

# El Canal de la Vega. Movilidad y actividades urbanas

**María del Carmen Bernárdez de la Granja**

*Universidad Autónoma Metropolitana / Azcapotzalco*  
DOI: <https://doi.org/10.24275/QZCB6954>

### Resumen

El Canal de la Viga se destacó a lo largo de los siglos XVI al XIX, como el principal medio de transporte de acceso de los productos agrícolas del sur de la ciudad al centro de la misma. Desde fines del XIX hasta su soterramiento a mediados del siglo XX el canal fue perdiendo poco a poco su función, sin embargo, la configuración urbana de usos que se desarrolló en sus riberas no se erradicó hasta que las bodegas de percederos y semillas fueron trasladadas a la Central de Abasto en los años 70. Una vez cubierto el canal y ya convertido en avenida, recuperó su función de medio de transporte de mercancías y productos que se dirigían al gran mercado de abasto del barrio de La Merced. El estudio de su desarrollo y consolidación como canal navegable, el sistema hidráulico del cual formaba parte y las actividades que se fueron consolidando en sus orillas forman una trama inseparable que explican la importancia de las vías de comunicación en la localización de actividades en la ciudad.

### Abstract

*The "Canal de la Viga" was established, over time, the primary medium of merchandise transport to the center of Mexico City; the study of its development and consolidation as a navigable channel, the hydraulic system of which it formed part and the activities developed in its banks make an inseparable frame to understand the importance of the communication network in the activities location inside the city.*



La ciudad de México durante la época prehispánica tuvo un sistema de canales que funcionaron como vías de comunicación al interior de la ciudad y cumplían también la función de vías de drenaje de las aguas hacia el Lago de Texcoco. Este sistema, unido a un conjunto de calzadas y diques que comunicaban la isla de Tenochtitlán con tierra firme, formaban un sistema hidráulico complejo que permitía el manejo de las aguas del lago, evitando en gran medida las temidas inundaciones. Este sistema subsistió casi completo hasta el siglo XVIII, cuando las corrientes higienistas desembarcaron en la ciudad de la mano de la modernización borbónica (De la Torre Villalpando, Guadalupe, 2010:58).

La relación con el agua, matriz fundamental del desarrollo de la ciudad, posee dos vertientes contradictorias que determinaron a México desde sus inicios, la paradoja de tener una ciudad en medio de un lago, sujeta a fuertes inundaciones y cuyos sistemas de movilidad se dieron prioritariamente por las vías navegables y, por otro lado, una ciudad que tenía que traer el agua a través de un sistema de acueductos desde tierra firme.

Una porción más grande del Canal de la Viga se localizaba en lo que se conoció como el barrio de La Merced, en esta zona se asentaron algunos de los Conventos más importantes del periodo virreinal (La Merced, Jesús María, Balvanera, etc.), una serie de capillas, la Alhóndiga y el Puente de Roldán. El barrio concentró también diferentes gremios como zapateros, sombrereros, tabaqueros, etc., y los curtidores, asentados sobre todo en la parte oriente, que aprovechaban las acequias en el proceso de curtido. La función estratégica del barrio, como lugar especializado de abasto que tuvo hasta finales del siglo XX, tiene su origen en la consolidación del Canal de la Viga como vía preferente para el

*Fecha de recepción:*

26 julio 2012

*Fecha de aceptación:*

08 de noviembre de 2012

transporte de mercaderías en la época virreinal y parte del siglo XIX.

En el siglo XVIII seguía funcionando la mayor parte del sistema hidráulico heredado de la ciudad prehispánica, por ejemplo, las acequias o canales que servían como vías navegables y como desagüe, las compuertas que permitían el escurrimiento de las aguas hacia el Lago de Texcoco y el Albarradón como defensa contra las inundaciones. De las vías navegables, el Canal de la Viga fue el más importante, ya que permitía transportar las mercaderías percederas provenientes de Xochimilco y Chalco, así como otro tipo de productos que tenían su origen en estas zonas o que eran trasladadas por otros medios hasta los poblados del sur y de ahí a través de trajineras a la ciudad de México.

