

01060

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

2EJ

DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

**ESTRUCTURA ESPACIAL DEL ABASTO ALIMENTARIO:
EL CASO DE LA CIUDAD DE MEXICO**

FALLA DE ORIGEN

TESIS QUE PARA OBTENER
EL GRADO DE MAESTRO EN
GEOGRAFIA (Planeacion)

PRESENTA:

JOSE GASCA ZAMORA



CIUDAD UNIVERSITARIA, DISTRITO FEDERAL, MARZO DE 1995.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

Presentación	I
Introducción	IV
I. Fundamentos teórico-metodológicos para el estudio del abasto alimentario.	
1.1 Enfoques conceptuales: comercio y abasto de alimentos.....	1
1.2 Los agentes y eslabones del sistema de abasto alimentario.....	7
1.3 La dimensión espacial del abasto alimentario: paradigmas urbano-regionales.....	12
II. Antecedentes históricos y dinámica socio-urbana en la estructuración del abasto metropolitano.	
2.1 Orígenes y evolución del abasto alimentario de la Ciudad de México.....	25
2.2 El crecimiento demográfico y la urbanización como condicionantes en el abasto alimentario de la Ciudad	48
2.3 Los mercados mayoristas: conformación e incidencia en el abasto hortofrutícola de la Ciudad de México.....	56
III. Instancias y agentes que participan en el abasto alimentario: regulación Estatal y participación de intermediarios comerciales.	
3.1 El Estado y política económica comercial en la regulación del abasto alimentario.....	65
3.2 El abasto metropolitano: carácter, estructura y problemas de los agentes de comercialización.....	76

IV. Estructura y organización interregional del abasto alimentario de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

4.1 Los flujos de frutas y hortalizas.....	85
4.2 Los flujos de granos básicos.....	100
4.3 Los flujos de productos cárnicos.....	120
4.4 Tendencias del abasto alimentario de la ciudad de México en el marco de la globalización económica y la política neoliberal.....	129
Conclusiones.....	142
Bibliografía.....	150

PRESENTACION

Entre los diversos problemas de carácter socioeconómico que hoy en día afectan al país, pocos revisten la importancia del abasto alimentario. Ello se explica porque éste constituye un tema complejo por su relación no solamente con el acceso a la alimentación, sino también con la problemática del sector agropecuario, el crecimiento demográfico, el transporte, la urbanización y la política comercial. Sin pretender catalogar la importancia de cada uno de estos aspectos, tal vez podríamos situar al abasto y el consumo alimentario entre los más relevantes, incluyendo el empleo, el ingreso, la vivienda y en general los problemas vinculados con el nivel de vida de la población.

El tema del abasto ha sido analizado tradicionalmente como un proceso de distribución de alimentos que se enmarca en la esfera del comercio. Algunos enfoques han puesto acento en aspectos relacionados al desempeño de las instituciones oficiales y las políticas alimentarias de sectores populares; otros hacen referencia a la organización de mercados urbanos y la cobertura de las diferentes unidades comerciales; marginalmente se hace referencia a la función de las regiones proveedoras y su organización productiva; poco interesa el papel del transporte, el proceso de urbanización, los cambios en política económica y mucho menos las condicionantes del entorno internacional.

Estas razones motivaron la propuesta de un proyecto con un marco de interpretación espacial que abordó los mecanismos, la estructura y los problemas concretos que enfrenta la distribución de alimentos entre las zonas productivas y las ciudades del país. El resultado de ello se concretó en una investigación titulada "**Estructura regional del Abasto alimentario en México**" la cual se desarrolló durante los años 1991-1993 por un equipo multidisciplinario e interinstitucional.

Siendo sede el Instituto de Investigaciones Económicas de nuestra Universidad, su coordinación estuvo a cargo del Dr. Angel Bassols Batalla, y participaron como corresponsables el Dr. Felipe Torres Torres y el Mtro. Javier Delgadillo Macías.

El alcance de la investigación demandó desarrollar estudios de caso que profundizaran en la problemática del abasto en ciudades específicas, por lo cual se llevaron a cabo una serie de trabajos a cargo de colaboradores y becarios del proyecto, uno de los cuales se concretó en la presente investigación referida al ***Abasto Alimentario de la Ciudad de México.***

Durante el desarrollo de este trabajo se abordan renglones del abasto que han sido marginalmente atendidos en estudios referidos a la Ciudad de México, entre ellos podemos señalar: la articulación de los espacios productivos en función de las necesidades del consumo alimentario de la Ciudad; la vinculación entre la urbanización y la dinámica de los mercados agropecuarios; los mecanismos de intermediación entre zonas productivas y los mercados urbanos de acuerdo a giros específicos de productos; y el posible impacto de globalización económica sobre la reorganización del espacio comercial y el consumo alimentario de la metrópoli.

Más allá de la propia iniciativa individual, el estudio que presentamos es fruto de un esfuerzo colectivo donde confluyen invaluable aportes de maestros y la colaboración de compañeros a quienes externo mi sincero agradecimiento y profunda estimación. El Dr. Luis Chías Becerril asesoró la tesis; sus valiosos comentarios y propuestas fueron fundamentales en la orientación de la investigación y para elevar el nivel académico del documento. El Dr. Felipe Torres Torres, colega y especialista en el tema, además de fungir como revisor del trabajo y generar observaciones que reforzaron sensiblemente su estructura teórico-metodológica, estimuló el desarrollo de la investigación en cada una de sus fases.

De manera especial, extiendo un gran reconocimiento a la Dra. Graciela Uribe quien, al compartir su profundo saber de la Geografía y mantener una posición siempre crítica, despertó en mí un mayor interés hacia los nuevos enfoques de la investigación del espacio social.

Cabe destacar, que la versión final de la tesis se enriqueció sustancialmente a partir de las observaciones vertidas por la Dra. Atlántida Coll Hurtado y el Dr. Adrián Guillermo Aguilar, destacados investigadores del Instituto de Geografía de esta Universidad, que formaron parte del cuerpo de sinodales.

Finalmente, y no por ello menos importante, los compañeros Elías Orozco y Rodrigo Huitrón, becarios del proyecto, así como Beatriz Villanueva brindaron desinteresadamente su apoyo para el procesamiento de información estadística y el diseño de material cartográfico.

La tesis, que a continuación ponemos a discusión, tiene como característica importante el haber sido impulsada por la Dirección General de Asuntos del Personal Académico de esta Universidad (DGAPA), quien a través del proyecto "**La agricultura orgánica y sus vínculos con el mercado internacional**", coordinado por la Dra. Yolanda Trápaga y el Dr. Felipe Torres, aportó el financiamiento para desarrollar esta línea de investigación. Asimismo, agradezco a la Dra. Alicia Girón González, Directora del Instituto de Investigaciones Económicas, las facilidades por apoyar un espacio académico dedicado al análisis de los problemas de la economía urbano-regional, así como su interés por impulsar a las nuevas generaciones de investigadores universitarios.

INTRODUCCION

Entre las reducidas investigaciones que abordan el tema del abasto alimentario, algunas se caracterizan por que analizan el proceso de comercialización, otras centran sus esfuerzos en conocer el desempeño de las instituciones oficiales como la CONASUPO y los agentes que participan en diferentes fases de la distribución alimentos. En la mayoría de las veces se trata de trabajos económico-sectoriales y en el mejor de los casos expresan cierta preocupación por el problema social de la alimentación.

El abasto alimentario no sólo hace referencia a las instancias que facilitan el suministro y la distribución de alimentos, sino a un proceso que incluye mecanismos comerciales, técnicos y territoriales que intervienen en la ruta que siguen los alimentos desde su producción en el campo hasta que éstos llegan al consumidor final. A diferencia del comercio, que se identifica como un mecanismo de intercambio de mercancías, el abasto comprende una cadena integrada que incluye: la producción, acopio, transporte, almacenamiento, venta al mayoreo y distribución al detalle. En este conjunto de fases confluyen los intereses de diferentes agentes productivos y comerciales y dan lugar a lo que denominamos el **sistema de abasto**.

El sistema de abasto alimentario no solo representa un fenómeno económico, también lo concebimos como un estructurador del espacio social que se expresa en las relaciones funcionales entre lo rural y lo urbano; es decir un proceso en el cual las ciudades se desempeñan como centros de consumo y su entorno, llámese regiones o zonas productivas, funge como proveedor de alimentos, dando lugar a la estructuración de espacios productivos agropecuarios, sistemas de distribución y centros de consumo articulados y diferenciados.

La interrelación región-ciudad, en función del abasto alimentario, es posible gracias a la conformación de las redes del transporte, el soporte infraestructural de la circulación de productos entre las zonas productivas y los centros de consumo, redes que se convierten en un elemento básico de la **articulación socioespacial**.

En el **espacio urbano**, también se desarrollan sistemas de acopio y distribución de alimentos, y tiene lugar la estructuración de la demanda a partir del consumo que realiza la población. Estos fenómenos también forman parte del sistema de abasto, en tanto que la dinámica de los espacios comerciales y el consumo urbano ejercen presiones constantes en las magnitudes y organización de los espacios productivos y las instancias y agentes que participan en el abasto.

Durante más de cincuenta años, el Estado desempeñó un papel directo en la regulación y abasto del mercado de productos alimentarios, buscando por un lado impulsar la producción agropecuaria a través de programas de apoyo a la producción y comercialización, y por otro, garantizar el abasto social de zonas urbanas y rurales a través de tiendas y sistemas de distribución en la mayor parte del territorio nacional.

Pese a ello, los programas establecidos para asegurar el acceso a los alimentos básicos de la población fueron más bien de tipo coyuntural y emergente, que el resultado de un proceso planificado de largo plazo que permitiera eliminar deficiencias y distorsiones sectoriales y regionales en el esquema nacional de abasto.

La propuesta oficial de modernización del comercio y abasto de alimentos tiene como eje central el retiro del Estado en los procesos de regulación comercial y apoyo a la producción de alimentos, por lo cual se fomenta mayor concurrencia de agentes privados con la finalidad de estructurar mercados "autorregulados". Esto implica desincorporar la infraestructura oficial de acopio, concesionar la operación de los mercados mayoristas y bodegas, abrir mayores espacios de participación a los

canales modernos de menudeo y, en general, desregular el abasto y mantener una política selectiva de apoyo a la alimentación.

Esta situación, combinada con los cambios recientes en el marco jurídico del campo y la mayor apertura comercial, tienden a refuncionalizar los sectores y espacios tradicionales de producción y consumo agroalimentario: se consolidan y emergen nuevas regiones productoras y centros de consumo, se alteran los circuitos regionales de distribución de alimentos y se transforman los mercados urbanos. Esto tiene un impacto en la organización del abasto y el acceso al consumo alimentario que ha sido escasamente evaluado.

Pese a que la promoción en nuevas formas organizacionales de la producción y el comercio de alimentos pretenden eficientar los mecanismos de abasto, se reproduce el proceso histórico de centralización territorial, por lo cual diversas zonas rurales y ciudades pequeñas tienen escasas posibilidades o quedan marginadas de la producción y el consumo alimentario. El esquema se agudiza hoy en día porque la crisis económica tiene un efecto directo sobre la contracción del ingreso que cancela las posibilidades de acceder adecuada y oportunamente hacia los alimentos.

Esta situación nos lleva a plantear la **hipótesis** de que solamente un grupo de grandes ciudades, como la Ciudad de México, tienden a organizar eficaz y eficientemente sus propios circuitos de abasto alimentario, mientras otros centros de población y zonas rurales quedan marginadas o sufren severos problemas de desabasto. Esto obedece a los impulsos que sólo perciben algunas regiones altamente especializadas, sectores competitivos y mercados privilegiados en el marco del modelo económico vigente. Este hecho tiende a reforzarse hoy en día, porque eventos como el Tratado Norteamericano de Libre Comercio actúan como mecanismos recentralizadores de los circuitos económicos a escala territorial favoreciendo a pocos centros de población y segmentos de mercado, lo cual contrae un efecto distorsionador sobre el abasto alimentario nacional.

Si bien, la problemática del abasto no se puede explicar fuera de la relación región-ciudad, nuestro punto de referencia se da a partir del análisis urbano, por la sencilla razón de que en las ciudades mexicanas se concentrará, en los años que restan del presente siglo, casi el 75% de la población, cifra que significa una elevada magnitud de requerimientos alimenticios, lo que se traduce implícitamente en un impacto significativo sobre el entorno productivo regional, los mecanismos de distribución alimentaria y los patrones de consumo.

Por ello, hemos recurrido al análisis de la Ciudad de México, misma que concentra a casi la quinta parte de la población nacional, constituyendo un vasto mercado con un poder "gravitacional" de tal magnitud, que lo coloca como el "vértice nacional" donde confluye la mayor parte de los circuitos de distribución de alimentos. Desde esta urbe se define la dinámica productiva de un gran número de regiones agrícolas y aún de la mayor parte de los flujos de alimentos provenientes del exterior. Esta es una de las razones que nos obligó a abordar este tema como un problema de organización socioespacial, amén de sus múltiples implicaciones económicas y políticas.

En el **primer capítulo** presentamos el marco teórico-conceptual donde se enfatiza la diferenciación entre actividad comercial y el abasto de alimentos, el enfoque y las categorías de análisis utilizadas, así como los modelos que explican la organización urbano-regional que asume el abasto y que utilizamos como referentes en nuestro espacio de estudio.

La estructura actual del abasto tiene un sustento histórico, a partir del cual se comprende el carácter que adquirió la organización espacial de ciertas regiones productoras y la estructuración de los espacios comerciales intrametropolitanos en función de las necesidades alimentarias de la Ciudad, esto es desarrollado en el **capítulo dos**. En este apartado también se incorpora el análisis del proceso de urbanización y dinámica demográfica, así como la consolidación de los grandes

mercados de acopio. Estos componentes ayudan a entender la dinámica del abasto desde la dimensión del consumo y la organización de los espacios comerciales que actúan al interior de la Ciudad de México.

En el **tercer capítulo** se ofrece el contexto y la caracterización del abasto alimentario nacional. Se analiza la función desempeñada por el Estado en la regulación del comercio alimentario y el impacto de la política comercial, así como, la participación de los agentes comerciales y algunos problemas presentes en cada una de sus fases.

El núcleo del trabajo lo constituye el **capítulo cuatro**, donde se analiza la estructura regional y estacional de la producción que abastece a la metrópoli y sus formas de articulación con el sector agrícola en el cual se originan los principales circuitos regionales de distribución de alimentos. En este capítulo se incluye la incidencia del proceso de globalización sobre el sistema de abasto, toda vez que el consumo y distribución de alimentos hoy en día se encuentra cada vez más vinculado a la dinámica de los mercados mundiales y nuevas pautas de consumo de los alimentos.

Cabe señalar que el proyecto inicial implicó que la investigación no fuera más allá de algunos límites preestablecidos, pero metodológicamente de gran ayuda, por el hecho del carácter complejo del abasto que implica manejar abundante información relativa a diferentes fases, agentes y giros de productos alimentarios incorporados en el sistema. Por ello, hemos enfocado el trabajo de investigación hacia la consecución de los siguientes **objetivos**:

General:

Analizar los procesos e instancias que participan en la estructuración espacial del sistema de abasto alimentario de la Ciudad de México a partir de la organización de los circuitos regionales de la producción y la conformación de espacios comerciales metropolitanos.

Particulares:

1) Conocer y analizar la evolución de los agentes y mecanismos que participaron históricamente en la estructuración intra-urbano e inter-regional del abasto de la Ciudad de México

2) Evaluar el proceso de urbanización y la dinámica demográfica de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México como elementos condicionantes de la organización de los espacios comerciales intrametropolitanos y el desarrollo de los vínculos con las zonas proveedoras.

3) Diferenciar y evaluar la dinámica que sigue la participación del Estado y los agentes privados en la regulación e intermediación de los mercados de productos alimentarios.

4) Identificar los patrones espaciales que se derivan de la relación entre las regiones productivas y las demandas alimenticias de la ciudad de México a partir de los circuitos que siguen grupos específicos de productos alimentarios (frutas, hortalizas, granos y cárnicos).

5) Diseñar el material cartográfico que refleje la organización espacial y dinámica del abasto alimentario de la ciudad de México, especialmente a partir de los circuitos regionales de la producción agrícola, la magnitud de los flujos y los espacios comerciales intraurbanos de los principales centrales mayoristas de abasto.

La **metodología** seguida incluye básicamente el análisis y síntesis de fuentes documentales de información, bancos de datos estadísticos, cartografía, entrevistas especializadas y trabajo de campo en mercados y centros mayoristas de acopio.

La información que permitió la realización del núcleo de la investigación es la siguiente:

- Mercados mayoristas: tipología, radios de cobertura espacial, volumen de manejo y líneas de especialización, formas de articulación con el campo y agentes de intermediación.
- Origen de zonas productivas: Entidades productoras, a partir de los grupos de productos agroalimentarios integrados a la demanda de la Ciudad de México. Para los fines de este estudio incluimos sólo los derivados de la actividad agropecuaria: frutas, hortalizas, granos, y carne, se excluyen productos del mar, industrializados, lácteos, y los destinados al consumo animal.
- Flujos de volumen de los productos anteriores (en los casos en los que se obtuvo) y que ingresan a los principales mercados de mayoreo de la Ciudad de México.

Sin que neguemos su relevancia, se abordó marginalmente el papel de los aparatos de distribución al menudeo; en el último capítulo se presentan algunas de las tendencias recientes de dichos establecimientos en el marco del proceso de globalización y desregulación del mercado de alimentos, ello tiene profundas consecuencias en la reestructuración de los espacios comerciales de la Ciudad y de las formas de consumo de la población.

Respecto a la zona de estudio, es importante aclarar que se consideró la Ciudad de México en su conformación de Zona Metropolitana. Esto significa que el espacio urbano referido en su estructura actual incluye a las 16 delegaciones políticas del Distrito Federal, así como 30 municipios del Estado de México que se encuentran conurbados física o funcionalmente a la mancha urbana.

* Nos basamos en el criterio de Angel Bassols desarrollado en la obra: *La Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Complejo Geográfico, económico y político*. Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM-Departamento del Distrito Federal, 1993.

I. FUNDAMENTOS TEORICO-METODOLOGICOS PARA EL ESTUDIO DEL ABASTO ALIMENTARIO.

1.1 Enfoques conceptuales: comercio y abasto de alimentos.

En la concepción clásica de Adam Smith, el comercio surge debido a las diferencias naturales en la distribución de recursos y las presiones sociales y políticas ejercidas sobre ellos, creando la escases que obliga a tener especialización e instituciones de intercambio. De esta manera, los sistemas de distribución surgen conforme las sociedades se vuelven más grandes, más densas y con mayores presiones. De acuerdo a este enfoque las condiciones iniciales de un sistema comercial son de carácter interno y éste se puede definir como un mecanismo de intermediación que permite integrar la producción con el consumo. Esta actividad se lleva a cabo en el mercado, el espacio donde confluyen y se relacionan un número de compradores y vendedores quienes establecen los precios de las mercancías.

En la propuesta de Polanyi, el comercio es fundamentalmente una actividad humana que "no es natural" y que requiere ciertas condiciones específicas de desarrollo que son fundamentalmente las fuerzas exógenas a la economía nacional y se origina de relaciones a larga distancia entre grupos "extranjeros"¹.

Ambas posiciones no son excluyentes, sino complementarias, ya que por una parte la modernización de los procesos de producción y la creciente división social del trabajo genera un proceso de transformación de la estructuras rurales en urbanas y de sectores desvinculados de la producción, lo cual favorece el surgimiento de agentes e instancias oficiales que participan en actividades de intermediación, dando origen al comercio, mismo que constituye el soporte de gran parte de los procesos

¹ Citado por Carol Smith. "Sistemas económicos regionales: modelos geográficos y problemas socioeconómicos combinados". En: Pedro Pirez [Comp.] *Región e Historia en México*. México, Instituto Mora-UAM, 1991. pp. 37. (Se refiere a la obra de Karl polanyi: *La gran transformación. Los orígenes políticos y económicos de nuestro tiempo*. México, Edit. Fondo de Cultura Económica, 1992.)

productivos. Por otro lado la expansión mundial de sociedades que han alcanzado un alto grado de organización social y desarrollo tecnológico tiende a incorporar otras sociedades a sus circuitos de intercambio. Esto se observa claramente en la expansión colonial de los países Europeos desde el siglo XV.

En cualquier caso, el comercio es una actividad dinámica en tiempo y espacio. Las variaciones en los sistemas económicos están íntimamente ligadas al surgimiento del comercio y las formas que ha adoptado históricamente en la sociedad: desde los antiguos trueques, hasta las complejas organizaciones comerciales actuales como la bolsa de futuros; y desde el intercambio en comunidades locales hasta las redes internacionales del comercio.

Las diferentes etapas de evolución del comercio, se corresponden con una organización definida del espacio. Esto es, el propio desarrollo urbano y regional se pueden explicar por los mecanismos de articulación que desarrollan los sistemas de comercialización.

Según el esquema de Harrison² de evolución comercial, se pueden distinguir tres fases principales. La **primera etapa** corresponde a una fase prematura del desarrollo urbano, la población es predominantemente rural y los mayoristas son al mismo tiempo el comerciante al por menor y en muchos casos el mismo productor, tienen un amplio conocimiento de la producción regional y los mercados locales. En el transcurso de esta fase aparece el comerciante especializado, el intermediario.

El comercio urbano se nutre de excedentes agrícolas regionales que en ocasiones son insuficientes. Cada ciudad conforma su propia área de abastecimiento, aunque las vías intrarurales son escasas todavía y casi nula la institucionalización, situación que a veces provoca problemas de desabasto urbano. Los bienes intercambiables son

² Harrison, K. *Recent evolution of urban wholesale retail food distribution systems in third world*. Kelly Harrison Associates Inc., 1986, (mimeo).

predominantemente cereales y alimentos básicos, no existen los sistemas de contratos a futuro, y los precios de los productos se establecen a través de negociaciones locales. La infraestructura comercial (bodegas, mercados centrales, etc.) es pobre y abundan los mercados móviles y las ferias regionales y nacen las tiendas especializadas en alimentos como negocios familiares.

En la **etapa intermedia** las ciudades crecen inusualmente, siendo predominantemente urbana la población. El ingreso se concentra en las ciudades, lo cual permite una adaptación de las zonas agrícolas a las necesidades de este mercado. El comercio se especializa y se expande, mejora el sistema de transporte y carreteras que permite el abastecimiento de regiones de todo el país. Con el aumento de la capacidad de arrastre por carretera y ferrocarril surgen los mercados centrales de mayoreo y de suministro urbano de alimentos. Hay una mayor especialización y atomización de comercios separándose el comercio al mayoreo y menudeo. Con la aparición de instituciones financieras formales, se tiene mayor capacidad de crédito por parte de los mayoristas que ejercen un mayor control sobre los productores agrícola mediante la compra adelantada de sus cosechas.

La infraestructura comercial urbana crece rápidamente. Se construyen bodegas, centrales de abasto, cámaras de refrigeración, rastros. La industria alimentaria comienza a desarrollarse y sus productos son canalizados en grandes volúmenes a diversos mercados. Se intensifica la intervención del Estado que asume un papel activo en la infraestructura comercial (mercados públicos y centrales mayoristas), regula la actividad de diversos mercados, fija precios controlados a productos básicos, otorga subsidios y controla el comercio exterior. En esta etapa se especializa el comercio al detalle y aunque aparecen los supermercados no desempeñan todavía un papel preponderante.

Finalmente, la **etapa avanzada** se registra principalmente en los países capitalistas desarrollados, cuyo sistema comercial comenzó a cambiar profundamente desde la

década de los cuarenta. En esta etapa más del 75% de la población es urbana, los ingresos por habitante son altos y los hábitos de alimentación han sufrido cambios sustanciales. Tiende a desaparecer el comercio como negocio familiar y aparecen las organizaciones comerciales complejas con diversas estrategias y esquemas empresariales para dominar los mercados nacionales. Entre esas estrategias se ubican las cadenas de tiendas y supermercados, que integran verticalmente la actividad comercial desde la producción hasta el consumo. Las zonas de abastecimiento de las ciudades rebasan las fronteras nacionales mediante los suministros del mercado mundial de alimentos y los hábitos de consumo se orientan hacia los alimentos industrializados de fácil preparación y preservación. Se crea un ambiente comercial más competido en el cual se descompone gran parte de los comercios tradicionales, aunque prevalecen sistemas informales de comercialización a través de tianguis y otros sectores informales.

No obstante que, el esquema anterior muestra de manera general el impacto del comercio y otras formas de intermediación en el desarrollo económico y la organización regional y urbana, durante mucho tiempo el comercio fue visto como una práctica improductiva e innecesaria, que surgía de manera automática para regular el proceso económico e incrementaba artificialmente los costos de las mercancías.

Aunque en algunos países, como el nuestro, el comercio ha carecido de prácticas eficientes, debido al excesivo intermediarismo, la presencia de monopolios y el impacto desfavorable de precios para la población, en la actualidad autores como Montemayor³ reconocen la importancia de esta actividad para estimular el crecimiento económico al desempeñar funciones como:

- Eficientar el uso de recursos al integrar y coordinar los agentes que participan en el proceso económico, permitiendo estabilizar el acceso hacia los productos y reducir el

³Montemayor, Aurelio. "La comercialización de alimentos en México" *Ponencia presentada en el Coloquio Sobre la Economía Mexicana*. El Colegio de México, marzo de 1979.

número de transacciones independientes entre productores, comerciantes y consumidores.

- Especializar líneas de mercancías e incrementar las oportunidades para adoptar innovaciones.
- Reducir los costos de distribución física al integrar y optimizar el transporte, establecer procedimientos normalizados de pedido y entrega y disminuir los costos de manejo, procesamiento y almacenamiento.

Con base a lo anterior, teóricamente el comercio optimiza el uso de los medios de transporte, minimiza el tamaño de los inventarios, reduce los costos de manejo, acorta los tiempos de almacenaje, especializa los agentes económicos y permite cubrir oportunamente las demandas de bienes de la población.

Cabe señalar que algunas veces se confunde conceptualmente lo que representa un sistema de comercialización de alimentos respecto al sistema de abasto. En ninguno de los dos casos existe un concepto totalizador, si bien el comercio explica la integración de actividades productivas, éste hace referencia al proceso de intermediación que permite la compra-venta de mercancías en diferentes escalas y sectores, en cambio el abasto se refiere a los mecanismos comerciales, técnicos y territoriales que intervienen en la ruta que siguen los alimentos desde su producción en el campo hasta que éstos llegan al consumidor final.

El abasto alimentario se inscribe dentro de una cadena integrada de mayor dimensión que parte de la producción, el acopio, el transporte, almacenamiento, venta al mayoreo y distribución al detalle. En todos los casos representa un proceso de intermediación que se organiza a partir de diversos agentes comerciales que proporcionan funcionalidad al abasto en un espacio dado.

El abasto alimentario vincula las condicionantes de los productores agropecuarios, la función reguladora del Estado, la participación de intermediarios, el papel del transporte, la infraestructura comercial y las necesidades sociales de alimentación. Mientras que el comercio se expresa más en la esfera de la economía, el caso del abasto se puede analizar en su dimensión espacial (véase siguientes diagramas).

Diagrama 1.

El esquema de comercio alimentario.

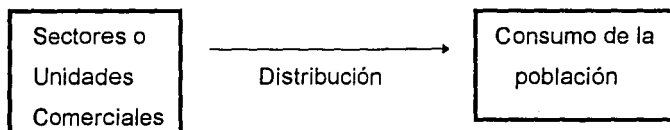
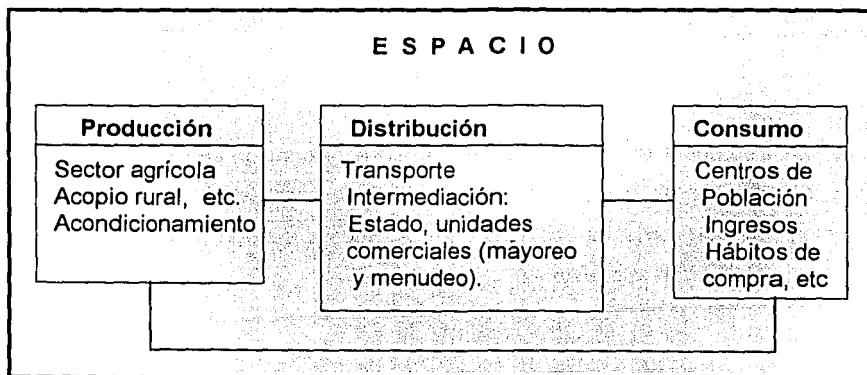


Diagrama 2.

El Sistema de abasto alimentario.



1.2 Los agentes y eslabones del sistema de abasto alimentario.

Entre las instancias participantes dentro del sistema de abasto alimentario en México, la **sociedad** es una componente fundamental, ya que, el proceso de abasto se organiza en función de los requerimientos de la población para garantizar oportunamente la disponibilidad de alimentos. Esto significa que la demanda y el patrón alimentario de los consumidores, en última instancia, condicionan la estructura productiva de las regiones y la organización de canales comerciales. Se puede decir que el abasto permite garantizar la funcionalización de los centros de población, y éstos, a su vez, condicionan la organización de la producción y distribución de los alimentos.

Además de la componente social del abasto, también participan **agentes económicos**, como los comerciantes propiamente dichos, a partir de una estructura fragmentada, donde intervienen grandes mayoristas, medio mayoristas y detallistas, integran diferentes escalas en una cadena que conectan finalmente con los consumidores. Estos se han organizado históricamente, vinculando las diferentes zonas productivas con la demanda de los centros de población.

En este contexto se puede decir, sin pretender justificar su existencia, que los **intermediarios** tienen un papel importante en la cadena agroalimentaria. Independientemente que en muchos casos son señalados como responsables directos del encarecimiento de los precios, lo cierto es que se ajustan al sentido errático de la estructura existente. El intermediarismo aprovecha las deficiencias de regulación oficial y la escasa infraestructura para el manejo poscosecha, sobre todo en zonas aisladas durante determinadas temporadas del año, la afectación resulta tanto para productores como consumidores.

Por otra parte, el abasto alimentario no se restringe a la relación económica de oferta y demanda, sino que posee una dimensión política. En efecto, parte de la política económica que incide en procesos de producción y comercialización agroalimentaria nacional y del mercado internacional. Además, en su forma más concreta la política del abasto alimentario se presenta con la participación del **Estado** para resolver un problema estratégico: garantizar el acceso y la distribución de los alimentos básicos de la población.

Esta situación hace necesario delinear **políticas comerciales** que se traducen en la participación de instituciones oficiales de regulación del comercio de alimentos, el control de precios, la aplicación de subsidios y la creación de infraestructura de almacenamiento y distribución al consumidor. Las instituciones de intermediación estatal han sido históricamente, como lo veremos más adelante, una de las bases del sistema de abasto mexicano.

La cadena de comercialización tiene por supuesto un carácter complejo, dentro de ella se entrelaza una red de relaciones donde los diferentes agentes económicos participan en condiciones desiguales. Esto se aprecia claramente en el comercio al menudeo donde se reconoce su estructura bimodal⁴ de canales tradicionales y modernos para satisfacer a diversos tipos de consumidores en el medio urbano, además de medianos comercios y grandes mayoristas.

El funcionamiento del sistema de comercialización, según diversos especialistas del ramo, debe ser integral, es decir, equilibrado en cada una de las fases que lo conforman para atender con eficiencia y oportunidad: el abasto, la regulación del mercado interno y la conformación de una reserva lógica y estratégica que asegure la

⁴Rello, Fernando y Demetrio Sodi. *Abasto y distribución de alimentos en las grandes metrópolis*. México, Edit. Nueva Imagen, 1989.

disponibilidad de productos agrícolas mientras no se cuente con la cosecha del ciclo de producción inmediato posterior.

Si estamos de acuerdo con el carácter complejo que representa el abasto alimentario, surge la creciente necesidad de abordar este proceso bajo un enfoque sistémico, por ello hemos adoptado un marco de análisis que identifica las fases y desagrega sus respectivas variables (véase cuadro 1).

Así, a nivel de **producción agroalimentaria** se considera los diferentes productos o grupos de productos afines (frutas, hortalizas, cárnicos, etc.) que cuentan con sus propios sistemas de comercialización y dependen o se encuentran integrados, en diferentes grados, con determinado tipo de productores, intermediarios y las instituciones de regulación estatal.

En segundo lugar, se encuentran el **acopio**, que consiste en la concentración de la producción agrícola en lugares fijos a cargo de instituciones públicas o privadas. La producción eventualmente se distribuye, previo tratamiento de la misma. El acopio puede realizarse en un centro de cierta jerarquía y desde ahí distribuir los productos hacia otros centros dominantes, o bien establecerse como núcleo aglutinador de varios centros pequeños hacia el lugar dominante.

El transporte permite la distribución de productos y la integración espacial entre las zonas de producción, centros de acopio y consumo, actividad que se relaciona con el volumen manejado, control de la carga y diseño de circuitos y rutas específicas de distribución regional de alimentos.

El almacenamiento está integrado por diversas bodegas públicas y privadas que permiten concentrar, conservar y redistribuir grandes volúmenes de productos alimentarios, además de garantizar la reserva estratégica.

En la fase de **distribución** queda integrada toda la infraestructura de unidades comerciales mayoristas y al menudeo que facilitan el consumo directo de la población por medio de múltiples transacciones comerciales. Aquí se considera sobre todo la participación de centrales de abasto además de tiendas mayoristas y de menudeo.

Finalmente, el sistema de abasto incluye la fase del **consumo**, que se refiere tanto a la dinámica de la población, como a la distribución de los centros urbanos, mismos que determinan el nivel y la estructura de la demanda de alimentos.

El abasto alimentario, a lo largo de las diferentes fases, no se expresa fuera de un esquema territorial, esto es, que los agentes e instancias que participan responden a la estructura y organización espacial que presentan las zonas de producción y los centros de consumo, así como sus mecanismos de integración, como las redes del transporte e intermediarios; esto supone la estructuración espacial de sistemas de abasto alimentario diferenciados y diferenciables, de acuerdo a la dinámica social y económica, así como los vínculos existentes entre determinadas ciudades y regiones.

Cuadro 1. Fases del sistema de abasto alimentario.

Fases	Variables Independientes	Variables Dependientes
Producción	Frutas Verduras Granos Carne Lácteos Pollos Huevo	Productores-tipos Intermediarios-tipos Estado-Conasupo Asociaciones Organizaciones Sociales
Acopio	Acopio y circulación de mercancías. (centros regionales) Agentes de control	Tipos de producto Tecnologías de manejo Agentes de control
Almacenamiento	Bodegas públicas y privadas (localización regional)	Volumen de manejo capacidad Tipos de productos Tipos de almacenamiento: ANDSA, BORUCONSA. (Localización regional)
Transporte	Rutas, Tipos de transporte (distribución regional)	Volumen de manejo agrupaciones y control de carga (circuitos espaciales)
Distribución	Centrales de abasto Rastros Mercados públicos Establecimientos comerciales	Tipología comercial: Almacenistas Bodegueros Detallistas (Distrib. regional e interurbana)
Consumo	Concentración Crecimiento urbanización	Consumidores Estratos de consumo Ingreso

Fuente: Torres Torres, Felipe. "Marco histórico-económico para el abasto alimentario"
En: *Revista Intercambio*, No.11, mayo-junio, 1991. México, pp.26.

1.3 La dimensión espacial del abasto alimentario: paradigmas urbano-regionales

La literatura referente al abasto alimentario desde la perspectiva de la estructura espacial es relativamente reducida. Algunas vertientes de análisis han sido propuestas a partir de los estudios clásicos de localización de las actividades económicas y posteriormente desde las teorías de la geografía cuantitativa. Sus planteamientos han generado modelos a partir de los cuales es factible inferir la organización espacial que asume la actividad comercial y eventualmente el abasto de alimentos.

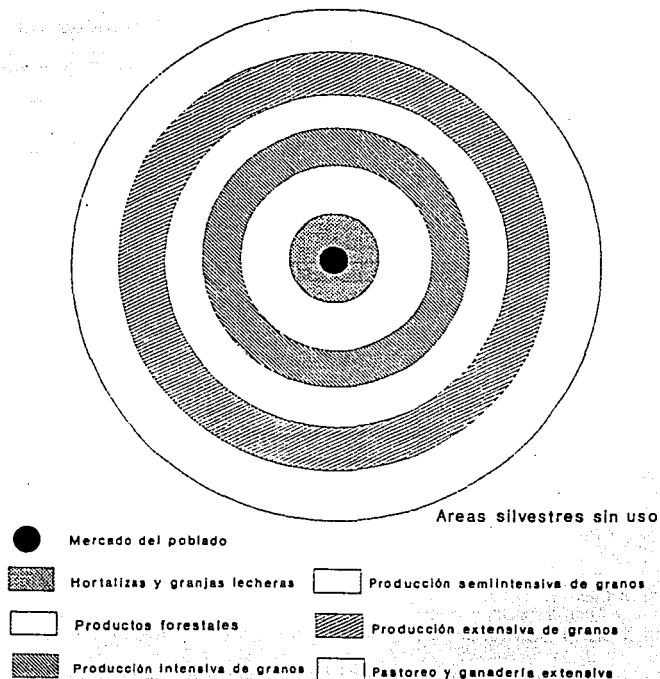
Von Thünen⁵ desarrolla un modelo donde analiza la distribución que asumen las actividades agrícolas y urbanas partiendo del supuesto que los precios de las mercancías son establecidos por los niveles de oferta y demanda en el mercado central de una localidad. La variable principal es la distancia entre los centros de producción al mercado del poblado, lo cual determina el tipo y la intensidad del suelo que rodea al poblado.

El "Estado aislado", como también se le conoce al modelo de Thünen, supone una población con demandas, racionalidad y eficiencia similares habitando una planicie isotrópica (con población, recursos naturales, y medio ambiente distribuidos uniformemente). Como resultado de ello se propone la conformación de diferentes zonas de uso agrícola organizadas alrededor del pueblo comercial en forma de anillos concéntricos que señalan para los cultivos de mayor rendimiento económico las ubicaciones más próximas al mercado. A medida que aumenta la distancia de los lugares respecto al centro, se aprecia una tendencia declinante en el uso y valor del suelo.

⁵ Para profundizar en detalles consúltese: Butler, Joseph. *Geografía Económica. Aspectos espaciales y ecológicos de la actividad económica*. Cap.4 Teoría de la ubicación: Explicación espacial a través de la modelación deductiva. Editorial Limusa, México, 1986. pp. 88-124.

