

UN AÑO EN EL OTRO MUNDO

JULIO CAMBA



En 1916 un joven Julio Camba viajó por primera vez a Nueva York para ocupar la plaza de corresponsal del diario ABC. Durante un año permaneció en el «otro mundo», desde donde envió crónicas de una realidad sorprendente en las que los detalles de ambiente y costumbres se mezclaban con otras noticias más relevantes, como las elecciones que dieron la presidencia a Woodrow Wilson, el hombre que decidió la entrada de Estados Unidos en la Primera Guerra Mundial. Fruto de esa experiencia neoyorquina surgió *Un año en el otro mundo*, el libro que consagró a Camba como escritor.

«La literatura española cuenta con un grande, con un admirable humorista», sentenció Azorín, impresionado por la lectura de esta obra que comparó con el *Viaje sentimental* de Sterne. Ese humor ha logrado que casi cien años después la mirada con que Camba apresó el «espíritu americano» siga vigente: la afición a los récords, el consumo de goma de mascar, el gusto por las catástrofes, el valor que se da al dinero como patrón del éxito social, el sensacionalismo de la prensa, la profusión de detectives... Un siglo después tampoco ha cambiado demasiado el concepto que desde la ciudad de los rascacielos se tiene de España.

Nota del editor digital

Los artículos de este libro fueron recopilados y publicados por su autor en 1917. En esta edición digital nos hemos ocupado de hacer las pertinentes adaptaciones a las normas del castellano actual en cuestión de tildes, grafías y criterios ortotipográficos. Sin embargo, hemos optado por respetar la forma primitiva de los numerosos extranjerismos, la mayoría de ellos incluidos entre cursivas en el original, que figuran en el libro, incluyendo aquellos que hoy están ya integrados en nuestra lengua; por entender que, al tratarse de un compendio de artículos periodísticos que tratan de reflejar la impresión que el Nueva York de 1916 podía dejar en un español de la época, es necesario conservarlos, ya que son un medio más del que se vale el autor para transmitir su visión de ese «otro mundo». Así, nos hemos limitado a unificar en una sola forma aquellos que en ocasiones aparecen con mayúsculas y otras con minúsculas en el original, o aquellos en que el guión central aparece y desaparece, decantándonos siempre por la opción más veces utilizada en el libro.

Introducción

Un año exactamente ha durado mi estancia en los Estados Unidos. Recordando ahora, para reunirlos en este volumen, los artículos que escribí desde allí, me entra una sospecha terrible: la de que todos, o casi todos, sean fundamentalmente falsos. Yo estoy acostumbrado a comparar unos países con otros. Con respecto a España, por ejemplo, Francia me parece un país donde se come. El soldado inglés es para mí un hombre de *sport* en relación con el civil alemán, que, para demostrarme su afecto, me saluda lo mismo que si yo fuera su coronel. Y así sucesivamente. Yo supongo que en los países civilizados, cualquiera que sea su latitud, debe haber ciertas cosas, una literatura, una cocina, una moral, etcétera, y los juzgo a todos según estas cosas estén más o menos desarrolladas en ellos. Así, la civilización francesa, desde el punto de vista culinario, me resulta muy superior a la teutónica, y creo, en cambio, que Inglaterra, considerada musicalmente, no existe al lado de Alemania.

¿Cómo no habían de producirme una mala impresión los Estados Unidos? Fuera de la mecánica, apenas si existe allí nada verdaderamente importante. La cocina es pésima y la literatura es abominable. Las muchachas, muy hermosas por lo general, tienen para el europeo el inconveniente de carecer de psicología. Imposible sentimentalizar con ellas. El amor ha sido substituido en los Estados Unidos con el *fox-trot* y con el *one-step*. No existen tradiciones americanas, ni existe siquiera un paladar americano. Las ciudades son horribles en Norteamérica. La vida es áspera y espantosa.

Pero, a la larga, uno comienza a sospechar que, si en América faltan muchas cosas, acaso sea porque los americanos quieren prescindir de ellas. Es decir, que tal vez no se trate de una civilización defectuosa, sino de una civilización distinta a las civilizaciones del viejo mundo. Y, si ello es así, nosotros cometeríamos un error al juzgar la civilización americana por comparación a la nuestra.

