

LIBROS

Vicente Aguilera Cerni —ORTEGA Y D'ORS EN LA CULTURA ARTÍSTICA ESPAÑOLA— Editorial Ciencia Nueva —Colección “Los Complementarios” de ensayistas españoles contemporáneos— Director de la colección: Jaime Ballesteros —Maqueta: Alberto Corazón— Madrid, 1966.

Releído este libro, al cabo de seis años de su publicación, adquiere, para nosotros, un interés que no tuvo a su salida. Total, que se trata de uno de aquellos libros que ganan con el tiempo, y que tienen su pequeño lugar en la pequeña historia. Observemos el título: ORTEGA Y D'ORS, primero José Ortega y Gasset, luego Eugenio d'Ors, o primero Ortega luego también Eugenio d'Ors; hacemos observar eso, porque hace unos años —la cosa terminó en 1965— sólo había Ortega y la Escuela de Madrid, pomposamente y temerariamente bautizada así por Julián Marías; unos años antes —a comienzos de los cincuenta— había furibundos orsianos y furibundos orteguianos; finalmente, ni unos ni otros; mas, he aquí que un crítico de la nueva ola —procedente de la contestación marxista—, Vicente Aguilera Cerni, resucita los dos nombres juntos, e intenta poner los puntos sobre las íes; en su momento —hace seis años— esta labor no fue reconocida por nadie: se dijo que, a pesar de sus buenas intenciones, era un libro mal hecho; hoy podemos decir que está mejor de lo que creímos. Por eso hablamos de él.

También debemos indicar que nos ocuparemos especialmente de lo que dice de Eugenio d'Ors, pues superado el momento polémico de contraposición José Ortega y Gasset-Eugenio d'Ors, serenadas ya las olas, ha llegado el momento de hacer justicia, o de intentarla. Y como esta sección de Libros tiene más vecindad con el Arte que con la Historia y la Ética estrictas y separadas, aunque también tratamos de ellas corrientemente y con relación a, de manera especial, es más lógico ocuparse del filósofo artista que del filósofo ético, lo cual no puede impedir que, más adelante, volvamos sobre José Ortega y Gasset.

No hace falta decirlo: Eugenio d'Ors ha sido la figura máxima de la crítica de arte española. Casi puede decirse que fue el fundador de ese quehacer en nuestra cultura. Dejó una huella todavía fascinadora para algunos, lo cual confiere —con el concurso de la circunstancia nacional— cierta actualidad relativa al programa de su “política cultural”. Con esta cita elogiosa y sus moderadas reservas críticas, pero críticas al fin y al cabo, Aguilera Cerni nos sitúa ya la problemática de su cometido, de defensa y ataque al mismo tiempo; de defensa en cuanto tiene en cuenta una situación cultural, reflejo de una situación socio-económica y ataque en cuanto la superestructura cultural ha variado en muchos aspectos y se ha hecho crítica. Avanzamos que, de todas formas, Eugenio d'Ors sale bastante bien librado. “En vez de elaborar un método, edificó un sistema. De ahí que, habiendo imperado, tenga tan problemática prolongación.” Sobre el particular, debemos indicar que, aunque Aguilera Cerni es francamente favorable a Eugenio d'Ors a pesar de la crítica, tiende a ventilarlo demasiado pronto, desde fuera, recomendando la lectura del libro *Conversaciones con Lukács*, de Alianza Editorial, para ver que incluso desde fuera, no desde dentro, como preconizamos, hay muchos elementos válidos en el pensamiento estético de nuestro autor, de cara a una teoría crítica, sobre todo, si en lugar de mantener ésta a un nivel crítico-empírico, se la quiere desarrollar, como pide toda teoría que se precie de serio. En conjunto, la teorización de Aguilera Cerni sobre Eugenio d'Ors adolece del defecto

de la mayoría de escritos existentes sobre nuestro pensador, su falta de elaboración con base en los documentos y contrastándolos con una teoría crítica apropiada, pero rigurosa; en definitiva, de la falta de grosor crítico. Tenemos la firme convicción de que la obra de Eugenio d'Ors tiene, por sí misma, el suficiente valor para sacar a su autor a flote, máxime cuando toda la problemática cultural del presente, desde el Socialismo teórico hasta la crisis de la Iglesia Católica, pasando por el Estructuralismo y la Lingüística hasta la Fenomenología y la Lógica matemática, todo absolutamente, resuena todavía en la obra de Eugenio d'Ors lo que faltan son estudios que lo demuestren; pero ya se harán, por lo menos los suficientes, para hacer vez lo que venimos diciendo; el mismo libro de Aguilera Cerni es una primera aproximación, en este sentido.

