



**CENTRAL  
DE ABASTO**

FIDEICOMISO PARA LA CONSTRUCCIÓN  
Y OPERACIÓN DE LA CENTRAL DE ABASTO  
DE LA CIUDAD DE MÉXICO



# ANTECEDENTES HISTÓRICOS

## EL ABASTO DE ALIMENTOS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Hace casi 600 años se fundó el legendario mercado, el gran Tlanechicoloyan, antecedente histórico de la Central de Abasto de la Ciudad de México, donde la gran diversidad de productos que ahí cambian de manos también procede, como en la antigua plaza, de muchos rincones de la República mexicana.



AUTOR DESCONOCIDO  
Plaza Mayor de la Ciudad de México  
a finales del siglo XVIII

## Antecedentes Históricos

En 1427 el mercado de Tlatelolco logró un ilimitado catálogo de productos nunca antes vistos en la cuenca de México. El gran crecimiento de las ciudades hermanas provocó una guerra en la que Tenochtitlan salió victoriosa y el mercado pasó a sus manos.

El tlahtoani Axayacatl reestructuró su organización, estableció el Petlascalco, local administrativo del tianguis que regulaba el flujo de las mercancías y erigió el gran Tlanexicoyan, lugar donde se reúnen las cosas, almacenando alimentos, objetos, animales y materias procedentes de todo el Imperio e incluso de regiones más distantes.

No obstante, el mercado prehispánico de Tlatelolco, tan alabado por los españoles que reconocían su buena organización y la variedad de sus productos, fue sustituido por el mercado de San Juan, ubicado a un costado de la Alameda, donde los aztecas vendían frutas y verduras. Dejó de funcionar a consecuencia de la inundación de la ciudad en 1629 y por ello muchos comerciantes emigraron a la plaza principal del Palacio Virreinal, hoy Palacio Nacional.

El visitador José de Gálvez escogió la Plaza del Volador, donde actualmente se ubica la Suprema Corte de Justicia para establecer un mercado que inició actividades a finales del siglo XVIII. Éste funcionó con un reglamento expedido en noviembre de 1791, considerándolo el mercado principal; es decir, semejante a lo que hoy es la Central de Abasto de la Ciudad de México, donde se surtían los mercados satélite de la ciudad. En sus puestos o cajones se vendían frutas, legumbres, abarrotos, semillas, especias, carnes, aves vivas y muertas, zapatos y artículos de herrería.

Este mercado surtía a otros tianguis ubicados en diferentes rumbos de la ciudad, como los de Iturbide, Jesús, Santa Catarina y Cruz del Factor; Vizcaínas, la Paja, Concepción y Loreto, entre otros

En la noche del 17 de marzo de 1870, un incendio consumió el mercado, en el que no quedaron más que los pilares de ladrillo que sostenían la techumbre de los puestos y, después de su remodelación, funcionó hasta 1914; es decir, El Volador vio el fin del Virreinato, el México Inde-



CASIMIRO CASTRO y J. CAMPILLO  
 La calle de Roldán y su desembarcadero  
 Litografía coloreada (1869)  
 24 x 33 cm.  
 COL. ROBERTO Y VERA MAYER

pendiente, el Segundo Imperio, la República Restaurada y el inicio de la Revolución Mexicana.