Yo empiezo a creer que los americanos quieren transformar la civilización en un sentido semejante al que Baroja le atribuye a la civilización alemana. Baroja se imagina que en Alemania no hay ternura, que no hay elocuencia, que no hay retórica, que no hay tradiciones, que no hay, en fin, nada de esto que ablanda la vida, y que, substituyéndolo, hay mucha técnica y mucha mecánica. Lo de la mecánica y lo de la técnica es cierto; pero acaso estas cosas, lejos de constituir lo característico alemán, sean en Alemania una cosa novísima y sin arraigo. En todo caso no son incompatibles con las otras. Alemania es el país más tradicional, más retórico, más elocuente, más tierno, más sentimental y más lírico del mundo. El que un alemán lleve un aparato en el chaleco para colgar de él su sombrero, no quiere decir que ese alemán haya substituido el sentimiento con la mecánica. Al contrario. Ese aparato, al dejarle las manos libres, le permite abrazar a una alemana mientras le expresa su pasión con imágenes del más puro romanticismo. En Alemania, la cocina es mala; pero es una cocina y responde a un paladar nacional. En América se trata de substituir el paladar y la cocina y se están haciendo ensayos con los guardias municipales para ver si es posible alimentar al ciudadano de la Unión dándole trescientas calorías diarias.

Es en América donde la técnica y la mecánica van adquiriendo el valor de una nueva base para la vida. Al ver la mala literatura que se hace hoy allí, uno cree que los americanos no han tenido todavía tiempo para hacerla, mejor; pero, relacionando este hecho con otros, se llega a entrever la posibilidad de que América tienda deliberadamente

a suprimir toda manifestación literaria. Además, hay el hecho de que América tuvo admirables literatos muchos años atrás.

Para mí que los americanos quieren abolir en absoluto el sentimiento, base de la literatura y de todas las artes, así como de la familia y otras instituciones, para darle a la vida un sentido que pudiéramos llamar nietzscheano. La mecánica tiene en América un valor que no tiene en Europa. Mejor que en un gran hotel europeo se vive en el seno de una familia pequeña; mejor que en una tienda de trajes hechos al por mayor se viste la gente en casa de un sastre que trabaje para una clientela escogida, y mejor que en un *restaurant* de 200 mesas se come en un sitio donde hagan los platos expresamente para uno. En América es al contrario. Cuando uno se pone algo enfermo, si quiere un poco de caldo y un poco de ternura, tiene que trasladarse al hotel. Cuando uno quiere comer a gusto tiene que irse al *restaurant* más grande de la ciudad. Cuando uno quiere ponerse un traje bien hecho tiene que dirigirse a una sastrería de 20 pisos. La mecánica y la industria van suplantando en los Estados Unidos, no sólo la ternura doméstica, sino todo lo demás. En realidad, van suplantando el sentimiento. Las últimas generaciones de americanos no encuentran mejor medio de expresión para sus amoríos que el *fox-trot*, ni música más adecuada a ellos que la de una orquesta estrepitosa de negros o de hawayos. La alegría americana es una alegría puramente física a base de montañas rusas, de toboganes y de *water-chuts*, como en Coney Island, o a base de bailes gimnásticos, como en Nueva York. Y quien habla de la alegría, habla del dolor. Las tragedias morales, las tragedias psicológicas van desapareciendo de la literatura americana, que acabará por desaparecer a su vez. En el cinematógrafo podrán observar ustedes que lo que más emociona a América es la escena siguiente: un señor, o una muchacha, con la bocina del teléfono en una mano y el revólver

en la otra, conteniendo a unos bandoleros, los que levantan sus brazos, y llamando a la policía...

