

La Merced: Puerta suroriente del centro histórico

Alejandro E. Suárez Pareyón¹

COMENTARIO INICIAL

En este texto se presenta una breve reseña actualizada de la zona de La Merced y su entorno, dentro de los límites del centro histórico de la Ciudad de México, con especial atención a las características del espacio público. La información utilizada es resultado de varias décadas de investigación histórica y de práctica profesional en planeación urbana y arquitectura, particularmente dirigida a la vivienda social en edificios y contextos de valor histórico. El argumento se nutre, además, con los conocimientos de diversos autores en publicaciones especializadas.

LA MERCED AYER Y HOY

En un tiempo ya lejano, algunas ciudades fueron amuralladas para garantizar su seguridad y controlar la movilidad de los residentes y visitantes; con esta referencia, el título de este texto hace alusión al intento de amurallar la ciudad de México durante la segunda mitad del siglo XVIII y construir puertas en las principales vías de acceso, respondiendo así al sistema de controles fiscales de las reformas borbónicas. En 1794, Ignacio Castera, arquitecto mayor de la ciudad, presentó al segundo conde de Revillagigedo, entonces virrey de la Nueva España, un proyecto alternativo que podría definirse como la primera propuesta de ordenamiento urbano modernizador, muy apropiado para delimitar la ciudad por

¹ Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México.

sus cuatro costados mediante la construcción de un canal llamado “la zanja cuadrada”. De esta forma, la entrada a la ciudad sólo sería posible a través de las puertas principales de las trece garitas establecidas, entre las cuales la de La Viga fue un caso particular, pues su función era controlar el paso de canoas y trajineras que transportaban personas y mercancías (Torre, 1999).

Hoy en día, la zona de mercados de La Merced y su entorno constituyen un complejo sistema urbano que tiene su origen histórico en la zona comercial que surgió y creció en el antiguo barrio del mismo nombre, el cual adoptó del convento de monjes mercedarios ubicado en el sector sureste del actual centro histórico de la ciudad, un barrio tradicional al que llegaba la vía de agua conocida como el canal de La Viga, principal medio de comunicación con el oriente y el sur de México.

En el transcurso de cuatro siglos, el barrio de La Merced concentró la mayor parte del abastecimiento de productos alimentarios y otros bienes de consumo. Una de sus características urbanas más notables fueron las calles y plazas, abarrotadas de todo tipo de mercancías, entre las cuales se movía una gran multitud de vendedores y compradores, en medio de conjuntos arquitectónicos formados por edificios que combinaban funciones habitacionales, comerciales y de producción artesanal. En La Merced se podían encontrar grandes casonas que albergaban a extensas familias de ricos comerciantes, incluyendo accesorias o locales para la venta directa, almacenes y oficinas administrativas, además de alojar a empleados y trabajadores domésticos; completaban el panorama habitacional numerosas casas de vecindad con cuartos alineados en torno a patios centrales donde se ofrecían viviendas económicas de un solo espacio para familias numerosas y tal vez para el taller artesanal del que dependía el sustento.

Calles, plazas y canales conformaban el espacio público, intensamente ocupado por las actividades comerciales y de servicios.

Una escena costumbrista de la calle de Roldán se describe visualmente en la conocida litografía de Casimiro Castro, y Manuel Rivera Cambas recrea la vida del mercado de La Merced y el canal de Roldán en su libro *México pintoresco, artístico y monumental*:

El Mercado de la Merced

En la parte demolida del convento de la Merced, fue formada el año de 1863 una nueva plaza de mercado. Para facilitar el tráfico fueron construidas unas gradas de mampostería a la orilla de la acequia. En aquella plaza se instalaron los vendedores bajo jacalones, barracas y sombras de petate, lo que daba aspecto desagradable a la localidad, hasta que el año de 1880 se inauguró allí un nuevo y hermoso mercado, sobre las ruinas de la antigua iglesia, dejando desde entonces de agruparse entre el lodo y la basura, la multitud de mercaderes que surte de los artículos de primera necesidad a los extensos y poblados barrios del sur-este de la capital.

El Puente de Roldán

El canal de la Viga, que comunica las lagunas de Chalco y de Texcoco, penetra a México comprimido entre edificios de poco gusto, antiguos y sombríos que lo aprisionan, y siendo por ese canal el desfogue de todas las atarjeas se nota allí casi siempre un olor desagradable; sin embargo, el canal es muy concurrido por los vendedores y comerciantes en legumbres y frutas principalmente; la calle del Puente de Roldán puede considerarse como un verdadero muelle del canal; allí se hacen contratos, siendo muchas las mercancías introducidas, pues además de las que envían las haciendas y poblaciones cercanas, llegan muchas de Chalco, en donde se embarcan para la capital los productos de las haciendas de Cuernavaca.

Desde antes de que aparezca la aurora se nota ya mucho movimiento por el Puente de Roldán, al que acuden los compradores que han de llevar sus mercancías a las plazas. Los efectos son transportados en

canoas, por indígenas y a fuerza de remos o empujando sobre un palo largo apoyado en el fondo del canal. Varias ocasiones se ha querido establecer la navegación por vapor; pero el proyecto ha tropezado siempre con inconvenientes que impiden su realización.

Ese canal que atraviesa a México y hace de la plaza de la Merced un muelle, ofrece un aspecto muy variado e interesante, según las estaciones del año, pero jamás deja de estar concurrido y bullicioso, entrando por él multitud de traficantes que vienen de más de ocho leguas que es la extensión del canal alimentado por las aguas de la laguna de Chalco.

Al finalizar el siglo XIX y al iniciar el siglo XX, cuando gobernaba Porfirio Díaz, en la zona oriente de la ciudad —identificada con las ruinas del hospital de San Lázaro y la garita del mismo nombre— empezó a cambiar la fisonomía del lugar cuando se realizaron importantes obras de infraestructura urbana, para la generación de energía eléctrica y la introducción de sistemas de transporte, y se establecieron nuevas industrias. Todo esto ocurrió en el espacio que hoy se relaciona con La Merced, a donde llegó la construcción de la nueva red del drenaje urbano, para alcanzar su punto de descarga en el sistema hidráulico del gran canal del desagüe, inaugurado en 1900; también se instaló ahí la planta de la Compañía Mexicana de Gas y Luz Eléctrica, que después pasó a la empresa Mexican Light and Power (empresa que más tarde dio origen a la Compañía de Luz y Fuerza del Centro); ése fue el sitio donde se construyó la estación San Lázaro del Ferrocarril Interoceánico, la vía ferroviaria del Ferrocarril de Cintura que daba servicio de interconexión entre las estaciones de ferrocarril de la ciudad, la fábrica de conservas Clemente Jaques y la maderería La Selva. Todas esas obras e instalaciones surgieron en los suburbios de la ciudad, en pleno proceso de expansión de barrios tradicionales, como San Antonio Tomatlán y la Candela-

ria de los Patos, o de lotificación en fraccionamientos populares, como la colonia Morelos.

Durante los años veinte, ya concluida la Revolución y con un nuevo modelo de control de gobierno y una administración que dio origen al Departamento del Distrito Federal en 1929, en la zona de La Merced y su entorno ocurrieron cambios importantes en el sistema de transporte del abasto, como el entubamiento del canal de La Viga en el tramo comprendido entre el borde sur del barrio de La Merced y la calzada del Chabacano. De esta forma se restringió definitivamente la navegación comercial hasta el corazón de la ciudad, dando lugar al improvisado mercado de Jamaica, que sustituía a La Merced, y su conexión con los pueblos del sur.