La mayoría de las acequias tenían un sentido oeste-este, siguiendo la pendiente natural hacia el Lago de Texcoco, entre ellas se encontraba la Acequia Real que

*... entraba a la ciudad por el sur de la Alameda cruzando el barrio del mismo nombre, pasaba por el costado sur del Hospital Real, por la espalda del convento de San Francisco y seguía su curso por el lado sur de la Plaza Mayor hasta unirse en la parte oriente con la acequia que venía desde Chalco...* (De la Torre Villalpando, 2010:59).

La gran acequia que venía desde el Lago de Chalco por el sur, era la de Mexicalzingo, transitaba entre los barrios de Santo Tomás y San Pablo y a la altura de la Alhóndiga se unía a la Acequia Real y continuaba rumbo al noreste, prosiguiendo un curso transversal hacia el Lago de Texcoco.

A finales del siglo XVIII, el bajo nivel de los lagos, producto de la desviación de corrientes de agua y de ríos para aumentar la superficie cultivable,

unido a la falta de limpieza y desazolve de los canales, determinó que éstos fueran cada vez menos navegables. Al mismo tiempo, las corrientes modernizadoras borbónicas hicieron que los canales empezaran a ser juzgados como fuertes focos de infección y las propuestas para el saneamiento de la ciudad empezaron a contemplar su entubamiento, lo que permitía que continuaran con su función de drenaje de las aguas servidas. Las acequias cumplieron durante el periodo virreinal la doble función de vías navegables y canales colectores del agua pluvial y residual de la ciudad hacia el Lago de Texcoco.

La historia del Canal de la Viga fue diferente, pues las autoridades virreinales propusieron su conservación y mantenimiento, por ser el medio de transporte fluvial más importante de la ciudad. En el siglo XVIII, para compensar la mengua del caudal de aguas de las acequias producto de la disminución de los lagos, se realizaron diversas obras hidráulicas, como las compuertas de Chalco (Sierra Carlos, 1968:32), que al conservar el nivel de las aguas del canal permitieron mantener la navegación.

En el Plano de Upsala, del siglo XVI, pueden observarse siete acequias importantes que cruzaban la ciudad. La que venía de la Viga y doblaba hacia el poniente para transformarse en la Acequia Real, pasando a un costado del Palacio de los Virreyes y de la Plaza del Volador, y la que saliendo del rumbo de Chapultepec se unía a la anterior en lo que actualmente es la calle de República de Uruguay, puede verse una tercera acequia secundaria paralela a la de la Viga que desemboca en la Acequia Real. En un sector del polígono que forman estas acequias fue donde se asentó, en 1601, el Convento de la Merced que le dio nombre al barrio. Esta zona en el plano se encuentra todavía despoblada, aunque pueden apreciarse construcciones aisladas hacia

el sur, donde se localiza claramente el barrio y el templo de San Pablo. La ciudad conservaba la traza regular de Alonso García Bravo, con las modificaciones impuestas por las condiciones topográficas, especialmente las acequias.

En el Plano de 1628, realizado por Juan Gómez de Transmonte, podemos observar algunos cambios significativos en el norte y oriente de la traza, ensanchándose hasta encontrar las barreras de las acequias de Chalco y la que cruza el puente del Clérigo (Toussaint, 1938:175). Se observan también cuatro acequias principales de las cuales dos rodean al Convento de La Merced. Funcionan ya los barrios de Jesús María y de la Santísima (1568), el de San Pablo (1575) y el de San Sebastián (1585). También puede verse el barrio de Manzanera, contiguo al de La Merced que surgió alrededor de la capilla de Manzanera, del cual tenemos una descripción realizada por Guillermo Prieto en 1830:

*...nido de tifus, escondite de los hijos sacrilegos y confidente de los amos de los reverendos padres de LA MERCED; todo ceñido o limitado por las acequias, con sus cortidurias pestilentes, sus puentes, sus depósitos de frutas y verduras, sus indias enredadas, sus indios desnudos y su idioma musical y quejumbroso, perdiéndose entre los gritos y desvergüenzas de regatones y cargadores.* (Valencia, 1965:64).