Tal vez el lector crea que el drama americano se encuentra en un estado primitivo y que, más que drama, es un melodrama. Lo mismo he creído yo durante mucho tiempo. Yo creía que era por defecto por lo que la civilización americana había desarrollado tan poco ciertos sentidos. Mil veces, paseándome por aquel Nueva York horrible, me he imaginado que los americanos habían querido hacerlo hermoso y que habían fracasado, hasta que me convencí de que son precisamente los puentes y los rascacielos, es decir, las construcciones que están en mayor pugna con toda la estética, lo que produce en la gran ciudad una emoción más intensa y más semejante a la emoción artística. Yo creía, en fin, que la mecánica se desarrollaba en América más intensamente que el gusto y que el sentimiento, pero que no pretendía substituirlos. Ahora comienzo a persuadirme de lo contrario. Y el día en que esté convencido de ello por completo, entonces América me parecerá un país de posibilidades infinitas. El país, sencillamente, de donde puede surgir nada menos que una nueva humanidad.

I LA LLEGADA

Lentamente el *Antonio López* va penetrando en la bahía de Nueva York. Es mediodía, y un sol espléndido nos permite admirar toda la grandeza del espectáculo. Ante nosotros, la estatua de la Libertad yergue su antorcha formidable.

—¡Trescientos seis pies sobre el nivel del agua! —me dice un americano que viene conmigo desde Cádiz—. Es la estatua más grande que se ha construido en los tiempos modernos...

Más lejos, y entre la estatua de la Libertad y la isla del Gobernador, se divisan los gigantescos rascacielos del bajo Manhattan. Mi americano va describiéndomelos uno por uno.

—Ahí tiene usted el *Adams Building*. Treinta y dos pisos. Cuatrocientos ochenta y seis pies de altura. Ciento cincuenta pies de fachada... La construcción ha importado dos millones de dólares... Vea usted aquel otro rascacielos de más allá, el *Bankers Trust Building*. Tiene treinta y nueve pisos y quinientos cuarenta pies. El terreno donde está edificado costó a razón de ochocientos veinticinco dólares el pie, y es el terreno más caro del mundo... ¿Y el *Woolworth Building*? ¿Lo divisa usted? No hay confusión posible. Es el más alto de todos. La luz de su torre se ve desde el mar a una distancia de noventa y seis millas. El *Woolworth Building* consta de cincuenta y cinco pisos, y sus cimientos alcanzan una profundidad de ciento treinta pies. Sólo los cimientos han costado un millón de dólares, y el coste total

del edificio ascendió a unos ocho millones. Y, ¿sabe usted cómo ganó estos ocho millones el Sr. Woolworth? Pues vendiendo objetos a cinco y a diez centavos. No existe en el mundo un negociante más grande...

Mientras tanto, el *Antonio López* avanza. Otros barcos avanzan también, barcos de carga y de pasaje, que ostentan en su mayoría los colores británicos. La bandera alemana, rival de la inglesa en todos los mares hasta la declaración de guerra, ha desaparecido de ellos en absoluto. Aquí mismo, en el puerto de Nueva York, están detenidos barcos alemanes por valor de 200 millones de pesetas. Algunos han querido evadirse al favor de la bruma en los primeros días del conflicto; pero bien pronto tuvieron que volver a su refugio, perseguidos por los cruceros ingleses. Desde el *Antonio López* yo veo al *Vaterland*, que era antes el más soberbio de todos los transatlánticos, y de cuyas enormes chimeneas no sale ahora ni la más leve nubecilla de humo. El gigante está inmóvil, humillado, vencido. Y en la misma inmovilidad yacen aquí otros muchos barcos alemanes, cuyo sostén supone un gasto diario de 50 000 pesetas. A medida que avanzamos distinguimos algunos de ellos: el *Barbarosa*, el *Prinzess-Irene*, el *Hamburg*, el *Kaiser-Wilhem II*, el *Prinz-Eitel Friedrich*, el *Prinz Johachim*...

