

REIA #11-12/ 2018
286 páginas
ISSN: 2340-9851
www.reia.es

Carlos García Vázquez

Universidad de Sevilla. Escuela Técnica Superior de Arquitectura
ccggvv@us.es

Automóvil, arquitectura y forma urbana en Estados Unidos. El caso del Sunbelt / Cars, architecture and urban form in the United States. The Sunbelt case

Este artículo aborda las relaciones existentes entre automóvil, arquitectura y forma urbana en Estados Unidos. A modo de introducción, comienza exponiendo la importancia social y económica del sector del automóvil, así como de las infraestructuras viarias asociadas al mismo, indagando en las raíces históricas de todo ello. Posteriormente, en un primer apartado, analiza las dos fases que caracterizan a la arquitectura del automóvil, defendiendo que tras la primera, la de la “arquitectura drive-in” de las décadas de 1950 a 1970, subyace una interesante componente cultural-identitaria, así como un impulso muy innovador desde el punto de vista tipológico. Todo ello desaparece en la segunda fase, la de la arquitectura de las “big boxes”, que comenzó a expandirse en la década de 1990. Resultaron del empobrecimiento perceptivo al que se ven sometido los conductores cuando circulan por la ciudad y el territorio. En un segundo apartado, el artículo se centra en el análisis del vínculo automóvil-forma urbana, utilizando las ciudades del Sunbelt como caso de estudio. Se defiende que el derivado de dicho vínculo son unas “ciudades-esquema” que siguen la lógica de la ingeniería de transportes y que condicionan radicalmente la forma de vida de las personas, condenando a muchas ellas a la exclusión social.

This article studies the links existing between the automobile, the architecture and the urban form in the United States. In the introduction explains the social and economic importance of this sector, as well as the road infrastructures associated to it, analyzing the historic records of all this. Afterwards, in a first section, the article studies the two phases that characterize the car architecture. The first is the one of the ‘drive-in architecture’, developed between 1950 and 1970, an architecture with interesting cultural and identity values, as well as very innovative from the typological point of view. All this disappeared in a second phase, the one of the ‘big boxes’, that started in the 1990s. They were the result of the perceptive impoverishment of the drivers when they circulate across the city and the territory. In a second section, the article focus on the link automobile-urban form, using the Sunbelt cities as case study. According to the author, the by-product of this link are ‘scheme-cities’ that follow the logic of the transportation engineering, and that severely condition the way of life of the people, condemning many of them to social exclusion.

Arquitectura *drive-in*, Ciudad del automóvil, Sunbelt, Houston, Los Ángeles /// Drive-in Architecture, Automobile City, Sunbelt, Houston, Los Angeles

Fecha de envío: 27/04/2018 | Fecha de aceptación: 09/06/2018

En 1908 apareció el primer vehículo de masas de la historia: el mítico Ford T. Seis años después empezó a ensamblarse en una cadena de montaje, lo que rebajó su coste de 950 a 290 dólares. El parque automovilístico estadounidense comenzó entonces a crecer a razón de más de un tercio anual: las 8.000 unidades 1900 se transformaron en 26 millones en 1927.

Aunque la primera vía rápida de Estados Unidos fue la Long Island Motor Parkway, construida en las afueras de Nueva York entre 1906 y 1911, las infraestructuras necesarias para acoger esta avalancha vehicular se construyeron tras la Segunda Guerra Mundial. En 1956 se aprobó la ley que implementaba la creación de los 66.000 kilómetros de la red interestatal de autopistas, el Interstate Highway System. Con lo que el presidente Dwight D. Eisenhower calificó como “el mayor proyecto de construcción de carreteras concebido en la historia de la humanidad” no sólo se trataba de responder a las crecientes demandas de movilidad de la sociedad norteamericana. Desde la Primera Guerra Mundial los militares venían reclamándolo como una estrategia de defensa. En 1948, al inicio de la Guerra Fría, el National Security Resources Board recomendó la dispersión territorial de las zonas residenciales e industriales para evitar el peligro de aniquilación en caso de ataque nuclear. También destacó que, ante ese mismo escenario, una de sus principales preocupaciones era la evacuación de la población. El Interstate Highway System formaba parte de un programa orientado a minimizar estos riesgos. Tras varios años de debate se decidió extenderlo a las ciudades, incluyéndose en el mismo a las autopistas de circunvalación.¹ Esta medida animó el desplazamiento de la clase media hacia los suburbios, es decir, la dispersión territorial que recomendaban los militares. Había nacido “Autopía”.

Charles E. Wilson, Secretario de Defensa del gobierno de Dwight D. Eisenhower, afirmaba que: “lo que es bueno para Estados Unidos es bueno para General Motors y viceversa”. Ciertamente, las industrias del automóvil y el petróleo conforman la columna vertebral de su economía: seis de sus diez principales corporaciones industriales pertenecen a esos sectores, que generan el 20% del PIB nacional, y uno de cada seis empleos industriales depende del ramo del automóvil. Ello explica que, a pesar de que los impuestos que recaen sobre él y sus derivados tan sólo soportan el 25% de lo que cuesta mantener las infraestructuras que utiliza, el gobierno federal lleve un siglo subvencionando el uso del automóvil. Aunque el

1. La primera que se construyó fue la mítica Route 128 de Boston.

Interstate Highway System se completó en la década de 1970, aquél siguió empleando 200 millones de dólares diarios en ampliarlo, mejorarlo y rehabilitarlo, hasta duplicar su capacidad (Kunstler 1996; 67-70).

