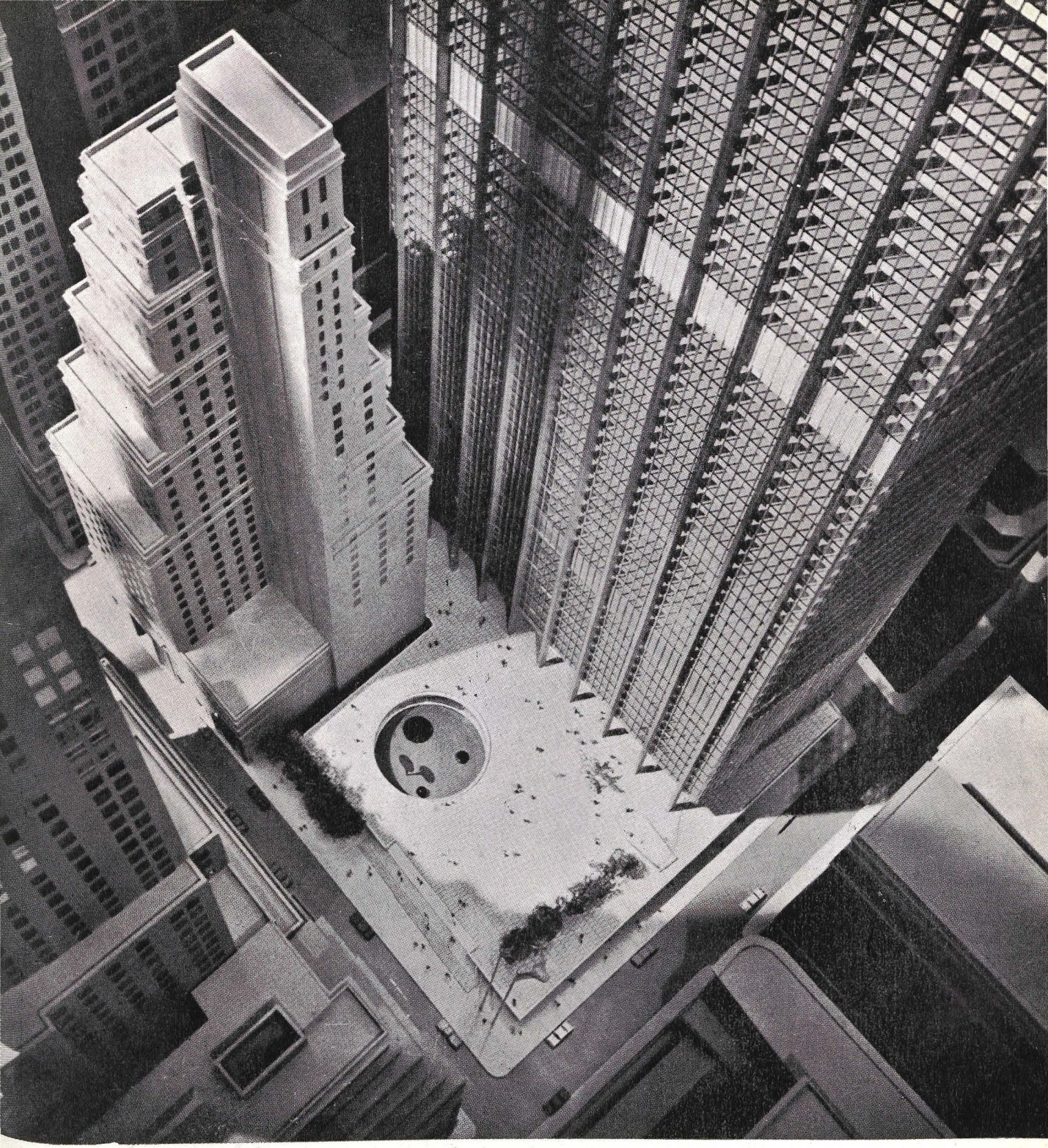


NUEVA YORK

IMPRESIONES

Hemos tenido la ocasión y la suerte de realizar un viaje a Estados Unidos formando parte de un equipo de construcción, designado por la Comisión Nacional de Productividad Industrial, en el que hemos visitado diferentes ciudades de la Unión, con término en Nueva York.

De esta ciudad importante, vista y comentada por tanta gente de calidad e importancia, parece ridículo por nuestra

parte llevar a la imprenta nuestras ingenuas experiencias. Nos permitimos hacerlo, sin embargo, como acompañamiento de estas fotografías que aquí se publican, aparecidas en *The Architectural Record.*

Nueva York, como gran traca final de la procesión de ciudades que visitamos, a pesar de la expectación con que es esperada, no sólo no defrauda, sino que gusta y sorprende en aspectos que uno no suponía encontrar.

