, vol. 3732, exp. 346.

²⁰⁷ *Idem*.

²⁰⁸ Yoma, *op. cit.*, pp. 154-155.

²⁰⁹ Las Atarazanas fue el lugar donde Hernán Cortés estableció sus barcas por si se veía en la necesidad de huir ante alguna amenaza mexicana. No se tiene plena seguridad de la localización exacta pero se especula que fue en La Merced donde se ubicó. Rivera, *op. cit.*, pp. 148-149.

²¹⁰ AHDF, Ayuntamiento, Rastros y mercados, vol. 3733, exps. 419 y 424.

anterior, eran El Volador, San Juan, Jesús, Santa Catarina y el Baratillo. En la mañana del 22 de septiembre de 1868 los regidores aprobaron la iniciativa de dotar a la ciudad de centros de abasto. Por medio de los periódicos capitalinos se exhortó a ingenieros, arquitectos y peritos constructores a presentar proyectos y planos para la construcción de mercados en la plaza Madrid y en La Merced, considerados de primera clase, y en las plazuelas de Santa Catarina, Loreto y San Lucas, de segunda categoría; también se velaba por la reposición de los mercados San Juan y Jesús y la plazuela del Jardín.²¹¹ Para evaluar cada propuesta se creó una comisión especial que tomó en consideración cuatro puntos principales: la distribución general del edificio, (para que satisficiera las necesidades de la población), los materiales empleados para su construcción, la renta que debía producir y el costo total de la obra.²¹²

El 8 de enero de 1869 se publicaron los resultados de la convocatoria en el periódico *La Iberia*.²¹³ El proyecto presentado con la contraseña "Veritas", perteneciente a Ramón Rodríguez y Arangosty y Juan Manuel de Bustillo, fue la propuesta ganadora, por lo cual se hicieron acreedores a la suma de \$200 por ser un proyecto para mercado de primera clase.²¹⁴ El Ayuntamiento convino en invertir sólo en la construcción del Guerrero ya que no contaba con los recursos monetarios necesarios para llevar a cabo las edificaciones que se habían proyectado. En la Memoria del ramo de mercados de 1869, el comisionado Juan García Brito declaró que el gobierno municipal había tomado

²¹¹ *El Siglo Diez y Nueve*, México, Séptima época, Año XXV, t. 6, Núm. 459, Jueves 15 de Octubre de 1868, p. 4.

²¹² AHDF, Ayuntamiento, Fincas: Mercados, vol. 1100, exp. 19.

²¹³ *La Iberia*, México, t. 5, Núm. 541, Viernes 8 de enero de 1869, p. 3.

²¹⁴ Se les premió con una cantidad similar por la aprobación de sus proyectos para los mercados San Lucas y Santa Catarina. AHDF, Ayuntamiento, Fincas: Mercados, vol. 1100, exp. 19.

una mala decisión al inclinarse a favor de esa obra ya que infería que no tendría concurrencia en un lapso de tiempo corto. Sobre el asunto, señaló:

Mi convencimiento íntimo era, pues, preferir la fabricación del mercado de la Merced, a que vendrían a descargarse todos los frutos que por el canal de Chalco se introducen a la capital. Se conseguiría, también, sacar del *Volador* el comercio que se hace hoy y que tanto desdice del aseo y ornato que debe procurarse en las inmediaciones del palacio y de la plaza central de la Constitución.²¹⁵

Con esta declaración percibimos que algunos regidores del Ayuntamiento estaban conscientes de la conveniencia de explotar el canal de Roldán por la multitud de canoas en las que se trasladaban productos alimenticios, circunstancia que exigía la cimentación de un mercado en el que se controlara y vigilara la introducción de estos artículos. Paralelamente, observamos la inconformidad que sentía cierto sector del municipio por la ubicación del mercado Principal, por lo que se veía en el levantamiento del de La Merced la solución para descentralizar el abasto sin que menguaran los ingresos. A pesar del planteamiento de ambos beneficios, nuevamente las obras se detuvieron por la falta de recursos, lo que se repitió en una tercera ocasión cuando Abraham Olvera,²¹⁶ quien formó parte de la Dirección de Obras Públicas y la comisión para promover el comercio, presentó en 1870 un plano y proyecto novedosos para retomar la cimentación del edificio.²¹⁷

En el capítulo precedente apuntamos el incidente ocurrido el 17 de marzo del mismo año en el que las llamas consumieron una parte considerable de las instalaciones de El Volador, lo que llevó a los regidores del Ayuntamiento a cuestionar

²¹⁵ *El Siglo Diez y Nueve*, México, Séptima época, Año XXVII, t. 8, Núm. 26, Miércoles 26 de enero de 1870, p. 1.

²¹⁶ Olvera debió ser un personaje destacado en la zona pues actualmente una calle del barrio lleva su nombre.

²¹⁷ AHDF, Ayuntamiento, Rastros y mercados, vol. 3733, exp. 527.

la conveniencia de mantener con vida al mercado principal de la ciudad. El 29 de septiembre de 1871, citando las proposiciones aprobadas el 3 de marzo,²¹⁸ el Cabildo ratificó la venta del terreno que ocupaba; el monto obtenido se invertiría en la construcción de La Merced y la revitalización de los demás centros de comercio.²¹⁹ El 27 de octubre se ordenó publicar este informe a los redactores de los periódicos para que emitieran su opinión sobre el asunto.

Al parecer sólo *El Siglo Diez y Nueve* atendió la petición y Pantaleón Tovar e Ignacio M. Lerdo elaboraron un informe minucioso, en el que aseguraron que convertir a La Merced en el primer mercado no retribuiría lo suficiente al Ayuntamiento, debido a que no se compararían sus ingresos con los de El Volador; además, auguraban la negativa de los dueños de mercerías, tlapalerías, tiendas de ropa y de abarrotes del Principal a trasladarse unas manzanas más al oriente. A pesar de sus argumentos, no negaban la conveniencia de construir el mercado mercedario, pero consideraban más urgente la reposición de los techos de El Volador y la construcción de un mercado en la plaza de Santo Domingo.²²⁰

De esta manera, vemos que había opiniones encontradas sobre la pertinencia de mantener en vigencia el mercado El Volador y la erección del de La Merced. Algunos estaban a favor de constituir otro mercado como el principal de la ciudad, otros más argumentaban que sus ingresos eran altos, a pesar de haberse consumido por las llamas. Lo que se debe destacar es que a raíz del siniestro El Volador no recuperó el

²¹⁸ AHDF, Actas de cabildo, vol. 501-A.

²¹⁹ Cfr. AHDF, Actas de cabildo, vol. 502. *El Siglo Diez y Nueve*, México, Séptima época, Año XXXI, t. 53, Núm. 9,795, Jueves 2 de Noviembre de 1871, p. 1-2.

²²⁰ *Idem*.

esplendor de antaño, lo que favoreció al despegue comercial de La Merced, concretado con la construcción de su mercado en 1880.

En 1879 se presentó ante el Ayuntamiento la propuesta que finalmente llegó a buen término. La mañana del 12 de diciembre el ingeniero-arquitecto Antonio Torres Torija, director de Obras Públicas comenzó su planteamiento puntualizando los diversos obstáculos a los que se enfrentó para poder realizar el plano, entre ellos estaba la forma irregular del terreno y la desigualdad de dimensiones de la calle del Consuelo que no correspondía con el callejón Santa Efigenia (sic).²²¹ Esto provocó que la obra quedara dividida en dos porciones de desigual extensión, lo cual no convendría para la simetría del conjunto. A pesar de ello, el arquitecto convino en mantener esta distribución, dado que gran cantidad de calles abiertas beneficiaba a la libre circulación, ventilación y limpieza del edificio, así como a la vigilancia nocturna del inmueble. Con estas bases, prosigue:

[...] me resolví a aceptar la distribución que propongo formando dos edificios, uno de sólo expendio que comprende setenta y dos tiendas y una superficie cubierta de 974 metros superficiales para el mercado conocido con el nombre de “Mercado del Viento” y otro edificio, contiguo al canal, que puede servir de muelle para la descarga de los artículos que se introducen por las canoas y que tiene a la vez doce tiendas, que ya pueden servir como expendio ya como bodegas o depósitos: el mismo muelle naturalmente puede servir para aumentar el Mercado del Viento por tener su cubierta como el primer edificio. [...] En este segundo edificio está incluida la Administración y los lugares excusados.²²²

El arquitecto dejaba abierta la posibilidad de modificar las instalaciones en caso de que se creyera pertinente; por ejemplo, manifestó que existían opiniones a favor de que se suprimieran los locales que tenían su frente hacia el claustro, “por creerse que éstas no se rentarán y será perdido el capital invertido en su construcción”. Por otro

²²¹ AHDF, Ayuntamiento, Fincas: Mercados, vol. 1101, exp. 21.

²²² *Idem.*

lado, los materiales que se utilizaron fueron: “ladrillo para las paredes, cantería y chiluca para las pilastras sobre las que descansan las armaduras, madera para los techos de las tiendas, fierro para las armaduras y cubiertas de la parte del viento, cantería para las portadas y pórticos y losa para los pisos”.²²³ El empleo de estos artículos corresponde a las características de la tercera etapa constructiva de mercados decimonónicos, desarrollada en el capítulo anterior.

El costo de las obras ascendió a \$54,981.94 contando puertas, rejas, pintura, banquetas e imprevistos. Ese mismo día, el Cabildo aprobó la propuesta en todos sus puntos y mandó a la Comisión de Hacienda a que destinara la cantidad que mensualmente debía otorgar a las labores de construcción. Esta última dictaminó que se dispusieran los \$28,000 obtenidos de la venta del mercado Guerrero y, una vez entregada esa suma, se dispondría de los fondos municipales, entregando \$5,000 cada mes, con la posibilidad de que aumentara a \$10,000.²²⁴

Estas cifras confirman que las posibilidades económicas del municipio de finales del decenio 1870 fueron propicias para la ejecución de la obra. La Administración de Rentas Municipales dio a conocer, a través de *El Municipio Libre*, que en el año 1879 tuvo un ingreso de \$953,621.59, siendo la Comisión de Mercados la que más aportó, después del cobro de los Derechos Municipales.²²⁵ Gracias a ello, la Administración

²²³ *Idem.*

²²⁴ *Idem.*

²²⁵ La Comisión de Mercados aportó la cantidad de \$96,227.24, mientras que los Derechos Municipales, \$444,488.67. *El Municipio Libre*, México, t. 4, Núm. 2, Viernes 9 de enero de 1880, p. 2.

asignó para el año siguiente el presupuesto de \$153,534.13 a la Dirección de Obras Públicas y \$15,817.88 a la Administración de Mercados.²²⁶

Por medio de *El Municipio Libre* se dio a conocer la celeridad con la que se construyó el edificio, ya que en abril notificó el levantamiento de los muros de mampostería y la demolición de algunas partes de la antigua iglesia y torre,²²⁷ lo que apunta que el convento aún no se había demolido en su totalidad. El mes siguiente anunció el alzado de los muros interiores, pilastras y los pórticos de las fachadas principales,²²⁸ y en julio se colocaron vigas y tablas para los locales interiores, y se realizaron tareas para el enladrillado, aplanado y demás detalles del pórtico.²²⁹ Finalmente, en septiembre se colocaron los albañales y losas, y pintaron las paredes de la fachada norte.²³⁰ Todas estas obras se realizaron en el edificio principal del mercado.

Llama la atención el hecho de que este complejo tuvo dos inauguraciones, una de ellas, celebrada el 16 de septiembre de 1880 con motivo de los festejos del inicio de la lucha de Independencia, se realizó para abrir las puertas del edificio mayor. Tres publicaciones capitalinas²³¹ dieron literalmente la misma noticia, haciendo referencia a las características sencillas del recinto, pero no por eso descartaban su hermosura y elegancia. Como ejemplo, *La Libertad* se expresó de la siguiente manera:

²²⁶ Las oficinas que obtuvieron mayor cantidad de egresos para 1881 fueron la Comisión de Alumbrado, la Dirección de Beneficencia y la Dirección de Obras Públicas. *El Municipio Libre*, México, t. 6, Núm. 2, Jueves 13 de enero de 1881, p. 2

²²⁷ *El Municipio Libre*, México, t. V, Núm. 22, Jueves 8 de abril de 1880, p. 1.

²²⁸ *El Municipio Libre*, México, t. V, Núm. 36, Jueves 27 de mayo de 1880, p. 1.

²²⁹ *El Municipio Libre*, México, t. V, Núm. 46, Domingo 4 de julio de 1880, p. 2

²³⁰ *El Municipio Libre*, México, t. V, Núm. 61, Martes 7 de septiembre de 1880, p. 1.

²³¹ *El Siglo Diez y Nueve*, México, Novena época, Año XXXIX, t. 78, Núm. 12,679, Martes 21 de septiembre de 1880, p. 2. *La Libertad*, México, Año III, Núm. 213, Martes 21 de septiembre de 1880, p. 3. *La Voz de México*, México, t. XI, Núm. 217, Miércoles 22 de septiembre de 1880, p. 3.

Sobre las ruinas del antiguo convento, donde se agrupaban entre el lodo y la basura un mundo de mercaderes que surtía de los artículos de primera necesidad al vasto y poblado barrio del Sudeste de México, se ha construido un mercado al empeño del regidor de mercados, S[eñor]r. Rovalo, secundado eficazmente por el de Obras Públicas, S[eñor] Contreras un bellissimo edificio en el que se puede ya establecer al abrigo de la interperie (sic) el mercado de la Merced.²³²

Esta noticia delata las malas condiciones higiénicas de la plaza del mercado, pues se debía lidiar con la inclemencia del tiempo y con la basura generada por el canal y el mercado. Por su parte, constatamos que las autoridades se vieron en la necesidad de inaugurar lo antes posible la primera parte del mercado ya que, si no se hubiera tomado esta medida, las bajas ventas hubieran perjudicado a los ingresos municipales.