Estados Unidos contaba al inicio del presente siglo con casi 6,5 millones de kilómetros de carreteras que ocupaban el 2% de su territorio (Bartlett 1998; 99-122). Aún así, esta gigantesca infraestructura viaria es incapaz de acomodar su parque automovilístico,² ya que el aumento de la movilidad supera con creces el desarrollo de la red viaria: en los últimos 20 años, los kilómetros recorridos por los estadounidenses (que cada mes compran dos millones de vehículos) se han incrementado un 120%. Ello excede, de lejos, el crecimiento demográfico y económico del país. Según el Departamento de Transportes, entre 1969 y 1977, mientras que la población aumentó un 8%, los kilómetros recorridos lo hicieron un 40% y los carnés de conducir un 24%.

Actualmente, el parque automovilístico norteamericano supera los 235 millones de unidades. El 91% de las familias cuentan con un coche, el 50% con más de uno y el 20% con más de tres (Kunstler 1996; 67-70). Los sociólogos hablan de una “sociedad de conductores” cuyos miembros son inseparables de sus máquinas (Urry 2000; 190).

El presente artículo indaga en los estrechos vínculos existentes entre la sociedad estadounidense y el automóvil, lo que ha implicado y determinado tanto a la arquitectura como a la forma urbana. Las ciudades del denominado “Sunbelt” o “Cinturón del Sol”, la franja de Estados Unidos comprendida entre el paralelo 37 y la frontera con México, serán objeto de especial atención.

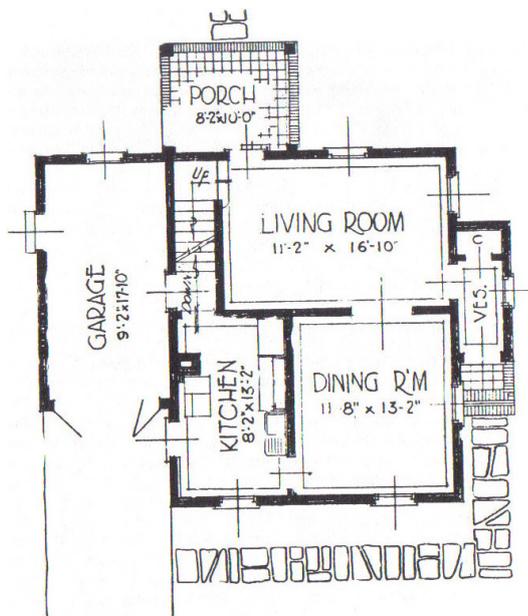
La arquitectura del automóvil: del “drive-in” a la “big box”

Históricamente, el automóvil no ha padecido en Estados Unidos la mala prensa que le persigue en Europa. Uno de los intelectuales que más convincentemente alabó sus “virtudes” fue Reyner Banham, que llegó a afirmar que el tándem automóvil privado-autopista pública era el *súmmum* del transporte urbano democrático: movimiento puerta a puerta, a elevadas velocidades y sobre un territorio extenso. “El grado de libertad que ofrece a un altísimo porcentaje de la población es algo a lo que ningún angelino estaría dispuesto a renunciar en favor de un eficiente sistema de transporte público” (Banham 1971).

En su famoso libro *Los Angeles. The architecture of four ecologies* (1971), defendía que el sistema de vías rápidas de esta ciudad no era algo meramente instrumental, sino un estado mental, una forma de vida, la “cuarta ecología” de sus habitantes: “Es en la autopista, conjuntamente con la playa, donde el angelino se siente más yo, más identificado con la ciudad”. El crítico e historiador británico encontraba evidencias de ello por doquier. Había observado, por ejemplo, que las chicas se arreglaban el cabello cuando enfilaban las rampas de aceleración que daban acceso a las autopistas, como si se dispusieran a entrar en un espacio social.

2. En 1990, un estudio estimaba que, para que el sistema de autopistas de Los Ángeles absorbiera el incremento de movilidad previsto, tendrían que implementarse más de mil kilómetros de carriles anuales.

Fig. 01. Casa con garaje, Radburn, 1929.
Fuente: WACHS, M. y CRAWFORD,
M. (editores), 1992 *The car and the city.*
*The automobile, the built environment, and daily
urban life.* The University of Michigan Press,
p. 134.



