

LA CIUDAD IMPOSIBLE

NUEVA

Por **JOHN V. LINDSAY**

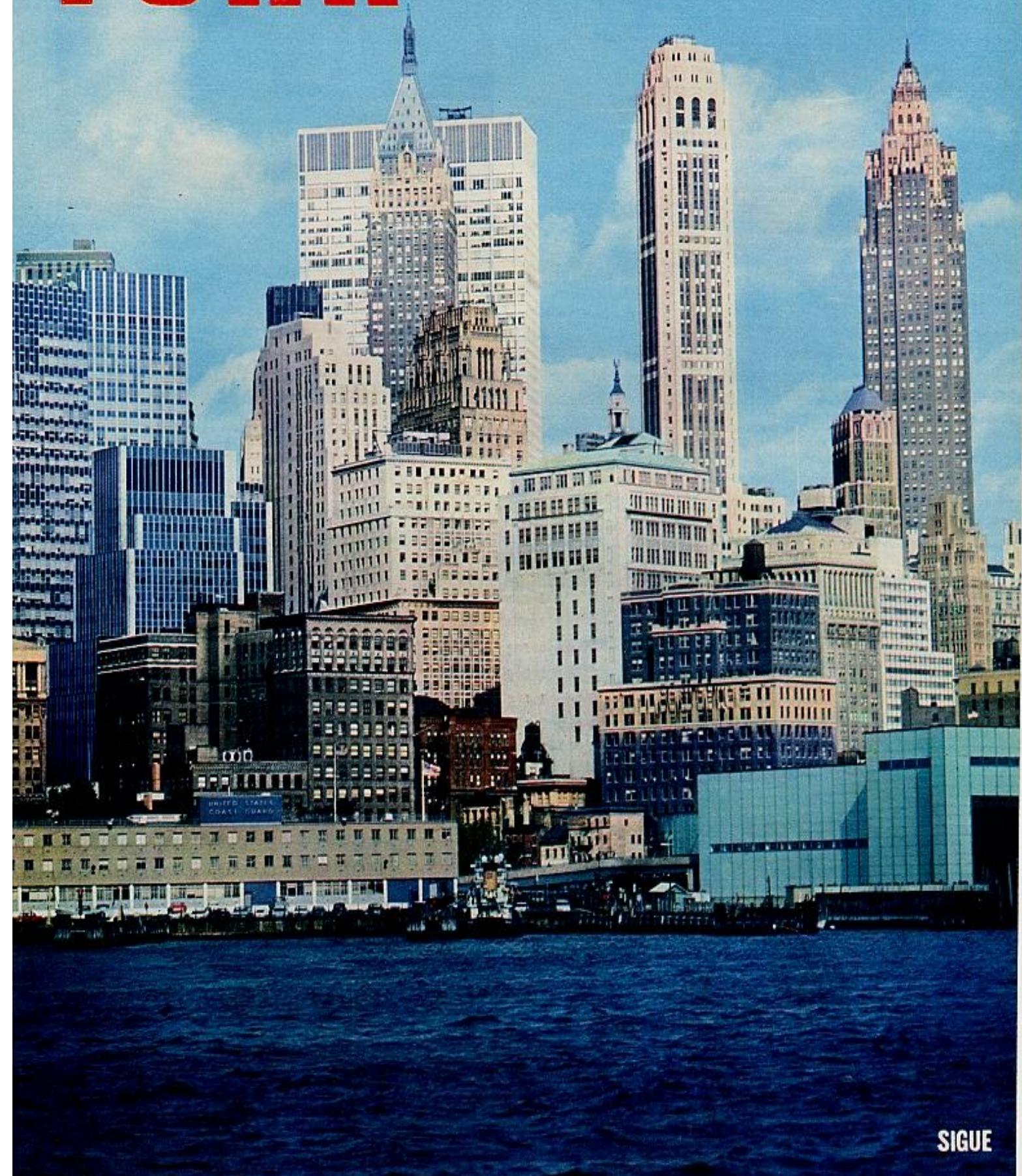
NO son de prever soluciones inmediatas para el grave conflicto de la huelga de transportes y los sufridos ciudadanos tendrán que «seguir sudando» hasta que pueda ser alcanzado un acuerdo definitivo. Esto dijo John V. Lindsay en la madrugada del sexto día de su gestión como alcalde de Nueva York y al sexto también de la huelga desencadenada por los treinta y cinco mil empleados de los servicios de transportes públicos que controla Michael J. Quill. La causas de esta huelga son dos. Primera: los obreros exigen un aumento del 30 por ciento de sus salarios y una jornada semanal de treinta y dos horas (los transportistas hacen observar que en Nueva York son muchos los operarios que disfrutan de una semana laboral de 35 horas, e incluso de 25 horas semanales, mientras en los transportes públicos se está trabajando 40 horas). Segundo: Quill no oculta su antipatía y su odio por Lindsay. Y a las cero hora y cinco minutos del 1 de enero de 1966, cuando John V. Lindsay hacía sólo cuatro minutos que se había convertido oficialmente en alcalde de Nueva York, Quill dio la orden de huelga por una duración indeterminada. Las pérdidas comerciales —cifra hecha pública por la Asociación de Comercio e Industria— a los cuatro días de paro se calculaban en unos cien millones de dólares. A éstas hay que unir las pérdidas por faltas al trabajo y otras. La huelga se ha convertido en una inmensa catástrofe a la que no se le ve fin por ahora. Un grupo de comerciantes ha pedido la intervención del presidente Johnson para conseguir un arreglo del conflicto.

