

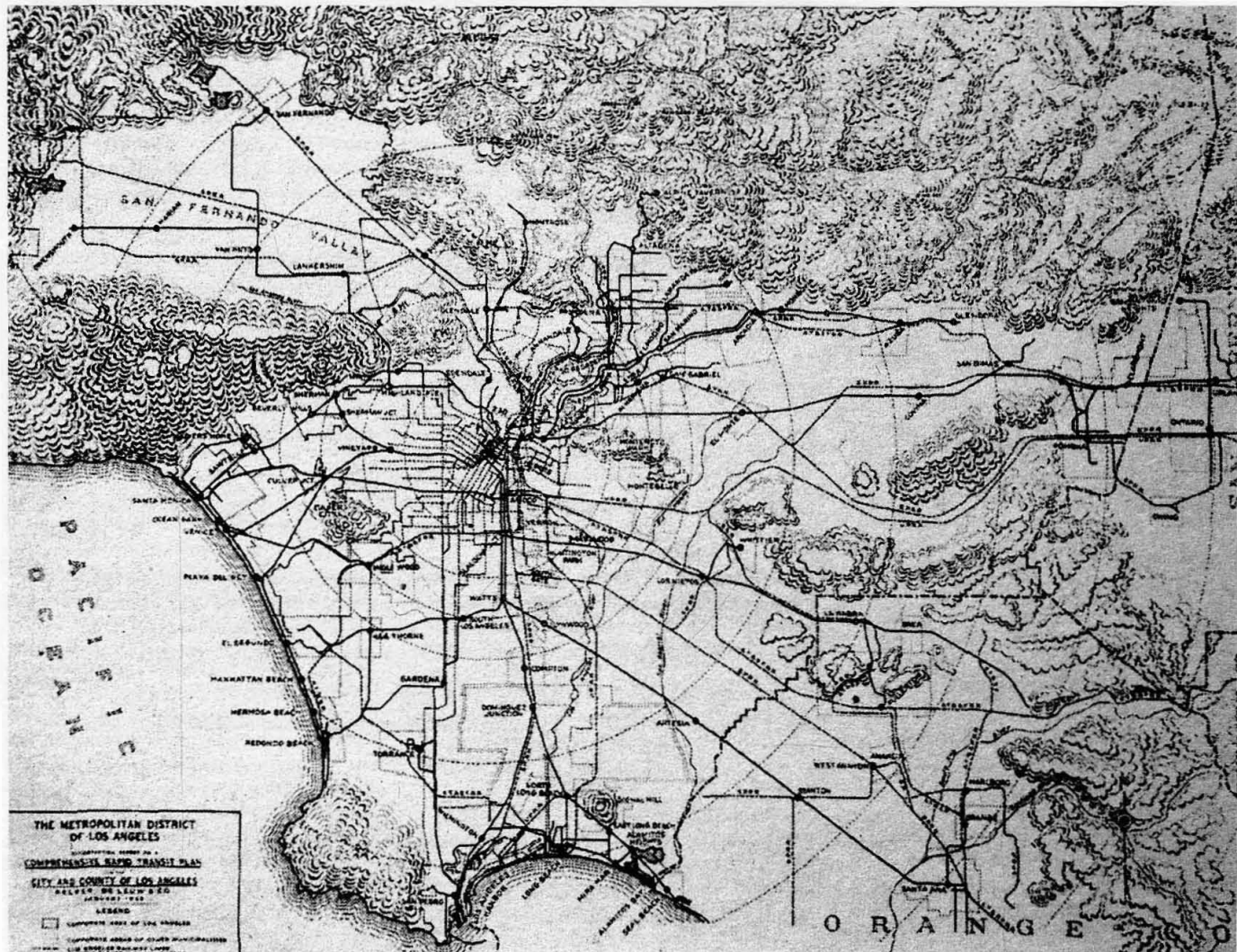


Figura 1. «Pacific Electric Railway System», 1925

Los Angeles. La construcción de la post-periferia

Joaquín Casariego

Los Angeles. Constructing the Post-Peripherals

English Summary

This article analyses how space can be used in a new way, far removed from the old one, which used to be based on a simple trade-off between economic and physical considerations. What we are seeing now is a much more broad-ranging phenomenon, in which factors of all kinds, related to almost everything, ranging from money to science, technology, politics, morals, social movements and the potential of the space itself, come together to form a complex interactive web of relationships. These are so hard to untangle, that perhaps we are only able to scratch on the surface and proffer some very general observations.

«Complexity» will be one of the determining factors that any contemporary analysis of space will have to take into account. Spatial complexity is understood as the result not only of a mass of interactions, but also of interferences, between a very large number of problem units. Quantitative issues are mixed up with uncertainties, fuzziness and randomness. Complexity, then, is understood as a blend of order and disorder, objectivity and subjectivity, auto-organisation and hetero-organisation, that must take into account quite inexplicable phenomena.

The city of Los Angeles is an excellent example of how this kind of planning works.

Los Angeles is a vigorous complex of economic and industrial activities. It is also the biggest industrial metropolis in North America, although its

Los Angeles es la ciudad americana que mejor expresa la dimensión y la complejidad estructural de la metrópolis contemporánea. Las características del proceso de cambio sufrido por la ciudad no sólo en los últimos años, sino a través de su historia urbana, hacen de Los Angeles un ejemplo paradigmático de la riqueza y de la miseria, de la potencia y de las debilidades, de la dureza y de la fragilidad de la ciudad capitalista. La región de Los Angeles es en la actualidad un compendio de articuladas manifestaciones que expresan la pluralidad de la sociedad moderna y la tendencia a la diversidad que caracteriza al crecimiento urbano de nuestros días.¹

Con ello queremos decir que es un ejemplo excelente para chequear a qué nuevas formas de organización espacial la ciudad está tendiendo en la actualidad, cómo se comporta, o se acomoda, esta compleja relación de espacios a las demandas cambiantes de la sociedad contemporánea. Cuál es la respuesta, o la suma de respuestas, que el espacio real adopta en relación con las nuevas expresiones de la cultura, de la economía, de la tecnología, etc. La ciudad es producto de un largo y lento proceso de transformaciones de diversa escala, de diverso ritmo, con diversos grados de dificultad de encaje; pero la ciudad cambia, y cambia de diversa forma a lo largo del tiempo. Los Angeles, por sus rasgos históricos y por su rol en el concierto nacional y mundial es un buen laboratorio para descubrir esos cambios.²

Los Angeles fue fundada en 1781 pero hasta un siglo después, no fue sino un pequeño núcleo a orillas del Pacífico, que sufriría, con el cambio de siglo, una tremenda expansión apoyada en la potencia agrícola de la región y en la explotación de los recursos petrolíferos. Reyner Banham ha explicado muy bien, cómo, en los primeros años, la fusión entre la influencia latina (española primero, luego mejicana) y la anglosajona, marcó hondamente el proceso de formación de la cultura californiana y cómo la primera subdivisión del territorio de Los Angeles (los «ranchos») y la relación entre los focos fundamentales (las «misiones»), iba a comprometer la forma de la ciudad futura (Reyner Banham 1971).

De 1880 a 1920, Los Angeles pasó de 35.000 a un millón de habitantes y reafirmó el proceso de descentralización que dominará toda su historia y que entonces supuso la formación de los primeros centros suburbanos. El downtown, pese a los altibajos y a la vocación multipolar de la ciudad, ha sido siempre su centro administrativo, financiero y comercial, y ha mantenido ese papel, durante más de doscientos años. Al contrario de otras grandes ciudades norteamericanas, como Nueva York, Chicago, Boston o Filadelfia, en las que, antes del cambio de siglo, la ciudad central tenía una considerable hegemonía sobre el resto del territorio, Los Angeles era ya, por entonces, una realidad multipolar y fue, precisamente, el sistema ferroviario desarrollado durante esta época (básicamente el Pacific Electric Railway), lo que terminaría configurando el modelo (fig. 1).

developmental model has very little to do with the paradigm of industrial metropolises that dates back to the big American cities that grew up at the beginning of the century, such as Chicago, Detroit and Pittsburgh. Its economy is not based on the old mainstays of traditional growth, mass production and heavy industry, with cars, iron and steel, machine tooling, etc., the model that some authors have called Fordism. Rather, it comprises enormously diverse and flexible production sectors, such as financial and business services, high-tech industry and the production of industrial goods related to arts and crafts, fashion and culture.