Repetimos que nuestra opinión, ciertamente ligera, porque siete días de estancia no dan para más, puede ser distinta a la de otros visitantes que reciben su primera impresión de Estados Unidos, su bautismo de rascacielos, precisamente en la célebre urbe. Nosotros hemos llegado a Nueva York un poco de vuelta—permítasenos la pedantería—. Así nos hemos ido haciendo poco a poco a los rascacielos, las autopistas, los coches superlujosos y las mil muestras de la colosal y admirable técnica americana. Y posiblemente esta visión cíclica que nos ha permitido valorar con más certero juicio lo bueno o lo malo de este magnífico país, ha suprimido de nosotros en esta visión de Nueva York la parte más anecdótica para dejarnos contemplar con más tranquilidad la pura ciudad.

En Nueva York ocurre que se ve, por primera vez, una ciudad en su momento concordante con su época. En las andanzas por las viejas y deliciosas ciudades europeas, siempre se tiene en ellas la nostalgia del pasado. París parece que tuvo su momento en la *belle époque*, Londres con la reina Victoria, Viena con el emperador Francisco José y así todas las demás. Los hombres de nuestro tiempo siempre tenemos la sensación de llegar tarde a las grandes ciudades de Europa.

El salón estaba precioso con todas sus arañas encendidas, las señoras, guapísimas, con sus trajes de corte; los caballeros, muy elegantes, con sus rutilantes uniformes. Todo fué estupendo. Pero se nos hizo tarde y llegamos cuando la fiesta había terminado, con las mujeres de la limpieza recogiendo las basuras. Y de la gran suntuosidad nos queda una muy pobre impresión, que sólo a fuerza de imaginación podemos compensar.

Pero en Nueva York, por primera vez, nos encontramos con una ciudad a punto. Posiblemente dentro de cincuenta años las gentes que la visiten sentirán nostalgia del Nueva York de Eisenhower. Que es precisamente el que ve el viajero actual.

Para la plenitud de esta sensación se dan una serie de factores que son los que la casualidad o el destino disponen para el logro de toda obra.

A nuestro juicio, muy ligero, porque realmente no hemos tenido tiempo ni ocasión de profundizar nada en este aspecto y sólo hablamos de muy superficiales impresiones, se pueden considerar tres hechos:

1) La ciudad—hablamos sólo de Manhattan—está terminada, o a punto de terminarse. El movimiento de ascensión de la población, que se inicia en Wall Street, ha tropezado con el Central Park, y ya no puede subir más. Es significativo a este respecto comprobar cómo se están iniciando reconstrucciones en los viejos rascacielos de Wall Street, con una vuelta hacia el sur de la isla.

2) En Nueva York no hay, prácticamente, coches particulares. El tremendo tráfico de vehículos de todos los Estados Unidos ha desaparecido de Nueva York. Por la Quinta Avenida hay menos coches que por la calle de Alcalá, de Madrid. Y ha ocurrido así porque si todos los neoyorquinos que tienen coche—que serán todos—entrasen en la ciudad, no sólo organizarían atascos de tráfico, sino que simplemente parados, usando las calles como puro aparcamiento, no cabrían.

