

La Comisión Mixta de Planificación. Un organismo clave en el ordenamiento urbano de la Ciudad de México durante la regencia de Ernesto P. Uruchurtu, 1952-1966

**The Joint Planning Commission. A key
organization in the urban planning
of Mexico City during the regency of
Ernesto P. Uruchurtu, 1952-1966**

Carlota Zenteno Martínez

*Laboratorio de Estudios Transdisciplinarios
Ambientales, Escuela Nacional de Estudios,
Universidad Nacional Autónoma de México, Morelia,
México*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2501-9325>

DOI: <https://doi.org/10.24275/EQZP2763>

Fecha de recepción: 28 de febrero de 2021

Fecha de aceptación: 31 de mayo de 2021

Fecha de publicación: 12 de diciembre de 2021

Resumen

La estructura vertical y centralista del sistema jurídico del Distrito Federal le permitió a Ernesto P. Uruchurtu, como jefe del Departamento del Distrito Federal, no sólo gobernar ininterrumpidamente a lo largo de 14 años (1952-1966), sino imponer un estricto control político, económico y técnico sobre el desarrollo urbano de la capital más industrializada y poblada de México.

Un ejemplo claro de este ejercicio público se encuentra en las atribuciones políticas otorgadas por la tercera Ley de Planificación del Distrito Federal de 1953 que, a la vez de conferir al regente la ratificación de los proyectos dispuestos para la ciudad, le dio el poder para elegir a los integrantes que conformarían a la Comisión Mixta de Planificación.

Siendo la Comisión Mixta de Planificación un organismo a cargo de los aspectos técnicos y económicos del ordenamiento urbano vial de la ciudad, el objetivo de este artículo es identificar el papel concreto que sus tareas ejecutivas desempeñaron en la toma de decisiones en torno a tales aspectos. Se pretende también indagar sobre los intereses privilegiados por ésta, así como sobre la serie de respuestas sociales que generaron las obras públicas que conformarían el Sistema Vial de la Ciudad de México.

El estudio de este organismo permite observar que Uruchurtu no actuó solo y que el ordenamiento vial de la capital tampoco fue producto de su ingenio. En todo caso resulta fundamental considerar que el regente contó con el apoyo incondicional de una Comisión Mixta, que fue capaz de sortear obstáculos técnicos, económicos y sociales gracias a que estaba constituida por un azeado cuerpo de técnicos-funcionarios.

Palabras clave: Ernesto P. Uruchurtu, ordenamiento urbano, Comisión Mixta de Planificación.

Abstract

The vertical and centralist structure of the legal system at Distrito Federal permitted Ernesto P. Uruchurtu, as head of the Federal District Department, not only to administrate the city for 14 uninterrupted years (1952-1966) but also to impose a strict control in the political, economic and technical aspects over the urban development of the most industrialized and populated capital of Mexico.

A clear example of this public exercise can be found in the political attributions granted by the third Planning Law of the Federal District of 1953, which, at the same time as conferring on the regent the ratification (or not) of the projects arranged for the city, gave him the power to elect the members who would conform the Mixed Planning Commission.

Since the Joint Commission is the organism in charge of attending the technical and economic aspects of the urban road system of the city, the objective of this article is to identify the economic interests that were privileged in its execution, the technical decision-making, as well as the series of social responses generated by the public works that would shape the Road System.

The study of this organization allows us to observe that Uruchurtu did not act alone nor that the capital's road system was a product of his ability. In any case, the unconditional support of an organism able to overcome several obstacles thanks to the fact that it was constituted by a skilled group of technical-civil servants must be considered.

Keywords: Ernesto P. Uruchurtu, urban planning, Mixed Planning Commission.

Resumo



A estrutura verticalizada e centralista do ordenamento jurídico do Distrito Federal proporcionará a Ernesto P. Uruchurtu, como chefe do Departamento do Distrito Federal, não apenas governou ininterruptamente por 14 anos (1952-1966), mas também impor estrito controle político, econômico e técnico sobre o desenvolvimento urbano da capital mais industrializada e populosa do México.

Um claro exemplo desse exercício público encontra-se nas atribuições políticas conferidas pela terceira Lei de Planejamento do Distrito Federal de 1953, que, ao mesmo tempo em que conferia ao regente a homologação (ou não) dos projetos arranjados para o município, conferiu competência para eleger os membros que comporiam a Comissão Mista de Planejamento.

Sendo a Comissão Mista um organismo encarregado de atender aos aspectos técnicos e econômicos do sistema viário urbano da cidade, o objetivo deste artigo é identificar –a nível de execução– os interesses econômicos privilegiados, a decisão técnica –fatização, bem como a série de respostas sociais que geraram uma etapa nas obras públicas que comporiam o Sistema Viário.

O estudo dessa organização permite observar que Uruchurtu não agiu sozinho ou que o sistema viário da capital foi produto de sua engenhosidade. Em todo o caso, considere que teve o apoio incondicional de um órgão capaz de superar diversos obstáculos pelo facto de ter sido constituído por um experiente corpo de servidores técnico-públicos.

Palavras-chave: Ernesto P. Uruchurtu, planejamento urbano, Comissão Mista de Planejamento.

El Distrito Federal, a inicios de la década de 1950, se integraba por doce delegaciones y la Ciudad de México, misma que fungía como una especie de capital¹ (ver plano 1). Su administración pública estaba a cargo del jefe del Departamento del Distrito Federal; una figura política que formaba parte de una estructura gubernamental centralista y jerárquica ya que, desde la pérdida de la autonomía política de la ciudad en 1929, los jefes del Departamento eran designados directamente por el presidente de la República. De acuerdo con Ariel Rodríguez, se trataba de una “relación de dependencia ajustada a una clara asimetría que buscó mantener vigente un sistema de poder, que en última instancia remitía al presidente...” (Rodríguez, 2012: 215).

Bajo esta modalidad jerárquica, el presidente Adolfo Ruiz Cortines designó el 1° de diciembre de 1952, al sonorenses Ernesto P. Uruchurtu como jefe del Departamento del Distrito Federal, inaugurando así una administración sin precedentes en la historia política contemporánea de la Ciudad de México pues, con la ratificación de Adolfo López Mateos en 1958 y de Gustavo Díaz Ordaz en 1964, dicho gobernante ocupará el cargo hasta el 14 de septiembre de 1966, fecha de su renuncia.

En el momento en que Uruchurtu arribó a la jefatura del Departamento, la ciudad experimentaba importantes transformaciones en su componente físico y social, derivadas de la política económica que, desde finales de la década de 1940, protegía la inversión privada y pública como parte del desarrollo urbano de las grandes capitales. Esta dinámica productiva había generado, por ejemplo, que durante el proceso de industrialización de 1940 a 1950, en la capital no sólo se concentrara el crecimiento in-

1 El Distrito Federal se integraba por la Ciudad de México y las siguientes doce delegaciones: Villa Gustavo A. Madero, Azcapotzalco, Iztacalco, Coyoacán, Villa Álvaro Obregón, Magdalena Contreras, Cuajimalpa, Tlalpan, Iztapalapa, Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac (Ley Orgánica, 1941).

dustrial al ser 34.6% más alto que en el resto del país (Garza, 1985), sino que también la población se duplicara en un lapso de tan sólo diez años.²



Plano 1. Distrito Federal en 1950. Fuente: Elaboración propia con base en Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (1940). Censo General de Población, México: INEGI, e Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (1950). Censo General de Población. México: INEGI.

Este fue el preámbulo del modelo económico denominado “desarrollo estabilizador”³ que, al conferir

un lugar protagónico a la industrialización del país y a la promoción activa de la venta de productos nacionales en el exterior, generó una intensa migración del campo hacia la ciudad. Un fenómeno inevitable, señala Luis Unikel (1978), puesto que los niveles de productividad en el campo eran sustancialmente más bajos comparados con otros sectores de la economía.⁴

Dado que el Distrito Federal, a inicios de la década de 1950, se había coronado como la ciudad más poblada y el centro económico más importante a nivel nacional, Uruchurtu tuvo el reto de mantener bajo control los diversos intereses que sobre la ciudad se gestaban entre sociedad, políticos y planificadores. La población esperaba que el nuevo regente atendiera sus demandas de obras públicas (agua, drenaje, alumbrado, pavimentación) y mejoras en la oferta de servicios urbanos (transporte, educación, clínicas médicas, zonas comerciales). En lo político, se esperaba que estableciera alianzas con los pequeños industriales y las clases medias, pero sobre todo que contribuyera con el afianzamiento del partido oficial (PRI) en el gobierno de la ciudad (Davis, 1999). En materia de planificación urbana, pesaban las demandas de los arquitectos-urbanistas mexicanos quienes, inspirados en los postulados de la arquitectura moderna norteamericana y europea de principios del siglo XX, pugnaban por la construcción de conjuntos habitacionales verticales y funcionales en aras de atender el problema de la vivienda que presentaba la capital. Un

2 Conforme al VI y VII Censo General de Población, en 1940, el Distrito Federal tenía 1,757,530 habitantes. Para 1950 tenía un total de 3,050,442. Esto indica que en una década hubo un aumento de población del 73.56%. Mientras tanto, la Ciudad de México pasó de contar con 1,448,422 habitantes en 1940, a iniciar la década de 1950 con un total de 2,234,795. Esto representaba un aumento del 54.29% (INEGI, Censo General de Población, 1940; INEGI, Censo General de Población, 1950).

