

cual, en caso de que un arquitecto no pueda asistir no se admitirá que sea sustituido por otro. Expresará su opinión personal por medio del proyecto presentado que él mismo explicará en el curso de las reuniones. El participante viene obligado a presentar un proyecto práctico, y naturalmente deberá escoger el que mejor ilustre su propia concepción del papel esencial y actual del arquitecto y del urbanista.

La reunión tendrá lugar del 7 al 15 de septiembre de este año y se dedicarán los seis primeros días al examen de los citados proyectos; sólo podrán asistir a ellos los participantes invitados particularmente. Al séptimo día se confrontarán las conclusiones preliminares sacadas de este examen con las opiniones de algunos invitados notables que serán escogidos entre los arquitectos que han tenido un papel preponderante en los CIAM o en el desarrollo de la arquitectura. Se han invitado a Otterlo a Le Corbusier, Gropius, Sert, Hebebrand, Scharoun y Louis Kahn. A esta séptima jornada serán admitidos periodistas, especialistas y estudiantes como meros espectadores. Un reducido grupo de participantes se encargará, al octavo día, de sacar las conclusiones finales. El conjunto de participantes deberá decidir sobre la conveniencia de la continuidad del CIAM y sobre su futura organización.

Nuestro compañero J. A. Coderch de Sentmenat ha sido invitado y tomará parte en esta reunión.

### Cámara Barcelonesa de Arte Actual

La Cámara Barcelonesa de Arte Actual ha organizado un ciclo de conferencias y proyecciones de películas sobre arte moderno según el siguiente programa:

4 de marzo. Juan Ramón Masoliver: «España en los certámenes artísticos internacionales». «Henri Matisse». Vida y obra del gran pintor. Película.

11 de marzo. Rdo. P. Alfonso Roig: «El espíritu religioso en la obra de Rouault». Proyecciones.

1.º de abril. A. Cirici Pellicer: «La exposición mundial de nuestra plástica contemporánea». «Georges Braque». El pintor en su trabajo. Película.

8 de abril. Santi Surós: «El arte de vanguardia en Barcelona». «Montmartre et ses peintres». Película.

15 de abril. J. J. Tharrats: «Pintura 1959». «La vie dramatique d'Utrillo». Vida del artista y sus obras. «Van Gogh». Vida y obras del artista. Películas.

22 de abril. Rafael Santos Torroella: «Contraluz del tópic y la anécdota en el arte contemporáneo».

29 de abril. Cesáreo Rodríguez Aguilera: «El arte moderno cumple 80 años». «L'affaire Manet». Obra del gran pintor Edouard Manet. Película.

Estas sesiones se celebran a las diez y media de la noche en el Salón de Actos de la Casa del Médico y las películas proyectadas son cedidas por el Consulado francés en Barcelona.

## jurisprudencia profesional

Iniciamos en estas páginas la publicación de las sentencias del Tribunal Supremo que más directamente afectan a la profesión de arquitecto, especialmente las de Jurisprudencia Contenciosa Administrativa, Civil y Social.

Precedidos de un ligero resumen de la exposición de los motivos de la sentencia se citarán los «Considerandos» más importantes para facilitar el conocimiento e interpretación que el Tribunal Supremo dé a las leyes, en cada caso especial, y que forman un cuerpo de doctrina legal. En la relación de hechos y personas se prescindirá de todo aspecto local y personal, aunque gustosos daremos a nuestros lectores las referencias que nos soliciten.

**Expropiación forzosa por utilidad pública municipal. La avenencia entre arquitectos, uno nombrado por el Ayuntamiento y otro por el expropiado, sobre el justiprecio de la finca expropiada pone fin al expediente.** (Sentencia de 6 de marzo de 1958. Tribunal Contencioso Administrativo).

