

PRÓLOGO

A primera hora de la tarde del 20 de junio de 1945, el transatlántico británico *Queen Mary*, pintado en color gris y con 80.774 toneladas de peso, surgió de entre un mar neblinoso en los Narrows, la entrada al puerto de la ciudad de Nueva York. Se trataba del segundo barco más grande del mundo y, probablemente, del más famoso, y llevaba de vuelta a casa, a los Estados Unidos, a 14.526 de los soldados estadounidenses, hombres y mujeres, que acababan de ayudar a ganar la guerra contra la Alemania nazi: era el primer gran contingente en regresar de aquella enorme victoria. Mientras el navío dejaba atrás la lengua de tierra de Sandy Hook, el eco resonante de su sirena de niebla —que emitía una nota dos octavas por debajo del LA central— retumbaba triunfante hasta Brooklyn, la ribera de Nueva Jersey y más allá de la Estatua de la Libertad, hasta los rascacielos que esperaban.

Al barco lo recibieron como una promesa de buenos tiempos. Por encima de él, volaba un dirigible de la Armada de los Estados Unidos; siguiendo valientemente el surco del transatlántico por los Narrows iban un transbordador de trenes veterano lleno de periodistas y dos yates requisados repletos de chicas: en uno de ellos resonaba la música de una banda del Cuerpo de Aviación Femenino y las chicas, con flores en el pelo, bailaban el *jitterbug* en cubierta, entre los silbidos y las obscenidades de los soldados que abarrotaban palmo a palmo las barandillas y

los ojos de buey del transatlántico, muy por encima.¹ Cuando el navío entró en la amplia extensión de la bahía de Nueva York, avanzando tranquilamente hacia la ciudad, con solo una suave vaharada de vapor saliendo de sus chimeneas, aparecieron flotillas de embarcaciones menores para recibirlo, bordeando el paso del transatlántico o apartándose raudas de su camino: un par de portaaviones, muchos remolcadores, cargueros, transbordadores de chimeneas altas, gánguiles, barcas para trenes, lanchas y otras barcas, además de *The Firefighter*, la lancha contraincendios más potente del mundo, que navegaba a dieciséis nudos y disparaba con entusiasmo columnas de agua. Por toda la ribera, en todos los embarcaderos y miraderos, había multitudes saludando con las manos; cientos de coches colapsaban la carretera de la orilla de Brooklyn, y los transbordadores de Staten Island se escoraban a babor o a estribor, según su ruta, con el peso de los pasajeros que daban la bienvenida al buque.

En el puente de mando del transatlántico se encontraba el capitán, el comodoro *sir* James Bissett, uno de los maestros navegantes más conocidos del Atlántico, junto a Wilmur J. Crocker, piloto titulado de Sandy Hook. Más abajo, las cubiertas aparecían abarrotadas por catorce mil estadounidenses —tan apretujados que apenas podían moverse, tanto que los situados hacia la mitad del barco no veían nada del espectáculo— que cantaban, gritaban, saludaban en todas direcciones, enarbolaban eslóganes («¡Hola, Agnes!», «Lo conseguimos, mamá»), soltaban condones inflados como globos, silbaban a las chicas de la banda (mientras estas iban quedando atrás balanceándose al

1 Las había seleccionado el capitán Henry E. Astheimer, coordinador de Animación de Tropas en las oficinas militares del puerto, quien afirmó tener una lista de espera de unas cinco mil mujeres dispuestas a recibir a posteriores buques de tropas.

ritmo de *Don't Fence Me In*)², tocaban trompetas, intercambiaban ocurrencias, permanecían quietos meditabundos o, en el caso de una enfermera teniente, agitaban un par de pantis de encaje negro a través de un ojo de buey. Las sirenas de cien embarcaciones bramaban, silbaban o gruñían por toda la bahía, mientras medio millón de manos ondeaban en el aire. Junto al buque, se abrían paso cinco remolcadores de puerto. Por su parte, *The Firefighter* iba soltando a chorros generosos setenta y cinco mil litros de agua por minuto.