La segunda inauguración del complejo se realizó el último día de 1880, para la cual ya se había levantado el segmento correspondiente al desembarcadero. A la ceremonia asistieron el gobernador del Distrito Federal, los regidores del Ayuntamiento, los ingenieros de la ciudad y el administrador general del ramo.²³³ Al ser el principal promotor de la obra, Torres Torija hizo una alocución publicada por *El Municipio Libre*:

Ciudadano Gobernador:

La ceremonia que hoy tiene lugar en extrema *sencilla* en su forma, lleva sin embargo en el fondo una importancia suma, puesto que su objeto es colocar la última piedra de un edificio *útil*.

Hace un año que en el lugar en que hoy vemos esta nueva construcción, existían solamente las ruinas del antiguo templo de la Merced, y entre esas ruinas se veían hacinados multitud de mercaderes pobres, que con un pequeño capital, hacían la venta de sus artículos de primera necesidad, sufriendo las *incomodidades* del mal piso y los rigores de la interperie (sic); abrigados unos bajo tiendas de madera de una ligerísima construcción y sin tenerlos más ni ese recurso siquiera.

El Ayuntamiento de 1880, celoso por el bien de la comunidad y procurando por cuantos medios han estado a su alcance no sólo atender sino *mejorar* los ramos que tiene bajo su cuidado, ha consagrado al de mercados

²³² *La Libertad*, México, Año III, Núm. 213, Martes 21 de septiembre de 1880, p. 3.

²³³ AHDF, Ayuntamiento, Fincas: Mercados, vol. 1101, exp. 21.

una *atención preferente*, y sin descuidar las obras de conservación que requerían algunos, aprobó el proyecto y presupuesto formados por la Dirección de Obras Públicas para el que ahora se inaugura. [...]

El edificio que hoy se termina y cuya última piedra venís a colocar, Ciudadano Gobernador, es bien *modesto*, porque aparte de la concepción de los autores del proyecto, se ha visto la cuestión de una manera práctica, a fin de que el pensamiento que tuvo la corporación municipal de dar abrigos a los pobres mercaderes, fuera realizable por estar la ejecución de este pensamiento dentro de los límites de lo posible, en relación con los *recursos* de que el Ayuntamiento dispone para poder atender a todos los ramos que le están encomendados [...]

Llegad, pues, Ciudadano Gobernador, y al colocar la última piedra del edificio, aceptad los votos que hago por el engrandecimiento de nuestro gobierno, y porque en él se marque una época de grandes mejoras y de positivo adelanto. Dije.²³⁴

Las palabras del arquitecto resumen las necesidades que se contemplaron para la construcción y las características primordiales del mercado. Por un lado, Torres Torija describe al edificio como *sencillo* y *modesto* dado que, aunque eran altos los ingresos municipales, no se tenía la bonanza económica para invertirla en construcciones lujosas y monumentales; a pesar de ello, era una construcción *útil*, al albergar a los comerciantes que sufrían de *incomodidades* por no contar siquiera con un techo que los resguardara del clima intempestivo. También subrayó la *atención preferente* al ramo de mercados pues estaba comprobado que era la comisión de la que se obtenían mayores recursos.

Con la construcción del mercado, el Ayuntamiento alcanzó dos fines, por un lado, brindó a la comunidad una obra pública que desde hacía varios años se creía indispensable, ya que con ella se lograría vigilar y controlar la entrada de mercancías. Además, el municipio demostraría que contaba con la posibilidad de ofrecer *mejoras* a la ciudad que le darían un aspecto moderno y con ello alcanzar el tan ansiado progreso

²³⁴ *El Municipio Libre*, México, t. V, Núm. 82, Jueves 6 de enero de 1881, p. 4. Las cursivas son nuestras.

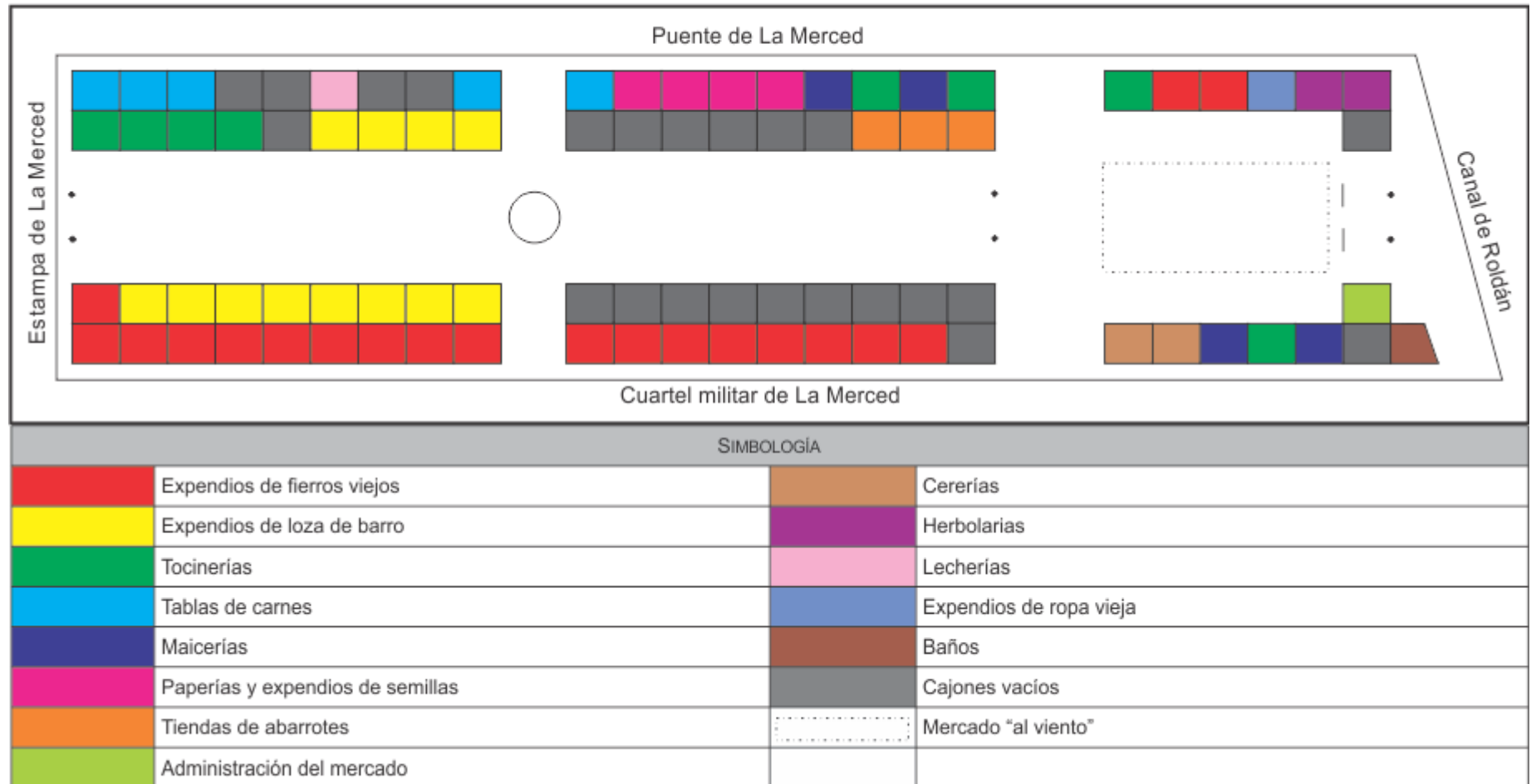
material. Por otro lado, se logró incrementar los ingresos de los fondos municipales por medio del pago de arrendamientos de los locales y de derechos municipales que se cobraba a vendedores ambulantes, situación que provocó la inversión en las comisiones de Obras Públicas y Mercados.

Cabe explicar la disposición de los locales del mercado. En el edificio mayor había 72 locales y en el inmueble contiguo al canal estaban doce puestos más, así como la oficina del administrador, el mercado “al viento” y los baños. Se mencionó en el capítulo anterior que los locales del Santa Catarina que miraban hacia la vialidad más concurrida fueron los únicos arrendados en 1882. Una situación similar ocurrió en el mercado mercedario, ya que los locales que se ubicaban sobre la calle del Puente de La Merced fueron los primeros en rentarse y en ellos se realizaba la venta de alimentos como carne, tocino y embutidos, maíz, papas, semillas y leche y había también tiendas de abarrotes (PLANO 14). Sin embargo, la mayor parte de los locales se destinó al comercio de fierros viejos y loza de barro, todos éstos agrupados como lo sugerían las Ordenanzas de 1840 y ubicados en el frente que daba al convento mercedario.

La implementación de la estructura de fierro permitió una mejor iluminación y ventilación en el mercado, lo que contribuyó a que la venta de productos perecederos pasara de la zona “de sombras” a los locales.²³⁵ Prueba de ello, es el padrón comercial levantado en el mercado de La Merced en 1885, en el que se corrobora que varios puestos se destinaron a la venta de recaudo, semillas, huevo, café y pescados;

²³⁵ Por esta razón, en los planos de los mercados propiamente porfirianos ya no se destinaría un espacio al comercio “de sombras”.

PLANO 14. Locales del mercado de La Merced en 1882, con indicación de los productos que se comerciaban en ellos.



FUENTE: AHDF, Ayuntamiento, Fincas: mercados, vol. 1101, exp. 21. AHDF, Ayuntamiento, Padrones: Municipalidad de México, vol. 3431, exp. 1.
ELABORÓ: Quetzalli Sarai Rebollo Chavarria.

asimismo, se vendía comida preparada como barbacoa y carnitas, y continuó la venta de otros productos como losa, fierros y ropa vieja.²³⁶

Por último debemos mencionar que, como se apuntó en el capítulo anterior, las plazas de mercado continuaron vigentes en la segunda mitad del siglo XIX, ejemplo claro es la de las Atarazanas que, al tener cierto éxito comercial se levantaron muros que la constituyeron como un mercado establecido de gran importancia. Las obras del mercado se instrumentaron en un momento idóneo debido al aumento de los ingresos de las arcas municipales (fuese por el pago de arrendamientos o por la venta del mercado Guerrero), y el incendio que consumió las instalaciones de El Volador, con lo que constatamos que la historia de un mercado está estrechamente ligada a la de los demás centros de comercio contemporáneos.

Una radiografía comercial

Así como es indispensable reconocer los giros comerciales de los locales del mercado es igualmente preciso realizar un espectro de las tiendas aledañas al complejo, razón por la cual hemos recurrido nuevamente al padrón municipal de 1882 y a anuncios de publicaciones periódicas. Para mejor comprensión, las clasificamos en seis grupos: expendios de alimentos y bebidas, tiendas especializadas, expendios de ropa y calzado, servicios, oficios y manufacturas y las hemos ubicado en planos para visualizar la composición comercial sobre el espacio barrial.

Como se ha mencionado en ocasiones anteriores, en el frente de las casas de un piso y en el primer nivel de las edificaciones de varias plantas se ubicaron las

²³⁶ AHDF, Ayuntamiento, Rastros y mercados: padrones, vol. 3750, exp. 12.

accesorias destinadas a distintos giros comerciales. En general, había aproximadamente 434 establecimientos distribuidos a lo largo y ancho de la zona y se observa una concentración mayor en el cuartel menor 11 y en la vía conformada por las calles 1ª, 2ª y Puente de La Merced, y 1ª y 2ª de Manzanares. En el PLANO 15 vemos que fueron pocas las tiendas que se instalaron en las calles colindantes al canal y en los callejones del cuartel menor 18 debido, probablemente, a los malos olores que despedía el canal y a que los callejones eran espacios poco rentables.

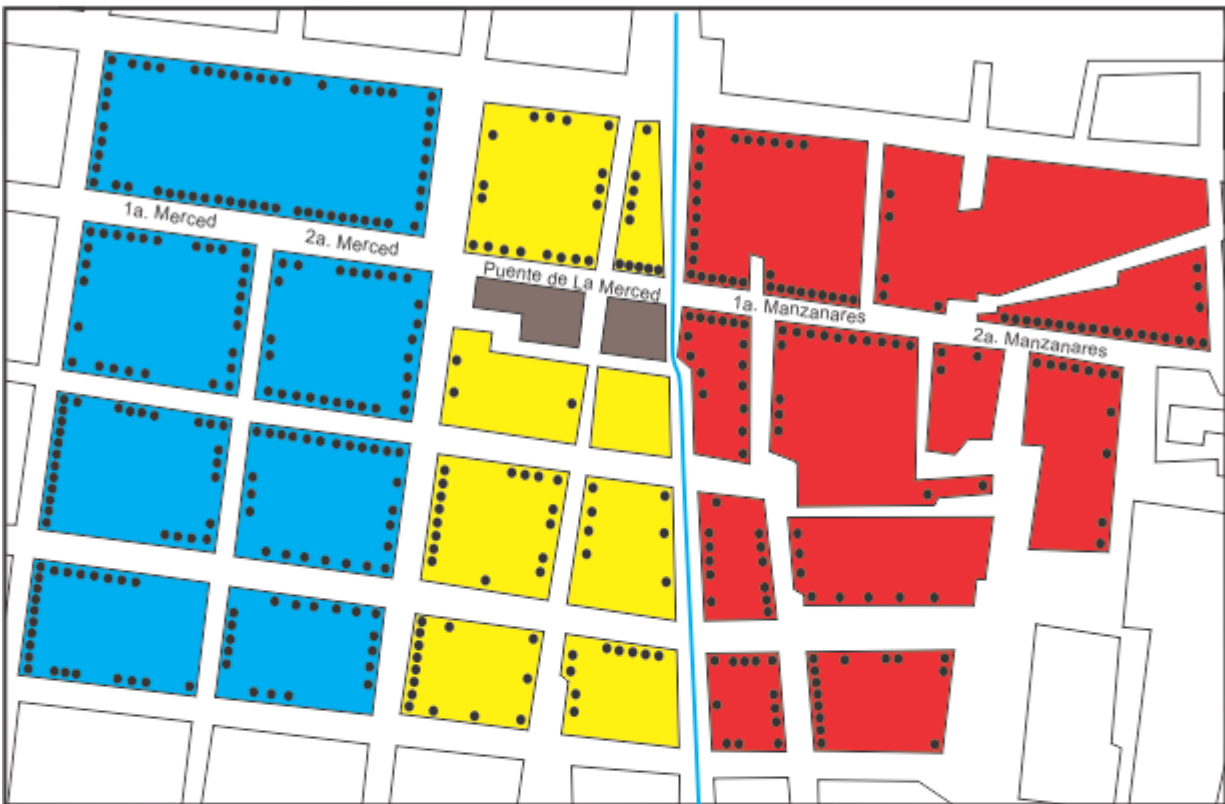
El primer grupo se conformó por 167 establecimientos destinados a la venta de alimentos y bebidas; aunque presentan una distribución uniforme en la vía de Manzanares, donde también encontramos mayor cantidad de expendios. Los puestos de mayor preponderancia fueron las pulquerías, tortillerías, tendajones y tiendas de abarrotes (PLANO 16).²³⁷ En *El Boletín Republicano* la tienda ubicada en el número 31 de la 1ª de La Merced anunció la venta de “abarrotes de primera calidad” traídos desde Europa; también podían adquirirse productos no comestibles como “petróleo al menudeo a uno y medio real el cuartillo”.²³⁸






Con los datos arrojados por el padrón en lo referente a la cantidad de pulquerías, tortillerías y expendios de grano constatamos la oferta significativa del pulque y maíz; por su parte, había también un conjunto considerable de tendajones y recauderías donde se comerciaban principalmente frutas y verduras, mientras que la escasa cantidad de carnicerías y tocinerías confirman que la adquisición de productos cárnicos era menor en comparación con los alimentos básicos antes mencionados.

