

Paisaje urbano de Norteamérica

(Impresiones de un viaje)

La crónica de viaje de un Secretario de Ayuntamiento ha de referirse por imperativo profesional—y hasta un poco por hábito—al aspecto de las poblaciones visitadas, especialmente a todo aquello en que contrastan o difieren de las nuestras. Consideramos que el tema ha de ser interesante, por las pocas oportunidades que se presentan en nuestro gremio para viajar, y porque el fenómeno urbano en los EE. UU. se ha producido en tan corto espacio de tiempo, se ha desarrollado con tanta extensión e intensidad y ha sido fomentado y facilitado por una serie de factores técnicos, mecánicos e industriales, que no sólo ofrece el panorama perfecto de cómo se forma y cómo es una ciudad moderna, sino que hasta nos permite imaginar la «Anticópolis» o ciudad del futuro.

INFLUENCIA DE LAS COSTUMBRES EN LA ESTRUCTURA DE LA CIUDAD

Para tratar de introducir un poco de orden en estas que sólo son unas «impresiones» y, por tanto, un reflejo de «lo que es», o de lo que hemos visto, vamos a destacar primeramente lo que se refiere al género de vida, a las costumbres del ciudadano norteamericano, si bien no cabe duda de la influencia que ejerce y a su vez recibe del paisaje urbano. La vida del ciudadano medio se adapta a la estructura de la ciudad, y ésta, a su vez, está influenciada por las necesidades y hábitos del ciudadano. Así, por ejemplo, si las calles son tan

anchas y los cruces son determinados ángulos, es para facilitar el tráfico de vehículos, y éstos abundan por el elevado nivel de vida, las ventas a plazos motivadas por la competencia industrial y por la necesidad de desplazarse de sitios alejados a los centros de trabajo y contratación.

¿La ausencia de «cafés» como lugares de estar, conforme a la costumbre europea, acaso no dificulta el desarrollo de la crítica irresponsable y, por tanto, permite la actuación del «Alcalde gerente» y una gestión municipal puramente técnica? Y si no hay cafés donde poder establecer la peña o tertulia con los amigos es porque la extensión de la ciudad no deja tiempo para nada y el ciudadano ha de vivir y caminar a prisa; porque, además, la propaganda le hace sentir más necesidades, y esto le obliga a aumentar su nivel de vida, trabajando más intensamente. El teléfono, el automóvil, la radio, el cine y la televisión están haciendo cambiar las costumbres, y a la larga, en unión del radar, la electrónica y otros inventos, influyen en el desarrollo, desenvolvimiento y estructura de las ciudades. El desprecio anglosajón hacia las razas de color complica enormemente los servicios públicos en muchos Estados de la Unión, obligando a la Administración a sostener doble número de escuelas, hospitales, autobuses y tranvías.

El uso inmoderado del chicle entorpece la limpieza viaria con su adherencia al pavimento de las aceras. El empleo generalizado de toallas y pañuelos de papel, que se tiran después de usados, y el gran tamaño de los periódicos requieren un mayor volumen y abundancia de los depósitos de recogida de papeles y desperdicios, y al mismo tiempo hace más lucrativa la recogida de basuras, por la utilización industrial de estos residuos.

Pero estos que pudiéramos llamar factores humanos de urbanismo sociológicos ofrecen enorme complicación, y hubiesen requerido una detenida observación, estudio e interpretación, propias más bien de un ensayista e imposible de realizar al simple turista que sólo apreció el aspecto externo.

HIPERTROFIA DE LAS CIUDADES

Al europeo que visita los Estados Unidos no deja de extrañarle la enorme desproporción entre población rural y urbana. Sorprende sobremanera el espectáculo de las enormes extensiones casi deshabi-

tadas que allí se dan. A lo largo de la «Highway N.º 1» atravesamos decenas de kilómetros en el Southeastern sin encontrar un núcleo de población. En el Western, en vez de decenas, encontraríamos centenares de kilómetros deshabitados, según ha podido comprobar el aficionado a las películas de «cow-boys».

Este fenómeno no podía pasar inadvertido a un Secretario que ha servido en Municipios rurales de 300 habitantes por kilómetro cuadrado, donde la posesión de una hectárea de tierra facilita medios de vida para toda una familia.