Thus, we can speak of a structuring of space based on the simultaneous existence of three urban processes: spatial decentralisation, spatial recentralisation, and what we have called «new manifestations of urban development».

According to this hypothesis, Los Angeles is an urban conglomeration that is hard to describe, where phenomena of all kinds fuse to result in a spatial behaviour of great complexity. This is a mixture of a) more easily identifiable processes based on the permanent decentralisation/recentralisation of expanding space, which can be identified with market forces; and b) more open, a-systematic, even contradictory phenomena, that undermine the old classical analytical systems, and which result in an apparent deconstructing (deconstruction) of the space. New manifestations of urban development, which some identify with the drives and tendencies of the metropolitan society itself, living on the knife-edge between the uncertainty and dissolution, and the opportunities of contemporary life.

Los Angeles is presented as the paradigm of a modern-day metropolis. As the «first American city», in the words of Richard S. Weinstein, or just as «the city», to

La etapa siguiente supuso un fuerte impulso para el desarrollo de la región y la consolidación de nuevos centros secundarios, en unos casos de carácter industrial y en otros de carácter comercial. Los Angeles fue una de las ciudades que más rápida y decididamente apostó por una expansión suburbana apoyada en el transporte privado y en la política de «highways», iniciada durante los años cuarenta³ (fig. 2). Ello permitió la generación de extensas áreas residenciales, como respuesta al potencial que suponía la localización suburbana de las más importantes firmas de la industria norteamericana. El área urbana, ya no sólo se reducía al condado de Los Angeles, sino había que considerar incluidos en ella los condados de Orange, Ventura, Riverside y San Bernardino, con lo cual se hizo mucho más dura, extensa y generalizada la crisis industrial iniciada a finales de los sesenta y que en Los Angeles supuso importantes convulsiones sociales como la de los Watts en 1965.⁴

El proceso de reindustrialización que se inicia en el área a partir de los años setenta, es realmente vertiginoso y sus consecuencias en el desarrollo del estado de California es tal, que la coloca, en términos económicos, por encima de países como Italia o Gran Bretaña. (Edward W. Soja, 1989)

Aunque los niveles de crecimiento de población en el último periodo son mucho menores que en las oleadas anteriores, el absoluto de la metrópolis de Los Angeles, ha sido el mayor de todas las áreas metropolitanas del país. Pero más significativo aún: el incremento de los cuatro condados citados que rodean a la ciudad central, ha sido muy superior a ésta, en una proporción de 2,7 a 1,8 millones de habitantes. Al mismo tiempo, más de treinta nuevos municipios se incorporaban a su área metropolitana, entre los que se encuentran algunas de las ciudades de crecimiento más rápido de los Estados Unidos: Irvine, Mission Viejo, Lancaster, Moreno Valley y Santa Clarita.⁵

Los Angeles es hoy un vigoroso complejo de actividades económicas e industriales. También es la metrópolis industrial más grande de América, aunque el modelo de desarrollo se aleje considerablemente del paradigma de las metrópolis industriales americanas que se originaron a principios de siglo, como Chicago, Detroit o Pittsburgh. Su economía no está basada, como la de estas ciudades, en grandes polos de crecimiento apoyados en producciones industriales masivas, como la industria del automóvil, el acero, la maquinaria, los electrodomésticos, modelo que algunos autores han preferido denominar «fordismo», sino que está compuesta por sectores de producción enormemente diversos y flexibles, como son los servicios financieros y de negocios, la industria de alta tecnología, así como los productos industriales relacionados con la artesanía, la moda y la cultura, que van desde los

Los Angeles es hoy un vigoroso complejo de actividades económicas e industriales. También es la metrópolis industrial más grande de América, aunque el modelo de desarrollo se aleje considerablemente del paradigma de las metrópolis industriales americanas que se originaron a principios de siglo, como Chicago, Detroit o Pittsburgh.

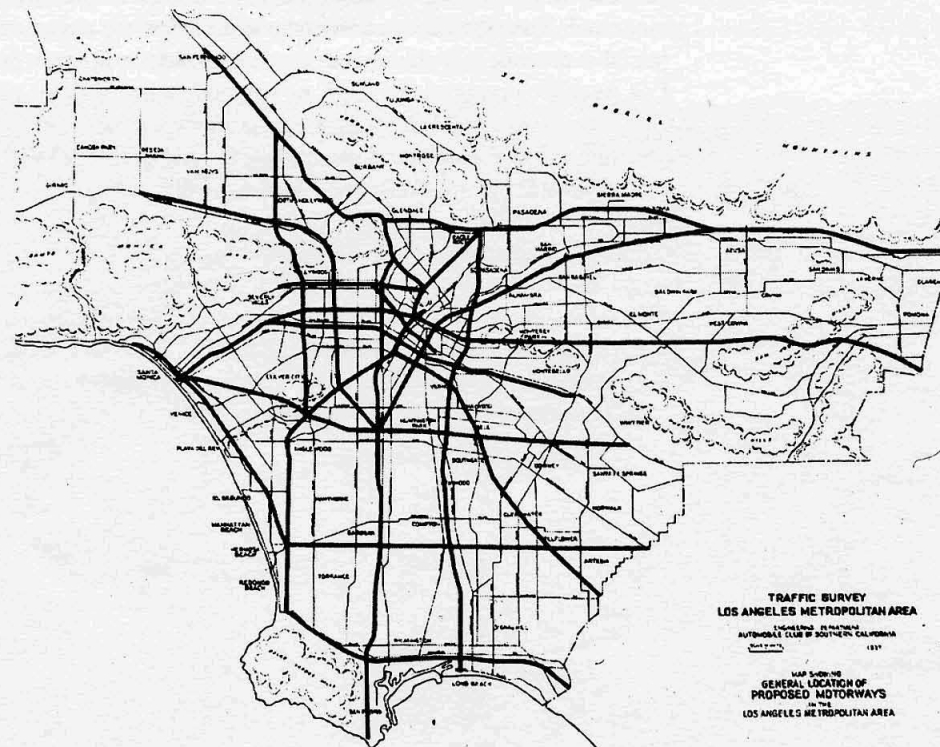
Los Angeles is a vigorous complex of economic and industrial activities. It is also the biggest industrial metropolis in North America, although its developmental model has very little to do with the paradigm of industrial metropolises that dates back to the big American cities that grew up at the beginning of the century, such as Chicago, Detroit and Pittsburgh.

tejidos y las joyas hasta la música y el cine. En este periodo de reestructuración económica, y corriendo en paralelo a procesos de desindustrialización profundamente arraigados en los Estados Unidos, los sectores industriales «fordistas» de Los Angeles han virtualmente desaparecido (Allen J. Scott, 1993).