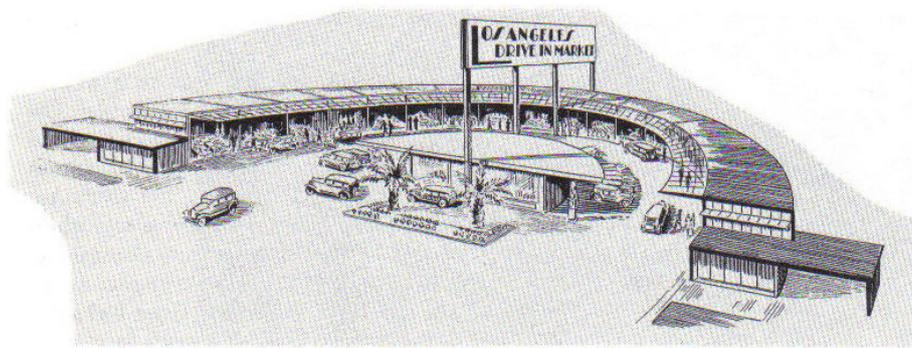
Con estas consideraciones, Banham apuntaba algo muy importante: que tras la querencia de los californianos por el automóvil subyacía una componente cultural. Ciertamente, en los años 1950, cuando el sistema funcionaba razonablemente bien y aún era posible asociar autopista y placer, automóvil y libertad, la vida en la carretera fue idealizada por libros como *On the road* de Jack Kerouac (1957), por películas como *Sunset Boulevard* de Billy Wilder (1950) o por canciones como *Maybellene* de Chuck Berry (1955).

El sustento cultural del automóvil se construyó en esa década, pero los arquitectos ya llevaban 30 años intentando adaptar los edificios al mismo. Una de las primeras tipologías en hacerlo, en la década de 1920, fue la de la vivienda suburbana, en cuyo programa tuvieron que incluir una pieza ciertamente voluminosa: el garaje.³ La necesidad de orientarlo hacia la calzada, les obligó a invertir la planta: los salones dejaron de abrirse a porches que daban a la calle, para volcarse hacia patios traseros. Así, si antes el porche era un espacio de transición entre lo público y lo privado donde se desarrollaba una intensa vida social, ahora había sido suplantado por una barrera que separaba el exterior del interior. Si antes el patio trasero era un espacio residual dedicado al bricolaje y el secado de ropa, ahora era un lugar cuidado donde se desarrollaba gran parte de la vida familiar. Y si antes el jardín delantero era una zona representativa, ahora seguía siéndolo, pero se había quedado sin uso (fig. 01).

A la vivienda suburbana le siguieron muchas otras tipologías que también hubieron de ser adaptadas para albergar y ser usadas desde el automóvil. En los años 1930, comenzaron a hacerlo los mercados de Los Ángeles. Una vez más, la planta se vio radicalmente afectada. Al tener que retranquearse de la calle para hacer hueco a los aparcamientos, cedió al coche el que hasta entonces había sido su flanco más valioso: el frente de escaparates. Muy pronto, sin embargo, los

3. Frank Lloyd Wright llegaría a clasificar las viviendas de Broadacre según el número de coches que podían albergar.

Fig. 02. Richard Neutra, propuesta de mercado *drive-in*, Los Ángeles, c. 1928. Fuente: WACHS, M. y CRAWFORD, M. (editores), 1992 *The car and the city. The automobile, the built environment, and daily urban life*. The University of Michigan Press, p. 149



arquitectos se dieron cuenta de que ello no suponía perjuicio económico alguno: la gente había dejado de andar por las aceras, es decir, los escaparates habían dejado de tener sentido (fig. 02).

El mercado de los años 1930 dio paso al supermercado de los 1940 y al *shopping mall* de los 1950, todos ellos derivados de la lógica del automóvil. Había nacido la “*drive-in culture*”, que inundó la arquitectura norteamericana de mediados del siglo XX de cines *drive-in*, iglesias *drive-in* (la primera abrió en 1954),⁴ moteles *drive-in* (inaugurados por Holiday Inn en 1952), restaurantes *drive-in* (fundados por McDonald’s en 1952), etc. En las décadas siguientes a ellos se sumaron las lavanderías *drive-in*, los teatros *drive-in* y los bancos *drive-in* (fig. 03). En la década de 1970 aparecieron dos libros que intelectualizaron y pusieron en valor esta arquitectura, demostrando el potente sustrato cultural que subyacía tras ella: el ya citado *Los Angeles. The architecture of four ecologies* de Reyner Banham (1971), y *Learning from Las Vegas* de Robert Venturi, Steven Izenour y Denise Scott Brown (1977).

En los años 1990, la cultura del *drive-in* dejó paso a una arquitectura cuya base ya no era cultural sino perceptiva, una arquitectura ruda y sin cualidades que está arruinando el paisaje urbano norteamericano. Tal como apunta Jane Holtz Kay, el coche fulmina las cuatro dimensiones de lo que Peter Calthorpe denominó “la estética del lugar”: acaba con la escala, acaba con los ritmos, acaba con los patrones urbanos y acaba con los límites. “La escala se infla al tamaño gigante de la autopista, estandarizada, aislada y sin textura. El ritmo es el de la conducción a 70 millas por hora, en el que tan sólo se perciben borrosos fondos territoriales y cajas sin carácter. El patrón es el incontrolado y azaroso movimiento del vehículo, no el de las definidas y ordenadas aceras, accesos y fachadas de las calles peatonales tradicionales. Y los límites de la carretera son, en realidad, indeterminados y amorfos” (Kay 1997; 67-72).