Sin embargo, en los EE. UU. la densidad de población es grande, pues aunque los núcleos rurales tienen una población extraordinariamente escasa, queda compensada con la hipertrofia urbana.

En ninguna parte del mundo se ha dado el fenómeno del crecimiento urbano con la rapidez que en este país, y actualmente ninguno le supera en cuanto al número de grandes ciudades. Cuentan los EE. UU. con catorce ciudades que sobrepasan al medio millón de habitantes: *Baltimore, Boston, Búffalo, Chicago, Cleveland, Detroit, Los Angeles, Milwaukee, New York, Philadelphia, Pittsburgh, San Francisco, Saint Louis y Wáshington.*

La mayoría de ellas están ubicadas en el Northeastern, entre el lago Michigán y la costa atlántica, al norte del río Potomac.

Allí tuve mi primer contacto con el paisaje urbano, volando a poca altura al caer la tarde. Entre Boston y Nueva York una sucesión de agrupaciones urbanas, con el magnífico espectáculo multicolor de los anuncios luminosos cubriendo como una enramada florecida de azul, rojo, verde y amarillo las principales vías; granjas bien cuidadas, de tejados verdes, con enormes establos y silos; anchas carreteras de suave trazado, en las que el cambio de dirección se realiza mediante ramales curvos que se desenvuelven en dos niveles y direcciones diferentes, con la forma de un ocho o lazada, que permiten entrar siempre por la derecha, y con los cruces descompuestos en amplias curvas de máxima visibilidad, que convergen tangencialmente; y los automóviles circulando a toda velocidad.

Pero el crecimiento urbano es un fenómeno relativamente reciente, que se ha desarrollado en el breve espacio de medio siglo, de 1870 a 1920, y que luego ha continuado hasta la fecha en ritmo apenas interrumpido por la grave crisis económica que sufrió el país. Pero antes de eso los Estados Unidos fué un país rural, a tal extremo que eran escasísimas las poblaciones que contaban con más de

5.000 habitantes. Chicago, a mediados del pasado siglo, era sólo un puerto fronterizo, y ahora cuenta con tres millones y medio de habitantes.

La mayoría de las nuevas grandes ciudades se han desarrollado bajo la influencia de factores económicos en centros industriales y comerciales, aunque no siempre al amparo del factor geográfico e incluso contra la propia Naturaleza, en lugares donde, de no ser por los progresos de la técnica de la construcción, no hubiese sido posible la existencia de una gran urbe. El más característico es el caso de Nueva York, aunque Miami, edificado sobre los pantanos de la Florida, y Los Angeles, con sus acueductos de centenares de kilómetros nos dan también ejemplo de cómo la técnica ha vencido a la Naturaleza.

NUEVA YORK.—WASHINGTON

El auge del Northeastern, donde se encuentran, como hemos visto, las principales poblaciones y los centros industriales, provocó el crecimiento de su puerto y centro de distribución de mercancías, Nueva York, edificada en su mayor parte sobre la isla de Manhattan, entre los ríos Hudson y River East. El lugar no podía ser menos apropiado para la expansión de la ciudad, y ello motivó su crecimiento hacia arriba, originando un nuevo tipo de edificio: el rascacielo (skiscrapers).

Por eso Nueva York creemos que no tiene sino un interés simplemente anecdótico. Desde luego, es de una grandeza que anonada; la rapidez con que ahora se viaja no nos permite adaptarnos, en las veinticuatro horas que emplea el avión desde Madrid, al gran espectáculo, ni la visión de los rascacielos, entrevistos en el horizonte desde la entrada de la bahía, nos prepara, poco a poco, a la lenta marcha del barco, sino que de golpe nos vemos sumergidos en la ciudad y el choque es francamente impresionante.