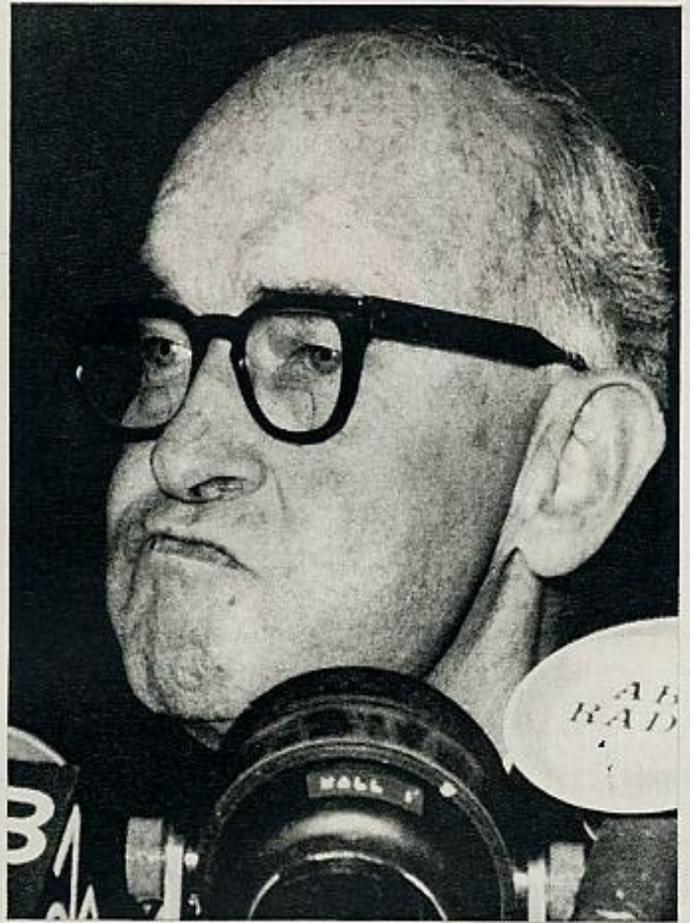
Lindsay, de quien se dijo que heredaba una municipalidad fracasada, ha comenzado sus funciones a la cabeza de una ciudad paralizada. Para un hombre, incluso de la energía, la juventud y el dinamismo suyos, la tarea de solucionar no ya sólo la huelga de transportistas, sino los múltiples y graves problemas que Nueva York ofrece, parece imposible. Si lograra conseguir los objetivos que se propone, este republicano liberal, al que se le ha llamado «el nuevo Kennedy», vería abrirse el camino para convertirse un día en el 37.º presidente de los Estados Unidos. Lo primero que tiene que hacer para ello es doblegar a su enemigo Michael J. Quill, un irlandés de 51 años que después de haber trabajado muy duramente como picapedrero en las vías del metro, se ha convertido en uno de los zares del sindicalismo norteamericano, zares no menos ambiciosos, tenaces y ávidos de poder que los zares industriales, comerciales o financieros del capitalismo de los Estados Unidos. Quill, por otra parte, no sólo se enfrenta con Lindsay —que no es mal enemigo— sino con toda la población neoyorquina. Si los huelguistas llegaran a conseguir sus reivindicaciones, la sociedad de transportes —que se encuentra ya en déficit— debería triplicar la tarifa única del metro y de los autobuses, subiendo el precio de los billetes de 15 centavos a 45 ó 50. Esto no impediría que el déficit aumentara, ya que implicaría una disminución en el número de pasajeros —según estiman los técnicos— que preferirían adquirir un automóvil para sus desplazamientos, lo que supondría, a su vez, una agravación del problema del tráfico, que vería aumentados los embotellamientos. Lindsay se ve sostenido por el público y por los grandes diarios, que le piden no ceder ante la «arrogancia» y ante la «dictadura» de Quill.

A continuación ofrecemos un artículo de John V. Lindsay sobre los problemas que Nueva York tiene planteados.



YORK





A la izquierda, Lindsay muestra su preocupación por la huelga de los transportistas. A la derecha, Michael J. Quill, presidente del sindicato de transportes públicos y enemigo declarado del actual alcalde de la ciudad. La prensa le trata de «dictador». Abajo, una vista del metropolitano elevado, que en estos momentos está paralizado.



CASI las tres cuartas partes de la población de este país viven hoy en áreas urbanas y no todos están contentos con ello. Pues la transición de la granja y la pequeña ciudad a la gran ciudad ha sido tan rápida, en los últimos veinte años, que pocos gobiernos municipales han podido enfrentarse con ello. El resultado es que los residentes urbanos han llegado, cada vez en mayor proporción, a la creencia de que las ciudades en que viven están precipitándose a morir en sus propios problemas, y de que poco puede hacerse para ayudarlas. Yo creo, por el contrario, que las ciudades pueden ser lugares atractivos y cómodos para la gente de todas las edades y todos los niveles económicos, y yo he pedido al pueblo de New York una oportunidad para demostrarlo, como su alcalde.

El peor enemigo del progreso urbano es la noción cínica de que los problemas de nuestras grandes ciudades son incapaces de solución: se convierte en una profecía que se hace realidad a sí misma. Cuando nuestras jóvenes y ambiciosas parejas lo creen así, cientos de miles de ellas se van a los alrededores, y la ciudad pierde energías cívicas y fuentes económicas necesitadas para cambiar e impulsar la vida de la ciudad. Cuando el gobierno federal y del estado lo creen así, se le escamotean a la ciudad unos fondos que de no ser así recibiría. Y cuando lo creen también los residentes de la ciudad, llegan a aceptar un gobierno de segunda categoría, con la resignación y la apatía expresadas en la frase «No se puede luchar con el Ayuntamiento».

Esas pérdidas —de gente, de dinero, de espíritu— vuelven a componer los problemas que los han causado. Pero yo estoy convencido de que este círculo vicioso puede romperse en todas nuestras grandes ciudades, y yo he estado recorriendo las calles de New York en un intento por romperlo en la mía. He vivido en New York toda mi vida, y durante los últimos siete años he representado en Washington a la mayoría de las 400.000 personas de Manhattan en el decimoséptimo Distrito del Congreso. Me enorgullece el hecho de ser neoyorquino. Y creo que los múltiples problemas que afligen a nuestra ciudad pueden resolverse si se les da la clase apropiada de gobierno, un gobierno que sea capaz de inspirar entusiasmo, deseos de experiencias, preparado para arriesgarse con ideas atrevidas.