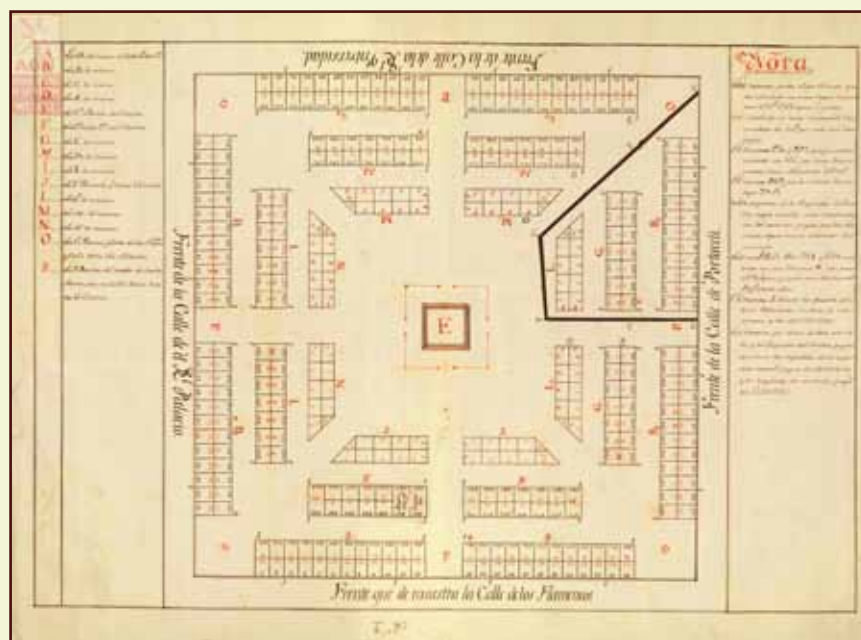
La ciudad de México hasta 1860 contaba con cinco mercados: Antigua del Volador, ubicado a un costado de la Plaza Mayor, donde solía representarse el ritual prehispánico de El Volador, de donde toma su nombre; el Iturbide, situado en la antigua plaza de San Juan, que abrió sus puertas el 27 de enero de 1850; el de Jesús, establecido en 1857; el de Santa Catarina, situado en la plazuela del mismo nombre y que comenzó a funcionar en 1853, y El Baratillo, entonces el mercado por excelencia y el más visitado debido a que los precios de sus mercancías eran los más accesibles para la mayoría de personas.

La llegada del ferrocarril, en la segunda mitad del siglo XIX, permitió en México la movilidad de una gran cantidad de insumos comestibles y productos perecederos provenientes de lugares muy distantes. El Ferrocarril Nacional Mexicano, el Ferrocarril Interoceánico, el Ferrocarril Mexicano del Sur y el Ferrocarril de Tehuantepec transportaban mercancía nacional y extranjera y la distribuían en todo el país, lo que permitía a diversas regiones abastecerse

de aquellos productos que no eran producidos en su región. Uno de los puntos importantes de abastecimiento en la zona centro fue, sin duda, la ciudad de México.

El Mercado de La Merced comenzó a funcionar como una nueva plaza de mercado en 1863, en el área demolida del convento e iglesia de La Merced, pero no fue sino hasta 1880 cuando se inauguró. Muy pronto cobró un gran auge en el abastecimiento, debido a que allí se fue a refugiar la mayoría de los vendedores que se encontraban en el mercado El Volador.

En 1900 había doce mercados, ubicados en diversos puntos de la ciudad, entre ellos los de La Merced, San Juan o Iturbide, San Cosme, Martínez de la Torre, en la colonia Guerrero; y el Baratillo en Tepito. Los dos primeros concentraban a la mayor parte de locatarios de la ciudad, no sólo en su interior sino en las abarrotadas vías públicas a su alrededor. Los tres restantes se convirtieron en referentes de la actividad comercial: San Cosme al poniente, Martínez de la Torre en las cercanías de la estación de ferrocarriles de Buenavista, y Tepito al nororiente, cerca de vías importantes que conducían hacia el norte, en especial a la Villa de Guadalupe y Veracruz.



AUTOR DESCONOCIDO  
 Primer plano conocido del mercado  
 El Volador, ca. 1790



CIF.  
Mercado de San Juan



CIF.  
Mercado de La Lagunilla, 1922



FONDO CASASOLA  
Aspecto general del Mercado de La Merced, 1927

En 1903 los mercados de La Merced y San Juan tenían el mayor número de locatarios en la ciudad: 618 puestos, a diferencia de sólo 561 que sumaban los puestos de siete mercados que les seguían en importancia.