En este modelo, normalmente los centros de consumo urbanos delimitan un radio de influencia pequeño para su abasto alimentario, ya que mientras más grandes son los radios, aumentan los costos de transporte, provocando el encarecimiento del producto. Con base a lo anterior, se definen áreas especializadas de producción y radios de abastecimiento directamente proporcionales al tamaño del poblado; es decir entre más pequeño sea éste menor es su radio de abastecimiento y viceversa (véase diagrama 3).

DIAGRAMA 3
 LOCALIZACION DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA
 A PARTIR DE AREAS CIRCULARES CONCENTRICAS
 SEGUN EL MODELO DE VON THUNEN



Fuente: Butler, Joseph H. Geografía Económica. Aspectos espaciales y ecológicos de la actividad humana. Edit. Limusa, México, 1988.

En este sentido la producción de hortalizas y leche, dado su carácter perecedero se llevan a cabo en el sector más cercano al centro de la ciudad, enseguida aparece la producción forestal, debido a que es importante fuente de combustible para cocinar, calefacción y como material para la construcción. El carácter homogéneo del modelo, la intensidad de uso del suelo y la renta por superficie disminuyen considerablemente conforme la principal variable (distancia respecto al mercado) se incrementa, por ello se desarrollan áreas de producción de granos, primero intensivas y luego extensivas; en el último sector se origina el pastoreo y finalmente se presentan áreas silvestres exteriores donde no es redituable el uso del suelo.

Evidentemente, este modelo, bastante idealizado, se traduce a un esquema explicativo inicial sobre la organización de áreas especializadas para el abasto alimentario de los centros urbanos en relación con las distancias al mercado. Sin embargo, después de 170 años, el esquema de Thünen es insuficiente para explicar los mecanismos actuales de uso del suelo y la distribución de alimentos en muchos contextos, ya que, por ejemplo, los cambios tecnológicos en el transporte, los procesos de triangulación de mercancías entre ciudades y la participación del mercado mundial de productos agrícolas en el abasto no se sujetan de manera rígida a distancias de mercado y tampoco a localizaciones predeterminadas, por ello, este modelo se ajusta más bien a estadios urbanos y comerciales anteriores.

Otro modelo en este campo es la **Teoría del lugar central**, propuesta originalmente por Christaller y ampliada por Lösch⁶, se considera como una de las contribuciones más importantes para explicar el carácter espacial de las actividades comerciales.

En la propuesta clásica de Christaller se desarrollan diferentes jerarquías de núcleos poblacionales a partir de los bienes y servicios especializados que se ofrecen al área de influencia o *hinterland*.

⁶Es abundante la literatura sobre el tema, por ejemplo véase Gutiérrez Puebla, Javier. "Christaller: la teoría de los lugares centrales" En: *La Ciudad y la organización regional. Cuadernos de estudio. Serie Geografía*. No.40, Madrid, Edit. Cincel, 1984. pp.17-40

El *alcance* de bienes y servicios esta en función de su grado de especialización. En consecuencia, el alcance se puede definir como la distancia máxima que un consumidor está dispuesto a recorrer para abastecerse de un bien o servicio central; la distancia máxima marca la amplitud del área de influencia.

Por otra parte, los bienes y servicios ofertados tienen que tener una demanda suficiente para ser rentables. En este sentido se define el *umbral* como el número mínimo de unidades de consumo (población) necesario para que aparezca un bien central.

Al igual que el modelo de Thünen, esta teoría supone un espacio *isotrópico* con población distribuida de manera homogénea, con el mismo poder de compra, y con facilidades idénticas de movimiento en todo el espacio, de modo que cualquier área sea abastecida. Así, el precio del producto se incrementa con la distancia, al añadirse el costo del transporte. Paralelamente, y dado que existe homogeneidad en el poder adquisitivo, la capacidad de compra disminuye con la distancia, llegando a un límite a partir del cual será más económico adquirir la mercancía en otro lugar central más próximo.

De acuerdo a la lógica del modelo, y según su explicación gráfica, cada ciudad aparece rodeada por un área de influencia circular. El espacio que queda sin cubrir en dichas áreas termina dividiéndose y gravitando sobre otros núcleos. Finalmente, los círculos se convierten en retículas hexagonales (véase diagrama 4).

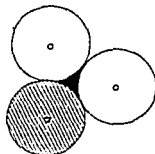
El sistema de aglomeraciones espaciales definido por Lösch es menos rígido que el de Christaller al establecer que, si bien hay un centro superior donde se producen todos los bienes, también se puede encontrar la existencia de una verdadera especialización, división del trabajo y comercio entre centros, de distintas jerarquías donde los más pequeños abastecen a los mayores con sus productos especializados.

DIAGRAMA 4

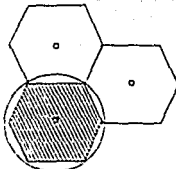
Desarrollo de áreas de mercado según la teoría del lugar central.



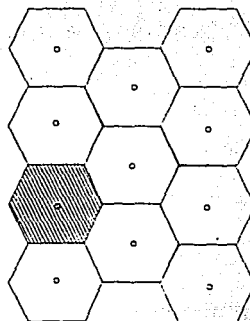
Áreas de mercado no tangenciales para una mercancía o servicio único. Las áreas más oscuras no son cubiertas por ningún mercado.



Concentración de las áreas de mercado en posiciones tangenciales.



Una mayor concentración reduce cada área de mercado circular a forma hexagonal.



Escenario ideal donde resultan áreas de mercado hexagonales, regulares e iguales, lo suficientemente grandes para contener la demanda inicial.

Fuente: Buttel, Joseph. H. Aspectos espaciales y ecológicos de la actividad económica. Editorial Limusa, México, 1988

La teoría del lugar central también explica la distribución de los equipamientos comerciales en el espacio interno de las ciudades. Según ésta, el centro, con su concentración de establecimientos especializados, realiza un papel equivalente al de las capitales regionales, mientras los comercios de operación cotidiana estarían más homogéneamente repartidos. Entre uno y otro nivel se encuentran centros secundarios de diferentes jerarquías (subcentros urbanos, mercados de barrio, etc.). Esto significa que los establecimientos fijan sus propias áreas de abastecimiento, dependiendo del tipo de aparato comercial, al determinar su propio radio de alcance para un número de consumidores.

Tanto el modelo de áreas concéntricas de Thünen como el del lugar central son demasiado limitados para explicar el abasto por que asignan al espacio un carácter estático y homogéneo, donde todos los agentes se desarrollan en condiciones semejantes; su base empírica diverge con otras realidades diferentes a la de países europeos donde fueron desarrollados, pese a ello, durante los años sesenta algunos de los principios de la teoría del lugar central fueron retomados en estudios cuantitativos para caracterizar las relaciones funcionales de los procesos urbano-regionales.

En este contexto se desarrollaron trabajos como el de Brian Berry sobre "*La Geografía de los centros de mercado y el comercio al por menor*"⁷ que muestra los esquemas del desarrollo del comercio local, enfatizando en la dinámica espacial de los establecimientos de mayoreo, menudeo y los mercados periódicos en distintos países anglosajones y asiáticos. A partir de éste y otros trabajos a diferente escala nos permiten clasificar en dos las vertientes más relevantes que se derivaron de la teoría del lugar central relacionadas al comercio y abasto: **los esquemas de organización urbana y los sistemas rurales de distribución.**

El esquema de organización urbana que más importancia ha tenido es el que se derivó del estudio de la red de ciudades y de su jerarquía ya que, además de tomar como base los principios del lugar central, se complementó con la *Teoría de Sistemas*. Según la definición de Von Bertalanffy⁸ "Sistema es un conjunto de elementos integrados, interrelacionados e interdependientes, cuyas relaciones entre ellos y sus componentes los hacen formar un todo unitario, dichos elementos cumplen una función para lograr un objetivo común". De acuerdo a esta definición los "elementos" serían las ciudades que conforman un *sistema urbano*, configurado por las distribuciones espaciales de las ciudades y sus interrelaciones, las características

⁷ Berry, Brian J.L. *Geography of market centers and retail distribution*. Prentice Hall, New Jersey, 1967 y del mismo autor: "Local trade and urban hierarchies" En: *Economic Geographic*. Prentice Hall, New Jersey, 1987. pp.379-397.

⁸ Tomado del mismo autor de su obra: *Teoría General de Sistemas*. Fondo de Cultura Económica, México, 1986.

que poseen (población, actividad económica, etc.), las relaciones entre ellas y las interdependencias que se derivan en la organización jerárquica en una red urbana.

El enfoque del **Sistema de Ciudades** explica las relaciones funcionales entre regiones y centros urbanos, según los atributos que asumen, la magnitud de los flujos de bienes, servicios y personas existentes entre ellos. En este enfoque, el abasto alimentario refleja su dimensión espacial, ya que el sistema de ciudades permite definir teóricamente los límites del espacio regional o área de influencia de la ciudad, en función de los flujos de productos alimentarios que se establecen entre centros de diferentes jerarquías.

La aplicación de este enfoque al análisis urbano-regional permite formular algunas consideraciones válidas para el estudio del abasto alimentario⁹:

- Las ciudades funcionan como integradoras del espacio y articulan sus respectivas áreas de influencia del abasto de alimentos.
- Las ciudades concentran funciones y servicios que satisfacen en determinado nivel, la demanda de alimentos generado local y regionalmente, a partir de lo cual se estructura una unidad espacial de influencia.
- Las ciudades establecen relaciones de subordinación, complementariedad y dependencia de acuerdo con el nivel jerárquico que presenten, y la intensidad de su influencia sobre su territorio.

⁹El trabajo más detallado sobre el sistema de Ciudades para el caso de México se realizó por el Consejo Nacional de Población (CONAPO) de quien retomamos las principales ideas respecto a los aspectos teóricos contenidos en la obra: *Sistema de Ciudades y distribución espacial de la población en México*. Tomo I. México, 1990.

- La ciudad y sus relaciones sociales, económicas y políticas estructuran una distribución espacial de la población y sus actividades, y generan, impulsan o modifican la diferenciación productiva regional.

Si bien el sistema de ciudades se considera uno de los modelos que operativamente se ajusta mejor para explicar la dinámica urbano-regional del abasto de alimentos, es necesario considerar condicionantes concretas en torno a la organización de la cadena de comercialización que impactan en el comportamiento espacial del abasto alimentario, es decir la forma en que se estructuran y organizan los propios productores e intermediarios desde el ámbito de las zonas rurales de producción.

En este sentido, y como resultado de diversas investigaciones de las formas de abastecimiento y organización de mercados en países poco desarrollados, donde la distribución de productos agrícolas se realiza con poca eficiencia, se han identificado los **sistemas rurales de distribución**, entre los que destacan el patrón dendrítico y el solar¹⁰.

El **sistema dendrítico**¹¹ se basa en las relaciones comerciales tradicionales y requiere la intermediación de mercados y comerciantes regionales situados en algunas ciudades donde se concentra la producción para ser enviada a los centros de mayor jerarquía. En este patrón, dado que los productos fluyen directamente desde las áreas rurales hacia los centros urbanos o puertos de mayor jerarquía, diversas regiones internas o ciudades pequeñas quedan muy poco atendidas.

Los centros de menor categoría están controlados por los de mayor categoría por que, en los primeros los compradores no pueden escoger entre dos o tres centros equivalentes de alta jerarquía, es decir, no pueden comprar a mejor precio. El centro

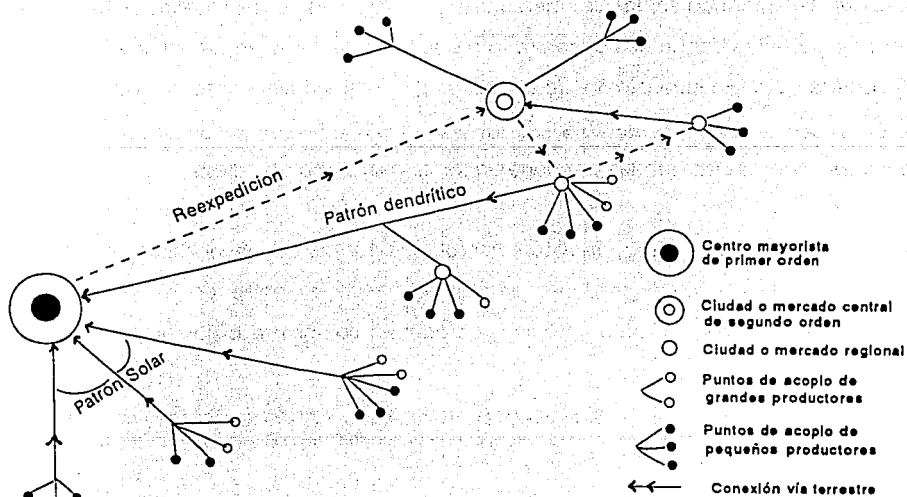
¹⁰ Una amplia caracterización es desarrollada por Carol Smith A. "Sistemas económico regionales: modelos geográficos y problemas socioeconómicos combinados". En: Pérez Herrero, Pedro. [Comp.] *Región e Historia en México 1750-1850*. op. cit. pp. 37-98.

¹¹ *Idem*

de alta jerarquía es capaz de unir a un precio de compra bajo para los productores locales, un precio de venta alto para los productores especializados que proporciona el área rural.

Todos los centros de menor categoría se encuentran, en última instancia, en competencia para abastecer al centro principal de los productos que requiere. El resultado es que los términos del comercio para la agricultura se determina en los centros urbanos. El sistema es ineficaz, en especial para distribuir productos agrícolas a las propios consumidores rurales, puesto que la mayoría de los productos deben primero fluir hacia un centro principal y luego redistribuirse desde él (véase diagrama 5). En este esquema es posible el comercio horizontal de campesino a campesino, pero cada área rural depende de las vicisitudes de la oferta y la demanda del área local, ya que el comercio con otras regiones rurales se vuelve difícil de manejar y muy costoso.

DIAGRAMA 5
SISTEMAS AGRICOLAS DE DISTRIBUCION DE ALIMENTOS:
PATRON DENDRITICO Y SOLAR



Fuente: Rello, Fernando. "El abasto de frutas y legumbres en México" En: Comercio Exterior México, No 9, Sep 1959

En el **patrón solar** de distribución, los centros de acopio rurales están directamente articulados hacia un solo mercado central sin intermediación de ningún otro centro o mercado regional. Los mercados agrícolas en los hinterlands de cada centro son cíclicos por lo común, y se encuentran en poblados rurales pequeños o en áreas completamente rurales, y cada comunidad rural se especializa en un artículo típico. Este modelo se diferencia del anterior porque no existen ciudades o centros de mercado de tamaño intermedio en la región para articular el comercio agropecuario entre un grupo de ciudades de alto rango, esto significa que cada centro urbano tiene un hinterland con un mercado relativamente autónomo.

Pese a las ventajas metodológicas que permite la propuesta de ambos esquemas en el análisis espacial del abasto, la estructuración de un patrón u otro depende en mucho de la configuración dominante de las redes del transporte en el espacio de análisis, la jerarquía predominante de las ciudades y el nivel de desarrollo de los productores agrícolas y de la función de los diferentes intermediarios.

No obstante ello, podríamos señalar que la propuesta del sistema de ciudades contextualiza al sistema de abasto en el marco urbano-regional; es decir, de acuerdo a la relaciones funcionales entre ciudades y zonas productivas; mientras que los patrones rurales de distribución hacen referencia a la organización espacial específica, que asumen los circuitos de productos a partir del vínculo que se establece entre productores, intermediarios y acopiadores. En este sentido se puede hablar de complementariedad entre ambos.

Por otra parte, resulta conveniente referirse y precisar otros aspectos que definen la organización espacial que asume el abasto de alimentos tales como el efecto de la política agrícola y comercial, el papel del transporte, las pautas del comercio internacional, aspectos no considerados o escasamente referidos en los modelos anteriores.

En este sentido consideramos el espacio en su dimensión social. El espacio social se define como las formas representativas de las relaciones sociales del pasado y el presente, y una estructura representada por medio de procesos y funciones¹².

En este sentido, el abasto se inscribe y es resultado de una formación social históricamente determinada y se expresa en las formas organizativas actuales que presenta el proceso de producción y distribución agroalimentaria en espacios productivos y centros de consumo. Esto permite referirnos a una organización espacial diferencial y diferenciable de mercados rurales-urbanos.

La interrelación región-ciudad sólo es posible gracias a las redes del transporte, el soporte infraestructural que permite la conformación de flujos de productos determinados por la necesidad de intercambio, y que permiten la integración, complementariedad e interdependencia entre las distintas partes de un espacio económico y social.

La espacialidad del abasto permite percibir los impactos de las decisiones de orden político y económico en la esfera de la actividad agropecuaria, comercial y alimentaria, ésto además de dinamizar el sistema, puede alterar continuamente la estructura locacional de los circuitos de alimentos, por ejemplo, con la creación de nuevas infraestructuras del transporte; ya que al modificarse la red, se altera automáticamente el esquema del espacio comercial.

El desarrollo de los transportes y las vías de comunicación favorece la integración de un mayor número de espacios económicos, al poner en contacto y movimiento nuevas zonas productivas; pero también puede modificar la importancia de centros de gran

¹² Santos, Milton. *Por una nueva Geografía*. Barcelona, s.e, s.f.

jerarquía comercial. La eficiencia y el costo del transporte delimita el radio de acción de los mercados de productos específicos y las zonas de distribución de productos¹³.

En este sentido, podemos señalar que el sistema de abasto alimentario, cumple el papel de articulador de los movimientos de productos y establece las jerarquías y especializaciones regionales de los núcleos de producción y consumo; pero además determina la factibilidad económica en términos de la localización y con base en las potencialidades regionales y de aglomeración urbana.

El espacio urbano y su continua expansión influye permanentemente en los roles que asume su hinterland proveedor. En este sentido, el abasto alimentario constituye un factor fundamental en la vida interna de toda ciudad. La conformación de un sistema de abastecimiento funcional a los requerimientos de consumo urbano depende tanto del surgimiento como la expansión de cualquier aglomeración.

El patrón de abastecimiento alimentario que sostiene la reproducción urbana, se conforma a partir de la jerarquía que gradualmente adquiere dicho espacio sobre otros que le sirven de abastecedores. Esto puede ocurrir en un contexto regional, nacional y aún internacional, donde se interconectan diversos planos espaciales con diversas funciones comerciales.

Las demandas alimentarias de la población urbana requieren la conformación de canales directos de comercialización. Así, diversas unidades y concentraciones comerciales se insertan en la fase final del abasto, en términos geográficos esto significa crear la infraestructura que los aparatos comerciales requieren para satisfacer coberturas territoriales de los grupos demandantes. A su vez, la ubicación y los desplazamientos espaciales de la población tienden a generar circuitos de compra e inciden en la definición de radios de acción de las unidades comerciales. La opción

¹³ Chías Becerril, Luis. *Análisis Geoeconómico del Comercio en México*. México, Instituto de Geografía, UNAM. 1979 (Serie Varia, T.1, No.5) 101 pp.

por diferentes canales para cubrir demandas alimenticias de la población se presenta bajo cierta lógica espacial dado que, la organización de las formas de distribución y cobertura se lleva a cabo fundamentalmente en función de los ingresos de la población.

Cabe señalar que, las necesidades de las grandes aglomeraciones urbanas que previamente perdieron su contacto con la producción primaria, sumado al crecimiento demográfico y la expansión física de la ciudad, demandan requerimientos cada vez mayores de alimentos que deben obtenerse en lugares cada vez más alejados de su entorno agrícola inmediato.

Por ello, un corte histórico, representa un punto de partida para analizar la dinámica funcional entre lo urbano y lo rural, así como la conformación de las redes del transporte necesarias que otorgaron funcionalidad al sistema de abasto alimentario. En el caso de la Ciudad de México el proceso evolutivo muestra como una serie de intereses económicos, políticos y demográficos condicionaron las redes de circulación de alimentos entre la urbe y su entorno. Esto determinó históricamente uno de los mercados de mayor jerarquía, al tiempo que se adoptó un patrón de abasto, o la combinación de varios de ellos, encaminados a satisfacer una demanda específica.

II. ANTECEDENTES HISTORICOS Y DINAMICA SOCIO-URBANA EN LA ESTRUCTURACION DEL MERCADO METROPOLITANO.

2.1 Orígenes y evolución del abasto de la Ciudad de México.

Durante el proceso histórico del país, el abasto de alimentos de la Ciudad de México transitó por diferentes esquemas que se definieron de acuerdo a la dinámica de sus distintos componentes: el modelo de producción agrícola, los sistemas de transporte, las rutas comerciales, las tecnologías de los aparatos de distribución, la política del Estado e incluso, el patrón cultural de la población que incide sobre demandas de productos alimentarios específicos.

Las etapas evolutivas del abasto de la Ciudad de México refleja, en alguna medida, el proceso de organización espacial del país, en función de la dinámica que fueron adquiriendo las regiones productivas y los circuitos del comercio alimenticio en torno al principal centro de consumo del país.

El abasto prehispánico: México-Tenochtitlán capital imperial y centro del abasto Mesoamericano.

Fundada en 1325, México-Tenochtitlán se convirtió a lo largo de los siglos en el centro de las relaciones comerciales de todo el país. Con base a un sistema "despótico tributario", la sociedad Azteca centró su poder en esta ciudad-islot, más tarde capital imperial, que definió la organización productiva de la Cuenca lacustre de México, más tarde su poder político-militar le permitió integrar circuitos de mercancías que llegaban desde toda Mesoamérica por la vía del tributo. Los Aztecas inicialmente organizaron un patrón simple de abastecimiento definido al interior de la producción agrícola.

Para Ivonne Mijares, el acceso a los alimentos se daba al margen del mercado y los intermediarios¹⁴, pues la mayoría de los productos alimentarios pasaban directamente del agricultor al consumo directo. Para ello, la población se agrupó en barrios o *Calpullis* que eventualmente formaron la base organizativa de la producción agroalimentaria.

Su alimentación se basaba principalmente de maíz, frijol, calabaza, chile, cacao y algunas especies silvestres de frutas, hortalizas y animales. Su entorno físico-ambiental les permitió incorporar las áreas agrícolas a orillas de los lagos llamadas *chinampas*, caracterizadas como un sistema de gran productividad natural para maíz y algunas hortalizas. En este contexto también se aprovechó los recursos derivados de la pesca y otros propios de zonas lacustres.

Se estima que México-Tenochtitlán a la llegada de los españoles alojaba a cerca 300 mil habitantes. La presión demográfica impuso fuertes limitaciones para expandir sus áreas productivas, provocando que el sistema de autoconsumo resultara insuficiente. La elevada densidad demográfica y los diversos estratos sociales desvinculados de la producción, como la aristocracia y la milicia, presionaron para fijar mayores cuotas de alimentos. Por tal situación se recurrió a la producción de zonas cercanas, que suministraban alimentos bajo sistemas rudimentarios, pero eficientes, de transporte a través de los llamados *tamemes* (cargadores) y de *canoas*.

La Ciudad se extendía desde el templo central según una división impuesta por el trazado de cuatro vías radiales y ortogonales que se prolongaban desde el islote: hacia el norte se unía con Tlatelolco y posteriormente continuaba hasta Tepeyac; al noroeste se conectaba con Atzacapotzalco; al sureste con Ixtapalapa; y al Poniente con Tlacopan, actualmente Tacubaya (Mapa 1).

¹⁴ Esta misma historiadora señala la existencia de intermediarios prehispánicos llamados "Pochtecas", que desvinculados de la producción se ocupaban de transacciones compra-venta de comercio local, aunque relacionado a productos suntuarios y escasamente a alimentos (Mijares, Ivonne, *Mestizaje alimentario El Abasto de la Ciudad de México en el siglo XVI*. Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, 1993).

Estas zonas de interconexión marcaban el inicio del *hinterland* de abastecimiento por tierra, mientras que el sistema de cinco lagos permitieron establecer una red de canales y acequias para trasladar productos de áreas cercanas a la cuenca lacustre. Ross Hosing¹⁵ afirma que las zonas de abastecimiento de alimentos para la Ciudad de Tenochtitlán se ubicaban a un radio entre 21 y 28 Kms. para cargas voluminosas a través de tamemes. Sin embargo el verdadero *hinterland* se encontraba en las riberas lacustres. En este sentido se incorporó a la metrópoli, además de la producción agrícola de Xochimilco, Texcoco y Coyoacán, Churubusco, la de Tenayuca, Cuautitlán, Chalco y Xaltocan, entre otras (Véase mapa 2).

El poder ejercido por el imperio Mexica no se limitaba a la Cuenca de México, el tributo, al tiempo que representaba un factor de control social y político de otros espacios, fué también un mecanismo de dominio económico por el cual se complementaba el abasto de la capital Azteca. Los alimentos suministrados por esta vía se destinaban fundamentalmente para el consumo de la aristocracia, la burocracia, sirvientes e incluso para reservas de granos que se almacenaban en lugares llamados *trojes* y que funcionaban para hacer frente al desabasto provocado por las sequías¹⁶.

La compleja red de regiones tributarias de los Aztecas se extendieron en casi toda Mesoamérica. Roger Bartra estima que 400 pueblos conquistados en 38 provincias se incorporaron al tributo del Estado Azteca en el siglo XV¹⁷.

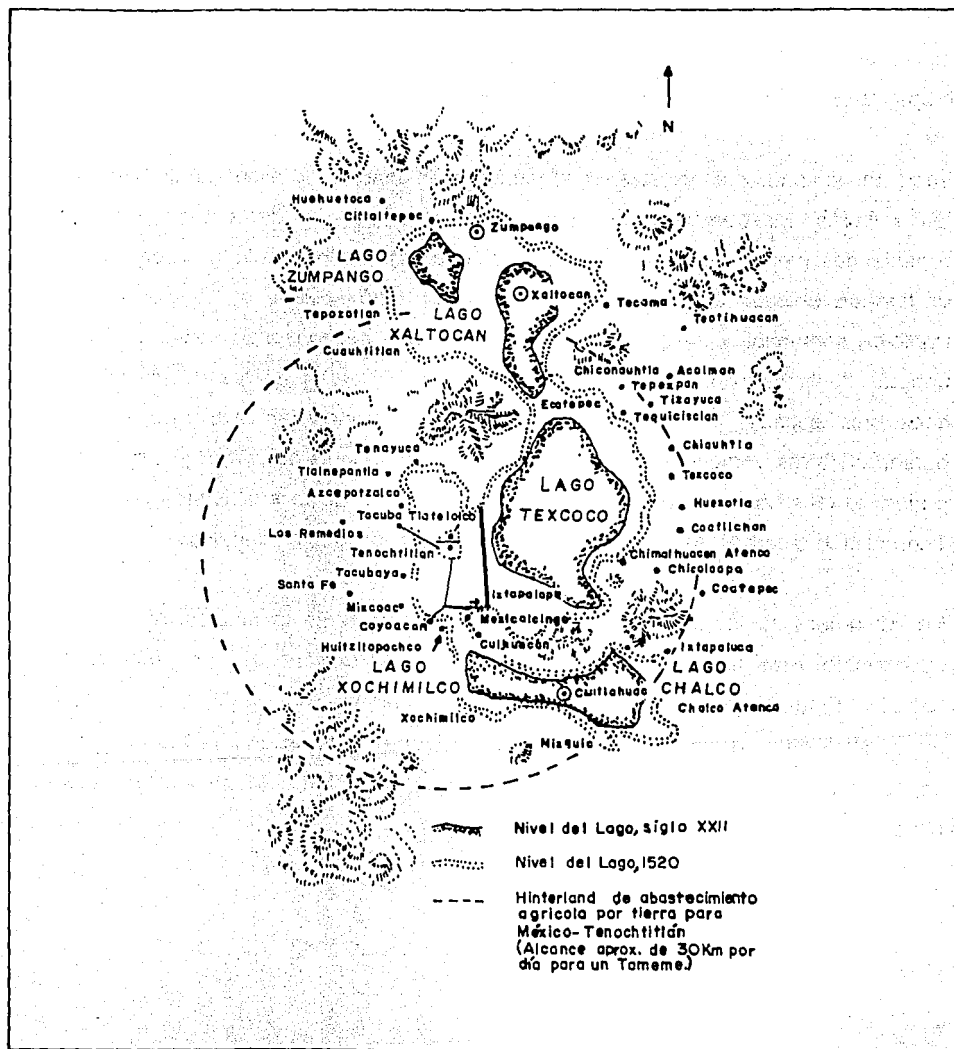
¹⁵ Hosing, Ross. *Comercio, tributo y transporte. La economía política de México en el siglo XVI*. Alianza Editorial Mexicana, México, 1990. Esta obra tiene un gran valor ya que profundiza sobre los sistemas de transporte prehispánicos y los mecanismos de abastecimiento de los aztecas.

¹⁶ Romero Manuel, Héctor. *Del Tianguis a la modernización de coabasto*. México, Coordinación General de Abasto y Distribución del D.F. 1990.

¹⁷ Bartra, Roger. *El modo de producción Asiático*. Ediciones Era, México, 1980.

MAPA 2

AREA DE INFLUENCIA DE MEXICO TENOCHTITLAN



Fuente: Mapa base tomado de Jiménez-Osorio, Juan y Arturo Gómez-Pompa "Las chinampas mexicanas". En: *El Pensamiento Iberoamericano*, No. 12, Madrid, Jul.-Dic., 1987. Los cálculos del *hinterland* son reportados por Hassing, Ross. op. cit. pp. 75

Apoyando esta idea, Molins Fábrega en su análisis del código Mendocino, señala que llegaban a México-Tenochtitán anualmente cerca de 7 mil toneladas de maíz, más de 4 mil frijol, igual cantidad de chíá y otros tantos de huautli, 980 cargas de cacao, (21,543 kilos) y mil 600 de chile seco (36 806 kilos.), además de otros productos no alimentarios como plumas, oro, cerámica, herramientas, algodón y madera¹⁸ (véase mapas 3-5).

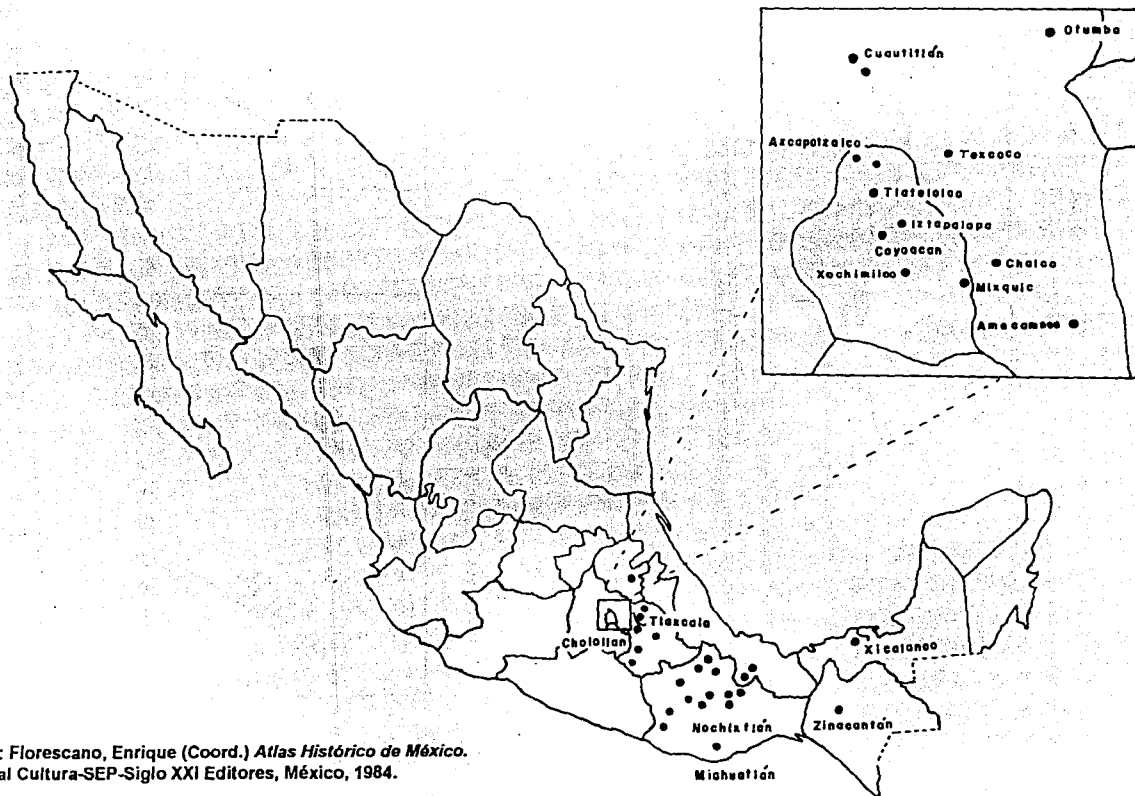
Las transacciones comerciales en el mundo prehispánico eran cosa cotidiana, entre las culturas Mesoamérica se encuentran vestigios de diferentes mercaderes organizados (véase mapa 6). Los Aztecas concentraron inicialmente su comercio en un tianguis ubicado en la Plaza central de Tenochtitlán. Sin embargo, por su mayor tradición comercial y mejor accesibilidad, Tlatelolco se consolidó como el principal tianguis de la metrópoli y de toda Mesoamérica. Diversos relatos de los cronistas españoles estiman que diariamente a Tlatelolco concurrían entre 40 y 60 mil personas. Otras poblaciones también desarrollaron tianguis de menor jerarquía y con periodicidades de cinco días ubicados en los barrios de la subdivisión de México-Tenochtitlán, además de Texcoco, Coyoacán, Atzacapotzalco e Ixtapalapa.

En cualquiera de los casos, el tianguis prehispánico tenía la función de facilitar el intercambio y las transacciones de alimentos y mercancías que no producían los capullis. Esto supone que se generaba un excedente en productos agrícolas y artesanales para su intercambio a través del trueque y utilizando en algunos casos el cacao como moneda. Eventualmente los tianguis complementaban los faltantes de abasto de la población que en ellos concurría.

¹⁸N. Molins Fabregá. *Revista Mexicana de Estudios Antropológicos*. Vol. XIV, 1a. parte, 1954-1955, pp.303-322.

MAPA 6

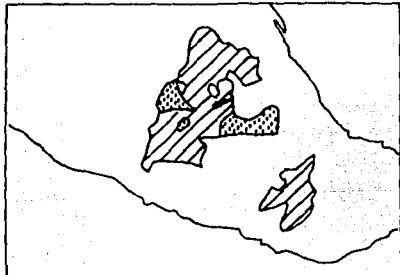
LUGARES DONDE SE ENCONTRABAN TIANGUIS PREHISPANICOS Y MERCADERES ORGANIZADOS



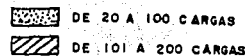
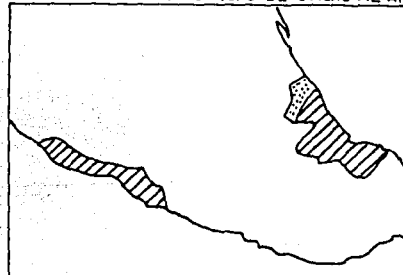
Fuente: Florescano, Enrique (Coord.) *Atlas Histórico de México*.
Editorial Cultura-SEP-Siglo XXI Editores, México, 1984.

COMPLEMENTO DEL ABASTO ALIMENTARIO A PARTIR DE ZONAS TRIBUTARIAS DEL IMPERIO MEXICA.

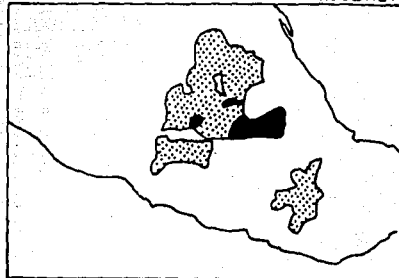
MAPA 3. TRIBUTO EN TROJES DE MAIZ AL AÑO



MAPA 4. TRIBUTO EN CARGAS DE CACAO AL AÑO



MAPA 5. TRIBUTO EN TROJES DE FRIJOL AL AÑO



La Ciudad de México como eje del comercio y abasto Novohispano durante la colonia.

La destrucción de Tenochtitlán no fue sólo un acto de conquista. Significó también la voluntad de aniquilar un espacio con un contenido simbólico tan marcado, que sólo podría representar la grandeza de la organización social de los vencidos; en otros términos Tenochtitlán era una ciudad cuya apariencia y organización social no hubieran podido prestarse a una refuncionalización por sus conquistadores españoles¹⁹.

En este sentido, la antigua capital azteca fue un sitio "ideológicamente fuerte", que mediante el aprovechamiento de su prestigio político y poder económico sería el punto de partida para dibujar los caminos de apropiación de un territorio apenas conocido.

En los países coloniales, señala Milton Santos²⁰, se desarrolló un proceso de polarización urbana en beneficio de una ciudad ampliamente favorecida por los colonizadores, quienes durante casi tres siglos desarrollaron la forma privilegiada de un centro, este fue el caso de la Ciudad de México, que asegurará el enlace con la potencia metropolitana y que, al mismo tiempo, concentrara las funciones comerciales y administrativas.

Sin embargo, aún con la caída del Imperio Azteca, la ciudad logró retener parte de la población indígena que sobrevivió, por lo cual se mantuvieron algunos rasgos del antiguo sistema de abasto como la producción de chinampas, los tianguis y la transportación por tamemes y canoas, aunque adaptados a las nuevas circunstancias.

¹⁹ Hiernaux, Daniel. "La Planeación de la Ciudad de México: logros y limitaciones". En: Gustavo Garza [Comp.] *Una década de planeación urbano-regional en México 1978-1988*, México, El Colegio de México, 1992. pp. 155-175.

²⁰ Santos, Milton. *Geografía y Economía urbanas en los países subdesarrollados*. Barcelona, Edit. Oikos-Tau, 1973. pp. 37

Pese a ello, los requerimientos alimenticios de una sociedad dividida socioculturalmente y los intereses económico-políticos de la corona y la población española, redefinieron el sistema de abasto.