Durante los años siguientes, el aumento del transporte automotor sobre una estructura vial antigua, aunado al crecimiento demográfico y urbano, provocó graves problemas de movilidad que llevaron al gobierno local a buscar alternativas de solución. Esta situación dio oportunidad al arquitecto Carlos Contreras de presentar al Departamento del Distrito Federal su propuesta de ordenamiento urbano, basada en un sistema de vialidades que rompiendo la retícula vial antigua mediante el ensanchamiento o la apertura de nuevas calles y avenidas diera fluidez a la circulación vehicular que obligadamente tenía que cruzar el centro de la ciudad. Esa red vial renovada se complementaría con dos circuitos perimetrales, uno interior y otro exterior; el primero sería llamado Anillo de Circunvalación, cuyo primer tramo sería construido al finalizar los años cuarenta, y el segundo sería la vialidad al borde del ensanchamiento de la ciudad, ocurrido durante la primera mitad del siglo xx y que actualmente se conoce como Circuito Interior.

Siguiendo este proyecto, durante varios años se realizaron importantes obras de vialidad que afectaron varias zonas de la ciudad antigua; en particular, el espacio urbano que estudiamos aquí se vio afectado con la apertura del primer tramo del Anillo

de Circunvalación y las calles transversales, como ocurrió en las calles Venustiano Carranza y su continuación, Manzanares, y en República de Uruguay, continuando por la calle de Zavala, sólo por mencionar algunas, cuyo trazo de construcción rompió el tejido urbano existente (el impacto urbano de esas obras se podrá ver en el análisis comparativo de imágenes aéreas que se presentará más adelante).

La apertura del Anillo de Circunvalación se hizo siguiendo el trazo marcado por la calle Vidal Alcocer y transformó radicalmente la vida y la morfología de La Merced y sus barrios vecinos. Así llegó la modernidad, demoliendo viejas construcciones para sustituirlas con edificios de arquitectura funcionalista, conservando el modelo tradicional de la mezcla de usos del suelo: comercial y habitacional, que tan bien respondía a las necesidades de la zona. En los años siguientes, los edificios de departamentos con comercios y almacenes en la planta baja no sólo se construyeron a ambos lados del Anillo de Circunvalación, sino que al interior del viejo barrio de La Merced también empezaron a surgir nuevas construcciones que sustituyeron muchos edificios antiguos, algunos de gran valor arquitectónico e histórico.

Mientras esto ocurría en la parte antigua de la ciudad, al lado oriente de la nueva avenida llegaron nuevos habitantes a ocupar los edificios recién construidos, aunque las obras de renovación dejaban a su paso la destrucción de muchas manzanas ocupadas por vecindades. Una parte de la población desalojada por las obras de renovación pudo reubicarse en lotificaciones de la periferia de ese entonces, habilitadas por el Departamento del Distrito Federal, y quizá la mayoría tuvo que resolver el problema por su propia cuenta.

El mercado de La Merced que describió Rivera Cambas tuvo una vida útil de setenta y cinco años, pero para mediados del siglo xx ya era obsoleto y su capacidad había sido rebasada; los puestos

comerciales ocupaban barracas de madera sobre las banquetas y los peatones disputaban el arroyo de la calle con los vehículos de carga y del transporte público y privado. En calles y manzanas circundantes del ex convento de La Merced estaban funcionando bodegas y comercios bien establecidos que ofrecían productos al mayoreo, medio mayoreo y menudeo, haciendo de todo el barrio de La Merced el centro de abasto de una ciudad en pleno crecimiento urbano y demográfico, que en 1950 tenía una población de casi tres millones de habitantes.

Fue en el periodo de gobierno del presidente Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958), cuando el jefe del Departamento del Distrito Federal era Ernesto P. Uruchurtu —*el Regente de Hierro*, como popularmente se le llamaba por su actitud rígida para imponer sus decisiones y aplicar leyes y reglamentos— que se dio impulso a una política de renovación urbana, particularmente aplicada en el entonces llamado primer cuadro. Esta ambiciosa política urbana se apoyaba en proyectos de vialidad y transporte a gran escala, con el soporte técnico de los estudios de diagnóstico urbano y habitacional elaborados por el Instituto Nacional de la Vivienda (INV) que señalaban la existencia de barrios antiguos en franco deterioro y de colonias populares del siglo XIX con población viviendo en condiciones precarias. Esos barrios y colonias ocupaban un área en forma de arco, rodeando por el norte, el oriente y el sur al centro político, comercial y de negocios de la ciudad; a esa área así caracterizada se le llamó “herradura de tugurios”.

En ese periodo, la administración del gobierno de la ciudad llevó a cabo un conjunto de acciones coordinadas para la modernización de todos los mercados del primer cuadro, y de manera particular para la reubicación del mercado de La Merced y todo el comercio establecido sobre las calles aledañas. Para ubicar estratégicamente este proyecto se eligió el sector oriental del Anillo de Circunvalación por su localización, próxima a la carretera que co-

municaba a la capital con el oriente y sur del país. Gracias a obras como el Anillo de Circunvalación y otras más aún no realizadas sería posible la conexión con las otras carreteras. Además, en esa zona se encontraban el Ferrocarril Interoceánico, todavía en operación para atender el transporte de carga y pasajeros, y numerosas terminales de autobuses y camiones de carga.

El futuro de la nueva Merced estaba destinado a un espacio urbano en proceso de renovación hasta entonces ocupado por industrias, vecindades y plazas, en donde precariamente se desarrollaba el comercio callejero. Esta acción permitiría cumplir con el objetivo moral de sanear las áreas urbanas deterioradas y erradicar los malos hábitos que genera la pobreza en la población de la ciudad; en consecuencia, miles de habitantes fueron desalojados y desplazados a las periferias urbanas de aquel entonces, como había ocurrido unos años antes con los desplazados por la apertura del Anillo de Circunvalación.

El ambicioso proyecto de concentrar todo el comercio al menudeo en grandes mercados se inició con la demolición del viejo mercado ubicado junto al ex convento de La Merced, sustituyéndolo con una plaza a la que se le dio el nombre de Alonso García Bravo, el supuesto autor de la traza de la ciudad de México en tiempos de la dominación española. El nuevo conjunto de cinco mercados, inaugurado en 1957, conservó el nombre de La Merced y cada uno se identificó por sus características arquitectónicas y su giro comercial especializado:

Nave mayor: venta de frutas, verduras, semillas y chiles secos.

Nave menor: venta de productos cárnicos, pescados y mariscos, lácteos y abarrotes.

Mercado de comidas: venta de comida preparada.

Mercado de flores: venta de flores y arreglos florales.

Mercado anexo: venta de artículos para el hogar y utensilios de cocina.

Siguiendo el curso del Anillo de Circunvalación, y complementando la oferta comercial de estos mercados, seis calles más al norte se construyó el nuevo mercado de Mixcalco, especializado en la venta de ropa, y cuatro calles al sur el mercado Sonora, especializado en herbolaria para la medicina tradicional, artículos religiosos y mascotas y animales vivos para consumo doméstico. También muy cerca de la nave mayor, sobre el costado oriental del Anillo de Circunvalación, anexo a la iglesia de Santo Tomás, se instaló el mercado de dulces Ampudia, en la planta baja de un edificio de cinco pisos diseñado para uso comercial y habitacional.