Y allí, ante todos ellos, estaban las torres de la ciudad esperando, apiñadas en la estrechez de la isla, brillando bajo el sol de la tarde. En el barco, los soldados situados a babor no alcanzaban a verlas, solo divisaban la Estatua de la Libertad, la isla de Ellis y el perfil apagado y bajo de la orilla de Nueva Jersey. Sin embargo, para los miles que estaban a estribor, aquellas torres eran una promesa de hogar y felicidad. Indemnes ante la guerra que esos hombres habían dejado atrás, se alzaban ataviadas en metal, acanaladas en acero, envueltas en cristal, colosales y románticas: eran todo lo que los Estados Unidos parecían representar en un mundo de pérdida y ruina. Flotas de barcos mercantes descansaban en los 103 muelles de la isla. Nubes de vapor se levantaban entre los edificios. En cada cruce de calles, conforme el navío avanzaba prudente por el río Hudson, se distinguía un tráfico multitudinario, muy distinto al tráfico austero y dilapidado de Europa: un tráfico brillante, de colores vivos, infinitamente enérgico y confiado. Había banderas ondeando por doquier. Las ventanas destellaban. Tras el estruendo de las sirenas, la ciudad emitía un bramido enorme y sordo. «Bienvenidos

2 Canción muy popular estadounidense compuesta en 1934 por Cole Porter y Robert Fletcher. (N. de la T.)

a casa», decía un letrero gigante pintado en un depósito de gasóleo. «Bienvenidos a casa», decía un cartel sobre un vapor de recreo. «Bienvenidos a casa», gritaban los capitanes de los remolcadores por sus megáfonos.

A última hora de la tarde, el *Queen Mary* viraba para entrar en el muelle 90 del West Side, mientras los soldados, apoyados en la baranda, jaleaban alegremente a los policías militares dispuestos en el embarcadero para su recepción. También allí estaban las señoras de la Cruz Roja y sus mesas de caballetes cargadas con treinta y cinco mil recipientes de doscientos mililitros de leche cada uno, suministrados por la National Dairy Products Corporation, además de dignatarios civiles con flores en los ojales, y peces gordos militares resplandecientes de condecoraciones, y montones de fotografías con sombreros de fieltro de ala estrecha. Muy lentamente, el barco se fue colocando junto a ellos. «Eh —gritó un soldado a los de la prensa—, ¿esta qué ciudad es?»

Esa ciudad era Manhattan, la isla principal de Nueva York. Su centro aproximado, en mitad de Central Park, ocupa la latitud 40° 46' 56" N y la longitud 73° 57' 57" O. Aquella era la ciudad reina y ese, un momento culminante de su historia. Pese a que tendrían que transcurrir otros dos meses antes de producirse la victoria sobre Japón y el final de la Segunda Guerra Mundial, Manhattan ya sabía que le llegaba una plenitud espléndida. No solo estaba destinada a ser, durante los años de posguerra, la ciudad estadounidense por antonomasia y excelencia, sino que todas las señales indicaban que iba a convertirse en la ciudad por antonomasia del mundo occidental, e incluso del mundo en general. Según un folleto publicitario editado por la Bankers'

Trust Company (esquina de Wall Street con Nassau Street), Nueva York en 1945 se veía a sí misma como representante de un pueblo «para el que nada es imposible».

De hecho, quienes acudieron a la ciudad los meses posteriores al atraque del *Queen Mary* notaron cómo flotaba inexorablemente en el ambiente la sensación de que no había nada fuera del alcance del potencial urbano. Esta pequeña isla, con 5.600 hectáreas de superficie, 20 kilómetros de arriba abajo, 4 kilómetros de anchura en el punto más ancho, a 80 metros sobre el nivel del mar en el punto más elevado, con 1,9 millones de habitantes, esta isla abarrotada, en definitiva, encarnaba la cabeza, el cerebro y la esencia de los Estados Unidos y, por entonces, la idea de los Estados Unidos era algo omnipresente. El perfil de Manhattan resplandecía en el imaginario de todas las naciones, y personas del mundo entero abrigaban la ambición, por muy inalcanzable que fuese, de desembarcar algún día en esa banda costera legendaria donde las sirenas ululaban siempre, las luces brillantes nunca dejaban de resplandecer y los pantis de encaje negro colgaban como emblemas insinuantes por los ojos de buey. El destello y el júbilo del lugar servían de bálsamo para la imaginación de un mundo debilitado. La riqueza de Manhattan, contemplada con asombro y envidia a partes iguales por sociedades menos aventajadas de todo el mundo, parecía demostrar que cualquier pueblo podía llegar a ser rico. Vista en fotografías de revistas, en panfletos de propaganda o de fondo en los musicales de Hollywood, Manhattan era todo garbo, ritmo, brillo afable, Frank Sinatra y Betty Grable. Era el Presente seductoramente sublimado. Era el Futuro que debía llegar.