²³⁷ Algunas tiendas aparecen en el registro del padrón como “tienda y empeño”, por lo que en esta exposición se han tomado como dos establecimientos distintos.

²³⁸ *El Boletín Republicano*, México, Núm. 134, Miércoles 4 de diciembre de 1867, p. 4.

PLANO 15. Ubicación de establecimientos comerciales en el barrio de La Merced, 1882.



SIMBOLOGÍA	
	Cuartel menor 11
	Cuartel menor 17
	Cuartel menor 18
	Mercado de La Merced
	Establecimientos comerciales
	Canal de Roldán

OBSERVACIONES: En este plano puede admirarse que la calle en la que se densificaba la cantidad de establecimientos era, sobre todo, la que conformada por la 1a., 2a. y Puente de La Merced, y 1a. y 2a. de Manzaneres.

FUENTE: "Padrones de los habitantes de la ciudad de México" en AHDF, Ayuntamiento, Padrones, Municipalidad de México, vols. 3425, 3429 y 3431.

ELABORÓ: Quetzalli Sarai Rebollo Chavarría.

PLANO 16. Ubicación de expendios de alimentos y bebidas, 1882.



SIMBOLOGÍA			
●	Pulquerías y tepacherías	●	Tocinerías
●	Tortillerías	●	Chocolaterías
●	Tendajones	●	Dulcerías
●	Tiendas de abarrotes	●	Expendio de café
●	Recauderías	●	Lechería
●	Carnicerías	■	Mercado de La Merced
●	Bizcocherías	—	Canal de Roldán
●	Maicerías		

FUENTE: "Padrones de los habitantes de la ciudad de México" en AHDF, Ayuntamiento, Padrones, Municipalidad de México, vols. 3425, 3429 y 3431.
 ELABORÓ: Quetzalli Sarai Rebollo Chavarria.

El conjunto de tiendas especializadas siguieron en importancia, al hallarse 101 en el barrio, y presentaron una concentración considerable en las calles de La Merced y la que corría de Jesús María a Ciegos. Los estanquillos se destinaron a la venta de productos estancados²³⁹ que se expendían en menor proporción por sus altos costos y la mayoría de ellos se encontraban en el cuartel menor 11. El carbón, por ser un artículo de uso común (utilizado para prender el fogón de las cocinas particulares o de fondas y figones) era ofrecido en 26 establecimientos. Los bazares, que le seguían en cantidad con sólo 7 tiendas, se ubicaban sobre todo en las manzanas del cuartel menor 11 (PLANO 17). Con los anuncios de periódicos tenemos la noticia de que la tlapalería ubicada en los bajos del orfanatorio se encontraba en funciones desde 1872;²⁴⁰ asimismo, la famosa botica “Río de la Loza”, ubicada en el número 18 de la 1ª calle de La Merced, se ponía al servicio del público en 1877.²⁴¹

Una de las necesidades primordiales que se debe satisfacer en cualquier comunidad es la del vestido y calzado; en La Merced se contaban 47 accesorias destinadas a la confección y venta de ropa. Había especial predominancia de estos efectos en el cuartel 11, sobre todo en las manzanas 92 y 100, siendo las zapaterías, las sastrerías y las casas de moda los grupos preponderantes (PLANO 18). Estos datos concuerdan con la cantidad de habitantes que ejercían la profesión de zapateros, sastres y tejedores en el barrio (CUADRO 3 en Anexo). Finalmente, al tener la presencia

²³⁹ Durante la época virreinal establecieron los estanquillos, sitios en los que se comercializaban los productos monopolizados por el Estado, como sellos, tabaco y cerillas. Cfr. Carlos Marichal, “La economía de la época borbónica al México independiente, 1760-1850” en Sandra Kuntz Ficker (coord.), *Historia económica general de México: de la Colonia a nuestros días*, México, El Colegio de México, Secretaría de Economía, 2010, p. 187. <http://lema.rae.es/drae/?val=estanco>. Para el siglo XIX, aunque ya no se cobraba algún tipo de embargo por la venta de estos productos, el nombre del establecimiento se quedó como reminiscencia histórica.

²⁴⁰ *La Voz de México*, México, t. III, Núm. 150, Jueves 27 de junio de 1872, p. 4.

²⁴¹ *La Patria*, México, t. I, Núm. 33, Miércoles 25 de abril de 1877, p. 1.

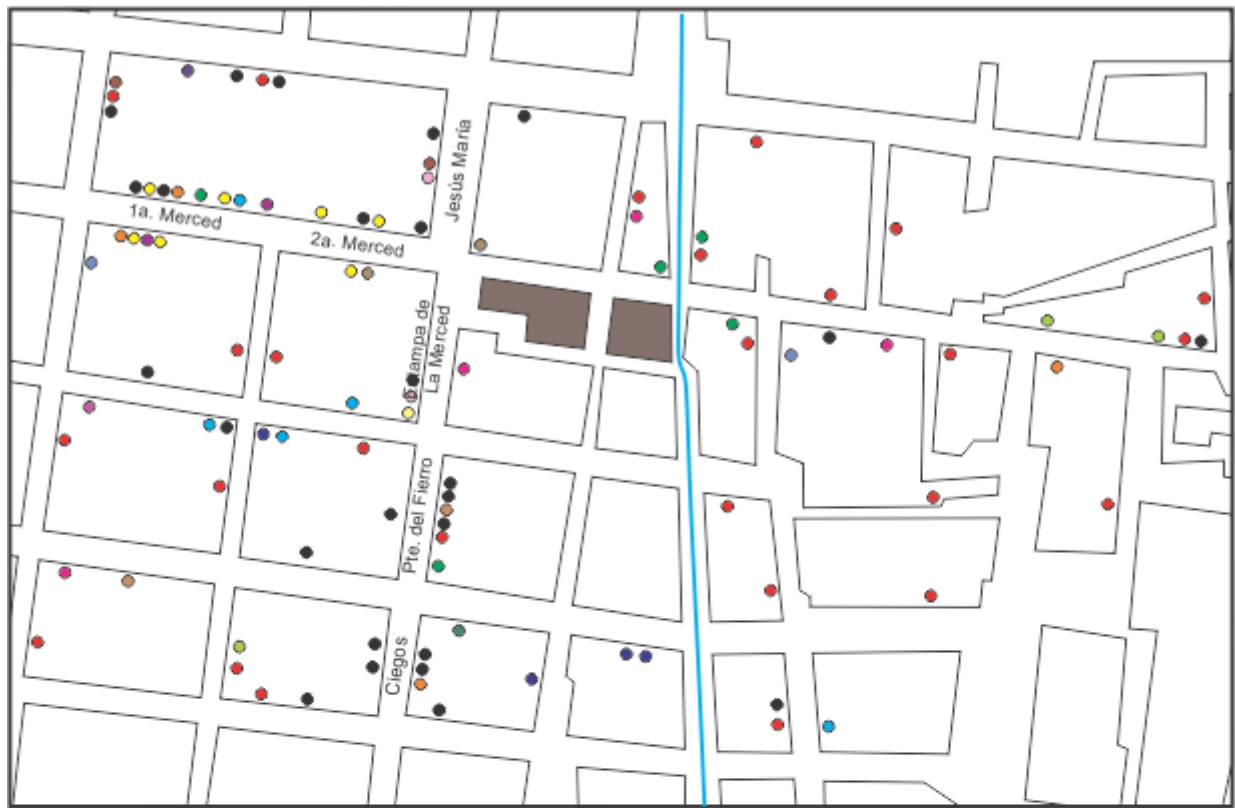
del cuartel debió haber algún establecimiento en el que se elaboraran los uniformes de los militares, por lo que muy cerca del ex-claustro se halló una guerrería.

Es importante recalcar la diferenciación de los expendios de ropa en los extremos del barrio ya que, mientras que las sederías y casas de moda sólo se encontraban en el límite poniente cercano al primer cuadro de la ciudad (manzanas 92, 97 y 100), los pocos establecimientos que comerciaban rebozos se hallaban en el límite oriente, en los cuadrantes 160 y 164 2ª parte. Estos datos arrojan la suposición de que había diferenciaciones socioeconómicas incluso en un área de pequeñas dimensiones como el barrio mercedario.

En lo referente a los establecimientos que ofrecían diversos servicios, las fondas y figones representaban la mayoría y, al igual que los hoteles y mesones, se encontraban particularmente en el frente de la manzana 161 que daba a la calle 1a. de Manzanares. Posiblemente su ubicación se debió a la cercanía del embarcadero del mercado y del puente de Roldán a los que arribaban los campesinos que transportaban sus mercancías a través de las canoas. Al ser un trayecto largo el de Chalco hasta la capital, las fondas ofrecían alimentos a los hambrientos y demás comerciantes y los mesones alojaban a los viajeros fatigados de la faena diaria (PLANO 19).

Las accesorias que seguían en importancia fueron las peluquerías, barberías, despachos y empeños, de los cuales uno correspondía a la segunda sucursal del Monte de Piedad. Llama la atención la presencia de un establecimiento que los empadronadores capturaron en los libros de registro como "gignacio"; pensamos que

PLANO 17. Ubicación de tiendas especializadas, 1882.

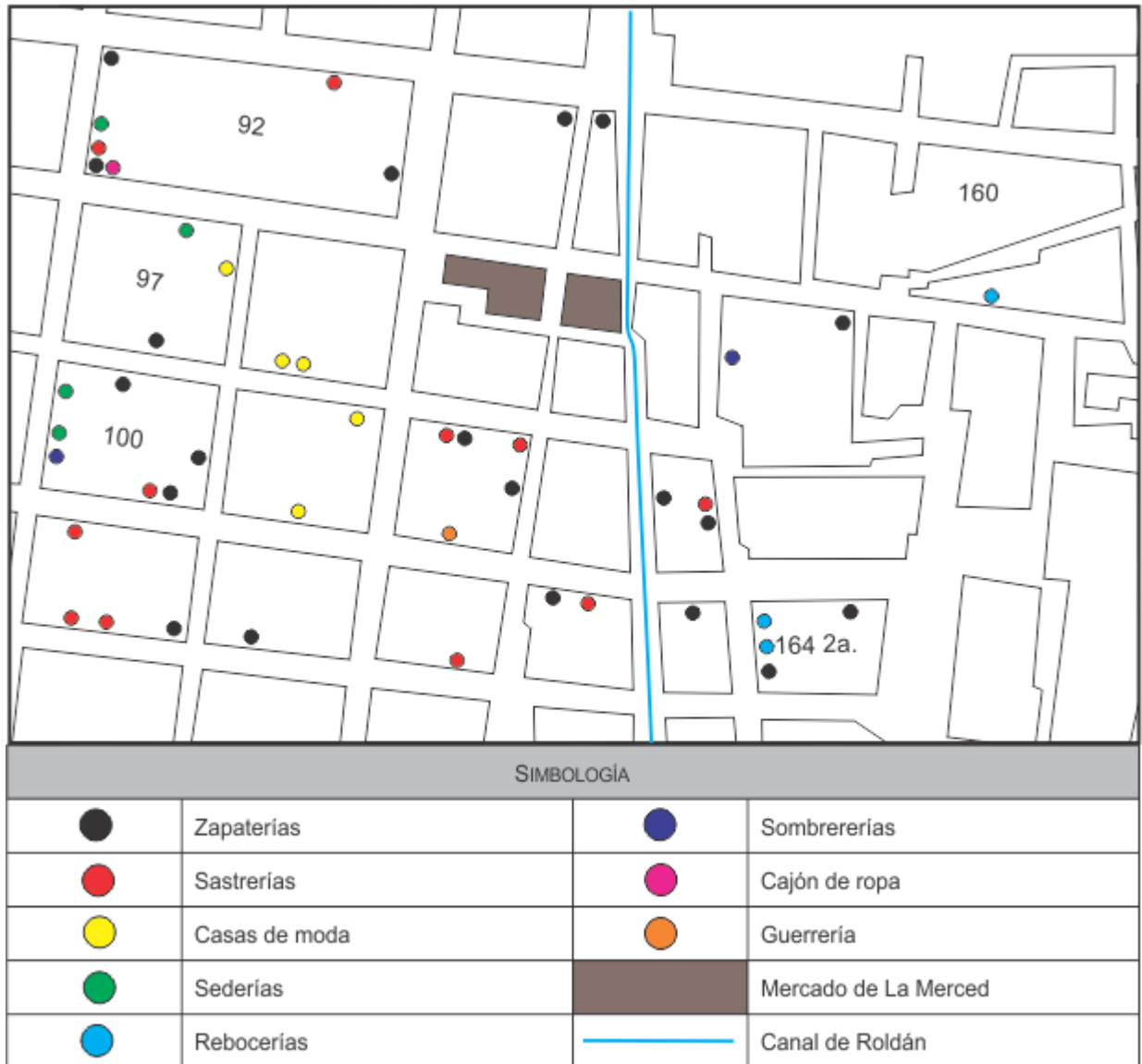


SIMBOLOGÍA			
●	Estanquillos	●	Expendios de fierros viejos
●	Carbonerías	●	Imprentas
●	Bazares	●	Relojerías
●	Boticas y farmacias	●	Tlapalerías
●	Guitarrerías	●	Librería
●	Calerías	●	Lotería
●	Traperías	●	Maderería
●	Velerías	●	Pajería
●	Loserías	■	Mercado de La Merced
●	Aceiterías	—	Canal de Roldán
●	Cererías		

FUENTE: "Padrones de los habitantes de la ciudad de México" en AHDF, Ayuntamiento, Padrones, Municipalidad de México, vols. 3425, 3429 y 3431.