Para apoyar la reubicación y concentración del abasto de alimentos, la autoridad promovió, de acuerdo con los comerciantes mayoristas, la instalación de bodegas de almacenamiento de pescados y mariscos con venta al menudeo en un predio al costado oriente de la calzada de La Viga. También en 1957 se inauguró el nuevo mercado de Jamaica.

El traslado y la concentración del comercio al menudeo en el conjunto de mercados de la nueva Merced no eliminó la operación de las bodegas existentes en el viejo barrio de La Merced, y su actividad se vio reforzada por la competencia que surgió con nuevas bodegas que buscaron instalarse en calles cercanas a la nave mayor del mercado, ocupando edificios nuevos o rehabilitando y adaptando algunas construcciones en el barrio de Santo Tomás la Palma.

Para tener un panorama completo del gran conjunto de mercados y su relación con el barrio histórico de La Merced, es importante agregar la existencia de dos grandes extensiones de terreno localizadas al oriente de la nave menor que no se ocuparon después de la demolición de vecindades y funcionaron como zona

de recepción de transportes para la subasta de productos destinados al abastecimiento de las bodegas especializadas. La llegada de los transportes de carga empezaba por la noche y se procedía a la subasta de los productos entre introductores y compradores. Una vez realizada la venta de los productos, en las primeras horas del día, los camiones cargados con la mercancía se desplazaban hacia las distintas bodegas localizadas tanto en el viejo barrio de La Merced como en los alrededores de la nave mayor, provocando conflictos viales y bloqueo de calles durante la descarga. En esas condiciones, la población consumidora que acudía directamente a las bodegas para adquirir distintos productos al mejor precio tenía que caminar entre camiones y labores de carga y descarga, y con la ayuda de los *diablos* transportar sus compras.

Por otra parte, el proyecto y las acciones de renovación urbana dejaron una reserva territorial que fue utilizada por el gobierno para construir en 1965 la unidad habitacional Candelaria, destinada a empleados del gobierno federal, conocida popularmente con el nombre de Candelaria de los Patos, para recordar al antiguo barrio que se localizaba ahí.

Para dar una idea de la magnitud de la ocupación del suelo urbano dedicado al abasto, en el estudio de regeneración urbana realizado en 1975 por el Centro Operacional de Vivienda y Poblamiento (Copevi) se incluyó un proyecto particular para mostrar la factibilidad de una acción de regeneración urbana a gran escala. El estudio se llama Área Plan Testigo: Proyecto de Regeneración Urbana de La Merced, en cuyo diagnóstico fueron identificadas 44 manzanas ocupadas por bodegas de venta al mayoreo y locales comerciales de venta al menudeo en una franja comprendida entre el ex convento de La Merced y el entorno de los grandes mercados de la nueva Merced. Un año más tarde, en una investigación elaborada por la Comisión para el Desarrollo Urbano del Distrito Federal, tomando como área de estudio una superficie

mayor, se contabilizaron 67 manzanas ocupadas por bodegas; 23 manzanas más respecto al primer estudio.

A esto se sumaba la condición ya expuesta al inicio de este texto: La Merced es la puerta suroriente de la ciudad. Los datos siguientes aportan elementos para explicar la situación en 1976 sobre el territorio ampliado de La Merced, con 37 terminales de transporte de pasajeros: 13 de autobuses foráneos, 15 de autobuses suburbanos y nueve de autobuses urbanos, destacando notablemente en las terminales de autobuses suburbanos las líneas de conexión con los municipios metropolitanos de Ciudad Nezahualcóyotl, Chimalhuacán, Ecatepec y Texcoco. A esa concentración de transporte se deben agregar las estaciones Merced y Candelaria de la línea 1 del Metro.

Durante el periodo de gobierno del presidente José López Portillo (1976-1982) se descubrieron importantes vestigios arqueológicos que dieron lugar al proyecto de rescate del Templo Mayor de la ciudad mexicana. Por otra parte, y para complementar la recuperación de la historia, en 1980 se emitió el decreto que define la existencia de un área de protección y conservación del patrimonio arquitectónico y urbano de la ciudad antigua, dándole la categoría de *centro histórico*, con lo que se dio inicio al proyecto de rehabilitación de las calles y la imagen urbana.

En ese mismo periodo gubernamental se construyó el Palacio Legislativo, localizado en el borde externo de la zona de mercados de La Merced, en los terrenos de los patios, talleres e instalaciones del Ferrocarril Interoceánico de San Lázaro, y mediante un proyecto de intervención urbana se estableció un eje de articulación entre el Palacio Legislativo y el Palacio Nacional, incluyendo la Plaza de la Constitución (o Zócalo, como popularmente se le conoce), a través de la calle Corregidora. La idea inicial del proyecto era dar preferencia a la movilidad peatonal en el primer tramo de la calle, a un costado del Palacio Nacional, construyendo en

medio una fuente monumental, intentando recrear el paso de la Acequia Real de los tiempos virreinales; la dificultad de mantener una fuente en una calle tan concurrida llevo a la autoridad a decidir, primero, la conversión de la fuente en jardinera y después a eliminar el obstáculo y recuperar la circulación vehicular de la vía. Sin embargo, el ancho de la calle Corregidora y la amplitud de sus banquetas a lo largo del recorrido entre el Zócalo y el Anillo de Circunvalación-Eje 1 Oriente permitió que se tomara la calle para transitar libremente, en un flujo constante, para moverse a su destino o para comprar en los comercios de la zona.

Continuando con la política de vialidad y descentralización del abasto, entre 1977 y 1978 el gobierno de la ciudad emprendió otras obras relevantes que modificaron la estructura socio-espacial de La Merced: la construcción del sistema de ejes viales, la línea 4 del Metro y la reubicación de todas las terminales de autobuses foráneos de la zona, trasladándolas a las nuevas terminales Norte, Poniente y Sur; y en particular, para el caso de La Merced, por su cercanía e influencia urbana, la Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente (TAPO), que concentra todas las líneas de autobuses con conexiones al oriente y sur del país. De todas estas obras, los que más efectos negativos tuvieron para el funcionamiento local y la desintegración del espacio público en el sur-oriente del centro histórico fueron los ejes viales, que se convirtieron en una barrera vehicular, en el caso del Eje 1 Oriente, que debe romperse por la fuerza física y de voluntad de la masa de peatones que se impone frente al tránsito de miles de vehículos; en el caso del Eje 2 Oriente, la barrera vehicular es una frontera que sólo cruzan las personas que van al deportivo Venustiano Carranza o al jardín Chiapas, porque la puerta principal del Palacio Legislativo está cerrada.

Quizá la obra urbana de mayor impacto en la zona de La Merced fue la nueva central de abasto, localizada a varios kilómetros de distancia del centro histórico. El proyecto se justificaba por la

intensa concentración comercial en La Merced, que provocaba no sólo congestionamientos vehiculares, sino que, con su hegemonía territorial, causaba conflictos a otras ramas de la actividad comercial, de servicios y de funcionamiento de las oficinas de la administración pública.

La propuesta de reubicación ya tenía varios años en los escritorios y las mesas de juntas de los altos funcionarios públicos, pero el proyecto arquitectónico y el plan de construcción eran más recientes. El gobierno inició dos años antes las gestiones de promoción y negociación del traslado con los comerciantes mayoristas. Durante un año, el traslado de bodegas fue paulatino y tuvo alguna oposición, pero todos los edificios con bodegas fueron clausurados el 3 de agosto de 1983, y para forzar el cese de toda la actividad de abasto, el gobierno de la ciudad abrió zanjas en las calles y levantó el pavimento en algunos sitios, para evitar el abastecimiento de los locales comerciales. El impacto urbano, económico y social fue de tal magnitud que todo el territorio del barrio de La Merced quedó convertido en zona de desastre; el golpe fue menor en los alrededores de los grandes mercados, pero aun así afectó el funcionamiento de toda la zona.