De la descripción anterior podemos apreciar, tanto las actividades del barrio, ligadas todas al comercio de perecederos y la producción de cuero, como la descripción física de los puentes y las acequias que conformaron, hasta entrado el siglo XX, el paisaje de esta zona y el carácter popular del mismo. Asimismo, se desprende esta nueva visión moderna higienista, que tenía como objetivo el

cambio de condiciones del entorno con fines sanitarios (entre otros).

La división administrativa religiosa se constituyó en la base de la estructura urbana y del sentido de pertenencia comunitario. A la formación de barrios, instituciones y fiestas populares, contribuyó, sobre todo en esta zona de la ciudad, la localización de establecimientos comerciales y de artesanos, que organizándose en gremios contribuyeron a definir las grandes comunidades urbanas (Valencia, 1965:61). A finales del siglo XVIII, la ciudad poseía catorce parroquias de la administración religiosa, dos corresponden al Canal de la Viga: el Sagrario, y San Pablo.

La crónica de Juan de Viera de 1777, nos describe una ciudad idílica, rodeada de lagos, donde podemos identificar la importancia que tenía en el siglo XVIII el Canal de la Viga y que mantuvo hasta el siglo XX:

*...porque la circundan tres hermosísimas lagunas bastante grandes y capaces, que pudieran navegar por ellas muchos bergantines, como de facto navegaron cuando su conquista. La primera es la de Texcoco, que tendrá como catorce leguas de circunferencia; la segunda, la de Chalco que es un poco menor; y la tercera, la de San Cristóbal que es más pequeña, cuyas abundantes aguas y cristalinas corrientes se introducen por un canal hasta el centro mismo de la ciudad, causando tanta fertilidad sus humedades, que toda su circunferencia son bosques de pinos, cipreses, fresnos, y álamos, y en sus intermedios hermosos jardines...* (Viera, 1992:1-2).

En la Figura 1 podemos ver los centros parroquiales con sus respectivas plazas, como puntos nodales del tejido urbano. La acequia más importante la constituye el Canal de la Viga, como hemos visto en la descripción de Viera, unido a una red de acequias y canales secundarios. El Canal constituía un límite, entre la zona de mejor nivel socioeconómico,



Figura 1. Los territorios parroquiales de la ciudad arzobispal (Moreno de los Arcos, Roberto, 1992:15).

situada al oeste del mismo, y la zona más popular, al oriente, donde se localizaban las curtidurías y bodegas. Esta acequia, no sólo era importante por ser el canal principal de abastecimiento de la ciudad, constituía también un paseo, posiblemente con motivo de celebraciones religiosas hacia la zona de Iztacalco, que se fue consolidando hacia el siglo XIX:

*El otro paseo, superior a todos los que tengo referidos, es un breve epílogo de las delicias con que la mano soberana de Dios quiso adornar esta ciudad; pues desde el centro de la plaza de ella corre por una calle derecha la laguna que va para Chalco hecha otra segunda Venecia; de manera que dejando por una y otra acera paso para un coche y caballos, el centro de la calle lo ocupa la laguna que corre por una*

*canal de mampostería, registrándose desde los balcones de las casas el crecidísimo número de canoas y chalupas que entran cargadas [de] flores, verduras y menestras; y en esta laguna, por determinados tiempos, se embarcan los vecinos de México para pasearse por todo el día en un pueblo nombrado Iztacalco; para este fin cubiertas las canoas con sus carrozas de esteras adornadas todas de flores del tiempo, se acomodan una o dos familias, según el tamaño de la embarcación, llevando consigo músicos e instrumentos con que van cantando y bailando dentro de la misma canoa hasta llegar al referido pueblo. Pintar la hermosura de esta laguna tan llena de árboles verdes en todo tiempo, la multitud de canoas de esta calidad, la alegría de las gentes, la multitud de pájaros, no cabe en la misma elocuencia... Y es una maravilla en las noches de luna ver volver las canoas para la ciudad,*

*coronadas las personas de coronas de hermosísimas flores y rosas de Castilla, cantando al compás de los instrumentos, dejando venir las canoas al corriente de las aguas, sin agitarlas el impulso de los remos...* (Viera, 1992:108-109).