Por ejemplo, me refiero a la idea de construir calles nuevas completas sobre tripodes, a la altura de los segundos pisos actuales, en las áreas comerciales muy congestionadas, poniendo los escaparates y las aceras en el nivel más alto y dejando la calzada anterior para el tráfico únicamente. Los cimientos de la Gracie Mansion están edificadas sobre East River Drive. Si una idea tan «radical» es buena para la casa del alcalde, ¿por qué no iba a serlo también para el resto de la gente?

Los defensores del «statu quo» en la ciudad de New York señalan el hecho de que en otras ciudades hay problemas similares. En lugar de mirar a las otras ciudades para justificar los fallos de New York, creo que es mejor mirar a los éxitos que otras ciudades han tenido en áreas específicas como una evidencia de que New York puede hacer progresos genuinos en los frentes más importantes si realmente lo pretende.

Porque si la tasa del crimen de New York está subiendo, la de Chicago está bajando.

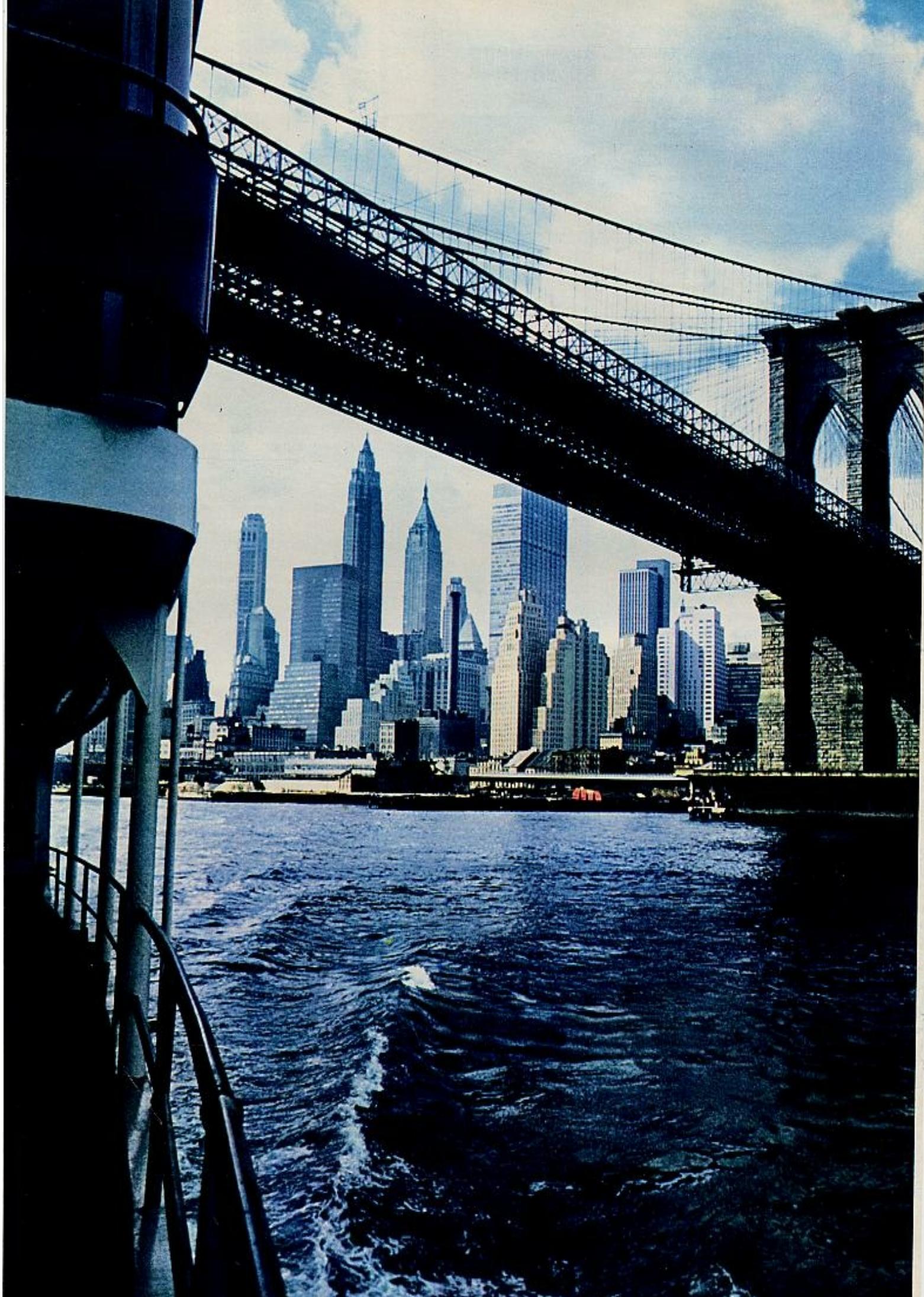
Mientras la contaminación del aire de New York a causa de los gases sulfúricos es la más grave de la nación, Pittsburgh y St. Louis han demostrado, hace bastante tiempo, que este problema puede controlarse:

(Continúa en la pág. 32)

NUEVA YORK



Un acceso al «subway» —arriba— cerrado por una cuerda de cáñamo. Abajo, un grupo de huelguistas de los transportes públicos formando piquete ante una de las estaciones de autobuses. La situación es muy grave.





A la izquierda, el Brooklyn Bridge. Es un veterano sobre el East River. Su inauguración data de 1883. Se encuentra entre Park Row y City Hall Park. Fue el primero en unir Manhattan con Brooklyn. Costó veinticinco millones noventa y cuatro mil dólares. Para los neoyorquinos es una especie de símbolo de la ciudad. Arriba, el George Washington Bridge, el tercero de los puentes de suspensión más largos del mundo: una bella obra sobre el Hudson.