Promovido por el Sr. X ante el Tribunal de B., recurso de plena Jurisdicción contra denegación tácita que elevó contra el Ayunta-

miento de B. para que le fuera abonada la cantidad que en concepto de justiprecio de terrenos, fijado de conformidad por los respectivos peritos, que le fueron expropiados. La Corporación Municipal demandada alegó la excepción de incompetencia de Jurisdicción; el Tribunal Provincial declaró firme y ejecutivo el justiprecio acordado y condenó al pago de su importe al Ayuntamiento de referencia; el que interpuso recurso contra el fallo y el Tribunal Supremo condena al Ayuntamiento de B. al pago de la cantidad estipulada más el interés legal del 4% anual desde la fecha de constitución del depósito hasta el completo pago robusteciendo la autoridad del arquitecto municipal y la del perito-arquitecto del expropiado, como puede verse:

«CONSIDERANDO: que el problema jurídico de fondo consiste en determinar si el acta suscrita por los arquitectos que designaron como peritos de corporación y el propietario de los terrenos y que refleja la avenencia a qué llegaron al dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 112 del Reglamento de Obras, Bienes y Servicios Municipales, fijando de común acuerdo el justiprecio en cierta cantidad, es por sí sólo ejecutivo y susceptible por ende de generar la obligación de pago, como sostiene la representación del Sr. X; o constituye un mero trámite de carácter informativo y previo al acuerdo municipal que al aceptar la valoración crearía el verdadero acto administrativo idóneo para vincular al Ayuntamiento, según afirma la representación de éste.

«CONSIDERANDO: ...Que el acuerdo conseguido entre los peritos de las partes en orden de la fijación del justiprecio en la reunión conjunta que preceptivamente tales disposiciones, constituyen acto administrativo del que emanan derechos y obligaciones que no es lícito desconocer cuando se llega a la fase en que han de hacerse efectivas dentro del expediente.

«CONSIDERANDO: ...Que la dicha reunión de peritos se trata, en todo caso, de un acto de mandato expreso desde el punto en que los peritos lo realizan con previo y absoluto conocimiento de sus representados y en un trámite expresamente ordenado por la ley en cuya ejecución no se han excedido en los límites de estimación, señalados en las respectivas hojas de aprecio.

«FALLAMOS: Que desestimado expresamente las excepciones de incompetencia de jurisdicción alegada por el Ayuntamiento de B., debemos confirmar y confirmamos, la sentencia apelada que dictó el Tribunal Provincial de B. en la que, dando lugar al recurso interpuesto por el Sr. X declaró firme y ejecutivo el justiprecio acordado por los peritos de ambas partes respecto de los terrenos expropiados la recurrente...»

## de revistas

**El hombre dentro de una lata caliente.** (*The Architectural Review*, mayo 1958, núm. 736).

Los esfuerzos de los ingenieros de caminos y los argumentos de los partidarios del ensanchamiento de las carreteras en vistas a su adecuación al tráfico moderno se ven anulados por el hecho de que cuanto más espacio se destine a carreteras, más automóviles nuevos se aprovecharán de ello, quedando el problema de la congestión en el mismo punto de partida. Norteamérica principalmente se está enfrentando hoy con este problema, pero está postponiendo su solución. Dispone de espacio suficiente para permitírselo. Nosotros, no; si seguimos su misma política llegará pronto el momento en que el espacio de carretera ocupado por los coches, en marcha o estacionados (la mayoría estacionados), representará una parte tan grande del total que el desarrollo territorial llegará a un estancamiento. ¿Sería pues necesario un cambio radical en esta política de aliento a una mayor producción de coches? ¿Convendría obstaculizarla enérgicamente? Este artículo representa una revisión de los argumentos a favor de tal cambio. Puede parecer completamente reaccionario pero no lo es. Lo sería si representase retroceder en las conquistas sociales del progreso, o si obedeciese a un deseo de hacer ver que los coches no han llegado a dominar la escena social y física — o sea, a una nostalgia de los pacíficos días en que no habían automóviles.