Ya estamos llegando a los muelles. La animación es formidable. Transatlánticos, barcos de carga, *dreadnoughts* americanos con sus mástiles que parecen torres Eiffel, remolcadores, gabarras, *yachts* de recreo, goletas, bergantines, cachamarines, pataches, *ferryboats* de varios pisos... Hay barcos del río que semejan formidables cafeteras, y otros que le hacen pensar a uno en animales antediluvianos. A nuestro lado pasa una serie de balsas cargadas de vagones de ferrocarril, veintitantos vagones en fila, y el efecto es como si un ferrocarril verdadero marchase por sí mismo sobre el río. Estamos ya bajo los rascacielos de la Down Town, cuyo amontonamiento sugiere la idea de un castillo hecho con gigantescas fichas de dominó ¡Las fichas

de dominó mayores del mundo! A nuestra izquierda pasa el puente de Brooklyn, que, además de ser el más grande del mundo, es airoso, esbelto, ligero y elegante. Se oye un ruido de grúas, de pitos, de sirenas. Nos arrimamos ya al muelle de la Compañía Transatlántica y vemos como la inmensa maquinaria de este puerto formidable, funciona a todo vapor. Hay trenes que pasan sobre los puentes, casi por encima de nuestras cabezas, y hay, también, trenes que pasan por debajo de nosotros, atravesando el río por medio de túneles. Todo es aquí grande, enorme, colosal ¿Qué clase de hombres vamos a encontrarnos luego, cuando saltemos a tierra? Porque, forzosamente, los hombres que han construido este puerto y que habitan esta ciudad, tienen que ser gigantes. De lo contrario, Nueva York resultaría algo desproporcionado y monstruoso.

II VELOCIDAD Y ESTRÉPITO

Llevo cuarenta y tantas horas en Nueva York como pudiera llevarlas en un torbellino. ¿No ha visitado nunca el lector esos palacios encantados o casas diabólicas de los parques de recreo? Desde la entrada, uno pierde el dominio de sí mismo. Fuerzas invisibles se apoderan de uno, trayéndole y llevándolo a su antojo. El piso donde uno pone el pie resulta ser un piso giratorio; el asiento donde va uno a instalarse tiene un resorte, por medio del cual sale uno disparado inmediatamente. A veces la obscuridad es completa, y, a veces, uno se encuentra inundado por torrentes de luz. Las gentes caen y se levantan, atropellándose unas a otras en medio de una gran gritería. Y, a los diez o doce minutos, uno sale de allí magullado, aturdido y deshecho, sin saber exactamente lo que le ha pasado.

Nueva York es para mí, y supongo que para todo recién llegado, algo así como una de esas casas diabólicas, elevada a una proporción gigantesca. Es la ciudad de la velocidad y del estrépito; la ciudad estridente y vertiginosa por excelencia. Los tranvías eléctricos recorren las calles en todas direcciones, cruzándose con los camiones, con los automóviles, con los ómnibus y con mil suertes de vehículos. Por encima, y a la altura de los terceros y cuartos pisos, pasan disparados los trenes aéreos, mientras que por abajo va el *subway* o ferrocarril subterráneo. Y, tanto en la línea subterránea como en la aérea, hay trenes locales que se detienen en todas las estaciones, y trenes expresos desde los

cuales el viajero ve sucederse estaciones y estaciones con una rapidez fantástica.

No existe posibilidad de pasearse flaneando por las calles de Nueva York. Aquí los hombres tienen mucha prisa y le llevan a uno en su torbellino loco. En dos horas que pasemos fuera de nuestro hotel resultará que, sin poderlo remediar, habremos recorrido 15 o 20 leguas. *Hurry up!* (¡pronto!, ¡apresuradamente!) es el grito que se oye en todas partes. Los trenes metropolitanos sólo se detienen algunos segundos en las estaciones, y hay que tener los codos muy fuertes si se quiere entrar o salir. Por lo demás, este tacto de codos parece estar aquí completamente admitido. Si un desconocido le pisa a uno, uno le pisa a él o pisa a otro cualquiera, y en paz. Las excusas serían demasiado dilatorias.

Hurry up...! A veces, en un gran almacén, por ejemplo, uno va a poner el pie sobre una escalera para subirla pausadamente y se encuentra con que la escalera es giratoria y le conduce ella misma a uno en algunos segundos. En las oficinas de la ciudad baja, a más de los ascensores corrientes, que uno puede hacer detener en cada piso, hay dos ascensores expresos, que suben y bajan con la rapidez del rayo. Yo he bajado en uno de estos ascensores, desde el piso 37 de un famoso *building*, y no tengo palabras para describir lo que experimenté. Sólo los suicidas que se hayan arrojado a la calle de Segovia desde el Viaducto podrían comprenderme.