Pero desde el punto de vista de esta crónica carece de interés, ni puede tomarse como modelo urbanístico, ni tiene punto de comparación posible con las poblaciones europeas. La altura de los edificios, por las circunstancias mencionadas, es desproporcionada con la anchura de las calles; éstas, especialmente el «down-town», la ciudad baja, son insuficientes para el tráfico y demasiado oscuras. Wall Street, la conocida calle de la Banca y la Bolsa, no permite

el paso de cuatro automóviles. Cuando fuí allí con un amigo que tiene «auto», lo dejamos en el garaje y tomamos el «subway», pues hubiera sido imposible estacionarlo y hubiéramos tenido muchas dificultades para circular. El resto de Manhattan está perfectamente ordenado; a lo largo de la isla las avenidas, con numeración correlativa casi todas y perpendiculares a ellas, desde uno a otro río, las calles, también numeradas, por orden de menor a mayor, desde «downtown» hacia la parte alta. En esta perfecta cuadrícula es fácil al forastero orientarse y calcular las distancias, pero nos produce la impresión de que todas las calles son iguales, e impide en absoluto la perspectiva.

Pero, en general, aun esta parte de la ciudad resulta insuficiente para el tráfico. Esto es lógicamente mayor a lo largo de las avenidas, pero sólo algunas de ellas son regularmente anchas, Broadway y la Fifth Avenue; en cambio otras, como la Madison, son más estrechas que el primer tramo de la Gran Vía madrileña, y la circulación ha de hacerse en un solo sentido.

La forma alargada de Manhattan no permite la construcción de vías radiales o transversales. La falta de superficie edificable ha producido la ausencia de glorietas, boulevares, ramblas, parques y jardines. Esta falta de espacios libres y zonas verdes producen un efecto deprimente. Sólo se puede disfrutar de alguna perspectiva subiendo a lo alto de los mayores rascacielos, en las orillas de ambos ríos o en el Central Park (muy parecido a nuestro Retiro), situado en el mismo centro de la isla. Times Square, que suponíamos una amplia plaza cuadrangular, es apenas una confluencia de dos avenidas en un ángulo de Broadway.

Desde un punto de vista urbanístico, creemos que lo único que ofrece cierto interés son las soluciones adoptadas a esta falta de espacio y al inmenso tráfico, tales como los túneles y puentes para cruzar los ríos, las líneas subterráneas o elevadas de ferrocarril, las escaleras mecánicas para acelerar el movimiento de peatones en las estaciones del «subway», etc.; y la organización de los servicios públicos. Tanto en el trazado urbano como en las edificaciones impera un criterio funcional carente por completo de preocupación estética. Los edificios responden a un fin utilitario: aprovechamiento de espacios y máximo de luminosidad.

Se nota la ausencia de materiales nobles en la construcción (mármol, madera, cantería, hierro forjado), y el cemento y el ladrillo

dan al conjunto un tono uniforme y apagado, todavía más oscurecido por la niebla y el humo, que contrasta con el alegre colorido a que estamos habituados los latinos.

Algunos edificios públicos y templos tienen pretensiones estéticas, pero están faltos de perspectiva, materialmente sepultados entre rascacielos, y su estilo clásico nos resulta por completo fuera de tono. Incluso el más moderno de los edificios públicos de Nueva York, la sede de las Naciones Unidas, nos parece sólo una inmensa jaula.

Claro está que no todas las ciudades tienen este aspecto. Washington, por ejemplo, tiene fisonomía propia, está presidida por preocupaciones estéticas, goza de excelentes perspectivas, tiene amplios espacios libres y en vez del trazado de cuadrícula tiene amplias avenidas radiales y circulares.

Washington es la antítesis de Nueva York. Mientras ésta ha crecido demasiado aprisa, sin sujeción a normas estéticas sino utilitarias, carente de espacio, aquélla fué fundada por el general Washington en un espacio libre a las orillas del río Potomac, en la línea divisoria del Norte y del Sur, suficiente para que el arquitecto francés Pierre Charles L'Enfant pudiera desarrollar los planos de una gran ciudad en un proyecto de gran visión del futuro. Su trazado geométrico proporciona extensas perspectivas. Como ha dicho el cronista del *A B C*, posee rincones y parques de un provincianismo ingenuo; es la única ciudad norteamericana que da tregua al espíritu, reposo a los ojos y la impresión de no estar luchando contra el hierro y el cemento.