ELABORÓ: Quetzalli Sarai Rebollo Chavarria.

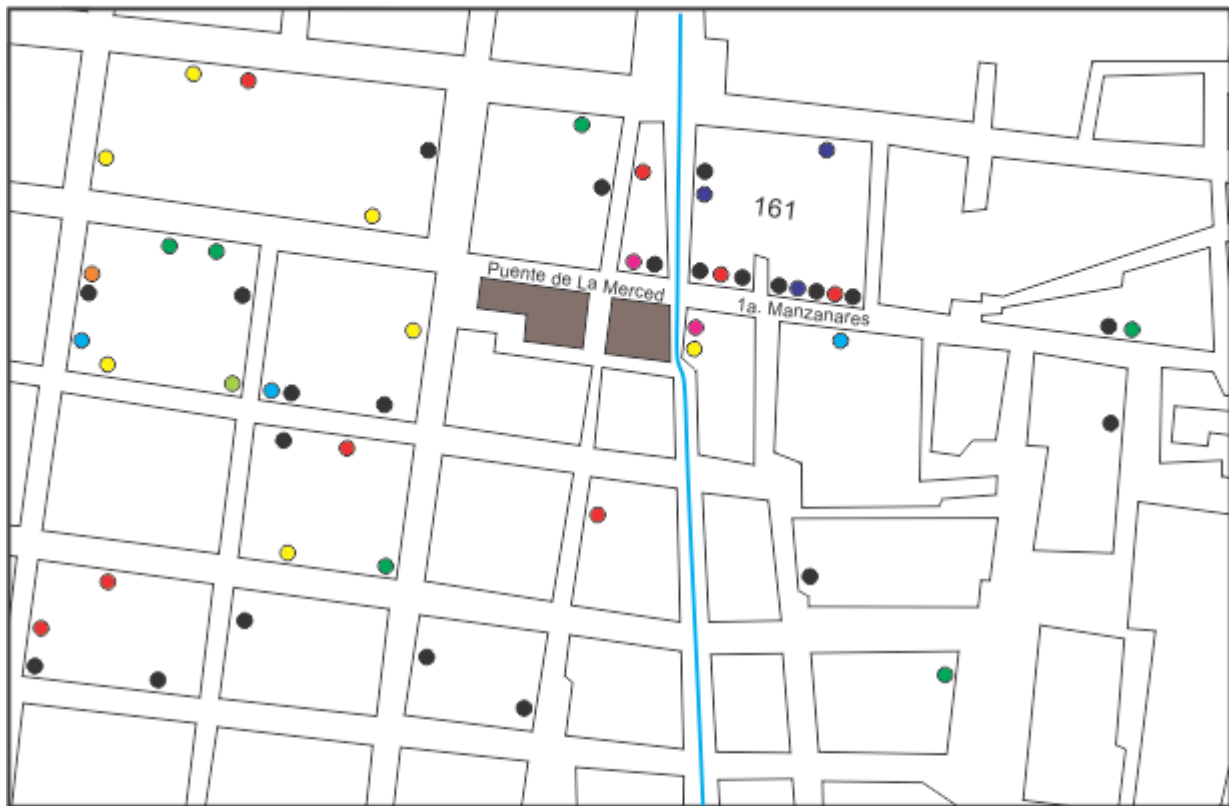
PLANO 18. Ubicación de expendios de ropa y calzado, 1882.



FUENTE: "Padrones de los habitantes de la ciudad de México" en AHDF, Ayuntamiento, Padrones, Municipalidad de México, vols. 3425, 3429 y 3431.

ELABORÓ: Quetzalli Sarai Rebollo Chavarría.

PLANO 19. Ubicación de establecimientos destinados a servicios, 1882.



SIMBOLOGÍA

●	Fondas y figones	●	Hoteles
●	Peluquerías y barberías	●	Billar
●	Despachos	●	"Gignacio" (Gimnasio)
●	Empeños	■	Mercado de La Merced
●	Cafés	—	Canal de Roldán
●	Mesones		

FUENTE: "Padrones de los habitantes de la ciudad de México" en AHDF, Ayuntamiento, Padrones, Municipalidad de México, vols. 3425, 3429 y 3431.
ELABORÓ: Quetzalli Sarai Rebollo Chavarría.

más bien se referían a un gimnasio, sitio que se popularizó a finales del siglo cuando la población comenzó a preocuparse por su salud física.

Los oficios, por su parte, abundaban en el cruce de las calles de San Ramón, Ratas y Cruces y existía cierta coherencia en la cantidad de establecimientos y de habitantes que se dedicaron a la carpintería, herrería, hojalatería y platería (cotejar CUADRO 3 en Anexo y PLANO 20). Al igual que los expendios de sedas y casas de moda, los plateros se ubicaron sólo en las manzanas 92, 97 y 100 por lo que afirmamos que los productos de lujo se comerciaron en los cuadrantes cercanos a la Plaza de la Constitución.

Finalmente, las manufacturas representaron la minoría de los establecimientos en el barrio, y se concentraron en la esquina del callejón de las Cruces y La Merced y en la manzana número 103. En el caso específico de las que se ubicaron en la esquina referida, su establecimiento se debe mayormente a la capacidad adquisitiva de la familia Munguía, dueña de las fábricas de chocolate “La Cubana”, de cigarros “La Bola sin Rival” y la manufactura de barajas españolas “El Águila”, todas comenzaron a funcionar desde 1872 (PLANO 21).²⁴² En particular, esta familia se benefició del tendido del tranvía en 1882, ya que las vías pasaban justo frente a su casa y negocios; paralelamente, los hermanos Pedro G. y Flaviano Munguía fueron algunos vecinos que

²⁴² *La Voz de México*, México, t. XI, Núm. 1, Jueves 1 de enero de 1880, p. 4. *El Centinela Español*, México, t. I, Núm. 11, Domingo 4 de enero de 1880, p. 4. María García Flores-Chapa, *Fundación Merced. Historia de un legado*, México, Hermun, Fundación Merced, Fundación Bancomer, 2013.

se preocuparon por que su comunidad contará con los servicios públicos indispensables,²⁴³ tal como relatamos en el primer capítulo.

En la contra esquina del callejón de Cruces estaba el "Café de Córdoba", depósito del grano y azúcares que fungía también como tienda abarrotera. Una fábrica que anunciaba la variedad exclusiva de cigarros y puros a través de *El Boletín Republicano* fue "La Misanteca",²⁴⁴ mientras que "Ciudad de Tabasco", hacía gala de ser la "gran fábrica de chocolate movida por vapor".²⁴⁵ Así como esta industria trabajaba a base de vapor, otras más necesitaban del agua para echar a andar la maquinaria, es por ello que los molinos de maíz y aceite y una fábrica de fideos, se encontraban relativamente cerca del canal. Igualmente, en las curtidurías se requería el líquido vital para el tratamiento de las pieles y se ubicaron en la manzana 165 1a. parte (PLANO 20).

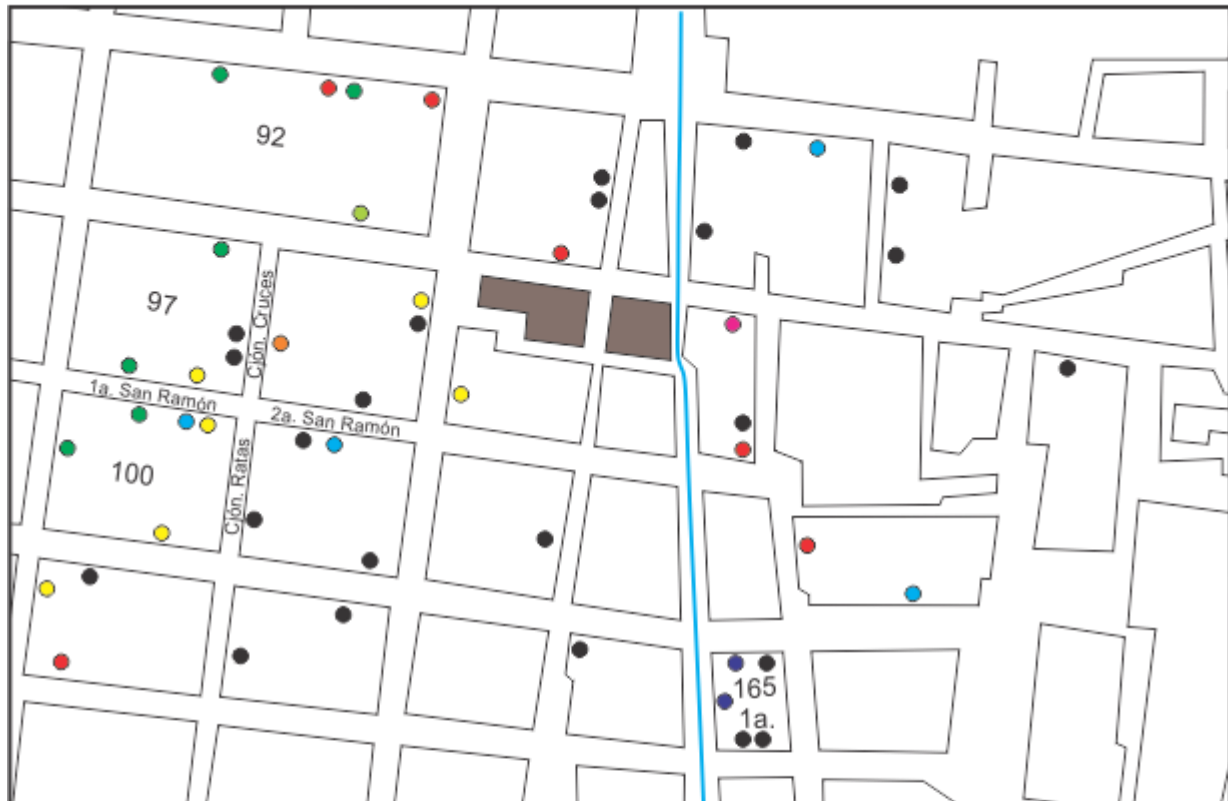
Con esta radiografía podemos concluir que el barrio se especializó en la venta de alimentos y bebidas, en productos especializados y en vestido y calzado y el camino de mayor importancia fue el conformado por las calles 1a., 2a. y Puente de La Merced y 1a. y 2a. de Manzanares, pues en ella se concentró la mayor cantidad de tiendas. Notamos que el comercio en la zona de estudio no se especificó por calles, tal como lo dictaba la regla general, sino que las tiendas se establecían en sitios estratégicos, como ejemplo las fondas, figones y mesones se encontraban cercanos al embarcadero y algunas manufacturas se localizaban junto al canal de Roldán. Sin embargo, sí es verificable una diferenciación comercial entre cuarteles, ya que en los menores número

²⁴³ La familia Munguía continuó con su negocio en La Merced hasta bien entrado el siglo XX cuando cambiaron su residencia a Santa María la Ribera y en la casa que ocupó en La Merced se abrió una sucursal bancaria. *La Merced. Esbozo histórico*, México, Banco Nacional de México, 1978.

²⁴⁴ *El Boletín Republicano*, México, Núm. 151, Martes 24 de diciembre de 1867, p. 4.

²⁴⁵ *El Centinela Español*, México, t. I, Núm. 11, Domingo 4 de enero de 1880, p. 4.