La conducción altera radicalmente la experiencia espacial humana: modifica la percepción de la distancia, potencia unos episodios y anula otros. Rayner Banham decía que conducir a 95 kilómetros por hora por las rampas que subían, convergían, divergían y descendían en las intersecciones de las autopistas angelinas, era “parecido a volar sobre cuatro ruedas”, un auténtico “placer no adulterado” (Banham 1968; 268). Lars Larup

4. Se trataba de la iglesia del reverendo Robert Schuller, que fue calificada como “el *shopping center* de Jesucristo”.



Fig. 03, banco *drive-in*, Lubbock (Texas).
Autor: Carlos García Vázquez



Fig. 04, *big box*, Lubbock (Texas). Autor:
Carlos García Vázquez

describía una sensación similar, en este caso referida a Houston. En la autopista el coche se proyecta en un espacio nunca formado, siempre en evolución, un espacio que emerge y desaparece. En estas circunstancias bailarín y danza se fusionan en un fluido donde concurren calles, bosques, casas, luces, coches... Es un espacio de navegación, nunca exactamente el mismo, más líquido que sólido, más aproximado que preciso; un espacio en el que el cuerpo queda suspendido en la trayectoria (Larup 2000; 50).

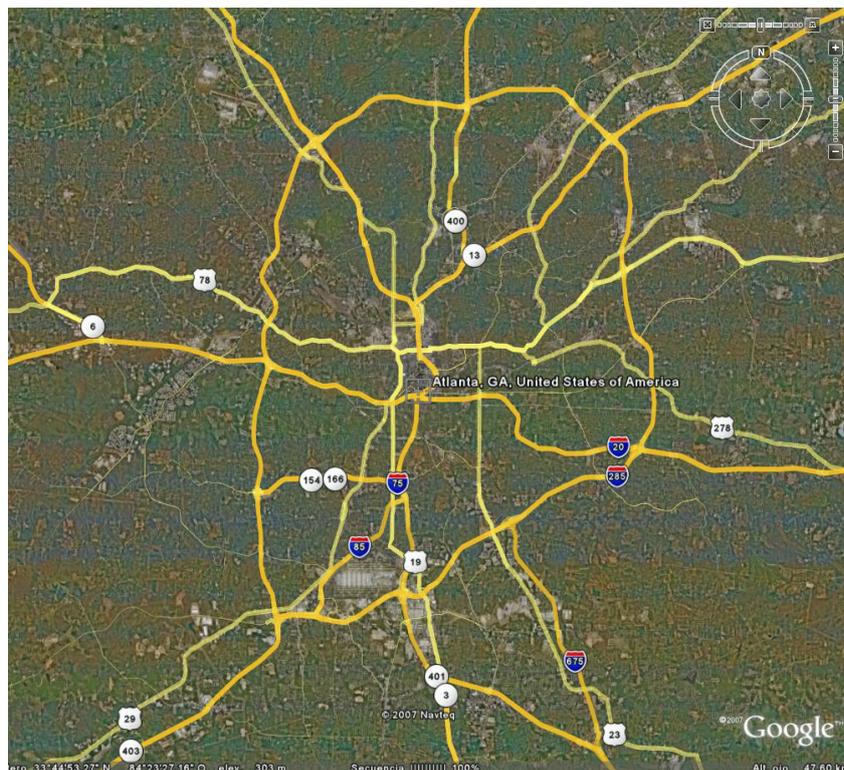
Banham y Larup coincidían en representar la percepción urbana del conductor como algo alucinatorio. Margaret Crawford la compara con el acto de ver televisión. En ambos casos, se produce una sucesión rápida de cortes y fragmentos que son unificados por una máquina. Gentes, lugares, cosas son rápidamente olvidados a medida que pasan por nuestra ventanilla. “Conducir borra la memoria” (Baudrillard, 1986). Citando a Jean Baudrillard, Crawford concluye que el automóvil homogeneiza, unifica tiempo y espacio en un presente absoluto (en Wachs y Crawford 1992; 227).

La arquitectura que responde a estos patrones perceptivos ha sido denominada como “*big boxes*”, “cajas grandes” (fig. 04). El 80% de los edificios comerciales construidos en Estados Unidos desde 1994 responde a este tipo, cuya fórmula es bien simple: una caja sin ventanas orillada junto a una gigantesca playa de aparcamientos. Se distinguen varias escalas. Las mayores alcanzan los 20.000 m² y las construyen empresas como Wal-Mart. Otras oscilan entre los 2.500 y los 10.000 m², y son patrocinadas por cadenas especializadas en un sector de ventas determinado (Toys “R” Us, Staples, Home Depot, etc.). Las *big boxes* están separadas entre sí por distancias regulares determinadas por los manuales de *marketing* de estas multinacionales. El paisaje que generan es, en palabras de Martin Pawley, caótico, no lineal e ilegible, un extenso campo de espacios capsulares.