Aquel folleto de la Bankers' Trust estaba repleto de proyectos trascendentales. Admitía que los neoyorquinos no eran

superhombres, sino gente normal que trataba de hacer un buen trabajo al modo estadounidense, pero aun así el tono del texto rezumaba una total confianza. «Nueva York significa negocio», anunciaba el título del primer apartado y, en un papel grueso y sofisticado, se continuaba describiendo lo que iba a ocurrir en la ciudad con la guerra ya terminada: nuevos proyectos inmobiliarios enormes, la mayor terminal de autobuses del mundo, un aeropuerto ocho veces mayor del que ya existía, un centro deportivo nuevo e inmenso, museos nuevos espectaculares, enormes hoteles nuevos, espléndidos clubes nocturnos nuevos, oficinas en rascacielos, grandes almacenes, docenas de escuelas nuevas, hospitales nuevos y maravillosos, carreteras, túneles, muelles, parques, mercados, terminales de camiones, sistemas de telefonía, transmisores de televisión, estaciones de repetición de radio, un magnífico centro cívico nuevo. Durante los siguientes años embriagadores, la ciudad iba a tener que comprar 148 millones de pies tablares de madera, 22 millones de barriles de cemento, 440 millones de ladrillos, 1,3 millones de toneladas de acero, 273.573 puertas y 10.650 kilómetros cuadrados de superficie de asfaltado, además de casi un millón de vehículos nuevos. Se trataba de algo más que de meras especulaciones. No había ninguna duda al respecto. «Nueva York se ha decidido... Y Nueva York no espera a nadie.»

Por todas partes, a lo largo y ancho de la ciudad, la incomparable industria publicitaria enaltecía las señales de los tiempos de auge que se avecinaban, después de todas las limitaciones y restricciones de la guerra y de la Gran Depresión que la había precedido. ¿Un millón de coches nuevos? Los vendedores estaban preparados. «Las noticias sobre el Mercury son muy buenas. Será un coche grande, robusto, con ganas de acción. Rápido en la

aceleración, pero suave...» ¿Un aeropuerto nuevo? «Ya no tendrá que esperar a que mejoren los aviones privados: ¡Le esperan en el ERCOUPE de posguerra, el avión certificado a prueba de giros!» ¿440 millones de ladrillos, 1,3 millones de toneladas de acero? Preocupación, ninguna: «EL FERROCARRIL ERIE ESTÁ LISTO PARA PARTIR». Según el director del Departamento de Movilización de Guerra y Reconversión, que recientemente había informado al presidente y al Congreso sobre las perspectivas económicas, los estadounidenses se enfrentaban por entonces al agradable dilema de tener que aprender a vivir un 50 % mejor de lo que lo habían hecho nunca antes.

No se trataba simplemente de una vuelta a los buenos tiempos previos al crac de Wall Street. La guerra había enriquecido a los Estados Unidos de una manera nueva. Durante los dos años anteriores de guerra, el ciudadano medio había sido capaz de ahorrar una cuarta parte de sus ingresos y, para junio de 1945, los activos circulantes de la población —un total de 140.000 millones de dólares— eran tres veces superiores a la renta nacional de 1932. En resumidas cuentas, había un cuarto de billón de dólares esperando a que la gente lo gastase en bienes de consumo. Al mismo tiempo, las decisiones de la conferencia económica de Bretton Woods, en 1944, habían dejado claro que el dólar estadounidense sería la moneda dominante en el mundo de posguerra. Los Estados Unidos se estaban dando cuenta de su formidable fuerza y, como resultado, Nueva York emergía desde una especie de urbanidad provinciana, pueblerina incluso, hacia el auténtico carácter metropolitano. El clásico calificativo fanfarrón de «la más grande y la más espléndida del país» fue dando paso a «la más grande y la más espléndida del mundo», y ya existían grupos de presión arguyendo que Manhattan era el

único emplazamiento lógico para la nueva liga de Estados, las Naciones Unidas.