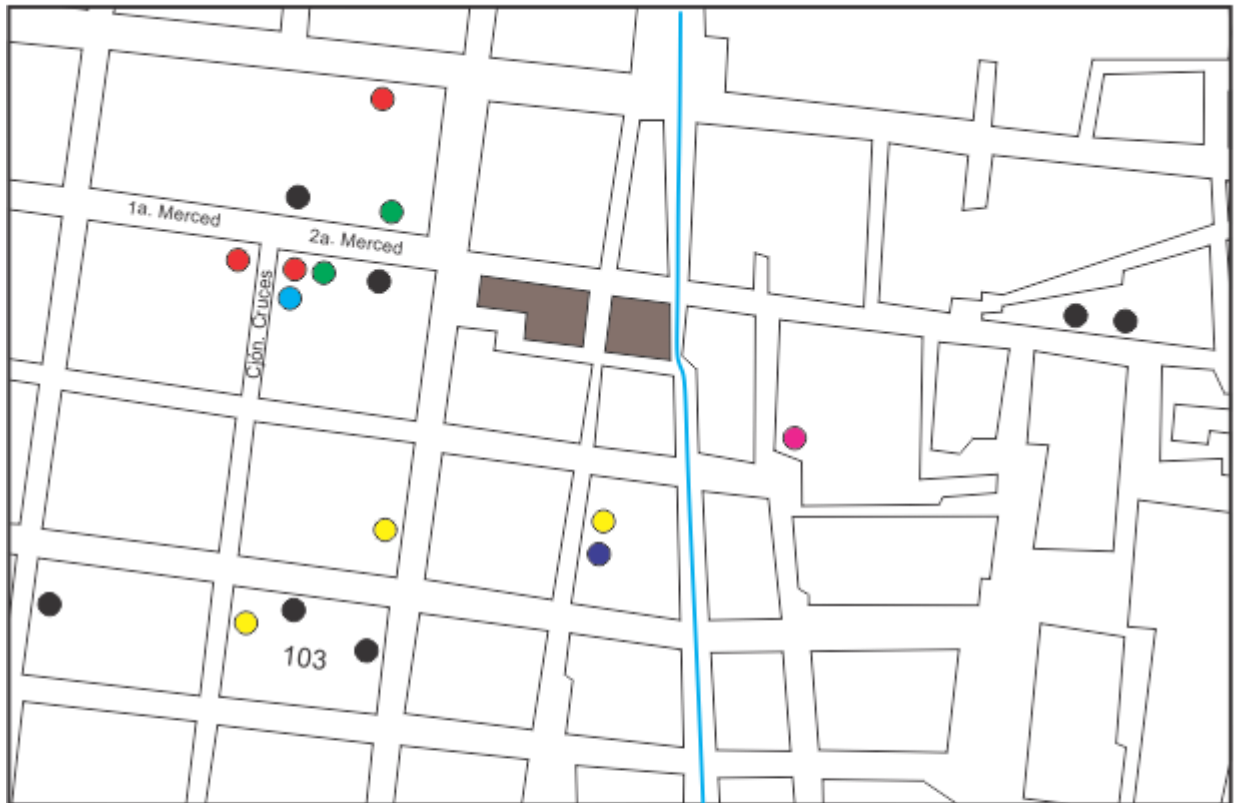
PLANO 20. Ubicación de establecimientos destinados a oficios, 1882.



SIMBOLOGÍA			
●	Carpinterías	●	Taller de pintura
●	Herrerías	●	Tapicerías
●	Hojalaterías	●	Vidrierías
●	Platerías	■	Mercado de La Merced
●	Tonelerías	—	Canal de Roldán
●	Curtidurías		

FUENTE: "Padrones de los habitantes de la ciudad de México" en AHDF, Ayuntamiento, Padrones, Municipalidad de México, vols. 3425, 3429 y 3431.
 ELABORÓ: Quetzalli Sarai Rebollo Chavarría.

PLANO 21. Ubicación de manufacturas, 1882.



SIMBOLOGÍA			
●	Panaderías	●	Molino de aceite
●	Fábricas de chocolate	●	Molino de maíz
●	Fábricas de fideos	■	Mercado de La Merced
●	Fábricas de cigarros	—	Canal de Roldán
●	Fábrica de barajas		

FUENTE: "Padrones de los habitantes de la ciudad de México" en AHDF, Ayuntamiento, Padrones, Municipalidad de México, vols. 3425, 3429 y 3431.
 ELABORÓ: Quetzalli Sarai Rebollo Chavarria.

11 y 17 existía mayor cantidad de expendios de todo tipo, pero es notable el conjunto de accesorias en las que se vendían o se confeccionaban productos de lujo, mientras que en el cuartel 18 se ubicaron pocos establecimientos en los que se comerciaban enseres de consumo popular. Probablemente la irregularidad de las manzanas y los callejones no contribuyeron a una actividad mercantil mayor.

Con ello obtenemos que el mercado de La Merced fue el centro de dos ejes de importancia. Por un lado, estaba la vía de las calles Merced y Manzanares, en la que se ubicaron establecimientos comerciales, se tendió un camino del tranvía que llegaba hasta la estación de San Lázaro y tenía los servicios públicos de primera categoría; por otro lado, el edificio estaba en los lindes del canal de Roldán, cuya trascendencia ya se ha comentado. Ambos ejes, en conjunto, pudieron contribuir al despegue comercial del mercado, en particular, y del barrio, en general, al permitir la introducción de mayor variedad y cantidad de mercancías y con esto se corrobora la relación tan estrecha que existe entre el comercio y los transportes.

En este tercer y último capítulo realizamos la descripción urbana y comercial del barrio en el que se erigió el mercado de La Merced. La aplicación de las Leyes de Desamortización y Nacionalización tuvo un impacto particular en él, ya que se abrieron nuevas calles, se regularizó la forma y tamaño de las manzanas y, sobre todo, brindó a las autoridades el espacio propicio para la construcción del mercado. El barrio presentaba diferenciaciones entre cuarteles, pues en el número 11 y 17 se encontraron los establecimientos de expendio de productos lujosos y se introdujeron las tecnologías

en el ramo de servicios públicos; en contraparte, en el cuartel menor 18, el más alejado del centro de la ciudad, había tiendas de productos de consumo popular y se instrumentaron los servicios posteriormente. En la traza es visible esta distinción, ya que las calles de los cuarteles 11 y 17 eran más rectas y en el número 18 había mayor cantidad de callejones. El mercado y el canal de Roldán representaron los límites entre ambos sectores.

Además, dimos cuenta de que desde 1861 comenzaron a realizarse proyectos para la cimentación del mercado; fue señalado para ello el terreno del antiguo convento mercedario; no obstante, la intervención de las tropas francesas en el territorio mexicano y la falta de recursos municipales fueron los principales factores que obstaculizaron la obra. Sin duda, una de las razones que motivó al Ayuntamiento a llevar a cabo esta obra fue que en un espacio cerrado y delimitado, como lo es un mercado, se tendría más vigilancia sobre los arrendatarios y la clientela, en caso de que existiera alguna disputa. Por otra parte, podía ser controlada en mayor proporción la introducción de las mercancías y el pago de impuestos y rentas, medida que fomentaría el comercio formal e incrementaría los ingresos del municipio.

El mercado de La Merced inaugurado en 1880 se construyó en un sitio estratégico que permitió sacar del centro la actividad comercial de El Volador. A su costado oriente corría el canal de Roldán, principal vía de acceso de mercancías y su fachada norte daba a la calle principal Merced-Manzanares, en la que se ubicó mayor número de establecimientos comerciales, se tendió el tranvía que llegaba a la estación de San Lázaro y contaba con los servicios públicos de primer orden. Es plausible pensar que estos elementos contribuyeron para el despegue comercial del barrio que

hizo indispensable la reestructuración del recinto para que albergara a mayor cantidad de comerciantes.²⁴⁶

Las instalaciones del mercado eran sencillas pero de gran utilidad para la función a la que estaba destinado. Sus muros de mampostería y su techo de fierro protegieron a los vendedores que anteriormente realizaban sus actividades en las condiciones higiénicas más precarias y estos materiales permitieron la libre circulación, la ventilación e iluminación propicias.

La Merced y los mercados contemporáneos tuvieron una estructura de fierro, material “del futuro”, aquel con el que se lograría la construcción de una nación estable y perdurable. Podemos considerar al mercado mercedario como un pilar que, junto con las demás obras públicas implementadas en la capital en las últimas décadas del siglo XIX, conformaría los muros de un Estado moderno y sólido que se encontraba a las puertas de una época de “grandes mejoras y positivo adelanto”.

En el barrio de La Merced se comerciaban varios tipos de productos, entre los que destacan los alimentos y bebidas, ropa y calzado y enseres especializados. Asimismo, se ubicaron establecimientos de servicios y oficios y algunas manufacturas. Poco a poco la zona se configuró como un barrio comercial y su mercado desbancaba a El Volador como el más importante de la Ciudad de México. La cúspide finalmente la alcanzó bien entrado el siglo XX, pero esa es una historia que debe contarse en otra ocasión.

²⁴⁶ Las nuevas instalaciones del mercado abarcaban 3,298 m² y tenían cerca de 596 locales. Yoma, *op. cit.*, p. 211.

Consideraciones finales

La presente investigación tuvo como principal tema de estudio el proceso de planeación y construcción del mercado de La Merced. Una de las finalidades fue encontrar las circunstancias que permitieron su cimentación, para lo cual realizamos en el primer capítulo el contexto urbano de la Ciudad de México en la segunda mitad del siglo XIX. Observamos que las Leyes de Desamortización y Nacionalización de los Bienes del Clero, además de causar consecuencias trascendentales en la traza y usos del suelo capitalinos, permitieron al Ayuntamiento contar con espacios que satisficieron las necesidades de servicio, habitación, producción y comercio.

La estabilidad política de las últimas décadas del siglo XIX, que coinciden con los años de gobierno del general Porfirio Díaz, contribuyó para que se realizaran aquellos proyectos que se habían postergado en años anteriores. Fue así como las legislaciones otorgaron el espacio idóneo para levantar el mercado que sustituiría a El Volador como el principal de la ciudad: el terreno en donde estuvo el convento de la Virgen de Nuestra Señora de La Merced.

Un elemento trascendental para que el mercado se cimentara fue el incremento de los ingresos municipales, tema esbozado en el segundo capítulo, gracias al cual se invirtió capital en las obras que fueran necesarias para mejorar el ramo de mercados. Esta atención preferente no es fortuita; entre las razones que el Ayuntamiento argumentó se encontraba que la construcción de mercados beneficiaba en gran medida a la población, pues se contaría con centros de comercio que abastecían a la población y se daba el espacio para albergar a personas que se dedicaban al comercio, que como

vimos representaban una cantidad de población importante. Sin embargo, consideramos que la razón primordial por la cual a partir de 1870 se dio prioridad al ramo de mercados fue porque aportaba mayores ganancias al municipio y esto permitía la reinversión en otras obras públicas indispensables, como la dotación de servicios públicos.

Debe destacarse la visión que tuvo el Ayuntamiento por apostar a la construcción del mercado mercedario. Sin duda, la acequia de Roldán fue el elemento principal por el que se eligió este barrio, pues los regidores buscaron intensificar la entrada de mercancías provenientes de Morelos, Chalco y Xochimilco, especialmente. Éste no fue el único mercado que contó con un canal en sus cercanías. Además de El Parián y El Volador, los mercados Iturbide y Santa Catarina estuvieron cercanos a una corriente lacustre, pero en ambos casos pronto fueron cegadas. Por el contrario, el canal de la Viga y su ramificación más importante, Roldán, siguieron siendo la principal entrada de mercancías hasta la primera mitad del siglo XX.

En el segundo capítulo hicimos un esbozo del proceso de la transformación de las plazas de mercado virreinales a mercados establecidos a través de sus estructuras arquitectónicas y los materiales constructivos. Esto tuvo la finalidad de observar que las autoridades municipales fomentaron esta transformación para fortalecer el comercio formal: al ser espacios cerrados era posible tener mayor control y vigilancia en el cobro de impuestos y arrendamientos. A pesar de las medidas que se tomaron para evitar el comercio informal, los ambulantes continuaron sus labores en calles y plazas en donde no se permitía su establecimiento.

Sin duda, los mercados tuvieron una relación estrecha con los servicios públicos, y es que para la vigilancia nocturna fue necesaria la iluminación que permitiera la visibilidad; el agua era un elemento indispensable para refrescar los alimentos, en caso de que se necesitara, y mantener limpias sus instalaciones, atención que se complementaría con un sistema de atarjeas eficaz que permitieran la circulación de las aguas residuales y desechos. No obstante, las constantes fallas de los servicios repercutieron negativamente en el aspecto y buen funcionamiento de los mercados; como vimos en los ejemplos aludidos, las instalaciones mercantiles no siempre fueron bien utilizadas y carecían de muchos cuidados.

En última instancia, los transportes permitieron una mayor movilidad en los mercados, tanto de mercancías como de personas, y un ejemplo claro es el de La Merced. Como se observó en el tercer capítulo y gracias al apoyo de los planos trazados, visualizamos que el mercado y las vías de comunicación y transporte, como el tranvía y la estación ferrocarrilera de San Lázaro, permitieron que en el barrio se intensificara la actividad comercial ya existente. De esta manera, fue necesaria la reconstrucción del recinto diez años después de su inauguración.

La construcción del mercado de La Merced y la dotación de servicios se realizaron en una época en la que se dio mayor importancia a la obra pública, ya que “conformaba el componente más importante de la imagen de México”²⁴⁷ ante el mundo y sería la prueba fehaciente de que el país estaba en vías de alcanzar el ansiado progreso material. Mucho se ha escrito sobre las obras públicas realizadas en los últimos años del régimen; se destacan construcciones como el Palacio de Correos, el

²⁴⁷ Mauricio Tenorio Trillo, *Artilugio de la nación moderna. México en las exposiciones universales, 1880-1930*, México, Fondo de Cultura Económica, 1998, p. 87.

Palacio de Comunicaciones (que hoy alberga el Museo Nacional de Arte) o el Palacio de Bellas Artes, sitios que en nuestros días continúan en la fisonomía urbana. Sin embargo, se ha tratado poco la cuestión de la obra pública a principios del gobierno de Díaz, época en que más que construir grandes monumentos se veló por emprender las obras de infraestructura más elementales. Este trabajo intentó dar luces en ese sentido a la través de la construcción del mercado de La Merced.