3 Grosso modo, en palabras de su principal promotor Antonio Ortiz Mena, el modelo del “desarrollo estabilizador” se caracterizó por “el sostenimiento del tipo de cambio, con un balance adecuado entre los ingresos y los gastos del sector público, la puesta en marcha de una

política monetaria restrictiva, basada en el control de importaciones de bienes no indispensables y la promoción activa de la venta de productos nacionales en el exterior” (Ortiz, 1998: 43-49). Cabe señalar que dicha política económica comenzará a definirse en el sexenio de Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958), se consolidará con Adolfo López Mateos (1958-1964) y perdurará hasta el sexenio de Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970).

4 Estimaciones de Luis Unikel apuntan a que el desplazamiento neto de población rural a las ciudades de 1940 a 1960 fue de 1.65 millones de personas (Unikel, 1978: 43).

problema que, desde su óptica, estaba generando más zonas tugurizadas y asentamientos irregulares en las periferias.

Con un Departamento del Distrito Federal estructurado en cinco rubros –Servicios Públicos, Acción Política y Gubernativa, Hacendaria, Acción Cívica y Administrativa–⁵ y bajo la tendencia urbanística de construir núcleos autosuficientes y modernos”,⁶ Uruchurtu tomó las riendas de una ciudad con enormes contrastes sociales y económicos. Una ciudad que presentaba un enorme déficit de vivienda, problemas en la saturación del sistema de vialidad y transporte, pero sobre todo, con una enorme desigualdad social definida por la dotación de servicios urbanos y obras públicas.

Tomando en cuenta esta serie de demandas sociales, características demográficas, económicas y políticas, el estudio de la regencia de Ernesto P. Uruchurtu comprende diferentes elementos; algunos de ellos muy significativos para el periodo y el tema. No obstante, es de interés particular para el presente artículo identificar y analizar el ordenamiento urbano-vial que se llevó a cabo en la Ciudad de México a través del papel que desempeñara la

Comisión Mixta de Planificación. Hay dos razones fundamentales que sustentan este interés.

Primero, porque si bien el crecimiento de la ciudad requería una atención del gobierno hacia todos los órdenes urbanos, el trazo vial fue un tópico protagónico en la administración de Uruchurtu. El alto nivel de industrialización y poblamiento de la capital requería de un sistema vial funcional; capaz de interconectar a la ciudad en su totalidad, claro está, en beneficio del traslado de vehículos, mercancías y personas. Segundo porque, de todas las dependencias a cargo de atender este ordenamiento vial, destaca la Comisión Mixta de Planificación. A este organismo se le delegó la responsabilidad de coordinar económica y técnicamente las obras públicas requeridas para el ordenamiento urbano-vial.

Al respecto, es preciso demostrar que la Comisión Mixta se convertirá –entre la década de 1950 y 1960– en un organismo clave en el ordenamiento vial de la Ciudad de México. No sólo mantuvo estable la balanza de la recaudación fiscal, vía impuesto por planificación, sino también el ritmo de construcción pública. Y si bien su proceder fue objeto de críticas y señalamientos por la falta de equidad en sus métodos –sobre todo ante la ciudadanía afectada por la planificación– pudo sortear los retos propios de la ejecución de las obras y llevar a buen puerto, en tiempo y forma, los proyectos urbanos propuestos por las autoridades. Siendo entonces la Comisión Mixta un espacio institucional protagónico en la regencia de Uruchurtu, es pertinente preguntar: ¿Cuáles fueron los intereses de orden económico y técnico que privilegió la Comisión Mixta de Planificación? Y ¿cuáles fueron sus principales métodos y resoluciones ante la población que estaba siendo afectada por la planificación vial?

La vía metodológica para demostrar el grado de protagonismo que tuvo la Comisión Mixta de Planificación ha sido la selección y sistematización de sus actas de sesión que, si bien tienen años fal-

5 Con el fin de disponer de todas las medidas necesarias para “el mejoramiento de la comunidad y el medio urbano”, el Departamento fue estructurado con las siguientes dependencias: Jefatura del Departamento; Consejo Consultivo de la Ciudad; Secretaría General; Oficialía Mayor; Contraloría General; Dirección de Gobernación, Trabajo y Previsión Social; Obras Públicas, Aguas y Saneamiento; Servicios Legales; Acción Social; Servicios Administrativos; Servicios Generales; Tesorería; Tránsito; Policía; Procuraduría General de Justicia del Distrito y Territorios Federales; Tribunal Superior de Justicia del Distrito y las doce delegaciones adscritas al Distrito Federal (Ley Orgánica de 1941). A partir de 1962 se modificó el artículo tercero de dicha ley para integrar las direcciones generales de Obras Hidráulicas; Servicios Médicos y Mercados (reformas y adiciones a la Ley de Organización, 1962).

6 Bajo la óptica de que las cuatro funciones de una ciudad debían ser habitar, cultivarse espiritual y físicamente, trabajar y comunicarse, una apuesta edilicia –que comenzó desde el primer tercio del siglo XX– contribuiría a resolver los efectos que la aglomeración demográfica e industrial habían ocasionado en el espacio social y urbano (BNHUOP, 1952: 121).

tantes, ofrecen información que permite identificar el perfil profesional y burocrático de los integrantes de la Comisión; su organización interna, así como los métodos y argumentos económicos y legales que fueron usados en torno a la planificación vial de la ciudad. Esta información por sí misma es en suma interesante pero, al complementarse con la correspondencia ciudadana, resulta aún más valiosa, pues hace visible la tensa relación que surgió entre la población afectada por obra pública y las autoridades locales.

Con base en este enfoque metodológico y de acuerdo con Henri Lefebvre cuando señala que la historia del espacio urbano, en distintos contextos, ha sido espacio “de conflictos, de enfrentamientos”, donde las relaciones entre distintas apropiaciones llegan a ser “accidentadas y contradictorias” (Lefebvre, 2013: 27), el análisis del ordenamiento urbano de la capital, aquí propuesto, busca contribuir a la historia urbana a través del estudio de un organismo de planificación institucional hasta el momento poco abordado por la historiografía que sobre la regencia de Ernesto P. Uruchurtu y sobre la planificación urbana de la Ciudad de México se ha elaborado.

Un nuevo gobierno, una nueva ley y una ciudad por transformar

En 1953, el presidente entrante Adolfo Ruiz Cortines decretó la Ley de Planificación del Distrito Federal. Un marco legal que presentaba pocos, pero muy significativos cambios en su estructura jurídica y en las atribuciones políticas de sus actores participantes. Señala, por ejemplo, Armando Cisneros (1999: 149) que, a diferencia de la ley predecesora,⁷ ésta buscaba otorgar una definición más pun-

tual del término “planificación”, la cual quedó de la siguiente manera:

[...] la organización y coordinación, mediante un Plano Regulador, de las funciones de la vida urbana –población, habitación, medios de comunicación, fuentes de trabajo, centros culturales, deportivos, recreativos, médicos, asistenciales y de comercio– con el fin de que la ciudad y los centros urbanos que comprende el Distrito Federal se desarrollen racional, estéticamente y en condiciones salubres, que satisfagan las necesidades de sus habitantes (Ley de Planificación del Distrito Federal, 1953).

Esta coordinación y buen desarrollo de las funciones de la vida urbana establecidos en la nueva definición mantuvieron, no obstante, el mismo esquema vertical que tenía desde la década de 1930. A partir de 1936 se determinó que la planificación de la ciudad estuviera bajo el mando, en un orden de prioridad, de la Comisión de Planificación, organismo integrado por representantes de la esfera pública y privada, a cargo de evaluar y aprobar los proyectos urbanos de y para la ciudad. Para su buen funcionamiento le acompañaría la Comisión Mixta de Planificación. Un organismo auxiliar encargado de atender los aspectos técnico-económicos de los proyectos urbanos. Por último, estaban los Comités Ejecutivos de Planificación y la Dirección de Obras Públicas, instancias responsables de la ejecución de las obras. El único cambio que presentó esta estructura operativa con la nueva ley fue que a la Comisión de Planificación se le añadiera la responsabilidad de emitir “opiniones respecto de lugares típicos o edificios declarados y catalogados como monumentos que pudieran ser afectados por las obras públicas”. Para

7 La Ley de Planificación del Distrito Federal de 1936 no presentaba una definición puntual del término “planificación”. Se limitaba a des-

cribir las actividades que comprendía este ejercicio sobre los espacios urbanos, establecer los organismos participantes y las atribuciones políticas de cada uno de estos.

tal fin fueron incorporados el director del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH); el director del Instituto Nacional de Bellas Artes (INBA); los secretarios de Bienes Nacionales e Inspección Administrativa y de Educación Pública (Ley de Planificación del Distrito Federal, 1953).

Otro cambio que presentó la Ley de Planificación fue la integración de la Ley de Fraccionamientos de 1940. Una disposición por medio de la cual el Departamento del Distrito Federal quedaba facultado para autorizar el fraccionamiento de un determinado espacio; claro está, si éste cumplía con una serie de requisitos y obligaciones. Entre los requisitos estaban, por ejemplo, la exigencia de que la zona elegida contara con la estructura necesaria que permitiera la instalación de servicios urbanos básicos, como el alumbrado, drenaje o agua potable (Ley de Planificación del Distrito Federal, 1953). La incorporación de la Ley de Fraccionamientos, el nivel de exigencia y las obligaciones establecidas para los fraccionadores suponen una maniobra política y jurídica para frenar, o bien controlar, el crecimiento desbordado de la ciudad. De su control dependía, en gran medida, el dominio político que sobre la ciudad ejercía el partido oficial y, por supuesto, el gobierno ejecutivo.