Con el crecimiento de las ciudades periféricas de la región del gran Los Angeles, la metrópolis entera pasará de un periodo de suburbanización masiva, a uno de «post-urbanización» (Allen J. Scott, Edward Soja, 1996) y el cambio irá acompañado de la sensación de que el proceso de urbanización de la última parte del siglo XX, se está dirigiendo hacia nuevas formas de expresión. La noción de post-urbanización (post-periferia) deviene de la emergencia en Los Angeles de un modelo cultural «post-moderno» y un modelo económico «post-fordista», que aunque mantienen alguna continuidad con el pasado, está, sin embargo, planteando nuevos dilemas y nuevos desafíos, a los estudios urbanos y regionales contemporáneos.⁶ En base a estas nuevas formas de expresión espacial, otros estudios habrán comenzado a valorar diversas aproximaciones a la ciudad contemporánea, a partir de interpretaciones más abiertas como *The Space of Flows* (Manuel Castells, 1989), *Edge Cities* (Joel Garreau, 1991) *Postmetropolis* (Edward W. Soja, 1996) o *The Generic City* (Rem Koolhaas, 1996).

El análisis espacial de Los Angeles, vendría entonces muy conectado a este contexto, en donde nuevas formas de aproximación al espacio, se alejen de aquellos planteamientos deterministas y dicotómicos de relación causa/efecto entre el plano económico y el plano físico, para situarse dentro de un fenómeno más general, donde factores de diversa naturaleza, que tienen que ver con la economía, pero también con la ciencia, con la tecnología, con la política, con la moral, con los movimientos sociales, y con el espacio propiamente dicho, interactúan entre sí, en una trama más compleja, en la que posiblemente sólo somos capaces de rastrear y aportar algunas observaciones. En donde los datos «objetivables», no nos impidan entender que existen otros fenómenos en presencia de naturaleza heterogénea menos accesibles y cuantificables.⁷

La «complejidad» (Edgar Morín, 1995) sería de los factores determinantes que tendrían que formar parte del análisis espacial contemporáneo, tal y como lo estamos proponiendo. Complejidad espacial, entendida como resultado de una cantidad extrema no sólo de interacciones, sino también de interferencias, entre un número muy grande de unidades problemáticas. Cuestiones de cantidad en las que se intercalan también incertidumbres, indeterminaciones y fenómenos aleatorios, es decir, que tienen que ver también con el azar.



quote Allen J. Scott and Edward W. Soja.

Is this model is a foretaste of things to come (and generations to come, as Ridley Scott suggests) or a simple concatenation of specific geographical, economic and social circumstances?

JC/8.97
Trad.: VH

Figura 2. Propuesta de Sistema Viario. 1939.
Figure 2. Proposal for Road System. 1939.

Complejidad, por tanto, entendida como mezcla de orden y de desorden, de objetividad y subjetividad, de auto y hetero-organización, reconociendo la existencia de fenómenos inexplicables.

Para exponer detalladamente una interpretación de la configuración espacial del Los Angeles contemporáneo, plantearemos que son simultáneamente tres los procesos que tienen mayor significación, a saber: procesos de descentralización espacial; procesos de recentralización espacial; y lo que podríamos llamar, nuevas manifestaciones de lo urbano. Sin que de lo anterior deba desprenderse, que cada una de estas subdivisiones abarque un conjunto de fenómenos exactamente iguales, que permitan una tipificación absolutamente precisa de ellos, ni que todos los fenómenos que intervienen, puedan ser perfectamente identificables y delimitables en el espacio y en el tiempo. Jugamos con interpretaciones, lo que necesariamente implica, que un mismo fenómeno, depende para quién y con qué objetivos, pueda ser interpretado, al tiempo, de una forma y de su contraria.⁸

Procesos de descentralización espacial

Descentralización, entendida como ausencia de un centro hegemónico que concentra las funciones directivas, es decir, tendencia a la subdivisión de este papel central entre varios centros equivalentes o entre una serie de centros jerarquizados, que en su conjunto definen un sistema espacial, sea éste de carácter urbano, metropolitano o regional, ya hemos visto que es, desde sus principios, una de las características de la ciudad de Los Angeles. La tendencia al dominio de un gran territorio delimitado por la costa y el macizo montañoso que lo rodea, sin la existencia de un centro omnipresente, se pone de manifiesto desde la construcción de la red de abastecimiento de agua y la construcción de los primeros «reservoirs», dispositivo mediante el cual los colonos aseguraron la explotación agrícola en extensión de aquel espacio desértico, poniendo las bases de la voluntad de crecimiento en superficie de la ciudad (fig. 3). Los otros dos momentos clave, serán, por este orden: la construcción del Pacific Electric Railway, en el entorno del cambio de siglo y la del sistema de «highways», a partir de los años cuarenta.

Con la construcción del sistema ferroviario, fueron las diferentes comunidades existentes, las que comenzaron a conectarse hacia la formación de una supercomunidad difusa y descentralizada, antesala de la forma de la ciudad actual, mientras que con el sistema de «highways», lógica respuesta a la privatización del automóvil y los problemas derivados de la generalización de su uso (congestión en el downtown, irrentabilidad de las líneas férreas, etc.), se reactivará el proceso iniciado, que contribuirá a fortalecer, y a hacer más patente, un modelo de urbanización ya tremendamente extenso y desarticulado. Es su configuración inicial y su tendencia claramente descentralizadora, la razón por la que el modelo viario de Los Angeles, propuesto en 1939, no responde a los modelos radioconcéntricos de otras ciudades americanas más antiguas, como por ejemplo Boston, donde el crecimiento a partir de una única y poco discutible centralidad, forjada durante el siglo XIX, habrá ido trasladando paulatinamente el desarrollo industrial del antiguo centro hacia los nuevos cordones orbitales.

Sam Bass Warner Jr. ha mostrado también cómo el proceso descentralizador, tanto en Los Angeles como en otras ciudades americanas, ha sido, desde el despegue industrial, consustancial con la propia reorganización de las empresas, sobre todo en las grandes firmas. Los cambios de comportamiento del mercado, tanto en relación con los productos, como con los consumidores, irán forzando a transformar el modelo de empresa: de un modelo monotemático, centralizado y departamental, a uno más diversificado, descentralizado y

jerarquizado. De un concepto de empresa identificada con un solo producto y una instalación de prestigio (a poder ser en el downtown) se irá paulatinamente pasando a un concepto de empresa basada en la «firma», donde los productos son diversos y coyunturales en función de las vicisitudes del mercado, y donde el número y localización de las instalaciones, a excepción de la central, dependerán del tamaño de cada firma y del comportamiento comercial de cada ciudad. «El tamaño que las empresas americanas llegaron a alcanzar, sólo fue posible a partir de un fuerte grado de descentralización». (Sam Bass Warner Jr. 1972,1995)

Además de un sector agrícola muy desarrollado, ya hemos visto, como desde el primer momento, Los Angeles apuesta por una diversidad de industrias poco comunes, algunas de ellas absolutamente identificadas con la ciudad misma, como es la industria cinematográfica, pero en cualquier caso lejos del modelo «fordista» de las ciudades americanas más prósperas. Además de la agricultura y el cine, la ciudad, durante los primeros años de este siglo, desarrollará, gracias a sus fecundos yacimientos, un importante sector petrolífero y un próspero enclave industrial vinculado al puerto de Long Beach⁹. Fuentes de producción, no geográficamente indiferentes, sino identificadas con lugares específicos, relativamente distanciados entre sí, que irán multiplicando las diversas centralidades que hoy caracterizan la ciudad y señalando los ejes principales de la misma: Wilshire Boulevard, entre el downtown y Hollywood, y las rutas de Long Beach, entre el downtown y el puerto.¹⁰

Un lapsus excepcional, que se extiende a lo largo de toda la década de los cuarenta (periodo dominado por la cultura de la guerra) convierte, temporal pero intensamente, a Los Angeles en uno de los enclaves norteamericanos de mayor desarrollo de la industria pesada. La ciudad que, como hemos indicado, había mostrado siempre una clara inclinación hacia una economía diversificada, concentrará todos sus esfuerzos (del 11% al 40% de todos los empleos, entre 1939 y 1943), a la industria aeronáutica; básicamente a la construcción de aeronaves militares. Esto tendrá dos consecuencias inmediatas: en primer lugar, la formación del germen de lo que posteriormente será la industria de alta tecnología más importante del país, y en segundo lugar, la creación de nuevos enclaves industriales de gran capacidad descentralizadora en Santa Mónica, El Segundo y Long Beach (Douglas), Burbank (Lockheed), Downey (Vultee) y Hawthorne (Northron).