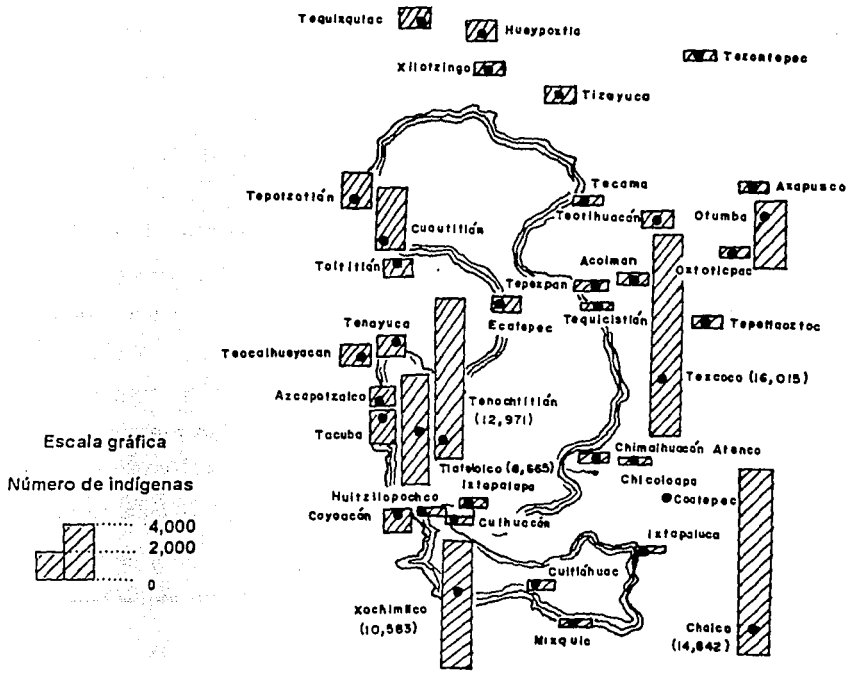
La irrupción de un nuevo patrón de consumo basado en alimentos derivados del trigo, los productos pecuarios, el azúcar, la vid y otros, incluidos en la dieta de los europeos, comenzaron a transformar e incorporar nuevos espacios agrícolas y permitieron el desarrollo de circuitos internacionales para el suministro de alimentos especializados. Paralelamente las nuevas técnicas de producción agropecuaria y la introducción de los sistemas de transporte Europeos modificaron considerablemente el esquema de abasto durante los siglos XVI y XVII.

Dado que la Ciudad de México reorganizada por los españoles siguió dependiendo de otras regiones que le suministraban los alimentos, se refuncionalizaron los tributos, ahora pagados por los indígenas al Virrey y para el mantenimiento de la burocracia Novohispana de la Ciudad de México y otros centros como los reales de minas.

A finales del siglo XVI la desintegración del sistema tributario impulsó el establecimiento de la encomienda, que además de ser una forma de explotación y sujeción del trabajo indígena, sustituyó al Calpulli, erigiéndose como unidad básica de producción agrícola para la metrópoli (véase mapa 7).

La circulación de alimentos por tamemes se sustituyó paulatinamente por carretas de tracción animal que transportaban mayores cargas de mercancías a grandes distancias. Mientras que la red de canales y acequias hizo posible la permanencia de canoas y trajineras que hasta finales del siglo XVII siguieron jugando un papel fundamental en la circulación lacustre de mercancías hacia la Ciudad de México.

MAPA 7 ENCOMIENDAS LOCALIZADAS EN LA CIUDAD DE MEXICO Y ZONAS TRIBUTARIAS EN 1560.



Fuente: Florescano, Enrique (Coord.) *Atlas Histórico de México*.
Editorial Cultura-SEP-Siglo XXI Editores, México, 1984.

La incorporación de España como metrópoli determinó que la Ciudad de México ya no dominara en forma independiente el sistema de abasto. Este se alteró con la apertura de nuevos caminos y el surgimiento de los grandes centros mineros y puertos marítimos, reflejando también el interés colonial en la producción para el mercado externo, en algunos casos por encima del consumo local²¹.

Aunque las autoridades coloniales respetaron la organización de los tianguis de la Ciudad de México se suscitaron diversos problemas y cambios por la venta de nuevos artículos alimenticios, la utilización de pesas y medidas Europeas, el empleo de la moneda y la aparición de intermediarios indígenas, mestizos y españoles²².

Eventualmente la Plaza Mayor se convirtió en el principal mercado de la Ciudad durante todo el Virreinato, paralelamente surgieron diversas *Plazas-mercado* de menor jerarquía, ubicadas en las áreas cercanas a las terminales de los canales o frente a los templos religiosos. Entre las que más destacaron por su importancia para distribuir alimentos a la población de la ciudad están: *El Volador*, en donde hoy se encuentra la Suprema Corte de justicia y que durante mucho tiempo fue considerado el principal mercado en el giro de alimentos de la capital; *La Plazuela de Santa Catarina Mártir* (Calles de Brasil y Nicaragua); *La Plazuela de la Candelaria* (Barrio de Atlapampa); *La Plazuela de Santa Ana* (Calles de Peralvillo y Matamoros); *la Lagunilla* que aún subsiste y finalmente *El Parián* que sustituyó los comercios del Cabildo que funcionaron de 1716 a 1828 en la Plaza Mayor.

Como resultado de la tradición comercial de los españoles, se abrieron también una serie de unidades comerciales llamadas *Pulperías* que en la época colonial formaron un importante sistema de venta al menudeo de alimentos básicos. Estas tiendas se distribuían de manera irregular desde el centro de la Ciudad hacia los barrios

²¹ Florescano, Enrique y Alejandra Toscano. "El sector externo y la organización espacial regional de México (1521-1910)" En *Lecturas de análisis regional en México y América Latina*. Universidad Autónoma de Chapingo. México, 1993. pp.385-420.

²² Mijares, Ivonne. *Mestizaje alimentario. El abasto de la Ciudad de México en el siglo XVI*. op.cit.

periféricos. Según los padrones de tiendas de pulperías había en la ciudad un total de 221 en 1678; para 1775 se registraron 154, y para 1854 sólo 107. Esta disminución hace suponer una posible concentración de establecimientos en pocos dueños, o bien el cierre de los mismos, debido a su escasa inversión que impedía mantener una oferta constante y variada en el mercado²³.

La apropiación de tierras indígenas en favor del desarrollo urbano, el cambio de cultivos y la ganadería mermaron la producción agrícola del hinterland de la Ciudad de México, favoreciendo el intermediarismo y el alza de precios, este hecho impulsó tres medidas que sortearon relativamente los diversos problemas del abasto alimentario que de ello se derivaban.

En primer lugar, surgieron las importaciones que complementaba la insuficiencia de algunos productos no convencionales como el vino, el aceite, algunas frutas frescas y las especias. El intercambio ultramarino se llevó a cabo desde Sevilla con Veracruz y posteriormente con la Ciudad de México. En segundo término, se fundaron dos instituciones Estatales: la *Alhóndiga* para regular los precios de los cereales y posteriormente el *Pósito* para evitar la escasez y frenar la especulación. Ambas instancias funcionaban como almacenadoras de granos básicos captando la producción directa de los campesinos, regulando tanto el mercado como los precios de granos y sustituyendo a los regatones (intermediarios de la época).

Finalmente, dado que la Ciudad de México continuó ejerciendo una jerarquía sobre el resto de las incipientes ciudades mineras y puertos, se amplió la red de caminos en correspondencia con los nuevos medios de transporte. Así, a través de nueve grandes rutas se logró articular regiones cada vez más alejadas para satisfacer las necesidades de su abasto alimentario: los caminos de Zacatecas y Pachuca al norte la conectaba con los centros mineros del mismo nombre; el camino de Toluca facilitaba el

²³ Silva Riquer, Jorge. "Precios y mercancías menudas en las pulperías de la Ciudad de México, 1784-1794" En: Alicia Hernández y Manuel Miño [Coord.] *Cincuenta años de la Historia de México*. Vol. I, El Colegio de México, 1991.

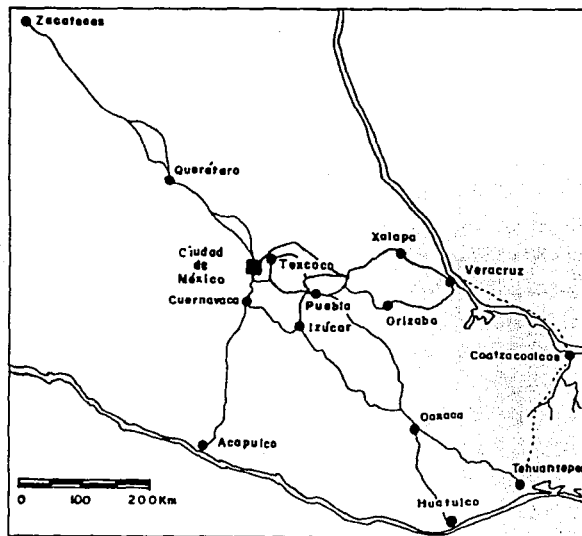
entronque con Michoacán; dos caminos que iban directamente al sur, uno hacia Cuernavaca y otro hacia Cuautla, se conectaban con Oaxaca hacia el sur con Tierra caliente y el puerto de Acapulco; dos rutas directas a Puebla, que establecían conexión con Veracruz, el Valle de Atlixco, Izúcar y Oaxaca; por último dos caminos al Oriente se conectaban con Jalapa y Veracruz²⁴.

Hasta principios del siglo XVIII el Valle de México, Toluca, Tepeaca, Ixtlauca y Metepec abastecía a la capital del grueso de maíz; el valle de Cuautitlán era proveedor de trigo, mientras otras zonas al norte del valle de México se dedicaban a la ganadería. Los Valles de Atlixco, Puebla y Tlaxcala también fueron durante la época importantes abastecedores de trigo, al igual que Tacuba al poniente y Guanajuato y Querétaro al Norte, mientras alrededor y en el interior de la ciudad se habían desarrollado diversos establos para abastecer de leche a la población.

Se puede decir que la Ciudad de México logró satisfacer su abasto durante el virreinato combinando varios elementos; entre ellos el control de la regulación del flujo de productos de las regiones circundantes con una menor población en el valle de México; aumento en la producción per cápita; la introducción de la ganadería; la mayor eficiencia en los sistemas de transporte españoles y la incorporación de diversas plazas y tiendas.

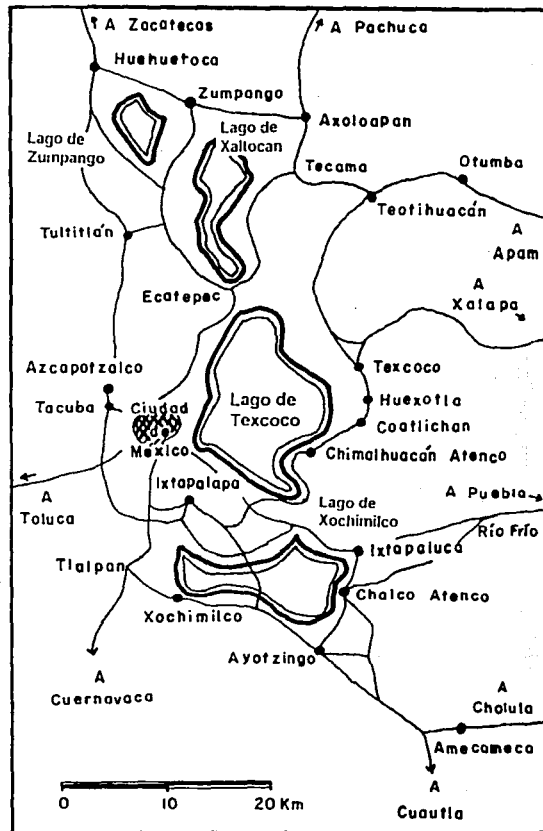
²⁴ Romero Manuel, Héctor. *Del Tianguis a la modernización de coabasto*. op.cit. pp. 42.

MAPA 8
PRINCIPALES CAMINOS DE LA NUEVA ESPAÑA



Fuente: Hassing, Ross. *Comercio, tributo y transporte. La economía política del Valle de México en el siglo XVI.* México, Edit. Alianza Editorial, 1990. pp. 185

MAPA 9
PRINCIPALES CAMINOS COLONIALES



Fuente: Hassing, Ross. *Comercio, tributo y transporte. La economía política del Valle de México en el Siglo XVI.* México, Edit. Alianza Editorial, 1990. pp. 226

El abasto en el México Independiente: la consolidación de la Ciudad de México.

El Virreinato sentó las bases de la administración urbana y el desarrollo comercial de la Ciudad de México a partir del cual se convertiría en el principal centro administrativo, económico, colonial y político de un vasto territorio organizado a beneficio de la corona.

La ruptura del orden colonial en 1821 marco el inicio de la reorganización de la Ciudad de México y sus sistema de abasto alimentario. La creación del Distrito Federal (18 de noviembre de 1824), como capital y sede de los Poderes de la Unión acrecentó su jerarquía política y económica.

Después de cumplir con una función irregular en el aprovisionamiento de maíz y trigo hacia la ciudad de México, desaparecieron a principios del siglo XVII el Pósito y la Alhóndiga y el esquema de abastecimiento hacia la Ciudad de México se reencuentra por la vía del "libre mercado"²⁵.

En este marco se incorpora la Hacienda como principal unidad de producción de alimentos y fuente de aprovisionamiento de la Ciudad de México. De hecho son las haciendas las que controlan el abasto, respetando la jerarquía económica y política que ya había consolidado la Ciudad de México.

El sistema de transporte lacustre a través de canales y acequias, sobre el que se desarrollaba buena parte de los circuitos de abasto metropolitano, empezó a perder importancia a causa del desagüe y la creciente expansión de la ciudad. Únicamente

²⁵ Torres Torres, Felipe. "El abasto alimentario de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México" En: Bassols Batalla, Angel y Gloria González (Coordinadores) *Zona Metropolitana de la Ciudad de México: Complejo geográfico, socioeconómico y político*. Departamento del Distrito Federal-Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, México, 1993, pp. 234.

subsistieron hasta finales del siglo XIX y principios del XX los canales de la Viga y Texcoco que seguían siendo importantes vías para introducir flores y hortalizas.

La expansión física y el crecimiento demográfico de la Ciudad de México amplió la demanda de alimentos, por tanto el abasto se reestructuró gracias a nuevos sistemas terrestres como el ferroviario, que se articuló desde la capital en 1873 y permitía el suministro ágil y masivo de granos y otros productos desde regiones más distantes; solo hasta la posguerra se crearon grandes proyectos de carreteras que más adelante permitirían la participación del autotransporte en el abasto hacia la metrópoli.

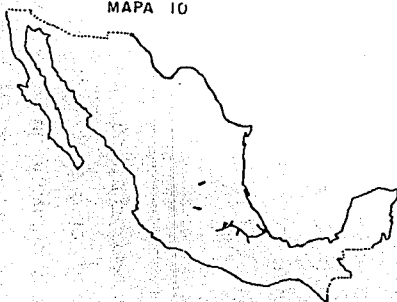
Desde finales del siglo XIX los principales circuitos de transporte ferroviario se definieron a partir de un eje troncal de carácter nacional con pocas ramificaciones hacia el interior. Este eje ubicado de manera transversal estructuró tres rutas primordiales en la circulación de mercancías a la Ciudad de México: el sistema México-Veracruz, el México-Guadalajara y el México-Morelia (véase mapas 10-13).

De esta manera se favoreció la integración incipiente de mercados regionales hacia el oriente y poniente del país y la interconexión con puertos de comercio internacional. A causa de ello se promovió la creación de diversos almacenes y depósitos de mercancías que servían como puntos de internación regionales y de distribución hacia la ciudad.

Por su parte la expansión física de la Ciudad de México, requirió la creación de nuevos mercados de distribución. En 1877 los comerciantes se concentraron en 8 mercados y entre 1888 y 1905 el Ayuntamiento construyó otros 15 entre los que destacaba La Merced (1890) que, durante los próximos 90 años sería el principal mercado de abastecimiento hortofrutícola para la Ciudad de México.

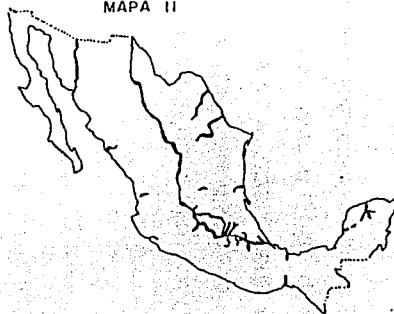
EL SISTEMA FERROVIARIO ENTRE 1880 Y 1910

MAPA 10



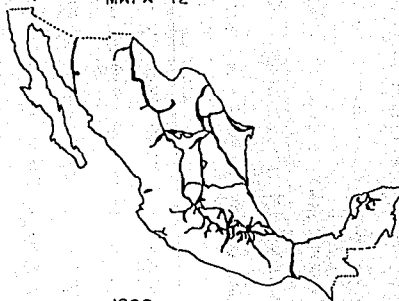
1880

MAPA 11



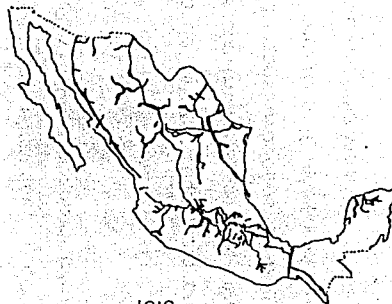
1884

MAPA 12



1898

MAPA 13



1910

Organización del abasto en el México Posrevolucionario: institucionalización y expansión del sistema de abasto alimentario.

El comercio fué una de las actividades más afectadas por el movimiento revolucionario iniciado en 1910. A causa de la lucha armada, el abasto de la ciudad sufrió continuas interrupciones e incluso otras zonas del país quedaron relativamente aisladas. Al descender la producción agropecuaria, industrial y minera, por la falta de mano de obra y capitales, los escasos artículos disponibles no podían circular hasta los centros de consumo, por los graves daños que sufrió la infraestructura ferroviaria, mientras que las importaciones tropezaron con diversas dificultades debido al surgimiento de la primera guerra mundial²⁶.

Para 1910 la Ciudad de México se extendía sobre 40 Km² y alcanzaba una población de 471 mil habitantes. No obstante las contradicciones sociales en el seno de la dictadura Porfirista, se había logrado refuncionalizar la antigua ciudad colonial que los primeros gobiernos independientes habían transformado muy poco. La creación de grandes avenidas, y la dotación de nuevos servicios como electricidad y tranvías facilitó la accesibilidad intraurbana y la expansión y creación de diversos barrios.

En el periodo de 1920 a 1940 uno de los principales motivos de la expansión comercial de la Ciudad de México, fué el auge de la zona de La Merced ubicada en el primer cuadro. Este ha sido el primer gran núcleo comercial de acopio y reventa de los grandes flujos de frutas y hortalizas que llegaban de otras regiones a la capital.

Desde la década de los treinta el Estado comenzó un papel activo en el sistema de comercialización y abasto de alimentos para estabilizar los mercados de alimentos básicos. En 1937 se decretó la creación del Comité Regulador del Mercado de Trigo

²⁶ López Rosado, Diego G. *Los mercados de la Ciudad de México*. México, Secretaría de Comercio, 1982. pp. 322.

con la finalidad de realizar las importaciones, crear una reserva estratégica y regular su precio. Un año más tarde (1938) se creó el Comité Regulador del Mercado de Subsistencias y se fijan precios controlados a los productos básicos. El Comité Regulador es sustituido en 1941 por Nacional Distribuidora y Reguladora, quien a su vez toma su lugar en 1949 la Compañía Exportadora e Importadora Mexicana (CIEMSA), ésta última empresa es el antecedente de la Comisión Nacional de Subsistencias Populares (CONASUPO) quien surge en 1965. Paralelamente se remodelan e incorporan diversos mercados, los cuales suman 263 en 1952 cubriendo todas las delegaciones del Distrito Federal.

La década de los cuarenta marca una fase de transición del desarrollo agrícola e industrial del país. La reorganización del campo basada en el ejido; la incorporación de tierras de buen temporal; las obras de infraestructura como presas y canales de riego y los programas de inversión rural, aumentaron sensiblemente el rendimiento y los volúmenes de producción agropecuaria. Asimismo la inserción de México en el mercado mundial de alimentos y la llegada de agroindustrias alimentarias transnacionales promovieron la especialización productiva de diversas regiones agropecuarias.

La expansión productiva estuvo basada en un modelo tecnológico conocido como "Revolución Verde", donde México fue receptor de paquetes tecnológicos sustentados en agroquímicos, maquinaria y semillas mejoradas. Si bien, con ello se aumentó la rentabilidad del sector agropecuario, en el mediano plazo el modelo condujo a desequilibrios ambientales, ya que el uso indiscriminado de agroquímicos y maquinarias sofisticadas derivaron problemas de contaminación de suelos y agua, compactación y erosión de suelos y pérdida de la biodiversidad, entre otros.

El avance del modelo provocó que muchas regiones perdieran sus prácticas ancestrales de producción agrícola, sin embargo, en algunos casos se mantuvieron nichos de agricultura tradicional y en otros el limitado acceso a la tecnología y

maquinaria transformó mínimamente las prácticas anteriores al "proyecto modernizador". Esto generó una estructura regional polarizada en el sector agrícola donde sectores altamente especializados y tecnificados contrastan hasta la actualidad con productores tradicionales. La ausencia de un programa articulador de desarrollo rural a nivel nacional y la implantación de un modelo industrial de "sustitución de importaciones", que impulsó selectivamente a unas cuantas ramas industriales y centros urbanos, profundizaron la diferenciación social y económica de los distintos espacios del territorio nacional.

Ante este hecho y el eventual abandono de las áreas agrícolas circundantes de la Ciudad de México, debido a su expansión urbano-industrial, se favoreció la incorporación de múltiples regiones a las necesidades de su abasto alimentario, el cual se refuncionalizó de acuerdo a la dinámica de construcción de las redes del transporte.

En el año 1900 la longitud de vías férreas fue de 13 mil 300 kilómetros, una década más tarde llegó casi a 20 mil kilómetros y para 1938 su longitud se situó en cerca de 23 mil kilómetros²⁷, sin embargo en los años subsiguientes se estancó o decreció la infraestructura de esta modalidad del transporte, aunque su importancia para movilizar alimentos y toda clase de productos siguió siendo básica, cuando menos hasta los años sesenta, debido a que los grandes proyectos carreteros para el autotransporte alcanzaron su verdadero auge hasta la década de los setenta. La capacidad de carga de productos agroalimentarios, fundamentalmente hortofrutícolas, cárnicos y los de tipo industrializado, se inclinó hacia esta última modalidad del transporte, por que permitía mayor flexibilidad espacial en los circuitos y la reducción del tiempo del tiempo de traslado, además que varias de ellas se unían a los nuevos puertos y estaciones fronterizas desde donde se realizaba la internación de alimentos desde el exterior. Los nuevos caminos carreteros, si bien reorientaron algunos circuitos

²⁷ Series estadísticas de FERRONALES, 1930-1987 y 1990 y Estadísticas Históricas de México, Tomo II, 1986. INEGI.

regionales para cubrir el abasto de otros centros de población, la Ciudad de México siguió manteniendo su fuerza de estructurador del territorio a nivel nacional.

Por la situación anterior, el antiguo eje transversal del transporte se vió superado por una malla de tendidos longitudinales de circulación que se conectaban hacia la frontera de Estados Unidos. Esto generó una integración de diversas zonas agrícolas del norte del país para el abastecimiento de la Ciudad de México como fueron Querétaro, el Bajío Guanajuatense, Ciudad Valles, El Mante, Jalisco, Sinaloa y Sonora.

El nuevo esquema de transporte fue fiel reflejo de la reorganización espacial del abasto. La relación de interdependencia con los Estados Unidos reforzó desde el principio un marcado predominio de los ejes longitudinales hacia el norte, mientras en sentido transversal se consolidó un sólo eje, lo cual junto con los anteriores acrecentaron la centralidad comercial de la Ciudad de México, pues ésta se ubicaba como el vértice que unía los diversos ejes; finalmente se desarrollaron pocas ramificaciones longitudinales hacia el sur, principalmente hacia entidades más distantes, como Oaxaca, Chiapas y Yucatán, lo cual significó poca integración y el mayor aislamiento de la región sur y sureste del país.

Por otro lado en 1970, el sistema Conasupo casi había finalizado la integración de bodegas rurales y silos en todo el país. Bodegas Rurales Conasupo (BORUCONSA) se constituyó en 1971 como un mecanismo de enlace para el acopio regional y la redistribución urbana y rural principalmente en el giro de granos y oleaginosas. En ese mismo año se inició la fase de expansión de filiales de Conasupo, a través de Distribuidora Conasupo (DICONSA), cuya función, hasta la actualidad, ha sido la regulación de subsistencias en zonas urbanas populares y el medio rural.

Un año después (1972), se crearon nuevas filiales de Conasupo como fueron Maíz Industrializado Conasupo (Miconsa) y los Centros Conasupo de Capacitación

(CECONCA) para capacitar a los trabajadores del sistema y los usuarios del campo. Con tal infraestructura, el Estado se constituyó en el núcleo de la distribución de granos básicos en todo el país, a tal grado que en 1976 Diconsa operaba con 11 mil establecimientos para distribuir granos básicos.

Para apoyar aún más al sistema Conasupo, se creó en 1977 la filial Impulsora del Pequeño Comercio (IMPECSA), con el objeto de distribuir, al mayoreo y medio mayoreo, productos de consumo final, principalmente básicos hacia el pequeño y mediano comercio. De la misma manera se puso en operación en 1979 el programa Conasupo-Coplamar, que significó la adición de 200 almacenes regionales en zonas rurales con la gestión de las propias comunidades.

El Sistema Alimentario Mexicano (SAM) iniciado en 1980 fue el antecedente de un proyecto de abasto social de dimensiones nacionales, el cual se concretó hasta el inicio del sexenio de De la Madrid, cuando surge el primer *Plan Nacional de Alimentación* (1983) que enfatiza en la creación del *Sistema Nacional de Abasto*, aunque la reorientación hacia el modelo neoliberal, que se profundiza durante el sexenio de Salinas de Gortari, cancela esa posibilidad por que se procede a desmantelar las instancias económicas coordinadas desde el Estado y se contrae la política de apoyos sociales, incluyendo el abasto alimentario. Este aspecto lo analizaremos con más detalle en el capítulo III.

El proceso evolutivo mencionado nos lleva a concluir que el sistema de abasto de la Ciudad de México se caracteriza por presentar dos rasgos comunes: primero, su consolidación como principal centro económico-demográfico lo convierte en el principal eje de los circuitos comerciales desde la época prehispánica, manteniendo a lo largo del tiempo un marcado predominio sobre el resto de las ciudades en cuanto al flujo de productos alimentarios y, segundo, dado que ninguna urbe es totalmente autosuficiente, la Ciudad de México se ve obligada a trasgredir paulatinamente su espacio natural hasta delinear diversos vínculos con regiones agrícolas y el mercado

internacional, un comercio de largo alcance, más complejo, con nuevos requerimientos del transporte, de tecnología y organización para satisfacer las crecientes necesidades alimentarias. Así, el poder político y económico adquirido fue suficiente para subordinar, según sus requerimientos, la producción agrícola de amplias regiones del centro y norte y definir sus áreas de influencia, cada vez más distantes y diversas, para su abastecimiento.

Entre los factores detonantes de la expansión del sistema de abasto de la Ciudad de México se encuentran el componente demográfico y la propia expansión urbana, por que en la ciudad se estructuró una demanda creciente de consumidores, de industrias alimentarias y nuevas áreas de mercado que inciden directamente sobre el comportamiento de la producción y los circuitos regionales de alimentos.

2.2 El crecimiento demográfico y la urbanización como condicionantes en el abasto alimentario de la ciudad.

Sobre la base de un país predominantemente rural hasta las primeras cuatro décadas de este siglo, la población mexicana cubrió sus necesidades de abasto alimentario mediante un esquema comercial mínimamente articulado. Si bien las ciudades habían definido sus propias áreas de abastecimiento rural, la incorporación de centros urbanos de mayor jerarquía generaron diversas presiones para satisfacer la expansión de las necesidades alimentarias de su población. A nivel intraurbano se habían consolidado pocos mercados de mayoreo y bodegas, en cambio eran comunes diversas plazas-mercado y concentraciones comerciales donde acudían los consumidores.

La dinámica demográfica experimentada desde los años cuarenta, además de acelerar el crecimiento de población y el surgimientos de diversas metrópolis, se reflejó necesariamente en la expansión del consumo de alimentos y, eventualmente, en la readecuación de los mecanismos de abasto para satisfacer el propio crecimiento de las ciudades. En este sentido resulta fundamental analizar la dinámica de población.

En el periodo comprendido entre 1940 y 1980 la población mexicana se triplicó de 20 a 66 millones. El patrón demográfico se invirtió, es decir, de ser una población mayoritariamente rural, pasó a conformar un perfil predominantemente urbano, lo cual provocó que diversas ciudades se desarrollaran inusualmente. En 1940 el 35% de la población se consideró de carácter urbano y para 1990 el 69.5%. (véase cuadro 2).

Cuadro 2. México: Población urbana y rural 1940-1990

Año Total	Población Total (miles)	Población urbana		Población rural*	
		Absoluto (miles)	Relativo (%)	Absoluto (miles)	Relativo (%)
1940	19,653.6	6,896.1	35.1	12,757.4	64.9
1950	15,791.0	10,983.5	42.6	14,807.5	57.4
1960	34,923.1	17,705.1	50.7	17,208.0	49.3
1970	48,225.2	28,308.5	58.7	19,916.7	41.3
1980	66,846.8	44,299.7	66.3	22,547.1	33.7
1990	81,249.6	56,468.5	69.5	23,968.6	29.5

* Se considera población rural a la que reside en localidades de menos de 2,500 habitantes.
Fuente: CONAPO. *El subsistema de ciudades en México*. Tomo I. e INEGI. Censo General de Población y Vivienda, 1990.

Los desequilibrios regionales derivados del modelo económico dieron como resultado que, por una parte la industrialización tuviera un carácter centralizado, al mismo tiempo el sector agropecuario tuvo un impulso selectivo en las regiones que desarrollaron modelos empresariales que se integraron al desarrollo agroindustrial o al mercado internacional, tal es el caso del Noroeste y el Bajío. Debido a ello, la distribución de la población y las inversiones se orientaron hacia pocas ciudades, que posteriormente se reforzaron como centros manufactureros y de servicios, el resultado fue un esquema de desarrollo urbano que reafirmó el carácter preeminente de la Ciudad de México, pero también indujo el surgimiento de un grupo de ciudades como Guadalajara y Monterrey, además de Puebla, Veracruz, León, Aguascalientes, Torreón, Tijuana, Chihuahua, entre otras.

La Ciudad de México, como se observó en el capítulo anterior, se mantiene históricamente como el principal centro económico y político, pero su carácter preeminente se acentúa desde el siglo XIX. Es decir, el tamaño de su población evoluciona muy por encima de la ciudad de rango inmediato inferior: alrededor de 4.4 veces en 1890; 7.1 para 1950 y actualmente cerca de 6 veces sobre Monterrey y Guadalajara²⁸.

La primacía de la Ciudad de México en el sistema de ciudades, reflejada por el tamaño de su población y por su influencia sobre el todo el territorio nacional, es consecuencia, entre otras razones, de la urbanización acelerada que experimentó el Distrito Federal.

Hasta la década de los cincuenta se había consolidado la llamada Ciudad central²⁹ que comprendía lo que hoy son las delegaciones Benito Juárez, Hidalgo, Cuauhtémoc

²⁸ Garza, Gustavo. "El carácter metropolitano de la urbanización en México" En: *El Desarrollo regional en México: Teoría y Práctica*. [Comp: Bassols Batalla, Angel et. al.] México, Instituto de Investigaciones económicas, UNAM. 1992. pp.177.

²⁹ Nos basamos en la clasificación de contornos que Negrete y Salazar proponen en el crecimiento de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

y Venustiano Carranza. Con el auge industrial de los años cuarenta y la migración campo-ciudad, su desarrollo metropolitano comienza crecer rápidamente y extiende su influencia sobre zonas periféricas para integrarlas física y funcionalmente.

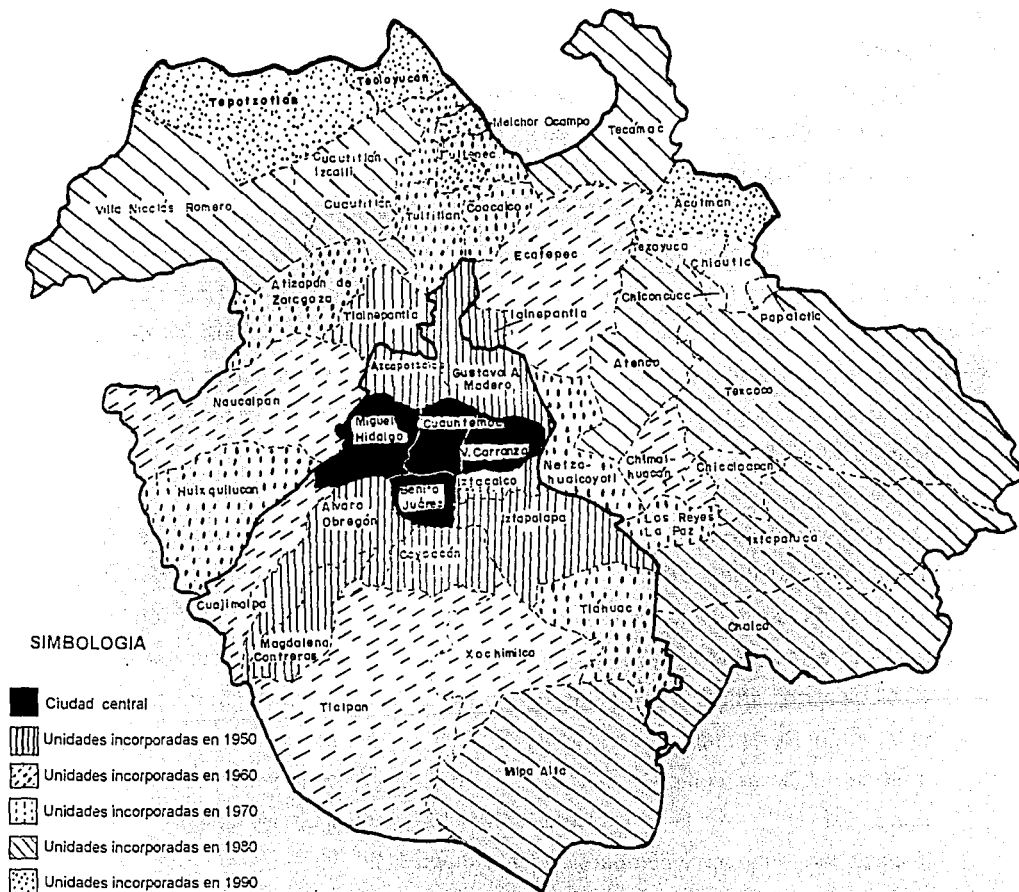
Durante la misma década, la Ciudad de México se expande en un primer anillo integrado por siete delegaciones y un municipio del Estado de México: Alvaro Obregón, Atzacapotzalco, Coyoacán, Cuajimalpa, Gustavo A Madero, Iztacalco, Iztapalapa, Tlalnepanta.

Al comenzar los años cincuenta se rebasaron los límites del distrito Federal por el Norte, incorporándose los municipios Chimalhuacan, Ecatepec y Naucalpan mientras que hacia el sur del Distrito Federal se unían a la mancha urbana las delegaciones Cuajimalpa, Tlalpan y Xochimilco. En esta etapa la Ciudad adquiere su carácter metropolitano, por lo cual se utiliza el concepto de Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM).

De 1960 a 1970 se agregan los municipios de Atizapan de Zaragoza, Coacalco, Tultitlán, Cuautitlán, Huixquilican, Nezahualcóyotl, La Paz, Tultitlán y la delegación Tláhuac. El crecimiento metropolitano hacia el Estado de México continúa, y se adhieren a la ZMCM en 1980 otros ocho municipios de esa entidad: Atenco, Chalco, Choicoloapan, Iztapaluca, Nicolás Romero, Tecamac, Texcoco, Cuautitán Izcalli y la delegación Cuajimalpa perteneciente al Distrito Federal. Finalmente, entre 1980 y 1990 la ZMCM se completa con un grupo de municipios mexiquenses localizados al norte del D.F.: Acolman, Jaltenco, Melchor Ocampo, Nextlalpan, Teoloyucan, Tepotzotlán, Tultepec y Zumpango (véase mapa 14).

MAPA 14

EVOLUCION DE LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO



Fuentes: Negrete, María Eugenia y Boris Graizbord. *Población, espacio y medio ambiente en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México*. El Colegio de México, 1993. 42 pp.

También se utilizó la regionalización de Bassols Batalla; Angel que considera 3 municipios más que se incorporaron funcionalmente a la mancha urbana durante 1992-1993, llegando con ello a un total de 30 municipios en lugar de los 27 que define Negrete. El criterio de zonificación puede consultarse en la obra: *La Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Complejo Geográfico, Económico y político*. Editorial Departamento del Distrito Federal e Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, México, 1994.

Actualmente la ZMCM cuenta con una superficie aproximada a los 2,000 Km² y, según el Censo de Población de 1990, suma casi 15 millones de habitantes, de los cuales alrededor de 8 millones (55%) se ubica en las 16 Delegaciones políticas del Distrito Federal y cerca de 7 millones (45%) en 30 municipios conurbados del Estado de México.

Cabe señalar que ciudades como Monterrey, Guadalajara, Puebla y otras de magnitud menor, también generaron presión para organizar nuevos espacios productivos y crear agentes comerciales dedicados a satisfacer su abasto alimentario en función de sus respectivas regiones. Sin embargo, la Ciudad de México, representa un caso que merece especial atención, si reparamos en el hecho que en esta metrópoli se ubica casi la cuarta parte de los consumidores del país.

El incrementó acelerado de la población de la ZMCM y la creación e incorporación de barrios y poblados periféricos, ejercieron una mayor presión sobre diversos servicios y equipamiento urbano. En terminos del abasto y comercio, esto significa un aumento en el volúmen de los alimentos requeridos para satisfacer la demanda y la creación de nuevos canales de distribución al interior de la Ciudad.

Dado que la Ciudad se va expandiendo físicamente, gran parte de la agricultura periurbana desaparece para satisfacer la elevada demanda de vivienda, áreas industriales, de servicios y esparcimiento. Si a ésto añadimos el desaliento del sector agrícola, principalmente en pequeños y medianos productores, se facilita un proceso permanente de sustitución de suelo en favor del desarrollo urbano. En las Delegaciones Tlalpan, Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac del Distrito Federal, aunque se siguen manteniendo pequeños nichos para la producción de granos y hortalizas, dada su poca importancia para el mercado, quedan reducidos a reliquias del *hinterland* agrícola de la capital.