“Estaba... cuajado (Eugenio d'Ors) de contraposiciones que totalizan una figura extremadamente sintomática y definidora de una situación geográfica, temporal, cultural, e incluso política”,

En conjunto, el escrito de Aguilera Cerni es un estudio sociológico crítico del pensamiento de Eugenio d'Ors, enmarcándolo en la época y relacionándolo con los acontecimientos del primer medio siglo XX transcurrido, tanto políticos como económicos y artísticos. El propósito es de salvar lo que se pueda, pero, repetimos, este trabajo histórico-crítico todavía no puede llevarse a cabo satisfactoriamente; de ahí las insuficiencias del trabajo que comentamos, pero no su pérdida de interés, pues el punto de vista sí que es nuevo.

“Pero este edificio, al que siempre dedicó absoluta fidelidad, alia —es preciso recordarlo constantemente— el intuicionismo angélico y el culto de lo racional, la mitificación de los esquemas culturales y el compromiso con empresas circunstanciales”.

También notamos en este estudio una visión superficial —de superficie— de Eugenio d'Ors no sólo en sus teorías artísticas sino en las teorías socio-políticas: si uno dedica horas pacientes y atentas al estudio del GLOSARIO o, por ejemplo, al EROS DE LOS DESTINOS, se da cuenta de la cantidad de buena Historia y buena Sociología —de la Historia de la Burguesía concretamente— se encuentran en nuestro autor. Hay que percatarse, de una vez por todas, que Eugenio d'Ors es todavía el gran desconocido: hay que coger la ficha y el libro y ponerte a trabajar para que se nos vayan las telarañas de los ojos y veamos claro, lo cual no quiere decir que no veamos con rigor o que no seamos del todo críticos, rigurosamente críticos, sin asomo alguno de panegirismo, por más que uno, a través del estudio, llegue a encariñarse con su labor.

El mismo Aguilera Cerni se encuentra a veces con expresiones que son netamente de su gusto como las siguientes: “Empezamos hoy a sentir con más claridad el valor de lo colectivo” y “Ya hemos averiguado que en nuestra lucha, nos salvaremos todos juntos o nos perderemos todos juntos”. Nosotros, por nuestra parte, más allá de todo paternalismo en la concepción, vemos una sutil crítica en la expresión: “La autoridad contra la anarquía. El signo del Padre, contra el Proletariado”. Pero es que hay que acostumbrarse a leer a Eugenio d'Ors dialécticamente, porque de lo contrario nos parecerá parcial o contradictorio cuando es todo lo contrario.

Varios: EL TRANSPORTE COLECTIVO URBAÑO EN ESPAÑA —Edición preparada por José Solá— Ediciones Ariel. —Colección DEMOS— Barcelona

(Esplugas de Llobregat), 1972. —Biblioteca de Ciencia Económica—. Publicación patrocinada por “S.P.M. Transportes de Barcelona, S.A.”, con motivo de la celebración del centenario del Tranvía (1872-1972) en la Ciudad Condal.