Londres, maltrecho y empobrecido; París, humillada; Berlín, destruida; Roma, desacreditada. Las viejas capitales a las que antes de la guerra los estadounidenses habían mirado tan a menudo con una sensación de apocada inferioridad parecían flácidas al lado de este prodigio del oeste. Los visitantes llegados del extranjero, que en otros tiempos solían reaccionar ante Nueva York con cierta condescendencia fascinada, difícilmente podían mostrarse ya condescendientes con Manhattan. Parecía todo un simbolismo crucial de la propia posición de la ciudad, y Manhattan era el mejor logotipo de sí misma: mensajes inconfundibles, inolvidables y comunicativos, seductores en conjunto, como los habría querido para sí Madison Avenue.³ ¡Qué maravilla que las esperanzas de la humanidad se ilustrasen con un emblema de tan magnífica exuberancia!

Tenía su lado triste y su lado sórdido, su pobreza y su avaricia, su fealdad y su suciedad; pero, durante los meses inmediatamente posteriores a la victoria en Europa, Manhattan fue capaz de encarnar las expectativas levantadas por su reputación popular, o por la propia imagen que tenía de sí misma, en la medida en que una ciudad puede hacer tal cosa. El lanzamiento de las primeras bombas nucleares sobre Japón, que pareció hacer invencible a los Estados Unidos, intensificó en Manhattan la sensación de tener un destino marcado. Las horribles consecuencias de la guerra, sufridas en casi cualquier otro lugar del mundo, solo lograron hacerla brillar más en contraposición. Cualquiera que

3 Madison Avenue se identifica automáticamente con la industria de la publicidad, después del *boom* que esta experimentó en la década de 1920, ya que muchas de las agencias se emplazaron en esa avenida y alrededores. (N. de la T.)

recuerde la Manhattan de entonces lo hará con orgullo y nostalgia, aunque por entonces la viviese en pobreza y soledad y, por mucho que el paso del tiempo haya podido exagerar o expurgar la memoria, gran parte del deleite recordado sin duda será real. Según una encuesta Gallup realizada en aquella época, el 90 % de los neoyorquinos se consideraban felices. Pocas ciudades en la historia del mundo han podido pararse a contemplar de manera tan consciente un momento así de plenitud, mirando hacia un futuro en apariencia tan lleno de recompensas.

«Pararse»: y es que era irónico que parte de la magia del momento fuese una suerte de quietud. A lo largo de los años de la guerra nada había cambiado sustancialmente en Manhattan. La población se mantuvo más o menos constante y, en muchos aspectos, la década de 1930 había seguido vigente. Por primera vez en su historia, la ciudad estaba preparada, no desprevenida, y contemplaba el futuro, no se lanzaba de cabeza hacia él. Casi un siglo antes, *Harper's Bazaar* describió Nueva York como una ciudad que «no había sido nunca la misma durante doce años seguidos»,⁴ y terminó convirtiéndose en rutina bromear con lo genial que sería Manhattan el día que estuviese terminada. Sin embargo, viendo en retrospectiva la espléndida relajación de 1945, parece que la ciudad sí estuvo terminada y fue la misma durante un tiempo, mientras contemplaba su nuevo estatus en el mundo y soltaba el largo suspiro de la victoria. El ferrocarril Erie estaba listo para partir; los Mercury, con ganas de acción, iban camino de las salas de muestras; el señor Robert Moses, responsable de parques de la ciudad de Nueva York, calibraba

4 Las citas, referencias, comentarios y demás que se incluyen en el libro aparecen en versión de la traductora, independientemente de que exista una traducción previa de la obra en cuestión. (N. de la T.)

su plan para un nuevo tramo de autopista a través de la isla, o un túnel nuevo por debajo; pero psicológicamente, y estéticamente también, Manhattan estaba experimentando un periodo de pausa, en el que los estilos, las maneras y las técnicas de una Nueva York anterior a la guerra aguardaban intactos los nuevos modos de vivir, las nuevas formas de hablar y de pensar, los nuevos modelos y las nuevas ideas que estaban a punto de aterrizar en el lugar.

Y es que no iba a transcurrir mucho tiempo antes de que la ciudad adquiriese unas connotaciones menos encantadoras. El momento de gracia pasó rápido: no duró más de unos pocos años, y para mediados de la década de 1950 se estaba convirtiendo rápidamente en nada más que un recuerdo pesaroso. Nueva York nunca iba a perder su entusiasmo, su poder de movilización, su energía sin límites; pero quizá nunca más volviese a albergar esa mezcla especial de inocencia y sofisticación, de romance y formalidad, de generosidad y autoasombro, que en apariencia la había caracterizado en aquellos momentos de triunfo.