LA CIUDAD MEDIA AMERICANA

Pero muy pocas son las poblaciones que, como Washington, tienen personalidad. La mayoría son tan iguales que se confunden unas a otras. Ahora mismo el cronista es incapaz de distinguir en su memoria las imágenes de Augusta, Columbia, Richmond, Raleigh y Petesburg. En la ciudad media norteamericana predomina la uniformidad más desesperante; carecen la mayoría de ellas de interés turístico alguno. Es lo propio de poblaciones nuevas, algunas de las cuales se han desarrollado en el corto espacio de cincuenta años. Miami, por ejemplo, no cuenta siquiera con tanto tiempo en su historia.

Las poblaciones pequeñas que fuimos atravesando a lo largo de la carretera son todas lo mismo. Primero encontramos estaciones de servicio de grandes empresas en cadena con todo lo necesario para surtir los automóviles de carburante, lubricante y aire o reparar las averías, así como la inevitable distribuidora automática de «Coca-Cola»; después, pequeños restaurantes y bares para el viajero; luego las casas, muy espaciadas unas de otras; en una esquina un «Drug store», la iglesia, un «market» o mercado particular, un gran almacén de tejidos, solares ocupados por gran cantidad de coches usados en venta o en renta, y otra vez lo mismo. En los lugares más pintorescos se encuentran también grupos de «cottages» o «courts» muy confortables donde poder pernoctar el viajero.

Las poblaciones de más importancia casi lo mismo, sólo que los edificios mayores, y los establecimientos comerciales más amplios; alguna estatua de algún presidente o general de la guerra de la Independencia o de Secesión, y algún gran edificio público: Parlamento, Corte de Justicia, «City Hall» o Casa Ayuntamiento, «High School» o Colegio de Enseñanza Media, Hospital, etc.

Otro elemento en el paisaje de la ciudad americana son los anuncios de gran tamaño, que invaden las paredes medianeras, las azoteas y los solares. Especialmente por la noche, los anuncios luminosos dan un alegre aspecto a las calles comerciales. Creo que lo que más llama la atención al forastero en Nueva York es el fantástico aspecto nocturno de Broadway, desde Times Square hacia la calle 42, donde la profusión de luces tapa por completo la visión de los edificios.

Recientemente se ha iniciado una campaña en contra del abuso de los anuncios en la carretera, reduciendo sus dimensiones, en defensa de la belleza del paisaje y de la seguridad del tráfico.

EL «PROTOTIPO» DE CIUDAD MODERNA.—LOS ANGELES.—MIAMI

Ya hemos hablado de dos tipos de ciudad: la hipertrófica Nueva York y la monumental Washington; la primera, caracterizada por sus «skiscrapers», la segunda por sus espaciosos parques y avenidas diagonales. Al primer tipo responde también Chicago, y en menor medida San Francisco, que, falta de espacio, se extiende hacia arriba; al segundo, Filadelfia y Boston.

Pero ninguna de ellas considero sea el prototipo de la ciudad ame-

ricana. Este lo encontramos en las ciudades nuevas, como, por ejemplo, Los Angeles y Miami.

Lo que en el siglo pasado era todavía El Pueblo de Nuestra Señora la Reina de los Angeles de Porciúncula, fomentado por su excelente clima, su estratégico puerto de mar, sus excelentes pesquerías, la industria cinematográfica y del automóvil, cuenta hoy con dos millones de habitantes, ocupando el tercer lugar de los Estados Unidos, en cuanto a población.

Su característica principal es la extensión superficial: Los Angeles, con 453,3 millas cuadradas de superficie (1.177 kilómetros cuadrados), es, a excepción del gran Londres, la más extensa ciudad del mundo.

Los padres de la ciudad, con un ojo puesto en el terremoto de San Francisco de 1906 y otro en las oscuras calles de Nueva York, dispusieron que ningún edificio pueda tener más de 13 pisos, excepto los oficiales, por lo que el City Hall (Casa-Ayuntamiento) sobresale en el cielo de la ciudad con sus 28 pisos. El emplazamiento geográfico en este caso favorecía la extensión, pues sólo está limitada por el océano Pacífico. Aunque, sin embargo, carecía de agua y, siguiendo el aforismo de urbanística de que las ciudades hay que regarlas para que crezcan, se ha traído del Owen River Valley y Colorado River 's Parker Dam, 373 y 628 kilómetros de distancia, que permitirá el abastecimiento de una población de diez millones de habitantes, lo cual, unido a las condiciones económicas antes referidas, hace presagiar que a la larga llegará a ser la mayor ciudad de los Estados Unidos. Como además del agua también se han importado sus palmeras, eucaliptos y la hierba de sus prados, y muy pocos de sus habitantes son angelinos de nacimiento, un comentarista le ha llamado «imported city», o sea, ciudad importada o artificial.