Nos encontramos ante un libro autóctono e importante, o sea un estudio de sociología crítica basado en la experiencia, en España y por autores españoles. Se trata de un aspecto importantísimo, como es el transporte urbano colectivo, y que, como todos sabemos, a pesar de su importancia y a pesar de ser el medio de la mayoría, está muy descuidado. Su problemática general se inserta en el fenómeno más amplio del paso del campo a la ciudad, la urbanización, y que comprende, dentro del nombre de la *urb moderna*, las variedades conocidas por *macrourbes*, *áreas metropolitanas* y *conurbaciones*. Debemos decir que el estado de abandono en que vive el transporte colectivo es un ejemplo más de nuestra sociedad injusta y de cómo los intereses particulares y los grupos de presión —empresas concesionarias y más o menos oficiales o para-oficiales— atienden más a intereses particulares que a los colectivos y comunitarios. Este libro, como tantos otros de la misma colección de Ediciones Ariel, es una lanza rota y eficiente cara a conseguir una mejora de la sociedad, un ejemplo de perspectiva que debieran tener otras editoriales, un ejemplo efectivo de servicio al bien común y progresivo.

El libro consta de una Presentación, de José Jané Solá, y aparece luego dividido en tres partes: A) Problemática General, B) Precios y Costes, C) Desarrollo del Transporte Colectivo Urbano. Los trabajos seleccionados del apartado A) aparecen firmados por Miguel Cabré Llistosella, Jorge Pascual Escutia, Plácido Alvarez Fidalgo, Gabinete de Estudios de “S.P.M. Transportes de Barcelona, S.A.”, Carlos Roa Rico; la sección B), por Ramón Torres Muñoz, Emilio A. Hap Dubois, José Vallés Ferrer, Emilio Díez y José Mancera y la sección C) por Alejandro V. Lorca, José Jané Solá, Francisco Javier Valero Calvete, Manuel Conde Cabeza.

“Finalmente, con la llegada del automóvil y su masiva difusión el transporte urbano se ha convertido en el servidor de los deseos individuales y de las necesidades colectivas, sujetos ambos, como es sabido, al sistema de valores sociales de la colectividad y de la auto y mutua influencia. El transporte urbano se ha transformado, pues, en algo íntimamente condicionado y delimitado por las estructuras económico-sociales de las grandes metrópolis a las que *debe servir*.” (José Jané Solá Presentación).

Aparte esta denuncia, José Jané Solá considera que el futuro del transporte está en llegar a un equilibrio entre el automóvil privado y el transporte público, pero tendrá que añadir que, además, habrá sitios en los que el coche particular casi brillará, o habrá de brillar, por su ausencia, una especie de zona azul de circulación y transporte.

“Como se deduce de sus propios nombres, la primera (parte) roza cuestiones que a veces son más políticas que económicas; la segunda trata de la grave cuestión de los precios *versus* costes en la que se hallan

padas la mayoría de empresas del sector; y la tercera recoge un conjunto de aportaciones más rigurosas y especializadas, encaminadas a plantear soluciones cara a un futuro que está, como quien dice, a la vuelta de la esquina”.

“En el futuro, la misión de las inversiones en transportes urbanos será principalmente la de promover el desarrollo social y poner al alcance de todos los

ciudadanos los recursos y ventajas que ofrece la ciudad". (Miguel Cabré Llistosella).

Jorge Pascual Escutia trata del transporte en superficie, especialmente colectivo; sus notas tratan de dar una solución parcial y hacen una llamada a la imaginación y a la audacia; básicamente se refiere a los autobuses: "las ochenta personas que utilizarían veinte automóviles pueden ser transportadas por un sólo autobús." Destacamos la calidad técnica de este estudio.

Plácido Alvarez Fidalgo: *Situación actual de los transportes urbanos en España*. Se trata de un estudio concreto y más bien tecnocrático.

También es tecnocrático el trabajo del Gabinete de Estudios de S.P.M. Transportes de Barcelona, S.A., debido seguramente a su procedencia, menos jurídico-administrativos, y defiende con decisión el aumento del transporte colectivo. Se hace hincapié en la relación aumento de transporte-demanda.

Carlos Roa Rico también va por el camino de la tecnocracia, la información aséptica y el descompromiso. No se trata de que neguemos todo valor a la tecnocracia, pero preferimos buena información —investigación— y crítica constructiva. Con este autor termina la primera parte.

Iniciamos la parte económica. Ramón Torres Muñoz trata de la Política de precios, que, dice, en realidad son precios políticos, con el correspondiente aumento de demanda. También dice que tal financiación no es racional. Propone: que los precios cubran costes y que los recursos económicos se asignen óptimamente. Se trata de un criterio puramente económico.