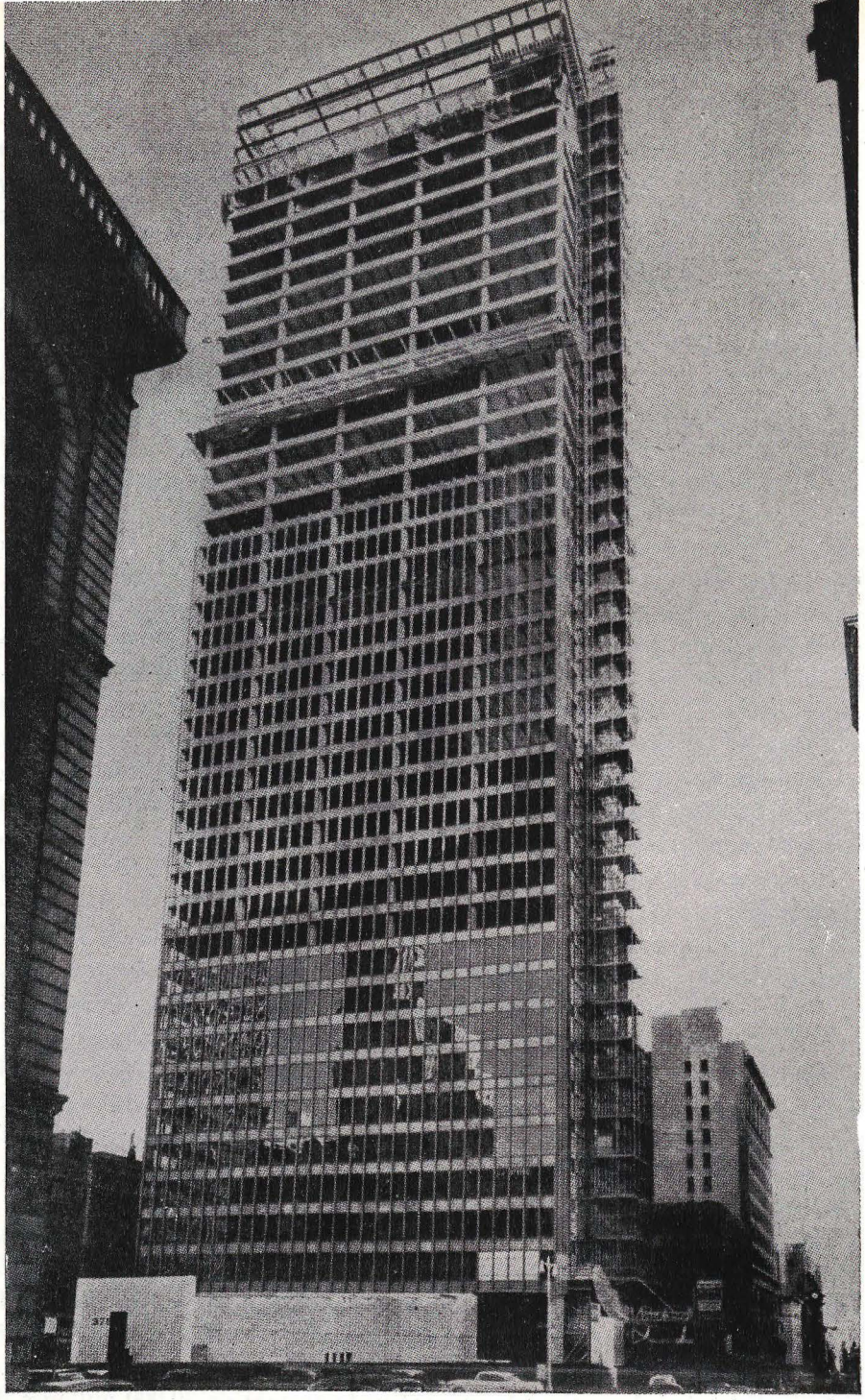
   Esto da como resultado que todo el mundo va ahora a pie a sus quehaceres próximos. Y así ocurre que el extranjero ve por las calles de Nueva York el más espectacular conjunto de mujeres, estupendas y elegantísimas, que pueda imaginar.

   Es posible que en el Londres y en el París de ahora haya también mujeres sensacionales. Pero que el viajero no las ve por las calles, eso es seguro. Porque, como son tan sensacionales, siempre tienen un padre, un marido o un novio que las provee de un coche. Pero por la calle y a pie, ni hablar.

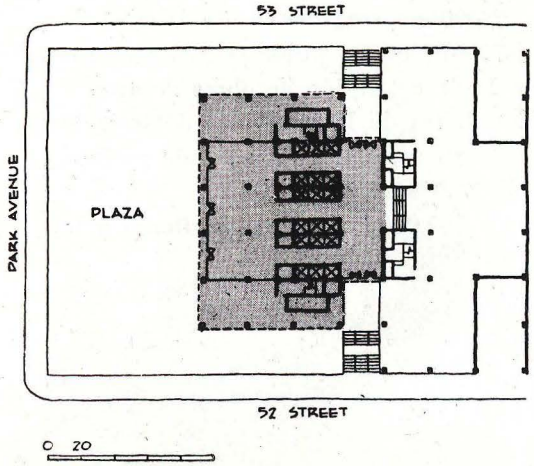
   Y este espectáculo de la mujer elegante da tono a la calle de una ciudad. Por cierto, la mayoría llevan sombrero. Gran culpa de la falta de tono de nuestras ciudades europeas está, en nuestro sentir, en el sinsombrerismo femenino.

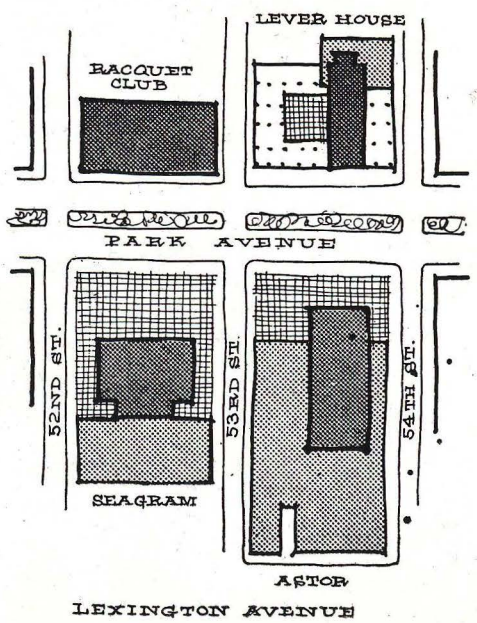
EDIFICIO SEAGRAM

Arquitectos: Mies van de Rohe y Johnson



Conjunto de rascacielos en Park Ave, en Nueva York, con sus espacios libres, que han de constituir un núcleo urbano de gran interés.