Los servicios de transporte, en cambio, son muy deficientes, a diferencia de lo que ocurre en Nueva York, pues estando diluido el tráfico en Los Angeles en 8.000 kilómetros de calles y avenidas de suficiente anchura, se puede usar el automóvil con relativa facilidad.

La enorme extensión superficial de estas ciudades se debe a que la construcción predominante es de un solo piso y no está en bloques compactos, sino a manera de ciudad jardín en bungalows o cottages, salvo las calles comerciales donde se encuentran los hoteles, Bancos, oficinas y tiendas.

En Miami se extienden tanto las calles en todas direcciones que

es imposible determinar dónde termina lo que nosotros llamamos «casco urbano», denominación que nos parece inadecuada a estas poblaciones tan diluídas, que producen el efecto de un adolescente que ha crecido tan aprisa que se le ha quedado corto el pantalón. La numeración de las calles alcanza así, con facilidad, la cifra de los dos y tres millares, con muchos números en blanco, pues las edificaciones no han llenado todos los huecos, y, además, la numeración americana concede a cada manzana o «block» un grupo de cincuenta o cien cifras, con la particularidad de que los números pares están a la izquierda y los impares a la derecha.

La diferente altura entre los edificios comerciales y las casas particulares de una sola planta produce un notable contraste en la silueta de estas ciudades. En Miami, vista desde Miami Beach, al otro lado de la bahía, los edificios de la calle Flager, así como también el enorme building del City Hall, destacan como monolitos agrupados en una llanura.

Los solares no edificados de Miami se dedican en su mayoría a la venta y alquiler de automóviles usados. Durante siete días seguidos, en jornadas intensivas, acompañé a un amigo que quería comprar uno, y no terminamos de ver todos los «used car».

Las calles de estos ensanches de la ciudad no cuentan sino con pavimento de carretera, sin acera ni encintado, de modo que el «gras» de los jardines sin cerca se une sin solución de continuidad al alquitranado.

Estas ciudades de origen reciente, como Miami, tienen un aspecto tan limpio y cuidado de ciudad nueva, que el creciente ensanche de *bungalows* de un solo piso de alegre colorido, las tiendas, los edificios de oficinas, los hoteles, restaurantes y cafeterías, las estaciones de servicios y los brillantes escaparates, dan al visitante la impresión de que todo eso ha sido construído en la semana anterior.

En ella no se encuentran barracas, arrabales, ruinas ni nada que desentone con el conjunto; pero, en cambio, es frecuente, como sucede en Los Angeles, que el «smog», una capa de polvo, humo y vapor, cubra y oscurezca la ciudad, lo que, naturalmente, no ocurre en Miami y otras ciudades no industriales, que deben su prosperidad al hecho de ser excelentes estaciones invernales a las que afluye gran número de forasteros.

En Miami, como también en Miami Beach, Palm Beach y otras ciudades invernales de Florida y California, el mar y las palmeras forman parte del paisaje urbano. Los parques llegan hasta el agua

quieta de la bahía, sin malecón que los separen, y las palmeras casi entran en el agua, en la que flotan los pequeños yates pesqueros y donde se celebran vistosos desfiles nocturnos en las fiestas navideñas.

OTROS TIPOS DE CIUDADES

Se observa una gran diferencia entre las ciudades del Sur y las del Norte: evidentemente, los «yankees» se llevaron la parte del león después de la guerra civil. Sus poblaciones son más ricas e industriales. Las del Sur, predominantemente agrícolas. El Norte tiene, como vimos, las ciudades más populosas; en cambio, Georgia y South Carolina nos dan la impresión de regiones empobrecidas, y no se aprecia en ellas ningún rasgo de la fabulosa potencia, vitalidad y crecimiento que caracteriza a los Estados Unidos. Además de las enormes extensiones despobladas que encontramos en Georgia y las Carolinas, las escasas ciudades son más pobres y tienen a su alrededor aglomeraciones de barracas y casas de madera, donde habita la población negra, más abundante en las antiguas colonias del Sur, donde la agricultura requería el empleo de un gran número de esclavos. Algunas ciudades del Sur producen efecto deprimente por el pobre aspecto de sus viviendas; por ejemplo, Jacksonville, donde la casi totalidad de la población es de raza negra.