En esta coyuntura, la Dirección de Planificación Urbana del Distrito Federal encargó al Centro de la Vivienda y Estudios Urbanos (Cenvi) hacer un estudio sobre la estructura económico-espacial, el empleo y la vivienda en La Merced, para dar soporte a un proyecto de reordenamiento de la zona. Durante el trabajo de investigación de gabinete se tuvo constancia del acelerado aumento de las bodegas en los años anteriores; en 1976 había 1 232 bodegas y en 1978 existían 1 813; sin embargo, en 1983 no fue posible obtener información para cuantificar el total de bodegas que habían sido reubicadas en la central de abasto. En cuanto a la relación entre comercio y vivienda, durante los meses de junio y julio de 1983, haciendo trabajo de campo, fue posible evaluar

los primeros efectos del desalojo de las bodegas de La Merced, identificando 108 edificios con comercios y viviendas que estaban cerrados y sin habitantes. Se hacía evidente que al irse la principal actividad económica también se marcharon los habitantes cuya labor o empleo se relacionaba directamente con el abasto.

Dos años después, los sismos de 1985 también contribuyeron al despoblamiento de La Merced, aunque posteriormente los programas de reconstrucción de vivienda permitieron estabilizar parcialmente la salida de habitantes de la zona, sin que se pudiera modificar la tendencia general de pérdida de población.

El vacío dejado por el comercio mayorista de alimentos se llenó paulatinamente por otras ramas de la actividad comercial, que hasta mediados de los años ochenta se mantenía en el borde histórico marcado por la calle Jesús María. También en un contexto de crisis económica, el comercio en la vía pública se multiplicó y fue la actividad que ocupó densamente las calles que conectan con los sistemas de transporte público de la zona. La tolerancia y restricción para el comercio en la vía pública fue la política aplicada permanentemente durante los últimos veinticinco años, primero reubicando a los comerciantes en plazas especialmente construidas para este fin. Una muestra de esa política fue la plaza comercial o mercado llamado San Ciprián, que llegó a completar el conjunto de grandes mercados de La Merced; después, los comerciantes fueron desplazados del perímetro controlado del centro histórico, pero se les dejó invadir las calles del borde exterior, incluyendo todos los espacios públicos alrededor de las naves de los mercados.

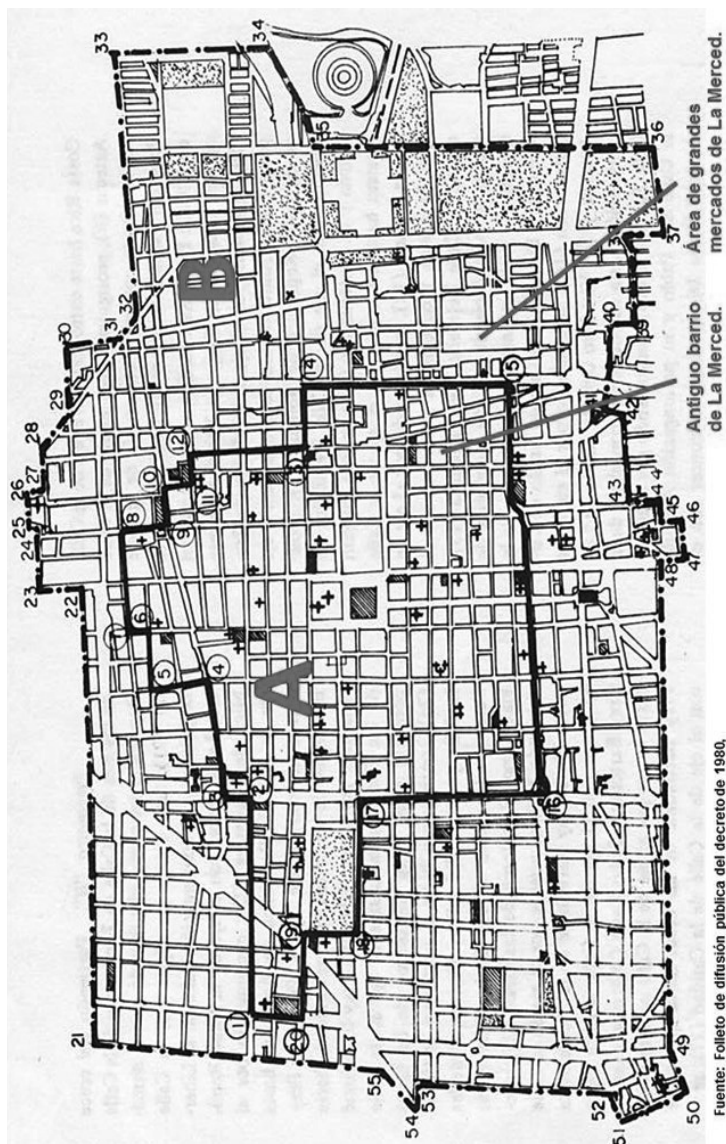
En 2013, después del incendio que dañó una parte importante de la nave mayor, y respondiendo el reclamo de los comerciantes afectados, el gobierno de la ciudad manifestó su interés por reconstruir el mercado y reordenar el comercio asentado en el espacio público, con la intención de aprovechar la oportunidad de poner en marcha un nuevo proyecto de modernización de

mercados ligado a la renovación urbana, potenciando la inversión pública y privada, tanto para el comercio como para el desarrollo urbano y habitacional. La Secretaría de Desarrollo Económico de la ciudad de México (Sedeco) tomó a su cargo la coordinación de los estudios para el Plan Maestro La Merced y el Diagnóstico Integral del Polígono de La Merced.

En 2014, la Secretaría de Desarrollo Económico solicitó a la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) la elaboración del estudio ya mencionado. A cargo del proyecto, el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad (PUEC) articuló a un grupo multidisciplinario de especialistas para hacer un diagnóstico integral de la situación urbana, habitacional, económica y social de la zona de grandes mercados. Algunos de los investigadores participantes ya habían desarrollado con anterioridad estudios y trabajos en la zona. La colaboración en el diagnóstico del polígono de La Merced dio a esos investigadores la oportunidad de poner al día sus conocimientos del área en sus respectivas líneas de investigación.

LA MERCED EN EL CENTRO HISTÓRICO

El 11 de abril de 1980, por decreto presidencial, se declaró a una zona de concentración de monumentos como “centro histórico de la ciudad de México”, en un área de casi diez kilómetros cuadrados que coincide, en términos generales, con la parte urbanizada de la ciudad de México a mediados del siglo XIX. La superficie del centro histórico está subdividida en dos perímetros: el perímetro A, que define los límites de una fracción interior, en donde se localiza el mayor número de edificios y espacios públicos reconocidos por su valor histórico y cultural, y el perímetro B, que es el límite exterior, donde existe un menor número de inmuebles y sitios históricos. Algunos años después, en 1987, la Organización



Fuente: Folleto de difusión pública del decreto de 1980.
Instituto Nacional de Antropología e Historia INAH.

1. Perímetros A y B del centro histórico, según el decreto de 1980.



Fuente: Coulomb, René, El Centro Histórico de La Ciudad de México, en Garza, Gustavo (Coordinador), La Ciudad de México en el fin del segundo milenio. 2. Centro histórico. Tres programas parciales de desarrollo urbano.

de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) declaró el centro histórico de la ciudad de México (perímetro A) como Patrimonio Cultural de la Humanidad.