La cercanía de La Merced con los puertos principales del Canal de la Viga la convertían en un lugar privilegiado para el almacenamiento de legumbres, cereales, carnes, animales de caza, huevo, derivados de la leche, pescado y frutas, principalmente. Desde allí se distribuía el abasto a los demás mercados de la ciudad a finales del siglo XIX.

La Merced, ya remodelada, fue reinaugurada por Don Porfirio Díaz en 1890. Se le consideró el gran mercado por excelencia durante siete décadas, testigo de la modernización y el crecimiento urbano. De los 700 mil habitantes que tenía la ciudad de México en 1900, pasó a casi millón y medio en 1930 y a 3 millones en 1950.

En los años cincuenta el gobierno empezó a sustituir numerosos mercados, que eran barracas de madera y lámina, por edificaciones modernas. El mercado de La Merced empezó su gran auge como centro introductor y distribuidor mayorista desde la época colonial, pues allí estaban los embarcaderos hasta donde llegaban las mercancías por la vía fluvial.

En 1957 se elaboró un ambicioso proyecto que supuso la demolición de casas en varias manzanas ubicadas hacia el sur y oriente de La Merced, en el Barrio de Santo Tomás de la Palma.

El proyecto incluyó una serie de siete mercados para detallistas, con grandes cubiertas de acero y cemento, ventilación suficiente y, en general, condiciones sanitarias notablemente mejoradas. Dos de aquellas unidades



se destinaron a frutas, legumbres y comestibles, y dos más a ropa, calzado y otros enseres; mientras las tres restantes para artículos del hogar, flores, dulces y comidas. El viejo mercado desapareció por completo, cediendo su predio a un jardín.

Parte del mismo programa de mejoramiento consistió, por otro lado, en la construcción del mercado de Jamaica, donde en las décadas precedentes se había concentrado el comercio al mayoreo de frutas, legumbres y flores.

También en los años cincuenta los productos nacionales comenzaron a participar en una subasta especulativa sin precedente. El almacenamiento suscitaba el control de los precios de la oferta y la demanda y los productores directos se convirtieron en acaparadores de la distribución.

Además, el excesivo crecimiento de la población en el siglo XX provocó graves problemas de salubridad, seguridad y congestión de vehículos en la zona, por lo que dicho mercado resultó insuficiente.

En los años cincuenta los productos nacionales comenzaron a participar en una subasta especulativa sin precedente. El almacenamiento suscitaba el control de los precios de la oferta y la demanda y los productores directos se convirtieron en acaparadores de la distribución.



FONDO CASASOLA  
Interior del mercado de  
La Merced a principios de  
los 60



Asimismo, el excesivo crecimiento de la población y la creciente demanda de consumidores que acudían a La Merced provocaron graves congestiones de vehículos en la zona y el retraso en la carga y descarga oportuna de los productos; por lo que era urgente buscar una mejor opción.

En julio de 1969, se hizo del dominio público que el gobierno estaba desarrollando un proyecto para crear un nuevo centro de abasto alejado del primer cuadro de la ciudad y estratégicamente ubicado, en el que los Bodegueros de La Merced aportarían parte del capital para su construcción.

# Surge la Central de Abasto de la Ciudad de México



Terreno y cimentación de la Central de Abasto, 1980.  
Fotografías: Archivo Arq. Abraham Zabludovsky

La iniciativa se formalizó el 17 de abril de 1970, cuando se declaró de utilidad pública la construcción de la Central de Abasto para la Ciudad de México.

De manera conjunta, se decretó la expropiación de un predio de aproximadamente 324 hectáreas, conocido como Zona de Chinamperías, ubicado en la delegación Iztapalapa. El terreno expropiado limitaba al Norte con los tiraderos de basura de Santa Cruz Meyehualco, con la Avenida Plutarco Elías Calles y el Ferrocarril Río Frío; al Oriente, sus linderos estaban marcados por la Calle 71; al Sur por la Calzada Ermita Iztapalapa y al Poniente por la Calzada de La Viga.