La presente tesis abre una amplia gama de posibles temas de investigación sobre la Ciudad de México; uno de los más importantes es el devenir de otros mercados capitalinos contemporáneos al de La Merced y los erigidos en el siglo XX. La vida cotidiana en estos sitios y el estudio de otros sistemas de abasto, como los ambulantes y las tiendas, pueden configurar un terreno de investigación interesante. Por su parte, la historia del abasto y el consumo de alimentos durante la segunda mitad del siglo XIX es un campo que debe ser estudiado con mayor detalle, a pesar de la falta de documentación.

La obra pública durante el régimen porfirista y los posibles intereses políticos que giraron en torno a ella es otro tema de estudio fructífero, así como la historia de los barrios emblemáticos de la ciudad. Asimismo, consideramos que el padrón municipal de 1882 puede ser explotado en mayor medida para estudios que tengan la intención de reconstruir la historia urbana, social o comercial de la urbe de aquel entonces. Como vemos, a pesar de que ya se ha escrito bastante sobre la capital siempre habrá una ventana más en las diferentes formas de pensar y comprender a la Ciudad de México.

En específico, el barrio de La Merced puede ser estudiado desde la perspectiva histórica para comprender que, al igual que la ciudad, es una entidad en constante transformación. La especialización del giro comercial de los mercados contemporáneos, las problemáticas sociales que los aquejan y los edificios más representativos que existen en su espacio pueden dar pie a una investigación particular. Por su parte, es conveniente apuntar que la metodología propuesta en esta tesis puede ser aplicada en el estudio de otros mercados, ya sean capitalinos o que se encuentren en otras entidades federativas.

Para finalizar, no nos queda más que apuntalar la importancia de los mercados y la vigencia de los estudios realizados en torno a ellos. Una de las actividades que nunca deben faltar en una ciudad es la del comercio y el intercambio de bienes de consumo. En la actualidad existe gran variedad de sitios en los que podemos proveernos de los productos necesarios para nuestra subsistencia, tales como las tienditas locales, el tianguis tradicional y las tiendas de autoservicio. Sobre todo, los mercados se han visto desplazados por éstas últimas, debido a su proliferación y a que cuentan con estacionamiento, instalaciones modernas y formas de pago diversas, características que no llegan a tener los mercados.

No obstante, siguen siendo los lugares predilectos de los habitantes que buscan la frescura y mejores precios de los alimentos, sin contar que tienen un ambiente singular. La atención personal de los locatarios a los consumidores establece una relación más estrecha en los mercados, situación que en las tiendas de autoservicio no se da, por lo que se consolida como un sitio de convivencia social por excelencia. No hay nada como los estruendosos gritos de "¡Pásele marchanta!" "¡Qué va a llevar,

güerita!" o demás exclamaciones con las que los vendedores se hacen notar; la mezcla de los olores inconfundibles de frutas, carnes y flores y la meticulosidad con la que se acomodan los frutos y las verduras, siguiendo el precepto de que "de la vista nace el amor".

Los mercados son reflejo de su pasado y su presente. Su fachada, sus materiales de construcción y la estructura misma transmiten las ideas de una época y las necesidades de la sociedad que los erigió. Los mercados nos hablan de la población a la que abastecen y de las problemáticas que los perjudican actualmente. Con el estudio de los mercados desde la perspectiva histórica podremos discernir si existe una continuidad de esos problemas, qué medidas se han instrumentado para solventarlos y cuáles pueden ser las posibles soluciones. Existe mucho camino por recorrer. Emprendámoslo para que no se extinga la experiencia casi mágica de concurrir un mercado.

CUADRO 1. Mercados construidos durante el siglo XIX					
Mercado	Año de inauguración	Calles	Constructor	Material	Costo
Volador	1791	Meleros, Porta Coeli, Universidad y Flamencos	s/d	Plaza de mercado	s/d
	1844 (reconstrucción)		Arq. Lorenzo de la Hidalga Contratista: José Rafael Oropeza.	Tezontle, tepetate, cantería, yeso, rejas de fierro, madera y chiluca	\$215,000
Jesús	1791	Jesús y Flamencos		Plaza de mercado	s/d
	1854 (iniciaron las obras en 1869)		Ing. Eduardo Davis	Chiluca y madera	s/d
Santa Catarina Mártir	1794	Amargura y Santa Catarina	Mtro. Mayor José del Mazo y Avilés	Plaza de mercado. Tajamanil, madera, chiluca y cantería	\$5,903
	1881 (reconstrucción)		Arq. Ing. Antonio Torres Torija	Ladrillo, chiluca, madera, fierro, losa	\$27,129.26
Baratillo	1793	Canoa y 2a. del Factor	Mtro. Mayor José Damián Ortiz	Plaza de mercado. Losa, chiluca y madera	\$6,947
	1848 (reubicación)	Puente Villamil, Rejas de la Concepción -Puente de Zacate y Puente Juan Carbonero	s/d	Plaza de mercado	s/d
	1859 (reubicación)	Pila de la Habana	s/d	Plaza de mercado	s/d
San Juan o Iturbide	1849	Artes - Escondida, Camarones - Callejón de la Teja, 2º Callejón San Antonio el Pobre, 2º Chichihuiteras - San José	Arq. Enrique Griffon	Piedra, tabique de mampostería, ladrillo, losa, cantería y armadura de fierro	\$44,000
	1879 (reconstrucción)		Arq. Ing. Antonio Torres Torija	Chiluca, cantería, ladrillo, losa, armadura y cubierta de lámina de fierro galvanizado	\$20,659.46
	1889 (reconstrucción)		Contratista: Francisco R. Blanco	Techo, columnas, rejas y planchas de fierro, mampostería, vidrierías, armaduras "sistema Polonceau", paletas de madera en encino y piedra artificial "Schillinger"	\$360,000*

Guerrero	1870	Soto y Callejón Toro – Espalda de San Juan de Dios	Ings. Santiago y Eleuterio Méndez	Estructura, puertas y rejas de hierro, chiluca y madera	\$58,000
La Merced	1861	Puente de La Merced, Miguelito, Puerta y Estampa de La Merced	s/d	Plaza de mercado	s/d
	1880		Arq. Ing. Antonio Torres Torija	Ladrillo, cantería, chiluca, madera, armaduras de fierro, madera y losa	\$54,981.94
	1890		Contratista: Francisco R. Blanco	Láminas, columnas, rejas y techos de fierro, ladrillo, mampostería, vidrierías y piedra artificial “Schillinger”	\$360.000*
2 de abril o Juan Carbonero	1882	San Juan Nepomuceno y Puente de Juan Carbonero	Arq. Ing. Antonio Torres Torija	Ladrillo con rodapié, losa, ladrillo y fierro	\$15,444.96
	1903 (ampliación)		Ing. Miguel Ángel de Quevedo	Vidrieras y fierro	\$800
San Lucas	1882	Callejón y calle de Recogidas, Callejón del Matadero y Puente de San Antonio Abad	Arq. Ing. Antonio Torres Torija	Ladrillo, rodapié, losa y fierro	\$14,190.28
Santa Ana	1884	Real de Santa Ana	Arq. Antonio Torres Torija. Contratista: Ing. Ventura Alcérreca	Mampostería de ladrillo, cantería, pavimento de losa, techo de lamina de fierro galvanizado y rejas de fierro	\$6,398
	1897 (reconstrucción)		Ing. Ignacio de la Barra	Rodapié de mampostería, tepetate, tabique, cemento, chiluca, armadura, techos y tubos de fierro y madera	\$8,139.17
San Cosme	1888	2a. Ribera de San Cosme y 1a. Santa María La Ribera	Arq. Ing. Antonio Torres Torija	Mampostería de piedra para rodapié, ladrillo, tepetate, terraplén, losa, techo y rejas de fierro y madera	\$5,994.88
	1902 (ampliación)		Ing. Miguel Ángel de Quevedo	s/d	s/d
Loreto	1889	Montepío – 1ª Verónica, Vanegas y Chavarría	Contratista: Francisco R. Blanco	Techo, columnas, rejas y planchas de fierro, mampostería, vidrierías,	\$360,000*

				armaduras "sistema Polonceau", paletas de madera en encino y piedra artificial "Schillinger"	
	1902 (reubicación)	1ª Ciprés y 2ª Ribera de San Cosme	s/d	s/d	s/d
Martínez de la Torre	1895	Colonia Guerrero	Propuesta del comisionado de mercados, Francisco Cortina e Icaza	Láminas, columnas de fierro, ladrillo y torre metálica	\$9,000
	1908 (ampliación)		Ing. Miguel Ángel de Quevedo	Láminas, columnas, rejas y techos de fierro, ladrillo, mampostería, vidrieras y piedra artificial "Schillinger"	s/d
Lagunilla	1905	Callejón de Papas, 2ª de la Amargura y Callejón del Basilisco	Ings. Miguel Ángel de Quevedo y Ernesto Canseco	Mampostería de ladrillo o cantera, techo de acero, lámina de fierro galvanizado y vidrieras	s/d

OBSERVACIONES: *La cifra que se presenta es la suma total del precio de las tres edificaciones, ya que no se especifica el costo de cada una. En esta suma de cuentan los gastos requeridos para construir tiendas de fierro interiores, fuentes y pavimentación para el mercado San Juan y Loreto, así como una reforma necesaria para el techo de La Merced.

s/d Sin Dato.

FUENTE: Barbosa Cruz, Mario, "El mercado de San Juan y la descentralización del abasto en la ciudad de México" en Salmerón, Alicia y Fernando Aguayo (coord.), *"Instantáneas" de la ciudad de México. Un álbum de 1883-1884*, t. II, México, Instituto de Investigaciones José María Luis Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, 2013, pp., Katzman, Israel, *Arquitectura mexicana del siglo XIX* López Rosado, Diego, *Los mercados de la ciudad de México*, México, Secretaría de Comercio, 1982., Olvera Ramos, Jorge, *Los mercados en la Plaza Mayor de la Ciudad de México*, México, Cal y Arena, 2007, Velázquez, María de la Luz, *Evolución de los mercados en la Ciudad de México hasta 1850*, México, Consejo de la Crónica de la Ciudad de México, 1997, Yoma Medina, *Dos mercados en la historia de la Ciudad de México. El Volador y La Merced*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1990. AHDF, Ayuntamiento, Fincas: mercados, vol. 1100, exp. 2, 6, 15, 16, 18 19, AHDF, Ayuntamiento, Fincas: mercados, vol. 1101, exps. 20, 21, 22, 24, 25, 29, vol. 1102, exps. 31, 34, 38, 43, 44 y 48.

ELABORÓ: Quetzalli Saraí Rebollo Chavarría.

CUADRO 2. Carreras ejercidas por los habitantes de La Merced, 1882	
<i>Carreras</i>	<i>Número de habitantes</i>
Abogados	34
Médicos	19
Farmacéuticos	10
Profesores	10
Ingenieros	7
Agricultores	5
Arquitectos	3
Flebotomianos	2
Dentistas	1
Escribanos	1
Total	92

FUENTE: AHDF, Ayuntamiento, Padrones. Municipalidad de México, vol. 3425, exp. 1.

CUADRO 3. Industrias ejercidas por los habitantes de La Merced, 1882	
<i>Industrias</i>	<i>Número de habitantes</i>
Zapateros	239
Sastres	149
Tejedores	122
Carpinteros	118
Albañiles	109
Curtidores	87
Impresores	49
Canteros	43
Filarmónicos	40
Sombrereros	39
Herreros	36
Pintores	34
Plateros	26
Talabarteros	25
Hojalateros	22
Carroceros	10
Tintoreros	10
Relojeros	9
Pasamaneros	8
Encuadernadores	7
Escultores	6
Guitarreros	6
Litógrafos	6
Armeros	4
Doradores	4
Tapiceros	4
Tiradores de oro	4
Bordadores	3
Cobrereros	3
Fusteros	3

Vidrieros	3
Fundidores	2
Toneleros	2
Afiladores	1
Botoneros	1
Grabadores	1
Latoneros	1
Total	1,236
FUENTE: AHDF, Ayuntamiento, Padrones. Municipalidad de México, vol. 3425, exp. 1.	

CUADRO 4. Profesiones ejercidas por los habitantes de La Merced, 1882	
<i>Profesiones</i>	<i>Número de habitantes</i>
Comerciantes	690
Estudiantes	186
Domésticos	183
Empleados	176
Dependientes	82
Cargadores	70
Panaderos	64
Jornaleros	44
Carniceros	40
Estanqueros	36
Aguadores	28
Peluqueros	23
Labradores	18
Dulceros	17
Ministros del culto católico	14
Cocheros	13
Carreteros	11
Corredores	11
Tocineros	10
Telegrafistas	7
Billeteros	6
Maquinistas	6
Traficantes	6
Veleros	6
Agentes de negocios	4
Fotógrafos	4
Herradores	4
Alfareros	3
Escritores	3
Jardineros	3
Cereros	2
Bateojero	1
Nevero	1
Total	1,772
FUENTE: AHDF, Ayuntamiento, Padrones. Municipalidad de México, vol. 3425, exp. 1.	

Bibliografía

Archivos consultados

- ❖ Archivo General de la Nación.
- ❖ Archivo Histórico del Distrito Federal, Fondo: Ayuntamiento, Secciones:
 - Actas de Cabildo, vol. 181.
 - Actas de Cabildo, vol. 501-A.
 - Actas de Cabildo, vol. 502.
 - Aguas: fuentes públicas, vol. 59, exp. 91.
 - Aguas: fuentes públicas, vol. 59, exp. 119.
 - Alumbrado, vol. 353, exp. 448.
 - Alumbrado, vol. 353, exp. 493.
 - Censo, vol. 4595, exp. 5.
 - Demarcaciones, cuarteles, vol. 650, exp. 25.
 - Estadística Municipal, México, vol. 1034, exp. 1.
 - Ferrocarriles, vol. 1039, exp. 71.
 - Ferrocarriles, vol. 1041, exp. 116.
 - Fincas, mercados, vol. 1100, exp. 2.
 - Fincas, mercados, vol. 1100, exp. 2.
 - Fincas, mercados, vol. 1100, exp. 15.
 - Fincas, mercados, vol. 1100, exp. 16.
 - Fincas, mercados, vol. 1100, exp. 18.
 - Fincas, mercados, vol. 1100, exp. 19.
 - Fincas, mercados, vol. 1101, exp. 20.
 - Fincas, mercados, vol. 1101, exp. 21.
 - Fincas, mercados, vol. 1101, exp. 22.
 - Fincas, mercados, vol. 1101, exp. 24.
 - Fincas, mercados, vol. 1101, exp. 25.