Existe un claro paralelismo entre lo que significa para los coches y para las viviendas el planeamiento. En ambos

casos los intereses de la comunidad — sobre todo de una comunidad con poco espacio de tierra — exigen crear una cohesión, llevando a relacionar íntimamente unas unidades particulares que sin planeamiento se dispersarían demasiado. En las viviendas se ha intentado avanzar pasando de los chalets, a los bloques de viviendas que dejan espacios de tierra libres para otras necesidades. El automóvil particular, desparramándose más de lo que permite nuestro espacio disponible, es seguramente el equivalente exacto del chalet a cuatro vientos y el equivalente de este agrupamiento de las viviendas sería quizás la mayor utilización de los transportes públicos.

No se podrá actuar de una manera efectiva hasta que la gente no se dé cuenta, o no entienda, contra qué se lucha. Lo malo del coche es que ha sido elevado de la categoría de una máquina útil hasta la de un símbolo social, y por lo tanto lo hemos dejado salirse del sistema de control por el que normalmente aseguramos el que nuestras diferentes máquinas sean nuestros servidores, no nuestros amos.

Hemos perdido todo criterio sobre el valor relativo de los coches comparándolos con las dificultades por ellos creadas, porque han sido levantados por varias generaciones como hitos del éxito personal y, como los mejores creadores de la estimación propia, por lo cual se les ha dado un valor social y psicológico exagerado, que nada tiene que ver con su utilidad como máquinas de transporte. Varias han sido las causas de ello. Una de ellas, la costumbre de mirar los coches como símbolo de prosperidad. Otra, el apremio de la industria del automóvil, que para conservarse próspera tiene que persuadir al público de la importancia no sólo de poseer un coche (o varios coches) sino de comprarse un nuevo modelo cada año, con el resultado de que, por lo menos en América, los autos abandonados, con el espacio que ocupan y la inmundicia visual que engendran, están volviéndose un problema tan importante como el del aparcamiento de los que están todavía en uso. América, sin embargo, disponiendo de espacio libre, ha tenido hasta ahora manera de absorber esta multiplicación de automóviles. Europa no lo puede, y el hecho de que lo intente es uno de los más destructivos ejemplos de la reciente tendencia de Europa de imitar las maneras americanas, por el hechizo de la prosperidad de aquel país y la admiración por la energía creadora de América, tanto si estas maneras convienen a las condiciones del país o no.

Pero existen razones más profundas y más personales para el culto universal e indiscutido al coche. La acción de conducir es para muchas personas la única salida a su alcance para ejercitar su poder personal y afirmar su individualidad; incluso algunas veces es una salida para su sentido de la fantasía. La habilidad en conducir y circular, unido al encanto del más potente vehículo, hace posible a una persona corriente expresar su innato sentido de la pericia manual. El conocimiento de los coches y del manejo del volante tiene en realidad algo de mística que en cierta manera es de origen estético.

Pero tal mística es impropia con el verdadero papel del coche.

Una persona conduciendo un coche particular ocupa, como término medio, 70 pies cuadrados de calzada, mientras que esta misma persona en un autobús, aunque esté sólo medio lleno, ocupa 7 pies cuadrados. Añádase a esto el gasto de energía que representa el conducir cada uno individualmente. Hay, naturalmente, personas que disfrutan conduciendo, incluso cuando es la misma ruta cada día, pero seguramente la válvula de escape de la personalidad le puede ser procurada de una manera menos antisocial.