Los caminos de acceso a la ciudad contaban con Garitas para el pago de impuestos de las mercancías que eran introducidas a ésta, el Canal de la Viga poseía una de las garitas más importantes, la cantidad de mercancías que accedían por este canal, como señala Araceli Peralta es impresionante: "...entre 1858 y 1859 pasaron por la garita, de acuerdo con su tamaño, 685 trajineras, 960 de porte (24 varas de largo), 90 de medio porte (12 varas de largo), y 458 chalupitas...lo que da un total de 4,944 canoas." (Peralta, 2000:460).

Para finales del siglo XVIII, la ciudad se encontraba dividida en doce barrios, simultáneamente a la reorganización parroquial realizada por el arzobispo Francisco Antonio Lorenzana, el segundo Conde de Revillagigedo emprendió la regularización urbana que dio lugar al primer plano de la ciudad, levantado por Ignacio Castera en 1794. Éste, buscaba recuperar el ordenamiento original de la traza, permitiendo la incorporación de servicios como la recolección de basura, limpieza y construcción de atarjeas, que en la mayoría de los casos se tradujo en el entubamiento de canales y acequias (Valencia, 1965:62). Al terminar este siglo, el entubamiento de las acequias y la destrucción de puentes y garitas transformó radicalmente el paisaje urbano de la ciudad de México.

### La ciudad del siglo XIX

Durante este siglo, debido a los desequilibrios económicos provocados por la guerra de independencia

y las diversas disputas civiles, el desarrollo de la capital del país se vio prácticamente suspendido desde el inicio del proceso de independencia hasta el denominado periodo de la República Restaurada.

A finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, las acequias dentro de la traza urbana habían prácticamente desaparecido. "En 1753 la Acequia Real fue cegada en el tramo con menos tráfico fluvial, entre el Coliseo y el ángulo suroeste de la Plaza Mayor, y en su lugar fue construida una doble atarjea..." (De la Torre, 2010:61). Sin embargo, el Canal de la Viga conservó su carácter navegable hasta bien entrado el siglo XX, por la importancia de la actividad comercial de la zona, aunque a lo largo del siglo XX fue cegado en sus tramos centrales hasta quedar a la altura del Mercado de Jamaica.

El punto de partida de la transformación de la ciudad en el siglo XIX lo constituyeron las Leyes de Reforma, promulgadas en 1857 pero que se hicieron efectivas hasta 1861. Si bien analizando comparativamente los planos, puede observarse la destrucción que dichas leyes produjeron sobre iglesias y conventos, el marco espacial de la ciudad continuó siendo substancialmente el mismo. La expropiación de los bienes de la Iglesia tuvo como consecuencia la consolidación de una nueva capa social de rentistas, que cree en el progreso y que consolidada como burguesía en la época porfirista, "... se siente alentada a abandonar con mayor decisión los viejos lineamientos de la herencia colonial, dejando al mismo tiempo el marco material que la contuviera" (Valencia, 1965:69).

A partir de 1857, con el surgimiento del ferrocarril urbano y la incorporación de los tranvías, se empieza a sustituir a los antiguos sistemas de transporte, como carros y carruajes y a los canales como elementos imprescindibles del transporte urbano.

Es así como da inicio la expansión de la ciudad que tendrá como consecuencia el abandono parcial de las funciones de este núcleo central.

La descripción del oriente de la ciudad, de la *Novísima Guía Universal de la Capital de la República Mexicana* en 1901, de Adolfo Pranti y José L. Grosso, nos muestra un deterioro urbano que continuará agravándose durante todo el siglo xx, y constata también como la visión progresista ha modificado el imaginario social sobre la ciudad vieja:

*Por el Oriente se extiende entre casas, vetustas, de sobria y pesada arquitectura, el México Viejo, con sus calles angostas, sucias y tortuosas, sus miserables plazoletas, los puentes en ruina del Canal de la Viga, charcos verdosos y delectreos, carros que corren en medio del arroyo, macizas extensas desnudas tapias, y a largos trechos, jacales de adobe y tejamanil...* (Ibid., p. 689).