En la figura 1 se observa el área ocupada por el centro histórico de la ciudad de México según el decreto de 1980, señalando sus perímetros A y B, así como el límite entre las delegaciones Cuauhtémoc y Venustiano Carranza. También se indica el área de estudio del presente trabajo, incluyendo las referencias de localización del antiguo barrio de La Merced y el conjunto de los grandes mercados.

El ordenamiento urbano general del territorio del centro histórico está referido al Programa de Desarrollo Urbano de la Delegación Cuauhtémoc (actualizado en 2008) y al Programa Delegacional de Desarrollo Urbano Venustiano Carranza (actualizado en 2005). El ordenamiento urbano particular corresponde a tres programas parciales de desarrollo urbano:

- Programa Parcial Centro Histórico, en la delegación Cuauhtémoc (aprobado en 2000, con una adición en 2010).
- Programa Parcial Centro Alameda, en la delegación Cuauhtémoc (aprobado en 2000).
- Programa Parcial La Merced, en la delegación Venustiano Carranza (aprobado en 2000).

En la figura 2 se observa que los tres programas en conjunto no alcanzan a cubrir la totalidad del territorio declarado como “centro histórico”, pues los tres dejan una franja perimetral de extensión considerable sin un ordenamiento ni lineamientos específicos para su tratamiento como espacio urbano de valor patrimonial.

Por otra parte, y conforme al decreto que dio origen al centro histórico, la institución del gobierno federal encargada de la ca-

atalogación y protección del patrimonio es el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), como responsable de su preservación con el auxilio del Instituto Nacional de Bellas Artes (INBA). A su vez, el gobierno del Distrito Federal tiene su propio registro local del patrimonio en la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda y establece las normas urbanas específicas en los programas de ordenamiento territorial para conservar e integrar el patrimonio edificado y el espacio público al desarrollo urbano, con el apoyo de la Autoridad del Centro Histórico, para coordinar las intervenciones del sector público sobre las áreas de valor histórico y cultural, y el Fideicomiso del Centro Histórico, como instrumento promotor de proyectos y acciones específicas.

EL TERRITORIO DEL ESTUDIO

El espacio de La Merced forma parte de un complejo sistema urbano en donde interactúan diversos grupos sociales con expresiones culturales diferentes e intereses económicos y políticos en ocasiones contradictorios, pero aun así han coexistido históricamente. Considerando esto, el objetivo del último estudio realizado fue observar y entender el tejido urbano, histórico y modificado, o roto, durante la segunda mitad del siglo xx. Para hacer la lectura y la interpretación del tejido urbano se propuso estudiar la relación población-vivienda, las actividades económicas, el índice de desarrollo social de la población residente, el patrimonio urbano y arquitectónico existente y las obras o intervenciones de política pública que han modificado esa relación.

Para los fines de la investigación, el área fue determinada por los estudios urbanos previamente realizados por el autor en el Centro Operacional de Vivienda y Poblamiento (Copevi), el Centro de la Vivienda y Estudios Urbanos (Cenvi) y la Facultad de Arqui-

Área Testigo y Polígono Primera Etapa de
Rescate Integral de la Merced



3. Delimitación del territorio estudiado.

itectura de la UNAM, atendiendo de manera paralela los objetivos comprometidos por el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad para el diagnóstico del polígono de La Merced, en la estructura metodológica general del proyecto. Una vez terminado y entregado el diagnóstico integral, el grupo de investigación de la Facultad de Arquitectura regresó a sus propios proyectos, entre los que ocupa un lugar especial el centro histórico de la ciudad

de México, y por supuesto La Merced. De esta manera, el área de la investigación quedó definida en los límites urbanos indicados en la figura 3, integrada por 139 manzanas: al norte, la calle San Antonio Tomatlán, desde la plaza de Loreto y la calle del mismo nombre; al oriente, la avenida Congreso de la Unión, o Eje 2 Oriente; al sur, siguiendo una línea de trazo irregular, el callejón San Antonio Abad, calzada de La Viga, Anillo de Circunvalación, callejón Canal, callejón de San Nicolás y la calle Oriente 30; al poniente, la calle Clavijero y su continuación al norte, siguiendo las calles de Jesús María y después la calle de Loreto.

POBLACIÓN, VIVIENDA, ACTIVIDAD ECONÓMICA Y PATRIMONIO

Al iniciar la tercera década del siglo *xx*, el centro, como se le llamaba en ese tiempo, era el espacio urbano de mayor importancia en la ciudad. Ahí se reunían las actividades más relevantes de la vida política, económica, social y cultural; también en el centro existía un cuantioso inventario de vivienda, en donde residían numerosos grupos de población pertenecientes a las más variadas capas de la sociedad, conviviendo en un ambiente de contrastes entre la modernidad y el deterioro físico de la ciudad antigua. Con los decretos de congelamiento del alquiler de inmuebles de 1942 y 1947 se acentuó el deterioro de las viviendas ubicadas tanto en el centro como en su periferia; esto explica por qué en los estudios del Instituto Nacional de la Vivienda (INV) se diagnosticaban el deterioro y la precariedad habitacional de la población asentada en la “herradura de tugurios”.

A partir de la segunda mitad del siglo *xx*, el crecimiento demográfico y urbano, así como la reconversión del modelo de desarrollo del país, provocaron el desplazamiento de algunas actividades económicas y de servicios a otras zonas de la ciudad, y progresivamente de la población que ya no tenía cabida en el

espacio central, por el desplazamiento de las fuentes de empleo o por los desalojos provocados debido a las grandes obras de renovación urbana que el gobierno llevó a cabo desde 1950 hasta el final de los años ochenta.

A más de medio siglo, las principales funciones realizadas en el centro histórico siguen vigentes, aunque un tanto modificadas, pues nuevas actividades económicas y de servicios llenan los espacios vacantes y el gobierno local impulsa políticas públicas de recuperación del patrimonio histórico y cultural para reciclar la arquitectura y el espacio público. La vivienda, que siempre fue el complemento necesario para dar vida de tiempo completo al centro de la ciudad, sigue siendo un tema pendiente de atender, y no obstante el vaciamiento progresivo de población residente en el núcleo central, en el entorno todavía existen amplias zonas que mantienen la relación histórica entre población, vivienda y actividades económicas, modelo que puede analizarse en el territorio del centro histórico.

La metodología aplicada en estudios anteriores atiende el comportamiento de las densidades de población, vivienda y otros indicadores con expresión territorial. En este caso, utilizando el Sistema de Información Geográfica (SIG), desarrollado en el Laboratorio de Vivienda de la Facultad de Arquitectura, se trabajaron las densidades de población, vivienda y unidades económicas de cada manzana con datos del censo de población y vivienda 2010 y del directorio nacional estadístico de unidades económicas 2009, calculando las densidades con la superficie neta de cada una de las manzanas para destacar la localización y concentración en el tejido urbano del tipo de poblamiento y la actividad económica. Posteriormente se agregaron al SIG otros datos, como la localización del patrimonio arquitectónico catalogado y el índice de vulnerabilidad social.

El espacio disponible para este capítulo no permite presentar todos los resultados ni los avances obtenidos en el proyecto de investigación, por lo que sólo se incluye la información representada en cinco planos, con las densidades de población, vivienda y unidades económicas comparadas en el mismo territorio; asimismo, se contrastan los datos con la ubicación de los edificios catalogados por su valor patrimonial y el índice de vulnerabilidad social de cada manzana.