Este libro pretende ser una evocación de esa isla sin precedentes en aquel momento irreplicable de su historia. En todos los sentidos, se trata de un libro escrito por una extranjera sobre el carácter público de la ciudad, no el privado. No soy estadounidense, por lo que todas las descripciones que aparecen han pasado por el filtro de una sensibilidad europea. No visité personalmente Manhattan hasta 1953, así que todo lo que relato es, en el mejor de los casos, información de oídas y, en el peor, producto de la conjetura o la extrapolación. Por otro lado, mi reportaje se ciñe al año 1945 solo en parte, ya que en ocasiones

me permito caer en anacronismos y, a veces, me tomo alguna libertad topográfica.

Por tanto, ruego que esta lectura no se viva como una experiencia de verdades absolutas, sino como un ejercicio de imaginación afectuosa y desenfadada conforme atracamos en el muelle 90, junto al capitán Bissett y a sus catorce mil estadounidenses, con el sonido de ese LA grave reverberante. Los estibadores que esperan en el muelle reciben las amarras, las rampas descienden y desembarcamos ilusionados en el suelo de Manhattan, en 1945. Y luego paramos de un silbido un taxi Checker con sus típicas aletas, o quizá continuemos a pie, bajo la sombra acechante de la autopista West Side, por la acera desgastada de West 50th Street.⁵

5 El *Queen Mary*, en el que durante la guerra habían viajado quinientos mil soldados estadounidenses, por no mencionar a Winston Churchill, Fred Astaire y Bing Crosby, pasaría otra década más entrando y saliendo del puerto de Manhattan antes de terminar amarrado de forma permanente como atracción turística en Long Beach (California). El capitán Bissett se doctoró en Derecho en Cambridge y se jubiló del mar en 1947. Wilmur J. Crocker ya era millonario, o eso me comenta la asociación de pilotos de Sandy Hook, después de haber renunciado al pilotaje antes de la guerra y haber amasado una fortuna en el negocio inmobiliario; volvió a su anterior profesión para servir durante la guerra y siguió atracando barcos en Nueva York hasta su muerte, en la década de 1970.

DEL ESTILO

Por muy desgastada que estuviese, West 50th Street conducía directamente desde el muelle 90, pasando por seis manzanas comunes y corrientes de la ciudad, hasta el lugar de verdadero orgullo en la Manhattan de 1945, por encima de todos los demás: el Rockefeller Center, la vanguardia del diseño urbano ilustrado, como dirían más tarde de él.

Ahí se alzaba, resplandeciente más allá de Sixth Avenue que, pese a un reciente cambio de nombre por Avenue of the Americas, seguía siendo la misma calle bastante sórdida: un montón irregular de estructuras, algunas altas, algunas más o menos bajas, dominado por el monolito desigualmente dentado que representaba el edificio de la Radio Corporation of America, muy similar a una losa vasta de roca caliza de la que se hubiese desprendido el resto de un precipicio quebradizo. El Rockefeller Center no tenía ningún aspecto de ser un lugar impersonal, a pesar de su magnitud y de estar presidido por un financiero de una riqueza tan inconcebible que resultaba complicado creer que fuese una persona real y viva.¹ Se trataba de una construcción asimétrica (de hecho, con un ligero toque de proyecto provisional) y albergaba cafeterías agradables, y parterres de flores, y jardines apartados en azoteas para el solaz de los oficinistas

1 Y, sin embargo, lo era: John D. Rockefeller Jr., nacido en 1874, vivió hasta 1960.

de la planta superior, y una plaza por debajo del nivel del suelo que en invierno se convertía en una pista de patinaje sobre hielo. El lugar estaba salpicado aquí y allá por obras de arte moderno fácilmente interpretables. En el edificio de la RCA había una galería y mirador que, cuando el tiempo era tan malo como para no dejar ver a más de quince manzanas de distancia, daba a los visitantes un «cheque de visibilidad» reembolsable hasta 2015, año previsto para la expiración del arrendamiento de la parcela del Rockefeller Center. Incluso los orígenes financieros del complejo quedaban en casa, por así decirlo: Standard Oil, la petrolera en la que se cimentaba la riqueza de Rockefeller, había nacido como empresa fabricante de aceite para lámparas, queroseno y lubricantes para máquinas de coser. En conjunto, se trataba de un ejemplo de desarrollo urbanístico muy acogedor y algo populista, si bien innegablemente formidable.²