### Desarrollo de la función comercial y de abastecimiento

Los canales o acequias eran el principal medio para el abasto, el comercio y la comunicación. La falta de animales de carga los había convertido desde la época precortesiana en el medio de transporte fundamental para aprovisionar a la ciudad. El Canal de la Viga fue la principal vía de acceso por donde llegaba a la ciudad toda clase de mercancías, principalmente alimentos; otro de los puntos de acceso fue el embarcadero de San Lázaro, que dejó de funcionar cuando las condiciones de navegación se hicieron difíciles debido a la disminución del nivel de los lagos.

La importancia de las acequias queda demostrada con la localización que impulsieron a las

instituciones relacionadas con el comercio, todas ellas a orillas del canal mayor (Canal de la Viga, Acequia Real), por ejemplo, el tianguis de la Plaza Mayor y el mercado del Volador contiguos a la Acequia Real; la Alhóndiga, construida donde el Canal de la Viga daba vuelta hacia el poniente para convertirse en la Acequia Real y en el siglo xix el mercado y el embarcadero de La Merced, a un costado del canal.

Al inicio del virreinato, la función comercial se ubicó básicamente en dos mercados, el tianguis de la Plaza Mayor y el de Tlatelolco, que fue poco a poco perdiendo importancia. Como se ha mencionado anteriormente, los barrios conservaron una plaza delante de la iglesia que en la mayoría de los casos, funcionó también como mercado. Sin embargo, la función especializada de comercio se fue concentrando, quedando como gran centro de abasto la Plaza Mayor. Muchas de las transformaciones e intervenciones que se dieron sobre ella en los siglos xvii y xviii, corresponden a la necesidad de organizar y controlar la actividad comercial que siempre en aumento, la desbordaba.

En 1798, el Virrey Segundo Conde de Revillagigedo hace limpiar y nivelar la Plaza Mayor y traslada el mercado a la Plaza del Volador (actual edificio de la Suprema Corte de Justicia), situada a un costado de la Acequia Real y de la plaza misma y que ya funcionaba como mercado complementario:

*...daré un paso a la plaza que llaman del Volador... en el centro de esta plaza hay tres órdenes de barracas, que forman calles donde se vende lo mismo que en la plaza, verduras y frutas con adición de que aquí se vende mucha loza vidriada... y a la orilla del costado del Palacio, que mira a esta plaza entra encañada la Real Acequia, hasta el palacio del corregidor, conduciéndose por ella desde la laguna, cuántas verduras*

*y comestibles entran a esta plaza de la universidad más de dos mil canoas, sin las que en los demás desembarcaderos se desembarca, cuyo cómputo prudente es el número de 10,000 canoas (Viera, 1992:42-43).*

Las bodegas de recepción y distribución de productos alimenticios se localizan a lo largo del Canal de la Viga y en torno a la Alhóndiga, esta ubicación se vio reforzada por los traslados de la función comercial.

En el siglo xviii, a un costado del Canal se creó el Paseo de la Viga o Paseo de Revillagigedo, que se convirtió en uno de los paseos más importantes de la ciudad. Las obras de mantenimiento, arbolado y mejoras viales, beneficiaron también al Canal de la Viga, que vio reforzados sus bordes con estacados y se dictaron normativas para evitar el paso del ganado. El manejo y mantenimiento del Canal tuvo siempre una serie de problemas, ya que el azolve y el estiaje volvían prácticamente inabordable el acceso de mercancías o las trajineras debían pasar con muy poco peso para poder llegar a la zona de bodegas; en la época de lluvias, los bordes del canal se veían frecuentemente inundados por las crecidas de agua y el uso ineficiente de las compuertas.

Durante la primera mitad del siglo xix, el Canal de la Viga se mantiene como una de las principales vías de acceso de productos perecederos. La descripción que se hace del Puente de Roldán en el libro *México y sus Alrededores* (Auda, L., et al., 1855-56:16) nos señala la importancia que tenía el canal para la ciudad en esta fecha:

*...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 aguas son muy considerables, además de los productos de las haciendas y poblaciones*



**Figura 2.** Castro Casimiro(1858) *México y sus Alrededores Puente de Roldán*. (Benitez, 1981, Tomo 2: 292).

*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 mediodía el comercio es muy activo en ella: todos los mercaderes de fruta, legumbres, flores, etc., que después se sitúan en los mercados, ocurren aquí a hacer sus compras..."* (Figura 2).