NUEVA YORK EN CIFRAS

ANTIGUA Nueva Amsterdam de los holandeses, a los que fue conquistada el 8 de septiembre de 1664, siendo gobernador Peter Stuyvesant. En principio la ciudad comprendía sólo la isla de Manhattan, comprada a los indios por unas 1.440 pesetas en 1626. En 1790 vivían en ella 33.131 personas. Hoy, Nueva York tiene 7.960.000 habitantes pero el total de su área urbana es superior a los quince millones. Comprende cinco municipios: Manhattan, Bronx, Brooklyn, Queens y Richmond. En Manhattan están los edificios más altos del mundo: Empire State, 102 pisos y 448 metros; Chrysler, 77 y 319; 60 Wall Street, 66 y 290; Banco de Manhattan, 71 y 283, y así hasta completar 26 comprendidos entre los 38 edificios más elevados del globo. La construcción de los rascacielos comenzó en 1888, en el número 50 de Broadway, con el «Tower Buildings», de diez plantas. El puerto de la ciudad es uno de los mayores del mundo; cada diez minutos entra y sale un barco. Hay cuatro grandes aeropuertos, con 22.856.170 pasajeros en 1964. Dos helipuertos. Doscientos cincuenta parques. Cinco grandes estadios. Más de quince museos de categoría mundial. Siete parques zoológicos y jardines botánicos. Tres grandes bibliotecas públicas con numerosas sucursales. Más de 1.000 sinagogas, 500 iglesias

católicas, y cerca de 1.500 protestantes. Periódicos en multitud de idiomas, hasta en chino; en lengua inglesa hay cerca de diez que pasan de los trescientos mil ejemplares diarios. 861 escuelas. Quinientos hospitales y clínicas. Millares de cines, teatros y clubs. Cinco millones de teléfonos. 28.228 agentes de policía. Diariamente: 2 asesinatos, 3 violaciones, 22 atracos, 130 robos de viviendas, cinco mil llamadas de socorro a la policía. 100.000 toxicómanos... (TRIUNFO núm. 168). En 1964 el número total de delitos fue 150.690; de ellos el cuarenta por ciento por menores. La red metropolitana tiene 482 estaciones.

AYUNTAMIENTO.—El gobierno de la ciudad está constituido por un mayor (alcalde), un superintendente, un presidente del consejo y cinco presidentes de los municipios. Hay también un «deputy mayor» (teniente alcalde). El mayor es John V. Lindsay, de 43 años, republicano liberal, que fue elegido para el cargo el día 2 de noviembre de 1965. Lindsay tiene un salario anual de 50.000 dólares (tres millones de pesetas). Desde 1665 Nueva York ha tenido 103 alcaldes. Los últimos fueron Fiorello H. La Guardia (1934-1945), William O'Dwyer (1946-1950), Vincet R. Impellitteri (1950-1953) y Robert F. Wagner (1954-1965). Hay elecciones cada cuatro años.

Uno de los más graves problemas que Nueva York tiene planteados es el crecimiento constante de su parque automovilístico. He aquí un aparcamiento público.



Mientras la contaminación del agua ha hecho de New York una enorme isla en medio de una «letrina» entre estados, Seattle ha demostrado la manera de convertir esta amenaza en un motivo de belleza natural y salud pública.

Haciendo chapuzas en lo relativo al problema de la falta de agua, New York ha sido declarada «área de desastre nacional» por primera vez en la historia. Cuatro de los principales expertos en agua de la nación explicaron a la ciudad hace ya catorce años cómo evitar esta crisis, pero el atrincherado sistema político de la ciudad ignoró todas las recomendaciones. Pero incluso ahora, la experiencia de Los Angeles, ciudad de crecimiento muy rápido, en una zona mucho más árida, indica que una ciudad gigante puede resolver el problema del suministro de agua si realmente lo intenta.

Si el transporte en New York es el caos, San Francisco está demostrando un camino al construir un nuevo y amplio sistema de tráfico.

New York puede tener más barrios pobres que ninguna ciudad, pero Filadelfia está demostrando que la cooperación entre los funcionarios de obras y los constructores privados puede rehabilitar a los barrios existentes en mayor escala y producir una fuente importante de alojamientos decentes a precios razonables.