Tratándose de control, es preciso apuntar que el cambio más significativo en esta ley se dio con las nuevas atribuciones otorgadas al jefe del Departamento. El regente no sólo presidiría y elegiría a la mayoría de los integrantes de los tres órganos de planificación de la ciudad arriba mencionados, sino que sería el encargado de ratificar los proyectos urbanos para la capital.⁸ Con estas facultades se afian-

zaba un modelo de toma de decisiones de orden jerárquico, que colocaba al jefe del Departamento en un coto de poder frente a la transformación del espacio urbano.

Ahora bien, es evidente el grado de poder que adquirió Uruchurtu como jefe del Departamento, sin embargo, un análisis más amplio debe considerar que, en torno a la planificación de la ciudad, dicho gobernante no actuó solo, ni los proyectos urbanos puestos en marcha fueron producto de su ingenio. En todo caso, es necesario asumir que, en la medida de sus atribuciones políticas, Uruchurtu fue apoyado por los organismos y las dependencias de planificación establecidos en el marco legal para su efecto. Fue el caso, por demás notable, del papel que desempeñó la Comisión Mixta de Planificación, un organismo que dejó rastros de su gestión en la ciudad gracias al registro de sus actas de sesión, a través de las cuales se puede apreciar su paulatina adquisición de presencia incuestionable en temas de planificación vial.

Como se ha señalado, el grado de sus responsabilidades no sólo eran técnico, sino económico. La Comisión Mixta debía organizar y administrar el sistema de financiamiento y, de igual forma, llevar a cabo los convenios o contratos correspondientes a enajenaciones y adquisiciones relacionadas con la planificación urbana. De su labor dependió que los proyectos viales dispuestos para la ciudad se ejecutaran sin desbalances en el gasto público; claro está, bajo una estricta vigilancia del sistema recaudatorio y de los decretos expropiatorios. Siendo entonces un organismo que se hizo cargo conjuntamente del

8 En la Ley se estableció que, una vez formulados los estudios preliminares, se harían “los anteproyectos de obras y si el Departamento de Distrito Federal los considera de interés y utilidad públicos, se formularían los proyectos definitivos, los cuales serán revisados por el órgano consultivo en materia de planificación y sometidos, posteriormente a la aprobación del jefe de DDF. Los proyectos aprobados por

la Comisión de Planificación podrán ser modificados o revocados por la propia Comisión a solicitud del presidente de la República o, en su caso, del jefe del Departamento del DF, cuando el interés público lo exigiera. Por las mismas razones de interés público, el jefe del Departamento del Distrito Federal podía modificar o revocar los proyectos que hubiere aprobado sin intervención de la Comisión de Planificación” (Ley de Planificación del Distrito Federal, 1953).

orden económico y técnico de la planeación urbana, es imprescindible preguntarse por el perfil técnico-profesional de sus integrantes, sus alcances y métodos operativos.

La Comisión Mixta de Planificación en tiempos de Uruchurtu

La Ley de Planificación del Distrito Federal de 1953 estipulaba que el jefe del Departamento debía elegir a los tres funcionarios que presidirían la Comisión Mixta de Planificación. Estos debían ser ingenieros, arquitectos o técnicos en materia urbana. Para asumir la coordinación y vigilancia de los aspectos financieros, la ley estableció que la Comisión Mixta debía ser integrada por el Tesorero del Distrito Federal, un representante de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, así como dos expertos en derecho fiscal (Ley de Planificación del Distrito Federal, 1953).

Ernesto P. Uruchurtu decidió colocar en la presidencia de la Comisión Mixta al titular de la Dirección General de Obras Públicas del Departamento del Distrito Federal. En orden cronológico se desempeñó en este puesto Manuel Moreno Torres (1952-1958); quien será reemplazado por el ingeniero Gilberto Valenzuela Jr. (1958-1964). A la salida de éste, será designado el ingeniero Antonio Álvarez Pérez (1964-1966). La secretaría de la Comisión Mixta estuvo a cargo de la ingeniera Ángela Alessio Robles quien, a su vez, se desempeñaba como subdirectora de la Oficina de Planeación de la Dirección de Obras Públicas. Como primer vocal fue designado José Fernando Venegas, subdirector de la Oficina de la Vía Pública. Por su parte, Octavio Calvo, tesorero del Distrito Federal, ocupó la vicepresidencia y el licenciado Roberto Ríos Elizondo, subtesorero del Distrito Federal, fungió como vocal (ver cuadro 1).

Previsiblemente, en busca de una maniobrabilidad política, Uruchurtu optó por funcionarios directivos de la Dirección de Obras Públicas para tener, de primera mano, información sobre los acuerdos, avances y demás cuestiones relativas a la planificación que se estaba ejecutando en la ciudad. En esta elección es evidente que privilegió el cargo público, pero también la experiencia de sus integrantes, puesto que la mayoría de los funcionarios —a excepción de Gilberto Valenzuela Jr.— habían formado parte del Departamento del Distrito Federal desde la década de 1940. Incluso algunos, en calidad de técnicos-asesores —como la ingeniera Alessio Robles y el ingeniero Fernando Venegas—, habían coordinado los trabajos de ordenamiento urbano-vial aprobados por la Comisión de Planificación entre finales de 1940 y principios de 1950. En este sentido, Uruchurtu conformó una Comisión Mixta a la que le distinguió el conocimiento y la experiencia en el ejercicio público del ordenamiento urbano; cualidades que posibilitaban la continuación de los trabajos urbanos que habían quedado pendientes y, por supuesto, ponían en marcha los faltantes en aras de terminar el Sistema Vial de la Ciudad.⁹

9 El Sistema Vial de la Ciudad —aprobado por la Comisión de Planificación entre 1940 y 1950— comprendía “el estudio de las zonas de la ciudad y la amplitud de las arterias en función del máximo número probable de vehículos y habitantes” (García, 1972: 21). Este Sistema Vial integraría el Plano Regulador de la Ciudad, que constituiría el instrumento principal de planificación a cargo de lograr un crecimiento y desarrollo urbano ordenado. Las intenciones de contar con dicho instrumento, con mayor ahínco, se hicieron presentes en el comienzo de la década de 1940. Así lo ha demostrado la investigación de Cristina Sánchez-Mejorada (2005: 278), quien apunta que durante la regencia de Javier Rojo Gómez —y por instrucciones del presidente Manuel Ávila Camacho (1940-1946)— fue prioritario concluir el Plano Regulador de la capital. Si bien se realizaron importantes ampliaciones y apertura de vías —como el Anillo de Circunvalación, ampliación de la avenida Revolución, ampliación de la Calzada de Tlalpan—, el Plano no llegó a terminarse (Sánchez-Mejorada, 2005: 283). Posteriormente, en la regencia de Fernando Casas Alemán —correspondiente a la presidencia de Miguel Alemán (1946-1952)—, la Dirección de Obras

La Comisión Mixta de Planificación era un organismo con patrimonio propio organizado por una oficina oficial que “en el cartabón de los despachos oficiales, se le nombró Oficina Auxiliar de la Comisión Mixta”, así como por cuatro secciones: administrativa, técnica, jurídica y liquidadora de cuentas. La primera administraba el régimen económico interior de la Comisión Mixta; la segunda se encargaba del aspecto económico de los proyectos; la tercera atendía los aspectos legales y a la cuarta le correspondían todos aquellos asuntos y problemas resultantes en la conclusión de los trabajos públicos (García, 1972: 144).

La información brindada por sus actas de sesión nos muestra un organismo consistente y, en cierta medida, consolidado. La periodicidad de sus reuniones, dependiendo de la urgencia por atender aspectos técnicos o económicos de las obras, era semanal y estaban presentes todos sus integrantes. Esta serie de sesiones ocurrían por las tardes y podían alargarse hasta muy entrada la noche. Resulta evidente el interés de la Comisión por dar solución a los inconvenientes técnicos y económicos que iban surgiendo en el transcurso de las obras. Ello se refleja, por ejemplo, en sus debates sobre el presupuesto ejercido, los gastos necesarios a fin de mantener el ritmo constructivo, así como el estudio de las zonas a intervenir por parte de los Comités Ejecutivos a su cargo (Actas de la Comisión Mixta de Planificación, 1953-1966).

Públicas del Departamento del Distrito Federal dividió a la ciudad en 19 zonas, con el fin de complementar y terminar el Plano Regulador. Cada una de estas zonas comprendía una serie de obras, que tenían el objetivo de ampliar algunas calles y abrir otras; “las que a su vez se enlazaban o continuaban con otras pertenecientes a zonas diversas” (Sánchez-Mejorada, 2005: 285). La intención, según se aprecia, era planear y corregir crecimientos y defectos de la metrópoli, pero sobre todo, “servir como base para la reformulación del plano regulador y con ello evitar el crecimiento anárquico de la ciudad (Sánchez-Mejorada, 2005: 285).

Tras la discusión de los pormenores en el avance de las obras, se revisaban las demandas que hacían los ciudadanos en torno al pago de impuestos, decretos expropiatorios y pagos de indemnizaciones. Temas de reiterada controversia que, como se verá más adelante, en más de una ocasión pusieron en entredicho el común acuerdo entre los integrantes de la Comisión. Finalmente, en este orden de prioridad, la Comisión Mixta atendía la sección de “asuntos varios”, que trataba cuestiones meramente administrativas, como pagos de emolumentos, envíos de avisos o circulares a otras dependencias (Actas de la Comisión Mixta de Planificación, 1953-1966).