El Rockefeller Center se levantaba en el corazón del Midtown³ de Manhattan, y en esta ciudad como en muchas otras era esa zona céntrica (en la que se agolpaban las tiendas más elegantes, los hoteles más grandiosos, las oficinas pijas, los teatros, los edificios de apartamentos caros) la que definía la reputación cívica. El Midtown de Manhattan ocupaba veinte o treinta

2 Precisamente esa era la intención. Casi todos los elementos de la planta a nivel de calle estaban diseñados para conducir con cuidado al público, sin que este lo notase, hacia las tiendas y los restaurantes del Rockefeller Center. La construcción del complejo comenzó durante la depresión de los años treinta, pero para 1945 estaba generando beneficios (el literato Cyril Connolly lo calificó como «el siniestro Stonehenge del hombre económico», aunque luego comparó el conjunto de Manhattan con una «Capri de cemento»).

3 En Nueva York, la zona del Midtown corresponde al tramo del centro físico de la isla de Manhattan y representa el núcleo comercial de la ciudad, donde se concentran negocios y diversas empresas de ocio y medios de comunicación, aparte de grandes hoteles y sitios turísticos. Por su parte, el Downtown neoyorquino equivale al casco antiguo de la ciudad, al enclave original situado en la punta sur de la isla, y, actualmente, es la sede del distrito financiero. (N. de la T.)

manzanas, en unos 1,5 kilómetros cuadrados, y se concentraba más o menos en torno a Fifth Avenue y 50th Street. Más allá, se extendían amplias zonas de suburbios y deslustre. De hecho, para un observador europeo imperturbable, la mayoría de Manhattan resultaba poco destacable, incluso partes muy admiradas por los propios neoyorquinos; pese a la impresión causada por los rascacielos, se decía que la altura media de los edificios de Nueva York era inferior a la media de París. Esta mundanidad física general, no obstante, parecía ser solo casual frente a la personalidad predominante del lugar, y era allí en el Midtown, quizá en la plaza hundida del Rockefeller Center o en un banco del paseo entre el edificio British Empire y La Maison Française, era ahí en mitad de todo donde mejor podía captarse el estilo público de Manhattan (o, como prefieren decir los sociólogos, su barniz público).

El magnífico caos

Por encima de todo, se trataba de un estilo romántico. Sobresaliendo en una isla al borde de un continente, frente al océano salvaje, Manhattan era una ciudad verdaderamente romántica, como la propia Venecia, y de un modo u otro su aspecto reflejaba ese romanticismo. Salvo el viejo trazado en damero de las calles (de First Avenue a Twelfth Avenue, de 1st Street a 220th Street), apenas nada más mostraba uniformidad alguna, ni en el detalle ni en el conjunto: no había parques monumentales ni bulevares con columnas o pomposas glorietas segmentadas,

tan solo unas poquísimas plazas con estatuas. La orientación urbana era inexacta; las avenidas norte-sur se alejaban veintiocho grados de la realidad, las calles oeste-este iban de hecho de noroeste a sureste, e incluso el caprichoso trazado de Broadway en el Midtown, que serpenteaba de un extremo al otro de la isla, terminaba por arruinar el plano urbano y confundía a los extranjeros ansiosos.

Situémonos ahora junto a la enorme figura de Atlas a la entrada del edificio International del Rockefeller Center y contemplemos Fifth Avenue arriba y abajo, la calle más grande de Manhattan y la más parecida a una gran avenida ceremonial: la calle Mayor, o simplemente la Avenida, como le gustaba llamarla a la gente de otros tiempos, en recuerdo de los días en los que estuvo bordeada por palacios de millonarios y solo las mejores familias frecuentaban sus tiendas. Es una calle amplia y espléndida, decorada con farolas de doble foco y elegantes postes enroscados; de hecho, termina en un arco formal, el Washington Square Arch, en una plaza bastante formal, Washington Square. Aunque por supuesto, no son los Campos Elíseos: su arquitectura se basa en gran medida en una mezcla despreocupada, y el arco imponente en el extremo sur, lejos de ser un templo sacrosanto a la gloria de la República, se usa para que los autobuses de Fifth Avenue giren cómodamente.⁴

La calle muestra un individualismo espléndido, hasta el punto de que resulta complicado ver dos edificios que casen. A nuestra izquierda, donde podemos avistar el verdor de Central Park más allá de 59th Street, se levanta pintoresco un grupo de hoteles famosos, codo con codo: el Plaza, a modo de gigantesco