Forma urbana y exclusión social en las ciudades del Sunbelt

Si los datos referentes al uso del automóvil en Estados Unidos son impactantes, en el Sunbelt, la zona socialmente más móvil y económicamente más dinámica del país, llegan a ser abrumadores. Mientras que a nivel nacional el promedio del desplazamiento vivienda-centro de trabajo efectuado en coche (el denominado “*commuting*”) es de 35 kilómetros

Fig. 05. red de autopistas de Atlanta. Fuente: Google Earth



en cada sentido, en sus ciudades supera los 50. Los habitantes de Phoenix destacan por ser los que más utilizan el coche en el mundo. Con una media de 1,6 automóviles por familia, el 90% de la población lo usa a diario. Tan sólo el 2,9% camina, el 2,6% viaja en autobús y el 1,4% en bicicleta⁵ (Michell L. Moss y Anthony M. Townsend, en Wheeler, Aoyama y Warf 2000; 31-41). En 2003 viajaron 130 millones de kilómetros diarios y cada año consumen 3.400 litros de gasolina (más que los angelinos).⁶

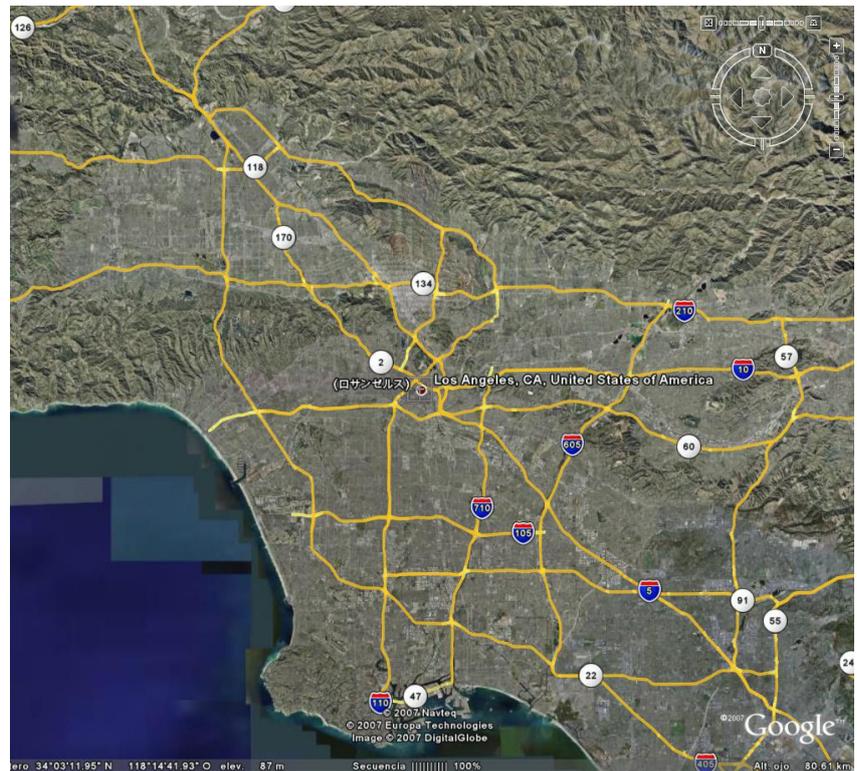
Hay autores que han llegado a relacionar el éxito económico y demográfico de ciudades como Phoenix con el hecho de que fueran mayoritariamente planificadas y construidas durante la era del automóvil. Tras analizar los datos del censo del año 2000, Edward L. Glaeser y Jesse M. Shapiro comprobaron que en las urbes donde los *commutings* eran inferiores al 65%, la población tan sólo creció un 2%; mientras que donde superaban el 80%, lo hizo un 17%. Su conclusión era: las ciudades pensadas para el transporte público se empobrecen, mientras que las diseñadas para el automóvil progresan (Katz y Lang 2003; 13-32).

La forma urbana de las ciudades del Sunbelt no deriva de la reflexión de arquitectos y urbanistas, sino de los estrictos protocolos de los ingenieros de tráfico. Su trazado, semejante a un esquema, está regido por una estricta racionalidad. En algunos casos son muy simples. Los de Las Vegas y Albuquerque se reducen a dos autopistas que se intersecan cerca del *downtown*. El de Atlanta (fig. 05) se complementa con una ronda. Como dice Rem Koolhaas: “Atlanta es una forma básica, pero no

5. Phoenix también ostenta otros récords de movilidad: cuenta con el mayor número de aviones y barcos privados *per cápita*.

6. Se prevé que, en las próximas dos décadas, la población de Phoenix se duplique: tres millones de personas adicionales que aportarán 2.100.000 coches y requerirán 10.500.000 plazas de aparcamiento. Ello supondrá casi 300 km² de asfalto.