Proceso que compromete, inmediatamente, a otros sectores de la industria bélica, como es la industria de armamento, y que en pocos años, genera un nuevo y extenso entramado de gran potencia industrial, con plantas y unidades de producción de diversos tipos y tamaños (fig. 4), cubriéndose rápidamente la totalidad de la franja entre la ciudad original y la costa, y consolidando así el proceso de urbanización del área sudoeste de la ciudad (figs. 5 y 6). Las

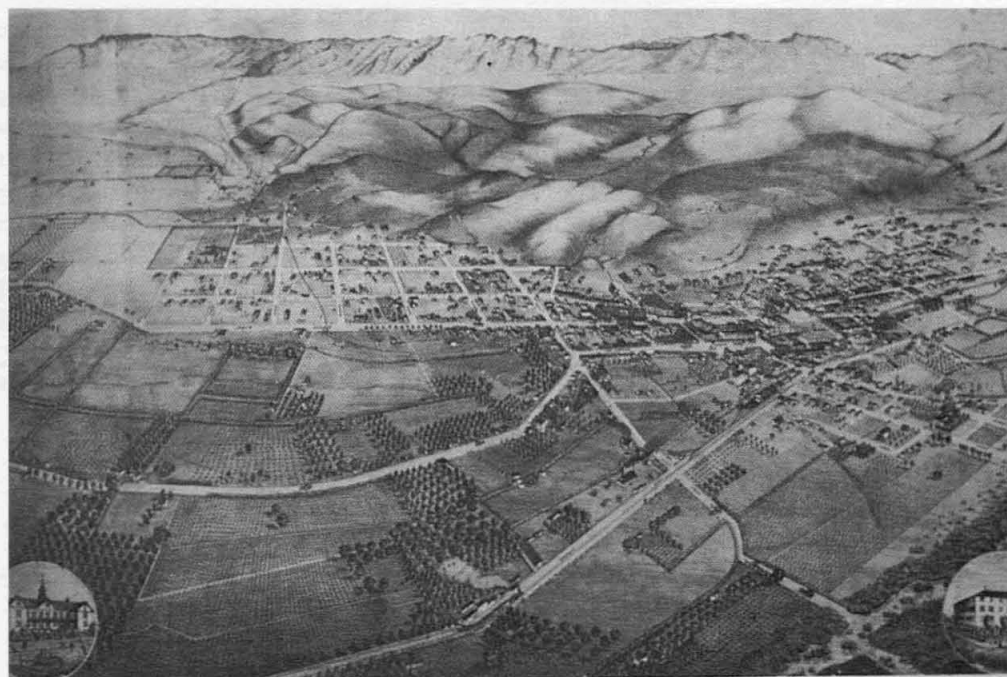


Figura 3. Vista de Los Angeles en 1871
Figure 3. View of Los Angeles, 1871

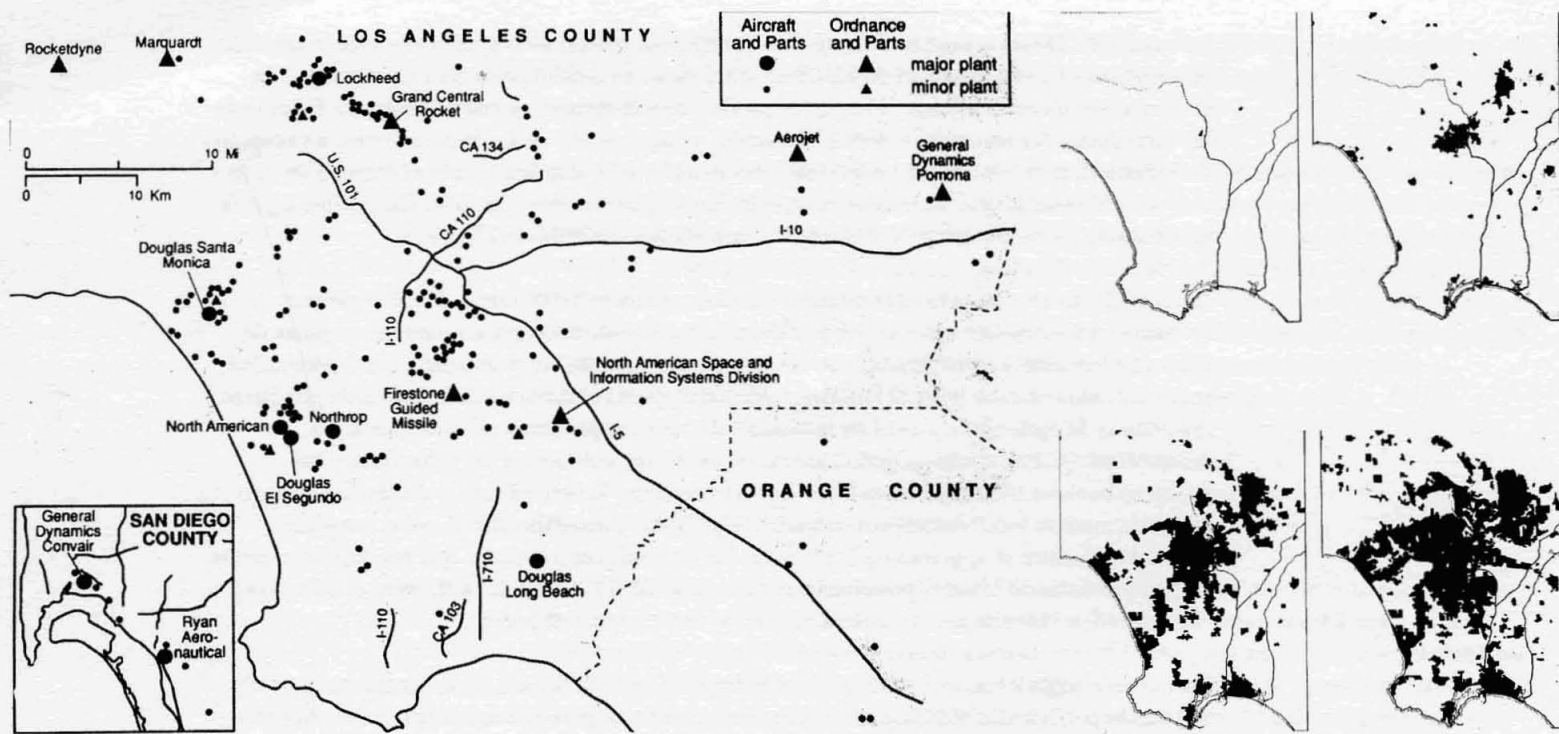


Figura 4. Localización (centrales y subcentrales) de la industria aerospacial y de armamento en California del Sur. 1955.

Figure 4. Central and subcentral location of aerospace and arms industry in Southern California. 1955.

Figuras 5 y 6. Proceso de urbanización de la ciudad de Los Angeles desde 1850-1933.