Durante el proceso de expansión de la ZMCM, algunos de los centros mayoristas de abasto tradicionales para la población, como lo fue el mercado de la Merced y un gran número de establecimientos asociados a éste sobresaturaron el espacio comercial del centro histórico.

La Comisión de Desarrollo Urbano del Distrito Federal en un estudio realizado, señaló que hasta 1979 había en la zona de La Merced: 1,345 bodegas de frutas y hortalizas; 270 de abarrotes y víveres; 131 de chiles secos y especias y 67 cremerías. Paralelamente subsistían los giros más diversos del comercio no alimentario como 316 almacenes de ropa; 160 boneterías; 97 fábricas de ropa; 77 zapaterías; 69 ferreterías y tlapalerías; 65 dulcerías; 32 jarcerías y 30 comercios de aparatos eléctricos³⁰.

Se calcula que la zona de la Merced comprendía 15.4 hectáreas y se extendía sobre el 20% del centro histórico y un gran número de calles y casas habitación se habilitaban como bodegas, esto generaba una gran cantidad de maniobras de descarga y movimientos diarios por la afluencia de compradores y transportistas, situación que generaba múltiples congestionamientos.

La Merced y el grupo de mercados centrales quedaron cada vez a mayor distancia de los consumidores periféricos, las formas de acceso de nuevos barrios y colonias hacia los comercios centrales también resultaron ser más complicadas, por lo cual surgen nuevas concentraciones comerciales para responder al abasto alimentario de una población en constante crecimiento.

Desde los años setenta surgieron diferentes proyectos Federales y Estatales para hacer frente a esta situación. Inicialmente se construyeron centrales de abasto en Guadalajara, Monterrey y Torreón. En la Ciudad de México se proyectaron crear Mercados Mayoristas en diferentes puntos del área periurbana, por esta razón la

³⁰ Romero, Héctor Manuel. *Del tianguis a la modernización de Coabasto*. op. cit. pp.72.

Merced fué sustituida en 1982 por la Central de Abasto de Ixtapalapa (CEDA)³¹ y en 1985 se crea la Central de Abastos de Ecatepec.

Estos cambios en los mercados mayoristas surgen durante la década de los ochenta, incluso cabe señalar que se dan antes de la "modernización comercial", cuando la participación del Estado era importante, y por lo tanto terminó por consolidar las bases de la hegemonía comercial alimentaria de la Ciudad de México.

Así, la concentración económico-demográfica, medida en terminos de densidad de población y nivel de ingreso de esta gran metropolí, significó una ventaja irresistible para la atracción de productos alimentarios. La dimensión de su consumo actual ha generado el crecimiento insuperable en su capacidad comercial interna de distribución y paralelamente, el desarrollo del comercio de larga distancia, es decir, la conformación de fuertes vínculos y mecanismo de interconexión que se establecen con las diversas regiones productoras.

Dado que los mercados mayoristas y grandes centros de acopio de la ciudad se ubican como puntos terminales de los flujos regionales de abastecimiento, su reconocimiento y caracterización es fundamental para comprender los mecanismos y patrones de distribución regional de alimentos el funcionamiento y la estructura del abasto de la Ciudad de México.

³¹ Montemayor H. Aurelio. "Tendencias del desarrollo comercial en México 1910-1985" op.cit. pp.507.

2.3 Los mercados mayoristas de frutas y hortalizas: conformación e incidencia en el abasto urbano.

La Ciudad de México manifiesta una jerarquía económico-demográfica de primer orden. Encabeza el sistema nacional de ciudades, cuya área de influencia es, en mayor o menor intensidad, prácticamente todo el territorio nacional, su primacía es reflejada por el tamaño de su población equivalente a 6.6 veces mayor que la población de la Ciudad que le sigue³². De acuerdo al Censo de Población y Vivienda de 1990 radican en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México casi 16 millones de habitantes que representa cerca del 20% de la población nacional.

En la ZMCM se genera 37% del producto interno bruto nacional, alrededor del 50% de la producción industrial y de los servicios del país, asimismo, se realizan el 50% de las transacciones comerciales, además que concentra cerca de la cuarta parte de la población económicamente activa.

Mantener el consumo alimentario de población de la Ciudad de México y la propia funcionalidad del sistema urbano exige desarrollar una de las infraestructuras comerciales más grandes del mundo, esta se ha conformado con la participación del Estado y de diversos intermediarios privados, quienes construyeron o participan en los mercados especializados de mayoreo: centrales hortofrutícolas, rastros, y mercados de pescados y mariscos, entre otros; éstas unidades funcionan como puntos de enlace interregional e intraurbana para realizar la circulación y distribución de alimentos.

En los productos hortofrutícolas, donde es común la presencia de mermas, se requiere manejo adecuado, transporte carretero especializado para minimizar el tiempo de traslado. Dependiendo de la región y del producto, fundamentalmente se utilizan flotas de camiones de varios ejes y trailer, éstos últimos pueden contar con sistemas de

³² CONAPO. *Sistema de Ciudades y distribución espacial de la población en México*. T. I. México, CONAPO, 1990.

refrigeración y atmósfera controlada para preservar los productos que se remiten desde regiones alejadas.

La creación de la Central de Abastos de Ixtapalapa (CEDA) en 1982, además de sustituir el viejo espacio comercial de la Merced, obtuvo beneficios en funcionalidad y acceso vehicular para realizar el abasto de la ZMCM, adicionalmente codyuvó a disminuir el descongestionamiento urbano de la zona centro. En pocos años la CEDA se ha conformado en el núcleo dinamizador de la red de abasto a la Ciudad de México en frutas, hortalizas, algunos abarrotos, flores y desde 1993 en productos pesqueros.

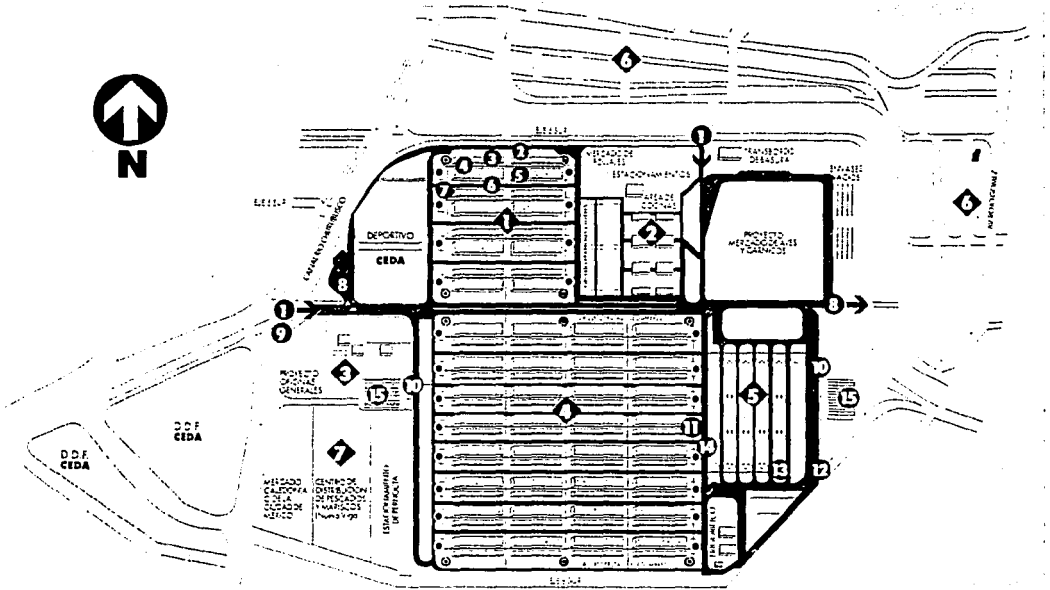
La CEDA cuenta en la actualidad con avanzados sistemas de información sobre producción, precios y especialización productiva de las regiones por ciclo que facilitan el manejo a los mayoristas; además, conecta a éstos últimos con medios mayoristas y menudistas que a su vez se encargan de llevar los alimentos hasta el consumidor.

Esta Central Mayorista ocupa un área total de 328 hectáreas y se compone por cuatro grandes conjuntos³³: a) bodegas para almacenamiento, exposición y venta de productos hortofrutícolas y abarrotos; b) crujías para la comercialización mayorista; c) servicios complementarios por andenes para subasta y mercado de productores, almacenes y frigoríficos centrales y d) instalaciones administrativas, de seguridad, estacionamientos, circulación y vías de reserva (véase mapa 15)

³³ Castrezana, María del Rocío. *El impacto socioespacial de la nueva Central de Abastos*. (Tesis de Licenciatura), UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, Colegio de Geografía. México, 1989.

MAPA 15.

CENTRAL DE ABASTO
CIUDAD DE MEXICO



- | | | |
|--|-------------------------|--------------------------------|
| ◆ 1 Abarrotos y Viveres | ● 1 Acceso de vehículos | 9 Vialidad exterior |
| 2 Flores y Hortalizas | 2 Patio de maniobras A | 10 Acceso peatonal |
| 3 Administración | 3 Andén A | 11 Estacionamientos cabeceros |
| 4 Frutas y Legumbres | 4 Pasillo peatonal | 12 Vialidad interior |
| 5 Subasta y Productores | 5 Andén B | 13 Circulación peatonal |
| 6 Zona Norte de Servicios Complementarios | 6 Patio de maniobras B | 14 Básculas |
| 7 Centro de Distribución de Pescados y Mariscos (Nueva Viga) | 7 Calle B-C | 15 Zona de transferencia R-100 |
| | 8 Salida de vehículos | |

La CEDA esta controlada por el Departamento del Distrito Federal, cuenta con una organización interna independiente, aunque mantiene cierta relación administrativa con la Coordinación General de Abasto y Distribución del DDF (COABASTO), quien también integra el control de los mercados públicos fijos y móviles.

El objetivo que dio origen a COABASTO fue "establecer sistemas y mecanismos eficientes de abasto y comercialización de alimentos a la Ciudad de México, con miras a corregir las tendencias erráticas del mercado y superar las deficiencias localizadas³⁴..." En la práctica la influencia de COABASTO es mínima en el conjunto de la zona metropolitana, más bien son los grandes mayoristas quienes en la práctica definen los flujos de productos alimentarios, influyen en la distribución al interior de la Ciudad y controlan el sistema de precios, en este último ni el Instituto Nacional del Consumidor, ni la Procuraduría Federal del Consumidor han tenido una presencia significativa.

Los mayoristas de la Central de Abastos de Ixtapalapa por lo general se especializan en una sola línea comercial, por ejemplo abarrotes u hortalizas, pero muy difícilmente en un solo producto a lo largo del año; es decir puede estar inscrito en el giro de mango, para cambiar de acuerdo a la temporada a manzana o pera; por ello los mayoristas manejan un stock de proveedores casi cautivos y diversidad de información tecno-agrícola de la regiones que manejan principalmente de manera tradicional aunque recientemente tienen acceso a sistemas de información de mercados vía satélite de movimientos de precios en otras centrales del país, cotizaciones en mercados internacionales y de vendedores y compradores potenciales. Algunos de ellos cuentan a la vez con un equipo de intermediarios contratados que se encargan de labores de acopio de mercancías, resultando indispensables en las temporadas que el producto escasea.

³⁴ *Idem*

Con casi doce años de operación la CEDA ha crecido considerablemente, pasando de mil 690 bodegas y locales en 1982 a 3 mil 317 en 1993, además empezaron a funcionar desde 1993 el Centro de Distribución de Pescados y Mariscos (La Nueva Viga) y el Mercado de Flores y Hortalizas³⁵ (véase siguiente cuadro).

Cuadro 3. Información básica de la CEDA

	1982	1993	Var. %
Tráfico			
Flujo de personas*	110,000	355,000	372.7
Ingreso de vehículos*	1,000	12,000	1,200
Comercialización (Ton.)*	2,000	17,000	850
Infraestructura			
Bodegas y locales comerciales	1,690	3,317	196.2
Recolección de Basura (Tons.)	150	800	533.3
Capacidad Instalada de almacenamiento (Toneladas)			
Frutas y legumbres	n.d.	114,000	-
Abarrotes y víveres	n.d.	41,000	-
Comerciantes			
Abarrotes y víveres	2,000	12,000	600
Flores y hortalizas	0	8,000	-
Pescados y mariscos	0	300	-
Envases de vacío	0	30	-

*Movimiento diario

Fuente: *Folleto informativo de la CEDA*. Departamento del Distrito Federal, Oct. 1992. y *Reforma*, 3 de febrero 1994. pp.21-A.

³⁵ Mortera Morales, Adolfo. "Las centrales de abasto y otras formas de acopio y distribución alimentaria" Ponencia presentada en la reunión sobre *Las formas de garantizar el derecho a la alimentación en su Ley reglamentaria*. Comisión de Distribución de Bienes de Consumo y Servicio, Cámara de Diputados, Jul. 1994. Inédita.

Si bien el desempeño de la CEDA obtuvo en el corto plazo notorios beneficios de funcionalidad, su rápido crecimiento también ha contraído otro tipo de problemas como la generación de basura que no absorbe totalmente su planta de tratamiento, la emisión de gases contaminantes de 12 mil vehículos que ingresan diariamente a este centro y la invasión de toda el área adyacente para la construcción de nuevas bodegas, lo cual ha impactado en una acelerada transformación del suelo agrícola en favor de la expansión comercial³⁶.

Se estima que la CEDA abastece las necesidades de frutas, hortalizas y abarrotes del 80% de la población de la ZMCM³⁷ y entre el 15 y 20% del volumen que ingresa es reexpedido a otras centrales de abasto y ciudades del país, con el consiguiente costo de triangulación. La CEDA provee de productos hortofrutícolas a ciudades como Cancún (a 2 mil Kms. del D.F.), Huatulco, Mérida, Ciudad Juárez, Monterrey, Guadalajara y el Sur de Veracruz, entre otras³⁸.

La excesiva concentración de la CEDA, aunado al crecimiento de la ZMCM, creó la necesidad de construir otros mercados mayoristas en áreas periféricas de la Ciudad, tanto para cubrir la expansión de la demanda, así como para abatir costos de internación.

En 1985 entró en operación la Central de abastos de Ecatepec en la zona denominada Venta de Carpio. Cuenta con 17 hectáreas, funcionan 182 bodegas, principalmente de frutas y hortalizas (67%) y participan 15 mil comerciantes, su volumen de ventas se estimó en 1989 en 36 mil toneladas al año.

³⁶ Castrezana, María del Rócio. op. cit.

³⁷ Fideicomiso de la Central de Abasto de la Ciudad de México. *Folleto informativo*. México, Mercomex Siglo XXI, Edición 1993.

³⁸ Mortera Morales, Adolfo. op. cit.

A diferencia de la CEDA, que mantiene un radio de influencia en toda la Zona Metropolitana y aún en otras ciudades, la Central de Ecatepec distribuye alimentos principalmente hacia los municipios de Acolman, Atenco, Coacalco, Tecámac; en menor medida también abastece a algunos comercios de los municipios de Chiautla, Chiconcuac, Jaltenco, Melchor Ocampo, Nextlalpan, Otumba, San Martín de las Pirámides, Teotihuacán, Texcoco, Teoloyucan y Tlalnepantla³⁹.

También en el norte de la Ciudad reciente comenzó a operar desde 1994 la Central de Abastos de Tultitlán, este mercado mayorista presenta la variante que es una de las primeras concesiones a la iniciativa privada para su construcción y operación en el marco de la modernización comercial. A sólo 7 meses de apertura, ya funcionan 150 bodegas (70% de la primera etapa) y 48 locales comerciales.

Su localización obedece por una parte a necesidades de integración con establecimientos detallistas en municipios que en la actualidad presentan un fuerte proceso de conurbación y crecimiento demográfico como Coacalco, Tultitlán, Tultepec, Cuautitlán, Atizapan de Zaragoza, Cuautitlán y Naucalpan, entre otros. Se estima que en el año 2000 podrá tener una cobertura cercana a 10 millones habitantes⁴⁰.

De igual forma, su emplazamiento responde a la necesidad de eficientar su integración con los flujos de productos hortofrutícolas del Norte, el Centro Occidente y el Bajío, puesto que presenta mayor accesibilidad, respecto a las centrales de Ixtapalapa y Ecatepec, esto supone ventajas en la reducción de perecederos y costo de transporte, en este contexto se construye actualmente el eje interurbano Atizapan- Texcoco que unirá los flujos del transporte provenientes por la entrada de la carretera de Querétaro en sólo 10 minutos hasta Tultitlán y 20 hasta Texcoco⁴¹.

³⁹ Gobierno del Estado de México. *Central de Abastos de Ecatepec*. México, 1990.

⁴⁰ Información proporcionada por directivos de la Central de Tultitlán.

⁴¹ Idem

No obstante, la incidencia de la Centrales de Ecatepec y Tultitlán, los espacios comerciales del Norte de la Ciudad se encuentran hoy en día fuertemente dominados por la CEDA, pues la mayoría de los detallistas de dicha zona prefieren acudir a Ixtapalapa por presentar ventajas en precios y variedad de productos.

Esto se explica porque en la CEDA se han consolidado los principales intermediarios tanto regionales como metropolitanos, además, en este mercado se sigue desarrollando una alto grado de operaciones comerciales centralizadas que aseguran que los intereses de grupos comerciales monopólicos adquieran un papel hegemónico para dominar prácticamente todos los espacios comerciales de la Ciudad de México. Las Centrales de Ecatepec y Tultitlán desarrollan, en todo caso, una función complementaria en la captación y la distribución de alimentos, sin embargo esto no evita que en un futuro se puedan desarrollar mayor competencia por los espacios emergentes del consumo de la Ciudad (véase mapa 16).

Cabe señalar que tanto la creación de los mercados mayoristas, así como los centros de acopio y la mayor parte de la infraestructura comercial urbana, no solo respondió al aumento del consumo urbano de alimentos y la necesidad de nuevos subcentros alternativos de mercado, como consecuencia de la expansión irrefrenable de la ZMCM, sino también al carácter regulador del Estado en el mercado de alimentos y la política social de subvenciones a la alimentación que, sin duda, sentaron las bases para consolidar un sistema de abasto donde diversas instituciones fueron creadas para cumplir una función social de apoyo a la alimentación de grupos urbanos y, en el campo, para facilitar la distribución de la producción agropecuaria. Si bien cabe reconocer que paralelamente al Estado surgieron mecanismos y agentes alternativos de intermediación que cubrían las deficiencias del primero, como lo veremos en el siguiente capítulo.

III. INSTANCIAS Y AGENTES QUE PARTICIPAN EN EL ABASTO ALIMENTARIO: REGULACION ESTATAL Y PARTICIPACION DE INTERMEDIARIOS COMERCIALES

3.1 El Estado y la política económica en la regulación del abasto alimentario.

Aunque desde la posguerra el abasto alimentario en México comenzó a adquirir un marcado carácter Estatal, históricamente ya se habían presentado diversas modalidades de regulación oficial para impedir el desabasto de alimentos. El Pósito y la Alhóndiga reflejaron claramente la necesidad de asumir el control institucional del comercio de granos para asegurar la disponibilidad de alimentos básicos durante la Colonia. Sin embargo, se puede decir que el Estado durante mucho tiempo intervino de manera aislada y con efectos regionales y urbanos muy restringidos, dado que se limitaba a unos cuantos productos y ciudades. Esto demuestra una incipiente organización administrativa a través de la cual se pudiera contrarrestar la fuerza adquirida por agentes privados.

La intervención reguladora del Estado invariablemente se ve supeditada al hecho de que la producción y distribución de alimentos adquiere un sentido de seguridad social, y se convierte a su vez en un problema a resolver a partir de políticas que colocan a lo alimentario como centro de atención, sin embargo, la participación estatal puede ser amplia o restringida, históricamente hay momentos que se caracterizan por su amplia intervención y otros donde su actividad reguladora tiende a replegarse. Por esta razón, la participación estatal tiene un efecto social y espacial restringido con oscilaciones en el tiempo, dependiendo de la lógica del modelo económico que exige o no su participación.

La participación del Estado en la regulación del comercio y abasto de alimentos ha transitado por proceso de maduración. En efecto, después del periodo revolucionario se crearon diversos organismos con la finalidad de regular los precios, evitar la inflación y garantizar el abasto de alimentos básicos en las ciudades. Entre estos

destacan⁴²: **El Comité de Artículos de Primera Necesidad**, (1918); **Compañía Exportadora e Importadora Mexicana (CIEMSA, 1937)** y **El Comité Regulador del Mercado de Subsistencias** (1938).

La fase donde se acentúa la participación del Estado en el abasto de bienes alimentarios es durante la década de los cuarenta, ya que se emergieron diferentes ciudades que se fueron constituyendo en mercados potenciales, al tiempo que la nueva fase del desarrollo agrícola requirieron la intervención estatal para asegurar la disponibilidad y el consumo de alimentos de la población, así como para facilitar a los productores la incorporación de sus productos a los mercados agroalimentarios. De hecho a partir de esta década se crearon grandes instituciones que asumieron el control estatal y la orientación política del abasto alimentario, tal fue el caso de **Nacional Distribuidora y reguladora (NADYRSA, 1941)**; y posteriormente **La Compañía Nacional de Subsistencias Populares (CONASUPO, 1965)**⁴³.

No obstante el surgimiento de nuevas instituciones, **CIEMSA** se constituyó el antecedente más importante de participación Estatal, encargándose de los aspectos globales de regulación a través del comercio exterior, realizando importaciones al presentarse déficit en la producción nacional, y exportaciones si aparecían excedentes; pero, también intervino en la magnitud global de la oferta para protección de los productores, en el caso de exedentes, o de los consumidores, en caso de déficit.

Por su parte **NADYRSA** se ocupó de la distribución urbana, aunque su gestión no se prolongó mucho debido a que se fusionó con **CIEMSA**, el antecedente de **CONASUPO** quien se conformó en 1965 como un organismo público descentralizado. La fusión de instancias reguladoras habla tanto de una escasa claridad del Estado en cuanto a su regulación, como su débil participación en la integración de la cadena comercial.

⁴² Para más detalles en la constitución de estos organismos consúltese Jiménez Espiritú, Enrique. "Abasto" En: *México, 75 años de Revolución. Desarrollo Social II*. México, FCE-INEHRM, 1988.

⁴³ *Idem*.

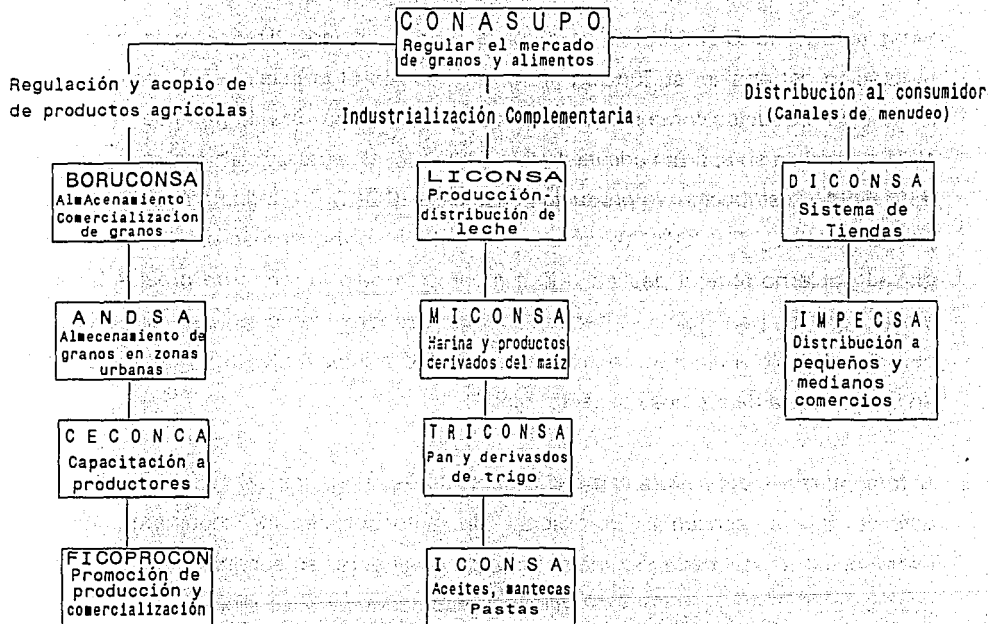
La política en cuanto al comercio interno de granos, en su fase más consolidada tuvo como núcleo dinamizador a la CONASUPO, entre sus actividades destaca: mantener el equilibrio entre la oferta y la demanda, garantizar el abastecimiento de grandes centros urbanos como la Ciudad de México y regular la cantidad y precio de los productos agrícolas básicos.

Sin embargo, la CONASUPO presenta algunos vaivenes dentro de la política de regulación del abasto. su función principal consistió al principio, en la compra-venta interna de productos como maíz, arroz, frijol y sorgo a precios de garantía. A partir de 1975 consolida su aparato administrativo y funda filiales para la rehidratación de leche (LICONSA); distribución de productos básicos (DICONSA) e industrialización de maíz y trigo (MINSA y TRICONSA); también se destaca por hacer más práctico el subsidio que el gobierno federal destina a la alimentación bajo la forma de precios bajos en masa, tortilla, pan blanco y leche, aunque debe reconocerse que tal política ha beneficiado sólo a algunos centros urbanos y no a impactado de manera importante en la estructura de precios del sector rural.

Al fomentarse la agricultura comercial los sectores relegados del campo, los llamados actores de la agricultura tradicional de autosubsistencia, requirieron de una intervención estatal cada vez mayor para asegurar su supervivencia. Durante el sexenio de Echeverría y López Portillo el Estado adquirió el control de un gran número de agroindustrias, creó el sistema de bodegas estatales (BORUCONSA, 1971), el sistema de tiendas oficiales administradas por Distribuidora Conasupo (DICONSA, 1972) y se acrecentaron y diversificaron las actividades de CONASUPO; hubo reformas al pago y las condiciones generales de compra, los propios campesinos se ocuparon del sistema de compra en lugar del personal de la institución, las bodegas CONASUPO prestaron asistencia técnica y asesoría mediante pláticas de orientación y capacitación. Con la creciente inflación de principios de los setenta CONASUPO

amplió sus actividades entre los consumidores urbanos vendiéndoles ropa, calzado y perecederos⁴⁴ (véase diagrama 6.).

DIAGRAMA 6
COMPLEJO ESTATAL DE COMERCIALIZACION Y ABASTO DE GRANOS.



Fuente: Alvarez Argüeyes, Roberto, "Mitos y realidades sobre el sector paraestatal" En: *Memorias del Seminario Internacional: Empresa pública y sistemas de distribución de productos básicos*. México, Edit. CONASUPO-DICONSA-CIDE, 1987.

⁴⁴ CONASUPO. *El mercado de subsistencias populares. Cincuenta años de regulación*. México, 1988, T.III.

A nivel intraurbano, también se acrecentó la participación Estatal a través de la construcción de mercados públicos y la distribución de alimentos vía CONASUPO y tiendas sindicales. En 1952 el Distrito Federal ya contaba con 263 mercados públicos y durante la década de los ochenta éstos se habían incrementado hasta 300. Asimismo, a principios de los ochenta se encontraban en operación cerca 890 tiendas y supermercados públicos y sindicales sólo en el Distrito Federal⁴⁵.

La compleja y amplia participación estatal en las fases del abasto alimentario, fueron las reacciones de emergencia ante las condiciones críticas que ya presentaban la población rural y los estratos urbanos de bajos ingresos. La primera en grave riesgo de extinción y la otra severamente afectadas por la inflación, esto refleja las contradicciones y luchas por el sector del gran comercio, las agroempresas transnacionales y la población trabajadora⁴⁶, que finalmente son recogidos por la política de regulación para normativizar los criterios de intervención, sin afectar intereses crecidos y dar respuesta a demandas populares.

Se puede decir que la participación del Estado en el abasto de alimentos en su fase más consolidada se concentró en cinco acciones fundamentales:

- Incentivando y regulando la producción agroalimentaria a través de diversos organismos.
- Creando la infraestructura de acopio y almacenamiento de productos agrícolas.
- Garantizando el abasto de grandes urbes y centros de población.

⁴⁵ Se incluye las tiendas Conasuper, los CPACS y los supermercados pertenecientes a los sindicatos del DDF, IMSS, ISSSTE, SEDENA, SECOFI y otros.

⁴⁶ Esteva, Gustavo y David Barkin. *El papel del sector público en la comercialización y la fijación de precios de los productos agrícolas básicos*. CEPAL, México, 1981. (Mimeo).

- Definiendo la infraestructura comercial: construcción de centrales mayoristas, mercados públicos y tiendas populares .
- Fijando precios controlados y otorgando subsidios a productos básicos.

No obstante lo anterior, la intervención del Estado nunca ha sido vista con simpatía por los grupos comerciales dominantes; por tanto, existe ahora una presión desbordada para conseguir la desaparición total de CONASUPO justificada en la tendencia reprivatizadora de la economía.

En 1984 se inició el programa para la estructuración, operación y desarrollo del Sistema Nacional para el Abasto (SNA) cuyos objetivos generales fueron; fomentar la integración, ordenación y modernización del proceso comercial de productos alimenticios de consumo, generado en las fases de acopio, acondicionamiento, industrialización, almacenamiento, transporte, distribución y comercialización; incrementar la disponibilidad de alimentos, mejorar la calidad de productos alimenticios; aumentar el ingreso y el poder adquisitivo de los consumidores; procurar el arraigo de los productores a su lugar de origen; racionalizar la distribución de alimentos en el territorio nacional y reestructurar los canales de comercialización⁴⁷. Sin embargo, sus objetivos son apenas normativos y su impacto nulo, en el esquema de abastecimiento que se ha dejado al "libre juego de las fuerzas del mercado"; incluyendo la apertuta externa en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Como consecuencia de lo anterior, hoy en día se observa un decrecimiento gradual de la participación de CONASUPO en el abasto social. Este organismo enfrenta las presiones constantes inscritas dentro de la reorientación del gasto gubernamental y la

⁴⁷ Sistema Nacional de Abasto. *Antología de la Planeación en México*. México, Fondo de Cultura Económica .T.XII, pp.401.

revalorización de agentes privados que han impulsado la desregulación comercial del sector agropecuario y el recorte a los programas sociales de abasto y comercio.

En este sentido, la intervención del Estado en el abasto se está reestructurando mediante la redefinición y reestructuración de las funciones de CONASUPO, dando un giro a las actividades de regulación, separándolas del abasto masivo e induciendo la concurrencia del sector privado a los mercados agrícolas y la innovación del campo. El subsidio a la alimentación se restringe a las fases terminales del consumo de productos específicos y para consumidores selectivos.

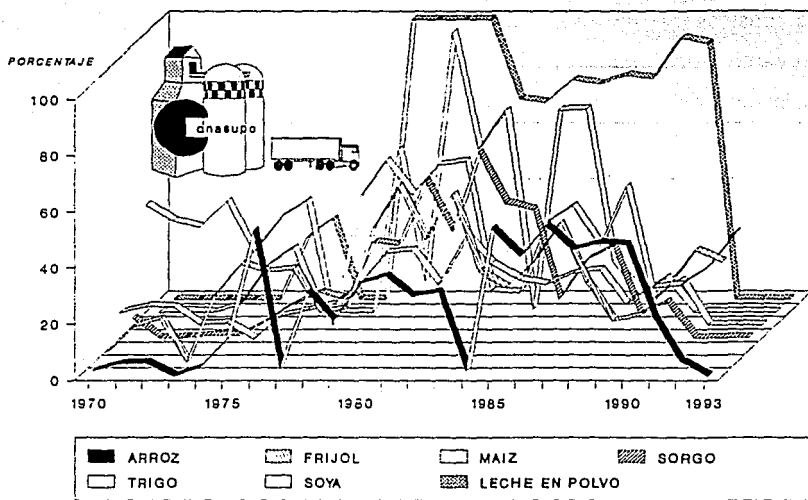
En este contexto se crearon los Comités Participativos de Comercialización para granos básicos y forrajes. Estos Comités, coordinados por la SECOFI, se constituyeron en instancias de coordinación, conciliación, concertación y racionalización del proceso de abasto para la regulación de productos delimitando los niveles de concurrencia para la adquisición de cosechas nacionales e importadas y las responsabilidades económicas, administrativas y operativas de los sectores público, privado y social.

Los "Comités" han logrado aumentar la presencia del sector privado en la regulación de granos básicos, su participación pasó del 31% del volumen total internado en 1985 al 75% en 1990. Mientras la CONASUPO relegado su atención a la demanda de la pequeña y mediana empresa de la industria alimentaria, que enfrenta mayores dificultades operativas y de logística para realizar su abasto directo.

La justificación del cambio observado en las funciones de regulación estatal se debe, según el planteamiento oficial, al objetivo de fortalecer la CONASUPO. Se plantea que al reducir las compras al poco más de la mitad de los volúmenes operados y concentrarse en productos básicos con el fin de emplear más racionalmente la logística del abasto y los recursos económicos, CONASUPO fortalece sus actividades y baja sus requerimientos fiscales. Además de ciclos sexenales caracterizados por

auge y depresión en la participación de la Conasupo en las compras de granos básicos, el inicio de la década de los noventa es el parteaguas entre un modelo de participación amplia en la regulación oficial de granos y otro de carácter selectivo. Esta tendencia es posible observarla en la siguiente gráfica que muestra, a partir de 1990, con excepción del maíz y frijol, la nula participación de CONASUPO en las compras y comercialización de la mayoría de alimentos básicos.

GRAFICA 1
PARTICIPACION DE CONASUPO EN LA COMERCIALIZACION NACIONAL DE PRODUCTOS BASICOS (1970-1993)



Fuente: Elaboración propia con base a datos del V Informe de Gobierno 1993. Anexo Estadístico pp.455-457.

La cancelación de la participación Estatal en el abasto ha incluido también la liquidación de los Centros CONASUPO de Capacitación (CECONCA), así como de TRICONSA, la transferencia de plantas y programas del Fideicomiso Comisión Promotora CONASUPO del sector social y los gobiernos de los Estados.

En este contexto privatizador se han reestructurado los subsidios a productos básicos de la industria, manteniéndose sólo en algunos de consumo popular como leche y tortilla en el marco de los diversos programas de contingencia como los Pactos de Estabilidad Económica.

La evolución de comercialización de productos agrícolas en México es un fenómeno que no puede entenderse sin el exámen de las políticas económicas instrumentadas para reorientarla.

Los programas que hacen referencia a la política económica de abasto de alimentos durante el período presidencial que termina este año son básicamente tres: El Programa Nacional para la Modernización del Campo; el Programa Nacional de Alimentación y el Programa Nacional Para la Modernización del Abasto y el Comercio Interior⁴⁸. En éstos se puede constatar un común denominador ligado a la concepción neoliberal del desarrollo donde se determina que éste se rija por las "libres fuerzas del mercado".

La estrategia consiste en la llamada modernización del Estado y las actividades productivas y comerciales. Esto parte de reconocer los diversos rezagos en diferentes ámbitos, aunque surge la necesidad de que la economía debe funcionar "por sí sola" y sin la intervención del Estado.

⁴⁸ SECOFI. *Op. Cit.*

La política propuesta en lo que se refiere al proceso de abasto alimentario consiste en inducir el funcionamiento autónomo, en primer término porque se reconoce el complejo sistema de comercialización formado por varias etapas y actividades económicas. Este proceso permite la unión de la producción agrícola con el consumo final; cada actividad contiene un alto grado de complejidad y se rige por leyes muy específicas donde el Estado "poco tiene que hacer".

Por otra parte la propuesta común de planificadores de la economía señalan que los mercados agropecuarios se autoregulan solos y alcanzan "el equilibrio de manera automática". Esta formulación invariablemente se inserta en el contexto de globalización económica, que se expresa en la conformación de bloques regionales y mayor competencia, donde la modernización del campo es inevitable. Por tanto la desregulación comercial se acompaña también de un giro a la actividad agropecuaria para inducir economías de escala que permitan hacer frente a la competitividad del mercado internacional. En este marco se explica la promoción de las reformas al ejido, las nuevas formas de coinversión y subsidios a productores tipo PROCAMPO.

Por su parte el *Programa Nacional para la Modernización del Abasto y Comercio Interior* refleja que, si bien el Estado se retira del abasto y la comercialización directa, éste concentrará sus esfuerzos en acciones y objetivos específicos como la creación del Programa de Apoyo y Servicios a la Comercialización Agrícola (ASERCA), a través de la cual se busca propiciar mayor participación de los productores agropecuarios en los canales de comercialización con el objeto que una mayor proporción del valor final quede en manos del productor; garantizar que el producto se incorpore al mercado al momento de la cosecha y que se venderá bien; crear la Bolsa Agropecuaria Mexicana supone la organización de un mercado centralizado y regulado, a donde acudan oferentes y demandantes de productos agropecuarios representados por una intermediación que bien podría ser la misma comercializadora y, finalmente, gestionar la obtención de recursos financieros.

Otro caso es el del Servicio Nacional de Información de Mercados (SNIM); pero las funciones de este organismo son meramente informativas y de orientación de decisiones a grupos comerciales, mediante información de precios y de los orígenes de la producción que ingresa a las diversas centrales mayoristas.

Cabe señalar que, si bien es cierto que la acción reguladora del Estado en el Abasto de alimentos no logró resolver las distorsiones naturales del mercado, por lo menos consiguió crear una infraestructura nada despreciable para captar y dar fluidez a los movimientos regionales de los alimentos y aumentar la capacidad de muchas ciudades para recibir y distribuir productos hasta el consumidor.

La modernización del Abasto de alimentos y el nuevo contexto productivo del campo han generado diversas expectativas que, si bien limitan la participación del Estado y revalorizan el esquema de "libre mercado", por otra parte, sigue presente el reto social del abasto, toda vez que permanecen sin resolver múltiples problemas relacionados con el acceso alimentario que se deriva del deterioro salarial y el empeoramiento nutricional de la población, situación que se agudiza bajo la propia presión del crecimiento demográfico, la expansión de las ciudades y el surgimiento de nuevos centros. En este sentido será importante buscar una nueva correlación entre el ámbito de participación del Estado y la concurrencia de agentes privados que defina el funcionamiento integral del sistema de abasto y al mismo tiempo que garantice un mayor acceso de los alimentos de la población.