Desde Richmond, capital de Virginia, a Nueva York hay mucha más vida, encontramos más industrias y más poblaciones que en todo el camino desde Florida, y la carretera se hace de cuatro vías para permitir el mayor tráfico.

Pero en el Sur encontramos otro tipo de ciudad, para nosotros llamada de evocaciones: Es la Ciudad Colonial, de personalidad muy destacada, con carácter propio, de edificios, iglesias y hasta Cabildo de estilo francés o español.

Estas ciudades conservan todavía algo del folklore colonial, y así, en Nueva Orleans se celebra un carnaval de sabor netamente latino (1).

Abundan en estas ciudades ventanas enrejadas o con celosías,

(1) Muchas de ellas conservan su nombre en español.

«patios» (que en inglés americano se dice así, como en castellano), arcadas, torrecillas y balcones propios de la arquitectura colonial. Entre estas ciudades se encuentra San Agustín, en la desembocadura de un río de la Florida, guardada por un castillo y viejos cañones, que constituyen ahora elementos decorativos en el parque de la ciudad. Unas señoritas, ataviadas con mantilla y peinetas, muestran con orgullo al visitante la escuela más antigua de Norteamérica, y a nosotros nos halaga, perdonando la españolada que esta escuela fuese fundada por españoles.

LOS SERVICIOS PÚBLICOS

Una característica muy interesante de la vida local americana es que la prestación de servicios públicos resulta facilitada extraordinariamente por diversos factores. Esto contrasta con la onerosa carga que ellos representan para nuestros municipios, que han de enfrentarse con un cuadro de servicios obligatorios, muchos de los cuales, en puridad de doctrina administrativa de distribución de cargas, corresponden a esferas de primero y segundo grado (Estado y Provincia), disponiendo de insuficientes recursos para atenderlos y de una ayuda estatal más ilusoria que efectiva.

En primer lugar, la mayoría de los servicios de una ciudad americana están atendidos por la iniciativa privada, y la Administración sólo ha de preocuparse de reglamentarlos y vigilarlos. Así, por ejemplo, la pavimentación de calles resulta facilitada por empresas que toman a su cargo la urbanización de un sector de la zona de ensanche, para facilitar la venta de solares o de edificios por ella construídos. Los autobuses, ferrocarriles, teléfonos, telégrafo, el alumbrado eléctrico y, en muchos casos, el abastecimiento de agua y la recogida de basuras están atendidos por la iniciativa privada, generalmente de grandes empresas que operan en cadena sobre un conjunto muy amplio de ciudades.

Otro ejemplo típico son los mercados. El «Market» americano es construído y explotado por particulares, por insignificante que sea el núcleo de población. En Isla Morada, uno de los «cayos» de Florida, donde apenas existe una docena de «cottages» para las vaca-

ciones invernales de aficionados a la pesca, asistí estas Navidades a la inauguración de uno bastante amplio y completo.

El estacionamiento de vehículos también queda resuelto por los solares, donde, previo pago de un tanto por hora al particular que lo explota, puede dejarse el automóvil.

La construcción de viviendas, que en el pasado año alcanzó la cifra de 1.100.000, también está atendida por la iniciativa privada, la que se interesa hasta por la prestación de servicios poco reproductivos, como la enseñanza.

Numerosas instituciones particulares y fundaciones cumplen fines de interés público y carácter benéfico que alivian la carga de la Administración.

Y, por último, la salud está atendida por instituciones privadas, tales como compañías de seguros e igualatorios; y yo mismo fui asistido de un accidente, no en una casa de socorro, sino en un Hospital del Colegio Médico, por cierto un edificio de 20 pisos, que había costado cerca de tres millones de dólares.