La importancia del Canal de la Viga como medio de transporte de mercancías y la consolidación de las áreas de bodegas en sus bordes se encuentran en muchas descripciones de cronistas y viajeros (Vieira, Prieto, Auda, Marroquín, Galindo y Villa, Rivera Cambas, entre otros). Es, además, posible extender algunas hipótesis sobre la consolidación de la función comercial a lo largo del Canal de la Viga en los estudios desarrollados por María Dolores Morales Martínez sobre el precio del suelo en el siglo xix: el cuartel menor 17, correspondiente al tramo más consolidado del Canal de la Viga, entre San Pablo y la Alhóndiga, presenta un valor promedio por propiedad medio, entre \$6,001 y \$8,000, un precio mayor al de los cuarteles menores 18 (Santo

Tomás) y 25, con un precio de entre \$4,001 y \$6,000. (Morales Martínez, 2011:51).

En la Plaza del Volador se construyó un mercado de mampostería en 1844; en abril de 1865, el Ayuntamiento ordenó el traslado de los vendedores de carnes, pollos y legumbres, de los mercados del Volador y de la plaza de Jesús a la de La Merced. En octubre del mismo año se realizó un segundo traslado de los puestos de frutas y legumbres, presentándose varias quejas de los comerciantes que consideraban que el lugar estaba muy lejos del centro de la ciudad.

En 1880 se termina la construcción de un nuevo y funcional mercado, símbolo del modernismo porfirista, construido sobre las ruinas de la iglesia de La Merced, con un muelle en la puerta; “El mercado de La Merced, sobre todo, constituyó una especie de puerto interior de la capital para su abastecimiento.” (Valencia, 1965:67).

En 1901, este edificio se renueva, reforzándose la actividad comercial: nuevos edificios construidos para tiendas, bodegas, vivienda de comerciantes y vivienda de alquiler aparecen en las manzanas que rodean al mercado, el tianguis empieza a saturar las calles.

En la época también existían otros sistemas de venta y comercialización en las inmediaciones: “los tendajones”, las “pulperías” y los “cajones”, encontrándose el área invadida por un gran número de vendedores ambulantes (Urrieta, Salvador, 1999:42).

1. Aunque la Iglesia poseía muchas vecindades en la zona de estudio, en el proceso posterior a la expropiación, con el paso a manos privadas de las propiedades de la Iglesia, los conventos fueron subdivididos y en la mayoría de estas propiedades se multiplicó el número de viviendas para obtener una mayor ganancia.

## La ciudad del siglo xx

En síntesis, podemos decir que partir de la segunda mitad del siglo xix la parte central de la ciudad sufre un paulatino desplazamiento, la función residencial se traslada hacia el poniente. Las transformaciones principales pueden observarse sobre todo en la zona oriente, a través de dos procesos: el abandono de la función residencial y el aumento de la migración, que lleva a que La Merced se convierta en un foco de adaptación y asimilación de los estratos más bajos de la sociedad.

Los mayorazgos desaparecen y en esas grandes casonas y en muchas de las propiedades eclesiásticas<sup>1</sup> se instalan vecindades, lo que contribuye a modificar radicalmente la calidad de la vida urbana de la zona. En los últimos años del siglo xix y los primeros del siglo xx, se asientan importantes industrias textiles y de hilos, en la Colonia Obrera y a lo largo de San Antonio Abad, rodeando la zona de estudio.

En la década de 1930, el Canal de la Viga llegaba a las proximidades del Río de la Piedad —lo que hoy es el viaducto Miguel Alemán—. Los productos provenientes del sur del Distrito Federal desembarcaban en Jamaica, que formaba parte del sistema de abasto de La Merced. Las calles que rodeaban al mercado de La Merced se saturaron de puestos semifijos, y la mayor parte de los edificios fueron destinados al comercio y al almacenamiento, ubicándose las viviendas en las plantas altas, siguiendo el patrón virreinal y porfirista.

