

Gabriela SÁNCHEZ LUNA

HIERNAUX, Daniel, *La planeación de la ciudad de México: Logros y contradicciones. Una década de planeación urbano-regional en México* 850

estudio presenta una realidad que en mucho nos es próxima y conocida (el autor resalta en varias ocasiones la similitud de algunas de sus observaciones con las de la investigación de Volkmar Gessner en México), pero aun así, abre sin duda posibilidades de reflexión y comparación. Además, para un país como el nuestro, donde hay una escasez casi absoluta de estudios y datos sobre el funcionamiento de la justicia, el libro puede servir como modelo de una investigación que no requiere grandes recursos "sociológicos" (y que, por lo tanto, está al alcance de los juristas) para generar información de alto interés. A pesar de la voluntaria abstinencia teórica del autor, su investigación seguramente enriquece el caudal de conocimientos y reflexiones de la sociología de la justicia.

Héctor FIX FIERRO

HIERNAUX, Daniel, *La planeación de la ciudad de México: Logros y contradicciones. Una década de planeación urbano-regional en México, 1978-1988*, 1a. reimpr., México, El Colegio de México, 1992.

Daniel Hiernaux es docente investigador titular del Departamento de Teoría y Análisis de la Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco e investigador titular del laboratorio 111 del Centre National de la Recherche Scientifique de Francia en el grupo CREDAL.

El autor se referirá a la historia de la planeación de la ciudad y revisará el marco jurídico y las medidas prácticas anteriores a la creación del Departamento del Distrito Federal (DDF).

En 1928, con la creación del DDF, el autor considera que la planeación de la ciudad de México se institucionalizó en el sentido moderno, a través de estructuras tecnoburocráticas cuya función explícita es la planeación de la ciudad.

Dichos mecanismos, cuya finalidad era la realización de objetivos precisos, todavía estaban lejos de integrarse en un conjunto coherente de ideas que correspondieran a lo que actualmente se conoce como plan.

Este trabajo estudia en una primera parte los antecedentes históricos de la planeación de la ciudad de México y en la segunda parte analiza las etapas de la planificación moderna.

En la primera parte, el autor examina la planeación de la ciudad prehispánica, es decir, Tenochtitlán. Posteriormente, se refiere a la ciudad colonial, a la ciudad en la época de la independencia, del porfiriato y de la revolución.

De estas etapas históricas podemos destacar que Tenochtitlán, fundada en 1325, contaba con 300 mil habitantes aproximadamente en 1521. Con Moctezuma, la idea que prevaleció fue la de un urbanismo estatal concebido por una sociedad basada en la desigualdad y el tributo.

En la ciudad colonial, los conquistadores destruyen Tenochtitlán no sólo como un acto de conquista sino con la voluntad de aniquilar un espacio con un contenido simbólico tan marcado. El primer planificador de la ciudad de México fue Alonso García Bravo. Hasta el siglo XVIII, la ciudad de México se caracterizó por su condición de ciudad central. A partir de esa época, otras ciudades empezaron a tomar importancia.

Con la independencia, en 1824 se crea un Distrito Federal, sede de los poderes de la Unión. En el porfiriato, es decir de 1876 a 1910, la ciudad emerge como el principal centro económico a partir del cual se difundirá la industrialización capitalista.

Durante la época revolucionaria hubo un ritmo intenso de migración de provincianos. Además, el autor considera que para los grupos que se enfrentaban, "México, más que ciudad era en su concepto una plaza militar por tomar" (p. 239).

La segunda parte, acerca de las etapas de la planificación moderna, comprende tres etapas que van de 1928 a 1940, de 1940 a 1970 y de 1970 a 1988.

Durante la primera etapa, en 1929 se formula una nueva estructura administrativa, es decir, el DDF cuenta con una ley orgánica. Durante esta época, el papel de los arquitectos fue fundamental. En 1933 el plan regulador vio la luz y en 1940 se presentó la versión definitiva. Se expide la ley de planeación nacional en 1930 y la ley de planificación y zonificación del Distrito Federal y del territorio de Baja California en 1933.

A partir de 1940 hay una mayor estabilidad en la administración de la ciudad, debido a la permanencia en su puesto de los regentes.

En la segunda etapa, que el autor denomina del "Crecimiento de la ciudad en el desarrollo estabilizador (1940-1970)", a partir de 1940 las acciones del Estado en la ciudad se limitaron a garantizar el funcionamiento del sistema urbano, con una postura en relación a las presiones del capital. La esencia del plan se perdió frente a una óptica de programación de obras.