Y a toda esta velocidad va unido el consiguiente estrépito. El suelo trepida. Los trenes elevados, que avanzan sobre planchas de hierro sostenidas por columnas de hierro, producen al avanzar un ruido estridente y espantoso. Constantemente se oye martillar sobre el hierro y sobre la piedra, ya que en Nueva York se construye siempre. De vez en cuando suena una gran explosión. ¿Qué ocurre? Nada... Es que, bajo nuestros pies, acaba de reventar una mina de dinamita para las obras de un túnel o para los cimientos de

un nuevo rascacielos... Y hay aún el ruido de los *trolleys* con los cables eléctricos, y los bocinazos de los automóviles, y el trueno sordo de los ferrocarriles subterráneos cerca de las estaciones y el griterío natural de tanta gente con tanta prisa... A las pocas horas de llegar a Nueva York el extranjero se encuentra saturado de electricidad. Para descargarla no habrá más remedio que dedicarse a algún *sport* violento: el *foot-ball*, la *box*, el *catch as catch can*...

III

LA FIESTA NOCTURNA

El Nueva York propiamente dicho está situado en una isla del río Hudson: la isla de Manhattan o *Manhattan island*. Es decir, que Nueva York carece de ensanche posible. Sin embargo, su población aumenta de día en día y es preciso construirle casas para alojarla. ¿Qué hacer?

—¡Muy sencillo! —exclamaron los americanos después de pensarlo un poco.

Y, así como en el resto del mundo se ponen unas casas al lado de otras, ellos comenzaron a superponerlas. Sobre una casa de seis pisos colocaban una segunda, y, sobre esta segunda casa, acomodaban una tercera, que, a su vez, servía de base para una cuarta... ¿Qué es el *Woolworth Building* si no una calle vertical? Esta calle tiene sus tranvías, tranvías expresos y locales, a los que se les da el nombre de ascensores. Tiene sus tiendas, y sus *restaurants*, y sus barberías, y todo lo que hay que tener. Es una calle puesta en pie.

Los americanos le explican a uno el origen de sus rasca-cielos, y añaden:

—Nueva York parecía imposible de ser ensanchado; pero la palabra «imposible» no existe para nosotros.

Y no existe, efectivamente. Estamos en el pueblo más audaz y más energético del mundo. ¿Que la realización de tal o cual proyecto costará un dineral? ¡No importa! ¿Que las dificultades técnicas son grandísimas? ¡No importa! ¿Que el

resultado constituirá algo monstruoso y horrible a la vista?
¡No importa...!

Ante estos gigantes rascacielos, uno no sabe si admirarlos o si odiarlos. Sus perspectivas son feas, pero no deja de haber en ellos cierta hermosura: la bárbara hermosura de su atrevimiento, de su novedad, de su fuerza y de su grandeza. Y a la noche, cuando los detalles arquitectónicos desaparecen de nuestra vista y los *skyscrapers* se iluminan en toda su altura, entonces el espectáculo es real y positivamente hermoso. Dijérase que el mundo entero estuviese de fiesta. En las fachadas enormes resplandecen millares de alegres ventanas. Las perspectivas luminosas se suceden y se superponen, y la ciudad parece infinita. Es una orgía de luz que le embriaga a uno. Hay anuncios luminosos, que son enormes serpientes, aspas girando sin cesar, bailarines escoceses que mueven brazos y piernas, gatos atrapando ratones, salamandras, relojes que van marcando las horas y los minutos... De vez en cuando, un tren aéreo pasa al ras de los terceros pisos, rápido y deslumbrador como una exhalación. Y las luces verdes y rojas y blancas y azules, las luces polícromas y fantásticas, se suceden constantemente unas a otras, se apagan y se encienden, van y vienen y oscilan y danzan alrededor de nosotros... Toda la noche dura esta fiesta; pero desgraciadamente, al amanecer, los edificios se le aparecen nuevamente a uno en su verdadera fealdad, como si fueran la armazón de enormes castillos piro-técnicos ya quemados...