Según el censo de población y vivienda 2010, en el área de estudio había 27 849 habitantes y existían 9 023 viviendas, mientras que el censo económico de 2009 reporta 10 957 unidades económicas. Respecto a este último dato, es importante destacar que el número de unidades económicas localizadas en esa área representa 10% de la suma total de las existentes en las delegaciones Cuauhtémoc y Venustiano Carranza.

Con la comparación de las densidades de los tres planos se puede observar lo siguiente: la distribución de población y vivienda se corresponde con bastante aproximación, es decir, hay coincidencia en sus respectivos rangos de densidad; por ejemplo, en las manzanas ocupadas por los mercados las densidades de población y vivienda son muy bajas, en tanto que son altas o muy altas en donde existen unidades habitacionales o concentraciones de edificios de vivienda. El hallazgo más interesante lo ofrece el plano de la figura 6. Al compararlo con las densidades de población y vivienda se puede confirmar la sobrevivencia, muy localizada, de edificios que combinan intensamente usos de suelo habitacionales, comerciales y de servicios.

Por otra parte, y como complemento del análisis anterior, el índice de vulnerabilidad social expresado en el plano de la figura 7 permite calificar las manzanas por su grado de marginación y desarrollo social. De manera semejante, en el plano de la figura 8 se localizan los edificios y los espacios urbanos con inmuebles catalogados.



4. Densidad de población.

LA MERCED: PUERTA SURORIENTE DEL CENTRO HISTÓRICO



Total de viviendas en Área testigo: 9,023

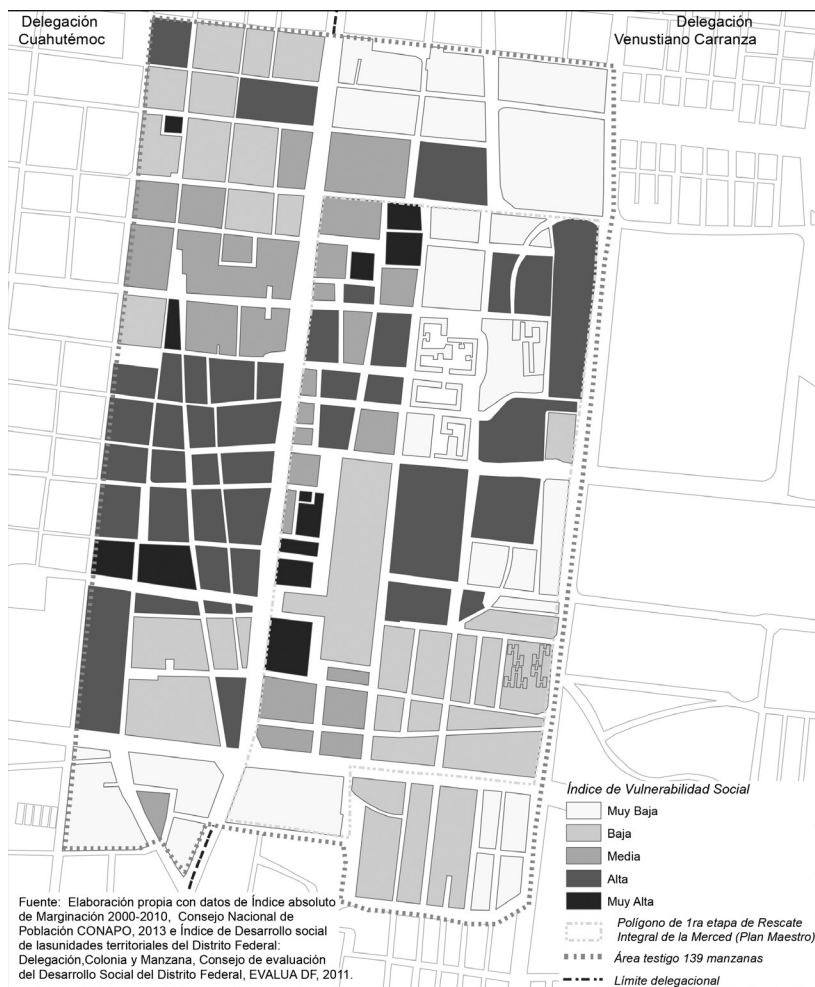
Fuente: INEGI 2010

5. Densidad de vivienda.



6. Densidad de unidades económicas.

LA MERCED: PUERTA SURORIENTE DEL CENTRO HISTÓRICO



7. Vulnerabilidad social.

Patrimonio: Predios catalogados



8. Patrimonio, predios catalogados.

MORFOLOGÍA URBANA COMPARADA, 1930 Y 2010²

Uno de los principales aportes del actual trabajo de investigación en La Merced es el análisis comparativo de la morfología urbana en dos años específicos, determinados por la disponibilidad de imágenes aéreas. En este análisis se observó la trama urbana, el trazo de manzanas, las tipologías habitacionales y las características del espacio público, contrastando el resultado con la información histórica obtenida en la investigación documental y en los trabajos realizados con anterioridad.

La comparación se hizo con mosaicos fotográficos de los mismos sectores urbanos obtenidos en 1938 y 2009, señalando con números los mismos sitios y agregando una descripción de cada lugar o edificio. Para apreciar los detalles, el territorio se dividió en tres franjas. La primera franja abarca de la calle San Antonio Tomatlán, en el extremo norte, a la calle Corregidora; la segunda franja empieza en Corregidora y termina en la calle San Pablo; la tercera franja inicia en San Pablo y concluye en la calle Oriente 30, en el extremo sur del mosaico fotográfico.

La imagen de 1938 presenta un tejido urbano antiguo, de origen prehispánico, convertido al comenzar el siglo xx en un espacio de transición al borde de la ciudad. Su trama está marcada por las antiguas acequias, identificadas en la fotografía con los números 7 y 15, señalando dos líneas diagonales que marcan el curso de los drenes naturales que cruzaban la ciudad rumbo al lago. La integran también manzanas y calles de dimensiones irregulares; instalaciones industriales, de ferrocarril y del sistema de

² Información del proyecto de investigación “Morfología de la Ciudad de México, siglo xx”, en la línea de investigación Centro-Periferia del Campo de Conocimiento. Análisis, Teoría e Historia, del programa de maestría y doctorado en arquitectura de la UNAM. La serie de fotografías aéreas de 1938 procede de la Fundación ICA y la de 2009 se obtuvo de Google Earth.

desagüe de la ciudad. En el tejido predominan las manzanas con lotes de formas y dimensiones muy variadas, con edificaciones habitacionales de carácter multifamiliar, vecindades que se distinguen por sus esquemas arquitectónicos regidos por patios longitudinales.

La imagen satelital de 2009 da cuenta de los grandes cambios ocurridos en ese tejido urbano, expone cómo fue modificado por las grandes obras urbanas, primero con vialidades trazadas en el proyecto del arquitecto Carlos Contreras, adoptado por el Departamento del Distrito Federal, y luego con el conjunto de grandes mercados de La Merced. También fue transformado por las acciones de saneamiento urbano que abrieron espacio entre las vecindades para implantar los diversos componentes de la renovación urbana, por la construcción de las líneas 1 y 4 del Metro y del Palacio Legislativo sobre el predio antes ocupado por los patios, los talleres y otras instalaciones del Ferrocarril Interoceánico.