3.2 El abasto metropolitano: carácter, estructura y problemas de los agentes de comercialización.

El conocimiento de un panorama estructural de los agentes del sistema de comercialización, es fundamental para contextualizar y comprender la especificidad del abasto metropolitano de la Ciudad de México. En este sentido conviene ubicar su problemática en el marco del mercado nacional de productos agrícolas y de los reacomodos que sufre el sistema en el marco del modelo económico dominante.

El abasto alimentario en México, aunque funcional para las necesidades que presentan las distintas concentraciones de población, enfrenta problemas de la más diversa jerarquía cuya génesis se sitúa más allá de la venta.

El reconocimiento del abasto y cada uno de sus componentes involucra la evaluación de diferentes problemas que van desde la producción, pasando por las diferentes fases de la cadena de comercialización hasta llegar al consumo. Estos varían en relación a la propia naturaleza de cada eslabón.

A nivel del productor es necesario reconocer la estructura agraria mexicana caracterizada por un gran número de pequeños agricultores que destinan su producción al autoconsumo, ejercen poco poder de negociación frente al mercado y tienen ingresos de subsistencia. Su extrema fragmentación contrasta con los grandes productores y se caracterizan por la falta de créditos oportunos, bajos rendimientos y dificultades de transporte, hechos que originan una tendencia al oligopsomio (pocos compradores potenciales), obligando al campesino a aceptar los precios establecidos por los acopiadores rurales⁴⁹.

⁴⁹ Montemayor, Aurelio. "La comercialización de alimentos en México" Ponencia presentada en el *Coloquio sobre Economía Mexicana*, El Colegio de México, marzo de 1979, (Mimeo).

Aunque ASERCA ha sido creada con la función de brindar información oportuna a compradores y vendedores potenciales de productos agropecuarios, a través de medios electrónicos y comunicación vía satélite, hoy en día gran parte de los agricultores desconocen o saben insuficientemente los precios de mercado y las alternativas de venta, así como las tendencias del consumo urbano de alimentos. La falta de coordinación con otros agentes económicos aumenta el número de intermediarios y dificulta la planeación de la cosecha y de las ventas por parte del agricultor.

Después de la cosecha de granos, durante la fase de acopio, se registran algunos problemas como: saturación, acondicionamiento y secado adecuado de los productos. Debido a ello, se transfiere al almacén plagas e impurezas, que inciden directamente en las pérdidas postcosecha y que bien pudieron haberse resuelto con anticipación.

La deficiente infraestructura para el almacenamiento, envase y embalaje es sin duda, factor de altas mermas y deterioro del producto. El almacenamiento trata de remontar factores adversos de tipo técnico e insuficiencias de capacidad que algunas veces obligan a ventas precipitadas o bloquean la distribución, sus efectos se dejan sentir principalmente en pequeños productores.

A nivel internacional se considera aceptable una pérdida anual del 5% en las cosechas de granos; sin embargo el dato debe manejarse con reservas, ya que sólo es representativo para países con economías agrícolas sumamente desarrolladas; en la India y algunos países suramericanos las pérdidas alcanzan proporciones hasta del 30% de la producción global de granos.

En México no existe consenso al respecto; mientras los cálculos de especialistas⁵⁰ oscilan entre el 20 y 30%, la CONASUPO, principal institución almacenadora del país, sólo reconoce el 2% como pérdidas anuales en sus bodegas; sin embargo estimaciones elaboradas por la FAO consideran que se pierde entre el 10 y el 25% de las cosechas de granos para el país.

El transporte cuenta con un número insuficiente de unidades especializadas, además que por su estructura monopólica resulta especulativa y grava tanto sobre los productores como en los consumidores, por su elevada contribución al precio final del producto. Falta asimismo, un sistema logístico suficientemente desarrollado que evite el llamado "turismo de granos" hacia las zonas donde existe mayor diferencial de precios.

La venta al menudeo tiene canales específicos de comercialización que se conforman de acuerdo a la distribución intraurbana de la población. Esto provoca la existencia de un canal comercial para estratos de mayores ingresos (principalmente supermercados y autoservicios) y otros para estratos de menores ingresos (como mercados públicos, tianguis y tiendas especializadas), aunque ambos supeditados al control de grandes mayoristas, quienes condiciona el conjunto del sistema. Algunos de ellos pueden dominar incluso, ciertos eslabones que operan hacia atrás de la cadena, por ejemplo en la producción de frutas y hortalizas donde prestan a los productores asistencia técnica y créditos; aunque no ocurre así en los eslabones de la comercialización como el almacenamiento y el transporte donde el acondicionamiento ocurre por la vía del manejo grandes de volúmenes y la imposición de precios.

Los problemas arriba señalados, confluyen en la estructuración de un sistema de comercialización de alimentos, orientado a satisfacer las necesidades de la población urbana, predominantemente de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y las

⁵⁰ Moreno M., Ernesto. *El sistema de manejo postcosecha de granos en México. segundo Curso sobre Conservación de Granos y Semillas en Almacén*. PUAL, UNAM, México, 1988 (Mimeo)

otras ciudades que le siguen en importancia. Además, prácticamente toda la infraestructura del abasto se localiza en las grandes ciudades y de ahí deriva el carácter concentrado del sistema que en algunos casos, al conjugarse con problemas de dispersión y accesibilidad, deja desprotegida a regiones rurales enteras, propiciando la disyuntiva de importar alimentos que muchas veces se produce y que fueron concentrados en los grandes centros urbanos, o quedarse desabastecidas.

A medida que el sistema de comercialización se amplía físicamente, se conforma una compleja red de abastecimiento, donde a pesar que el Estado asume el papel de regulador, no evita que aparezcan agentes privados de distintas escalas que participan dentro del propio abasto, obedeciendo a la propia lógica de la estructura económica y social, misma que rebasa cualquier posibilidad de regulación estatal, incluyendo a los agentes que teóricamente no pueden ser determinantes como los almacenistas y transportistas; sin embargo, una parte importante del sistema de comercialización se sostiene en ellos.

De acuerdo con el enfoque funcional, se han identificado dos sistemas de comercialización: a) **el sistema centralizado**, que corresponde al tipo tradicional, donde el flujo de productos del productor al consumidor sigue canales de variada complejidad, participando uno o muchos intermediarios, pero en general se caracteriza por la centralización urbana de todo el proceso; b) **el sistema descentralizador**, el cual se distingue por el desplazamiento del poder mayorista al detallista y por la práctica de las diversas funciones del mercado, especialmente acopio, clasificación y procesamiento dentro de las mismas líneas de producción. Cada producto o grupo de productos afines cuenta con sus propios sistemas de comercialización dentro de un determinado mercado; por ejemplo, el sistema de comercialización del café, granos, frutas y hortalizas, entre otros, constituyen unidades distintas e interdependientes entre sí. Algunos de estos productos participan a la vez integrados al sistema de centrales de abasto, pero por lo general conforman

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

canales unidimensionales y se relacionan directamente con autoservicios o cuentan con sus propios canales de ventas.

Otro criterio de clasificación, quizá más amplio, considera que la comercialización parte de tres aspectos fundamentales: el institucional, el funcional y la satisfacción al consumidor. El **Institucional** explica la comercialización en términos de las organizaciones y métodos involucrados bajo determinada estructura comercial, donde por un lado se ubica a los productores o fabricantes mayoristas y por otro lado a los consumidores; el **Funcional** define los grupos de actividad que constituyen la comercialización y las relaciones que éstos guardan entre sí, entendiéndose que dentro del proceso mercadológico se maneja la compra, el empaque, la fijación de precios y finalmente la exhibición de mercancías; finalmente la **satisfacción del consumidor** considera que la necesidad del consumidor es una parte fundamental del proceso de abasto y visualiza la comercialización como la etapa que satisface la demanda⁵¹.

Sin que neguemos que dentro del proceso de comercialización en México existen rasgos de cada uno de los modelos anteriores, el esquema dominante ha sido sin duda el centralizador, dada la orientación de la política comercial y regional que sigue nuestro país. Esto se expresa a nivel región-ciudad y relativamente a nivel intraurbano en el caso de los principales mercados mayoristas que se ubican tradicionalmente como los centros más recurridos por los comerciantes al menudeo. No obstante que, éstos últimos tienden a distribuirse de manera dispersa por la ciudad, lo cual favorece una estructura ramificada respecto a los circuitos de compras directas que realiza el consumidor de la Ciudad de México.

Esto representa inconvenientes de operación de diversa índole; en primer lugar, que las grandes ciudades sin ser directamente productoras de alimentos, acaparen la

⁵¹ Muldoon, Juan y Daniel Servitje. *El consumo de alimentos en México, presente y futuro*. Edit. Trillas, México, 1984.

mayor parte de la producción nacional y aún de las importaciones; que el medio rural no cuente con opciones diversificadas de abasto; que las ciudades concentren la mayor oferta, disponibilidad y diversidad de productos y que al mismo tiempo las ciudades sean las beneficiadas principales que el gobierno destina para disminuir el precio de algunos productos básicos.

El esquema centralizador, que actúa independientemente de la capacidad de regulación del Estado y que incluso es alentado por este a través de algunas políticas específicas que benefician al consumidor urbano, provoca a la vez el surgimiento de grupos comerciales que emergen tanto del interior de los centros urbanos como de las propias regiones productoras, en conjunto cubren un espacio creado por la propia conformación de la estructura social. En ambos casos, el financiamiento y el crédito se convierten en elementos centrales para la concentración del poder comercial.

Mediante el aprovisionamiento del crédito, los comerciantes establecen una amplia red de relaciones al interior del sector comercial. Ello permite una rápida operación de compra de control de calidad, llegando a establecer, en algunos productos, verdaderos sistemas de clanes. A través de este mecanismo se entiende porqué algunas familias han logrado establecer monopolios regionales y nacionales, mediante los cuales tienden a eliminar sucesivamente a intermediarios con menor poder de financiamiento y establecen a la larga un mercado de compra-venta único en la región o el producto⁵².

El Estado mexicano reconoce que la actividad comercial se desarrollo atendiendo los requerimientos del patrón global de acumulación que privilegió la expansión industrial concentrada y el crecimiento acelerado de los principales centros del país. El comercio interior se conformó así, marcado por la heterogeneidad y la concentración: la primera fue el resultado de un crecimiento espectacular y desproporcionado de las

⁵² Oswald, Ursula. (Compiladora). *Mercado y dependencia. Dimensión del mercado bajo el capitalismo*. Centro de Investigaciones Superiores INAH-Nueva Imagen, México, 1979.

ramas comerciales beneficiadas, por la expansión de una demanda solvente y diversificada; la concentración ocurrió a su vez por el surgimiento y consolidación de instancias oligopólicas de distribución, ante las cuales permaneció supeditada la generalidad de los agentes comerciales, que a su vez controlaron los espacios privilegiados del consumo en las grandes ciudades.

El esquema centralizador se origina de una deficiente vinculación entre la producción primaria y la industrial, pero basada en relaciones de intercambio desigual en perjuicio de la primera. Bajo este supuesto es que se consolidan los agentes intermediarios, quienes cubren una deficiencia estructural en relación entre planos espaciales distintos.

Por lo que toca a los procesos de abasto, tenemos que la desarticulación de fases ocurre por el insuficiente desarrollo de los mercados regionales y la inadecuada infraestructura de almacenamiento y demás servicios propios de la cadena a nivel local; aunque muchas veces también por la escasa capacidad de compra en algunas regiones que impiden economías de escala dentro del comercio.

La ausencia de mercados de origen controlado por los propios productores propició que desde la misma fase de acopio surgieran condiciones para la proliferación de formas de intermediarismo imperfectas y deficientes a nivel espacial; de igual manera, el limitado dinamismo observado por los lugares de destino, en cuanto a diversificación de mercados, facilitó la consolidación de un proceso de concentración y control de los bienes por unos cuantos agentes que inciden adversamente en la estructura de precios.

Se conformó así, una distribución geográfica rígida para la infraestructura de almacenamiento de granos básicos con respecto a los centros de producción, regulada desde el Estado, frente a una flexibilidad en la distribución hortofrutícola al menudeo por grandes mayoristas privados que prefirieron las principales

concentraciones urbanas. La cadena de comercialización tuvo que adecuarse al carácter heterogéneo y disperso de las actividades de acopio, a la preexistencia de una fuerte concentración de la distribución mayorista en los grandes centros urbanos y, a la conformación de un grupo de agentes transportistas, que condicionaron, en función de sus expectativas, la vinculación de las fases anteriores.

La estructuración del sistema de abasto alimentario de la Ciudad de México se expresa no solo a nivel intraurbano, sino también a partir de la organización regional de la producción agroalimentaria y diversos circuitos que tienen como destino terminal la ciudad, esto da como resultado la articulación de diversas redes y flujos de productos que operan en función de mecanismos, instancias y agentes específicos de intermediación entre el campo y la ciudad.

IV. ESTRUCTURA Y ORGANIZACION REGIONAL DE ABASTO HACIA LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO.

Los vínculos regionales del abasto alimentario: zonas productoras y redes de distribución hacia la Ciudad.

Se puede decir que ninguna Ciudad es autosuficiente en terminos de sus requerimientos alimentarios. Esto significa que para satisfacer sus necesidades de alimentos demanda, tanto la producción generada en diversas regiones, como la redistribución desde otras ciudades y actualmente del acceso a los mercados internacionales.

La vinculación de las ciudades con regiones proveedoras de alimentos, a partir de la articulación que permitió el desarrollo de la red del transporte en su modalidad ferroviaria y carretera, es uno de los rasgos más importantes para la configuración actual del sistema de abasto alimentario. La conformación de esta red permitió abatir considerablemente las distancias y los tiempos de traslado de los productos; razones como ésta explican porque el consumo de la ciudad ha condicionado el desarrollo de zonas agropecuarias y complejos agroindustriales, al mismo tiempo, la funcionalidad de las metrópolis ha quedado supeditada a la organización de eficientes mecanismos en los suministros alimentarios; no obstante aunque se trata de una dependencia mutua, la ciudad finalmente subordina a la región a sus intereses de consumo.

Debido a lo anterior, la funcionalidad que presenta el sistema de abasto hacia la capital del país se ha desarrollado históricamente a costa del sacrificio del resto de las regiones y se apoya en la acumulación de infraestructura, experiencia y orientación de los grupos de poder comercial que se han organizado en el Centro del país.

La ZMCM mantiene diversas formas de interrelación con las regiones proveedoras conformando un compleja malla de relaciones de abasto metropolitano. Para determinar qué regiones se organizan en torno a las necesidades de abasto de la Ciudad de México se recurrió a cartografiar las entidades de origen y/o flujos de producción de los grupos de productos más importantes para la alimentación que tuvieran como destino final los mercados mayoristas ubicados en la ZMCM. De esta manera, además de identificar ciertos patrones productivos regionales, es posible dimensionar la influencia de la ZMCM sobre los espacios productivos del país y su jerarquía en la captación de productos.

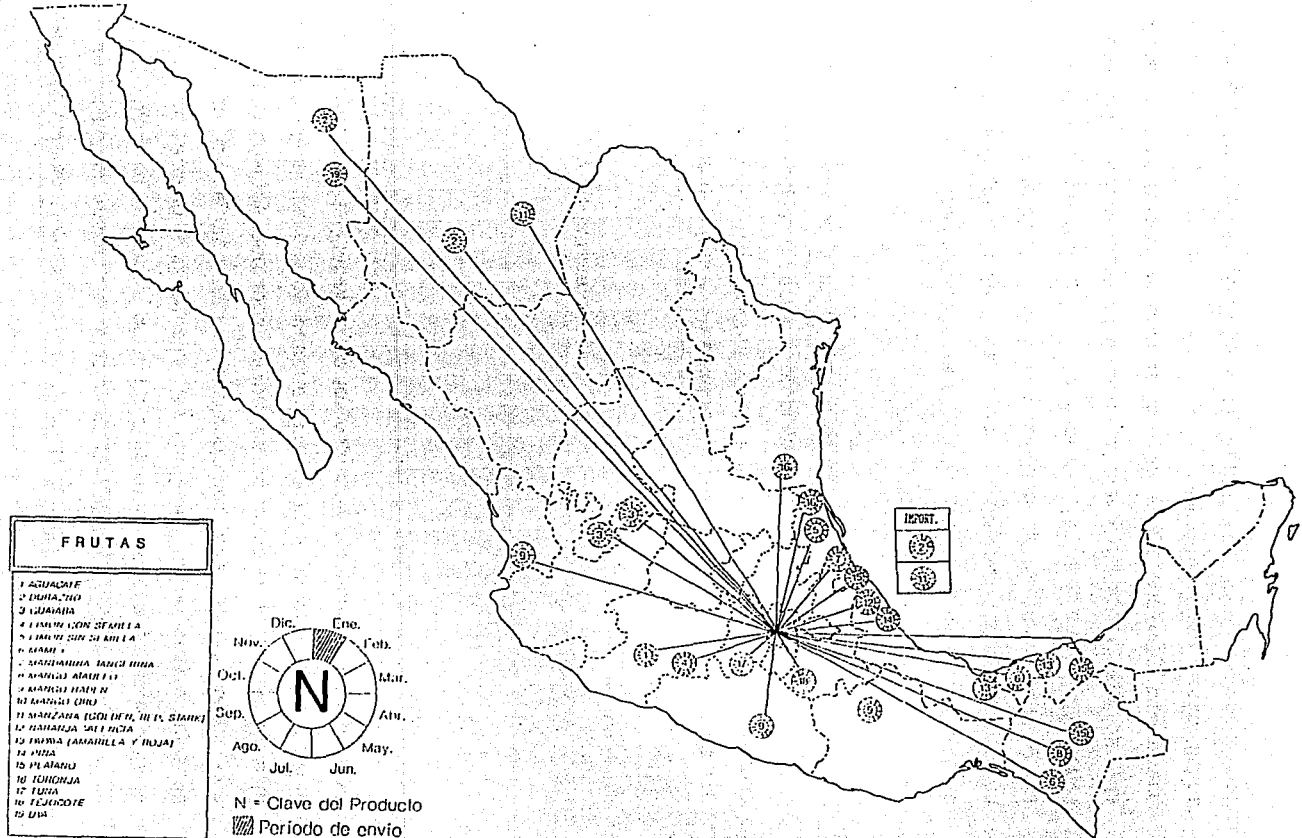
4.1 Los flujos de frutas y hortalizas.

En el caso de la producción de frutas, 14 entidades generan las variedades que son enviadas a la ZMCM. La producción de frutas que ingresa a las centrales de abasto de la ZMCM refleja un esquema regional productivo en el que persisten los dos patrones clásicos de la economía mexicana: la concentración y dispersión (véase mapa 17).

La principal zona productiva se localiza hacia el Oriente y Sureste de la ZMCM. Esta región la integran las entidades de Veracruz, Tabasco y Chiapas. Esto conforma una franja de continuidad territorial, lo que indica condiciones físico-ambientales que favorecen su especialización regional. Cabe destacar la participación de dichas entidades en conjunto producen casi el 50% de la oferta frutícola distribuida a la ZMCM y se ubican a una distancia promedio de 300, 600 y 700 Kms. respectivamente, esto significa que el tiempo promedio de traslado por autotransporte desde dichos lugares debe oscilar entre 5 y 16 horas según el tramo.

MAPA 17

ORIGEN DE FRUTAS POR TEMPORADA QUE INGRESAN A LAS CENTRALES DE ABASTO DE IXTAPALAPA Y ECATEPEC, 1993



Nota: La ubicación de los símbolos corresponde a la entidad productora y no a la zona productiva.

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Sistema Nacional de Información de Mercados. Anuario Estadístico de frutas, 1993.

Contrastando con la situación anterior, el 50% de las frutas que consume la ZMCM se produce en 11 entidades. Michoacán, Guerrero, Estado de México, Puebla y Oaxaca envían parte de su producción de frutas. El aporte de dichas entidades se caracteriza por su reducido volumen, participación limitada de productos (habitualmente sólo uno) y oferta estacional reducida en general a unos cuantos meses. Este hecho permite hablar de "**enclaves productivos**", en que se deben conjugar además de las restricciones climáticas y edáficas, la de capital e infraestructura, mismas que en su conjunto limitan su participación, sobretodo de aquéllas que muestran una relativa cercanía a la ZMCM donde los traslados podrían realizarse en tiempos que oscilan de 1 a 8 horas.

En condiciones relativamente similares se podrían encontrar las entidades del Norte y Noroeste del país: Sonora, Chihuahua, Nayarit, Zacatecas y Aguascalientes, pero aquí además de la distancia (mínimo de 500 Kms. a la entidad más cercana), la orientación productiva y la presencia de mercados locales y regionales más próximos, deben estar influyendo en el pobre volumen y baja diversidad de fruta que envían a la ZMCM.

Por lo que respecta a la producción de hortalizas, participan 18 entidades, a diferencia del esquema concentrado y disperso anterior, en este caso se observan 3 regiones en condiciones particulares en desarrollo tecno-agrícola, infraestructura para la producción y clima: el Noroeste (Sinaloa, Sonora y Baja California), el Centro (Michoacán, Guanajuato, Guerrero, Querétaro, Hidalgo, Puebla y Veracruz) y Norte (Zacatecas, Coahuila y Chihuahua).

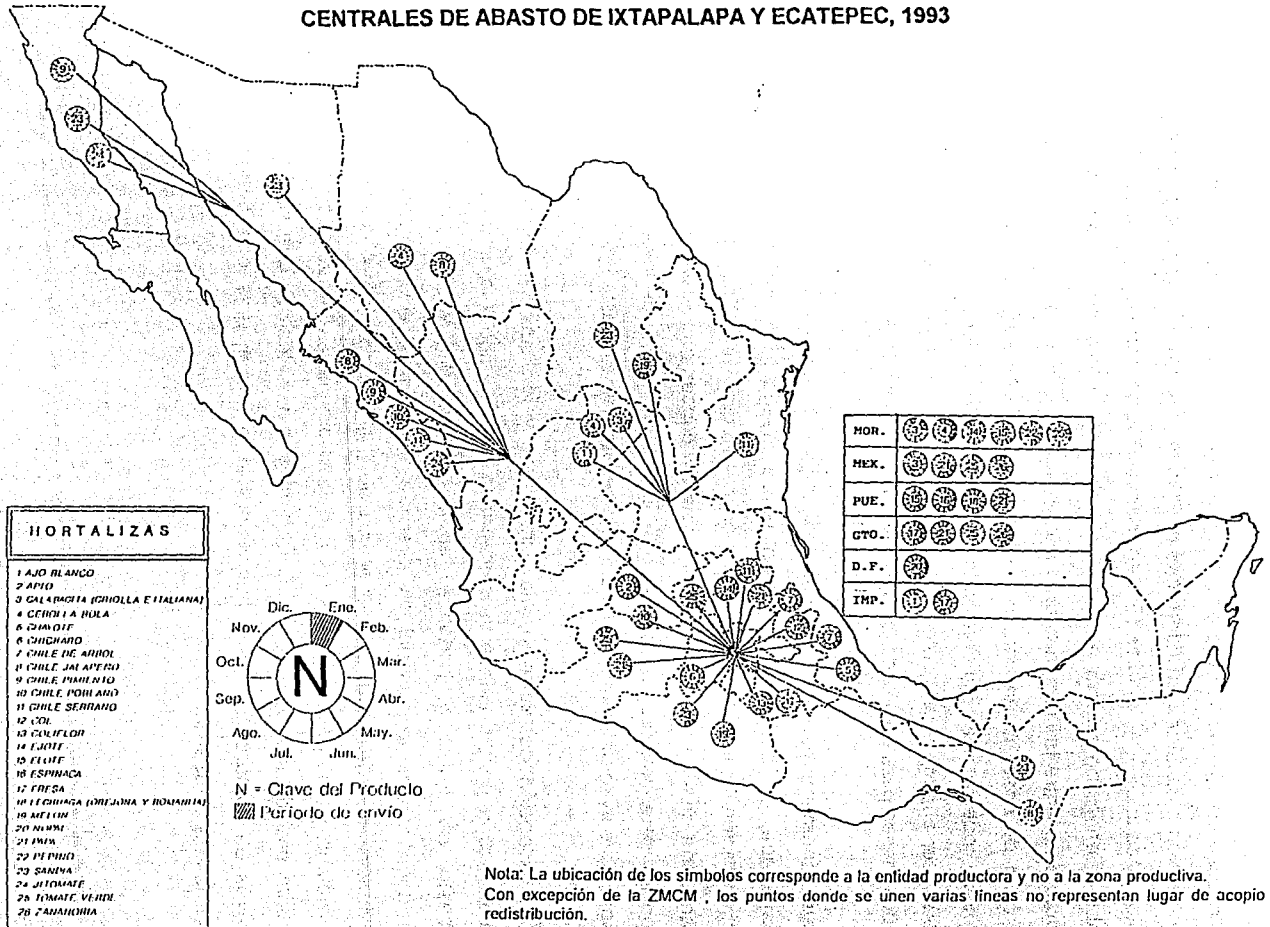
El mapa respectivo evidencia que la región de mayor relevancia para el abasto de la ZMCM es la Centro del país (todas la entidades circundantes al D.F. y Guanajuato), donde se produce casi el 75% de las variedades de hortalizas enviadas a la Ciudad (mapa 18), en orden de importancia, participan Puebla, Morelos, Guanajuato, México,

Hidalgo y Querétaro. La amplia participación de estas entidades se debe, además de las condiciones físico-ambientales propicias, se suma un importante desarrollo de infraestructura técnica para la producción, principalmente en el Bajío. Esta situación se combina con una mayor cercanía relativa con la Ciudad de México, donde los traslados por autotransporte se pueden realizar desde dichas entidades en tiempos que oscilan entre 1 y 6 horas, situación que facilita su alta especialización y fuerte integración a los mercados de la ZMCM.

Por otra parte, pese a que el Noroeste se considera la región que históricamente ha desarrollado la mejor tecnología e infraestructura de riego y transporte para la producción de hortalizas a nivel nacional, ocupa un lugar marginal, cuando menos en la variedad de hortalizas producidas para la ZMCM, ya que únicamente participan en este giro los estados de Sinaloa, Sonora y Baja California con **productos especializados por temporadas**, esta situación supone que su presencia como abastecedores de la ZMCM se ve limitada por la oferta estacional reducida y, en productos menos rentables, del costo del transporte puesto, que el traslado de productos a la ZMCM implica realizar desplazamientos a más de 1,000 Kms, esta situación confirma el hecho que dicha región ha desarrollado una mayor vinculación hacia mercados regionales alternativos y de cierta jerarquía como Guadalajara y sobretodo con los Estados Unidos.

Cabe hacer notar que en este caso se desarrollan pocos "enclaves productivos", localizados en Tamaulipas y Chiapas, se limitan a productos que, pese a su producción distante (de 800 a 1,000 Kms.), complementan estacionalmente el consumo de la ZMCM.

ORIGEN DE HORTALIZAS POR TEMPORADA QUE INGRESAN A LAS CENTRALES DE ABASTO DE IXTAPALAPA Y ECATEPEC, 1993



Nota: La ubicación de los símbolos corresponde a la entidad productora y no a la zona productiva. Con excepción de la ZMCM, los puntos donde se unen varias líneas no representan lugar de acopio o redistribución.

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Sistema Nacional de Información de Mercados. Anuario Estadístico de hortalizas, 1993.

El análisis de los ciclos de producción de frutas y hortalizas permitió detectar que la producción simultánea en diferentes entidades para un mismo producto se presenta sólo en casos excepcionales (5% en frutas y 7% en hortalizas), más bien se lleva a cabo el fenómeno inverso, es decir, se desarrolla un proceso de **complementariedad estacional** entre las regiones productoras del país, esto es, al momento que termina el ciclo de cosecha en una entidad no se interrumpe el flujo hacia la Ciudad de México, puesto que inmediatamente empieza la producción de otra zona para abastecer a la metrópoli, sólo en algunos casos se presentan sobreposiciones de uno a dos meses para un mismo producto en diferentes lugares.

Este fenómeno expresa que, con excepción de los productos estrictamente de temporada, la ZMCM en ninguna época queda desabastecida. Además, esta organización temporal de la producción es de gran relevancia para la logística del transporte, puesto que su elevada demanda y concentración en ciertas zonas durante épocas determinadas del año podría incidir en déficit de este servicio en otras regiones y eventualmente provocaría problemas de desabasto.

Con excepción del durazno, manzana, fresa y ajo que se obtienen del mercado internacional para satisfacer la demanda fuera de temporada, se podría decir que el abasto de frutas y hortalizas a la Ciudad de México tiene un carácter predominantemente nacional. No obstante, se constata empíricamente que diversos productos hortofrutícolas de mayor calidad y algunos exóticos, como Kiwis, papaya hawaiana y naranja japonesa provenientes del mercado internacional, utilizan en menor medida los canales de las Centrales mayoristas, ya que son introducidos a través de comercializadoras internacionales principalmente para supermercados y tiendas de autoservicio.

Algunos autores consideran que el abasto regional la Ciudad de México en frutas y hortalizas se lleva a cabo a través de dos mecanismos⁵³. Por una parte existe el traslado directo de alimentos desde las zonas productoras hasta las Centrales de Abasto para su posterior distribución al menudeo; en otros casos los productos se concentran previamente en un centro regional de acopio y de ahí se redistribuye no sólo a la Ciudad de México, sino también a otras metrópolis importantes del país. En ambos casos el intermediario juega un papel fundamental porque alimenta al mayorista, extendiéndose la cadena hacia el medio mayorista y posteriormente al detallista.

Los mecanismos o conductos por los cuales transitan los productos hortofrutícolas desde el campo hasta los mercados mayoristas de la ZMCM, especialmente en la CEDA, implican diversos tipos de relación entre los agentes participantes (productores, intermediarios, mayoristas, etc), varían en función del producto, la zona productiva, el tipo de productor y comerciante mayorista, de las condiciones de oferta (abundancia o escasez del producto, debido a su estacionalidad y variantes climatológicas) y de la demanda prevaleciente en el mercado interno.

En función de lo anterior, un mismo mayorista puede cambiar sus mecanismos de abasto incluso a lo largo de un mismo ciclo de producción. Un estudio detallado⁵⁴ de los diez productos hortofrutícolas más comercializados en la CEDA permite resumir esquemáticamente en el cuadro 4 los mecanismos que adoptan los principales mayoristas en cada producto para realizar el proceso de acopio. El intermediario hortofrutícola asume distintas modalidades, son agentes que se ubican entre el productor agrícola y el comerciante mayorista, y funcionan básicamente como acopiadores o acaparadores locales y/o regionales y "corredores" de ciertos productos.

⁵³ Rello, Fernando. "El abasto de frutas y legumbres en México". En: *Comercio Exterior*. Vol.39, México, 1989.

⁵⁴ Resultados del Proyecto "Estructura regional del abasto alimentario en México" IIEc-UNAM, 1993 a partir de encuestas realizadas en la CEDA por Flavia Echanove.

Cuadro 4 . Mecanismos de abasto de mercancía en la CEDA.

PRODUCTO	ESTADO ABASTECEDOR*	MECANISMO DE INTERMEDIACIÓN
Papa Alpha	Sinaloa y Sonora	- Bodeguero-productor.
	Michoacán	- Compra bodeguero a comprador - Relación directa entre bodeguero y productor - Bodeguero-productor
	Tlaxcala	- Relación directa entre bodeguero y productor - Compra bodeguero a acaparador
	Guanajuato	- Compra bodeguero a acaparador - Relación directa entre bodeguero y productor
	Puebla	- Relación directa entre productor y bodeguero - Compra bodeguero a acaparador
Plátano	Chiapas	- Productor-bodeguero
	Tabasco	- Productor-bodeguero
	Veracruz	- Relación directa entre productor y bodeguero
Chile serrano	Hidalgo	- Relación directa entre bodeguero y productor
	Tamaulipas	- Relación directa entre bodeguero y productor
	San Luis Potosí	- Relación directa entre bodeguero y productor
	Veracruz	- Relación directa entre bodeguero y productor - Bodeguero-productor

Continúa....

Cebolla	Morelos	- Bodeguero-productor.
	Chihuahua	- Relación directa entre bodeguero y productor
	Guanajuato	- Relación directa entre bodeguero y productor - Bodeguero-productor
Piña	Veracruz	- Bodeguero-Productor - Relación directa entre bodeguero bodeguero y productor
Jitomate	Sinaloa	- Bodeguero-productor
	Jalisco	- Bodeguero-productor - Reación directa entre bodeguero y productor
	San luis Potosi	- Bodeguero-productor - Relación directa entre bodeguero y productor
	Baja California	- Bodeguero-productor - Relación directa entre bodeguero y productor
Limón	Michoacán	- Compra bodeguero a acaparador - Relación directa entre bodeguero y productor - Productor-bodeguero
	Oaxaca	- Relación directa entre bodeguero y productor - Compra bodeguero a acaparador
Naranja	Veracruz	- Compra bodeguero a corredor
	Tamaulipas	- bodeguero y productor
Aguacate	Michoacán	- Bodeguero-productor - Relación directa entre bodeguero y productor

*Las entidades productoras no coinciden en todos los casos con las identificadas en los mapas de frutas y hortalizas por el origen de las fuentes y el periodo. Sin embargo, diferencias significativas pueden reflejar un sesgo importante en la captación de información o una recomposición reciente en los flujos de frutas y hortalizas hacia la CEDA. Fuente: Resultados del Proyecto "Estructura regional del abasto alimentario en México" II Ec-UNAM, 1993.

La sistematización de los circuitos comerciales que siguen los productos hortofrutícolas señalados que se desplazan hacia la CEDA, en su tránsito entre el campo y las bodegas de los mayoristas más importantes de ese mercado, reveló que lejos de existir una "excesiva intermediación" o participación de múltiples agentes, prevalecen los siguientes mecanismos:

1. Integración del capital comercial y el productivo, concretada en un mismo agente, esto se ha llamado productor-bodeguero. Este mecanismo, a través del cual los mayoristas surten sus bodegas mediante su propia producción, es representativo del abasto de productos como plátano, jitomate, papa alpha (procedente de Sinaloa y Sonora), cebolla (producida en Morelos) y la piña proveniente de Veracruz.

2. Relación directa entre bodeguero y productor. En este mecanismo de abasto de los mayoristas, establecen vínculos sobretodo con los grandes y medianos productores, quienes pueden garantizarles productos bajo cierta calidad y continuidad. La gama de peculiaridades que adopta esta interrelación es muy amplia. Los mecanismos más frecuentes a que acuden los mayoristas son los siguientes:

- a) Compra del producto ya cosechado a pie de predio (aguacate, por ejemplo).
- b) Renta y compra de huertas, se lleva a cabo en la naranja, ocasionalmente se realiza en limón.
- c) Envíos de productores a la Central de Abastos para ser vendidos "a comisión" como en la papaya.
- d) Adquisición de la oferta de los agricultores o en las empacadoras de los mayoristas ubicadas en los centros de producción.

e) Asociación de los comerciantes con los productores para los procesos productivos y de comercialización mediante acuerdos de mediería, al tercio, etc. (reparto de inversiones y utilidades en cierto porcentaje), es el caso de la papa de Guanajuato y Puebla.

f) Habilitamiento de los productores vía otorgamiento de créditos y/o semillas y/o material postcosecha, es el caso del Chile serrano en Hidalgo, San Luis Potosí y Tamaulipas.

3. Relación directa entre bodeguero y acaparador o intermediario. Ocurre con frecuencia en la papa alpha proveniente de Guanajuato y Puebla, del limón de Michoacán y Oaxaca y en la Naranja, donde el intermediario es el "corredor" que opera en el anden de subasta de ese mercado. El acaparador local y/o regional se relaciona, a su vez, directamente con el productor.

La injerencia de los principales mayoristas de la CEDA en la actividad productiva, en los casos en que ellos mismos son productores, les permite erogar costos de producción y transporte, o bien adquirir el producto en las distintas zonas productoras a precios que garanticen la obtención de márgenes de ganancia mínimos.

De cualquier manera, los mayoristas de la CEDA constituyen los agentes claves en el abasto urbano, toda vez que su influencia en las regiones productoras es considerable, finalmente son ellos, en muchos casos, el conducto mediante el cual un gran número de productores rurales del país venden sus productos, siendo los agentes que fijan los precios rurales, en función de los prevalecientes en la CEDA.

El estudio referido concluye que, por lo menos en frutas y hortalizas, el intermediarismo es mínimo en el abasto urbano, cuando mucho interviene un intermediario entre el productor y el agente mayorista, mientras que para llegar al consumidor sólo media el comerciante detallista. Así, los altos precios pagados por el

consumidor final por algunos productos hortofrutícolas se explican, no por la gran cadena de intermediarios, sino por la magnitud de los márgenes de ganancia de la actividad comercial al mayoreo y menudeo.

Los productos que se expiden en la CEDA tienen como destino diversos canales de menudeo, en orden de importancia: casi 400 mercados públicos (300 de ellos sólo en el Distrito Federal), 370 tiendas de autoservicio y supermercados, alrededor de mil tianguis y mercados sobre ruedas (considerando sus distintas combinaciones de rutas y días), alrededor de 150 concentraciones comerciales, y finalmente, un número indeterminado de pequeños detallistas especializados.

Por otra parte, aunque actualmente no se realizan registros oficiales sobre la magnitud de los flujos de frutas y hortalizas que ingresan desde las regiones productoras a la ZMCM, existen algunas estimaciones. La administración central de la CEDA reconoce que en 1992 ingresaron diariamente en promedio 16 mil toneladas de frutas y hortalizas, esto equivale a 4.7 millones de toneladas en un año, que significa el 40% de la producción nacional en dichos productos. Para trasladar este volumen hacia la Ciudad de México operan en promedio 2 mil 500 vehículos de carga que ingresan diariamente a la CEDA y acuden 6 mil para realizar la distribución al comercio detallista en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México⁵⁵.

La estacionalidad de productos agrícolas provoca un movimiento cíclico a lo largo del año en el volumen de mercancías que llega a la CEDA y también en sus precios; no obstante se calcula que 15 productos son los más importantes y representan el 90% del volumen que arriba a la Central: papa, naranja, plátano, jitomate, cebolla, tomate verde, aguacate, limón, manzana, chile, mango, piña, papaya, melón y zanahoria, sólo el plátano y la naranja representan una cuarta parte del volumen global. Esta gama de productos se relaciona con el perfil nutricional y cultural de la alimentación mexicana (véase cuadro 5).