La explicación de esta intervención de la iniciativa privada en tantas actividades, generalmente desatendidas por ella en nuestro país, que tanto alivia la prestación de servicios públicos por la Administración, creo que reside en la psicología del ciudadano americano, que está acostumbrado a que se le cobre todo lo que le reporta utilidad, y predispuesto, por tanto, a pagar cualquier servicio por insignificante que sea.

El público norteamericano es un público explotado por una industria planeada con este único seguro mercado consumidor, un comercio que se impone a fuerza de una verdadera coacción moral ejercida por la propaganda y por las infinitas máquinas tragañiques, que sirven tanto para tocar discos o para vender maíz tostado como para concertar una póliza de seguro de vida.

Esto, a su vez, se relaciona con el elevado nivel de vida y la ausencia del «pobre de solemnidad», en consideración al que parecen estar montados muchos de nuestros servicios públicos, y en todo ello tenemos un claro ejemplo de la influencia de las costumbres en la vida, desarrollo y estructura de las ciudades a que anteriormente nos referíamos.

Todo esto explica también que las tasas tengan más importancia que en nuestra Hacienda local. Singularmente hay dos que cree-

mos deben aplicarse en España, pues se da la circunstancia de que principalmente gravan a usuarios acomodados. Me refiero al peaje o derecho que se paga para compensar el coste de construcción de los puentes, y a los derechos que han de satisfacer los automóviles por su estacionamiento en las calles principales. La primera, que tiene un origen feudal, y por consiguiente era aplicada en nuestro país, no contradice nuestro concepto legal, tan exigente en otras ocasiones, para reclamar el pago de derechos y tasas siempre que haya un uso, aprovechamiento, beneficio o utilidad especial o particular de la cosa común; facilitaría el financiamiento de una de las obras públicas más costosas. La segunda está justificada porque se produce una verdadera ocupación de la vía pública, que contradice o dificulta su principal destino, que es la circulación y no el estacionamiento. Por último, la mecanización ha simplificado la prestación de muchos servicios, especialmente los de limpieza viaria con las máquinas barredoras y quita nieves y camiones de recogida de basuras.

Ya antes aludimos también al gran número de cosas que se hacen en Norteamérica con mecanismos automáticos. En el «City Hall» de Miami me limpié los zapatos en una máquina de este tipo, y en un aeropuerto concerté una póliza de seguro por la suma de 5.000 \$ con sólo depositar 25 centavos (lo que indica que el número de accidentes mortales en aviación comercial está en proporción de más de 1 a 20.000) en otra máquina.

Estos mecanismos también facilitan algunos otros servicios públicos. Así, por ejemplo, la venta de sellos de correo. La regulación del tráfico también se efectúa por semáforos automáticos, sin necesidad del clásico «guardia de la porra». En los edificios modernos la recogida de basuras se hace por sumideros especiales instalados en las cocinas capaces de evacuar todos los desperdicios. Las escaleras mecánicas descongestionan las multitudes en las estaciones del Metro. Y el hecho de que casi todas las familias posean automóvil facilita el transporte de viajeros.

Pero, a pesar de todas estas perfecciones, la Naturaleza suele jugar malas pasadas, y en Nueva York sufrí las consecuencias de un racionamiento de agua, tan riguroso como los que hemos padecido en Madrid, por la escasez de lluvias del pasado año.

LA CIRCULACIÓN DE AUTOMÓVILES

En un país donde hay un automóvil por cada tres habitantes, y por consiguiente casi tantos como viviendas, el «auto» forma parte integrante del paisaje urbano, y aunque ya hablamos de la «vida motorizada» en la ciudad moderna, queremos completar el cuadro con algunas observaciones sobre la circulación en calles y carreteras.

El número de automóviles en los Estados Unidos alcanza este año la cifra de 45 millones, y el de conductores 53 millones. Tan enorme cantidad de vehículos origina nuevos problemas, que deben ser tenidos en cuenta en los proyectos de urbanización de nuestras ciudades más importantes: regulación del tráfico y estacionamiento de vehículos.

Las calles de doble dirección suelen tener anchura suficiente para dos o tres vehículos en cada una de sus mitades. El pavimento está dividido a lo largo por rayas blancas o amarillas, cada tres metros aproximadamente. Lo mismo en las de una sola dirección. Las franjas situadas al centro de la calle son reservadas para los vehículos que van en tránsito directo, y las más próximas a la acera, para los que han de detenerse o doblar una esquina. En los cruces la regulación del tráfico se hace con semáforos, que apagan y encienden automáticamente luces rojas, verdes o amarillas, a intervalos de duración proporcionada con la intensidad del tráfico de cada calle.