Si bien la Comisión Mixta comenzó a trabajar en el ordenamiento de la ciudad desde el inicio de la regencia de Uruchurtu, su trabajo cobrará mayor notoriedad a partir de 1954. Según consta en las actas de sesión, en este año encomendó a su Oficina Auxiliar la formulación de un diagnóstico que diera cuenta de todos los proyectos urbanos que habían sido aprobados desde la década de 1940. Paralelamente, se le pidió a la Oficina del Plano Regulador un informe completo sobre los problemas que se habían presentado en la planificación del Distrito Federal en los dos años que llevaba la administración de Uruchurtu. La intención era entregar un informe completo al jefe del Departamento del Distrito Federal sobre las obras de mayor importancia y una opinión sustentada sobre la conveniencia de su realización total o parcial (Oficio de la Comisión Mixta de Planificación al Jefe de la Oficina del Plano Regulador, 26 de abril de 1955).

Desafortunadamente, se desconoce el tipo de balance técnico de este diagnóstico;¹⁰ no obstante, es notable que, a partir de entonces, el orde-

10 Lamentablemente no se encontró mayor documentación en el Archivo Histórico de la Ciudad de México y, por ende, fue imposible obtener mayores datos al respecto.

namiento urbano de la capital cobrará un mayor impulso, ya que no sólo se reactivarán algunos de los proyectos urbanos de la zona poniente (Mixcoac y Tacubaya), sino que la Comisión Mixta obtendría, previa gestión de la Tesorería y del regente, continuos montos presupuestales para el financiamiento

de las obras que estaban a su cargo. Baste como ejemplo el proyecto de la zona de Tacubaya, mismo que, desde su reactivación en 1955, hasta el término de las obras en 1959, recibió de la Tesorería del Distrito Federal la cantidad de \$61,378,000 (Acta 8 de la Comisión Mixta, 1959).

Funcionarios	Cargos con Ernesto P. Uruchurtu (1952-1966)	Fernando Casas Alemán (1946-1952)	Javier Rojo Gómez (1940-1946)	Comisión Mixta	Comisión de Planificación (1946-1950)
Ángela Alessio Robles	Subdirectora de Planeación y Programa del Departamento del D.F.	Jefa de la sección de estudios de la Oficina del Plano Regulador y representante gubernamental en la Comisión Intersecretarial para la localización de las terminales de autotransportes. Elaboró y ejecutó el proyecto de planificación de la zona Tecoyotitla-Viveros Chimalistac (se le deben, como asesora técnica, los trabajos de apertura de la avenida Universidad, Francia y la diagonal Minerva).	-----	Vocal (1946-1952) Secretaria (1952-1966)	Representante de la Comisión Mixta en 1950
Octavio Calvo	Tesorero del Distrito Federal	Subtesorero del Distrito Federal	-----	Vicepresidente (1952-1966)	-----
Manuel Moreno Torres	Director de Obras Públicas (1952-1958)	Director de Obras Públicas (1946-1950)	Miembro del Comité de Vigilancia de Precios de los artículos necesarios en el Distrito Federal Director de la Dirección de Servicios Generales del Departamento	Presidente (1946-1950) (1952-1958)	Representante de la Dirección General de Obras Públicas en 1950
Gilberto Valenzuela Jr.	Director de Obras Públicas (1958-1964)	Jefe de la Oficina de Pavimentos Subdirector de Obras Públicas	Consultor de planificación	Presidente (1958-1964)	-----
Roberto Ríos Elizondo	Subtesorero del Distrito Federal	Jefe de la Oficina de Leyes Fiscales de la Tesorería del Distrito Federal	-----	Vocal (1952-1964)	
Fernando Ríos Venegas	Subdirector de Obras Viales Representante del Departamento en el Consejo del Instituto Nacional de Vivienda	Asesor técnico del proyecto de planificación de la zona Estaciones Miembro del comité encargado de redactar la Ley de Planificación de 1953	-----	Vocal	Secretario de la Comisión Mixta

Funcionarios	Cargos con Ernesto P. Uruchurtu (1952-1966)	Fernando Casas Alemán (1946-1952)	Javier Rojo Gómez (1940-1946)	Comisión Mixta	Comisión de Planificación (1946-1950)
Alfonso Reyes Navarrete				Cronista de las sesiones	Cronista de las sesiones

Cuadro 1. Comisión Mixta de Planificación 1940-1966. Fuente: Elaboración propia con base en las siguientes fuentes: Para Ángela Alessio Robles: (1978, 31 de octubre). Avance, p. 18, García (1972), Actas de la Comisión Mixta (1953-1966). Para Manuel Moreno Torres: (1942, 11 de octubre). El Nacional, p. 2, Se protegerá al consumidor (1942, 8 de mayo). El Nacional, p. 1, Actas de la Comisión Mixta (1953-1966). Para Octavio Calvo: Atención a los pueblos comarcanos (1942, 31 de marzo). El Nacional, p. 1, Hizo el Gobernador tres designaciones (1946, 21 de diciembre). El Nacional, p. 1, Inauguró el tesoro del D.F. varias obras de servicio social en Navarte (1951, 11 de enero). El Nacional, p. 6, Actas de la Comisión Mixta (1953-1966). Para Gilberto Valenzuela Jr.: Semblanza de Gilberto Valenzuela Jr. (1964, 5 de diciembre). El Mañana, p. 1. Para Roberto Ríos Elizondo: Ajuste de leyes fiscales (1951, 5 de noviembre). El Nacional, p. 8, El nuevo Gabinete presidencial del Lic. Gustavo Díaz Ordaz (1964, 1 de diciembre). La Crítica, p. 1, La tienda de comestible de la SOP fue ampliada (1965, 7 de junio). El Nacional, p. 4, Nuevas designaciones en Secretarías de Estado (1970, 16 de diciembre). El Nacional, p. 1. Para Fernando Ríos Venegas: Aviso del Gobierno del Distrito Federal (1946, 31 de agosto). El Nacional, p. 4, Aviso de la Comisión Mixta de Planificación, Departamento del Distrito Federal (1945, 4 de abril). El Nacional, p. 5, Sánchez-Mejorada, (2005: 288). Una nueva escuela fue inaugurada ayer en la delegación de Xochimilco (1958, 8 de febrero). El Nacional, p. 1, Nuevo director del Instituto Nacional de la Vivienda (1959, 1 de marzo). Revista Arquitectura: selección de arquitectura, urbanismo y decoración, p. 48. Para Alfonso Reyes Navarrete: Actas de la Comisión Mixta (1953-1966), García (1972).

La Comisión Mixta, con la anuencia del jefe del Departamento y con la facilidad que se le otorgó para gestionar constantes préstamos ante la dirección de la Tesorería, puso en marcha un ambicioso programa urbano que, desde su arranque, se dio sin tropiezos y a un ritmo de trabajo nunca antes visto. A tan sólo ocho meses de ser reactivado el Comité Ejecutivo para la zona de Tacubaya, se reportaban 112 predios afectados y se había llevado a cabo la celebración de 161 convenios en las calles de Madereros, Parque Lira y Vicente Eguía (Avance de obra a la fecha en las calles de Madereros, Parque Lira y Vicente Eguía, 1955). De igual forma, se había tomado posesión de 50 inmuebles y se reportaba el término de los trabajos de demolición en la avenida Observatorio (informe del arquitecto Urquiza, 1956).

El ritmo de trabajo de la Comisión Mixta provocó una transformación física de la ciudad que sorprendió a propios y a extraños. Tan así que el Departamento llegó a aceptar que el trazo vial fue uno de

los tópicos a los que mayor atención prestó la administración de la ciudad. En palabras de las autoridades, dado que el número de vehículos, en el lapso de 1952 a 1964, había aumentado de “130 mil a 370 mil”, se hizo imprescindible la “construcción de 38 kilómetros de vías de circulación continua y 308 kilómetros de nuevas avenidas” (DDF, 1964: 135). La atención prioritaria al problema vial de la capital conllevó, además, a que se entubaran, “en una longitud de 80 kilómetros, los ríos y canales de Churubusco, La Magdalena, San Ángel, Tequilazco, Barranca del Muerto, Mixcoac, La Piedad, Becerra, Tacubaya, Consulado, San Joaquín y Miramontes” (DDF, 1964: 135).

Esta serie de conexiones vehiculares —como el Anillo Periférico, el Viaducto Piedad y los pasos a desnivel creados para su efecto— formaban parte de un sistema vial que pretendía ser útil y moderno, acorde con la industrialización, con una clase media ensanchándose y con una arquitectura moderna que hacía crecer a la ciudad; esto “bajo la

reinterpretación de tipologías necesarias para un país económicamente pujante” (Canales, 2013: 92). El ordenamiento urbano buscaba corresponder con una capital que se expandía a un ritmo acelerado, desde el sur, con los fraccionamientos de Jardines del Pedregal, y hacia el noroeste, con Ciudad Satélite (Canales, 2013), ante la mirada absorta de un sector de la clase media que se sentía muy favorecida. Salvador Novo, expresó disfrutar de los “magníficos y nuevos caminos que ha abierto el regente Uruchurtu que me permiten recorrer rápidamente mi camino de Coyoacán a Chapultepec” (Novo, 1997: 178). Para la prensa, el avance de estas obras era señal del progreso económico que había alcanzado el país y, para las autoridades gubernamentales, una prueba de que el gobierno, el partido y el “desarrollo estabilizador” estaban haciendo bien su trabajo (ver figuras 1 y 2).