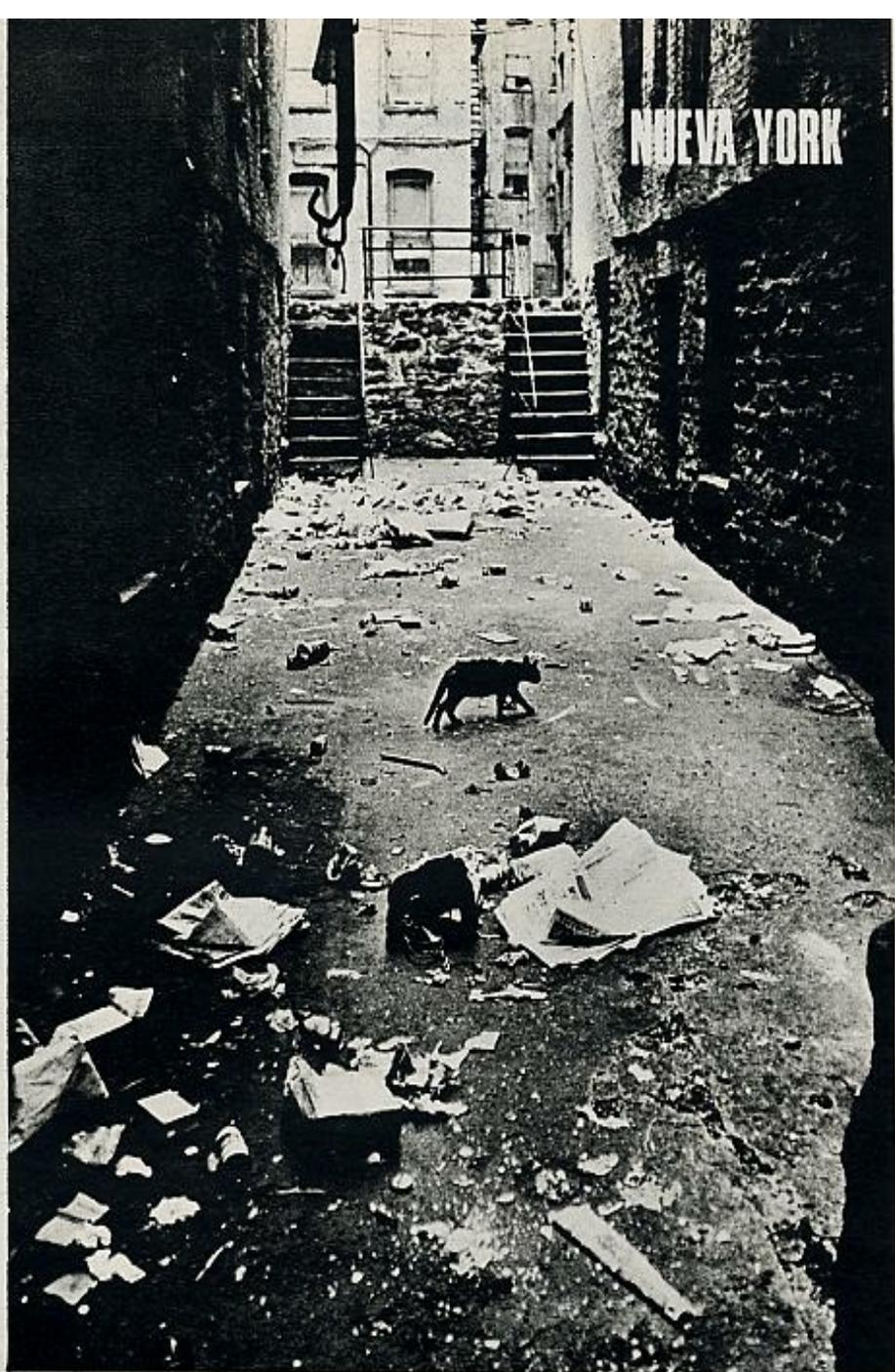
El sistema escolar newyorkino de un millón de alumnos, con sus maestros aplastados bajo el peso de una increíble burocracia, está produciendo demasiadas escuelas pobres y demasiada educación aparente y especialmente está fallando en lo que se refiere a los niños de las minorías de la ciudad. Sin embargo, se pueden encontrar muchos ejemplos esperanzadores de un mejor futuro educacional: en Baltimore, que inspiró el programa nacional «Head Start» («empezar por arriba»), siendo pionero en el entrenamiento preescolar; en San Diego, que ofrece sobresalientes programas para la educación de los individuos de capacidades ampliamente variadas. En el Condado de Dade, en Florida, que ha desarrollado uno de los más destacables programas de educación, a pesar de haberse encontrado con los problemas culturales causados por la llegada al área de Miami de miles de niños cubanos refugiados.

Finalmente, la ciudad de New York tiene la tasa de desempleo más grande de todas las grandes ciudades. Setenta mil puestos de trabajo en la manufactura han dejado la ciudad los últimos cinco años al marcharse las industrias —sobre todo a causa del pobre clima de negocios existente, y en el cual el gobierno municipal tiene que aceptar la mayor parte de responsabilidad—. El clima comercial puede cambiarse; Atlanta lo ha hecho.

Las soluciones de otras ciudades no tienen por qué servir necesariamente en New York; pero un nuevo gobierno y nuevas ideas —los elementos comunes en estos ejemplos— pueden, juntos, encontrar ideas que valgan para nuestra ciudad.

Los problemas de puestos de trabajo, educación y alojamiento son interdependientes. La ciudad de New York necesita nuevo desarrollo industrial para proporcionar más puestos de trabajo, pero también necesita proporcionar mejor educación y más preparación profesional para los trabajadores. Mientras 250.000 residentes de la ciudad están en desempleo, hay 50.000 trabajos que pagan de 100 a 200 dólares a la semana y que buscan sin éxito aspirantes cualificados.

La vida de los barrios pobres complica grandemente la ecuación. No sólo afecta a la calidad de las escuelas locales y el nivel que se espera que alcancen éstas, sino también a cosas tan in-



NUEVA YORK

La suciedad es otra plaga de la inmensa ciudad neoyorquina. La basura se eterniza en las calles pobres.

tangibles como la dignidad personal y la incentiva, inspirando a algunos una ambición sin límites, pero machacando a otros muchos.

En una ciudad donde todos los días dos niños por término medio son mordidos por ratas, donde el 30 por ciento de la población vive en edificios que no están apropiadamente ventilados ni construidos, adecuadamente iluminados o limpios, y que en muchos casos están literalmente en peligro de derrumbamiento, no es sorprendente que el crimen, la enfermedad y la falta de esperanzas maten las aspiraciones y marchiten el futuro de cientos de miles de personas.

Estos factores —trabajos, educación, alojamientos— están ligados inseparablemente con un cuarto: que es el reto que debe recoger el gobierno municipal de integrar a las minorías de la ciudad como parte del grupo, hacerlos sentirse miembros en lugar de aislados y resentidos «marginados» capaces de los horribles disturbios callejeros que ha presenciado América en los veranos de 1964 y 1965.