Fincas, mercados, vol. 1101, exp. 29.
Fincas, mercados, vol. 1102, exp. 31.
Fincas, mercados, vol. 1102, exp. 34.
Fincas, mercados, vol. 1102, exp. 38.
Fincas, mercados, vol. 1102, exp. 43.
Fincas, mercados, vol. 1102, exp. 44.
Fincas, mercados, vol. 1102, exp. 48.
Padrones. Municipalidad de México, vol. 3425, exp. 1.
Padrones. Municipalidad de México, vol. 3426, exp. 1.
Padrones. Municipalidad de México, vol. 3427, exp. 1.
Padrones. Municipalidad de México, vol. 3429, exp. 1.
Padrones. Municipalidad de México, vol. 3431, exp. 1.
Pozos artesianos, vol. 3700, exp. 64.
Pozos artesianos, vol. 3700, exp. 65.
Pozos artesianos, vol. 3700, exp. 77.
Rastros y mercados, vol. 3732, exp. 346.
Rastros y mercados, vol. 3732, exp. 359.
Rastros y mercados, vol. 3733, exp. 419.
Rastros y mercados, vol. 3733, exp. 424.
Rastros y mercados, vol. 3733, exp. 527.
Rastros y mercados, vol. 3736, exp. 799.
Rastros y mercados, vol. 3736, exp. 850.
Rastros y mercados, vol. 3736, exp. 851.
Rastros y mercados, vol. 3736, exp. 852.
Rastros y mercados, vol. 3736, exp. 853.
Rastros y mercados, vol. 3736, exp. 854.
Rastros y mercados, vol. 3736, exp. 855.

Rastros y mercados, vol. 3736, exp. 857.
Rastros y mercados, vol. 3736, exp. 860.
Rastros y mercados, vol. 3736, exp. 864.
Rastros y mercados, vol. 3736, exp. 874.
Rastros y mercados, vol. 3736, exp. 892.
Rastros y mercados: padrones, vol. 3750, exp. 12.
Ríos y acequias, vol. 3880, exp. 471.
Ríos y acequias, vol. 3882, exp. 656.

Fuentes hemerográficas

- ❖ *Boletín Republicano, El* (Ciudad de México, 1867-1868).
- ❖ *Centinela Español, El* (Ciudad de México, 1879-1883).
- ❖ *Iberia, La* (Ciudad de México, 1867-1876).
- ❖ *Libertad, La* (Ciudad de México, 1878-1884).
- ❖ *Monitor Republicano, El* (Ciudad de México, 1846-1896).
- ❖ *Municipio Libre, El* (Ciudad de México, 1877-1899).
- ❖ *Patria, La* (Ciudad de México, 1877-1914).
- ❖ *Siglo Diez y Nueve, El* (Ciudad de México, 1841-1896).
- ❖ *Voz de México, La* (Ciudad de México, 1870-1908).

Bibliografía primaria

- ❖ Altamirano, Ignacio Manuel, *Obras completas*, vol. VIII Crónicas, t. II, 2ª ed., México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, 2011.
- ❖ Ayuntamiento Constitucional, *Memoria del Ayuntamiento que comenzó a funcionar el 5 de Diciembre de 1876 y concluyó el 31 de diciembre de 1877*, México, Imprenta de Ignacio Escalante, 1878.
- ❖ -----, *Memoria que el Ayuntamiento Constitucional de 1870 presenta a sus comitentes*, México, Imprenta del Comercio de N. Chávez, 1871.

- ❖ -----, *Memoria que el Ayuntamiento Constitucional de 1879 presenta a sus comitentes*, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1880.
- ❖ -----, *Reseña leída por el Presidente municipal en nombre de la corporación que funcionó en 1882; contestación del segundo regidor Lic. Guillermo Valle y Discurso del C. Gobernador del Distrito Federal al instalar el Ayuntamiento electo para 1883*, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1883.
- ❖ Bustos, Emiliano, *Estadísticas de la República Mexicana. Estado que guardan la Agricultura, Industria, Minería y Comercio*, 3 t., México, Impr. de Ignacio Cumplido, 1880.
- ❖ Castillo Velasco, José M., *Colección de leyes, supremas órdenes, bandos, disposiciones de policía y reglamentos municipales de administración del Distrito Federal*, 2ª. ed., México, Impreso por Castillo Velasco e Hijos, 1874.
- ❖ Castro, Casimiro, *México y sus alrededores. Colección de Monumentos, trajes y paisajes*, México, Establecimiento Litográfico de Decaen, 1855-1856.
- ❖ Islas y Bustamante, Nicolás, *Colección de leyes y disposiciones gubernativas municipales y de policía, vigentes en el Distrito Federal formada por acuerdo del C. Gobernador Lic. Carlos Rivas*, t. II, México, Imprenta de Ireneo Paz, 1884.
- ❖ Linati, Claudio, *Trajés civiles, militares y religiosos de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1956.
- ❖ *Los mexicanos pintados por sí mismos*, México, Edición de M. Murguía, 1854.
- ❖ Marroquí, José María, *La Ciudad de México. Contiene: el origen de los nombres de muchas de sus calles y plazas, del de varios establecimientos públicos y privados, y no pocas noticias curiosas y entretenidas*, t. I, México, La Europea, 1900.
- ❖ Rivera Cambas, Manuel, *México Pintoresco, Artístico y Monumental*, t. II, México, Editorial del Valle de México, 1981.

Bibliografía secundaria

- ❖ Albores Guillén, Roberto, *Por los rumbos de La Merced. Tradición renovada*, México, Delegación Venustiano Carranza, 1991.
- ❖ Aguayo, Fernando, “Afuera y adentro. La ciudad de México y su sistema ferroviario” en Salmerón, Alicia y Fernando Aguayo (coords.), *“Instantáneas” de la ciudad de México. Un álbum de 1883-1884*, t. II, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, 2013, pp. 125-143.
- ❖ Aguirre Anaya, Carlos, “La distribución de la población en la ciudad de México en 1882” en Garduño Villavicencio, Jesús, *Atlas de la ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal, 1981.

- ❖ Agostoni, Claudia, “Enfermedades cosmopolitas e insalubridad” en Salmerón, Alicia y Fernando Aguayo (coords.), *“Instantáneas” de la ciudad de México. Un álbum de 1883-1884*, t. II, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013, pp. 31-41.
- ❖ Alonso, Martín, *Enciclopedia del Idioma. Diccionario histórico y moderno de la lengua española (siglos XII al XX) Etimológico, tecnológico, regional e hispanoamericano*, 3 t., Madrid, España, Aguilar, 1982.
- ❖ Aréchiga Córdoba, Ernesto, “De acueductos, acequias y atarjeas. Obra hidráulica para la Ciudad de México (1770-1912)” en Barbosa, Mario y Salomón González (coords.), *Problemas de la urbanización del Valle de México*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2011, pp. 127-171.
- ❖ -----, “El médico, el aguador y los acueductos: aprovisionamiento de aguas potables en la ciudad de México” en Salmerón, Alicia y Fernando Aguayo (coords.), *“Instantáneas” de la ciudad de México. Un álbum de 1883-1884*, t. II, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, 2013, pp. 91-107.
- ❖ Barbosa Cruz, Mario, “El mercado de San Juan y la descentralización del abasto en la ciudad de México” en Salmerón, Alicia y Fernando Aguayo (coords.), *“Instantáneas” de la ciudad de México. Un álbum de 1883-1884*, t. II, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, 2013, pp. 109-123.
- ❖ Barrera, Rebeca, “La Merced, espacio de comercio y patrimonio artístico” en *Revista Umbral*, vol. XXI, Núm. 18, 1995, pp. 94-95.
- ❖ Béjar Rivera, Luis José, *Una aproximación a la teoría de los servicios públicos*, México, Universidad Panamericana, Ubijus, 2012.
- ❖ Betancourt León, Hugo, “Camino y transportes en el siglo XIX” en Barbosa Mario y Salomón González (coords.), *Problemas de la urbanización del Valle de México*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2011, pp. 191-225.
- ❖ Braudel, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, t. II “Los juegos del intercambio”, Madrid, Alianza, 1984.
- ❖ Briseño Senosiain, Lillian, *Candil de la calle, oscuridad de su casa. La iluminación en la Ciudad de México durante el porfiriato*, México, Tecnológico de Monterrey, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Miguel Ángel Porrúa, 2008.
- ❖ -----, “La solidaridad del progreso. Un paseo por la ciudad de México en el Porfiriato” en *Signos Históricas*, Universidad Autónoma Metropolitana, Núm. 16, julio-diciembre 2006, pp. 186-207.
- ❖ Castillo Méndez, Laura Elena, *Historia del comercio en la ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal, 1973 (Colección Popular Ciudad de México, no. 5).

- ❖ Chanfón Olmos, Carlos, *Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos*, vol. III, El México Independiente, t. II, Afirmación del nacionalismo y la modernidad, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Fondo de Cultura Económica, 1998.
- ❖ Coatsworth, John, "Anotación sobre la producción de alimentos durante el porfiriato", *Historia Mexicana*, vol. 26, núm. 2, octubre-diciembre de 1976, pp. 167-187.
- ❖ Dávalos, Marcela, "Barrios e historiografía" en Dávalos, Marcela (coord.), *De márgenes, barrios y suburbios en la ciudad de México*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2012, pp. 143-159 (Colección Historia. Serie Logos).
- ❖ Davies, Keith A., "Tendencias demográficas urbanas durante el siglo XIX en México" en *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, Vol. XXI, Núm. 3, enero-marzo 1972, pp. 481-524.
- ❖ *Diccionario Porrúa de historia, biografía y geografía de México*, 6ª ed., México, Porrúa, 1995.
- ❖ Eguiarte, María Estela, "Espacios públicos en la ciudad de México: paseos, plazas y jardines, 1861-1877", *Historias. Revista de la Dirección de Estudios Históricos*, núm. 12, enero-marzo, 1986, pp. 91-101.
- ❖ Fernández Christlieb, Federico, "Dimensión arquitectónica de la estructura urbana" en Ribera Carbó, Eulalia (coord.), *Trazos, usos y arquitectura de las ciudades mexicanas en el siglo XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004, pp. 83-128 (Temas selectos de Geografía de México).
- ❖ Gamboa Ramírez, Ricardo, "Abasto, mercados y costumbres alimentarias en la ciudad de México. 1800-1850" en Collado, María del Carmen (coord.), *Miradas recurrentes: la ciudad de México en los siglos XIX y XX*, t. I, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, 2004, pp. 427-443.
- ❖ -----, "Abasto y finanzas de la ciudad de México, 1800-1850" en Long Towell, Janet y Amalia Attolini Lecon (coords.), *Caminos y mercados de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2009, pp. 489-513.
- ❖ García Flores-Chapa, María, *Fundación Merced. Historia de un legado*, México, Hermun, Fundación Merced, Fundación Bancomer, 2013.
- ❖ Guerra, François-Xavier, *México: del Antiguo Régimen a la Revolución*, t. I, 2ª ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1991.
- ❖ González Angulo, Jorge, "La ciudad de México en 1880" en Garduño Villavicencio, Jesús, *Atlas de la ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal, 1981.

- ❖ Gortari Rabiela, Hira de, “¿Un modelo de urbanización? La ciudad de México a finales del siglo XIX” en *Secuencia*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, No. 8, mayo-agosto de 1987, pp. 42-52.
- ❖ Gortari, Hira de y Regina Hernández Franyuti, *La ciudad de México y el Distrito Federal: Una historia compartida*, México, Departamento del Distrito Federal, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988.
- ❖ Hernández Franyuti, Regina, *El Distrito Federal: historia y vicisitudes de una invención, 1824-1994*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2008.
- ❖ -----, “Ideología, proyectos y urbanización en la ciudad de México, 1760-1850” en Hernández Franyuti, Regina (comp.), *La Ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX, t. I, Economía y Estructura urbana*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1994, p. 116-160.
- ❖ Hernández Pons, Elsa, “La Acequia Real” en *Arqueología Mexicana*, vol. XII, Núm. 68, 2004, pp. 34-37.
- ❖ Herrera Canales, Inés, “La circulación: transporte y comercio” en Cardoso, Ciro (coord.), *México en el siglo XIX (1821-1910) Historia económica y de la estructura social*, 9ª. ed., México, Nueva Imagen, 1990, pp. 193-225.
- ❖ -----, “La circulación (comercio y transporte en México entre los años 1880-1910)” en Cardoso, Ciro (coord.), *México en el siglo XIX (1821-1910) Historia económica y de la estructura social*, 9ª. ed., México, Nueva Imagen, 1990.
- ❖ Jiménez Muñoz, Jorge H., *La traza del poder. Historia de la política y los negocios urbanos en el Distrito Federal de sus orígenes a la desaparición del Ayuntamiento 1824-1928*, México, Gobierno del Distrito Federal, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, 2012.
- ❖ Katzman, Israel, *Arquitectura del siglo XIX en México*, t. I, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1973.
- ❖ *La Merced. Esbozo histórico*, México, Banco Nacional de México, 1978.
- ❖ Lombardo de Ruiz, Sonia, “Ideas y proyectos urbanísticos de la ciudad de México, 1788-1850” en Moreno Toscano, Alejandra (coord.), *Ciudad de México: Ensayo de construcción de una historia*, México, Secretaría de Educación Pública, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1978, pp. 161-188.
- ❖ ----- et al., *Territorio y demarcación en los censos de población. Ciudad de México 1753, 1790, 1848 y 1882*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, 2009.
- ❖ López Moreno, Eduardo, “Barrios, colonias y fraccionamientos. Historia de la evolución de una familia temática de palabras que designa una fracción del espacio

urbano. México” en *Seminario de Geografía Urbana: nuevos paradigmas*, México, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2-10 de julio de 1998.