4 Así fue hasta 1958. Actualmente, ofrece sombra y cobijo a vendedores de helados y espacio de pulverización a grafiteros.

chateau francés; el Sherry-Netherland, rematado por una aguja; el Pierre, con una cubierta en mansarda a cuarenta pisos del suelo; o el Savoy Plaza, coronado de forma encantadora por un par de chimeneas altas. Enfrente, vemos los dos chapiteles gemelos de la catedral de St. Patrick, cara a cara con las variadas elevaciones del Rockefeller (aunque sin coincidir en nada con ellas). A nuestra derecha, se levanta la gran losa del número 500 de Fifth Avenue (con el 500 pintado en grande en un depósito de agua de la azotea), por encima de la mole clásica y baja de la New York Public Library, a la que custodian dos leones en las escaleras. Y, más allá de la biblioteca, surge inmenso hacia el cielo el edificio Empire State, el edificio más alto del mundo, con un mástil de amarre para dirigibles sobre la cima, convirtiendo en asimétrica la vista global de la calle. En un revoltijo de opulencia, las tiendas avanzan por la Avenida, esta de estilo gótico, aquella renacentista. Tiffany's es un palacio veneciano. Cartier's es la antigua residencia de Morton F. Plant, el aclamado regatista, cuya viuda sigue viva. Scribner's, la librería, es todo hierro negro y cristal. Un palacete Tudor de imitación, con una torreta y ventanas con parteluces, es la sede de Finchley's, en el número 566. Aquí se levanta una iglesia episcopaliana extremadamente eclesiástica, allí, un club con el estilo estupendo de los clubes y más abajo, al sur, pasado el final de la avenida, se alza el lejano cúmulo desigual de torres (unas con agujas, otras piramidales, esbeltas o robustas) que conforma el distrito financiero del Downtown.

Todo en conjunto da una impresión de magnífico caos. Al igual que Venecia, este es un lugar moteado, con luces y sombras intensas e infinitamente variadas: las sombras de los rascacielos cruzan las avenidas en diagonal o sumergen los cruces de calles

en una oscuridad cavernosa, el negro repentino que los neoyorquinos prefieren para sus bares y restaurantes, el titileo de las vigas de los puentes sobre los coches en tránsito, los diseños densos de las escaleras de incendios, las siluetas cambiantes de los árboles de los parques en las aceras, la penumbra tenebrosa salpicada de puntos y rayas por la luz que se filtra entre la forja de arriba, acechante bajo las vías del ferrocarril elevado. Los días luminosos de verano, como el que hemos estado viviendo, el perfil de Manhattan parece dibujarse sobre el cielo azul como un matorral de mampostería o una empalizada enorme y dentada; en invierno, cuando las cimas de los rascacielos se pierden a veces entre las nubes, las bases de esos edificios recuerdan a innumerables raíces o troncos gigantes, y la vida de la ciudad parece proseguir como en el interior de un bosque gigantesco.

«En el aire»

Se trataba de una arquitectura, diríamos, de movimiento helado. No parecía construida para permanecer quieta y los artistas que entonces la retrataban a veces la imaginaban en un movimiento violento, incluso con los rascacielos en marcha, incluso con los puentes doblados por el brío. Por supuesto, eso era una cosa más de historia o temperamento que de diseño urbano, pero aun así la arquitectura también tenía algo que ver. En primer lugar, las leyes de zonificación introducidas en 1916 habían afectado ineludiblemente las formas del Midtown de Manhattan de mediados de siglo. Dichas leyes trataban de

separar zonas residenciales de zonas comerciales, agrupar los rascacielos y materializar la idea de Manhattan como «una amplia llanura [...] en la que se levantan altas cimas montañosas a intervalos considerables», expresada por el arquitecto visionario Hugh Ferriss. Esas leyes decretaban además que, a partir de una altura determinada, los edificios debían disminuir su plano vertical para dejar más espacio al cielo abierto. En la teoría, eso suponía que la mejor forma para un edificio alto era la piramidal, pero en la práctica resultó en esa forma de zigurat tan característica de Manhattan en 1945: escalones de mampostería por doquier, de diferente volumen y distinto tono, «para llenar la envoltura de los edificios» (por usar la terminología de los arquitectos) y dar mayor fuerza al efecto del desorden angular.