Figure 5 and 6. Urban development in Los Angeles, 1850-1933.

nuevas ofertas de empleo que el fenómeno comporta, arrastrarán a la residencia hasta el litoral, lo que llevará a los ciudadanos a reclamar inmediatamente mejoras patentes de la accesibilidad entre los nuevos núcleos en desarrollo: en pocos años la construcción de los dos ramales principales (las dos primeras «highways») que se cruzan en el centro del área urbana de Los Angeles (Hollywood - Santa Ana y Pasadena - Harbor), estarán acabadas y listas para su uso, iniciándose, de este modo, la expansión hacia los condados del entorno.¹¹

Así y todo, lo que definitivamente disparará el proceso descentralizador y contribuirá de modo más determinante a configurar la plataforma heterogénea e infinita que hoy caracteriza y emblematiza a Los Angeles, será la cada vez más intensa actividad inversora en industrias de alta tecnología: un fenómeno de gran trascendencia para el desarrollo actual de la ciudad y del sur de California. Así como la industria de baja tecnología y trabajo intensivo, equivalente a la anterior en términos de empleo (ropa, muebles, imprenta, publicidad, cine,...), pudo irse adaptando al tejido urbano existente, manteniéndose mayoritariamente en las áreas centrales, la industria de alta tecnología (computación, comunicaciones, componentes electrónicos, industria aerospacial, navegación, mecanismos de medida e instrumentos de cirugía), tuvo que irse paulatinamente organizando y agrupando en distritos industriales especializados, configurando lo que Allen J. Scott ha llamado la «tecnópolis» del Sur de California (fig. 7). Nuevas áreas en desarrollo cuyos enclaves industriales tienen su sede mayoritariamente en el

entorno de tres focos emergentes: San Fernando Valley, localizado al norte del centro urbano; El Segundo-Hawthorne-Inglewood, situado entre el centro y la costa; y Santa Ana - Anaheim, que se extiende por el condado limítrofe de Orange. (Allen J. Scott, 1993)

Lo que definitivamente disparará el proceso descentralizador y contribuirá de modo más determinante a configurar la plataforma heterogénea e infinita que hoy caracteriza y emblematiza a Los Angeles, será la cada vez más intensa actividad inversora en industrias de alta tecnología: un fenómeno de gran trascendencia para el desarrollo actual de la ciudad y del sur de California.

What really triggered off the decentralising process and contributed most to the configuration of the heterogeneous, sprawling platform that is so typical, indeed emblematic, of Los Angeles today, is the ever greater investment in high-tech industries. The electronics and computing industry have been a key phenomenon in the way the city and all Southern California are developing.

Proceso descentralizador cuya diversidad tipológica llevará también a formas de variado comportamiento espacial. Dos tipologías básicas, según Scott, tendríamos que destacar entre las industrias de alta tecnología, en la región de Los Angeles: a) las de más amplio espectro («system house») con programas ambiciosos y a veces de larga duración que fluctúan entre el diseño y los programas I+D, con producciones pequeñas y de compleja fabricación y un extenso y diverso número de trabajadores; tipología que suele funcionar por unidades independientes, pero compartiendo funciones como la administración, las ventas y los procedimientos técnicos; y b) las de menor tamaño («flexible specialization»), con pequeñas producciones, constantes cambios en cuanto a configuraciones y productos, mayores niveles de riesgo, y, normalmente, asociadas a otras industria de pequeño o mediano tamaño, con las que comparten diversas unidades de producción¹². Tanto las del tipo «a», por su dimensión, especialización y caracterización de las producciones, como las del tipo «b», por su tendencia a la asociación y a la agrupación en unidades mayores, terminarán demandando un particular «locus», mayoritariamente localizado en los límites de la ciudad construida, promoviendo de esta forma, nuevas y múltiples centralidades, y ampliando indefinidamente los bordes urbanos de la ciudad (fig. 8).

Procesos de recentralización espacial

En segundo lugar, son significativos también, procesos de recentralización espacial, entendiéndolo por ello, el reforzamiento de las centralidades existentes, tanto en el centro financiero (el downtown) como en los otros centros, que, en Los Angeles se traduce, en el primer caso, por una creciente aportación económica de capital básicamente foráneo, programada en el contexto de lo que se ha llamado el «renacimiento» del downtown (una extensa área que incluye el antiguo centro y un corredor de 20 millas a lo largo de Wilshire Boulevard, hasta encontrarse con Santa Mónica), y que también se manifiesta en los antiguos núcleos, hoy confundidos con la gran trama metropolitana, en lo que se ha conocido como el resurgir de las «edge cities» (Joel Garreau 1988). En el downtown, mediante una auténtica invasión de capital no americano en la compra masiva de suelo y edificación, con inversiones en industria, hostelería, comercio especializado, restaurantes y áreas de ocio y entretenimiento, (más de la mitad de los principales propietarios del downtown son ahora empresas extranjeras o «partnerships» dirigidos por japoneses y canadienses); en otras partes de la ciudad, con estrategias similares, como es que el 90% de las recientes inversiones en grandes almacenes, hayan sido realizadas con capital internacional, índices sólo superados por la ciudad de Nueva York.

Nuevas estrategias que se hacen patentes en el antiguo centro con la construcción de un destacado número de edificaciones de gran tamaño e impacto económico, como son, por

Figura 7. Distritos principales de industria de alta tecnología en el Sur de California.

Figure 7. Districts with biggest high-tech industry in Southern California.

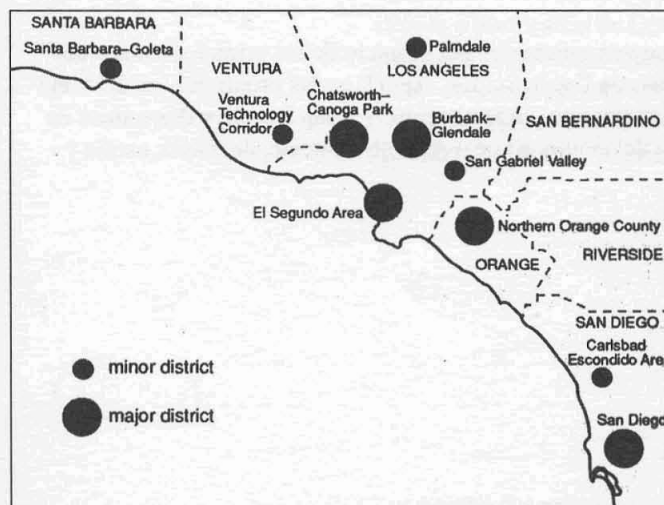


Figura 8. Vista aérea del área de Lakewood en 1952.

Figure 8. Aerial view of area Lakewood in 1952.



Figura 9. Imagen reciente del downtown.
Figure 9. Recent view of downtown Los Angeles.

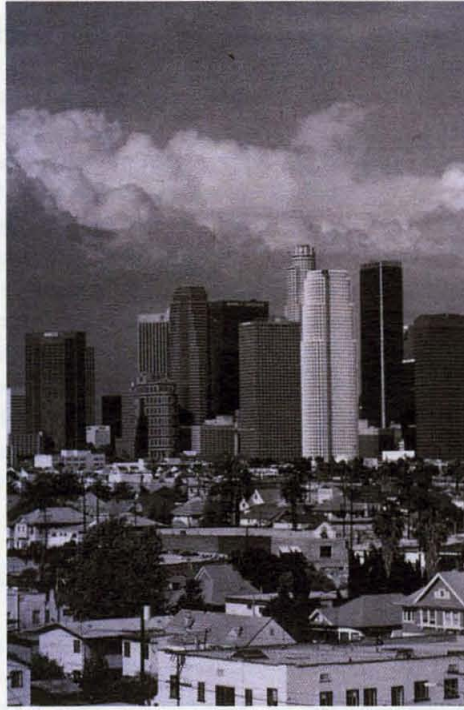
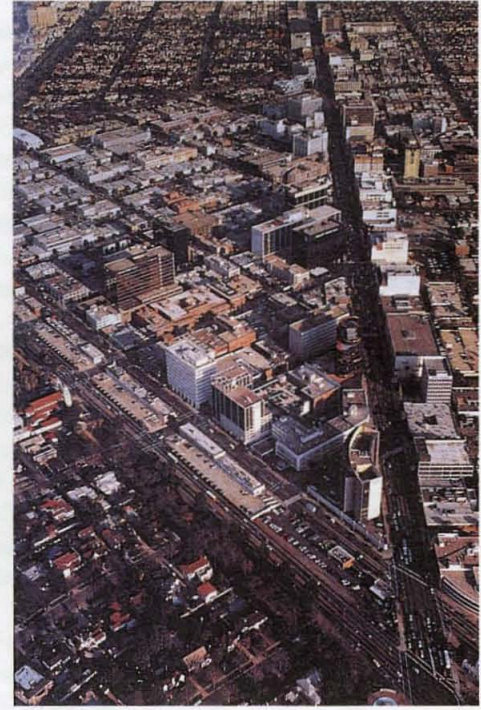