⁵⁵ Fideicomiso de la Central de Abasto. op. cit.

Cuadro 5.

**Volúmen de productos hortofrutícolas ingresados a la Central de
Abasto del D.F. 1987-1992***

Producto	Volúmen anual ingresado (Ton.)	Porcentaje respecto al total ingresado	Producción Nacional (Ton.)	Porcentaje respecto al total Na- cional
	(1)	(2)	(3)	3/1
Papa	324,000	14.0	1,213,000	26.7
Naranja	292,000	12.6	1,934,000	15.1
Plátano	280,800	12.1	2,095,000	13.4
Jitomate	235,000	10.1	1,413,000	16.6
Cebolla	180,000	7.8	n.d.	-
Tomate Verde	107,119	4.6	n.d.	-
Aguacate	94,500	4.1	725,000	13.0
Limón	93,408	4.0	660,000	14.1
Manzana	86,729	3.7	486,000	17.8
Chile**	78,218	3.4	n.d.	-
Mango	76,519	3.3	1,007,000	7.6
Piña	68,400	3.0	264,000	25.9
Papaya	68,254	2.9	n.d.	-
Melón	53,252	2.3	339,000	15.7
Zanahoria	52,641	2.3	n.d.	-
Otros	226,837	9.8	n.d.	-
Total	2,318,162	100.0	10,136,000	22.8

* En el caso del aguacate, piña, plátano, jitomate y papa, los valores corresponden al año 1992, y para el resto de los productos a 1987 o 1988.

**Incluye todas las variedades comercializadas: jalapeño, poblano, serrano y otras.

Fuente: Resultados del Proyecto "Estructura regional del abasto alimentario en México" op. cit. y Sistemas Producto. 1987 y 1988 del Sistema Nacional de Información de Mercados, y SARH. Anuarios de la producción agrícola, Varios años.

Con base a esta información fué posible dimensionar el porcentaje de producción nacional hortofrutícola aproximado que ingresa a la CEDA en términos globales y de acuerdo a productos específicos. El valor de 22.8% representa el porcentaje calculado que ingresa a la CEDA respecto al total de la producción nacional, si a ésto le agregamos los cinco productos, donde no se tienen datos disponibles, es posible que el porcentaje señalado se eleve en un máximo de 30%. Esto significa que la información respectiva del 40% que reporta la CEDA muy probablemente este sobrevaluada en un 10%. De cualquier manera, cabe destacar que, de acuerdo a los datos reportados, a la CEDA arriban: casi el 27% de la producción nacional de papa, el 26% de piña, el 18% del manzana, el 17% de jitomate, y entre el 13 y el 16% de la producción nacional de melón, naranja, plátano, aguacate, limón y melón.

Un fenómeno sobresaliente del comercio mayorista de frutas y hortalizas en la ZMCM que ya existía en la Merced y que hereda la CEDA es la existencia de un reducido número de bodegueros que ejercen control sobre una gran proporción de la oferta total⁵⁶. Esta razón explica porque en la CEDA se lleva a cabo una de las más elevadas concentraciones en cuanto a los volúmenes comercializados de los principales productos hortofrutícolas por parte de un reducido grupo de comerciantes, ésto no sólo representa un control considerable sobre el abasto del la principal metropolí del país, sino incluso de las zonas productivas del país entero (véase cuadro 6).

⁵⁶ Rello, Fernando y Demetrio Sodí. "Abasto y distribución de alimentos..." op. cit. pp. 103.

Cuadro 6.

Grado de concentración de la oferta de los principales productos hortofrutícolas en la CEDA 1987-1992

Producto	Principales mayoristas		Volúmenes Promedio desplazados en CEDA (Ton./día) (3)	Grado de Concentración (%) (2/3)
	Número	Volúmen promedio desplazado		
	(1)	(2)		
Chile Serrano	4	51	57	90
Naranja	4	612	812	75
Aguacate	4	184	262	70
Papa Alpha	7	305	450	68
Piña	6	130	190	68
Plátano	7	580	780	65
Cebolla	4	320	500	64
Limón	5	101	259	39
Zanahoria	3	47	146	32
Papaya	6	54	189	29
Jitomate	6	177	653	27
Subtotal	56	2,489	4,248	58
Total	1,636	-	6,439	-

Fuente: Resultados del Proyecto "Estructura regional del abasto alimentario en México" a partir de Investigación realizada en la CEDA y COABASTO-CEDA-SNIM. Serie temática de Sistemas producto.

El grado de concentración varía de acuerdo al producto que se trate, desde el menos concentrado, el jitomate, donde seis mayoristas controlan el 27% del volúmen comercializado, hasta el caso del chile serrano, en que sólo cuatro agentes tienen el control sobre el 90% del volúmen, para llegar a un promedio donde 56 mayoristas de 1,636 controlan casi el 60% del volúmen total en los principales productos hortofrutícolas.

A partir de este hecho se comprende la conformación de verdaderos monopolio que controlan la mayor parte de la oferta de productos perecederos que ingresan a la CEDA, mecanismo que les permite tener alta capacidad de especulación y percibir elevados márgenes de ganancias. Esta situación define la integración de un amplio poder comercial regional y local de los intermediarios, que finalmente conforman los agentes dinamizadores del abasto de frutas y hortalizas para la Ciudad de México.

4.2 Los flujos de granos básicos hacia la ZMCM.

Como base de la producción agrícola y la alimentación, los granos tienen un carácter estratégico en la seguridad alimentaria de un país. En México el maíz, frijol, trigo y arroz representan más del 50% de la superficie cosechada y del volumen de la producción nacional.

Estas razones determinan que el Estado sea un agente activo en el comercio y el abasto de dichos productos. La regulación oficial de granos intenta generar condiciones de estabilidad social en zonas rurales y urbanas mediante suministros oportunos y accesibles, así como ofrecer apoyos a los productores a través de financiamiento, subsidios y mecanismos que permitan una mayor circulación de sus productos agrícolas a los mercados.

Si bien la regulación comercial y el abasto de granos desde el Estado ha tenido diversos vaivén en la historia, desde los años cuarenta, cuando el país experimentó una mayor expansión de la demanda de alimentos, el abasto de granos fué gradualmente controlado en sus distintas fases por instituciones oficiales.

En este sentido fue fundamental la consolidación de la infraestructura para el acopio y la recepción del producto en las zonas productoras y distribuidoras a través del sistema de bodegas rurales BORUCONSA y almacenes ANDSA.

Asimismo, la articulación nacional del sistema de abasto de granos se facilitó a partir de la ampliación de la red ferroviaria que, a diferencia de otras modalidades del transporte, permitió en su inicio distribuir masivamente los productos para cubrir nuevos centros de población, los ferrocarriles requirieron fuertes inversiones iniciales que sólo el Estado pudo asumir.

En la actualidad el transporte de granos se sustenta también en una gran participación del autotransporte. La preferencia por esta modalidad se debe a que presenta mayor flexibilidad en los traslados entre regiones y ciudades, así como la reducción en los tiempos de traslado, si bien su costo de operación es más elevado que el ferrocarril.

Desde mediados de la década de los sesenta, la regulación de granos básicos ha tenido como núcleo dinamizador a la CONASUPO quien hoy en día sigue participando directamente y coordinado diversos procesos comerciales para asegurar el abasto de los grandes centros de población como la Ciudad de México.

La participación de CONASUPO en el mercado de granos básicos llegó a ser muy significativa, en promedio 30% de las cosechas nacionales y 45% de las importaciones, sin embargo este organismo atraviesa actualmente por un proceso de reestructuración, sus actividades se están refuncionalizando, separándose gradualmente del abasto masivo de granos e induciendo la concurrencia del sector privado.

La CONASUPO ha concentrado su atención a la compra-venta de productos de "alta sensibilidad social" como maíz, frijol y leche en polvo que se ofrecen a la industria alimentaria y a los consumidores a precios subsidiados.

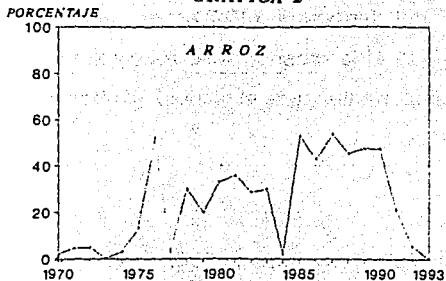
El giro observado en la CONASUPO se aprecia especialmente desde 1990, momento donde se retira totalmente de las compras de trigo, soya, sorgo y oleaginosas (Véase gráficas 2-7). De cualquier manera, el abasto de los principales granos se sigue sosteniendo de manera importante en diferentes instancias oficiales, donde la política agroalimentaria tiene una alta incidencia.

A diferencia de la distribución de frutas y hortalizas, la caracterización de los flujos de granos hacia la Ciudad de México trasciende el ámbito regional y nacional, puesto que se desarrollan importantes corrientes de granos que provienen del mercado internacional vía puertos y fronteras.

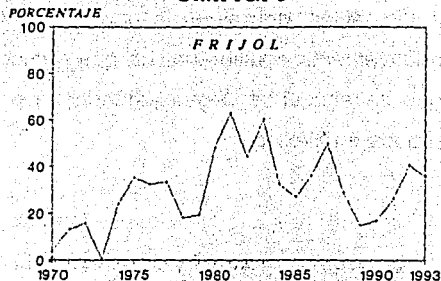
Para dimensionar la jerarquía del abasto de granos de la ZMCM, es necesario analizar la participación del transporte en la lógica de distribución nacional y posteriormente los flujos entre las diversas regiones. Por ello, hemos recurrido al análisis comparativo por modalidad del transporte y la evaluación del tráfico por producto, este último porque ubica el origen y destino de la producción y constituye una expresión del proceso de circulación.

PARTICIPACION DE CONASUPO EN LA COMERCIALIZACION NACIONAL DE PRODUCTOS BASICOS, 1970-1993.

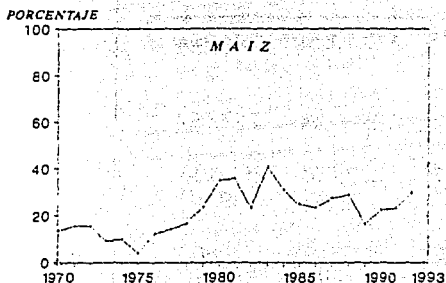
GRAFICA 2



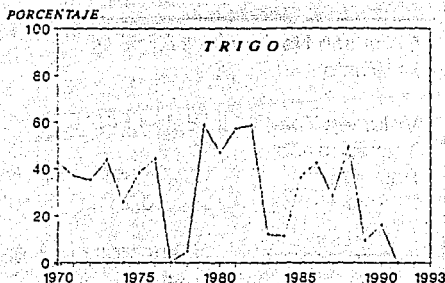
GRAFICA 3



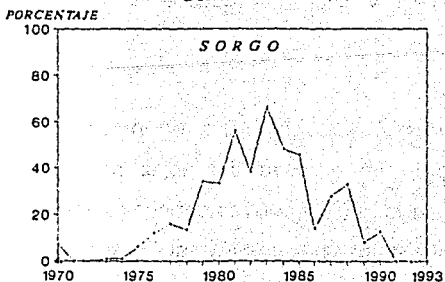
GRAFICA 4



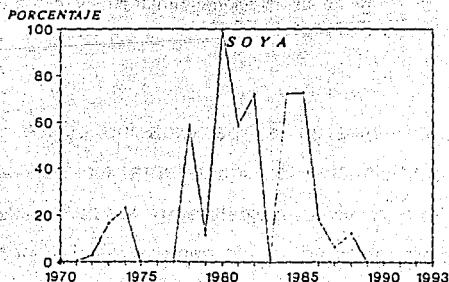
GRAFICA 5



GRAFICA 6



GRAFICA 7



Fuente: Elaboración propia con base a V informe de Gobierno, 1993. Anexo estadístico.

Considerando los cuatro principales granos en la producción y el consumo nacional de acuerdo a su tonelaje total transportado (cuadro 9), lo primero que destaca es que la participación del autotransporte (59.8%) y del ferrocarril (40.2%) se encuentra relativamente equilibrada. Lo que demuestra que el ferrocarril, pese a su rezago en que se encuentra, sigue jugando un papel importante para el acopio y abasto de granos en México.

Cuadro 7.

Consumo Nacional y transporte de los principales granos, 1993.

	Maíz	Trigo	Frijol	Arroz
Consumo Nacional Aparente	17,769,097	3,858,575	1,249,699	297,994
Volumen Total Transportado	8,884,549*	3,858,575	1,249,699	297,994
Ferrocarril (%)	4,379,141 40.2	1,869,638 48.5	272,504 21.8	265,188 89.0
Autotransporte (%)	4,505,408 59.8	1,988,937 50.5	977,195 72.8	32,809 11.0

*Equivale al 65% que se estima se incorpora al mercado.

Fuente: Elaboración propia con base a Ferrocarriles Nacionales de México. Estadísticas de Carga de las estaciones remitentes y receptoras, 1993. VI. Informe de Gobierno, 1994. (Anexo estadístico).

Sin embargo, su participación difiere al analizar cada producto en particular: su participación se incrementa significativamente en el caso del arroz por la alta integración que existe entre las zonas de producción y los centros consumo, o entre la red ferroviaria y los centros donde operan las empaquadoras de este grano, o bien entre los principales puertos por los que se introduce el granel agrícola de importación. El autotransporte por su parte, sólo se encarga de movilizar el 11% del tonelaje restante.

En el caso del trigo, la participación del ferrocarril y del autotransporte prácticamente se iguala (48.5% contra 51.5%) y esto se debe a que una gran parte del trigo que se consume en México se interna por los principales puertos del Golfo, con los cuales se tienen los mejores enlaces ferroviarios que comunican a la costa con las principales ciudades del interior del país.

Respecto al maíz y frijol, la participación del ferrocarril disminuye en favor del autotransporte por las siguientes razones: la gran dispersión con que se siembran dichos productos a lo largo y ancho del país, la limitada cobertura de la red ferroviaria, los menores volúmenes que se importan de estos granos por vía marítima y la mayor flexibilidad del autotransporte para internarse en zonas rurales.

Sin embargo, la participación del ferrocarril sigue siendo significativa en ambos casos. Del tonelaje total transportado correspondiente al maíz, el ferrocarril movilizó más de 4 millones de toneladas (38.1%), mientras que el autotransporte se responsabilizó de otros 7 millones. Es importante aclarar que estas cifras se estimaron considerando que el 65% de la producción de este grano se incorpora al mercado, mientras que el resto se destina al autoconsumo. Además, hay que considerar que una gran parte del maíz movilizado por ferrocarril está relacionado con flujos de relativa magnitud vinculados a los circuitos de producción-consumo o acopio-consumo que integra el sistema Conasupo.

De los granos considerados, el frijol es el que se desplaza principalmente a través de autotransporte (78.2%), el ferrocarril solamente participa con el 21.8%. En la baja participación del ferrocarril intervienen, además de las razones señaladas, las siguientes: los flujos de este producto tienen como destino las centrales de abasto de las principales ciudades y no los centros rurales de acopio integrados a la red ferroviaria y en las zonas productivas de Veracruz, entidad que destaca en la producción y distribución de frijol, se han consolidado agentes comerciales que

utilizan básicamente el autotransporte para enviar el producto a los mercados mayoristas de la Ciudad de México y otras localidades importantes.

Debido a que sólo contamos con información de los flujos de origen-destino realizados por ferrocarril de los granos señalados, analizamos su lógica en la estructuración de los circuitos regionales, ésta por sí mismo es representativa para dimensionar la magnitud de los flujos que tienen incidencia en la ZMCM.

Por ferrocarril se movilizó en 1993 un total de 6.8 millones de toneladas de granos entre nacionales e importados, este volumen equivale aproximadamente al 20% del consumo nacional aparente⁵⁷. Del tonelaje total, casi 4.4 millones corresponden a maíz (64%), 1.9 millones a trigo (28%), 272 mil 500 a frijol (4%) y 266 mil a arroz (4%). El proceso de circulación durante 1993 requirió realizar 3,708 movimientos en poco más de 300 enlaces entre puntos de origen y destino en el territorio nacional.

El análisis de la matriz nacional de entidades remitentes y receptoras (cuadro 8) permitió detectar que existe un alto grado de concentración en el origen y destino de los granos: seis entidades remiten más del 80% del volumen total de granos; más de la mitad del tonelaje (56%) se destina al abasto de las entidades donde se localiza la Zona metropolitana de la Ciudad de México, Jalisco y Puebla.

Además, los principales tráficos ferroviarios de granos se concentran en unas cuantas entidades: Sinaloa, Veracruz, Sonora, Jalisco y Guanajuato, concentran en conjunto el 55.2% del total remitido y 33.6% del recibido.

⁵⁷ El consumo aparente resulta de sumar la producción nacional más las importaciones menos las exportaciones. En 1993 se obtuvo un consumo aparente en los cuatro granos de 23 millones de toneladas.

CUADRO 8.

MATRIZ NACIONAL DE ORIGEN Y DESTINO DE LOS FLUJOS DE GRANOS POR FERROCARRIL, 1993.
(INCLUYE MAIZ, FRIJOL, TRIGO Y ARROZ, VOLUMEN NACIONAL E IMPORTADO EN TONELADAS)

RECEPTOR	AGS.	B.C.	B.C.S.	CAMP.	COAH.	COL.	CHIS.	CHIHUA.	ZMCM.	DOG.	GTO.	GRO.	HGO.	JAL.	MEX.	MICH.	MOR.	NAY.	
REMITENTE																			
AGUASCALIENTES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	79	0	0	
BAJA CALIFORNIA	0	0	0	0	0	0	0	0	9,735	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
BAJA CALIFORNIA SUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
CAMPECHE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
COAHUILA	3,520	0	0	0	35,203	0	0	0	37,007	1,947	5,537	0	89	3,737	0	369	0	0	
COLIMA	0	0	0	0	0	0	0	0	6,514	0	0	0	0	1,438	0	0	0	0	
CHIAPAS	0	0	0	0	0	0	0	0	195,604	0	118	0	0	586	0	0	0	0	
CHIHUAHUA	11,049	13,016	0	0	83,001	0	0	39,498	181,700	9,496	17,006	9,199	6,292	112,598	264	111	7,952	0	
D.F. (ZMCM)	47	0	0	0	0	1,035	2,272	0	58,558	239	1,023	1,647	0	0	1,925	0	0	0	
DURANGO	197	552	0	431	88	0	0	0	6,908	1,506	0	0	189	1,374	5,337	0	3,875	0	
GUANAJUATO	0	0	0	0	1,732	0	787	0	53,344	0	1,639	3,149	3,918	0	579	0	0	0	
GUERRERO	0	0	0	0	0	0	0	0	15,539	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
HIDALGO	0	0	0	0	0	0	0	0	593	0	0	1,881	6,673	252	0	0	2,386	0	
JALISCO	9,119	120	0	0	0	0	1,073	21	75,962	0	1,416	0	1,741	54,697	2,411	0	2,673	0	
MEXICO	0	0	0	0	0	0	0	0	1,100	0	0	17,341	0	46	0	330	7,841	0	
MICHOACAN	0	0	0	0	0	0	0	0	89,180	0	2,904	0	0	0	0	1,003	379	0	
MORELOS	0	0	0	0	0	0	0	0	1,283	0	0	0	0	0	2,495	0	0	0	
NAYARIT	4,834	0	0	1,106	0	2,148	894	0	51,946	484	0	533	1,001	22,694	162	1,783	328	0	
NUEVO LEON	4,294	0	0	0	0	0	1,241	0	29,279	2,601	2,888	0	0	2,140	0	0	0	0	
OAXACA	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	1,366	24	0	0	0	
PUEBLA	0	0	0	0	0	0	0	0	106	0	1,002	66,594	0	0	131	0	0	0	
QUERETARO	0	0	0	0	0	0	0	0	5,877	293	1,524	68	0	121	0	0	0	0	
QUINTANA ROO	815	0	0	0	376	0	0	45	139	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
SAN LUIS POTOSI	0	0	0	0	352	0	0	0	11,688	204	433	0	0	573	20	0	0	0	
SINALOA	14,650	24,244	0	0	4,009	2,845	23,766	8,280	830,691	2,707	88,054	4,814	9,183	839,391	10,840	25,566	12,033	42,764	
SONORA	1,921	24,677	0	0	0	0	0	848	222,376	5,693	8,624	0	1,514	35,722	37,479	23,548	5,376	22,461	
TABASCO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39,501	0	0	0	0	
TAMAULIPAS	27,163	363	0	0	38,449	0	2,955	58	459,789	597	96,237	0	16,440	91,488	453	70,093	1,582	0	
TLAXCALA	0	0	0	0	0	0	0	0	23,926	0	0	7,420	2,820	25,248	0	0	5,744	0	
VERACRUZ	0	0	0	0	0	0	41,020	0	255,444	0	33,676	9,712	1,062	0	32,048	0	3,473	0	
YUCATAN	0	0	0	0	0	0	0	0	185	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
ZACATECAS	0	0	0	198	581	0	1,082	0	20,270	993	355	0	0	416	4,736	0	0	0	
TOTAL RECEPTOR	77,709	62,972	0	0	1,735	141,771	5,828	75,100	46,750	2,424,693	26,760	262,246	122,356	52,702	1,033,394	96,925	122,892	53,644	65,225
% RECEPTOR	1.1	0.9	0.0	0.0	0.0	2.1	0.1	1.1	0.7	35.1	0.4	3.8	1.8	0.8	15.0	1.4	1.8	0.8	0.9

Fuente: Elaboración propia con base en Ferrocarriles Nacionales de México. Estadísticas de carga de estaciones remitentes y receptoras, 1993. Informe E-3.

CUADRO 8. (CONTINUACION)

MATRIZ NACIONAL DE ORIGEN Y DESTINO DE LOS FLUJOS DE GRANOS POR FERROCARRIL, 1993.
(INCLUYE MAIZ, FRIJOL, TRIGO Y ARROZ, VOLUMEN NACIONAL E IMPORTADO EN TONELADAS)

RECEPTOR	N. LEON	OAX.	PUE.	QRO.	Q. ROO	S.L.P.	SIN.	SON.	TAB.	TAMP.	TLAX.	VER.	YUC.	ZAC.	TOTAL REMITENTE	% REMITENTE
AGUASCALIENTES	0	0	0	0	0	0	0	2,325	0	0	0	0	1,707	0	4,111	0.06
BAJA CALIFORNIA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9,735	0.14
BAJA CALIFORNIA SUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
CAMPECHE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	897	0	0	897	0.01
COAHUILA	940	519	335	2,621	0	0	0	0	0	0	0	4,214	0	1,427	97,445	1.41
COLIMA	2,117	0	0	0	0	0	0	63	0	0	531	0	0	0	10,661	0.15
CHIAPAS	0	11,425	0	0	0	0	0	0	1,542	0	0	186,027	97,364	0	472,666	6.85
CHIHUAHUA	49,192	0	126	3,745	0	13,544	42,141	81,904	0	856	1,044	6,999	0	3,203	653,636	9.48
D.F. (ZMCM)	0	3,371	12,474	2,891	0	0	732	69	0	856	12,361	25,468	103	0	125,088	1.81
DURANGO	0	1,065	197	125	0	89	2,409	0	0	292	720	220	1,233	0	26,756	0.39
GUANAJUATO	0	0	47,042	159	0	124	982	0	0	14,201	0	7,998	253	0	135,907	1.97
GUERRERO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,881	0	0	17,440	0.25
HIDALGO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	290	0	0	12,075	0.18
JALISCO	0	1,970	5,894	6,776	0	69	0	0	0	0	813	348	145	0	165,048	2.39
MEXICO	0	7,963	637	0	0	0	0	0	0	0	1,207	30,302	0	0	66,767	0.97
MICHOACAN	0	0	0	79	0	0	0	0	0	0	4,910	0	0	0	96,455	1.43
MORELOS	0	0	0	0	0	0	0	80	0	0	0	0	0	0	3,638	0.06
NAYARIT	1,500	3,138	7,026	687	0	395	2,493	82	1,264	216	698	249	310	0	106,111	1.54
NUEVO LEON	0	85	0	5,372	0	2,151	0	0	0	0	4,829	162	349	3,782	59,763	0.85
OAXACA	0	0	212	0	0	0	0	0	0	0	0	75	0	0	1,707	0.02
PUEBLA	0	12,113	1,938	0	0	0	129	0	0	0	0	6,728	0	0	89,739	1.29
QUERETARO	63	0	52	0	0	0	0	0	0	0	0	704	0	0	8,700	0.13
QUINTANA ROO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,375	0.02
SAN LUIS POTOSI	0	0	0	0	0	11,179	0	0	0	0	0	11,179	0	0	35,628	0.52
SINALOA	10,044	1,731	64,809	76,664	80	0	27,175	206,331	0	771	102,759	28,854	20,058	0	2,060,913	30.16
SONORA	17,434	0	75,953	7,976	0	395	39,348	66,531	0	0	0	8,752	0	0	606,630	8.79
TABASCO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	258	0	39,759	0.58
TAMAULIPAS	72,543	0	42,538	29,551	0	25,892	87	0	204	13,485	30,137	36,854	0	68	1,058,996	15.35
TLAXCALA	0	13,430	2,541	0	0	0	0	0	0	0	6,250	37,936	0	0	125,113	1.81
VERACRUZ	109	3,552	167,673	6,349	0	0	174,576	502	0	59	70	12,622	1,990	0	743,937	10.78
YUCATAN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,006	0	0	4,161	0.06
ZACATECAS	0	249	562	130	0	0	0	0	0	0	670	2,174	5,524	0	37,619	0.55
TOTAL RECEPTOR	153,942	60,590	429,999	143,124	80	53,817	290,072	357,886	3,010	30,736	166,599	396,955	129,294	8,480	6,899,276	100.00
% RECEPTOR	2.2	0.9	6.2	2.1	0.0	0.8	4.2	5.2	0.0	0.4	2.4	5.8	1.9	0.1	100.0	

Se encuentran entidades que tienen una participación destacada en la producción, lo que podríamos llamar las entidades "granero": Sinaloa, Sonora y Chiapas, que en conjunto envían casi el 47%, y en estados que por su localización cumplen el papel de puntos de acopio y/o internación para realizar las importaciones del país por frontera o puertos, es el caso de Tamaulipas (Matamoros, Laredo, Tampico, Altamira), Chihuahua (Ciudad Juárez), Veracruz (Puerto de Veracruz) y Colima (Manzanillo) que en conjunto envían el 30% de los granos.

El caso de la ZMCM, por su jerarquía nacional genera flujos ferroviarios de granos de casi todas las entidades del país (sólo cinco no lo hacen) y recibe ella sola el 35% del volúmen nacional de granos. Esto significa que recibe más de lo que llega en conjunto a las entidades de Sinaloa, Veracruz, Sonora, Jalisco y Guanajuato (33.6%).

En contraste, debido a que la red ferroviaria tiene limitada cobertura, quedan diversos espacios sin cubrir como Baja California Sur y Quintana Roo, dos extremos nacionales que no tienen accesibilidad a dicho modo de transporte. Asimismo, una menor proporción del volúmen de granos fluye hacia entidades como Baja California Norte, Oaxaca, Guerrero, Yucatán, Campeche y Tabasco, entre otras. En ambos casos los nulos o raquíticos suministros se relacionan a la mínima cobertura de la red ferroviaria, lo que no debe de interpretarse como falta de suministros, sino que la distribución en estas entidades, muy probablemente se efectúa por medios alternativos como el autotransporte o el marítimo.

La ZMCM genera tráfico de granos hacia radios más amplios que los formados por las distancias desde las cuales se remite un mismo producto en otras direcciones; esto se deriva de la influencia que la capital del país tiene en casi todas las regiones productoras a nivel nacional y aún del extranjero, sólo 5 entidades no participan en los envíos de granos a la ZMCM (Aguascalientes, Baja California Sur, Campeche,

Tabasco y Oaxaca), en cambio del volúmen global de granos recibido, los principales flujos corresponden a los remitidos desde Sinaloa (26%) y Tamaulipas (19%).

Un hecho que llama la atención es que la Ciudad de México, sin ser productor, funge como centro de distribución al enviar cerca de 100 mil toneladas, principalmente de maíz, hacia Veracruz, Puebla, Oaxaca, Chiapas, Guerrero y Oaxaca, entre otros.

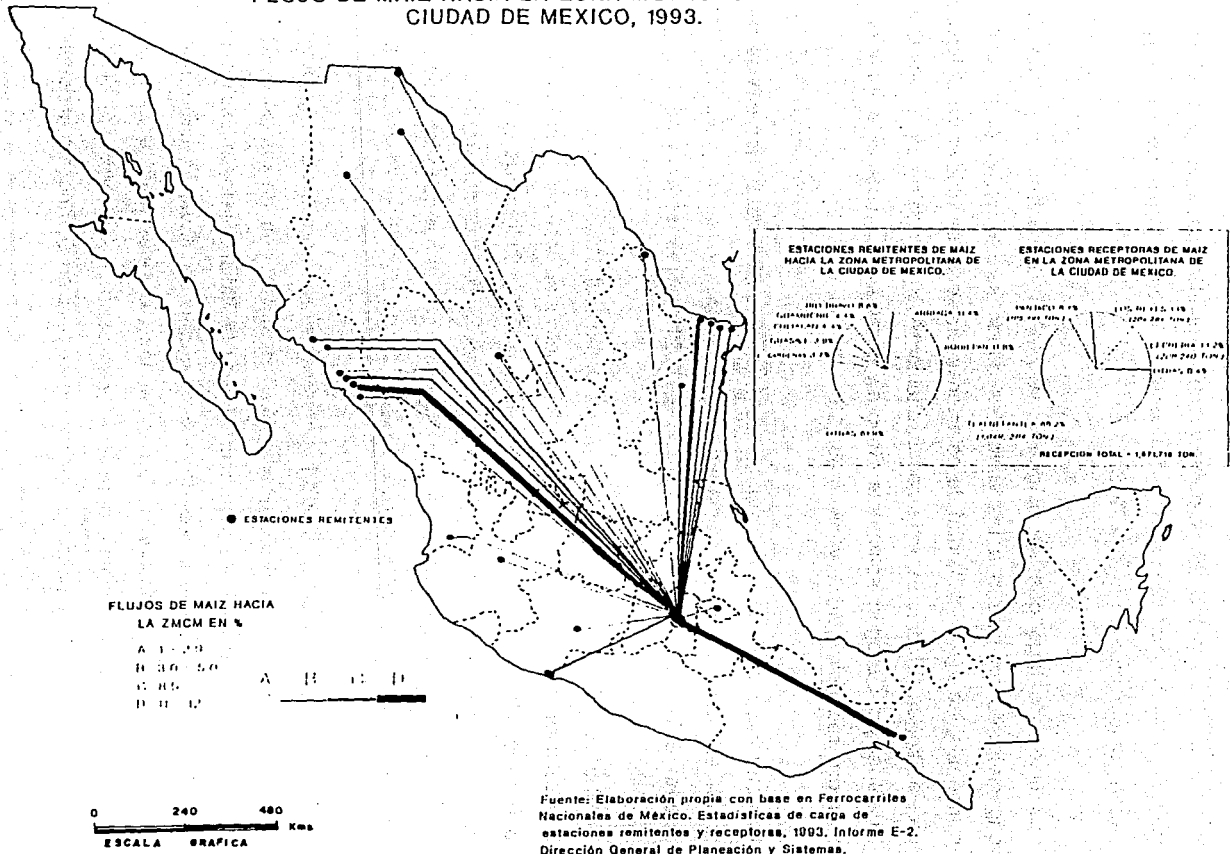
Durante 1993, la ZMCM fué receptora de casi 1.6 millones de toneladas de maíz, esto equivale al 35% del volúmen total de granos movilizado por ferrocarril. De los cuatro granos analizados, el maíz que se remite a la Ciudad de México presenta aparentemente un patrón más disperso de distribución en el territorio nacional en cuanto a los puntos donde se genera la producción o se envía el producto, ya que participan 24 entidades emisoras (véase mapa 19).

Sin embargo, en realidad predomina un proceso altamente concentrado: la mayor densidad se presenta sólo en tres entidades, quienes aportan el 64% del volúmen total que llega a la ZMCM: Sinaloa genera el 33% de los envíos (Guamuchil, Culiacan, Guasave, etc.), Tamaulipas participa con el 20% principalmente a partir de importaciones estadounidenses que se remiten por Laredo y Matamoros, y Chiapas expide desde Arriaga el 11%.

La ZMCM requiere un volúmen cercano a un millón de toneladas de maíz para satisfacer las necesidades de su población, esto significa crear flujos promedio diarios por 2,739 toneladas. Un 12% del maíz está destinado para crear la reserva estratégica de la Ciudad de México, es decir unas 83,300 toneladas que teóricamente permiten cubrir el consumo de la Ciudad durante un mes en caso de alguna contingencia.

MAPA 19

FLUJO DE MAIZ HACIA LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO, 1993.



El trigo que entra a circulación por ferrocarril a nivel nacional es de casi 1 millón 869 mil toneladas equivalentes al 51% del consumo nacional aparente, de éstas el 35.4% tienen como centro terminal la ZMCM.

Los flujos de trigo que se dirigen a la ZMCM presentan un patrón altamente especializado en cuanto a las entidades donde se genera el grano o de puntos remitentes. La mayor densidad de estaciones emisoras se ubican en el Noroeste del país en zonas agrícolas especializadas, altamente tecnificadas y con riego: Guamuchil, Huatabampo, Obregon; solamente Sonora y Sinaloa envían conjuntamente el 41% del trigo que recibe la ZMCM (véase mapa 20).

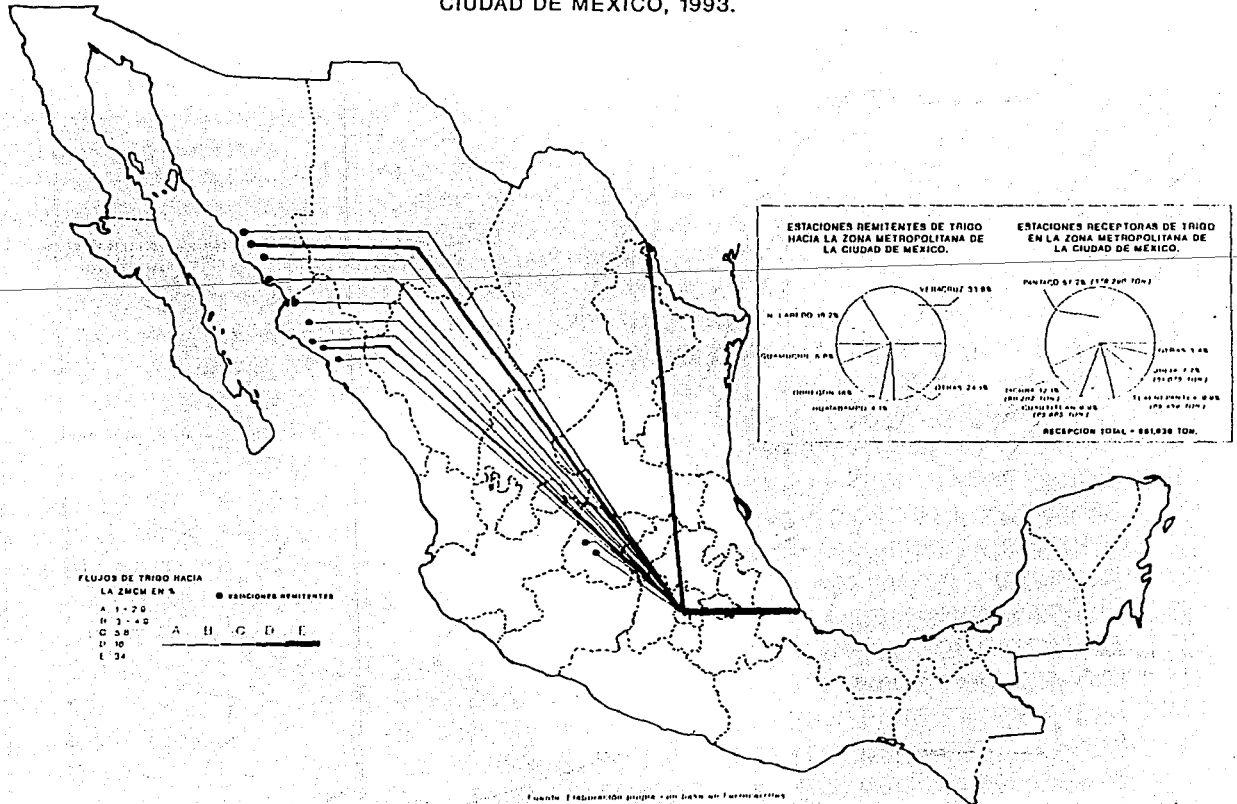
Por otra parte se ubican dos puntos de alta intensidad desde los cuales penetra el grano al país para luego trasladarse a la ZMCM: Veracruz y Nuevo Laredo que aportan el 34% y el 16% del trigo enviado a la ZMCM respectivamente.

En el caso del frijol la ZMCM recibe el equivalente al 31% del volumen total que entra a circulación por ferrocarril, participan de manera significativa 4 entidades productoras del grano: Nayarit envía el 35%, Zacatecas el 24%, Chihuahua el 18% y Sinaloa el 12%. En este grano se detectaron emisiones reducidas por frontera solamente a través de Laredo, Tamaulipas, lo que significa que el mercado internacional en este caso tienen poca incidencia para el abasto hacia la ZMCM (véase mapa 21).

Cabe aclarar que, a pesar de no haberse registrado suministros significativos desde Veracruz, esta entidad representa en la actualidad una de las principales fuentes abastecedoras de este grano al mercado de la ZMCM, esto se explica por que los principales flujos provenientes de dicho estado se llevan a cabo por transporte carretero y tienen como puntos terminales las Centrales mayoristas de Ixtapalapa y Ecatepec, esto se explica porque el frijol carece de procesos elaborados de procesamiento y se comercializa directamente para su distribución al detalle.

MAPA 20

FLUJO DE TRIGO HACIA LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO, 1993.