- ❖ López Orozco, Fernando y Héctor Castillo Berthier, *La Merced: enigma alimentario*, 2ª ed., México, Artes Gráficas Panorama, 1994.
- ❖ López Rosado, Diego, *Historia del abasto de productos alimenticios en la ciudad de México*, México, Fondo de Cultura Económica, 1988.
- ❖ -----, *Los mercados de la ciudad de México*, México, Secretaría de Comercio, 1982.
- ❖ -----, *Los servicios públicos de la Ciudad de México*, México, Porrúa, 1976.
- ❖ Marichal, Carlos, “La economía de la época borbónica al México independiente, 1760-1850” en Kuntz Ficker, Sandra (coord.), *Historia económica general de México: de la Colonia a nuestros días*, México, El Colegio de México, Secretaría de Economía, 2010, pp. 173-301.
- ❖ Matute, Álvaro, *México en el siglo XIX. Antología de fuentes e interpretaciones históricas*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1984.
- ❖ Maya Téllez, Martha, *El gran Convento de Nuestra Señora de La Merced de la ciudad de México: un acercamiento a su historia*, México, El autor, 2002 (Tesis para obtener el grado de Licenciatura en Historia, Universidad Nacional Autónoma de México).
- ❖ Moncada González, Gisela, *La libertad comercial: el sistema de abasto de alimentos en la ciudad de México, 1810-1835*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013 (Historia Económica).
- ❖ Morales Martínez, María Dolores, “Cambios en la traza de la estructura vial de la Ciudad de México, 1770-1855” en *Antologías, Ensayos urbanos. La Ciudad de México en el siglo XIX*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2011, pp. 114-181.
- ❖ -----, “El padrón de la municipalidad de México en 1882” en Lombardo de Ruiz, Sonia (coord.), *El quehacer de censar. Cuatro historias*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2006.
- ❖ -----, “La desamortización y su influencia en la estructura de la propiedad. Ciudad de México, 1848-1864” en *Antologías, Ensayos urbanos. La Ciudad de México en el siglo XIX*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2011, pp. 80-113.
- ❖ -----, “La expansión de la Ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos” en *Antologías. Ensayos urbanos. La Ciudad de*

México en el siglo XIX, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2011, pp. 232-255.

- ❖ -----, “La nacionalización de los conventos y los cambios en los usos de suelo. Ciudad de México, 1861-1882” en *Antologías. Ensayos urbanos. La Ciudad de México en el siglo XIX*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2011, pp. 182-231.
- ❖ Morante López, Rubén, “El mecapal. Genial invento prehispánico” en *Arqueología Mexicana*, vol. XVII, Núm. 100, Noviembre-Diciembre de 2009.
- ❖ Olvera Ramos, Jorge, *Los mercados en la Plaza Mayor de la Ciudad de México*, México, Cal y Arena, 2007.
- ❖ Ortiz Macedo, Luis, “Periodo colonial, siglo XIX y porfiriato” en Sainz, Luis Ignacio (coord.), *La Merced. Tradición renovada*, México, Gráfica, creatividad y diseño, 1992, pp. 19-39.
- ❖ Peralta Flores, Araceli, “El canal, puente y garita de La Viga” en Long Towell, Janet y Amalia Attolini Lecon (coords.), *Caminos y mercados de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2009, pp. 459-468.
- ❖ Pérez Montfort, Ricardo, “El pueblo y la cultura. Del Porfiriato a la Revolución” en Béjar, Raúl y Héctor Rosales (coords.), *La identidad nacional mexicana como problema político y cultural. Nuevas miradas*, Cuernavaca, Morelos, Universidad Nacional Autónoma de México, 2005, pp. 57-79.
- ❖ Quiroz, Enriqueta, “De cómo la gente se agolpaba para comprar carne a principios del siglo XIX” en *Bicentenario*, vol. II, Núm. 5, julio-septiembre de 2009, pp. 6-15.
- ❖ -----, “De cómo se comía en la Ciudad de México hacia 1800” en *Bicentenario*, vol. 3, Núm. 9, julio-septiembre de 2010, pp. 6-13.
- ❖ -----, “Vivir de un salario: el costo del consumo doméstico” Salmerón, Alicia y Fernando Aguayo (coord.), *“Instantáneas” de la ciudad de México. Un álbum de 1883-1884*, t. I, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013, pp. 119-136.
- ❖ Rabotnikof, Nora, *En busca de un lugar común. El espacio público en la teoría política contemporánea*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2005 (Filosofía contemporánea).
- ❖ Rangel M., José de Jesús, *La Merced: siglos de comercio*, México, Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México, 1883.
- ❖ Ribera Carbó, Eulalia, “La plaza pública: elemento de integración, centralidad y permanencia en las ciudades mexicanas” en Aguirre Anaya, Carlos, Marcela Dávalos y María Amparo Ros (eds.), *Los espacios públicos de la ciudad. Siglos*

XVIII y XIX, México, Casa Juan Pablos, Instituto de la Cultura de la Ciudad de México, 2002, pp. 289-299.

- ❖ -----, "Modernidad y servicios públicos en la conformación del espacio urbano del siglo XIX" en *Secuencia*, no. 50, 2002, pp. 169-189.
- ❖ -----, "Ocupación, integración y segregación del espacio de la ciudad" en Ribera Carbó, Eulalia (coord.), *Trazos, usos y arquitectura de las ciudades mexicanas en el siglo XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004, pp. 51-81 (Temas selectos de Geografía de México).
- ❖ -----, "Plazas, calles y cuadrícula en la traza urbana" en Ribera Carbó, Eulalia (coord.), *Trazos, usos y arquitectura de las ciudades mexicanas en el siglo XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004, pp. 17-50 (Temas selectos de Geografía de México).
- ❖ -----, "Traza, ocupación del espacio y segregación. La morfología urbana de Orizaba en el siglo XIX" en Contreras Cruz, Carlos y Claudia Patricia Pardo Hernández (coords.), *De Veracruz a Puebla. Un itinerario histórico entre la colonia y el porfiriato*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1999, pp. 31-41.
- ❖ Rodríguez Kuri, Ariel, *La experiencia olvidada. El Ayuntamiento de México: política y gobierno, 1876-1912*, México, El Colegio de México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2011.
- ❖ Sainz Chávez, Jaime Alberto, "La garita de San Lázaro y la estación de ferrocarril San Lázaro" en Sainz, Luis Ignacio (coord.), *La Merced. Tradición renovada*, México, Gráfica, creatividad y diseño, 1992, pp. 192-217.
- ❖ Silva Riquer, Jorge, "El abasto al mercado urbano de la ciudad de México, 1830-1860" en Hernández Franyuti, Regina (comp.), *La Ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX, t. I, Economía y Estructura urbana*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1994, pp. 64-115.
- ❖ Speckman Guerra, Elisa, "De barrios y arrabales: entorno, cultura material y quehacer cotidiano (Ciudad de México, 1890-1910)" en Gonzalbo Aizpuru, Pilar (coord.), *Historia de la vida cotidiana en México*, t. V. Siglo XX. Campo y ciudad, vol. 1, México, El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 2006, pp. 17-47.
- ❖ Talavera Ibarra, Oziel Ulises, "Los pozos artesianos en la ciudad de México en la segunda mitad del siglo XIX (1850-1880)" en Collado, María del Carmen (coord.), *Miradas recurrentes: la ciudad de México en los siglos XIX y XX*, t. I, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, 2004, pp. 294-310.
- ❖ Tello Peón, Berta E., *Arquitectura del porfiriato*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1994.

- ❖ Tena, Ricardo A., "Diagnóstico sociocultural del barrio de La Merced", en Tena Núñez, Ricardo Antonio y Salvador Urrieta García (coord.), *La Merced. Estudio para su regeneración integral*, México, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, Instituto Politécnico Nacional, 2009, pp. 35-182.
- ❖ Tenorio Trillo, Mauricio, *Artifugio de la nación moderna. México en las exposiciones universales, 1880-1930*, México, Fondo de Cultura Económica, 1998.
- ❖ Valencia, Enrique, *La Merced. Estudio ecológico y social de una zona de la ciudad de México*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1965 (Investigaciones, 11).
- ❖ Velázquez, María de la luz, *Evolución de los mercados en la Ciudad de México hasta 1850*, México, Consejo de la Crónica de la Ciudad de México, 1997.
- ❖ Vidrio C., Manuel, "Sistemas de transporte y expansión urbana: los tranvías" en Moreno Toscano, Alejandra (coord.), *Ciudad de México. Ensayo de construcción de una historia*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1978, pp. 202-216.
- ❖ Villaseñor Báez, Luis Francisco, *La arquitectura del comercio en la ciudad de México: Disposición e Historia*, Cámara Nacional de Comercio, 1982.
- ❖ Yoma Medina, María Rebeca y Luis Alberto Matos López, *Dos mercados en la historia de la Ciudad de México. El Volador y La Merced*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1990.
- ❖ -----, "Nuestra Señora de La Merced: historia de un convento y un mercado" en Sainz, Luis Ignacio (coord.), *La Merced. Tradición renovada*, México, Gráfica, creatividad y diseño, 1992, pp. 173-190.
- ❖ Zabudovsky, Jacobo y Héctor Manuel Romero, *La Merced. Su rescate*, México, Fedatario del Haber Histórico y Cultural de la Delegación Cuauhtémoc, 1993.

Recursos electrónicos

- ❖ *Diccionario de la Real Academia Española* <http://lema.rae.es/drae/>
- ❖ Jaramillo Jiménez, José Oscar, "Ingeniería estructural I" en <http://www.virtual.unal.edu.co/cursos/sedes/manizales/4080020/Lecciones/Capitulo%203/MAMPOSTERIA%20ESTRUCTURAL.htm> (Consultado el 25 de marzo de 2014, 16:37 hrs.).
- ❖ Ruvalcaba, Patricia, "La Merced" en *Km. Cero. Noticias del Centro Histórico de la Ciudad de México*, No. 43, febrero 2012 en <http://www.guiadelcentrohistorico.mx/kmcero/el-centro-fondo/la-merced> (Consultado el 23 de octubre de 2014, 21:34 hrs.).

Índice de imágenes

IMAGEN 1. El Mercado de Iturbide, 1855.....	53
IMAGEN 2. La calle de Roldán, 1855.....	92
IMAGEN 3. Acequia de Roldán en el tramo del Puente de Miguelito, último tercio del siglo XIX.....	94
IMAGEN 4. Mercado de La Merced, 1880.....	109

Índice de planos

PLANO 1. Límites de la Ciudad de México y ubicación de garitas, 1848.....	15
PLANO 2. Expansión de la Ciudad de México. Primera etapa, 1858-1883.....	18
PLANO 3. División de la Ciudad de México por cuarteles mayores, 1882.....	21
PLANO 4. Ubicación de mercados capitalinos, 1790-1905.....	69
PLANO 5. Locales del mercado El Volador en 1882, con indicación de los productos que se comerciaban en ellos.....	84
PLANO 6. Locales del mercado Iturbide en 1882, con indicación de los productos que se comerciaban en ellos.....	85
PLANO 7. Locales del mercado Santa Catarina en 1882, con indicación de los productos que se comerciaban en ellos.....	86
PLANO 8. Mercados sobresalientes de la Ciudad de México y ubicación de acequias, siglo XIX.....	91
PLANO 9. El barrio de La Merced en 1848, con indicación de calles, manzanas y cuarteles menores.....	99
PLANO 10. El barrio de La Merced en 1882, con indicación de calles, manzanas y cuarteles menores.....	100
PLANO 11. Población de La Merced por manzanas, 1882.....	101
PLANO 12. Circuitos del tranvía en el costado oriente de la Ciudad de México, 1882...104	
PLANO 13. Ubicación de escuelas, hospitales y orfanatorios en La Merced, 1882.....	107
PLANO 14. Locales del mercado de La Merced en 1882, con indicación de los productos que se comerciaban en ellos.....	120

PLANO 15. Ubicación de establecimientos comerciales en el barrio de La Merced, 1882.....	123
PLANO 16. Ubicación de expendios de alimentos y bebidas, 1882.....	124
PLANO 17. Ubicación de tiendas especializadas, 1882.....	127
PLANO 18. Ubicación de expendios de ropa y calzado.....	128
PLANO 19. Ubicación de establecimientos destinados a servicios, 1882.....	129
PLANO 20. Ubicación de establecimientos destinados a oficios, 1882.....	132
PLANO 21. Ubicación de manufacturas, 1882.....	133

Índice de cuadros

CUADRO 1. Oficios ejercidos en la Ciudad de México por rubro, 1882.....	26
CUADRO 2. Profesiones ejercidas en la Ciudad de México, 1882.....	26
CUADRO 3. Industrias ejercidas en la Ciudad de México, 1882.....	27
CUADRO 4. Carreras ejercidas en la Ciudad de México, 1882.....	28
CUADRO 5. Ingresos de los mercados capitalinos, 1869-1870.....	71
CUADRO 6. Productos de la canasta de alimentos básica para un directivo de la administración pública, 1883-1884.....	79
CUADRO 7. Mercancías introducidas en la Ciudad de México y su procedencia, 1859...80	
CUADRO 8. Comparación de los ingresos del ramo de mercados, 1877-1881.....	89
CUADRO 9. Nacionalidad de los habitantes del barrio de La Merced.....	102
CUADRO 10. Oficios de La Merced por rubro, 1882.....	103