Y, en segundo lugar, Manhattan en 1945 no había descubierto apenas el estilo internacional en arquitectura, el estilo funcional, puro y cuadrículado que había nacido en Europa antes ese mismo siglo. Existían unas pocas estructuras en la ciudad semicomprometidas en apariencia con dicho estilo, y una o dos que habían sucumbido por completo a él, como el Museum of Modern Art, una construcción novísima y muy poco ornamental; no obstante, la mayoría de la arquitectura que dominaba el Midtown, y que definía su tono visual, seguía siendo de estilo moderno o *art déco*, situada en algún punto a mitad de camino entre el Beaux Arts y la Bauhaus. Los rascacielos (o, siguiendo la jerga, «gigantes») más grandiosos del periodo de entreguerras eran edificios ricos en decoración, artefactos curiosos de simbolismo o pretensiones, rarezas y alusiones. Como señalaba Frank Lloyd Wright, salían a escena no solo para asombrar, sino también para entretener, y tenían un estilo exultantemente ecléctico; uno de sus diseñadores más brillantes, Raymond Hood, dijo

tener «tan pendiente en el aire la cuestión del estilo como todas las demás cuestiones».

Así pues, el aspecto predominante de Manhattan era de una idiosincrasia muy seductora. Un edificio podía estar hecho con ladrillos de docenas de colores distintos, o revestido en tejidos artificiales, o decorado con motivos aztecas, o bien tener un gran globo terráqueo de cristal en la cima, o salientes de esculturas e imágenes abstractas. Los rascacielos de un nivel técnico colosal incorporaban decoraciones de mampostería gótica o renacentista, y exhibían muestras de artesanía que habrían satisfecho perfectamente a William Morris y a sus colegas del movimiento Arts and Crafts del siglo anterior. Las referencias eclesiásticas eran muy populares: el edificio Paramount (1927) se identificaba con la Catedral del Cine y el Empire State (1931) era la Catedral de los Cielos, al igual que el edificio Woolworth (1913) había recibido hacía mucho el apelativo de Catedral del Comercio; las gárgolas y los pintorescos canalones no eran poco frecuentes y, en las zonas públicas de muchos edificios, la iluminación se mantenía baja y reverente. En conjunto, se trataba de una arquitectura fantástica, elegante e intensa al mismo tiempo y, como tal, encajaba a la perfección con los ánimos victoriosos de Manhattan.

A muchos les encantaba el estilo público de la isla, que deslumbraba a la gente inocente del campo y deleitaba a los europeos sofisticados. Los propios neoyorquinos de toda clase y condición disfrutaban enormemente visitando las luces brillantes y formas espectaculares del Midtown (sobre todo, quizá, los días de desfile, cuando el retumbar de los tambores y el estrépito de las trompetas, los participantes ataviados con botas, lentejuelas, plumas y satén, y las *majorettes* de pose absurda y pomposa con

sus botas blancas altas y sus sombreros de húsares complementaban de maravilla los edificios resplandecientes de alrededor). Por supuesto, había disidentes. Para Einstein, Manhattan tenía dos dimensiones. Frank Lloyd Wright pensaba que la ciudad había llevado el espectáculo demasiado lejos y la calificaba de «una revuelta afectada». Henry Miller la declaró el lugar más horrible de la Tierra. Edmund Wilson afirmaba considerarla nada más que una especulación inmobiliaria sin escrúpulos. Le Corbusier la llamó catástrofe.⁵

No obstante, estos últimos eran una muy escasa minoría. A la mayoría de la gente le encantaba, y el empuje y el variado despliegue de la ciudad les hacía sentirse más jóvenes, más brillantes, más agradables; incluso el Museum of Modern Art, ese ejemplo vanguardista de un modernismo más exigente, estaba comprometido con el espíritu de la ciudad hasta el punto de anunciarse en la azotea, para beneficio de los turistas situados en el mirador del edificio de la RCA. Y es que Manhattan era todavía una ciudad sorprendentemente hogareña, en el sentido más profundo de la palabra, es decir, con unos modos humanos y afables, aunque sus dimensiones no lo fueran.

Modales del Midtown

Manhattan quizá sea la ciudad más fotografiada del planeta. Existen imágenes que registran Fifth Avenue al completo a

5 Aunque una catástrofe bella: «Cientos de veces he pensado que Nueva York es una catástrofe y cincuenta veces, que es una catástrofe preciosa» (*Quand les cathédrales étaient blanches. Voyage au pays des timides*, 1947; *Cuando las catedrales eran blancas: viaje al país de los tímidos*, traducción de Julio E. Payró, 1970).