El estacionamiento prolongado está prohibido en las calles de mayor tráfico. En otras de menor importancia se permite previo pago de una tasa por contadores automáticos. Para estaciones de parqueo se utilizan todos los solares no edificados. Algunos hoteles o locales de espectáculos disponen de estacionamientos privados. Las playas, los aeropuertos, los estadios han de disponer de inmensas áreas de estacionamiento, que tan pintoresco aspecto tienen vistas desde el aire.

Una de las cosas que más llama la atención al forastero es la velocidad del tráfico, lo cual aumenta la capacidad de calles y carreteras, lo mismo que una tubería admite más gasto o cantidad de agua mientras más pendiente tiene, y por tanto a más velocidad circula. Ya se habla de los «reglamentos prehistóricos» que limitan la velocidad, y se publican artículos en defensa de ella, que demuestran, con datos estadísticos convincentes, que el número de acciden-

tes se debe más a impericia, carencia de condiciones o falta de «sentido democrático» que a la marcha excesiva.

Las indicaciones a lo largo de las carreteras son muy numerosas, y avisan no sólo de la proximidad de curvas, puentes, cruces y pasos de nivel, sino también de que se aproxima un pavimento resbaladizo con la lluvia o con muchos baches, de que los «shoulders» u orillas son flojos, de que hay ganado vacuno en las fincas colindantes. Además se fijan líneas en el pavimento que marcan los lugares donde se puede adelantar otro coche. La «highway» tiene tres o cuatro vías marcadas en el pavimento, utilizándose las centrales para gran velocidad, que se limita primero a cincuenta, y luego, a treinta y cinco millas (o sea, 80 y 56 kilómetros por hora) al aproximarse a una concentración urbana. Los automóviles no pueden estacionarse sobre el pavimento, sino en el «shoulders», que son orillas de tierra del ancho aproximado de un vehículo, y que, además, sirve de zona de protección para despiste.

Si proyectásemos en un cine americano una película que recogiese el movimiento de peatones y vehículos de cualquiera de nuestras capitales, pensarían los espectadores que fué tomada con cámara lenta. Desde Newark a Nueva York y al aeropuerto de La Guardia, un taxi me llevó a 50 millas (80 kilómetros por hora), a pesar de que había nevado y estaba helado el pavimento y no tenía cadenas de seguridad en las ruedas.

Como merced a los semáforos la regulación del tráfico se hace sólo en los cruces de las calles, nos llama también la atención la falta de guardias urbanos.

Para darnos cuenta de la importancia que estos problemas tienen en la ciudad americana, diremos, a manera de ejemplo, que dentro de Los Angeles se pueden recorrer en línea recta en una misma calle, 60 kilómetros. Es la ciudad que tiene mayor proporción de vehículos en todo el mundo. El Condado de Los Angeles tenía registrados en 1949 cerca de 1.720.000 automóviles. Ante tales dimensiones se comprende que el automóvil sea, no un lujo, sino una verdadera necesidad. Es para el habitante de estas ciudades lo que el caballo fué para el indio de las praderas del Oeste. El auto se utiliza para hacer las compras, ir a la playa, al campo, al cine, a la iglesia, a la Universidad y a la oficina. Todos los miembros de la familia media americana saben conducir. Sin salir del automóvil se puede comer, tomar el aperitivo, ingresar dinero en el Banco o ver la proyección de una película. «El habitante de una de estas ciu-

dades, sin el automóvil, es como el pez fuera del agua»; «el peatón es el apéndice vermiforme de una civilización motorizada», no son afirmaciones hiperbólicas de los «magazines», sino que responden muy bien a mis propias observaciones en Miami.

Aquí tenemos una prueba evidente de la influencia de la mecánica en las costumbres de éstas, en la fisonomía de la ciudad: la vida en comunidad en una tan enorme superficie sería imposible por completo sin el automóvil y el teléfono.

JUAN PÉREZ MILIÁN

Secretario del Ayuntamiento de Telde.