La Comisión Mixta, en este sentido, fue una maquinaria de planificación que se mantuvo bien engrasada y funcionando conforme a los intereses de una clase política que buscaba hacer de la obra pública el sello distintivo de la modernización urbana. El primer período de la administración de Uruchurtu (1952-1958) logró sortear los obstáculos propios de la puesta en marcha de las obras públicas; sostener el ritmo constructivo sin problemas de financiamiento y completar las expropiaciones e indemnizaciones acorde con los tiempos marcados por las autoridades. No hay duda de los logros que la Comisión Mixta alcanzó en este proceso de transformación; logros que, cabe acotar, dotaron a Uruchurtu de una enorme popularidad y del beneplácito ciudadano, al grado que, previsiblemente, hicieron posible su ratificación como jefe del Departamento en la presidencia de Adolfo López Mateos (1958-1964) y de Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970).

Sin embargo, es preciso preguntarse por los costos y efectos que se generaron en el espacio ur-

bano y en su población habitante. Es decir, hasta qué punto la planificación destinada a la transformación vial de la capital representó un mecanismo democrático o, por el contrario, uno arbitrario que impusiera a la población un sistema recaudatorio inflexible y poco equitativo. Resulta también imprescindible indagar sobre la naturaleza de las expropiaciones, sus métodos o bien, las sanciones impuestas a quienes cuestionaron la utilidad pública de las mismas.

El ordenamiento vial de la Ciudad de México, una praxis de inequidad urbana

Los impuestos por obra pública y los derechos de cooperación —conforme a lo dispuesto por la Ley de Planificación y la Ley de Hacienda de 1941— se justificaban por el beneficio que recibían los ciudadanos a través de determinados proyectos de planificación (apertura, ampliación de una vialidad, construcción de mercados y escuelas, entre otros) y por la urbanización desprendida de tales proyectos (pavimentación, embanquetado, alumbrado, drenaje y agua potable). En este sentido, los impuestos se sustentaban jurídicamente, no sólo en el beneficio colectivo, sino en el incremento de valor que los predios adquirirían tras el término de una determinada obra.



Figura 1. Cruce de Viaducto Piedad y el Anillo Periférico. Fuente: DDF, 1964: 137.



Figura 2. Viaducto Piedad y su cruce con avenida Revolución. Fuente: DDF, 1964: 138.

A la letra, el mecanismo tributario parecía equilibrar la tercia obra pública-urbanización-beneficio; no obstante, en la práctica distó mucho de ser un proceso equitativo para todas las partes involucradas. Con frecuencia los afectados por obra pública denunciaron a las autoridades que sus propiedades, más allá de presentar un mejoramiento físico y un beneficio económico, estaban sufriendo desvalor y perjuicio, afectando directamente su patrimonio familiar (Acta 9 de la Comisión Mixta, de Planificación, 1963).¹¹

Es evidente que la inflexibilidad de este cuerpo de técnicos hacia la condonación de impuestos a la ciudadanía respondía a la exigencia de mantener el ritmo de construcción de obra pública sin tropiezos económicos. Se buscaba evitar la paralización de las

obras públicas por la falta de recursos disponibles y, en la medida de lo posible, mantener estable la balanza entre los ingresos y egresos del Departamento. Hubo una razón fundamental. Desde el inicio de las obras viales, la Comisión Mixta se mostró preocupada por un monto faltante –equivalente a 51 millones de pesos– que corría el riesgo de aumentar ya que, para entonces (1955), se habían planificado nuevas obras y algunas de ellas ya estaban siendo ejecutadas:

Mixcoac-Villa Obregón (Avenida Mixcoac, San Ángel, Ferrocarril del Valle y Río Mixcoac); Tacubaya (Madereros, Benjamín Franklin, Viaducto Presidente Alemán, Parque Lira); Tlacoquemeca-Actipan, Santa Cruz y Coyoacán (División del Norte); sur del centro (*sic*) y Balbuena (San Antonio Abad, José Peón Contreras, Calzada del Chabacano y otras) (Acta 9 de la Comisión Mixta de Planificación, 1963).

Dado que la recuperación del gasto público por obras de planificación se ejercía a través de los impuestos, de no recabarse conforme a los tiempos que marcaba la ley, más allá de un efecto multiplicador, podría darse un gasto adverso a los ingresos fiscales del Departamento. En este sentido, no sólo se trataba de un problema administrativo, sino principalmente uno de tipo tributario. Los planificadores sabían bien que se corría el riesgo de perder, por prescripción, el gasto público¹² (Acta 9 de la Comisión Mixta de Planificación, 1963).

De tal suerte que, ante el cobro, la Comisión Mixta se mostró mucho más rigurosa en sus métodos, incluso cuando los afectados por obras de planificación tuvieran razón suficiente para oponerse

11 Así lo constata una denuncia ciudadana que fue presentada ante la Comisión Mixta durante la construcción del Viaducto Miguel Alemán. Un propietario afectado –tras contratar un perito para que practicara una inspección de los efectos de la obra– presentó a las autoridades un reporte sobre el daño que sufrieron sus predios al quedar éstos en una calle cerrada y, por ende, totalmente aislados de la parte norte de la ciudad. El daño a su patrimonio además debía ser cubierto con un impuesto que le resultaba en suma inexplicable, ya que al predio colindante se le aplicó una cuota de \$15.03 por metro cuadrado, mientras que a él se le aplicaba una cuota de \$32.98. Al ser éste un hecho inconsecuente, solicitó a la Comisión Mixta el que se le concediera la exoneración del cobro fiscal en la medida de que no solamente “[...] no hubo mejoría [...] sino que hubo un positivo perjuicio debidamente comprobado como consta de las investigaciones administrativas [...]”. (Acta 9 de la Comisión Mixta, 1963).

12 La Ley de Hacienda del Distrito Federal en 1949 establecía que el impuesto para obras de planificación no podría exceder los cinco años, sobrepasando este límite, el monto prescribía (Decreto que reforma la Ley de Hacienda del Departamento del Distrito Federal, 1949).

o bien, cuando la obra en cuestión conllevara un gasto impagable para los colonos de menor poder adquisitivo. Así, los habitantes de las colonias proletarias adyacentes a la construcción del Anillo Periférico, en 1962, ante la dificultad para pagar por este circuito, pidieron a la Comisión Mixta que evaluara la condonación del impuesto. No obstante, la Comisión les precisó que no había base legal para no girar el impuesto por obras de planificación y, en caso de que el regente “considerara conveniente conceder alguna reducción del impuesto, éste tendría que ser a base de subsidio” (Carta de las colonias proletarias al jefe del Departamento, 1962).

Al determinar que el sistema de recaudación fiscal en la ciudad se aplicaría sin importar la vulnerabilidad económica de los habitantes de zona, resulta evidente que los técnicos en planificación no hicieron distinguos entre la población causante. En este sentido, tal como señalaba un estudio del Banco Nacional Hipotecario, en la capital, entre servicios e impuestos destacaba la desigualdad:

[...] no sólo porque los habitantes de las colonias populares tenían más dificultades para cobrar las indemnizaciones que les correspondían por las afectaciones, sino porque las regiones más pobres de la ciudad, con mayor densidad de población, aportaban por habitante y superficie más recursos que las regiones ricas. ‘Las zonas malas’ pagaban servicios que no tenían y las ‘buenas’ tenían servicios que no pagaban... (BNHUOP [1952], citado por Cisneros, 1999: 122).

La presión que se tenía por la recaudación del impuesto por planificación generó entre algunos integrantes de la Comisión Mixta una preocupación por este proceder inflexible, sobre todo cuando estaba comprobado, por las mismas autoridades, que ciertas obras no atraerían ningún beneficio para los propietarios. Entre los distintos casos que dan cuenta de este asunto sobresalen los pasos a desnivel

construidos entre finales de 1950 y principios de 1960 en el primer tramo de Fray Servando Teresa de Mier al Viaducto Miguel Alemán. Las autoridades señalaron ante los medios que los pasos a desnivel, a la par de descongestionar el tránsito de la zona, coadyuvarían a mejorar las condiciones de urbanización de la población proletaria próxima a estas vías (Las nuevas obras del Departamento del D.F., 22 de agosto de 1959). No obstante, en los hechos, los técnicos en planificación estaban conscientes de que los pasos a desnivel no representarían una mejora, por el contrario, se llevarían a cabo drásticos recortes a las calles y predios subyacentes (Acta 12 de la Comisión Mixta de Planificación, 1959).

La Comisión Mixta se vio frente a una disyuntiva, ¿cómo ejecutar una medida recaudatoria sustentada en un “beneficio” cuando era evidente que no lo había? Si bien algunos funcionarios, como el tesorero del Distrito Federal, se inclinaban por no cobrar impuesto a la población afectada, en una acción que señalaba como “de justa equidad entre el gobierno y la ciudadanía”, el resto de los integrantes votó unánimemente por mantener el sistema tributario, independientemente de si había o no beneficio o mejoramiento en las propiedades de la zona. Estableciéndose así una política por la cual la población tenía que pagar al gobierno por un “beneficio” poco comprobable.

Si bien ésta era una práctica que venía ejerciéndose desde las regencias precedentes, como bien lo ha documentado Cristina Sánchez-Mejorada (2005), es notable que la Comisión Mixta quisiera evitar a toda costa el desbalance que habría provocado la no recuperación del gasto ejercido en la década de 1940. Tan sólo algunas estimaciones de la época señalaban que una de las principales razones del *déficit* en la construcción de obras de planificación en la década había sido la mínima recaudación pues, de 73 obras, sólo se tenían al cobro 23 (De Haro, 1964: 129). De aquí que la Comisión

se mostrara más inflexible y rigurosa, puesto que el impuesto por la realización de obras públicas no podía, una vez hecha su determinación, ser aumentado ni disminuido, y no se consideraban exceptuadas del mismo ni las entidades oficiales, ni las instancias de carácter público o privado.