El corolario evidente a todo esto, y el mejor método para lograr el deseado resultado (si bien tendría siempre que ser acompañado por un método psicológico que disipase el hechizo del coche) sería el mejoramiento y la revalorización del transporte público. El transporte público ha sido desprestigiado y se ha vuelto mugriento por sus malas condiciones y su equipo inadecuado. Si mi paralelo entre la vivienda y el transporte se aceptase, no sólo se habría de enseñar a la gente a preferir el transporte público, igual

como se les ha de enseñar a abandonar sus prejuicios en favor de los chalets, sino que se tendría que vencer las mismas resistencias que se oponían a las casas de pisos al asociárselas con la idea de unas viviendas suburbanas y anticuadas. Los transportes públicos adolecen de las mismas asociaciones de ideas. Pero esto se puede solucionar haciendo ver qué cómodos, eficientes, agradables — y emocionantes — pueden llegar a ser. Hay un sin fin de posibilidades: el monorail es un ejemplo típico. Su experiencia debe apelar en nosotros al idealista, porque el pronóstico final es el de un mejoramiento social, no una fragmentación social como sería la multiplicación de coches, o de facilidades para él.

Se debe conseguir imponer la idea de que los transportes públicos son los medios más adecuados para entrar y salir de las ciudades, y desplazarse dentro de ellas, sin prohibiciones que serían demasiado antipopulares, sino persuadiendo a la gente de que el transporte público, como cualquier otra cosa organizada (desde una competición atlética a la música orquestal) conduce mucho más hacia la civilización que las cosas no organizadas. No es una objeción válida el que los transportes públicos no pueden subvenir, a sus necesidades. Hay muchos otros servicios públicos que la sociedad debe proveer para sus miembros por que son considerados necesarios, aunque no equilibren su presupuesto interno: el servicio de alcantarillado, por ejemplo, o el servicio de sanidad — para no decir nada de la «Royal Navy». Se trata de comparar el coste de un buen sistema de transporte público con el coste de todo el esfuerzo malgastado y tiempo desperdiciado que nuestro actual abuso de transporte privado origina. No nos quejamos de que el sistema de alcantarillado no dé beneficios y no por esto justificaríamos el que se tratase el alcantarillado de una manera particular.

Es posible que la marea esté ya cambiando. Existen síntomas de que nuestro fracaso en tratar a los coches de una manera juiciosa, y parar los estragos que están causando a la belleza, habitabilidad e incluso a la existencia de nuestras ciudades, está provocando que la gente se pregunte sobre la validez del principio según el cual todo planeamiento debe dejar paso al coche, en vez de que el coche deje paso al planeamiento.

Mr. Lewis Mumford, hablando sobre el tema del coche recientemente en el «New Yorker», sugirió cuatro medidas necesarias para «prevenir que la vida en las ciudades se haga primero inaguantable y luego imposible»: mejorar el transporte público dentro de la ciudad, planear de nuevo tanto las vecindades céntricas como residenciales de manera a incitar el desplazamiento pedestre y restringir los accesos en coche; proyectar coches más pequeños y restringir la utilización de coches enormes en el interior de la ciudad; colocar de nuevo las industrias y los negocios en los bordes de la ciudad para que la circulación cruzada sustituya la marea diaria de ida y vuelta desde el exterior.

Todas éstas son ideas útiles, en las cuales los urbanistas están trabajando con diferente éxito. Pero hasta que la autorización de poseer coches particulares no se plantee, su éxito no podrá ser nunca demasiado. El análisis de Mr. Mumford implica esto, aunque él no saca la única conclusión posible (que la pasión de poseer un coche particular para jugar con él es una forma de enfermedad social — o por lo menos un irritante síntoma de enfermedad social) cuando termina con esta incontestable manifestación que «el derecho de tener acceso a cada edificio de la ciudad en coche particular, en una época en que todo el mundo posee tal vehículo, es de hecho el derecho de destruir la ciudad»...

Pero quizás la destrucción de la ciudad es un hecho del que nuestro tiempo se regocija; quizás la ciudad es un concepto pasado de moda. Uno se sentiría más feliz aceptando esto si hubiese algún signo de que otro organismo se estuviese desarrollando para reemplazarla — algo que facilitase, no obstaculizase, el contacto social — algo que no representase que cada miembro de la sociedad pasase más y más tiempo de su vida encerrado dentro de una lata caliente.

J. M. RICHARDS