El siguiente paso legal ocurrió el 17 de septiembre de 1970, cuando se desincorporaron del dominio público dichos terrenos, autorizando al entonces Departamento del Distrito Federal para realizar los actos inherentes a la edificación de una Central de Abasto.

Se facultó entonces a esa instancia de gobierno para que celebrara el contrato de fideicomiso y el inicio de los tra-

bajos de urbanización de la zona, que incluían el entubamiento del Río Churubusco y la construcción de una avenida en su superficie, la edificación de un colector en Canal de Tezontle y la ampliación de la Calzada del Moral.

Algunos años estuvo latente este proyecto hasta que en enero de 1976 se decidió retomarlo. Se planteó la edificación simultánea en dos predios que sumarían algo



más de 800 hectáreas; el ya mencionado de la Zona de Chinamperías y otro perteneciente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, situado ceca de la Calzada Ignacio Zaragoza, también en Iztapalapa.

A finales del mismo año, se anunció que la nueva Central constaría de 83 bodegas; 54 para mayoristas de frutas y legumbres y 29 para abarrotes; además de un centro de administración e información, dos pabellones para mayoristas de carne con un frigorífico, cuatro pabellones para productores independientes, un depósito de envases vacíos y una garita de control de acceso y salida.

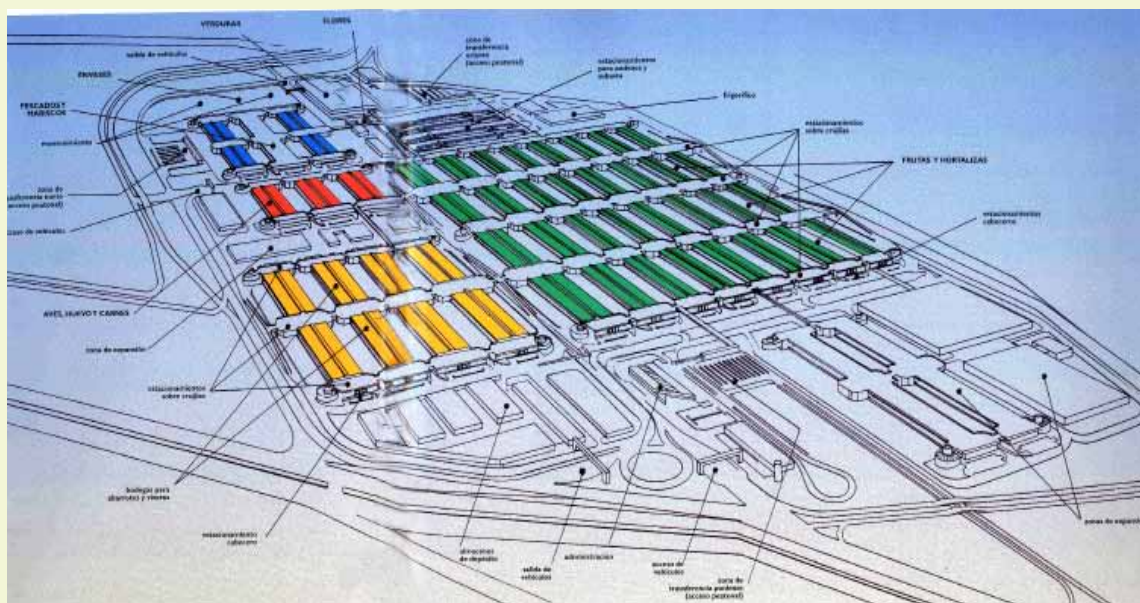
El 29 de junio de 1977 se publicó en el Diario Oficial, un Acuerdo del Ejecutivo Federal, mediante el cual se creó la Comisión de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (CODEUR), al cual se encomendaría más adelante la construcción y operación de la Central de Abasto del Distrito Federal.

En marzo de 1981, iniciaron los trabajos de construcción de la Central de Abasto. Poco después se firmaron los protocolos del contrato de Fideicomiso para la Construcción de la Central de Abasto del Distrito Federal, mediante la escritura pública número 11 de fecha 7 de julio, ante el notario público 125 del Distrito Federal.