En los años sesenta, con el crecimiento demográfico de la ciudad y su extensión horizontal, se requiere de transporte colectivo masivo, es decir, el Metro, por lo que el autor considera que en esta época

los ingenieros obtuvieron una victoria sobre los urbanistas, partidarios de una visión de conjunto y menos de una planeación sectorial.

La tercera etapa, denominada "La ciudad en crisis" (1970-1988), la subdivide en los tres sexenios presidenciales correspondientes.

En el sexenio de Luis Echeverría se presentaron eventos importantes para la ciudad de México, entre éstos destacan el decreto de una ley de desarrollo urbano del DF de 1976 y el decreto de un plan director en ese año, así como la creación de una zona de conurbación alrededor de la ciudad de México. La planificación resurge como un remedio contra la crisis y permite a los urbanistas retomar su posición de poder en la sociedad.

En el sexenio de José López Portillo se crea la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas y se elabora una nueva versión del plan director en 1979, con planes parciales de las delegaciones del DF. Debido al auge petrolero, se presentó un crecimiento desmesurado del programa de vialidad y transporte, entre ellos el del Metro, el programa de ejes viales y la municipalización del transporte.

El sexenio de Miguel de la Madrid se caracterizó por la institución del Sistema Nacional de Planeación Democrática y el reordenamiento urbano. En 1985 aparece el Programa de reordenamiento urbano y protección ecológica (PRUPE) que era un documento más bien político que técnico, de tal manera que no precisaba la amplitud y repercusiones de las medidas de reordenamiento y de protección al ambiente.

Posteriormente, se revisó el plan director pero, con los recortes en la administración pública en 1985 y los temblores de septiembre de ese año cambiaron las prioridades.

De esta manera, se requiere de un nuevo concepto de ciudad, tomando en cuenta que los fenómenos naturales son impredecibles; el medio ambiente ocupa un primer plano; la sociedad civil toma conciencia de su capacidad de intervención; y la ciudad exige la modernización de su administración.

Un nuevo programa director es publicado en agosto de 1987. Así, Daniel Hiernaux considera que en esta etapa el urbanismo trata de imponer una eficacia basada en el uso de técnicas avanzadas y así desprenderse del carácter político que tuvo durante muchos sexenios.

Además, el urbanismo actual requiere ser más democrático.

El autor indica que queda mucho por discutir en relación con el modelo de ciudad ya que, por ejemplo, el programa del DDF tiene como objetivo únicamente su territorio y no contempla las otras dos terceras partes de la ciudad.

Finalmente, el autor señala que de la exposición de la historia de la planeación y de la administración de la ciudad de México se puede observar qué grupos de poder tratan de imponer su propio punto de vista.

Gabriela SÁNCHEZ LUNA

HÖFFE, Otfried, *Politische Gerechtigkeit* (Justicia política), Suhrkampf, 1987, Taschenbuch/Wissenschaft, 1989, 512 pp.

Desde la antigua Grecia observamos la tendencia de someter el derecho y las formas estatales a una discusión crítica; nos preguntamos si una norma o una estructura política tiene "legitimidad ética"; y muchos de los grandes filósofos han dedicado parte de su producción a este tema bifronte, condominio entre la moral y el derecho, con fuertes reflejos de parte de la ciencia política.

Sin embargo, durante el siglo XIX los filósofos se han retirado un poco de este campo, dejándolo más bien a los juristas.

Éstos, al ocuparse de este tema, nunca han perdido totalmente el contacto con la filosofía (así, la Escuela Histórica del Derecho tuvo sus ligas con Hegel; Kelsen con Kant; y Hart con Hobbes, Bentham y Austin); pero, de todos modos, con esta sustitución de filósofos por juristas, parece que el punto de vista ético en esta rama de la investigación haya perdido su intensidad anterior, y que la literatura respectiva sirvió más bien para reglamentar la técnica de la argumentación —un poco al estilo de la topología aristotélica— o de ofrecer una metodología.

Recientemente, empero, se puede observar un viraje al respecto, por ejemplo, con Rawls, con su reacción contra el utilitarismo, a la que reprocha que no reconozca la justicia como concepto fundamental, sustituyéndola por un concepto casi estadístico, de hecho, como es la felicidad de las masas.*

Un problema se presenta en relación con la idea de la libertad. Si la entronamos en forma absoluta, debemos rechazar la esencia del derecho y del Estado, que siempre imponen limitaciones a la libertad individual. Así, por ejemplo, la convivencia libre que, según

* Por otra parte, Rawls cuando menos tiene con el utilitarismo una plataforma común en la decisión de no resignarse ante el frío hecho del derecho positivo, o del simple poder, sino de exigir una explicación, y, es más: una legitimación.