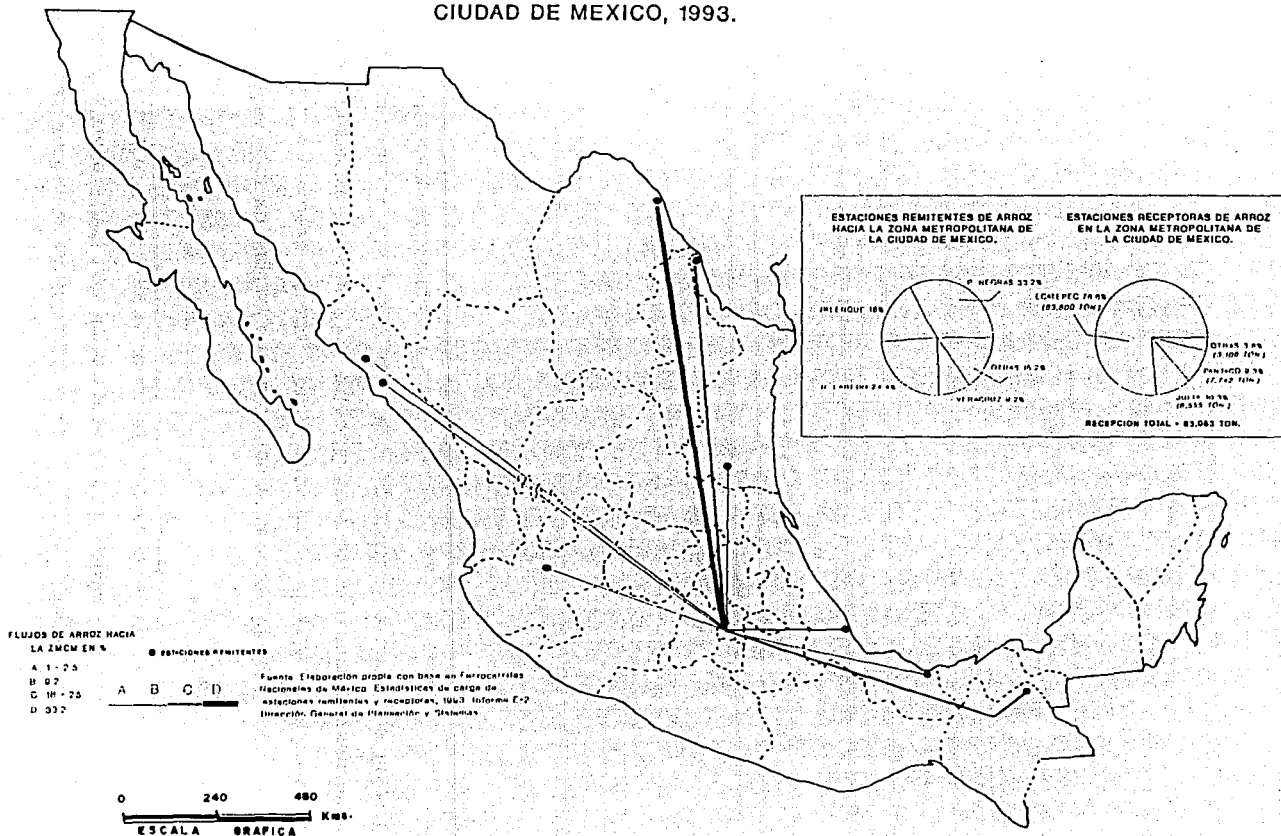
Fuente: Elaboración propia con datos de las Comarcas Agrícolas de México y Estadísticas de trigo de estaciones remitentes y receptoras. IRII Informe I. 2 Dirección General de Planeación y Sistemas

El arroz que recibe la ZMCM equivale al 34% del volúmen total que entró en circulación durante 1993. Los flujos presentan un patrón más disperso y de baja intensidad respecto a los lugares donde se produce o se remite el producto (véase mapa 22).

Los principales flujos se originan en dos puntos fronterizos: Piedras Negras, Coahuila envía el 33.2% y Nuevo Laredo, Tamaulipas remite el 24%. Asimismo, desde Palenque, Chiapas se envía un 18%, este volúmen provienen mayoritariamente de las zonas productoras de Campeche; de menor intensidad se constatan flujos desde Veracruz, Guadalajara y Sinaloa.

MAPA 22

FLUJO DE ARROZ HACIA LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO, 1993.



El análisis de los mapas anteriores y sus gráficas respectivas, en los que se puede apreciar las estaciones ferroviarias a partir de las cuales se envía el maíz, frijol, trigo y arroz, nos permite destacar lo siguiente:

1. La gran participación que tiene el norte del país para el abasto de granos de la capital, contra la débil participación del sur y sureste.
2. La gran dependencia externa que tiene la capital para el abasto de casi todos estos productos ya que: una gran parte entra por las estaciones fronterizas de Nuevo Laredo, Piedras Negras o Ciudad Juárez, o bien por nuestros principales puertos.
3. Aunque el número de estaciones remitentes para cada producto podría pensar que el abasto de granos a la capital depende de múltiples zonas de producción, la realidad es que unas cuantas estaciones remiten la mayor parte de los granos considerados. Incluso en el caso del maíz y el frijol, donde el número de estaciones remitentes es mayor, el 40% de maíz lo remiten cinco estaciones y ese mismo número de estaciones participa con las remesas de frijol. En cuanto al trigo y el arroz, la concentración es mayor: el 76% del primer producto proviene de cinco estaciones y el 75.6% del arroz tan sólo de tres, de estas últimas dos son fronterizas (Nuevo Laredo y Piedras Negras).

Como vértice principal de la circulación de granos en el país, la ZMCM ha desarrollado una de las infraestructuras de acopio más grandes del mundo. El mercado de graneles se diferencia considerablemente del hortofrutícola porque no existen propiamente centrales mayoristas, sino almacenes de recepción y acopio de los productos, desde éstos se distribuye a diversos intermediarios y la industria alimentaria.

En el caso del maíz se canaliza para los molinos de mixtamal y la industria harinera como insumo en la elaboración de la tortilla principalmente; en el trigo se distribuye para harineras, la industrias de pastas para sopas y galletas, y en el caso del arroz y frijol para mayoristas y empresas emparadoras.

Las unidades de acopio y almacenamiento en la ZMCM se encuentran distribuidas en 11 lugares, 4 de ellos ubicados en el Distrito Federal y los restantes 7 en municipios conurbados del Estado de México.

Los volúmenes registrados para cada estación receptora (cuadro 9) permiten detectar un cierto grado de especialización en el acopio y almacenamiento para cada grano. Así, cerca del 67% del maíz se concentra en Silos Miguel Alemán (Tlalnepantla), el 57% de Trigo y el 97% de frijol llega a Pantaco (Atzacapotzalco), y 77% del acopio de arroz se realiza en Ecatepec.

Sin embargo, comparativamente la infraestructura más importante de acopio y almacenaje para granos se ubica en Silos Miguel Alemán que concentró el 46% del conjunto de las estaciones receptoras de la ZMCM, en segundo lugar se encuentra Pantaco con el 23% y en tercer sitio los Silos Lázaro Cárdenas con el 8.8%.

Cuadro 9.

Participación de las principales estaciones de acopio
y almacenaje de granos de la ZMCM, 1993. (Toneladas y Porcentajes)

Estación receptora	Maíz	Trigo	Frijol	Arroz
ANDSA Pantaco (Atzacapotzalco)	105,491 (6.7%)	378,290 (57.2%)	82,204 (95.8%)	7,742 (9.3%)
Santa Julia	180 (0.01%)	51,075 (7.7%)	-	8,555 (10.3%)
Silos Miguel Alemán (Tlalnepantla)	1,049,410 (66.7%)	65,459 (9.9%)	-	116 (0.1%)
Silos Lázaro Cárdenas (Los Reyes, La Paz)	204,284 (13.0%)	4,691 (0.7%)	202 (0.2%)	2,298 (2.8%)
Ecatepec	2,891 (0.2%)	-	3,023 (3.6%)	63,600 (76.6%)
Cuautitlán Izcalli	1,222 (0.08%)	-	-	257 (0.3%)
Lechería	208,240 (13.2%)	-	-	485 (0.6%)
Xalostoc (Ecatepec)	- (0.4%)	-	333	-
S.P. de los Pinos	-	137 (0.02%)	-	-
Tacuba	-	80,202 (12.1%)	-	-
Texcoco	-	15,917 (2.4%)	-	-
Total	1,571,718 100.0%	661,636 100.0%	85,762 100.0%	83,053 100.0%

Fuente: Elaboración propia con base en Ferrocarriles Nacionales de México. *Estadísticas de carga de estaciones remitentes y receptoras. Informe E-3, 1993.*

4.3 Los flujos de productos cárnicos.

Los productos pecuarios han tenido mayor presencia en los mercados desde principios la década de los sesenta, en ello influyeron factores internos y externos como el aumento de los ingresos de la población, subsidios, cambios en el patrón de consumo, el desarrollo de sistemas de producción intensivos y agroindustriales vinculados con la expansión de los granos forrajeros (sorgo y soya principalmente), además de la mayor demanda del mercado de los Estados Unidos.

Sin duda, el proceso de urbanización fue uno de los principales detonadores del auge de la ganadería, ya que el crecimiento de sectores de altos y medios, situados en las principales ciudades, acrecentó la demanda de productos alimentario ricos en proteínas animales⁵⁸. Esta situación se presenta en la Ciudad de México y otros centros de menor jerarquía del país, donde se crearon diversos rastros y empacadoras para satisfacer la demanda masiva de productos cárnicos.

En el Distrito Federal fué creada en 1955 Industrial de Abastos (IDA), el principal rastro y centro mayorista de carne del país bajo la coordinación del Departamento del Distrito Federal. Ubicado en Ferrería, Atzacapotzalco, IDA adquirió un carácter monopólico, ya que el gobierno hasta mediados de la década de los sesenta no permitió la entrada de carne en canal a la Ciudad de México, por lo cual se fortaleció un número reducido de introductores o intermediarios que se encargan de realizar las compras en las regiones, el sacrificio del ganado y la distribución al comercio detallista⁵⁹.

⁵⁸ Gómez Cruz, Manuel Angel et. al. "Tendencias y opciones de la producción de carne de puerco, pollo y huevo en México" En *Comercio Exterior*: Vol.40, No.9, Septiembre de 1990. pp. 876-885.

⁵⁹ Rello, Fernando y Demetrio Sodí. *Abasto y distribución de alimentos*. op. cit. pp. 106.

En 1965 se decretó la libre introducción de carne hacia la ciudad, ésto generó el surgimiento de nuevos rastros municipales y empacadoras en la periferia de la Ciudad que fueron cobrando relevancia. Entre ellos destacan algunos centros Tipo Inspección Federal (TIF) que procesan carne para exportación y para algunos mercados urbanos bajo normas sanitarias muy rigurosas.

Sin embargo, tradicionalmente los métodos de transporte e introducción de ganado son rudimentarios y costosos, el ganado se transporta en pie y se lleva en camiones hacia la Ciudad, pese al auge de las empacadoras, se calcula que el 55% de la carne que llega a la ZMCM llega en pie⁶⁰.

Normalmente, las Asociaciones ganaderas no intervienen en la comercialización. Son los introductores y los comisionistas los que llevan la carne hacia la Ciudad y la venden al mayoreo. Estos últimos son agentes de los ganaderos o comerciantes de ganado con amplias relaciones con ganaderos, pero a diferencia de los introductores no tienen una red de relaciones con los tablajeros o carniceros. Su papel consiste en realizar la intermediación rural-urbana, casi siempre la venden al introductor y en muy pocas ocasiones directamente al tablajero.

Se estima que cerca del 50% de la carne introducida a la ZMCM pasa de los productores a los comisionistas, de estos últimos a los introductores y, finalmente, a los carniceros. En cualquier caso los introductores son los agentes principales en la intermediación, pues se ubican como el único agente capaz de conectar la producción regional con la distribución urbana.

No obstante este hecho, los introductores han disminuído su participación en la ZMCM debido a dos hechos: primero, por la creación de empacadoras TIF en las zonas productoras que utilizan transporte refrigerado para distribuir carne en canal hacia la Ciudad y, segundo, porque IDA-Ferrería dejó de ser rastro en 1992 para convertirse a

⁶⁰ *Idem*

centro de acopio y almacenamiento de carne refrigerada en canal funcionando ahora bajo el nombre de "Macroabastecedora Ferrería". Su operación se transfirió al Sindicato de Trabajadores de la CTM y diversos intermediarios privados, quienes actualmente llevan a cabo la refuncionalización y modernización tecnológica de este Centro.

Son tres los productos cárnicos que tienen mayor peso en la alimentación de la población urbana: carne de bovino, porcino y pollo. Las formas de producción de bovino y porcino y su introducción hacia la Ciudad de México fueron analizadas por Nicolás Reig hace 15 años⁶¹, esta investigación reveló que la Ciudad de México absorbió en 1977 cerca del 30% del consumo nacional de carne de bovino con más de un millón de cabezas, asimismo, detectó que los flujos de carne hacia la ZMCM tienen como origen dos grandes regiones: el trópico (Huastecas, Chiapas y Veracruz) generó el 70% de los envíos tanto en carne en canal como en pie, mientras que la zona templada (Jalisco y Michoacán) remitió el 21% (véase cuadro 10).

⁶¹ Reig, Nicolás. "El sistema ganadero industrial, su estructura y desarrollo, 1960-1980". *El desarrollo agroindustrial y la ganadería en México*. SARH. Documento de Trabajo No.8. México, 1982.

Cuadro 10
Consumo de carne en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México 1977

	Canales (miles de cabezas)	Miles de Kilogramos
A. Consumo en el Area Metropolitana:	1,026	183,967
Sacrificio de ganado en pie	714	120,986
Rastros del Distrito Federal	265	41,415
Rastros Municipios del Estado de México*	448	79,571
Empacadoras TIF ¹ (carne refrigerada)	269	553,543
Empacadoras no TIF ² (carne refrigerada)	42	9,308
B. Consumo Nacional ³	3,822	643
C. Importancia relativa del consumo del Area Metropolitana en % (A/B):	26.85	28.59
D. Consumo per cápita en el Area Metropolitana (Kgs.)		14.2
E. Consumo per cápita Nacional (Kgs.)		9.9

*Cuautitlán, Ecatepec, Naucalpan, Nezahuacóyotl, Los Reyes, Tlalnepantla.

¹Cifras preliminares. ²Coatzacoalcos y Tuxpan. ³Cifras preliminares.

Fuente: Reig, Nicolás. "El sistema ganadero industrial, su estructura y desarrollo, 1960-1980". *El desarrollo agroindustrial y la ganadería en México*. SARH. Documento de Trabajo No.8. México, 1982.

El estudio señalado llama la atención porque indica que el consumo per cápita de la ZMCM es un tercio mayor a la media nacional, es decir 14.23 Kgs contra 9.9 Kgs., lo cual refleja la capacidad de ingresos de la población y los subsidios otorgados a la capital en este producto y otros respecto al conjunto del país.

La carne de bovino tuvo como centros receptores el rastro de Ferreria donde se captó casi el 40%, y 11 rastros ubicados en municipios conurbados del Estado de México donde llegó casi el 60% de la carne de bovino consumida en la ZMCM⁶².

Hacia finales de la década de los ochenta, los rastros de la ZMCM sacrificaban cerca de 2 mil 600 cabezas diariamente, de éstas, IDA-Ferreria participaba con el 25% (757 mil canales anuales), Naucalpan, Ecatepec y Tlalnepantla concentraban en conjunto el 43% y diversos rastros y empacadoras privadas realizaban el 32% de la matanza⁶³.

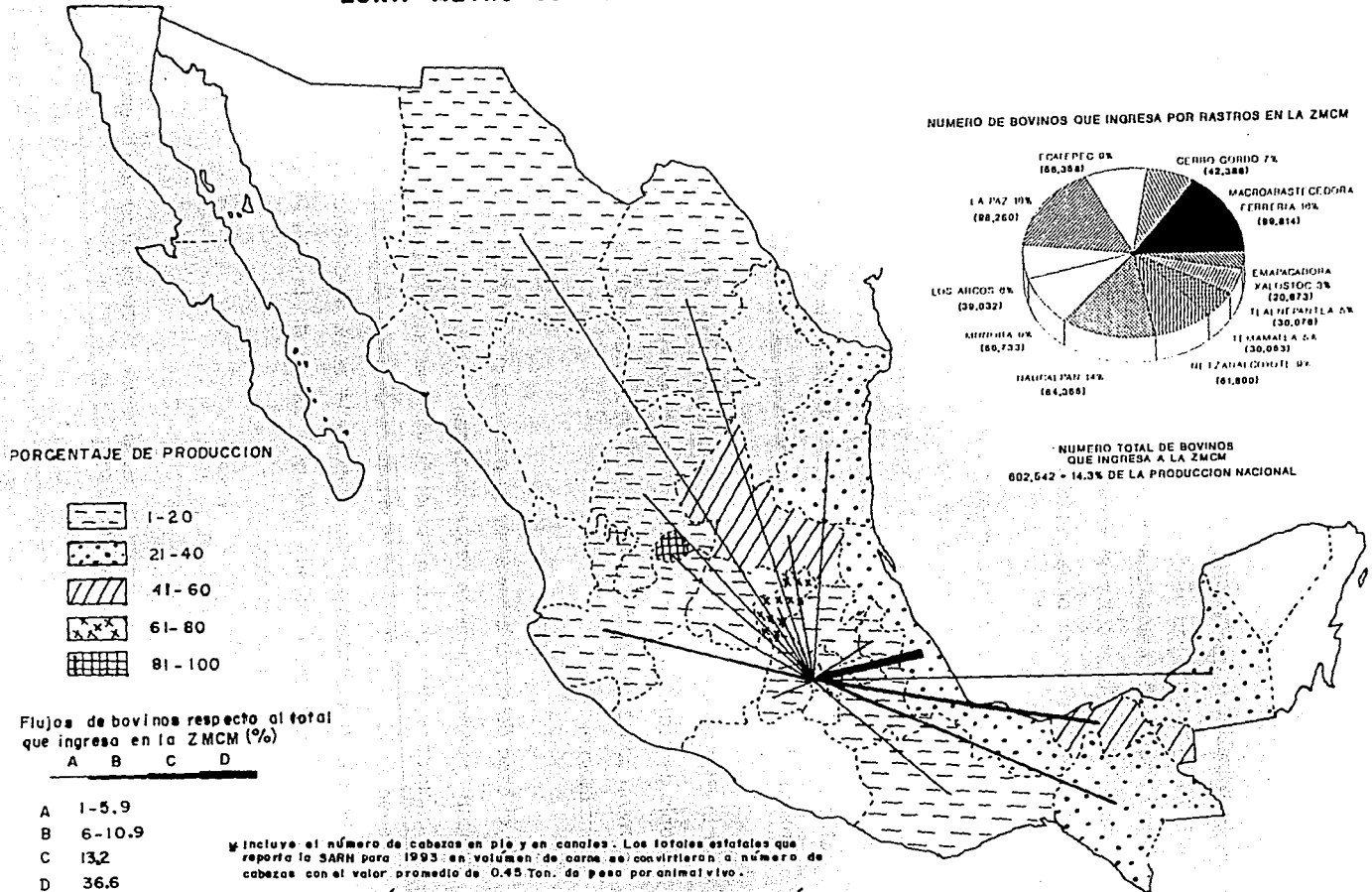
Durante 1993 ingresaron cerca de 600 mil 500 bovinos a la ZMCM, equivalentes al 14% de la producción nacional. Los principales estados proveedores fueron Veracruz quien aportó el 36%, Tabasco envió el 13% y Chiapas y Jalisco enviaron entre el 6 y el 11% del total que se recibió en los rastros y empacadoras de la ZMCM (véase mapa 23).

El volumen de bovinos remitido respecto al total de la producción de cada estado tuvo los porcentajes más altos en Aguascalientes y Querétaro (del 60 al 100% de la producción estatal) y en Tabasco (entre el 41 y el 60% de su producción estatal), esto puede tener un doble significado: son entidades superávitarias donde el grueso de su producción de bovinos la envían a la ZMCM al tiempo que satisfacen su propio mercado local, o bien, son entidades que tienen rastros importantes y funcionan más bien como centros de transformación y redistribución del ganado y la carne producida en otros estados, esta última parece confirmarse en el caso de Tabasco quien recibe ganado en pie de Chiapas y Guatemala para después enviarse procesada a la ZMCM, en este caso llama la atención que el ganado se produce en una región, se transforma en otra y finalmente se consume en la ZMCM.

⁶² SARH. "Abastecimiento de carne al Distrito Federal." *Econotecnia Agrícola*. Vol.2, No.9, Septiembre de 1978.

⁶³ Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México. *Comercio Tradicional, Comercio Moderno*. Segunda parte, 1991.

FLUJOS DE BOVINOS QUE INGRESAN A LOS RASTROS DE LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO, 1993.



W incluye el número de cabezas en pie y en canales. Los totales estatales que reporta la SARN para 1993 en volumen de carne se convirtieron a número de cabezas con el valor promedio de 0.45 Ton. de peso por animal vivo.

Fuente: Elaboración propia a partir del Sistema Nacional de Información de Mercados. Anuario de bovino, 1993 y SARN. Compendio Estadístico de la producción pecuaria 1989-1993



Aunque participan 16 entidades federativas en el envío de bovinos a la ZMCM, existe una elevada concentración en los flujos a partir de entidades tradicionalmente especializadas en ganadería trópica y semiestabulada, entre las más importantes, desde el punto de vista de su producción estatal, siguen siendo Veracruz y Chiapas donde además de enviar casi el 40% del total que ingresa a la ZMCM, su volumen remitido equivale al 20 y el 40% de su producción estatal respectivamente y el restante se destina primordialmente al mercado internacional.

La cifra total de bovinos que ingresa a la ZMCM en 1993 equivale casi a la mitad del valor reportado en el trabajo de Reig en 1977. Este hecho, aunado a los datos reportados por IDA⁶⁴, confirma la tendencia que desde los años ochenta, con la crisis económica y el alza en los precios de la carne, ha disminuido su demanda entre la población de la Ciudad, los hábitos alimenticios parecen haberse desplazado hacia el consumo de carne de pollo, de cerdo y las verduras.

En la ZMCM, 11 rastros y empacadoras manejan el volumen más importante del acopio de carne en pie y en canal, 3 de ellos concentran el 46%: Macroabastecedora Ferrería concentró el 16% del total, el rastro de Los Reyes, La Paz también un 16% y Naucalpan el 14%.

En el caso de carne de puerco, su producción se reduce a dos regiones donde se ubican granjas altamente especializadas en Jalisco y Sonora. Estas unidades productivas abastecen en más del 50% de este producto a la ZMCM: La primera entidad aporta el 31% del consumo de la Ciudad y la segunda el 25%. Pese a que Michoacán (La Piedad) es una importante zona productora, sus vínculos parece tenerlos con otros mercados más que con el de la ZMCM, pues realiza envíos menores al 5% durante el año.

⁶⁴ De acuerdo a IDA el Abasto de carne de bovino hacia la ZMCM paulatinamente ha disminuido, siendo de 1 millón de canales en 1980, de 797 mil en 1985 y de 757 mil en 1989.

A pesar de que IDA llegó a tener una capacidad para realizar la matanza de 400 mil cerdos anuales, durante 1993 no aparece Ferrería en los registros de ingresos de carne de cerdo a los rastros y empacadoras de la ZMCM, este hecho supone que se sigue manteniendo una presencia muy importante de los introductores en este producto, aunque ubicados en los rastros de municipios conurbados, donde controlan el grueso de las operaciones compra-venta de los animales.

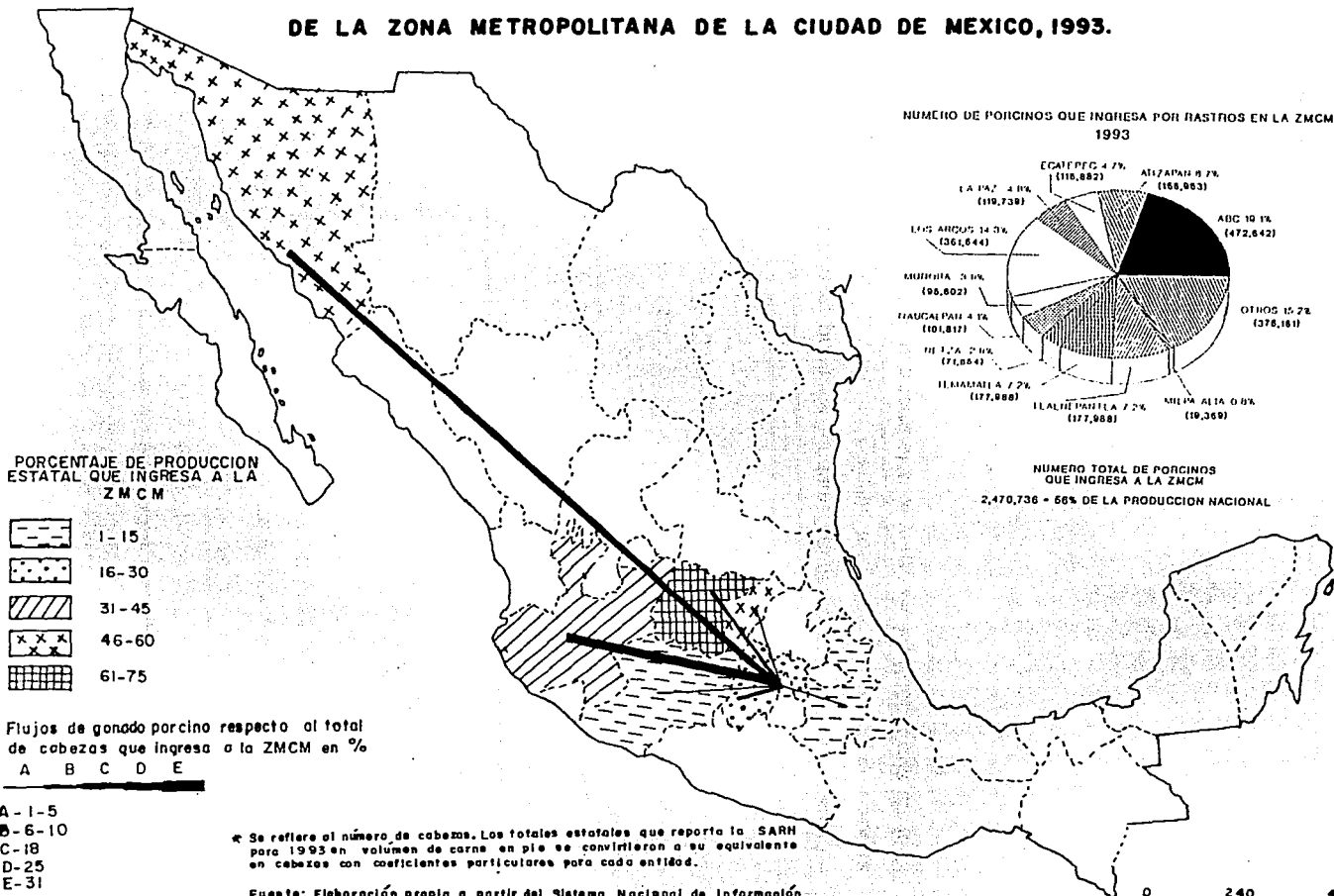
En función de lo anterior, casi el 50% del total de porcinos introducidos a la ZMCM se concentran en tres rastros al Norte de la Ciudad: ABC recibe el 19%, el Rastro de Cuautitlán Izcalli el 15% y el de los Arcos el 14%. El total de cerdos ingresados en 1993 fue de 590 mil, lo que equivale al 56% del total nacional (véase mapa 24).

La falta de información relativa a los flujos de pollo que se generan hacia la ZMCM, obligaron sólo a presentar algunas estimaciones generales. A inicios de los ochenta se reporta que llegaban a los rastros de la ZMCM unas 300 mil aves y una cantidad indeterminada de pollo congelado a diversas bodegas mayoristas y medio mayoristas diseminadas por toda la Ciudad.

El pollo, al igual que el huevo, proviene fundamentalmente de 3 zonas altamente especializadas de producción intensiva en granjas: los Altos de Jalisco que aporta cerca del 40%, Bachoco, Sonora que aporta el 30% y Tehuacán, Puebla que envía el restante 30%.

MAPA 24

FLUJOS DE GANADO PORCINO* QUE INGRESA A LOS RASTROS DE LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO, 1993.



4.4 Tendencias del abasto alimentario en el marco de la globalización y la política neoliberal.

El mundo transita hacia un nuevo orden que se deriva de la creciente interdependencia de las economías y la mayor vinculación entre intereses económicos y sociales, que cruzan o sobrepasan las fronteras nacionales.

Este proceso, conocido como *Globalización* tiene sus manifestaciones en los siguientes cambios⁶⁵:

1. Una gran transformación impulsada por la llamada *Tercera Revolución Científico-Tecnológica* que se expresa en la difusión de tecnologías de punta como la robótica, la microelectrónica, la biotecnología, nuevos materiales y las telecomunicaciones.

2. Nuevos esquemas de *producción mundial* a través de procesos de subcontratación y descentralización de los procesos productivos en un gran número de países, además de la producción de partes, componentes y diseño de servicios intensivos en conocimiento.

3. La tendencia hacia la conformación de *bloques regionales y alianzas estratégicas* entre países que establecen condiciones de libre comercio y apertura: la Unión Europea, el Tratado Norteamericano de Libre Comercio y el proyecto Cuenca del Pacífico.

El proceso de globalización exige nuevos marcos de interpretación espacial del abasto alimentario puesto que se transforman las ciudades y regiones productivas, se alteran los circuitos tradicionales de producción y de consumo, y se redefinen los alcances de la política alimentaria.

⁶⁵ Villarreal, Rene. "La globalización económica" En: *Revista Mexicana de Política Exterior*. México, Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos, No. 35, Verano de 1992, pp. 41-58.

El nuevo contexto de producción global promueve que los agentes que participan en los sistemas de comercialización tiendan a incorporar nuevas estrategias encaminadas a inventarios cero, reducción de los tiempos de tránsito y almacenamiento y rapidez en maniobras de carga y descarga. Simultáneamente, se desarrollan nuevas formas de producción entre las cuales destaca el proceso "justo a tiempo" (*Just in time*), concepto que implica cambios no solo de aptitud, sino también de actitud, que indican la enorme relevancia que han alcanzado los conceptos de oportunidad en el abasto y distribución de carga, seguridad en vehículos y embarques y cobertura geoeconómica que garantice el acceso a los principales mercados y la seguridad de la mercancía en tránsito⁶⁶.

A la par de estos cambios, las tecnologías comerciales se transforman vertiginosamente como consecuencia de los avances en las telecomunicaciones, que articulan nuevos espacios a partir de transacciones de mercado a larga distancia; al mismo tiempo se diversifican los lugares de consumo y las empresas multiplican el tipo de productos alimentarios, lo cual tiende a modificar los patrones del consumo y los hábitos compra de la población.

En el contexto mundial dos eventos de gran trascendencia dibujan nuevos escenarios sobre la dinámica futura del mercado de alimentos: la culminación de la Ronda de Uruguay del GATT, por la cual se crea la Organización Mundial del Comercio (OMC), donde emanan nuevas modalidades en renglones específicos del intercambio mundial de productos agropecuarios; y el Tratado de Libre Comercio entre Canadá Estados Unidos y México, por el cual se derivan nuevas reglas del comercio que condicionan los flujos de productos alimentarios entre dichas naciones.

La mayor apertura comercial se refleja, en el caso de México, en un reajuste estructural en los sectores y espacios tradicionales de producción agroalimentaria.

⁶⁶ Idem

Este cambio se ha promovido a partir de la llamada "Modernización del campo", que se concreta en acciones como la privatización del ejido, nuevos proyectos de coinversión en empresas agrícolas, y esquemas de subsidios a la producción como PROCAMPO; este esquema plantea inducir economías de escala y el desarrollo tecnológico en el campo para hacer frente a la competitividad internacional.

Sin embargo, el nuevo modelo productivo en el sector agrícola mexicano no sólo responde a las condiciones de libre mercado internacional, sino también a la refuncionalización del mercado interno, específicamente en cambios en los sistemas de distribución y abasto alimentario, entre éstos se encuentra:

- a) El proceso de desregulación estatal en la cadena de comercialización agroalimentaria.
- b) El proyecto Bolsa de Futuros Agropecuarios.
- c) La expansión de los aparatos modernos de comercialización: franquicias, hipermercados, alianzas interfirmas ("Joint-Ventures"), plazas comerciales ("Malls Shopping").
- d) Nuevas formas organizacionales del comercio y el transporte: multimercadeo, Clubes de consumidores ("Price Club"), expansión del crédito comercial, "inventario cero" y proceso "justo a tiempo" ("*Just in time*"), entre otros.

La desregulación comercial y el proyecto Bolsa de Futuros Agropecuarios.

El común denominador de la propuesta de modernización del comercio y abasto alimentario en México es el retiro del Estado en los procesos de regulación comercial, esto se inscribe en el marco de la política neoliberal por la cual se privatizan

renglones específicos de intermediación en el comercio y el abasto alimentario, con ello se pretende fomentar una mayor concurrencia de agentes privados para refuncionalizar diversos espacios comerciales y estructurar mercados "autoregulados".

Este hecho explica la nula construcción de mercados públicos en los últimos diez años, la desaparición reciente del sistema de tiendas CONASUPO y la transformación de algunos de los mercados mayoristas existentes de la ZMCM como el Rastro de Ferrería que adquirió la función de Bodega-frigorífico y la relocalización del Mercado Mayorista de Pescados y Mariscos de la Viga, ubicado hoy en la Central de Abastos de Ixtapalapa. El nuevo esquema de comercio y abasto de alimentos plantea la construcción y operación de nuevas centrales mayoristas, mercados especializados, pasajes comerciales, frigoríficos y bodegas a cargo del sector privado nacional y extranjero.

En el caso del abasto de granos, la CONASUPO se retira del proceso de acopio-distribución de productos y disminuye considerablemente su participación directa en la comercialización, eventualmente se han reestructurado los subsidios a productos básicos para la industria y los consumidores, manteniéndose, o aplicando ajustes mínimos, únicamente en alimentos de consumo popular como leche y tortilla en el marco de los diversos programas de contingencia como los Pactos de Estabilidad Económica.

En términos de distribución física de granos, actualmente se lleva a cabo la privatización de la zona de recepción de granos de las bodegas de ANDSA ubicadas en Pantaco, Atzacapotzalco para crear el llamado **Puerto Interno y Centro de Actividades Logística de la Ciudad de México**. El "Proyecto Pantaco", como también se le ha llamado, pretende constituirse como un un mecanismo integral para

el transporte, recepción, almacenamiento, consolidación de carga y descarga y distribución de granos y otros productos no perecederos a la Ciudad de México⁶⁷.

La liberización del mercado de granos básicos, también se está apoyando en el **Programa de Apoyo y Servicios a la Comercialización Agrícola (ASERCA)**. Esta instancia oficial ha puesto en práctica un programa temporal de apoyos para compensar las "deficiencias estructurales" de la cadena de comercialización en aspectos financieros, de transporte y almacenaje, mediante la aplicación de "precios de indiferencia" (equilibrar el precio nacional con el importado)⁶⁸.

Este organismo también se encarga de coordinar el sistema electrónico de telecomunicaciones de información de mercados agropecuarios en el territorio nacional con el objeto de propiciar mayor participación de los productores en los canales de comercialización en productos como arroz, trigo, sorgo, oleaginosas, y algunas frutas y hortalizas.

Cabe señalar que hasta el momento ASERCA ha tenido un alcance marginal, pues sólo ha canalizado los apoyos, vía "precios de indiferencia", a los productores de sorgo en Tamaulipas, mientras su sistema de información es todavía inaccesible para la mayoría de los productores.

Otro proyecto que pretende incidir sobre un nuevo esquema de mercados agropecuarios en la llamada **Bolsa Agropecuaria**, su operación supone la conformación de un grupo de miembros que concurren a un lugar, denominado piso de remates, para realizar operaciones de compra-venta de contratos de futuros sobre

⁶⁷ Convocatoria y bases para el registro de participantes interesados en adquirir el patrimonio del "Puerto Interno y Centro de Actividades Logísticas Pantaco" de Almacenes Nacionales de Depósito (ANDSA), publicada en *Excelsior*, el 29 de julio de 1994.

⁶⁸ Soto Galeano, Gustavo. "Apoyo a la comercialización de alimentos: la experiencia de ASERCA" En: Javier Delgadillo y Felipe Torres [Coords.] *Los sistemas de abasto alimentario en México frente al reto de la globalización de los mercados*. Instituto de Investigaciones Económicas, Instituto de Geografía y Programa Universitario de Alimentos, UNAM: 1993.

productos alimentarios con base a reglas de negociación que incluya aspectos de cantidad, calidad, empaque, embarque, entrega, precio, pago y términos del contrato.

El precio de los productos en la Bolsa es tasado en relación a los cambios de oferta y demanda local e internacional, para lo cual se apoya en la información de mercados generada y divulgada por ASERCA. Los contratos de compra-venta se encuentran respaldados por un sistema de administración de riesgos que pudieran afectar tanto a vendedores y compradores, como pueden ser variaciones naturales de la producción, cambios en la demanda e inventarios, deficiencias de almacenaje y transporte y fluctuaciones de precios, entre otros.

El atractivo promocional de la Bolsa Agropecuaria Mexicana se encuentra en la disminución de intermediación en la comercialización de alimentos, especialmente en granos y productos cotizados en el mercado internacional como café y azúcar, así, la mayor proporción del valor final podrá quedar en manos del productor y al mismo tiempo se respaldará la seguridad de que el producto tendrá mercado al momento de la cosecha, lo cual, además de beneficiar al consumidor, implicará desarrollos importantes en los sistemas de almacenamiento, transporte y financiamiento de productores.

Cabe señalar que la Bolsa de Futuros agropecuarios se mantiene actualmente en etapa de proyecto; el único mecanismo similar que existe hasta ahora en México es el llamado Fideicomiso Ordenador del Mercado Azucarero (FORMA)⁶⁹, constituido en junio de 1993 por 58 ingenios azucareros, su objetivo es modificar las reglas del mercado y eliminar las prácticas especulativas de los distribuidores, cabe señalar que FORMA no se reconoce como una Bolsa de azúcar, porque opera con el mercado de físicos y no con el de futuros.

⁶⁹ ASERCA. *Claridades Agropecuarias*. Marzo de 1994, No.7.

Un factor que se opone al desarrollo de la Bolsa Agropecuaria en México es la distorsión de estructura comercial, en términos de que los mercados de alimentos históricamente han sido dominados por una clase empresarial, que concentra sus actividades en el mercado interno y en unas cuantas ciudades, con poca idea de los movimientos bursátiles internacionales y presumiblemente sin gran disposición al cambio ya que su poder comercial se centra en el control de los canales de distribución consolidados a lo largo del tiempo y que implican un alto grado de sujeción de los productores.