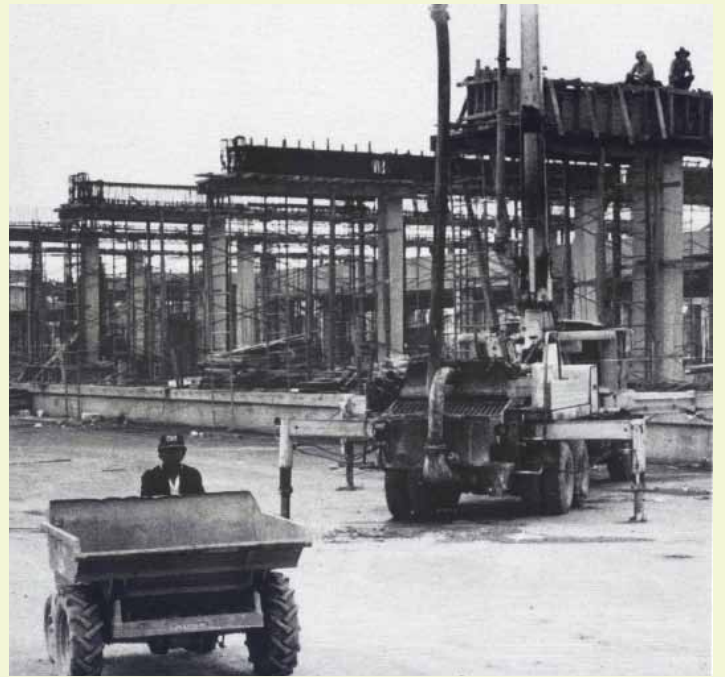
El instrumento referido quedó asentado en el Registro Público de la Propiedad con folio real 227745, de fecha 9 de julio de 1981. Con una duración de 99 años, al término de los cuales la propiedad aportada al mismo sería revertida al hoy Gobierno del Distrito Federal, conjuntamente con las construcciones que al efecto se hubieran realizado. A los usuarios se les otorgará el uso y aprovechamiento del predio y de las construcciones que se efectúen, limitando la propiedad para que al término del Fideicomiso se reincorpore al dominio del Distrito Federal.

Con el compromiso de crear un nuevo recinto que conjugara tradición con modernidad, las autoridades encargaron el diseño del proyecto a Abraham Zabludovsky, uno de los mejores arquitectos del mundo, quien realizó una impresionante obra, por su tamaño y funcionalidad, acentuada por su estratégica ubicación geográfica.

La Central de Abasto fue concebida como una figura hexagonal, ligeramente deformada, cuyo eje central mide 2 mil 250 metros, y en cuyos extremos se localizan las entradas y salidas. Para no repetir los problemas de distribución y espacio que existían en La Merced, se



determinó con precisión el número de bodegas que deberían construirse y la superficie de cada una de ellas. Como el terreno seleccionado era una típica “Chinampía”, o sea una zona sobre elevada con lodo y materia orgánica a partir de un suelo cenagoso, los estudios de mecánica de suelos recomendaron comentar a base de cajones de compensación de cargas y, en la zona norte, respaldar éstos con pilotes de fricción.



## Inicia la gran obra de construcción

En marzo de 1981 iniciaron las obras y la construcción estuvo a cargo de la empresa Consorcio CEDA, S.A. que surgió de la asociación de cinco constructoras.

La edificación se integró con 14 zonas dispuestas para urbanizar dos millones de metros cuadrados, mientras que en otros 600 mil se construirían los inmuebles. Los trabajos se realizaron en 14 meses y el costo original de la obra se calculó en 16 mil millones de pesos, la mitad por la compra del terreno.

Para enero de 1982, el avance de las obras reportaba 3 mil 500 personas trabajando. La cimentación se había logrado a partir de una excavación de 399 mil 692 me-

tros cuadrados en los que se usaron 17 mil toneladas de acero, 86 mil metros cuadrados de concreto, 77 mil metros cuadrados de tapa losa y 14 mil metros de tubería para drenaje.