Lo que no muestra la imagen del satélite son los cambios socio-espaciales que produjeron todas esas acciones y las obras de un proyecto de renovación urbana que se inventa y reinventa en cada periodo de gobierno, nacional o local, sin identificar ni reconocer que el tejido urbano no se puede parchar cuando se rompe o rasga; se tiene que zurcir para restituir la trama y cruzarla con la urdimbre, donde lo urbano es la trama y la urdimbre la acción humana en su hábitat social y construido.

TABLA 1
LA MERCED. FRANJAS DE ESTUDIO

<i>Franja norte</i>	
1938	2009
1. Plaza Loreto	1. Plaza Loreto
2. Plaza y calle San Antonio Tomatlán	2. Plaza y calle San Antonio Tomatlán
3. Calle Ferrocarril de Cintura	3. Calle Ferrocarril de Cintura
4. Plaza de la Santísima	4. Plaza de la Santísima
5. Mercado de Mixcalco	5. Mercado de Mixcalco
6. Subestación eléctrica	6. Subestación eléctrica
7. Trayecto de la antigua acequia de San Lázaro y maderería La Selva	7. Trayecto de la antigua acequia de San Lázaro y maderería La Selva
8. Empacadora de alimentos Clemente Jaques	8. Unidad habitacional en el predio antes ocupado por la empacadora de alimentos Clemente Jaques
9. Antiguo hospital de San Lázaro y vestigio de la desembocadura de la acequia del mismo nombre	9. Antiguo hospital de San Lázaro y vestigio de la desembocadura de la acequia del mismo nombre
10. Plaza de la Alhóndiga ocupada con un mercado e inicio de la acequia de San Lázaro	10. Plaza de la Alhóndiga e inicio del trayecto de la acequia de San Lázaro
11. Iglesia de la Soledad	11. Iglesia de la Soledad, plaza y jardín público anexos
12. Estación San Lázaro del Ferrocarril Interoceánico	12. Unidad habitacional del Programa Emergente de Vivienda Fase II, sobre el predio de la antigua estación San Lázaro del Ferrocarril Interoceánico
13. Garita de San Lázaro, puerta oriental de la ciudad de México	13. Antigua garita de San Lázaro, puerta oriental de la ciudad de México
14. Calzada de Balbuena, después avenida Francisco Morazán	14. Avenida Congreso de la Unión-Eje 2 Oriente. Estación del metro Candelaria, línea 4. Al costado poniente del eje vial se localiza el jardín Guadalupe Victoria
15. Capilla de la Candelaria	15. Capilla de la Candelaria
* Punto de inicio del gran canal del desagüe	* Punto de inicio del gran canal del desagüe
** Acceso al patio de maniobras y talleres del Ferrocarril Interoceánico	** Entrada principal del Palacio Legislativo

Tabla 1 (continuación)

<i>Franja central</i>	
16. Calle Corregidora	16. Calle Corregidora
17. Antiguo mercado de La Merced	17. Antiguo mercado de La Merced
18. Ex convento de La Merced	18. Ex convento de La Merced
19. Iglesia de Manzanera y trayecto de la acequia de La Merced	19. Iglesia de Manzanera y trayecto de la acequia de La Merced
20. Plaza y mercado frente a la capilla de la Candelaria	20. Plaza frente a la capilla de la Candelaria, al costado norte de la plaza de la estación del metro Candelaria, al costado sur el Archivo General de Notarías
21. Capilla de San Joaquinito	21. Capilla de San Joaquinito; al oriente avenida Congreso de la Unión-Eje 2 Oriente y metro Candelaria
22. Plaza no identificada	22. Esquina Anillo de Circunvalación-Eje 1 Oriente y calle General Anaya
23. Plaza del Aguilita	23. Plaza del Aguilita
24. Iglesia Santo Tomás la Palma; anexo a su costado norte, el mercado Ampudia, de dulces	24. Iglesia Santo Tomás la Palma; anexo a su costado norte, el mercado Ampudia, de dulces
25. Fábrica de hilos Cadena	25. Plaza comercial Merced-2000
26. Plaza de entrada al deportivo Venustiano Carranza	26. Plaza de entrada al deportivo Venustiano Carranza
27. Calle San Pablo	27. Calle San Pablo
Tejido urbano antiguo: calles, manzanas de vecindades	A. Mercado, nave mayor de La Merced
Tejido urbano antiguo: calles, manzanas de vecindades	B. Mercado de comidas
Tejido urbano antiguo: calles, manzanas de vecindades	C. Mercado, nave menor de La Merced
Tejido urbano antiguo: calles, manzanas de vecindades	D. Mercado de flores
Tejido urbano antiguo: calles, manzanas de vecindades	E. Mercado anexo
Tejido urbano antiguo: calles, manzanas de vecindades.	F. Mercado San Ciprián
Tejido urbano antiguo: calles, manzanas de vecindades	M. Estación del metro Merced, línea 1
	M. Estación del metro Candelaria, líneas 1 y 4
** Edificios anexos al Ferrocarril Interoceánico	** Entrada principal del Palacio legislativo

Tabla 1 (continuación)

<i>Franja sur</i>	
28. Plaza Puente de Santo Tomás	28. Plaza Puente de Santo Tomás
29. Trayecto de la acequia Chimalpopoca	29. Trayecto de la acequia Chimalpopoca
30. Parque	30. Jardín Chiapas
31. Calle y antiguo trazo del canal de Roldán	31. Calle y antiguo trazo del canal de Roldán
32. Calle Fray Servando Teresa de Mier	32. Avenida Fray Servando Teresa de Mier
33. Calzada y trazo del canal de La Viga y jardín anexo	33. Calzada y trazo del canal de La Viga y jardín anexo
34. Calle Canal y tejido urbano antiguo	G. Mercado Sonora
35. Calle Oriente 30	35. Calle Oriente 30
36. Calzada de Balbuena, después Francisco Morazán. Parque de Balbuena	36. Avenida Congreso de la Unión-Eje 2 Oriente. Al costado oriente, jardín de los Periodistas Ilustres
37. Calzada de La Viga y tejido urbano antiguo	37. Calzada de La Viga-Eje 1 Oriente y Escuela Nacional Preparatoria No. 7
	A. Mercado, nave mayor de La Merced
	E. Mercado anexo
	G. Mercado Sonora y estación central de bomberos
	M. Estación del metro Fray Servando Teresa de Mier, línea 4

Fuente: Elaboración propia.

Calle Vidal Alcocer



imagen Fundación ICA 1938

Proyecto de investigación Morfología de la Ciudad de México

9. La Merced: área de estudio, franja norte, en 1938.



imagen Google earth 2009

Eje 1 Oriente: Anillo de Circunvalación

10. La Merced: área de estudio, franja norte, en 2009.



imagen Fundación ICA 1938
Proyecto de investigación Morfología de la Ciudad de México

11. La Merced: área de estudio, franja central, en 1938.



imagen Google earth 2009

Eje 1 Oriente: Anillo de Circunvalación

12. La Merced: área de estudio, franja central, en 2009.



imagen Fundación ICA 1938
Proyecto de investigación Morfología de la Ciudad de México

13. La Merced: área de estudio, franja sur, en 1938.



imagen Google earth 2009

Eje 1 Oriente: Anillo de Circunvalación

14. La Merced: área de estudio, franja sur, en 2009.

EL ESPACIO PÚBLICO DE LA MERCED

El espacio público es uno de los componentes fundamentales de la estructura urbana de la ciudad. La vida en el centro histórico tiene gran riqueza gracias a los espacios creados hace más de cuatrocientos años: calles, plazas, jardines y parques sirven como ejes y nodos para formar el tejido urbano, y también para unir, circular y hacer posible la recreación y el disfrute de la ciudad. Sin embargo, es usado intensamente por su propia naturaleza y requiere un orden espacial, de forma y funcionalidad, y por supuesto de mantenimiento, para mejorarlo en beneficio de la ciudad y sus habitantes.