Fig. 06. red de autopistas de Los Ángeles.
Fuente: Google Earth

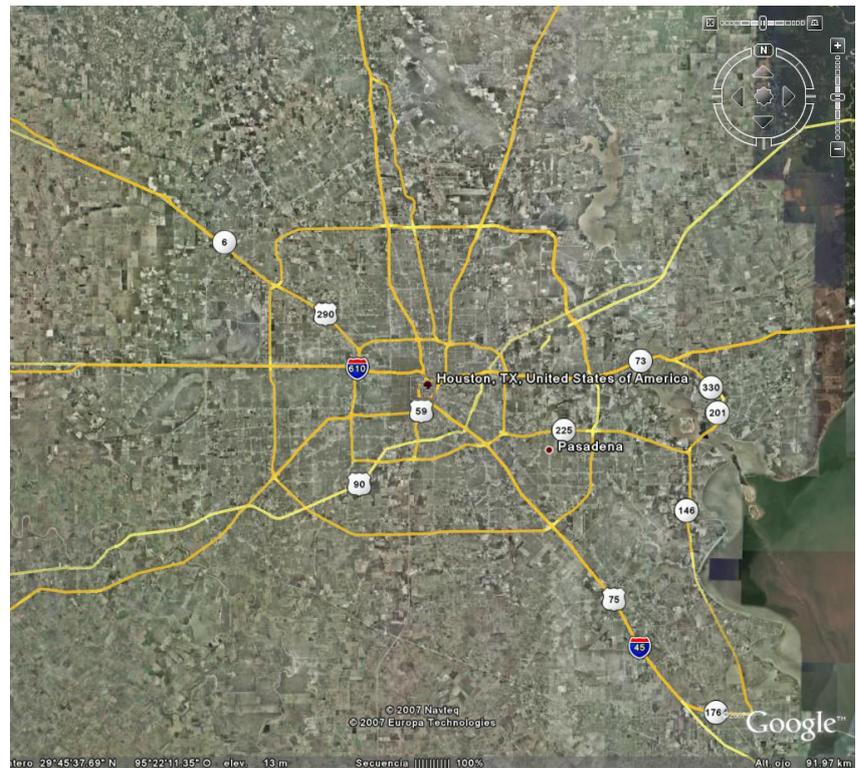


es una forma, su *no forma* básica es generada por el sistema de autopistas, una X alargada rodeada por una O: arterias que recorren la ciudad conectando con una única autovía de circunvalación. La X conduce a la gente hacia dentro y hacia fuera; la O, como una mesa giratoria; les lleva a cualquier sitio” (Koolhaas y Mau 1995; 836).

Pero la red viaria más compleja y eficiente de Estados Unidos es la de Los Ángeles (fig. 06), ciudad tradicionalmente distinguida como paradigma de Autopía. Cuando comenzó a construirse el Interstate Highways System, la capital californiana llevaba décadas lidiando con este tema. En 1937 el Automobile Club of Southern California, un *lobby* del sector del automóvil que hacía las veces de departamento de urbanismo, presentó un plan para construir 800 kilómetros de vías de alta velocidad. A diferencia del esquema posteriormente adoptado por el Interstate Highways System, no conducían el tráfico hacia el centro urbano. Conformaban una densa malla que reproducía el trazado de las líneas de ferrocarril de finales del XIX, posteriormente adoptado por la red de tranvías. El resultado eran catorce autopistas que atravesaban la ciudad: cuatro de norte a sur, seis de oeste a este (entre ellas la I-10, que articularía todo el Sunbelt) y cuatro siguiendo la diagonal determinada por el Pacífico y las montañas de Santa Ana y San Gabriel (entre ellas la I-5, eje de la costa este de Estados Unidos).

En 1939 el ayuntamiento adoptó este plan, que guió el desarrollo urbano de Los Ángeles durante las siguientes décadas. Se evitaron así los problemas que el Interstate Highways System provocó en muchas otras ciudades. En comparación con los sistemas radiocéntricos, la retícula angeleña articulaba el territorio según patrones altamente descentralizados. Cuando se completó, era la red más eficaz, coordinada y segura del país, una auténtica máquina de precisión que fascinó a numerosos teóricos (Mark S. Foster, en Wachs y Crawford 1992; 192).

Fig. 07. red de autopistas de Houston.
Fuente: Google Earth



Pero el reinado de Los Ángeles como paradigma de Autopía ha llegado a su fin. Hoy en día le hacen sombra ciudades como Houston, de la que Anthony Downs llegó a decir: “En Houston, una persona andando es alguien que va a buscar su coche” (en Kay 1997; 269). Este destronamiento fue anunciado por Ada Louise Huxtable a finales de los 1970, cuando manifestó su fascinación por la radical movilidad de la entonces emergente estrella tejana: “Si hacemos excepción de los horribles atascos de tráfico de las mañanas y las tardes, ya que todo Houston se mueve hacia y desde casa y el trabajo, es una lección de cómo se comporta la sociedad de una ciudad móvil, de sus valores y del tipo de mundo que genera” (Huxtable 1978; 145). Los valores y prioridades de los houstonianos, el 87% de los cuales utiliza el automóvil para ir a trabajar, son perfectamente cuantificables: la ciudad gasta el 60% de su presupuesto anual en construir infraestructuras de transporte.