Debido a que los terrenos donde se edificaba la Central se habían formado en chinampas, lo cual implicaba la presencia de suelos húmedos y cenagosos antiguamente cubiertos por el lago de Texcoco, se optó por una cimentación de dos metros de profundidad, a partir de la cual se tendió una plancha de concreto que hiciera las veces de un enorme lanchón, capaz de permitir cierto grado de flotación sobre ese suelo tan particular y, al mismo tiempo, soportar el peso de las bodegas. Asimismo, se dispuso de un sistema de gatos hidráulicos capaces de amortiguar los efectos de cualquier movimiento sísmico.

Se construyeron 1,741 bodegas, de las cuales 1,437 fueron destinadas a frutas y legumbres y 304 a abarrotes y víveres. Ambos tipos de bodegas se diseñaron con una doble vialidad: la primera para camiones cargueros con estacionamiento y, la segunda, consistente en un andén de carga y descarga para mercancías. Se incluyeron espacios para almacenamiento y maduración y un pasillo







central para la exhibición, compra y venta y acarreo.

Las azoteas de las crujeas de servicios complementarios se acondicionaron como estacionamientos para automóviles, lo que permitió dar una doble función a esos inmuebles.

Por la magnitud de la obra, se requirió la utilización de 26 excavadoras, 112 motoconformadoras, 35 bombas para concreto, tres millones de metros cúbicos de cim bra para techar las naves, 207 vibradores, 45 grúas de 30 a 50 toneladas, 160 camiones de volteo, 72 pipas, 68 trascavos, 86 aplanadoras, cuatro petrolizadoras y, sobre todo la mano de obra y el esfuerzo, en la última etapa, de 20 mil trabajadores.



# Los preparativos para el traslado y la gran inauguración

El 21 de noviembre de 1982, fue la fecha prevista para el traslado de los comerciantes de La Merced a la nueva Central de Abasto.

Los operativos se iniciaron a las 12 de la noche de ese día, siendo el momento en que también se estableció un cerco en las inmediaciones de La Merced, con el fin de impedir el paso de los camiones que abastecían a los mayoristas. Gracias a estas maniobras, se logró reubicar a casi 2, 900 bodegueros con tal efectividad, que a las 9 de la mañana del domingo 22, el 60% de los comerciantes al mayoreo, ya se encontraban en la Central de Abasto.

La actividad comercial se inició en las áreas de frutas y Legumbres, Abarrotes y Viveres, el Andén de Subasta y Productores, y el Mercado de Envases Vacíos. Para la venta al mayoreo y medio mayoreo, los productos que originalmente fueron aprobados para expendir fueron legumbres, hortalizas, frutas y flores; así como abarrotes, granos y semillas, avícolas, pecuarios, piscícolas, lácteos y otros. Debido a que la zona de abarrotes carecía de techos y cortinas en la fecha de inauguración, algunos comerciantes del sector no se cambiaron sino hasta enero de 1983.



La inauguración de la nueva Central de abasto se realizó el 22 de noviembre de 1982 por el presidente de la República José López Portillo y el regente del Distrito Federal, Carlos Hank González.

Dos meses después de haber sido inaugurada la Central de Abasto, ya se vendían en sus instalaciones 13 mil toneladas de alimentos diariamente, con operaciones monetarias que superaban los 400 millones de pesos y con un flujo diario de 80 mil personas.

La Central está localizada en las intersecciones de los Ejes 5, 6 y 8 Sur; de los Ejes 3 y 5 Oriente; de la Calzada General Ignacio Zaragoza; del Circuito Interior Avenida Río Churubusco y de las estaciones Apatlaco y Aculco de la Línea 8 del Sistema de Transporte Colectivo- Metro.

Muy cerca están también la Ciudad Deportiva, el Palacio de los Deportes y el Foro Sol, además de las jefaturas delegacionales de Iztapalapa e Iztacalco.