3) Finalmente, está la arquitectura. Una ciudad se logra en una época de buena arquitectura. Y los balbuceos y los intentos que desde hace años se vienen realizando en la búsqueda de la arquitectura de esta época ya han conducido a felices y perdurables realidades.

En Nueva York se ven, y se admiran, unas arquitecturas realmente impresionantes. La Lever House, el Manufacturers Trust C.º, el Seagram, son piezas maestras que han de incorporarse a la historia de la arquitectura.

En resumen, Nueva York da la impresión que está completado, que está cerrando un ciclo histórico; porque para ello dispone de un sazonado momento arquitectónico, y termina este conjunto urbano, completo y de buena arquitectura, por estar habitado por gentes de noble porte que le dan prestancia y distinción.

Unas palabras finales respecto a los rascacielos. Esta es la edificación netamente americana. Hemos visto auténticos rascacielos, en calidad y cantidad, en Chicago y en Nueva York, y para todos aquellos que tenemos como ocupación en este mundo la de levantar edificaciones sobre la tierra, la presencia de un rascacielos es algo que, para empezar a hablar, mueve al respeto y a la consideración hacia los que lo hicieron.

Como a esta primera consideración de carácter general se puede unir en bastantes casos la admiración por unas indudables calidades arquitectónicas, quiere decirse que los Estados Unidos han conseguido con el rascacielos una hermosa pieza de arquitectura.

En la actualidad se está terminando—posiblemente ya esté acabado—el primer edificio que va a construir Mies van der Rohe en Nueva York, el rascacielos Seagram, chapado de bronce, que ocupa, exento, el centro de una manzana en Park Ave. La maestría del arquitecto, la singularidad del emplazamiento y la riqueza del material de revestimiento, son factores que harán de éste el edificio singular de Nueva York.

Algunas cifras tomadas de la revista mejicana *La Propiedad* darán idea y escala al lector de lo que es esta ciudad.

Pueblan la ciudad ocho millones de personas, o sea un 50 por 100 de la población del Estado y un 5 por 100 de la de los EE.UU. De esas personas, cinco millones son de procedencia extranjera, toda vez que en Nueva York existen más irlandeses que en Irlanda, más italianos que en Roma y más israelitas que en Israel, habitando en la metrópoli una cuarta parte de toda la población de Puerto Rico.

En Nueva York hay en la actualidad 1.781.000 empleados en el comercio, en las finanzas o en servicios diversos, y 438.000 de sus habitantes trabajan en construcciones privadas o públicas y en transportes. Existen en la ciudad 1.233 fabricantes de llaves, 9.000 vendedores y 114 agencias de boletos de espectáculos. En el Municipio hay 230.000 empleados, que atienden al mantenimiento y limpieza de 7.740 kilómetros de cloacas. Tiene Nueva York 763.242 edificios, con 46.000 elevadores y 36.000 calderas de presión, y la propiedad particular está estimada en más de 30.000 millones de dólares. Los 22.000 policías neoyorquinos patrullan los 790 kilómetros cuadrados de la jurisdicción municipal.

Los trenes eléctricos de Nueva York circulan por 388 kilómetros de vía subterránea, apiñándose en ellos al día siete millones de personas, y los tranvías y autobuses ocupan unos 830 kilómetros de vías. Los taxis son más de 12.000, y están manejados por 34.000 chóferes, sin perjuicio de que en los parques públicos existan todavía coches de caballos.

Sus habitantes se divierten en 1.188 cabarets, 584 cines, 39 teatros y 238 salones de baile. Hay 13 salones para conciertos, 400 hoteles, 20.000 restaurantes, 3.181 iglesias de 114 sectas, tres parques de beisbol de Liga mayor, 172 bibliotecas públicas y numerosos museos, uno de los cuales, el Metropolitan, exhibe más de un millón de obras de arte.

El presupuesto de la ciudad abarca la astronómica cifra de 1.853.189.113 dólares, de los cuales la quinta parte se dedica a los establecimientos de enseñanza, donde reciben instrucción 1.003.338 estudiantes, dirigidos por más de 38.000 maestros.

El año pasado aterrizaron en sus aeródromos unos 305.000 aviones, y acudieron a la ciudad 13 millones de turistas.