Figura 10. Wilshire Boulevard



ejemplo, el Croker Center, el Buenaventura Hotel and Shopping Mall, el World Trade Center, el Broadway Plaza, el Arco Center, el City Corp Plaza, el California Plaza y así sucesivamente, en un nuevo conjunto de espacios articulados e interconectados. Proceso que ha fortalecido el papel y la imagen totémica del centro urbano de la ciudad (Edward W. Soja, 1989) (fig. 9).

Es, sin embargo, Wilshire Boulevard, la prolongación lineal del antiguo centro hacia la costa, lo que ha caracterizado más, y de forma más concluyente, el proceso recentralizador de esta ciudad. Una zona que, por el número y significación de las operaciones realizadas en cada uno de sus populares tramos, ha demostrado probablemente más actividad potencial que el viejo downtown. Sirva como ejemplo, la gran torre de oficinas entre Wilshire y la Harbor Highway; la estación de Metrorail entre Wilshire y Vermont Avenue; la reestructuración del viejo Wiltern Building con oficinas, comercio y una gran sala de conciertos entre Wilshire y Western; la ambiciosa operación museística con la renovación integral del Los Angeles County Museum of Art en el tramo de Miracle Mile; el nuevo centro comercial privado en el tramo de Beverly Hills; la rehabilitación comercial del tramo de Santa Mónica, y otros. En resumen, un nuevo concepto de downtown entendido en términos lineales, una tipología urbana que empieza a generalizarse en muchas ciudades de los Estados Unidos¹³ (fig. 10).

Procesos de recentralización que se ven reforzados por el inicio de los primeros tramos del Metro¹⁴ a partir de la nueva estación de Union Station, situada en las proximidades del viejo downtown, con un tramo en funcionamiento, entre el centro y Long Beach, y dos tramos en construcción, en el propio entorno del centro. El proyecto, obviamente, de mayor escala y

ambición, tiene como finalidad afrontar definitivamente un sistema de transporte colectivo de carácter metropolitano para la región de Los Angeles, proyecto que comprende un nuevo trazado de 500 millas para ser completada en el año 2020, con un sistema triplemente combinado de desarrollo subterráneo, líneas metropolitanas en superficie y conexiones con los condados limítrofes. [Paolo Tombesi (1992)].

Por tanto, una más extensa y fortalecida centralidad, pero con límites menos precisos, que, en una interpretación más generosa, ahora no sólo compromete a los centros más arriba indicados (es decir, el downtown inicial y, a través de Wilshire Boulevard, los sectores de Mid Wilshire, Beverly Hills, Century City, Westwood, y sin solución de continuidad hasta Santa Mónica), sino que, por la importancia que en términos de centralidad ciertos enclaves han ido adquiriendo, crece e invade a otras áreas de su entorno, como son, por su propia evolución, los antiguos subcentros de Glendale-Burbank y Pasadena, y por la potencia y repercusión urbana de este dispositivo, el LAX (Aeropuerto Internacional de Los Angeles) y su «milieux» tecnológico.

En el extremo opuesto estarían aquellas antiguas y lejanas centralidades del entorno de Los Angeles, que, por estímulos de variado carácter, han experimentado desarrollos más espectaculares y de mayor interés disciplinar que el descrito para el entorno del downtown. Un fenómeno verdaderamente singular es el de Orange County (uno de los condados limítrofes) y sus dos antiguos centros: Anaheim - Santa Ana y Irvine-Newport Beach (Edward W. Soja, 1992). El condado, situado entre Los Angeles y San Diego, ha sufrido tal suerte de complejas y atípicas transformaciones en los últimos años, que se ha convertido en foco de atención de los más conspicuos analistas. Orange County es hoy, en sí mismo, una gran centralidad, una zona de ferviente actividad que combina simultáneamente usos de diverso tipo y diverso comportamiento espacial, sin que ningún área responda taxativamente al modelo clásico del downtown.

La formación de un nuevo «milieux» tecnológico de gran potencia, similar a los promovidos en Silicon Valley (San Francisco) y la ruta 128 (Boston), sería la explicación más inmediata de tal vivaz y especial crecimiento, pero Orange County cuenta hoy, simultáneamente, con una multitud de dispositivos de desarrollo, no sólo de carácter tecnológico, sino también en el campo del «entertainment», abanderado por el primer y más importante centro de Disney, en Anaheim. A ello habría que sumarle, novedosos programas para la enseñanza y la investigación punta, con centros ligados a las grandes universidades y al Departamento de Defensa, y una extensa y variada oferta laboral, con grandes sectores de población de inmigrantes provenientes de un lado y otro del Océano Pacífico. Sin contar con que Orange County posee las zonas residenciales de más alto nivel y cadenas de centros comerciales entre las más potentes del mundo.

Además, en Orange County, se encuentra también Irvine, la ciudad más grande desarrollada por una empresa privada, la «Irvine Company» (propietaria de 25.000 has., un sexto de Orange County), que cuenta con parte de la ciudad, un campus universitario (UCI) y dos bases marítimas. Hace años, «la Irvine Company» por la localización privilegiada de la zona, situada a diez millas de Disneyland y muy próxima al aeropuerto de John Wayne y a Newport Beach, se propuso crear un nuevo «environment» con una variada oferta, y hoy, Irvine, es una de las zonas más prósperas de California, un auténtico «Silicon landscape» con más de 150.000 empleos relacionados con la alta tecnología y áreas residenciales construidas a la medida de la familia media americana¹⁵.

Nuevas manifestaciones de lo urbano

«La noción de sistema abierto se abre, en efecto, no solamente sobre la Física, por mediación de la Termodinámica, sino más amplia, más profundamente sobre la 'physis', es decir, sobre la naturaleza ordenada / desordenada de la materia, sobre un devenir físico ambiguo que tiende a la vez al desorden (entropía) y a la organización (constitución de sistemas cada vez más complejos).» (Edgar Morin, 1995).

De forma solapada o superpuesta a los dos procesos anteriormente expuestos (procesos de descentralización y de recentralización), existen otras, llamémoslo así, «manifestaciones de lo urbano», cuyas leyes de formación son, o parecen ser, menos explícitas, y de cuya naturaleza, según infinidad de autores, Los Angeles parece estar especialmente impregnada. Dicho de otra manera, y atendiendo a esta hipótesis, Los Angeles sería (críticamente), la quintaesencia de estas manifestaciones espaciales emergentes: el conglomerado urbano que mejor expresa, o ejemplifica, esos fenómenos que hoy caracterizan a las metrópolis contemporáneas.

Muchas son las explicaciones que, desde diferentes disciplinas, pretenden hoy definir a esos fenómenos en presencia, y muchos son los neologismos que a partir de su constatación y de su estudio, otros tantos analistas urbanos apuntan, intentando, según el enfoque de cada cual, identificarlos y hacerlos patentes. Incluso algunas aproximaciones más abstractas podrían ser interpretadas a partir de ensayos específicos de algunos pensadores contemporáneos, no específicamente comprometidos con el espacio real (Michel Foucault, 1986; Gilles Deleuze, Félix Guattari, 1988).