Alejandro V. Lorca: cerca del 25 por ciento del suelo urbano se destina al consumo del transporte; defiende la oferta en este sector; también la existencia de autoridades regionales para que las zonas pobres no financien las ciudades ricas, como Madrid, en su infraestructura de transporte urbano.

Emilio A. Hap Dubois estudia, 1967-1971, la evolución de los precios, la aparición de la inflación y, de resultas de eso, la fijación del precio de los transportes colectivos. Ahora bien: se trata de una simple propuesta.

José Vallés Ferrer propone, razonándolo, el equilibrio presupuestario precio-coste, de lo que se derivarán, según dice, beneficios para todos.

Emilio Díez y José Mancera exponen el cálculo de costes según el llamado "modelo Barcelona", cuyo alcance teórico se ha visto confirmado por su validez práctica, siempre que se ha aplicado. Así termina la segunda parte.

Al inicio de la tercera parte, aparece de nuevo Alejandro V. Lorca para exponernos ahora la relación —que demuestra— entre los transportes y la estructura urbana, con las modificaciones aportadas por el automóvil.

También vuelve José Jané Solá en un estudio de las necesidades de transporte en una gran ciudad, tomando como punto de referencia Barcelona. Los límites cronológicos son 1900-1960.

Francisco Javier Valero Calvete trata de la coordinación del transporte urbano, tan importante ante unas ciudades con un tráfico desorbitado y con un desarrollo creciente, uno de cuyos índices es el aumento de la motorización.

Manuel Conde Cabeza estudia la distancia óptima entre paradas, con muchos gráficos y números.

Finalmente, José Jané Solá trata del transporte colectivo de Barcelona y su comarca, exponiendo unos conceptos básicos para su estructuración y coordinación.

Todos los colaboradores son personas interesadas directamente en lo que escriben, como profesores, catedráticos, técnicos o empleados en la materia del transporte colectivo y urbano. Hay que destacar también el hecho de que se trata de una investigación para España, hecha por españoles.

Michael Saphier —PLANIFICACION Y DISEÑO DE OFICINAS— Editorial Blume, Barcelona, 1972
—Traducción de José M. Jiménez de Cisneros, aparejador —Título original: OFFICE PLANNING COMPANY— Nueva York, 1968.

"El medio ambiente o bien aumenta la dignidad del hombre o le despoja de ella. El proyecto y diseño de la casa, la escuela, la oficina, el hospital y el museo son todos parte del medio ambiente humano y de esto nació la conciencia de que la planificación y el diseño espacial se están convirtiendo rápidamente en uno de los útiles sociológicos más importantes para el progreso del hombre".

"La finalidad de este libro es llenar una laguna informativa y tratar a fondo los métodos para descubrir y comprender los elementos de la actividad de la oficina que son el centro de todo proyecto de planificación".

Ya era hora que encontráramos un libro cuyo propósito sea tratar de la filosofía o teoría específica y especializada de uno de los ámbitos de la actividad humana, como es una oficina.

En los EE.UU. de América, a fines de los años 40, aparecen las primeras oficinas modernas, con precedentes en mobiliario y diseño, en los años 30. A partir de los cincuenta, la petición de diseños y modelos para oficinas no ha cesado de aumentar, hasta el punto de que se necesita una estructuración razonada y una sistematización que nos diga adónde hemos llegado y hacia dónde debemos tirar. La tarea tiene que ver con el humanismo de la profesión de diseñador: el buen diseño del entorno forma parte del desarrollo humano. "No hay respuestas sensatas sin una profunda comprensión del problema".

Debemos destacar que el plan de encuestas, correctas y exhaustivas, a todo tipo de usuarios para elaborar un organigrama es un método muy parecido al que propugnaba Víctor d'Ors para la Composición de espacios habitados. Nos encanta señalarlo para hacer ver que la última palabra no siempre viene de fuera, sino que a veces la tenemos a nuestro alcance y no sabemos, o no queremos, verla.