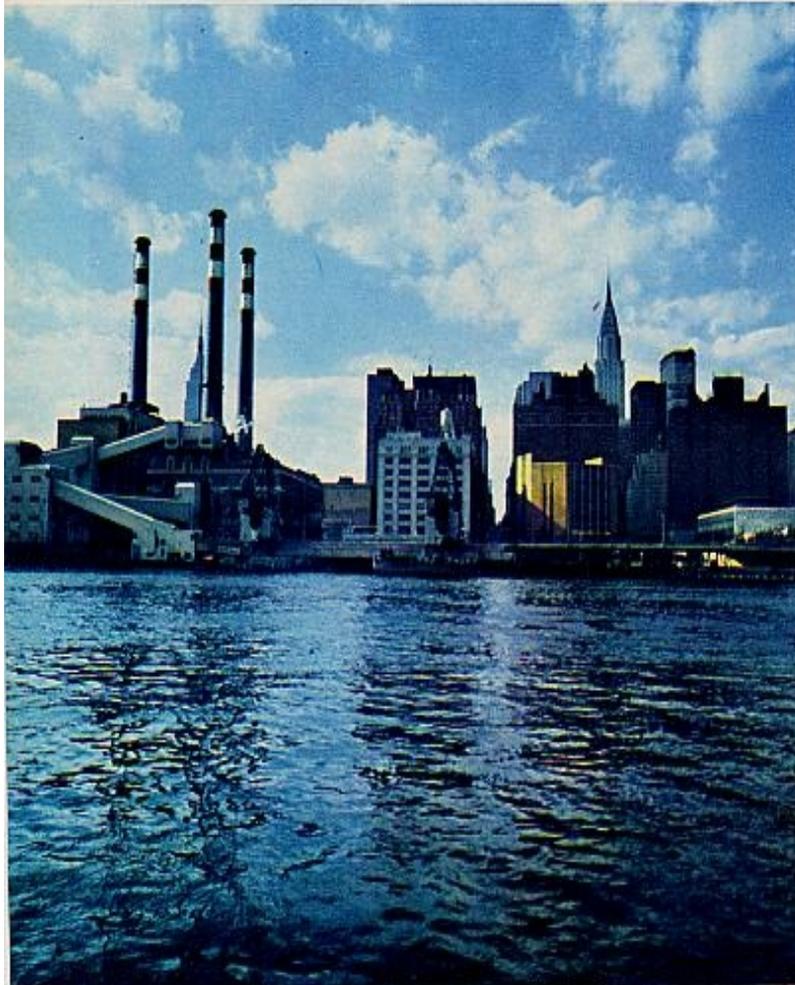
El elemento esencial para la ciudad de New York es un clima que aliente el crecimiento eco-

nómico. Para empezar, deberá crear una organización de desarrollo industrial que incluya a la comunidad de negocios, para reemplazar a la actual y moribunda corporación de desarrollo que posee la ciudad. A través de ella, la ciudad podría adquirir plantas industriales, financiar los equipos, alentar la expansión de todas las facilidades modernas y centralizar la información que un propietario de una factoría debe tener antes de decidir dónde tiene que situarse.

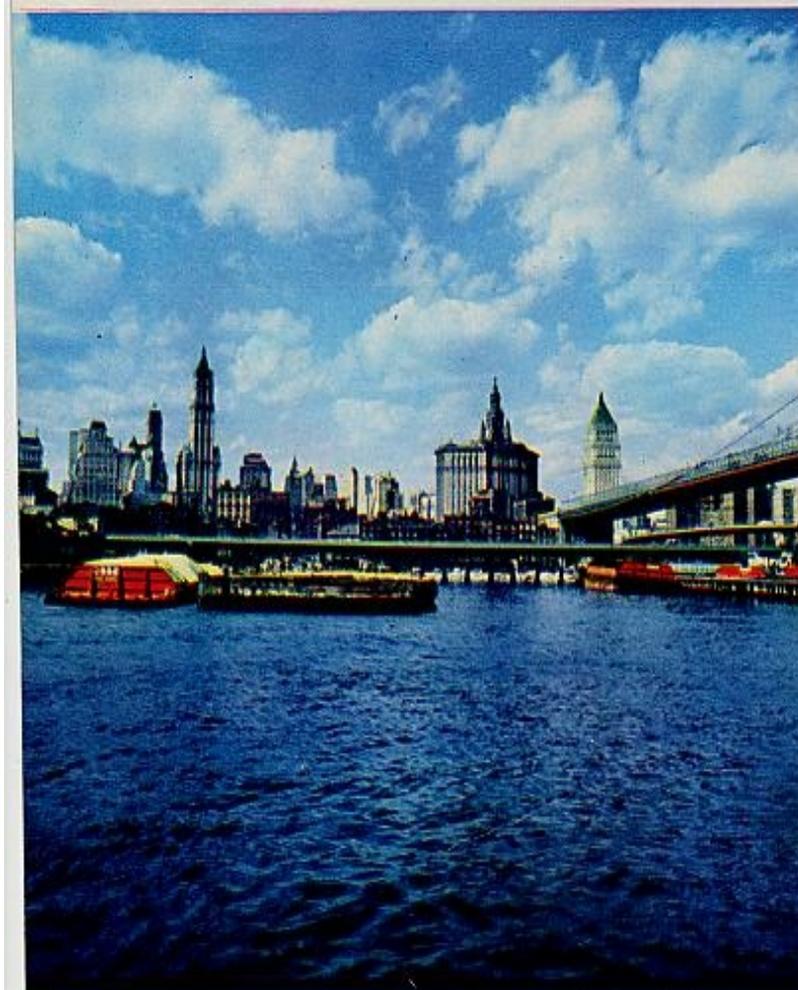
Además, yo creo que New York debería establecer una Oficina Municipal de Compras federales en Washington para ayudar a la ciudad en la obtención de una parte lo más grande posible de las inversiones de la nación y para ayudar a los negociantes de la ciudad en el complejo campo de los contratos con el gobierno.

Pero el clima es el resultado de muchas cosas, muchas de las cuales parecen sin importancia cuando están aisladas. Mi cuadro de colaboradores llevó recientemente a cabo una investigación informal con cincuenta firmas de manufacturas que habían anunciado su inten-

SIGUE



Nueva York desde el mar y desde el aire. La ciudad fue fundada por los holandeses el 8 de septiembre de 1664. Hoy está habitada por ocho millones de habitantes.



ción de marcharse de la ciudad. Más de 40 citaron como la causa principal del éxodo la masa de formalismos en que la ciudad los tenía atrapados. Para remediar esto, yo propongo un coordinador que pueda clarificar un amplio camino para que cada hombre de negocios pueda llegar directamente al centro del gobierno de la ciudad.