Las discusiones planteadas en trabajos como *Edge City* (Joel Garreau, 1988), *The Global Cities* (Saskia Sassen, 1991), *The 100 Mile City* (Deyan Sudjic, 1992), *Tecnopolis* (Allen J. Scott, 1993), *Postmetropolis* (Edward W. Soja, 1996) y *The Generic Cities* (Rem Koolhaas, 1996), por ejemplo, serían diferentes interpretaciones de esos fenómenos en curso, hechas desde otras tantas angulaciones, pero con la pretensión unánime de cerrar un cierto discurso sobre la ciudad actual; en estos casos referidas a situaciones de alto desarrollo económico y rápidos procesos de urbanización. Sin tener por qué ser absolutamente exhaustivos, ciertas observaciones sobre las características fundamentales de la metrópolis contemporánea que se desprenden de ellos, podrían ser, a saber:

A) Una tendencia cada vez más acusada hacia, a) la economía de servicios, sobre todo los servicios relacionados con las finanzas, la gestión, la administración, etc., b) la industria de alta tecnología, y c) la producción de bienes de consumo.

B) Una cada vez más potente y compleja red de transportes, en la que se combinan, en una misma ciudad o región, sistemas de carácter público y privado, con una variada y sofisticada red de modalidades (creadas o recuperadas de otras épocas) y de intercambiación, tanto sean para el transporte aéreo, marítimo, fluvial o terrestre, y dentro de éste, tanto sea para el transporte viario como para el ferroviario. Los intercambiadores, especialmente los aeropuertos, tenderían a convertirse progresivamente en nodos de actividad, en los que se combinarían funciones urbanas de variado carácter.

C) El incremento gradual del número de centralidades urbanas generadas por la activación de viejos centros existentes o por la creación de nuevos «ambientes», normalmente situados en los bordes de la ciudad. Aunque potentes económicamente y asumidos socialmente, el

resultado espacial de estas nuevas centralidades, no tendría por qué coincidir con los paradigmas del centro clásico (singularidad, compacidad, alta densidad, etc.), ni es, ese espacio, fácilmente definible y delimitable. Fenómeno creciente que está poniendo en entredicho el concepto clásico de suburbanización (suburbio) y quebrando progresivamente la vieja dualidad urbana, centro / periferia.

D) La creación (recreación) de ciertos «ambientes» al margen del espacio y el tiempo real (simulacra), mediante la reactivación, con nuevas funciones, de viejos tejidos urbanos obsoletos, o mediante la construcción de nuevos escenarios irreales o soñados. Incluso mediante la utilización de formas arquitectónicas superadas por el tiempo, para construir extensas áreas residenciales. En los dos primeros casos, se trata de áreas delimitadas, especializadas y selectivas, con usos (explícita o sugeridamente) restringidos, pero en el segundo caso, se trata de amplios sectores correspondientes a la ciudad real.

E) Un paisaje urbano («palimpséstico») dominado por la extensión y por una estructura ajerárquica, fragmentada y discontinua, suma de infinitos pedazos superpuestos (en el tiempo) y yuxtapuestos (en el espacio), a veces repetitivos, y a veces discordantes, interrumpidos por una red discontinua de vías a diversos niveles y concentraciones periódicas de desarrollos en altura. Paisaje que impide reconocer cualquier tipo de «orden», promoviendo una sensación de porosidad, flujo e impermanencia, y que destruye el concepto de «lugar», sustituyéndolo por una serie de formas oportunistas y pragmáticas, mezcla de sólidos y vacíos, espacios sobrantes y espacios negociados, y que, entre límites desordenados e imperfectos, acaban ensamblándose en una ambigua relación.

y F) Una concepción «panóptica» del espacio, no sólo a través de la segregación socio-espacial (división de la ciudad por clases, por «ghettos»), sino también mediante la selección discriminante del acceso a los bienes y servicios que la propia ciudad promueve: unas veces explícitamente y otras indirectamente. Es ese nuevo «orden» espacial (cuando no policial), el que a través de la arquitectura y/o la tecnología, dirige, controla y sugiere cómo y quienes usan el espacio urbano.

Visión emergente de la metrópolis contemporánea que puede ser también, con la excepción del punto b, una radiografía de Los Angeles.

A pesar de todo, será, sin embargo, el concepto de «sprawl»¹⁶, el que más va a ayudar a los analistas urbanos a afrontar y definir la complejidad de los procesos de expansión en el caso las ciudades americanas. (fig. 11)

En la diagnosis de Reid Ewing, el «urban sprawl» sería una combinación de los diferentes desarrollos que subyacen al proceso de formación de estas ciudades, entre los que sobresalen básicamente cuatro: a) desarrollos en baja densidad; b) desarrollos en forma de «strip»¹⁷; c) desarrollos multidireccionales (scattered developments)¹⁸; y d) desarrollos por grandes saltos (leapfrog developments). (Reid Ewing 1997)

Modelo que el «urban sprawl» encierra, y que es también constatado, con sus particularidades propias, en algunas metrópolis europeas.¹⁹

Ewing, que mostrará su disconformidad con los efectos del «sprawl» americano, y en concreto con sus consecuencias en la ciudad de Los Angeles, y cuya razón última imputará a las



Figura 11. Vista aérea de la
cuenca de Los Angeles.
Figure 11. Aerial view of the
Los Angeles Basin.

imperfecciones del mercado, señalará cuatro causas fundamentales para explicar este fenómeno. Primero, la poco discutible preferencia del americano medio por la tipología residencial basada en una subdivisión agobiante y repetitiva del suelo en parcelas individuales, así como en la vivienda unifamiliar²⁰; y esto a pesar de los riesgos que el modelo comporta de una pobre accesibilidad, y la frecuente escasez de espacios libres equipados. Segundo, el cambio relativo que, en términos de economías de aglomeración, han supuesto las innovaciones tecnológicas relativas a las telecomunicaciones. Aunque dichos avances han permitido la dispersión de unas actividades y no de otras, y aunque dicha dispersión no se distribuya homogéneamente sobre el territorio, es verdad que diversos tipos de nuevas centralidades periféricas están, a través de las innovaciones tecnológicas, capturando empleo tradicionalmente concentrado en un solo centro. Tercero, la política ya tradicional en Norteamérica de subsidiar la dispersión y el crecimiento en extensión, con el estímulo, por ejemplo, al transporte privado mediante la reducción del precio del combustible. Y cuarto, la tendencia de la población metropolitana hacia el contacto con la naturaleza y la proximidad a una buena proporción de bienes públicos, especialmente a los espacios naturales, a pesar de las dificultades para llevarlo a cabo por parte de una economía basada en el sector privado.

Explicaciones que ante un resultado espacial tan confuso y difícilmente definible, tienden a superar los clásicos razonamientos basados en el mero componente económico y en la dictadura del mercado, para tender puentes entre la estructura espacial de la ciudad y algunos aspectos del comportamiento individual o social.

Otros lo harán con conceptos tan asimilados al comportamiento de las metrópolis contemporáneas, y en concreto, a la ciudad de Los Angeles, como el propio de la «descentralización» (discutido en la primera parte de este texto), queriendo reconocer en las estructuras espaciales de aquellas, fenómenos más complejos, e intentando, por tanto, encontrar soportes analíticos objetivos que les permitan superar esos tópicos.