En los años cuarenta, el entubamiento de los ríos del Valle de México afectó seriamente el nivel de agua de los canales, fundamentalmente al Canal de la Viga, que al quedar desaguado se convirtió en depósito de basura y desechos. La Comisión de

Higiene lo declaró como un elemento de alto riesgo para la salud pública y comenzó a ser rellenado. En 1957 se pavimentó convirtiéndose en una avenida. El Canal, una vez rellenado vuelve a cumplir su función de vía preferencial para el acceso de mercancías provenientes del sur de la ciudad.

Entre la década de los cuarenta y los cincuenta se da el mayor auge económico de la zona que rodea al mercado; se abre el Anillo de Circunvalación y a lo largo de la calle se instalan nuevos edificios construidos exclusivamente para bodega o bodega y vivienda en las plantas altas, con lo que la zona de abasto inicia su expansión hacia el oriente, involucrando a los barrios de Santo Tomás, la Candelaria y La Soledad. El centro de esta gran aglomeración comercial, lo conforman el barrio de La Merced<sup>2</sup> y el mercado del mismo nombre.

El mejoramiento vial consolida la tendencia a la formación de un gran polo concentrador de comercio de abasto, que puede acceder así fácilmente a las áreas con más prestigio comercial de percederos.

En 1957, se construye el nuevo sistema de mercados, cruzando Anillo de Circunvalación: nave mayor, nave menor, flores, juguetes y artesanías, dulces, herbolaría y animales, el mercado de ropa y calzado en Mixcalco. La zona de bodegas continúa avanzando hacia el oriente.

La implantación del nuevo sistema de mercados a unas cuantas cuadras de la localización original, tuvo como consecuencia una expansión de las actividades comerciales que no modificó sustancialmente las características de la “zona histórica” que contaba ya con un emplazamiento acreditado entre los comerciantes y clientes.

Con el mejoramiento de la vialidad, la ampliación de las Avenidas San Pablo, Fray Servando Teresa de Mier y la Calzada de la Viga, y su conexión con el

Anillo de Circunvalación, se forma el eje de abastos que une el mercado de Jamaica, los mercados de pescados y mariscos y todo el sistema de mercados de La Merced.

## Conclusiones

El Barrio de La Merced desarrolló un carácter de distrito de abasto desde la época virreinal por la proximidad con la Acequia Real y el Canal de la Viga. Lo anterior se tradujo en el ámbito urbano y social, dando lugar a muchas de las características socioeconómicas y culturales de este sector. La radicación de almacenes de abasto a lo largo del canal, las áreas de curtidurías localizadas en las inmediaciones del mismo sobre una red de acequias, configuraron un área periférica con algunas instituciones de poder comercial.

A partir de la demolición de la mayor parte del convento, como consecuencia de las Leyes de Reforma, el carácter comercial del barrio se consolidó con la construcción del mercado sobre las ruinas de la iglesia.

La construcción de vialidades en la zona, una vez desafectado el Canal de la Viga contribuyó a la consolidación de la función de abasto, al facilitar el acceso de mercancías percederas al corazón de la zona histórica de abasto, hasta generar un gran conglomerado comercial con carácter metropolitano.

2. Los límites del Barrio Histórico de La Merced serían las actuales calles de Corregidora, Circunvalación, San Pablo y Pino Suárez.