La medida recaudatoria no fue la única que dio cuenta del carácter inflexible de las autoridades, de hecho, las expropiaciones llevadas a cabo en nombre de la utilidad pública muestran la inconformidad ciudadana generada por las obras viales. Transformar la ciudad, diseccionarla en partes en beneficio de la movilidad vehicular, generaría un rechazo por parte de muchos pobladores. Conscientes de que esta situación podría ser un obstáculo y un retraso que lamentar, el asesor-presidente de la zona de Mixcoac, por ejemplo, sugirió a la Comisión Mixta “acompañar la serie de expropiaciones con una campaña publicitaria a fin de contrarrestar el escepticismo reinante y convencer a la población de las bondades y necesidades de las obras, en la medida de evitar cualquier tipo de contratiempos” (Álvarez, 1954). Lo cierto es que, en los hechos, ni la publicidad, ni los métodos gubernamentales tuvieron el efecto esperado y, tal como previó el asesor-técnico de Mixcoac, hubo una oposición ciudadana que —aunque se dio de distintas formas y en distintos espacios— puso en entredicho la capacidad del Departamento del Distrito Federal para entablar acuerdos equilibrados y sujetos a la ley.

Expropiación: ¿un motivo de utilidad pública?

Los técnicos en planificación desde la institucionalidad concebían a la ciudad como un conjunto urbano que, dadas sus necesidades viales, debía ser transformado. La población, desde un ángulo opuesto, otorgaba una valoración socio-cultural e incluso económica a sus espacios de habitación,

trabajo o recreo; para ella, los espacios adquirían un significado y un uso muy distinto al de los planificadores. Por supuesto que el entrecruzamiento de estas apropiaciones espaciales generó tensión entre los grupos sociales y, con mayor grado, en los ciudadanos directamente afectados por las obras de planificación.

Así lo constata la correspondencia ciudadana que se hacía llegar a la mesa de la Comisión Mixta vía la Secretaría Particular de Uruchurtu, o vía la Dirección General de Obras Públicas. Ésta, si bien provenía de distintas colonias y de distintos sectores, contenía la misma preocupación: la expropiación que, por utilidad pública y beneficio colectivo, se haría de sus propiedades, comercios o espacios laborales.

Entre esta numerosa correspondencia estaba la enviada por los habitantes de la calle Vicente Eguía —en la zona de Tacubaya—, quienes recibieron por parte de las autoridades la notificación de que sus viviendas, o parte de ellas, serían objeto de expropiación. Por supuesto que la noticia fue vista como un atentado contra su único patrimonio, el cual, aseguraban “había sido adquirido con grandes sacrificios”. La incertidumbre sobre su futuro se agudizaba por las propias condiciones puestas por las autoridades para otorgar los montos de indemnización por expropiación pública. Para recibirlos, había que presentar documentos probatorios que acreditaran la propiedad; así como tener en orden las contribuciones fiscales (predial, agua y derechos de cooperación). En este sentido, la indemnización no estaba garantizada, ni tampoco había certeza de que se recibiría un monto justo ya que éste dependía del propio avalúo hecho por las autoridades con base en el cargo al costo de las obras y el valor establecido en la Oficina del Catastro (Ley de Planificación del Distrito Federal, 1953).

De aquí que los vecinos de la calle Vicente Eguía aseguraran que, “de llevarse a cabo los propósitos

gubernamentales”, posiblemente no sólo se les estaría otorgando una indemnización poco justa, sino también se les estaría condenando a “engrosar las filas de los cientos de pobladores sin vivienda que deambulaban por la ciudad” (carta de vecinos de la calle de Vicente Eguía al Departamento del Distrito Federal, 1955). Una preocupación que, sin duda, cobraba mucho sentido en la década de 1950, periodo donde prevalecieron la falta de programas institucionales de construcción de vivienda; los bajos salarios para acceder a la renta de los multifamiliares y la venta fraudulenta de predios en la periferia de la ciudad. Un cúmulo de factores que, evidentemente, hacían muy difícil que la población afectada adquiriera una nueva vivienda en la misma zona o, por lo menos, con las mismas características.

Dado que las autoridades no se reunieron previamente con los sectores que serían afectados y se limitaron a notificar por escrito la expropiación de sus propiedades, el temor a la pérdida no sólo se agudizó, sino que también generó un rechazo ante los métodos o formas usadas. Los comerciantes de la avenida Jalisco, por ejemplo, se quejaron de la actitud de los funcionarios quienes, “de forma poco decorosa”, les visitaron de un día a otro para “exigirles” que en 30 días desocuparan los locales, porque esa zona se iba a demoler”. Estos locatarios –quienes tenían entre 10 y 20 años en la avenida– solicitaron al Departamento de Distrito Federal que se reflexionara la decisión ya que, dicho por los afectados:

[...] en el caso de que se nos lanzara como se nos amenaza, sería para nosotros y nuestras familias una dolorosa tragedia, además de que se lesionarían irremediablemente, intereses creados por nosotros durante veinte años de fatigas y trabajos (Memorándum de los señores locatarios de Tacubaya, 1955).

Diversos fueron los actores urbanos, como diversas las situaciones que se vieron involucradas en la intervención urbana de la Ciudad de México. Habitantes, comerciantes, inquilinos o trabajadores formaban parte de este conglomerado urbano que estaba siendo afectado por el proyecto de planificación. Un proyecto que, sustentado en el conocimiento técnico, buscaba otorgar un beneficio a la ciudad en su totalidad dejando fuera, por supuesto, los intereses de índole particular.

Aun así, siendo constatable que muchos de los afectados pocas probabilidades tenían de salir beneficiados en esta serie de cambios, ni habitantes ni comerciantes, decidieron presentarse ante las autoridades en franca rebeldía. Evidentemente, sentían una enorme presión y molestia por las formas y modos desplegados por la autoridad para forzar su aceptación de la expropiación y montos de indemnización. No obstante, en sus escritos destaca el uso de un lenguaje mesurado y en completo apoyo a la labor del regente. Paradójicamente, en estos solicitan, en tono amable, su intervención ante los actos perpetrados por sus subordinados, principalmente porque, a diferencia de éstos “le distinguía una bondad por ser hombre de justicia y rectitud en todos sus actos” (Carta al Sr. Lic. Ernesto P. Uru-churtu, 1956).

Este lenguaje de alabanza hacia al jefe del Departamento no era una mera formalidad. Evidentemente era un acto de precaución y la única estrategia de defensa ante la pérdida patrimonial. Se evitaba mostrar una actitud de plena rebeldía ante un gobernante que ya había constatado su nivel de exigencia y poca tolerancia a quienes criticaban o se oponían a su política urbana. Como muestra estaban los 182 vendedores ambulantes con ceguera que, en 1953, fueron desalojados violentamente por la policía tras un mitin celebrado

frente al palacio de gobierno donde solicitaban se les permitiera la venta de lotería en las calles del centro de la ciudad.¹³

La dureza de Uruchurtu ante aquellos que se oponían al ordenamiento urbano de la ciudad –por vulnerables que fueran sus condiciones físicas y sociales– generó entre la ciudadanía la imagen de un gobernante inflexible y dispuesto a mantener a raya a cualquier tipo de manifestación en contra; actitud que, cabe señalar, lo hizo merecedor del mote: “Regente de hierro”. De aquí que la serie de peticiones ciudadanas que se hacían llegar a la Secretaría Particular de Uruchurtu y que, a su vez, eran reenviadas a la Comisión Mixta, se convirtiera en un recurso de defensa apacible que evitaba la confrontación pero, sobre todo, la sanción por parte de las autoridades.

Previsiblemente, ésta fue la razón que hizo que los obreros de la panificadora “La Montañesa”, lejos de hacer uso de su adherencia a la Confederación de Trabajadores de México (CTM) y al propio partido oficial (PRI) o bien, de valerse de la movilización sindical para oponerse tajantemente a la demolición de la empresa, buscaran, en todo momento, mostrarse benevolentes con la urbanización que estaba realizando el Departamento. A través de una serie de misivas enviadas a Uruchurtu, le pidieron que se entablara un diálogo a fin de lograr que 30 trabajadores –algunos de ellos con 25 años de antigüedad– fueran liquidados con tres meses de salario más la compensación que el Departamento fijara tomando en cuenta su antigüedad (El caso de la panadería La Montañesa, 1956).

13 Los ambulantes decidieron organizarse y buscar, por distintas vías, un acuerdo con las autoridades. Sin embargo, al no tener una respuesta positiva, decidieron llevar a cabo un mitin a las afueras del Palacio Nacional. Para su desgracia, los 70 manifestantes, “al lanzar insultos e injurias al Lic. Uruchurtu”, fueron agredidos por elementos policíacos del Departamento. Este enfrentamiento tuvo como saldo 25 manifestantes golpeados y algunos detenidos (carta de los grupos organizados de los ciegos de la ciudad a Ruiz Cortines, 1953).