De la misma manera, en cuanto a la educación, me parece claro que el problema de la educación pública de N. Y. empieza en el Departamento de Educación. No funciona como un departamento planificador, como sería su misión, sino que pierde demasiado tiempo en la administración. La causa es que existe por debajo una increíble capa de burocracia educacional que sumerge al maestro de escuela en montañas de papel que tiene muy poco, si es que tiene algo que ver, con la instrucción de los jóvenes.

Más allá de sus defectos administrativos, el gigantesco sistema de educación de New York sufre de serios defectos en interés de la educación. La educación superior a nivel de «high-school» está concentrada en unos pocos centros escogidos. Fuera de estas escuelas, tenemos las «high-schools» académicas, el treinta por ciento de cuyos estudiantes las abandonan antes de la graduación y las «high-schools» vocacionales, con una tarifa de abandono de un 60 por ciento. Yo intentaría un nivel más alto de calidad para todas nuestras «high-schools» académicas y reduciría el número de las vocacionales a unas pocas que fueran únicas en su género y altamente especializadas.

Si bien no estorbaría la existencia de las escuelas del vecindario y las nuevas ya encomendadas, yo dirigiría el sistema de Educación Pública hacia el uso más eficiente de sus fuentes, así como propugnando compartir los gastos de las especialidades más caras, como laboratorios y servicios altamente especializados, como consultorio psiquiátrico.

Un concepto que debería probarse es el de parque educacional, un complejo de servicios educativos que acomodara a unos 12.000 ó 15.000 estudiantes, desde el período preescolar hasta el nivel del «college» de la comunidad.

Este parque abarcaría los diversos elementos humanos de una región sustancial de la ciudad. Proporcionaría a los niños la oportunidad de beneficiarse de una gran variedad de talentos y de los más modernos medios educativos. También ofrecería ejemplos visibles de las oportunidades de educación que tienen por delante, animando así a los alumnos a buscar nuevos horizontes educativos hasta el límite de su capacidad.

El tercero de los problemas entrelazados es el del alojamiento, y el nudo de este problema en la ciudad de New York es la falta de construcciones. New York tiene la tasa más baja del país en casas vacías, y el 14 por 100 de sus edificios habituales están superpoblados. La falta de casas y el fallo de la alcaldía en reforzar adecuadamente el código de arrendamientos han estimulado el uso intensivo de los edificios deteriorados, perpetuando los suburbios y la explotación de los arrendatarios.

Las construcciones individuales —lo mismo las privadas que las públicas— se llevan a cabo sin tener en cuenta en absoluto el vecindario en que están situadas. Tales edificios sin planificar destruyen innecesariamente la vecindad. Largos y banales bloques de casas de apartamentos a altos

(Pasa a la página 59)



NUEVA YORK



(Viene de la página 34)

precios, de ladrillo rojo —arquitectónicamente muy poco inspirados—, cubren grandes áreas de la ciudad, a menudo reemplazando construcciones buenas o salvables.

Yo creo que el Código de Arrendamientos debe ser reforzado severamente, para asegurarse de que se ataquen a tiempo los desperfectos antes de que se conviertan en real deterioro, de que las quejas de los ciudadanos sean contestadas rápida y eficientemente, de que los caseros de los barrios pobres estén perfectamente identificados y de que las multas que se les impongan a ellos sean suficientes para disuadir a los otros. Al mismo tiempo, sin embargo, la ciudad deberá proporcionar ayuda efectiva a los propietarios de edificios que quieran rehabilitar y remodelar sus propiedades.

Además de todo esto, la ciudad incuestionablemente necesita más viviendas para familias de renta baja. Creo que New York tendrá que incrementar sustancialmente su programa de obras públicas y tendrá que proporcionar también una mayor oportunidad a la empresa privada a través del programa de subsidios aparte.

La contaminación del aire que respiramos es un problema cada vez más grave, y una amenaza para la salud de los habitantes de la ciudad. La urgente necesidad de un programa de limpieza del aire de New York ha sido recientemente puesto más de relieve por un experimento: Se filtraron sustancias alquitranadas del aire del centro de Manhattan y se untó con ellas el lomo de varios ratones. El noventa por cien de esos ratones tenían cáncer en la piel en los siguientes meses. Fue suficiente para que muchos newyorkinos se preguntaran para qué se habían molestado en dejar de fumar.