De la misma manera, el proyecto de Bolsa busca ajustar al sector agropecuario mexicano al reordenamiento internacional de los mercados agrícolas, es decir un mecanismo necesario, dados los acuerdos recientes en el seno del GATT y del TLC, concretamente a partir de la desgravación arancelaria y desaparición progresiva de los precios de garantía y subsidios en maíz y frijol, sin embargo las reglas derivadas de ambos acuerdos en materia de comercio, no consideran las asimetrías entre países y perjudican a los productores más débiles.

En este sentido los beneficiarios de la bolsa serían los intermediarios internacionales y "brokers" que vienen operando en México, además de intermediarios nacionales, y un grupo reducido de productores que participan indistintamente en la producción y comercialización, así como los agentes bursátiles que manejan realmente la información internacional de los movimientos de granos. No es posible sacar al mercado cantidades pequeñas de productos, pues la Bolsa opera sobre ofertas consolidadas de regiones enteras.

La expansión de los espacios modernos del comercio y sus implicaciones en el abasto urbano de alimentos.

Las políticas de privatización del comercio alimentario no sólo se traducen en la aparición de nuevas instancias que refuncionalizan el esquema global del mercado interno de alimentos y los circuitos de distribución hacia las ciudades, ésta también implica la transformación de los aparatos de distribución intraurbanos a nivel de menudeo.

Este aspecto se concreta en el agotamiento del patrón tradicional de distribución al consumidor a través de mercados públicos y tiendas y comercios especializados que dan paso al surgimiento de nuevos espacios comerciales donde participa una amplia gama de establecimientos desde nuevas cadenas sumamente atomizadas como los minisúperes (Oxxo, 7eleve, Circle K), pasando por las franquicias restauranteras tipo McDonalds, Hipermercados (Kmart, Hiper G), hasta grandes corporativos comerciales al estilo de los *Malls* o Plazas comerciales estadounidenses.

Este proceso de desplazamiento y reorganización espacial del comercio intraurbano tiene su explicación, en el caso de la Ciudad de México, en la expansión urbana y la consolidación de segmentos estratificados de mercado que generan nuevas demandas de centros de abastecimiento, dado que las nuevas áreas residenciales ya no pueden ser cubiertas por los mercados tradicionales ubicados en el centro histórico de la Ciudad.

La mayor distancia al centro de la ciudad y la disminución de la accesibilidad para consumidores de la periferia, combinado con un mayor desarrollo de los sectores de población con ingresos medios y altos desde los años sesenta favoreció la expansión de sistemas modernos de supermercados y autoservicios donde hasta la actualidad

han representado una de las principales alternativas para distribuir alimentos de manera masiva en la ZMCM.

En 1992 la Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicios y Departamentales registró mil 627 autoservicios y supermercados de las principales cadenas que operan en el país, de éstas, 244 (15%), se ubicaban en la ZMCM . Su distribución no es homogénea, puesto que obedece principalmente a aspectos de densidad de población, ingresos, accesibilidad y economías de aglomeración. En este sentido, dichas unidades comerciales tienen mayor presencia en las Delegaciones Miguel Hidalgo, Benito Juárez, Cuauhtémoc, Coyoacán, Alvaro Obregón y los municipios conurbados de Naucalpan, Huixquilucan y Tlalnepantla.

El éxito de los supermercados radica fundamentalmente en que operan bajo economías de escala para abatir costos de intermediación y precios al consumidor, sus altos volúmenes de inversión y ventas les facilita mejores negociaciones de compra, lo que a su vez incide en un aumento de sus ingresos y utilidades y el ofrecimiento de productos al consumidor a un precio menor que los comercios tradicionales. Esta es una de las razones, por las cuales pueden mantener sistemas de ofertas constantes, como un mecanismo adicional para la atracción de los clientes.

Los costos de operación, en términos de ventas por metro cuadrado o ventas por empleado son menores en los comercios modernos que en la tienda tradicional, por que el sistema de autoselección reduce el número de empleados y se tiene una mayor rotación de inventarios. De hecho, se espera que con la expansión de los lectores ópticos de barra o scanners en las cajas registradoras podrá comunicar la demanda diaria de los autoservicios hacia los centros de compra y distribución mayoristas (centrales de abasto, agroindustrias, productores agrícolas, etc.), aplicando el

concepto "*justo a tiempo*", de esta manera se incrementará la eficacia en el sistema de comercialización de este subsistema⁷⁰.

Otro aspecto relevante que caracteriza a los supermercados y autoservicios es el menor costo de manejo físico porque cuentan con centros de acopio-distribución y algunos de ellos cuentan con transporte especializado y frigoríficos que les permite menores mermas.

Adicionalmente podemos señalar que las grandes cadenas de autoservicio que operan en México como el Grupo Aurrerá, Gigante y Comercial Mexicana, llevan a cabo diversas estrategias, lo que permite preveer que en el futuro tendrán mayores coberturas y un papel preponderante en la organización y conformación del sistema de distribución de alimentos en la Ciudad de México, entre ellos destaca:

- Las asociaciones de las principales cadenas nacionales con similares firmas comerciales norteamericanas con fines de inversiones de riesgo, la búsqueda de mayores cuotas de mercado y para la introducción de alimentos importados; estas alianzas, llamadas *Joint-Ventures*, se presentan en el caso de Aurrerá con Wal-Mart, Gigante con Fleming y Comercial Mexicana con Price Club.

- Control de segmentos de mercado del altos y medios ingresos a partir de sistemas de membresía y clubes de consumidores (Price Club) con ello se promueve el intermediarismo a pequeña escala y la atención al consumidor final a través de mecanismos de distribución a mayoreo y medio mayoreo.

- La expansión del crédito comercial y financiero al consumidor a través del "dinero plástico" para mantener los niveles oferta de productos ante la pérdida real del ingreso de la población.

⁷⁰ Hans-Harald. "Ajustes estratégicos en las empresas agroalimentarias" en: *Revista de Estudios Agrosociales*, No.157, Magisterio de Agricultura, pesca y alimentación, Madrid, 1991.

- Integración horizontal que busca incorporar el máximo de servicios y líneas de productos concentrados en una misma unidad comercial, lo cual está orientado hacia la sustitución de pequeñas agroindustrias tradicionales (panaderías, tortillerías, etc.) y tiendas especializadas (tortillerías y carnicerías por ejemplo).

Las grandes plazas y centros comerciales (*malls*) además de contar con supermercados, incorporan uno de los mayores números de tiendas especializadas en productos y servicios y operan sobre criterios de calidad y marcas en función de los mercados que atienden, lo cual tiende a jerarquizar una diferenciación de los espacios "exclusivos" fundamentalmente para clientes de alto poder adquisitivo. Esto les otorga la posibilidad para desarrollar las llamadas *estructuras logísticas de plataforma*⁷¹ con la finalidad de facilitar flujos masivos de productos, a través del transporte integrado, provenientes de agroindustrias, mercados mayoristas y distribuidores regionales e internacionales⁷².

La transformación de las pautas de consumo en las zonas urbanas ha impulsado también la diversificación de los lugares de consumo, la multiplicación del tipo de productos consumidos y cambios en las formas de preparación de los alimentos. Este hecho ha dado lugar al surgimiento de otros canales modernos de comercialización de alimentos de menor jerarquía como los llamados minisúperes o tiendas de conveniencia y las Franquicias alimentarias.

El minisuper es una estrategia comercial de algunos grupos financieros que, a través de la atomización, permite tener mayor flexibilidad de localización, de movilidad y de cobertura de consumidores. Esto explica porque estas tiendas han tenido gran auge

⁷¹ La logística se considera como el punto funcional que proporciona el movimiento físico de las mercancías de las fuentes de la materia prima a las fábricas, de la fábrica a los almacenes y de éstos al consumidor. Muñoz, Ma. de los Ángeles y Juan Pablo Autum. "Los grandes centros comerciales de la ZMCM como estructuras logísticas de plataforma" *VIII Congreso Panamericano de Ingeniería de Tránsito y Transporte*. Cd. de México, Julio 6-10, 1994.

⁷² En 1994 había en la ZMCM 27 Plazas y Centros Comerciales. *Idem*.

en los últimos años. Su espacio de venta oscila entre 100 y 150 m² y manejan una gran variedad de productos alimentarios y de comida rápida y operan las 24 horas del día, lo que les permite obtener importantes niveles de ventas. En México se tienen registros en 1992 de 640 minisúperes integrados principalmente por 3 grandes cadenas: OXXO con 487 tiendas en 15 Ciudades, 7eleven con 150 tiendas principalmente en Monterrey y la ZMCM y de reciente operación CIRCLE-K con 3 unidades.

Las franquicias es otra modalidad importante y consisten en transferencias de marcas registradas, convenidas previamente, y que son operadas por agentes nacionales para desarrollar la comercialización de productos y servicios, generalmente de alta calidad, similar al país de origen de la franquicia.

El auge de las franquicias en México esta vinculado con la abrogación de leyes de transferencia tecnológicas y de inversiones y marcas, amplios mercados urbanos y bajo costo de mano de obra, entre otros⁷³. Desde 1990 se registró en nuestro país un ingreso inédito de franquicias, en sólo dos años aparecieron 60 concesiones provenientes principalmente de Estados Unidos, esto significa el doble de lo que había registrado el mercado mexicano en toda su historia.

En la actualidad más de 150 franquicias operan en México que, después de Brasil, es el segundo país Latinoamericano con mayor número de concesiones, de las cuales el 70% son de origen extranjero y se ubican en más de 800 establecimientos. En 1991 tuvieron ventas globales de 750 millones de dólares y generaron aproximadamente 70 mil empleos⁷⁴. Casi el 50% de ellas opera en rubros de restaurantes y comercialización de comida rápida como establecimientos de pizzas, hamburguesas, embutidos, helados y otros.

⁷³ Revista *América Latina*, "Franquicias: la Revolución Comercial" Suplemento. S/F, S/N.

⁷⁴ Idem.

Los alimentos y los puntos de aprovisionamiento son un botón de muestra de los procesos de globalización que recorren el mundo del siglo XX, registrando los desdibujamientos de las fronteras culturales y los aceleramientos de los ritmos de vida social⁷⁵. El nuevo modelo alimentario es la comida rápida (*fast-food*) caracterizado por la taylorización de la cocina y los menús, ofertando a los consumidores una dieta rápida y barata. La modernización de las sociedades trastorna el espacio-tiempo de la alimentación: por una parte los alimentos "pierden sustancia y ganan circunstancia" ; por otra parte, los alimentos pierden su fijeza a los territorio y las costumbres, y ya no hay más centralidad, ni oposición entre lo autóctono y lo extranjero.⁷⁶

La presencia de un esquema moderno en la satisfacción de las demandas alimentarias al interior de las ciudades, también está reconfigurando los mecanismos de distribución regional y urbano, así como las relaciones con la agricultura y la industria alimentaria. En efecto, los mecanismos de distribución y abasto por una parte se incorporan a una nueva lógica de eficientización, desde el punto de vista tecnológico y logístico a nivel regional y local, que implica la adopción los avances del transporte (especializado, multimodal, etc.) proyectos de coinversión entre productores con agroindustrias o empresas comercializadoras, nuevas tecnologías de comunicación, reducción de inventarios y mayor acceso a mercados internacionales.

Esto contrae un proceso de descomposición o sustitución de los sistemas tradicionales de comercialización y los agentes oficiales de intermediación, situación que coloca al sistema de abasto nacional y la alimentación en disyuntiva, ante la posibilidad de ser controlado en todas sus fases por un sector reducido de grandes grupos e intermediarios comerciales.

⁷⁵ Ortiz, Renato. *Mundializacao e cultura*. Editora Brasiliense, 1994.

⁷⁶ Ocegueda Parra, David. "Adopción de alimentos alternativos en el consumo urbano" *Proyecto de Investigación del Doctorado en Antropología*, Universidad de Colima, 1994. (Mimeo)

CONCLUSIONES

El análisis de un fenómeno como es el abasto alimentario en la ciudad de México nos llevó a redimensionar las diferentes propuestas teóricas desarrolladas en este campo desde un punto de vista territorial. En el caso de los modelos cuantitativos referidos, como el de **áreas concéntricas de Thünen** y la **teoría del lugar central de Christaller**, ofrecen recursos demasiado limitados porque su concepción del espacio *isotrópico* asigna al comercio y abasto de alimentos un carácter homomogéneo y estático, esto no permite identificar la estructuración de mercados diferenciados que se desarrollan en lógicas distintas.

Así, la participación del Estado en la regulación de granos básicos difiere notablemente de la organización de grupos de poder local y regional en el control del mercado hortofrutícola. La presencia de segmentos estratificados y mercados bimodales, que incide sobre un acceso desigual a los alimentos y coberturas diferenciales de los aparatos de comercialización, son otros factores que excluyen estos modelos porque parten de la idea que todos los agentes (productores, intermediarios y consumidores) se desenvuelven en condiciones semejantes. De la misma manera, la globalización y el desarrollo tecnológico (por ejemplo en el transporte o la transformación industrial de los alimentos) rompen con los principios de ubicación en función de distancias, toda vez que los proveedores de una ciudad en la actualidad se pueden localizar en ámbitos no sólo locales o regionales, sino también internacionales.

Las derivaciones teóricas más recientes, como la propuesta de los **sistemas de ciudades**, permiten contextualizar al abasto alimentario en el ámbito de las relaciones funcionales entre la ciudad y la región, sin embargo, este enfoque a través de sus modelos más específicos referidos a la distribución de alimentos, como el **patrón**

dendrítico y solar, se limitan a explicar la configuración espacial de los circuitos de productos específicos en mercados locales y regionales donde los actores centrales son los acopiadores e intermediarios, dejando fuera otros elementos importantes a considerar como los circuitos de abasto en función del mercado internacional; la intervención del Estado que incide en la articulación o rearticulación de mercados, independientemente de las áreas teóricas de influencia de las ciudades; y las redes del transporte que pueden modificar la integración de espacios productivos y de consumo.

Consideramos que el **Sistema de Abasto Alimentario** propuesto, nos permite identificar la estructuración espacial que sigue un proceso articulado de producción, distribución y consumo de productos alimentarios específicos y la función que desarrollan sus distintos componentes sociales, económicos y políticos en diferentes escalas territoriales.

El sistema de abasto alimentario es un estructurador del espacio social y facilita el análisis de mercados rurales-urbanos diferenciados, las rutas y circuitos que siguen grupos específicos de productos agroalimentarios, la incidencia de elementos exógenos como el comercio exterior y la política comercial y alimentaria, además de la identificación de los grupos intermediarios que actúan a escala local y regional.

A partir de este esquema se estructuran cadenas geográficas que se derivan de la relación funcional entre la ciudad y los espacios productivos de carácter agropecuario, de esta manera se comprende cómo a partir de las necesidades alimentarias de un centro urbano como la Zona Metropolitana de la Ciudad de México condiciona la estructura productiva regional, organizan un complejo sistema de intermediación basado en agentes privados y públicos, impacta sobre la organización del espacio comercial intraurbano y articula las redes del transporte que permiten la circulación de productos con fines de satisfacer una demanda específica.

De acuerdo a la evolución histórica y la dinámica socio-económica de la Ciudad de México se determina el carácter de las relaciones comerciales intra y extraregionales y el grado de influencia sobre el territorio nacional, de esta manera se identifican periodos representativos en la organización del sistema de abasto.

La Ciudad de México mantuvo durante siglos una influencia que rebasó la región inmediata de abastecimiento original. En la Colonia, como metrópoli privilegiada a causa del poder político asignado y el intercambio mercantil con España, fué el principal centro articulador de zonas productivas nacionales y vértice terminal de los principales flujos de alimentos provenientes desde éstas y Europa.

A finales del siglo XIX y durante la primera mitad del presente, se consolida el carácter preeminente de la Ciudad de México que lo coloca como un centro urbano dominante a nivel nacional y le permiten controlar la producción de múltiples regiones especializadas, facilitada ahora por la red del transporte, inicialmente ferroviaria y después carretera, ya que esta metrópoli se ubica como el punto de confluencia de los principales ejes y circuitos nacionales de la producción de bienes alimentarios.

Sin embargo, desde los años cuarenta se observa un proceso donde emergen nuevos centros metropolitanos de cierta importancia: grandes zonas urbanas como Monterrey o Guadalajara, así como diversas ciudades medias, también demandan productos alimentarios y por lo tanto redefinen la organización espacial del comercio interregional y del abasto de la Ciudad de México.

Sin dejar de ser el centro nacional de consumo, la ZMCM en la actualidad tiende a perder fuerza como estructurador del espacio regional-nacional puesto que las ciudades emergentes tienden a articular sus propios espacios y mecanismos de

abasto y surgen grupos comerciales fuertes que buscan nuevas formas de vinculación con espacios productivos alternativos que les proveen de alimentos.

Esta autonomía relativa de las ciudades del interior respecto al centro se combina con una menor vinculación de la ZMCM con algunas regiones productivas, toda vez que la apertura económica nacional en el rubro de alimentos ha incidido en la incorporación de mayores flujos de alimentos provenientes del mercado internacional, esto significa que los proveedores de alimentos de la Ciudad de México se podrían ubicar en Estados Unidos, Canadá o en cualquier parte del mundo y con cadenas logísticas controladas desde el exterior, situación que significa no sólo una mayor dependencia, sino una alta vulnerabilidad alimentaria y una estructura demasiado frágil desde el punto de vista del abasto.

Sostener la alimentación de la población ubicada en la Ciudad de México, donde se concentra casi una quinta parte de la población nacional, implica movilizar alrededor del 40% de la producción hortofrutícola nacional, del 30 al 35% del consumo nacional aparente de maíz, frijol, trigo y arroz, el 14% de la producción nacional de bovinos y el 56% de porcinos. La proporción de alimentos que llega a la ZMCM para mantener su ciudad central y área conurbada, refleja tanto las dimensiones de la población capitalina, así como su poder de compra promedio.

Además de la subordinación implícita de un gran número de regiones proveedoras, esta situación presionó sobre la creación de una de las mejores infraestructuras comerciales, organización de agentes intermediarios, redes de transporte y un periodo de amplia participación del Estado, lo cual consolidó un sistema de abasto altamente eficiente.

La relación de la ciudad con regiones proveedoras generó un complejo entramado de articulaciones comerciales y circuitos de distribución encaminados a satisfacer los

requerimientos alimenticios de la principal zona urbana del país. Este hecho, da como resultado que cada giro de productos alimentarios (granos, frutas, hortalizas y carne) integra sus propios procesos productivos, de distribución y consumo, ello se expresa en subsistemas de abasto y mercados alimentarios diferenciados:

a) El flujo de frutas hacia la ZMCM se realiza de una región altamente especializada que incluye las entidades de Veracruz, Chiapas y Tabasco; además de condiciones físico-ambientales favorables que permiten su vocación, la integración con el mercado de la ZMCM, se ve favorecido por la predominancia de productores que al mismo tiempo son bodegueros de las centrales de abasto o de bodegueros que establecen relación directa con productores, en ambos casos este mecanismo significa un elevado control del proceso productivo y de toda la cadena de comercialización. La presencia de algunos "enclaves productivos" dispersos complementan la demanda estacional de frutas a la ZMCM, y se ubican en entidades donde además de las limitantes climáticas, presentan bajo desarrollo tecnológico y de infraestructura de sus respectivas zonas agrícolas.

b) El flujo de hortalizas a la ZMCM se lleva a cabo desde 3 regiones de diversas condiciones de desarrollo tecnológico e infraestructura para la producción. Aquí destaca la amplia participación de las entidades del centro del país (Estados circundantes al Distrito Federal y Guanajuato), su situación relativamente cercana a la ZMCM ha incidido en su alta especialización e integración con los mercados. Pese a que el Noroeste posee una de las mejores infraestructuras agrícolas y de comunicación para la producción y distribución de hortalizas su presencia como abastecedor de la ZMCM se ve limitada a unos cuantos productos especializados por temporadas, pues su vinculación se realiza con mercados alternativos regionales y principalmente con los Estados Unidos.

c) El análisis de los flujos nacionales de granos puso en evidencia parte de una organización espacial de mayores dimensiones caracterizada por procesos de distribución de carácter selectivo entre regiones productoras y centros de consumo. Esto se expresa en un patrón donde predominan mercados y sistemas de abasto eficientes entre entidades productoras y centros de consumo, concretamente entre zonas especializadas del norte y noreste del país respecto al consumo de las ciudades del centro; este esquema define la estructuración de un sistema de comercialización de granos altamente centralizado, orientado a satisfacer las necesidades de la población urbana, predominantemente de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y las otras ciudades que le siguen en importancia.

d) Los principales flujos de productos cárnicos se realiza desde zonas altamente especializadas del trópico-húmedo: Veracruz, Tabasco, Chiapas y Jalisco participan de manera significativa en los envíos de bovinos y Sonora, Jalisco y Michoacán casi la totalidad de porcinos consumidos. La magnitud de carne consumida en la ZMCM refleja tanto la capacidad de ingresos y al mismo tiempo la elevada infraestructura de rastros y empacadoras necesarias para procesar y distribuir los productos a la Ciudad.

La predominancia de los flujos de abasto de la ZMCM permiten caracterizarlos como un sistema de abasto de larga distancia que conecta esta gran urbe con un reducido grupo de regiones que han desarrollado una alta especialización en función de la demanda de un mercado centralizador de la producción agropecuaria.

Esta situación es facilitada, además de la propia concentración del consumo, por los desequilibrios y la escasa cobertura de la red de transporte carretero y ferroviario, debido a la predominancia de articulaciones en un eje transversal que integra eficientemente las zonas productivas de la región Centro y diversos puertos y un

sistema longitudinal que alimenta los diversos flujos provenientes desde el Noroeste, Norte y Noroeste.

El abasto alimentario visto de esta manera permite explicar porque se ha estructurado un sistema que es incapaz de sustraerse a la distorsión que provoca la desigual distribución territorial del ingreso y que desemboca en la concentración física de mercancías, por lo cual el abasto resulta costoso a los consumidores de las ciudades, pero más aun a la población rural que paga en muchas ocasiones un doble costo ante la reexpedición de productos que muchas veces producen las mismas regiones, este es el caso de mecanismos de triangulación de productos desde la Ciudad de México. Sin ser productor, desde esta metrópoli se envían productos hortofrutícolas y granos a entidades como Oaxaca, Nuevo León, Chiapas, Tabasco y Quintana Roo, entre otras.

Debemos destacar que el abasto hortofrutícola y de cárnicos depende casi en su totalidad de la producción interna, mientras en el de granos se puso de manifiesto la gran dependencia de la ZMCM de flujos provenientes del mercado externo, principalmente y en forma significativa de los Estados Unidos. Esta situación refleja que las condiciones exógenas influyen también en la relación Ciudad-Región, concretamente a partir de la mayor apertura comercial dada en el marco de acuerdos pactados internacionalmente (TLC y Organización Mundial del Comercio), y el propio proceso de globalización, tienden a refuncionalizar las relaciones tradicionales de abasto entre la ciudad y la región.

Con base a lo anterior se estimula la mayor especialización de regiones agrícolas en cultivos de exportación, fundamentalmente frutas tropicales y hortalizas, y se crea una alta dependencia de los flujos de granos. Esto responde a un proceso de complementariedad frente a las necesidades de abastecimiento y control de los mercados de los países industrializados, liquidando, en países como el nuestro, la opción de alcanzar o conservar niveles adecuados de autosuficiencia alimentaria,

sistemas autónomos de abasto alimentario y profundizando la dependencia con los países del hemisferio norte.

Resulta difícil consolidar un esquema de mercado tal y como se plantea en el Programa Nacional de Modernización del Abasto y Comercio Interior, pues más bien este instrumento de política económica ha fomentado una participación selectiva del Estado y de agentes privados comerciales en ciudades y regiones atractivas por su infraestructura comercial y de transporte o por la presencia de segmentos de mercado con alto nivel de ingreso.

La situación se agudiza hoy en día, por que el costo social de la crisis económica, a inicios del presente año, tiene un efecto directo sobre la contracción del ingreso de la población, ello cancela las posibilidades de que la población, especialmente los sectores de bajos ingresos, accedan adecuada y oportunamente hacia los alimentos.

Revertir lo anterior requiere propuestas que puedan incidir sobre un desarrollo racional entre las necesidades alimentarias de zonas y centros marginados respecto a la oferta de productos agropecuarios. Por tanto, urge diseñar y establecer una nueva estrategia de abasto, de acuerdo a los requerimientos específicos de productores, agentes comerciales y consumidores, sólo así se podrá incidir en la articulación de mercados regionales que favorezcan zonas rurales y urbanas que históricamente han sido marginadas o presenta severos problemas de acceso a la alimentación.

BIBLIOGRAFIA

Aguilar Gómez, Javier de J. "Política económica y comercialización de granos básicos" En: Javier Delgadillo y Felipe Torres [Coords.] Los Sistemas de Abasto alimentario en México frente al reto de la globalización de los mercados. Instituto de Investigaciones Económicas, Instituto de Geografía y Programa Universitario de Alimentos, UNAM. México, 1993. pp. 169-200.

ASERCA. Revista Claridades Agropecuarias. Nos. 1, 2, 5, 7, 8, 9 y 10. México, Programa de Apoyos y Servicios a la Comercialización Agropecuaria, 1993.

Bartra, Roger. El modo de producción Asiático. Ediciones Era, México, 1980.

Bassols, Batalla Angel y Felipe Torres Torres [Coords.] El abasto de Alimentos en México. México. Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM-LV Legislatura de la Cámara de Diputados. 1992. 335 pp.

Bassols Batalla, Angel y Gloria González [Coords.]. Zona Metropolitana de la Ciudad de México: Complejo geográfico, socioeconómico y político. México, Departamento del Distrito Federal, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM. 1993. 439 pp.

Bassols, Batalla Angel, Felipe Torres y Javier Delgadillo [Coords.] "El abasto alimentario en las regiones de México", México, Instituto de Investigaciones económicas, Programa Universitario de Alimentos, UNAM, 1994. 298 pp.

Bendesky, León. "Economía regional en la era de la globalización" En: Comercio Exterior. Vol.44, No.11, México, noviembre de 1994. pp. 982-1003.

Berry, Brian J.L. Geography of market centers and retail distribution. Prentice Hall, New Jersey, 1967.

Berry, Brian "Local trade and urban hierarchies" En: Economic Geography. Prentice Hall, New Jersey, 1987. pp.379-397.

Boils, Guillermo. "Problemas y perspectivas recientes del abasto alimentario de la Ciudad de México" En: Problemas urbano-regionales. México, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM. 1987

Butler, Joseph. Geografía Económica. Aspectos espaciales y ecológicos de la actividad económica. Cap.4 Teoría de la ubicación: Explicación espacial a través de la modelación deductiva. Editorial Limusa, México, 1986. pp. 88-124.

Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México. El abasto de alimentos a la Ciudad de México: ¿Qué gastan? ¿Cuánto compran? Primera parte, 1991.

Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México. Comercio Tradicional. Comercio Moderno. Segunda parte, 1991.

Camarena Luhrs, Margarita y Mario Salgado. "Regulación del tráfico de productos agrícolas" En: Angel Bassols et. al. [Coord.] El abasto de alimentos en México. Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM-Cámara de Diputados, LV Legislatura. México, 1992. pp. 223-250

Camarena Luhrs, Margarita. "Homogeneización del espacio" En: Revista Mexicana de Sociología. No.3/90, México, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, Julio-Septiembre de 1990. pp. 35-48.

Camarena Luhrs, Margarita y Mario Salgado. "El transporte de las importaciones de graneles agrícolas" En: Bauer, Mariano et. al. El agua y la energía en la cadena agroalimentaria: Granos básicos. México, Programa Universitario de Energía, Programa Universitario de Alimentos, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM. 1994, pp. 323-342.

Castrezana, María del Rocío. El impacto socioespacial de la nueva Central de Abastos. (Tesis de Licenciatura), UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, Colegio de Geografía. México, 1989.

CEDA. Monografía sobre el funcionamiento de la CEDA. 1993.

COABASTO-CEDA. Sistemas Producto para el D.F. Serie Temática producto, México (Estudios del jitomate, plátano, cebolla, papa, limón, naranja, chile y piña).

Comisión Nacional de Alimentación. Programa Nacional de Alimentación 1990-1994. México, 1990. 51 pp.

CONAPO. Sistema de Ciudades y distribución espacial de la población en México. T. I. México, CONAPO, 1990.

CONASUPO. El mercado de subsistencias populares. Cincuenta años de regulación. México, 1988, T.III.

CONASUPO-CIDE. Memorias del Seminario Internacional sobre Empresas públicas y Sistemas de distribución de productos básicos. México, CIDE, 1987.

Convocatoria y bases para el registro de participantes interesados en adquirir el patrimonio del "Puerto Interno y Centro de Actividades Logísticas Pantaco" de Almacenes Nacionales de Depósito (ANDSA), publicada en Excelsior, el 29 de julio de 1994.

Chías Becerril, Luis. Análisis Geoeconómico del Comercio en México. México, Instituto de Geografía, UNAM. 1979 (Serie Varia, T.1, No.5) 101 pp.

Chías Becerril, Luis. "El transporte de alimentos en México: Situación frente a la globalización de los mercados". En: Sistemas de abasto alimentario en México frente al reto de la globalización de los mercados. México, Programa Nacional de Alimentos, Instituto de Geografía, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM. 1993.

Chías Becerril, Luis y José Gasca Zamora. "Participación del sistema nacional de transporte en la distribución de granos" Ponencia presentada en el Foro Internacional: El sistema postcosecha de granos a nivel rural: problemática y propuestas para su mejoramiento. México, Programa Universitario de Alimentos-FAO, Noviembre de 1994.

Esteva, Gustavo y David Barkin. El papel del sector público en la comercialización y la fijación de precios de los productos agrícolas básicos. CEPAL, México, 1981. (Mimeo).

Fideicomiso de la Central de Abasto de la Ciudad de México. Folleto informativo. México, Mercomex Siglo XXI, Edición 1993.

Florescano, Enrique y Alejandra Toscano. "El sector externo y la organización espacial regional de México (1521-1910)" En Lecturas de análisis regional en México y América Latina. Universidad Autónoma de Chapingo. México, 1993. pp.385-420.

Garza, Gustavo. "El carácter metropolitano de la urbanización en México" En: El Desarrollo regional en México: Teoría y Práctica. [Comp: Bassols Batalla, Angel et. al.] México, Instituto de Investigaciones económicas, UNAM. 1992. 177 pp.

Gobierno del Estado de México. Central de Abastos del Ecatepec. México, 1990.

Gómez Cruz, Manuel Angel et. al. "Tendencias y opciones de la producción de carne de puerco, pollo y huevo en México" En Comercio Exterior. Vol.40, No.9, Septiembre de 1990. pp. 876-885.

Gormsen, Erdmann y Klein Lüpke Rainer. "La plaza comercial en América Latina, un nuevo indicador de metropolización" Ponencia presentada en el Coloquio: Grandes metrópolis en Africa y América Latina. Toulouse, 27-29 de noviembre, 1991.

Green, Raúl. "El comercio agroalimentario mundial y las estrategias de las trasnacionales" En: Comercio Exterior. Vol.39, No.8, México, 1989.

Gutiérrez Puebla, Javier. "Christaller: la teoría de los lugares centrales" En: La Ciudad y la organización regional. Cuadernos de estudio. Serie Geografía. No.40, Madrid, Edit. Cincel, 1984. pp.17-40

Hans-Harald. "Ajustes estratégicos en las empresas agroalimentarias" en: Revista de Estudios Agrosociales, No.157, Magisterio de Agricultura, pesca y alimentación, Madrid, 1991.

Harrison, K. Recent evolution of urban wholesale retail food distribution systems in third world. Kelly Harrison Associates, Inc. (Mimeo)

Hassing, Roos. Comercio, tributo y transporte. La economía política de México en el siglo XVI. Alianza Editorial Mexicana, México, 1990.

Hiernaux, Daniel. "La Planeación de la Ciudad de México: logros y limitaciones" En: Gustavo Garza [Comp.] Una década de planeación urbano-regional en México 1978-1988. México, El Colegio de México, 1992. pp. 155-175.

Hiernaux, Daniel. "Apertura económica y regiones ¿Nuevas perspectivas? Ponencia presentada en el XIII Encuentro de la Red Nacional de Investigación Urbana. Implantación industrial y reestructuración territorial. Aguascalientes, Octubre de 1993.

Jiménez Espiritú, Enrique. "Abasto" En: México, 75 años de Revolución. Desarrollo Social II. México, FCE-INEHRM, 1988.

Kohls, Richard. Marketing of agricultural products. Macmillan, New-York, 1972. 612 pp.

López Rosado, Diego. El abasto de productos alimentarios en la Ciudad de México. México, Fondo de Cultura Económica, 1987.

INEGI. Abasto y Comercialización de productos básicos: Maíz, Trigo, Arroz, Oleaginosas y Sorgo. México, INEGI-SECOFI, 1988.

Mijares, Ivonne. Mestizaje alimentario. El abasto de la Ciudad de México en el siglo XVI. Facultad de filosofía y Letras, UNAM, 1993.

Montemayor, Aurelio. "La comercialización de alimentos en México" Ponencia presentada en el Coloquio sobre Economía Mexicana, El Colegio de México, marzo de 1979, (Mimeo).

Moreno M., Ernesto. El sistema de manejo postcosecha de granos en México. segundo Curso sobre Conservación de Granos y Semillas en Almacén. PUAL, UNAM, México, 1988 (Mimeo)

Mortera Morales, Adolfo. "Las centrales de abasto y otras formas de acopio y distribución alimentaria" Ponencia presentada en la reunión sobre Las formas de garantizar el derecho a la alimentación en su Ley reglamentaria. Comisión de Distribución de Bienes de Consumo y Servicio, Cámara de Diputados, Jul. 1994. Inédita.

Muldoon, Juan y Daniel Servitje. El consumo de alimentos en México, presente y futuro. Edit. Trillas, México, 1984.

Muñoz, Ma. de los Angeles y Juan Pablo Autum. "Los grandes centros comerciales de la ZMCM como estructuras logísticas de plataforma" VIII Congreso Panamericano de Ingeniería de Tránsito y Transporte. Cd. de México, Julio 6-10, 1994.

Ocegueda Parra, David. "Adopción de alimentos alternativos en el consumo urbano" Proyecto de Investigación del Doctorado en Antropología. Universidad de Colima, México, 1994.

Ornelas Delgado, Jaime. Estructuración del territorio y política regional en México. México, Universidad Autónoma de Tlaxcala, 1993. 203 pp.

Ortiz, Renato. Mundializacao e cultura. Editora Brasileira. 1994.

Oswald, Ursula. (Compiladora). Mercado y dependencia. Dimensión del mercado bajo el capitalismo. centro de Investigaciones Superiores INAH-Nueva Imagen, México, 1979.

Quintana Echegoyen, Carlos. Los espacios del comercio. Edit. Canaco-Limusa, México, 1992. 223 pp.

Ramírez Velázquez, Blanca y Emilio Pradilla Cobos. "México y el Tratado de Libre Comercio: de la integración "silenciosa" a la homogeneización territorial fragmentaria" En: Memoria del XIII Encuentro de la Red Nacional de Investigación Urbana. Implantación industrial y reestructuración territorial. Aguascalientes, 1993.

Rello, Fernando. "El abasto de frutas y legumbres en México". En: Comercio Exterior. Vol.39, México, 1989.

Rello, Fernando y Demetrio Sodi. Abasto y distribución en alimentos a las grandes metropolis. México, Edit. Nueva Imagen, 1989.

Reig, Nicolás. "El sistema ganadero industrial, su estructura y desarrollo, 1960-1980". El desarrollo agroindustrial y la ganadería en México. SARH. Documento de Trabajo No.8. México, 1982.

Revista América Latina, "Franquicias: la Revolución Comercial" Suplemento, s.f/s.n.

SARH. "Abastecimiento de carne al Distrito Federal. Econotecnia Agrícola. Vol.2, No.9, Septiembre de 1978.

Romero Manuel, Héctor. Del Tianguis a la modernización de coabasto. México, Coordinación General de Abasto y Distribución del D.F. 1990.

Santos, Milton. Geografía y Economía urbanas en los países subdesarrollados. Barcelona, Edit. Oikos-Tau, 1973. pp. 37

Santos, Milton. Por una nueva Geografía. Barcelona, s.e, s.f.

SECOFI. Programa Nacional de Modernización del Abasto y Comercio Exterior 1990-1994. México, 1990. 31 pp.

Silva Riquer, Jorge. "Precios y mercancías menudas en las pulperías de la Ciudad de México, 1784-1794" En: Alicia Hernández y Manuel Miño [Coord.] Cincuenta años de la Historia de México. Vol.I, El Colegio de México, 1991.

Sistema Nacional de Abasto. Antología de la Planeación en México. México, Fondo de Cultura Económica, T.XII, pp.401.

Smith, Carol A. "Sistemas económicos regionales: modelos geográficos y problemas socioeconómicos combinados" En: Pedro Pérez [Comp.] Región e Historia en México. México, Instituto Mora-UAM, 1991. pp. 37-98.

Soto Galeano, Gustavo. "Apoyo a la comercialización de alimentos: la experiencia de ASERCA" En: Javier Delgadillo y Felipe Torres [Coords.] Los sistemas de abasto alimentario en México frente al reto de la globalización de los mercados. Instituto de Investigaciones Económicas, Instituto de Geografía y Programa Universitario de Alimentos, UNAM. 1993.

Torres Torres, Felipe. "El abasto alimentario en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México" En: Bassols Batalla, Angel y Gloria Gonzáles [Coords.]. Zona Metropolitana de la Ciudad de México: Complejo geográfico, socioeconómico y político. México, Departamento del Distrito Federal, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM. 1993. pp.218-245.

Torres Torres, Felipe. Patrón de Abastecimiento y distribución del maíz en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Tesis doctoral, Facultad de Economía, DEP-UNAM, 1993.

Varios Autores. "La Bolsa de Futuros Agropecuarios" En: Ideas de Excelsior, México, 6 de mayo de 1994.

Villarreal, Rene. "La globalización económica" En: Revista Mexicana de Política Exterior. México, Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos, No. 35, Verano de 1992, pp. 41-58.