Para infortunio de los panaderos, esta “amable petición” para capitalizar los salarios y la antigüedad en su beneficio no surtió efecto. Así, el tono conciliador de sus primeras cartas, de ser una alabanza y un voto de confianza, pasó a ser a una súplica para que se otorgara una especie de subsidio a cada trabajador. Por gravosa y perjudicial que pudiera mostrarse la demolición de una empresa, la Comisión Mixta no revaluó la solicitud ni tampoco se envió un acuerdo con el jefe del Departamento. Por el contrario, se observa en la misma correspondencia que la petición fue ignorada. Las razones eran muy simples. Primero, porque el Departamento –con base en la Ley de Planificación de 1953– no tenía obligación jurídica para indemnizar a los trabajadores a razón de la planificación urbana, pero tampoco, como se puede apreciar, voluntad política para aminorar los daños socioeconómicos que causaba este orden urbano en los panaderos.¹⁴

El ordenamiento urbano-vial llevado a cabo por la Comisión Mixta que, de forma tangencial transformaba la ciudad con la apertura, ampliación y prolongación de calles y avenidas, mientras privilegiaba el beneficio urbano, ignoraba los daños causados en la intervención del espacio. Si bien los sectores sociales afectados por la planificación tenían el recurso de la defensa legal, esto implicaba someterse a un proceso jurídico largo y, para muchas personas, impagable. En este sentido, la ciudadanía no tuvo más remedio que asumir que, en nombre de la utilidad pública, tenían que dejar sus espacios de habitación, trabajo y recreo. Por supuesto, de la utilidad pública, la Comisión Mixta defendió, en todo momento, su sentido técnico, su financiamiento permisible y sus beneficios urbanos. Pero, ¿has-

14 Una revisión a la Ley de Planificación (1953), a la de Hacienda (1941) y sus reformas (1947, 1949, 1953 y 1959) y a la de Expropiaciones (1936) confirma que no existía ninguna disposición al respecto.

ta qué punto el argumento de utilidad pública era técnica y jurídicamente válido?

La utilidad pública, como concepto, estaba intrínsecamente relacionada con los beneficios de tipo colectivo que a su vez se fundamentaban en un saber técnico y científico en materia de urbanismo. Sin embargo, el estudio de las actas de la Comisión Mixta permite observar que la utilidad pública también encubrió un ejercicio de poder por parte de quienes tenían atribuciones jurídicas para decidir sobre el espacio. Según consta en un informe presentado por la Oficina Auxiliar de la Comisión Mixta, la Dirección de Obras Públicas estaba frecuentemente interviniendo de forma aislada, abriendo calles o ampliándolas por su propia cuenta. Al preguntarse sobre la naturaleza de dichas obras, los miembros de la Comisión aceptaron que eran resultado de las ideas que se suscitaban:

[...] en las visitas que hace el jefe del Departamento y en informaciones que puede recibir y que van tomando cuerpo hasta ordenar que se prolonguen avenidas, se abran otras nuevas, se hagan ampliaciones, etc., obras de planificación que pueden sufrir modificaciones en la ejecución y que influyen en una zona determinada (Acta 1 de la Comisión Mixta de Planificación, 1960).

Estas disposiciones, en opinión del subdirector de la Dirección de Obras Públicas, no las podía prever ningún organismo, ya que eran producto de los recorridos por la ciudad que habitualmente realizaba Uruchurtu. Siendo éste el origen de las obras aisladas, era difícil conocer con cierta anticipación o con oportunidad esos “proyectos de planificación”. A pesar del desconcierto y de los propios problemas técnicos y económicos que generaba la descoordinación de este “orden urbano”, la Comisión Mixta se propuso integrar estas intervenciones a su plan de trabajo. Una acción discrecional que echaba por la borda los aspectos técnicos estudiados y aproba-

dos por el grupo de expertos (Acta 1 de la Comisión Mixta de Planificación, 1960).

Para mantener a salvo la estabilidad financiera y el ritmo de construcción de obra pública, la Comisión Mixta pasó por alto una serie de afectaciones y acciones de completa inequidad entre autoridades y ciudadanos. La recuperación del gasto público, la firma de convenios expropiatorios, las condiciones para otorgar montos de indemnización y el cubrir los rastros que iba dejando el regente en su intervención sobre el espacio urbano, hicieron de la Comisión un espacio extraño para sus propios integrantes. Como muestra, el tesorero Octavio Calvo, quien no dejó de expresar su desconcierto por el proceder inequitativo con el que se estaba actuando. O bien, el subtesorero Ríos Elizondo, quien en más de una ocasión recordó a los demás integrantes “que más allá de invocar a la legalidad, debía invocarse a la equidad, máxime en zonas en donde vive gente de muy escasos recursos” (Acta 15 de la Comisión Mixta de Planificación, 1960).

Es evidente que preocupaba, entre algunos miembros de la Comisión Mixta, el urbanismo autoritario que se distinguía por la praxis aventajada, la toma de decisiones discrecionales y la imposición de sanciones a aquellos que se oponían —con justa razón— a la política urbana del gobierno. Y es que, tal como llegó a señalar el subtesorero, si bien estaba fuera de duda que como integrantes de la Comisión debieran sujetarse a la ley, “también estaban capacitados para que en ciertas circunstancias se atendieran determinadas solicitudes no para condonar ni reducir impuesto, sino simplemente suspender limitadamente el cobro o ampliar plazos para cubrirlo” (Acta 15 de la Comisión Mixta de Planificación, 1960).

Esta inequitativa forma de proceder de las autoridades, cabe señalar, tampoco pasó desapercibida por la oposición política. El Partido de Acción Nacional (PAN) aseguraba que el gobierno de Uruchurtu

era “una administración en la que el pueblo” no había tenido “otro papel que el de callar, obedecer... y pagar”. Y si bien no negaban “el relieve de la obra uruchurtiana a lo largo de tres períodos presidenciales”, para este partido era evidente que “el jefe del Departamento del DF jamás había consultado ni tomado en cuenta al pueblo”, puesto que Uruchurtu y su gobierno representaban “la época porfirista” al adoptar como suyo el lema “poca política y mucha administración” (P.A.N. contra la obra del Regente, 1966).

Sin duda la oposición política no desaprovechó ningún momento o espacio para asestar duras críticas al gobierno oficial de México, finalmente era parte de una práctica o vocación política, pero lo cierto es que el ordenamiento urbano, sus métodos y resoluciones habían generado una serie de circunstancias poco favorable para muchos sectores sociales y, a pesar de que algunos miembros de la Comisión Mixta estaban claros en cuanto a la toma de decisiones discrecionales y en completo apoyo al gobierno local, no podían permitirse dejar sin efecto los proyectos que para la ciudad se habían destinado, ni mucho menos otorgar la razón a quienes denunciaban un perjuicio más que un beneficio.

Así, ante este tipo de casos es notable que la opción fue desgastar, en la medida de lo posible, la paciencia de los ciudadanos afectados a través de soluciones poco favorables, o bien, de la constante negativa para atender sus quejas. En este sentido, la utilidad pública fue un instrumento hábilmente utilizado para encubrir un ejercicio de poder perpetrado por quienes tenían las atribuciones legales para decidir sobre la ciudad y que fueron aprovechadas en todo momento.

A manera de conclusión

Los intereses políticos y económicos intercambiables moldearon de muchas formas el espacio urba-

no de la Ciudad de México entre los años 1952 y 1966. Vista desde un orden local, la administración de Uruchurtu destaca por su énfasis en atender la demanda de servicios urbanos como la pavimentación, iluminación, drenaje y abastecimiento de agua potable; construcción de sistemas de mercados, escuelas, clínicas, entre otras, pero más aún por el empeño de su administración por atender los proyectos destinados a la apertura, ampliación o prolongación de vialidades que buscaban solucionar los problemas de tránsito y conexión urbana.

Este empeño por establecer un ordenamiento urbano en la capital más importante a nivel nacional ha sido, por lo general, atribuido al ingenio de un solo hombre: Uruchurtu. Este planteamiento niega la presencia y el trabajo ejecutado por el cuerpo de técnicos y funcionarios que formaron parte de esta administración. Niega, además, la labor de organismos claves, como la Comisión Mixta de Planificación, que logró mantener estable la recaudación fiscal y operatividad técnica de las obras viales a su encargo. Esto no significa que se deba desconocer el carácter protagónico que la historiografía le ha otorgado a Uruchurtu, por el contrario, la propuesta es considerar que el regente, bajo el beneficio de un sistema vertical y jerárquico que lo colocó en un coto de poder, pudo contar con el apoyo incondicional de un grupo de técnicos con experiencia en materia económica y técnica.

El conocimiento que este grupo de urbanistas tenía en materia fiscal y de planificación le otorgó las herramientas necesarias para poner en marcha un programa urbano en suma ambicioso que privilegió la movilidad vehicular sobre otro tipo de intereses e incluso necesidades urbanas. La apertura, prolongación, ampliación de calles y avenidas, así como el entubamiento de ríos y canales buscaron dotar a la metrópoli de un sistema vial funcional; capaz de establecer una serie de conexiones viales útiles y correspondientes con el ritmo de creci-

miento urbano, con su nivel de industrialización y de poblamiento. En gran medida con la labor de la Comisión Mixta, la capital cobró fama de ciudad moderna y su gobernante fue reconocido como un político enérgico y eficiente. La obra pública lo dotó de popularidad y del beneplácito de un sector amplio del público capitalino.

Ahora bien, esta forma de hacer ciudad descansaba en el discurso político que ponderaba la institucionalidad y la democracia, pero que en los hechos operaba también como un mecanismo de imposición que en gran medida invisibilizó los derechos de sus ciudadanos en defensa de sus propiedades, y de los usos y apropiaciones del espacio urbano. Poco importó, finalmente, el daño causado a los habitantes, comerciantes u obreros, pues la utilidad pública cobró mayor sentido entre quienes asumieron la titularidad del desarrollo y orden urbano de la capital de México.

Fuentes documentales

Archivos

Archivo Histórico de la Ciudad de México (AHCDMX), Ciudad de México

Actas de la Comisión Mixta de Planificación (1953-1966). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 268, leg. 1; caja 493, leg. 2). Ciudad de México: AHCDMX.