Como en la mayoría de las metrópolis estadounidenses (Los Ángeles es una excepción), el idilio de Houston con las autopistas comenzó con la ejecución del Interstate Highways System. A finales de los 1950 se construyó el Loop 610, la primera ronda de circunvalación. En la década de 1970 se ejecutó el segundo cinturón, el Beltway 8 (situado a 16 kilómetros del anterior); y en los 1990 el tercero, el Grand Parkway (a 40 kilómetros del Loop 610). Surgió así el típico esquema radiocéntrico, que difiere conceptualmente del sistema mallado de Los Ángeles. Los tres cinturones de Houston son rectangulares, al adaptarse a la retícula heliomórfica de la Land Ordinance Act, promulgada en 1785. Se complementan con once autopistas radiales que fugan en todas direcciones: cuatro siguen la lógica heliomórfica y siete confluyen en el *downtown* (fig. 07).

Cada lustro, alguna nueva vía de alta capacidad viene a sumar otra aguja a este impresionante reloj rectangular de triple esfera. A comienzos de los 1990 Houston estuvo a punto de construir su gran monumento

a Autopía: el West Loop, los 6,5 kilómetros del Loop 610 comprendidos entre las conexiones con la I-10 y la US-59. Con 224.000 vehículos apiñándose diariamente en sus 8 carriles, era el tramo de autopista más congestionado de la ciudad. Para incrementar su capacidad hasta los 350.000, el Texas Department of Transportation propuso ampliarlo a 24 carriles, lo que lo habría convertido en el tramo de autopista más ancho del mundo (Barna 1992). El rechazo del ayuntamiento acabó con este proyecto, inconfundiblemente tejano. El West Loop hubiera costado 280 millones de dólares y habría arrasado 12.000 m² de parque.

Todas estas “ciudades-esquema” han sido definidas según los tiempos propios del coche: en ellas las zonas residenciales y los centros de trabajo son inalcanzables a pie. Ello explica que sus habitantes utilicen el coche para el 82% de los desplazamientos,⁷ que tan sólo en el 5% de las ocasiones lo hagan a pie,⁸ o que, con una media de más de tres viajes diarios, pasen al volante cuatro años de su vida. El mito cultural, nacido en 1950, se ha transformado hoy en día en una forma de vida que no admite vuelta atrás. Según un estudio del Departamento de Transportes de Estados Unidos, incluso en el caso más que discutible de que hubiera voluntad por parte de los ciudadanos, únicamente podrían realizar a pie un 30% de sus traslados cotidianos y en transporte público un 53%. Para el resto el coche es la única opción.

No es de extrañar, por tanto, que en Estados Unidos no tener coche o no poder conducir se haya convertido en causa de exclusión social. Tres son los principales colectivos afectados. En primer lugar, los menores de 16 años. Aunque en casi todos los estados del país la mayoría de edad se alcanza a los 21, la licencia de conducir se obtiene a los 16, coincidiendo con el inicio de la vida laboral (es inconcebible que una persona acceda a un empleo si no tiene carné). En segundo lugar, los sectores sociales económicamente desfavorecidos. El Automobile Club of Southern California estima que conducir en Los Ángeles cuesta unos 7.127 dólares anuales (otros elevan esa cifra a entre 9.000 y 11.000 dólares). Una familia media norteamericana destina más del 20% de sus ingresos al transporte, lo que contrasta con el 9% de las familias japonesas o el 7% de las europeas. Las familias sin recursos que no tienen coche porque no se pueden permitir ese gasto suponen un 9% del total de la población del país. El porcentaje de hogares humildes es muy superior, pero la mayoría cuenta con automóvil porque de ello depende encontrar o conservar sus puestos de trabajo. De hecho, el 60% de la población con ingresos inferiores a 10.000 dólares anuales es propietario de un coche, y el 20% incluso tiene dos. Por último, el tercer sector poblacional excluido por el imperio del automóvil en Estados Unidos son los ancianos y enfermos que no superan las pruebas médicas necesarias para renovar el carné. Este problema está tan extendido que se han creado asociaciones de afectados. Las Gray Panthers, un grupo para la defensa de los derechos de las personas mayores, ha llegado a denunciar al gobierno por crear “serias desventajas de accesibilidad” con dichas pruebas. Para solventar la pérdida de capacidades auditivas y visuales que padecen los ancianos, piden que se

7. Lo que contrasta con el 48% de los alemanes, el 47% de los franceses y el 45% de los británicos.

8. El 20% en el caso de los europeos y el 50% en el de los japoneses.

aumente el tamaño de las señales de tráfico, se intensifiquen los colores de la señalización horizontal o se amplíe la anchura de los carriles, todo para evitar que sus debilidades perceptivas les suponga la reclusión en casa (Kay 1997; 29). En definitiva, jóvenes, pobres, enfermos y ancianos. En total, ochenta millones de personas, la cuarta parte de la población de Estados Unidos.