**Bibliografía**

- Aldana, Cristóbal de (1953). *Crónica de La Merced de México*. México: Biblioteca Nacional.
- Auda, L., Campillo, J., Castros L. y Rodríguez, G. (1855). *México y sus Alrededores*. México D.F.: Decaen Editor.
- Benítez, Fernando (1984). *Historia de la Ciudad de México*. México: Editorial Salvat, Tomos 1 al 9, Enciclopedia.
- Caso, Alfonso (1956). *Los Barrios Antiguos de Tenochtitlán y Tlatelolco*. México: Ed. Fondo de Cultura Económica.
- ĀENVI (1983). *Situación actual de la estructura económica espacial de la zona de la Merced*. Mecanografiado, agosto, 63 pp.
- (1983). *Situación actual de la estructura económica espacial, empleo y vivienda de la zona de la Merced*. Mecanografiado, diciembre, 129 pp.
- COPEVI (1983). *Estudio de Regeneración Urbana. El caso de La Merced*. Incompleto. Anexo gráfico, octubre.
- De la Torre Villalpando, Guadalupe (2010). "Las calles de agua en la ciudad de México en los siglos XVIII y XIX", en *Boletín de Monumentos Históricos*, Tercera Época, Núm. 18, enero-abril, pp. 58-71.
- Del Valle Arizpe, Artemio (1946). *Historia de la Ciudad de México según los Relatos de sus Cronistas*. México: Editorial Pedro Robredo.
- Dirección General de Planeación, D.D.F. (1983). *Programa de Mejoramiento Urbano, Zona de La Merced*. Mecanografiado.
- Fernández, Justino; Gómez de Orozco; Federico y Toussaint, Manuel (1938). *Planos de la Ciudad de México, siglos XVI y XVII*. México: Editorial Cultura, UNAM (Estudio Histórico Urbanístico y Bibliográfico).
- González Obregón, Luis (1891). *México Viejo (Época Colonial)*. México: Tipografía de la Escuela Correccional de Artes y Oficios.
- García Cubas, Antonio (1894). *El Distrito Federal*. México: Antigua Imprenta de Murguía.
- (1904). *El libro de mis recuerdos*. México: Imprenta Antonio García Cubas.
- García Izcabalceta, Joaquín (1939). *La Antigua Ciudad de México*. México.
- Lombardo de Ruiz, Sonia; De la Torre Villalpando Guadalupe; Gayón María y Morales María Dolores (2009). *Territorio y demarcaciones de los censos de población. Ciudad de México 1753, 1790, 1848 y 1882*. México: INAH/UACM/Centro Geo/ADABI.
- Marroquí, José María (1900.1903). *La Ciudad de México*. México: Imprenta La Europea, 3 Tomos.
- Morales Martínez, María Dolores (2011). *Ensayos urbanos la ciudad de México en el siglo XIX*. México: UAM.
- Moreno de los Arcos, Roberto (1992). "Los territorios parroquiales de la ciudad arzobispal", en *Cuadernos de Arquitectura Virreinal*, N° 12. México, UNAM, Fac. de Arq.
- Moreno Toscano, Alejandra y Sonia Lombardo de Ruiz (1983). *Fuentes para la Historia de la Ciudad de México 1810-1979*. Volumen I y II. Siglo XIX, Fuentes y Doc., México: INAH.
- Orozco y Berra, Manuel (1867). *Memoria para el Plano de la Ciudad de México*. México: Imprenta S. White.
- ; Ramírez de Aparicio, Manuel y Lavarière Julio (1981). *Apuntes y fotografías de México a mediados del siglo XIX*. Introducción y Notas de Guillermo Tovar de Teresa, Fotos Desiré Charnay. México: Celanese Mexicana, S. A.
- Peralta Flores, Araceli (2010). "El Canal, Puente y Garita de la Viga", en *Caminos y Mercados de México*, Long Towell, Attolini Lecón (coords.). México: UNAM-INAH, pp. 459-468.
- Rivera Cambas, Manuel (1880). *México Pintoresco, Artístico y Monumental*. México: Imprenta de la Reforma, Tomos 1 al 3.
- Romero de Terreros, Manuel (1946). *La Plaza Mayor de México en el siglo XVIII*. México: Imprenta Universitaria.
- Sierra, Carlos (1968). *Breve historia de la navegación en la ciudad de México*. México, sobretiro del Boletín Bibliográfico de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- Urrieta, Salvador (1998-1999). *Estudio Diagnóstico para la Regeneración Integral del Barrio de la Merced*. México: FCH/IPN.
- Valencia, Enrique (1961). *La Merced, Estudio Ecológico y Social de una Zona de la Ciudad de México*. México: INAH.
- Viera de, Juan (1992). *Breve y compendiosa narración de la ciudad de México*. 1a Ed. en facsimilar del texto de 1777. México: Instituto de Investigaciones José María Luis Mora.