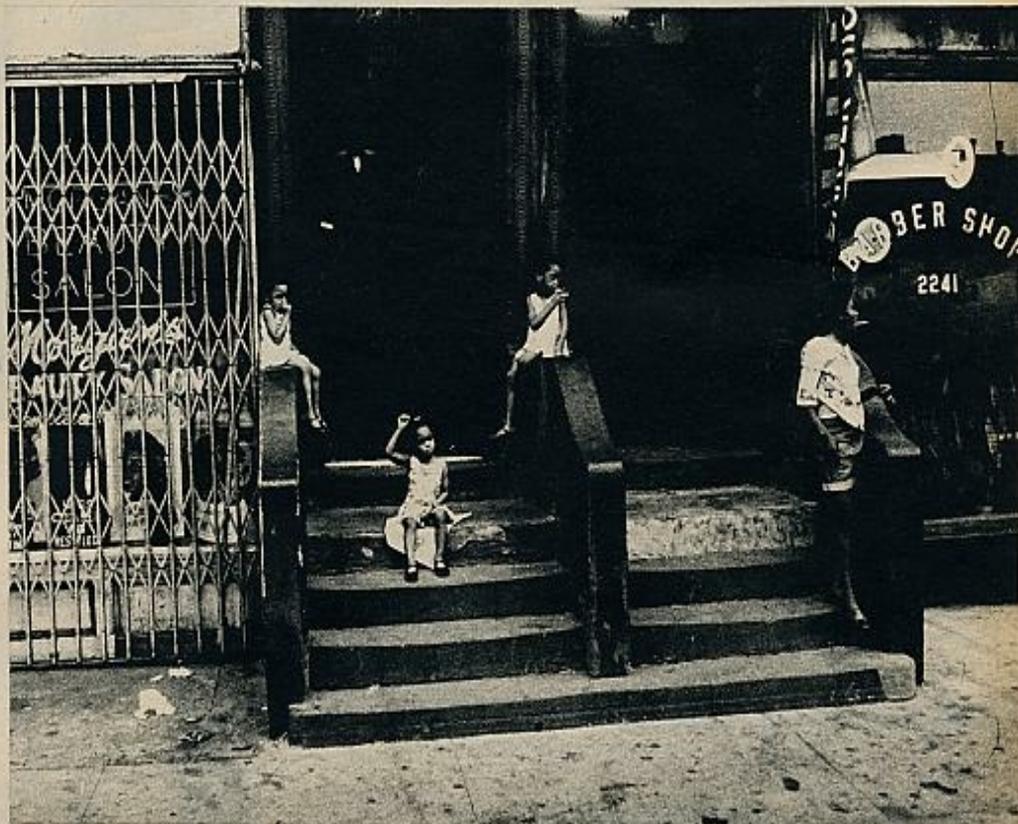
Habría que luchar con todas las fuerzas para obtener una legislación estatal y federal que impusiera cambios en los motores de los coches —en los diseños y en el equipo— que rebajara hasta el mínimo posible la impregnación de los humos residuales. Yo pediría la intervención federal si New Jersey no consigue reducir los contaminadores de aire que ahora se derraman sobre la ciudad de New York, y me metería a fondo con las industrias que queman combustibles conteniendo azufre para asegurar el uso universal de aparatos de control de la contaminación. Pero más leyes y un reforzamiento más estricto de las existentes no harán por sí mismas que la ciudad se convierta en el maravilloso lugar para vivir que puede ser, para todos los residentes. Ninguna ciudad conseguirá nunca superar sus problemas hasta que la gente que vive en ella no se tome un interés en todo lo que concierne al interés común.

Tengo un amigo que acabó por cansarse de ver porquería en su calle situada en la parte más baja de la orilla este de Manhattan. Empezó a levantarse temprano por las mañanas y a recoger todos los papeles y demás desperdicios que yacían en la calle. Sus vecinos, que, naturalmente, no se habían fijado en él antes —así es New York— pensaron al principio que era uno de esos solitarios y ligeramente dementes barrenderos que se ven en New York, pero poco a poco empezaron a interesarse en él. Organizó un comité formal.

Hoy es una calle limpia. Hay árboles donde antes no los había y marcos en las ventanas. Empezó un hombre sólo, y lo mantuvo en marcha, y ahora se ha convertido en un esfuerzo común.

Yo veo el gobierno que necesita la ciudad como un gobierno que aliente estos esfuerzos indivi-

NUEVA YORK



Harlem, el «ghetto» negro de Nueva York, es el cáncer de la ciudad de los millonarios. Wall Street no mira jamás a Harlem, donde hombres, mujeres y niños viven hacinados sobre la miseria y la descomposición.

duales, de bloque, de vecindad y de comunidad, y trate simultáneamente con los vastos problemas que requieren una acción firme desde arriba.

Hay necesidad de humanizar el gobierno en la gran ciudad. La ciudad, después de todo, está formada por individuos y por comunidades, no por un coloso sin alma y las necesidades de los individuos necesitan una atención humana. La solitaria viuda en su caminata de cinco pisos necesita la mínima base financiera proporcionada por un gobierno benefactor y un sistema mecanizado de extender cheques. Pero todo esto no puede ser un sustitutivo, para este ser humano que ha de subir esas escaleras, de una palabra de aliento y de consejo.

La madre que está preocupada a causa de que no funciona la luz de tráfico que está en el cruce del camino de sus hijos hacia la escuela, necesita alguien a quien hablar, alguien que actúe inmediatamente para hacer que la luz vuelva a funcionar inmediatamente.

En la actual campaña política, he puesto en funcionamiento cien pequeñas oficinas o «cuarteles generales» todo a lo largo de la ciudad de New York. Han resultado valiosísimas como medio de íntimo contacto con la gente y con los asuntos locales. Todas esas oficinas están llevadas por voluntarios.

No veo razón para que el próximo alcalde de la ciudad de New York no establezca sobre estas mismas bases, oficinas de la alcaldía en cada comunidad local, por toda la ciudad, a nivel de la calle; oficinas manejadas, sobre todo, por voluntarios de la vecindad.

Aquí tendría oportunidad el ciudadano medio de presentar sus problemas, ser escuchado y ob-

tener la pronta acción de la ciudad cuando tal acción quede anotada. En ellas también tendría el Ayuntamiento una fuente valiosa de información sobre los problemas, las necesidades y la forma de pensar de los ciudadanos; sobre las ideas de los ciudadanos para impulsar el desarrollo de su comunidad local o de los servicios de la ciudad; la asistencia y las iniciativas de los ciudadanos para poner en marcha una gran variedad de realizaciones cívicas: proyectos educacionales, recreativos y de otras clases que nunca se harán realidad si tienen que esperar a que los lleve a cabo el Ayuntamiento. Más importante que eso, es que dichas oficinas serían un medio de comprometer e integrar a la gente en los asuntos de la ciudad, de llevar a los hombres y a las mujeres a servir en departamentos de acción local que jugarían un papel vital en la planificación del desarrollo de la comunidad.

Los problemas de la América de las grandes ciudades empezarán a resolverse cuando los que lleguen a la oficina municipal puedan actuar de manera que persuadan a la gente de que ya no es válido que digan «No se puede luchar con el Ayuntamiento». Creo que mi ciudad empezará a hacer progresos reales cuando los ciudadanos crean, en su lugar, que «Es posible unirse al Ayuntamiento» en la construcción de una ciudad mucho mejor, y, al hacerlo así, en la construcción de un modelo envidiable para las ciudades del mundo entero.

J. V. L.

FIN

(Fotos en color de F. Gordillo y fotos en negro de Camera Press, Bips, Alcaoba, Dalmas y archivo «Triunfos».)