Acta 8 de la Comisión Mixta de Planificación (11 de mayo de 1959). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 493, leg. 2). Ciudad de México: AHCDMX.

Acta 12 de la Comisión Mixta de Planificación (3 de junio de 1959). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 493, leg. 2). Ciudad de México: AHCDMX.

Acta 1 de la Comisión Mixta de Planificación (20 de enero de 1960). Fondo Departamento del Distrito

Federal, serie: Obras Públicas (caja 493, leg. 2). Ciudad de México: AHCDMX.

Acta 15 de la Comisión Mixta de Planificación (20 de julio de 1960). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 493, leg. 2). Ciudad de México: AHCDMX.

Acta 9 de la Comisión Mixta de Planificación (21 de abril de 1963). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 637, leg. 2). Ciudad de México: AHCDMX.

Álvarez, J. D. Asesor-presidente del Comité Ejecutivo de las obras de planificación en la zona de Mixcoac (14 de abril de 1954). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 473, leg. 1). Ciudad de México: AHCDMX.

Avance de obra a la fecha en las calles de Maderos, Parque Lira y Vicente Eguía (29 de septiembre de 1955). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 473, leg. 1). Ciudad de México: AHCDMX.

Carta de vecinos de la calle de Vicente Eguía al Departamento del Distrito Federal (2 de octubre de 1955). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 473, leg. 1). Ciudad de México: AHCDMX.

Carta a Adolfo Ruiz Cortines, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos de los vecinos, propietarios e inquilinos de las calles del Parque Lira (15 de febrero de 1956). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 473, leg. 1). Ciudad de México: AHCDMX.

Carta al Sr. Lic. Ernesto P. Uruchurtu (19 de marzo de 1956). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 473, leg. 1). Ciudad de México: AHCDMX.

Carta de las colonias proletarias al jefe del Departamento (6 de marzo de 1962). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 590, leg. 2). Ciudad de México: AHCDMX.

Comisión Mixta de Planificación (6 de octubre de 1958). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 268, leg. 1). Ciudad de México: AHCDMX.

El caso de la panadería La Montañesa (19 de junio de 1956). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 473, leg. 1). Ciudad de México: AHCDMX.

Informe del arquitecto Urquiza (febrero de 1956). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 473, leg. 1). Ciudad de México: AHCDMX.

Informe sobre la ampliación de la Alameda Nápoles por parte de la DOP (17 de agosto de 1954). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 475). Ciudad de México: AHCDMX.

Informe de la Comisión Mixta de Planificación a la Dirección General (1959). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 272, leg. 1). Ciudad de México: AHCDMX.

Lista de predios adquiridos por el Departamento del Distrito Federal en la zona de Tacubaya y que fueron pagados a sus propietarios con bonos (1955). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 473, leg. 1). Ciudad de México: AHCDMX.

Memorándum de los señores locatarios de Tacubaya (1955). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 473, leg. 1). Ciudad de México: AHCDMX.

Oficio de la Comisión Mixta de Planificación al Jefe de la Oficina del Plano Regulador (26 de abril de 1955). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 616, leg. 2). Ciudad de México: AHCDMX.

Proyecto de obras de planificación de la zona de Tacubaya (16 de agosto de 1955). Fondo Departamento del Distrito Federal, serie: Obras Públicas (caja 473, leg. 1). Ciudad de México: AHCDMX.

Archivo General de la Nación, AGN, Ciudad de México

Carta de los grupos organizados de los ciegos de la ciudad a Ruiz Cortines (5 de junio de 1953). Fondo Presidentes, Adolfo Ruiz Cortines (exp. 521/1, fs.25858). Ciudad de México: AGN.

Hemerografía

P.A.N. Contra la obra del Regente (16 de julio de 1966). *El Universal*.

Las nuevas obras del Departamento del D.F. (22 de agosto de 1959). *El Mañana*.

[Nota periodística] (31 de octubre de 1978). *Avance*, p. 18.

[Nota periodística] (11 de octubre de 1942). *El Nacional*, p. 2.

Se protegerá al consumidor (8 de mayo de 1942). *El Nacional*, p. 1.

Atención a los pueblos comarcanos (31 de marzo de 1942). *El Nacional*, p. 1.

Hizo el Gobernador tres designaciones (21 de diciembre de 1946). *El Nacional*, p. 1.

Inauguró el tesorero del D.F. varias obras de servicio social en Narvarte (11 de enero de 1951). *El Nacional*, p. 6.

Semblanza de Gilberto Valenzuela Jr. (5 de diciembre de 1964). *El Mañana*, p. 1.

Ajuste de leyes fiscales (5 de noviembre de 1951). *El Nacional*, p. 8.

El nuevo Gabinete presidencial del Lic. Gustavo Díaz Ordaz (1 de diciembre de 1964). *La Crítica*, p. 1.

La tienda de comestible de la SOP fue ampliada (7 de junio de 1965). *El Nacional*, p. 4.

Nuevas designaciones en Secretarías de Estado (16 de diciembre de 1970). *El Nacional*, p. 1. Aviso del Gobierno del Distrito Federal (31 de agosto de 1946). *El Nacional*, p. 4.

Aviso de la Comisión Mixta de Planificación, Departamento del Distrito Federal (4 de abril de 1945). *El Nacional*, p. 5.

Una nueva escuela fue inaugurada ayer en la delegación de Xochimilco (8 de febrero de 1958).

El Nacional, p. 1.

Nuevo director del Instituto Nacional de la Vivienda (1 de marzo de 1959). *Revista Arquitectura: selección de arquitectura, urbanismo y decoración*, p. 48.

Referencias bibliográficas

- BNHUOP (1952). Memoria de las conferencias sobre habitación popular organizadas por el Banco Nacional Hipotecario Urbano y de Obras Públicas. México: BNHUOP.
- Canales, G. F. (2013). La modernidad arquitectónica en México. Una mirada a través del arte y los medios impresos. Tesis profesional. Universidad Politécnica de Madrid, España.
- Cisneros, S. A. (1999). *La ciudad que construimos. Registro de la expansión de la ciudad de México, 1920-1976*. México: UAM-Iztapalapa.
- Davis, D. (1999). *El Leviatán urbano*. México: FCE.
- De Haro, H. R. (1964). Impacto económico de las indemnizaciones por planificación en el Distrito Federal. Tesis de Licenciatura en Economía. Escuela Nacional de Economía, UNAM. México.
- Decreto que reforma la Ley de Hacienda del Departamento del Distrito Federal (31 de diciembre de 1949). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de: http://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=196431&pagina=23&seccion=1 [Consultado el 2 de agosto de 2019].
- Departamento del Distrito Federal (DDF) (1964). *La Ciudad de México: Departamento del Distrito Federal, 1952-1964*. México: Departamento del Distrito Federal.
- García, C. A. (1972). *La reforma urbana de México. Crónica de la Comisión de Planificación del Distrito Federal*, tomo 1. México: Colegio de México.
- Garza, V. G. (1985). *El proceso de industrialización en la ciudad de México (1821-1970)*. México: El Colegio de México.
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) (1940). Censo General de Población. México: INEGI. Recuperado de: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/censos/poblacion/1940/EUM/EUM6CP40RGI.pdf [Consultado el 18 de septiembre de 2018].
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) (1950). Censo General de Población. México: INEGI. Recuperado de: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/compendio/1950_p.pdf
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) (1960). Censo General de Población. México: INEGI. Recuperado de: <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/biblioteca/ficha.aspx?upc=702825411831> [Consultado el 18 de marzo de 2019].
- Jordan, M. R. (2013). Flowers and Iron: Ernesto P. Uruchurtu and the contested modernization of Mexico City, 1952-1966. Tesis profesional, The University of Nebraska.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Barcelona: Capitán Swing Libros.
- Ley de expropiación del Distrito Federal (1936). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lexp/LExp_orig_25nov36_ima.pdf [Consultado el 11 de febrero de 2020].
- Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal (1941). *Revista de Administración Pública*. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. Recuperado de: <https://revistas-colaboracion>.

- juridicas.unam.mx/index.php/rev-administracion-publica/article/view/18390/16529 [Consultado el 13 de enero de 2019].
- Ley de Hacienda del Departamento del Distrito Federal (1941). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado en: http://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4485466&fecha=31/12/1941&cod_diario=190405 [Consultado el 30 de septiembre de 2018].
- Ley de Planificación del Distrito Federal (1953). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado en: http://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4645843&fecha=31/12/1953&cod_diario=199946 [Consultado el 12 de agosto de 2019].
- Novo, S. (1997). *La vida en México en el periodo presidencial de Adolfo Ruiz Cortines*, vol. III. México: Conaculta.
- Ortiz, M. A. (1998). *El desarrollo estabilizador: reflexiones sobre una época*. México: El Colegio de México/ FCE/ Fideicomiso Historia de las Américas, Serie Hacienda.
- Reformas y adiciones a la Ley de Organización (1962). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de: http://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=202540&pagina=24&seccion=1 [Consultado el 12 de febrero de 2019].
- Rodríguez, K. A. (2012). Historia política de la Ciudad de México. (Desde su fundación hasta el año 2000). México: Centro de Estudios Históricos, El Colegio de México.
- Sánchez-Mejorada, F. M. C. (2005). *Rezagos de la modernidad. Memorias de una ciudad presente*. México: UAM.
- Unikel, L. (1978). *El desarrollo urbano de México. Diagnósticos e implicaciones futuras*. México: El Colegio de México.