Conclusiones

En este artículo se han analizado los vínculos existentes entre al automóvil, la arquitectura y la forma urbana en Estados Unidos. Por lo que respecta a la arquitectura, se diferencian claramente dos fases. De la primera, que podemos centrar en las décadas de 1950 a 1970, surgió la arquitectura *drive-in*, cuyos valores fueron puestos en evidencia por Reyner Banham, Robert Venturi, Steven Izenour y Denise Scott Brown. En primer lugar, esta arquitectura impulsó una revolución tipológica que puso a Estados Unidos en la vanguardia de la innovación arquitectónica mundial. Dicha revolución había comenzado en el sector de la vivienda en la década de 1920, pero se expandió a las múltiples variantes de la arquitectura comercial en la década de 1950: mercados, restaurantes, moteles, bancos, etc. En segundo lugar, es de destacar el valor identitario de la arquitectura *drive-in*, manifestación de una forma de vida ligada al automóvil que, en aquéllas décadas, fue identificada como autóctona del país, una de las más destacadas expresiones del *American Way of Life*.

En una segunda fase, la evolución de la arquitectura del automóvil perdió su referencia identitario-cultural, para derivar de cuestiones meramente perceptivas. La generalización del uso del coche, y la culminación de una gigantesca red viaria de alta capacidad capaz de registrar cada segmento del territorio estadounidense, extendió social y espacialmente la forma perceptiva propia del automóvil, la de una persona que va encerrada en una cápsula hermética y circula a 50, 70 o 120 kilómetros por hora, demasiado rápido para oler, para tocar o para percibir detalle alguno. Esta severa limitación perceptiva dio lugar a las *big boxes*, una arquitectura de grandes trazos, edificios sin cualidades ni significado urbano, meros volúmenes que no expresaban valores culturales. Tal como apuntan Sanford Kwinter y Daniela Fabricius, la arquitectura en el sentido tradicional de la palabra había desaparecido, siendo suplantada por “puras infraestructuras genéricas” (Koolhaas, Kwinter y Fabricius 2000; 528).

Algo semejante habría que concluir con respecto a la forma urbana resultante de la lógica del automóvil, la segunda vertiente de reflexión de este artículo, y para cuyo análisis nos hemos centrado en las ciudades del Sunbelt. En este caso, la vinculación cultural no existió, probablemente porque el papel del arquitecto en la definición de la ciudad del automóvil nunca fue relevante. La batuta la llevaron los ingenieros de transporte, que redujeron aquélla a un mero esquema funcional. Tanto la riqueza como complejidad propias de la ciudad histórica fueron erradicadas. A ello hay que añadir su carácter determinante, condicionante de múltiples facetas de la cotidianidad de unas personas que se han hecho absolutamente dependientes del automóvil. Como vimos, la cuarta parte de la población de Estados Unidos sufre la tiranía de estas ciudades-esquema.

Referencias bibliográficas

- BANHAM, R., 1968 Roadscape with rusting nails. En: *Listener*, no 80.
- BANHAM, R., 1971 Los Angeles. The architecture of four ecologies. Londres: Allen Lane.
- BARNA, J. W., 1992 The mother of all freeways. Maintaining the status flow of Houston's West Loop. En: *Cite*, no 28.
- BARTLETT, R., 1998 *The crisis of America's cities*. Nueva York: M. E. Sharpe.
- BAUDRILLARD, J., 1986 *Amerique*. París: Bernard Grasset.
- BENFIELD, F. K., RAIMI, M. D. y CHEN, D. D. T., 1999 *Once there were greenfields. How urban sprawl is undermining America's environment, economy and social fabric*. Natural Resources Defense Council.
- GARCÍA VÁZQUEZ, C., 2011. *Antípolis. El desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol*. Barcelona: Gustavo Gili.
- HUXTABLE, A. L., 1978 *Kicked a building lately?* Nueva York: Quadrangle Books.
- KATZ, B. y LANG, R. E. (editores), 2003 *Redefining urban & suburban America. Evidence from Census 2000*. Washington D.C: Bookings Institution Press.
- KAY, J. H., 1997 *Asphalt nation. How the automobile took over America and how we can take it back*. Berkeley, Los Ángeles, Londres: University of California Press.
- KOOLHAAS, R. y MAU, B., 1995 *S, M, L, XL*. Rotterdam: 010 Publishers.
- KOOLHAAS, R., KWINTER, F. y FABRICIUS, D., 2000 *Mutaciones*. Barcelona: ACTAR.
- KUNSTLER, J. H., 1996 *Home from nowhere. Remaking our everyday world for the twenty-first century*. Nueva York: Simon & Schuster.
- LARUP, L., 2000 *After the city*. Cambridge (Mass.): The MIT Press.
- URRY, J., 2000 *Sociology beyond societies. Mobility for the twenty-first century*. Londres, Nueva York: Routledge.
- WACHS, M. y CRAWFORD, M. (editores), 1992 *The car and the city. The automobile, the built environment, and daily urban life*. The University of Michigan Press.
- WHEELER, J. O., AOYAMA, Y. y WARF, B. (editores), 2000 *Cities in the telecommunications age. The fracturing of geographies*. Nueva York, Londres: Routledge.