El espacio público se conforma, conserva y modifica durante la existencia de la ciudad, y en el centro histórico del siglo xx algunas zonas han perdido o ganado espacios de calidad con las grandes intervenciones urbanas. Estas transformaciones han estado relacionadas generalmente con importantes obras de vialidad, que lo mismo pueden integrar barrios, colonias y sectores afectados por su paso que dañar irreversiblemente la vida de un sector, dependiendo de las condiciones del lugar y del tratamiento y la calidad de la intervención.

Así, por ejemplo, en 1934 se abrió la avenida 20 de Noviembre, rompiendo el tejido urbano antiguo, como parte inicial de un ambicioso proyecto para modernizar la estructura vial del centro y dar fluidez a la circulación vehicular. El nuevo eje urbano pretendía unir simplemente de sur a norte los extremos de la ciudad de aquel tiempo, creando, sin proponérselo, un espacio contenido por un conjunto de obras arquitectónicas que además de ofrecer una imagen homogénea produjeron un espacio público integrador de la vida urbana entre el oriente y el poniente del centro. Afortunadamente, nunca se llevó a cabo la segunda etapa de la propuesta, que pretendía continuar esa avenida hacia el norte,

iniciando desde la fachada posterior de la Catedral, en las calles de Tacuba y República de Guatemala, hasta terminar en la glorieta de Peralvillo, sitio próximo a la garita que fue la puerta norte de la ciudad.

Como parte del gran proyecto de vialidad ya mencionado, se realizaron otras obras importantes en distintas zonas de la ciudad antigua, y a la distancia algunas se pueden evaluar positivamente. No obstante el tiempo transcurrido, la mayor parte de esas avenidas construidas en los distintos programas de vialidad son como heridas abiertas, mal suturadas o, en el mejor de los casos, en proceso de cicatrización, como la prolongación del Paseo de la Reforma y varios ejes viales.

Una situación distinta se presenta en el centro histórico, donde se han privilegiado las calles de circulación peatonal, el uso de la bicicleta o el transporte público, impidiendo el paso vehicular o condicionando su circulación. Esta política de recuperación del espacio público ha tenido éxito en algunas vías en particular, como en la calle Madero, desde el Zócalo y su continuación sobre ambas aceras de la avenida Juárez, pasando por la Alameda, hasta el monumento a la Revolución. En otras zonas, la peatonalización forzada o la restricción a la circulación vehicular no han tenido los mismos resultados, ya que el centro histórico sigue siendo origen y destino de cientos de miles de personas.

En conclusión, el espacio público de la zona de La Merced es parte integral del centro histórico, pero entre sus sectores oriente y poniente existen diferencias históricas y de calidad del espacio que condicionan su regeneración, tomando en cuenta que independientemente de ser parte de un espacio protegido por sus características históricas y culturales, esos dos sectores están sujetos a dos administraciones de gobierno local con programas sectoriales y actitudes diferentes frente al ordenamiento urbano

y con expectativas distintas sobre su desarrollo en el contexto general de la ciudad.

Una acción integral de regeneración urbana de La Merced en el centro histórico requiere de una acción concertada con participación del gobierno central, los gobiernos territoriales, los grupos ciudadanos y la sociedad con intereses locales, así como con representantes de la inversión privada, con el apoyo crítico y propositivo de la academia para definir, con un acuerdo compartido y un plan estratégico, los objetivos, alcances y recursos para hacer posible el proyecto de regeneración, pues las acciones sectoriales, separadas del contexto general, sólo sirven para el lucimiento de un periodo de gobierno y para beneficio de algún grupo en particular.

BIBLIOGRAFÍA

- ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL (2000). Decreto por el que se Aprueba el Programa Parcial de Desarrollo Urbano La Merced del Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Venustiano Carranza. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, 14 de julio de 2000.
- ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL (2000). Decreto por el que se Aprueba el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Centro Histórico del Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Cuauhtémoc. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, 7 de septiembre de 2000.
- ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL (2010). Decreto por el que se Modifica el Decreto del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Centro Histórico del Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Cuauhtémoc. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, 10 de agosto de 2010.
- CASTILLO BERTHIER, Héctor (1994). *La Merced. Enigma alimentario*. México: Investigación y Desarrollo de Proyectos.
- CENTRO OPERACIONAL DE VIVIENDA Y POBLAMIENTO, COPEVI, Suárez Pareyón, Alejandro, coord. (1976). "Proyecto de regeneración urbana: Área Plan Testigo. Proyecto de Regeneración Urbana La Merced". México: Departamento del Distrito Federal-Dirección General de Planificación, Oficina del Plan Director.
- COULOMB BOSC, René, y Alejandro Suárez Pareyón (1985). "El futuro de la historia urbana: El ex barrio de La Merced de la Ciudad de México. Tercera reunión para definir una política nacional de conservación de monumentos". México: Instituto Nacional de Antropología e Historia-Dirección de Monumentos Históricos (Cuaderno de Trabajo 3).

- DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL (1983). “La Merced. Proyecto de Programa de Mejoramiento Urbano”. México: Departamento del Distrito Federal-Secretaría de Obras y Servicios, Dirección General de Planificación.
- PROGRAMA UNIVERSITARIO DE ESTUDIOS SOBRE LA CIUDAD, PUEC (2015). Los mercados de La Merced. Un diagnóstico integral para su revitalización económica y desarrollo social. México: Universidad Nacional Autónoma de México-Coordinación de Humanidades/Secretaría de Desarrollo Económico.
- RIVERA CAMBAS, Manuel (1972). *México pintoresco, artístico y monumental*, edición facsimilar. México: Editorial del Valle de México.
- SUÁREZ PAREYÓN, Alejandro (2002). “El centro histórico de la Ciudad de México. Presente y futuro”. En *Los centros vivos. La Habana, Lima, México, Montevideo. Alternativas de hábitat popular en los centros antiguos de las ciudades de América Latina*, coordinado por Rosendo Mesías y Alejandro Suárez. México/La Habana: Programa Iberoamericano de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo/Centro de la Vivienda y Estudios Urbanos.
- SUÁREZ PAREYÓN, Alejandro (2012). “La construcción de un sistema de información geográfica (SIG) para el estudio de la morfología de la ciudad de México de fines del siglo XIX y el XX”. En *Morfología de la Ciudad de México. El catastro de fines del siglo XIX y de 2000, estudios de caso*, coordinado por Hira de Gortari Rabiela. México: Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Sociales.
- TENA NÚÑEZ, Ricardo Antonio, y Salvador Urrieta García, coords. (2009). *El barrio de La Merced. Estudio para su regeneración integral*. México: Instituto Politécnico Nacional/Universidad Autónoma de la Ciudad de México.
- TORRE VILLALPANDO, Guadalupe de la (1999). *Los muros de agua. El resguardo de la ciudad de México, siglo XVIII*. México:

Consejo Nacional para la Cultura y las Artes-Instituto Nacional de Antropología e Historia.

VALENCIA, Enrique (1963). *La Merced. Estudio ecológico y social de una zona de la ciudad de México*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.