"Una cosa que usted no debe hacer, si quiere proceder adecuadamente, es intentar conducir al cliente a campos en los que usted se sienta cómodo sin meditar el problema básico de proyectar una imagen. Esto no quiere decir que usted le tenga que conceder al cliente su cuarto de baño azul porque él lo pidió, ni tampoco en verde porque todos los baños que usted ha realizado han sido verdes. Es esencialmente importante, para su desarrollo como diseñador, que usted busque constantemente soluciones mejores, más que crear sus propios clisés por conveniencia o por pereza. Víctor d'Ors, a propósito del cliente y el diseñador, decía que aquél solía pedir *gato* y éste tenía que procurar darle *liebre*.

También es importante la cuestión financiera. *Cuantas más condiciones volvemos a citar a Víctor d'Ors, mayores posibilidades de artificicidad.*

El libro que comentamos tiene tanto de tratado teórico como de libro de texto, rara cualidad, no demasiado frecuente, como el hecho de teorizar por

funciones a realizar, en una múltiple panorámica, para elaborar un buen diseño. El detalle se extiende hasta el mobiliario y las instalaciones.

Hay que tener en cuenta que el autor escribe pensando en los EE.UU. de América, y que se hace precisa una adaptación a la circunstancia española, pero esto no quita que se puedan sacar de este libro muy buenas enseñanzas y sugerencias, y que en su estilo no sea una rara ave todavía en los libros que tratan de temas de edificación y de distribución de espacios.

Abundan las fotografías y, aunque menos, también las plantas de las oficinas. El libro se mueve en un constante detalle y, en conjunto, resulta una menerima de hacernos ver cómo se hacen esas cosas en los EE.UU.

"El estudio espacial del mañana se obtendrá de la información grabada suministrada a un computador programado para las características materiales particulares de una planta específica de un edificio específico.

Los planos de la obra serán recogidos a partir de un sistema de información recuperado, y las representaciones partirán de esquemas conceptuales realizados por una pluma luminosa sobre un tubo de rayos catódicos.

El desafío de la gestión de ayer no era sino una búsqueda apacible comparada con la emoción del cambio creativo que se nos enfrenta".

Fernando Mola de Esteban Cerrada —LA DEFENSA DEL MEDIO HUMANO— Monografías de viviendas, Arquitectura y Urbanismo —Ministerio de la Vivienda, Servicio Central de Publicaciones— Madrid, 1972.

La defensa del medio humano es lo mismo que se dice en la forma de *defensa del medio ambiente*. El libro constituye una interesante recopilación de materiales, leyes, disposiciones y buenos propósitos sobre el particular en España; en este sentido la labor es importante, pero tiene el defecto de ser uno de los primeros libros, cuando se está tomando conciencia del problema. Y a pesar de que se cita una abundante bibliografía, repetimos que la situación precaria no se desvanece. De ahí que el libro se agote en la enumeración de temas interesantes y en el título, de sí sugestivo, pero no pasa de ahí: falta elaboración y una crítica contundente —que nunca se puede llevar a cabo, de forma satisfactoria, con propósitos puramente tecnocráticos. Debemos repetir, una vez más, que los datos nunca son neutros y hoy en día menos que nunca y si queremos atacar de frente el problema de la contaminación y la polución, el envenenamiento progresivo del medio humano o del medio ambiente, hay que cortar por lo sano y llamar a la insensibilidad social por su nombre, sin contemplaciones. Puede que esta actitud nos dé más de un disgusto e incluso nos quite una posible prebenda, pero, de no obrar así, dentro de unos años nos arrepentiremos todos, y las generaciones que ahora crecen no encontrarán palabras suficientes ni adecuadas para adjetivarnos. ¡Dichosa contestación que tanto bien nos hace!

También notamos en el libro un excesivo occidentalismo, como si el mundo fuera tan reducido. También encontramos que el autor se deja llevar demasiado por el legalismo —y no porque la información no sea cosa buena, sino porque vale más el espíritu que la letra—; ya lo decía la Biblia.

Ramón GARRIGA MIRO