La vivienda, allí y en cualquier otro lugar, es tratada como una inversión, evitando singularidades y excentricidades para crear así un mercado uniforme que ensanche más y más la demanda potencial

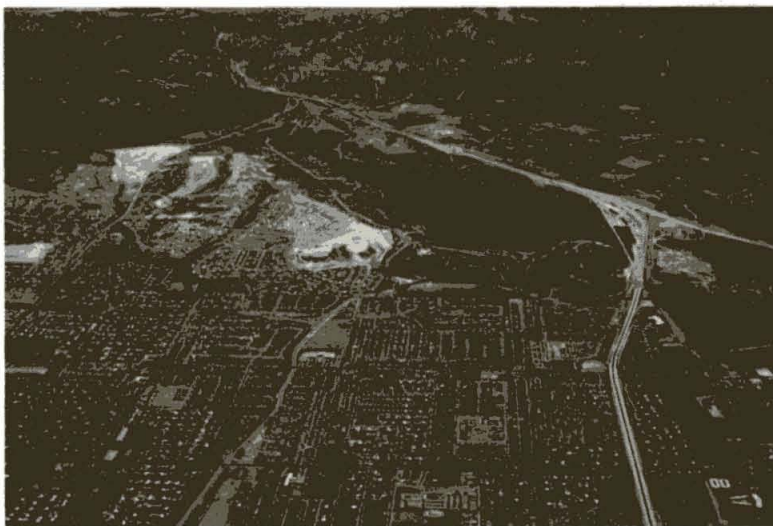
Housing, there and elsewhere, is treated as an investment. Eccentric or unique houses are shunned, creating a uniform market that is broadening potential demand even further.

Peter Gordon y Harry W. Richardson, dos analistas urbanos casi especializados en la ciudad de Los Angeles, vendrán a hablarnos de la «descentralización» como un concepto superado, y por tanto, poco preciso y apropiado, para definir a las metrópolis actuales, y en concreto la de Los Angeles. En uno de sus últimos artículos, «Beyond Policentricity», intentarán hacernos ver que la «dispersión» sería hoy un concepto bastante más ajustado a la realidad de los fenómenos en curso, que la «descentralización», pues los diversos estudios realizados en metrópolis norteamericanas, así como sus propios análisis para Los Angeles, muestran cómo la concentración del empleo, concepto a partir del cual la centralidad es definida, no sólo crece cada vez a menor ritmo en el downtown, sino que lo está haciendo, y de forma bastante evidente, en el resto de subcentros. Subcentros que previamente habían sido definidos como tales precisamente por los niveles de concentración del empleo. La «descentralización» ya no se produce solamente desde el centro hacia la periferia, sino dentro de la periferia misma (Peter Gordon y Harry W. Richardson 1996).

Por último, Richard S. Weinstein, que hablará de Los Angeles como de la «primera ciudad americana», por representar más genuinamente «el impulso de la privatización que se forjó en su revolución», preferirá definirla como «la ciudad extensa» e intentará expresar sus cualidades espaciales no sólo como consecuencia de las relaciones económicas y las apetencias del mercado, sino como producto de una cultura y una ideología singulares (Richard S. Weinstein 1996).

Weinstein vendrá a decirnos, que el resultado espacial de Los Angeles, donde es fácil observar la ausencia de un orden jerárquico en cualquiera de los ambientes construidos, es, en cierto sentido, la expresión del tipo de democracia que resulta de lo que el autor denomina «una apoteosis de la privatización». Esa matriz ajerárquica, flexible y extendida, es también el resultado de fragmentos y discontinuidades ya existentes en las comunidades que precedieron al automóvil, pero, en cualquier caso, responde a políticas urbanas que rechazan cualquier tipo de autoritarismo, tanto como dificulta el consenso perfecto.

Parcelas vacantes, plazas de aparcamientos, espacios residuales en torno a las «highways», inmensos garajes impermeables, y un pattern repetitivo que destruye la posibilidad de un



Figuras 12 y 13 Proceso de colonización residencial del área de San Fernando Valley; 12 en 1949 y 13 en 1963.
Figure 12 and 13. Process of residential colonisation in San Fernando Valley; 12 showing 1949 and 13 showing 1963.

Conclusiones

«It all comes together in Los Angeles»²¹ es el título de uno de los capítulos- conclusión del texto más completo de Edward Soja, *Postmodern Geographies*, dedicado, como suele ser usual en el autor, a la ciudad de Los Angeles (Edward W. Soja, 1989), y ésta, tal vez sea la frase que mejor expresa lo que hemos pretendido exponer en las páginas anteriores. Si algo ha mostrado Los Angeles en los últimos años, es su especial tendencia a absorber todo tipo de fenómenos (económicos, tecnológicos, científicos, culturales, artísticos, deportivos), y todos al mismo tiempo. Y eso es lo que hace realmente difícil exponerla, resumirla, y, no digamos, encontrar una línea disciplinar cerrada que nos permita discernirlos, sistematizarlos y definirlos, para ponerlos en relación con el espacio. (fig. 14)

Porque el «palimpsesto» no es sólo una imagen retórica que refleja las superposiciones y contradicciones de su estructura espacial. No es sólo la herencia física, las marcas de su

orden ascendente, promueven un sentido de porosidad, flujo e impermanencia. «Hay mucho más que tiene poco que ver con el determinismo económico», nos dice Weinstein, también «la incertidumbre, las condiciones de disolución y oportunidad de la vida contemporánea, están reflejadas en la textura 'ad hoc' del paisaje urbano de Los Angeles».

Patterns repetitivos y tipologías que aunque responden a demandas específicas del mercado urbano, son también convenientes para la mayor parte de la población. La mayoría de los americanos prefieren la eficiencia, la simplificación de los mecanismos de distribución y apoyan cualquier modelo que contribuya a su consecución. Esta circunstancia socava la «autenticidad» y destruye el concepto de «lugar», potenciando la uniformidad, repetitividad e intercambiabilidad del espacio metropolitano.

Como ocurre, finalmente, con la vivienda y la homogeneidad de los modelos de subdivisión. La vivienda, allí y en cualquier otro lugar, es tratada como una inversión, evitando singularidades y excentricidades para crear así un mercado uniforme que ensanche más y más la demanda potencial. Si además en Los Angeles, y en general, en las ciudades americanas, la familia media cambia de vivienda cada seis años y puede moverse del lugar de trabajo (incluso de ciudad) cuatro o cinco veces a lo largo de su vida laboral, no es extraño que se produzca esa exagerada repetitividad que caracteriza los barrios periféricos norteamericanos. (figs. 12 y 13)

historia urbana. El «palimpsesto» es también fenomenológico, ya que lo que parece que concurre, en el tiempo y en el espacio, en Los Angeles, son múltiples circunstancias de tal diversidad y complejidad, y de tal vivacidad, que cualquier descripción de la ciudad, se hace, al mismo tiempo, desfasada, esquemática, y contradictoria.

El método elegido ha sido, por tanto, abordarla desde diversos frentes. Suponer que todas las fuentes tienen un cierto grado de legitimidad. Que tanto los análisis más supuestamente clásicos (Sam Bass Warner Jr., 1972, 1995; Allen J. Scott, 1993, Reid Ewing, 1997), como los más contemporáneos (Joel Garreau, 1988; Edward W. Soja, 1989, 1992, 1996; Richard S. Weinstein, 1996), podían igualmente sugerir senderos disciplinares, imágenes, comportamientos, que contribuirían a hacernos comprender algo más de la esencia de aquellos fenómenos urbanos concurrentes, en la hipótesis de que cada observador, desde su propia perspectiva, podría aportar su interpretación personal de cada una de las diferentes «capas» de la compleja trama que constituye esa diversa realidad. Y todo ello contando con los antecedentes de una historia urbana tan singular, como ha sido la de Los Angeles, y con los antecedentes de ser constantemente dibujada como la ciudad que mejor expresa y representa esa especie de efervescencia multifocal a la que todas las grandes ciudades en la actualidad, parecen tender.

Figura 14. Imagen del Gran Los Angeles desde el espacio. Diciembre de 1983.
Figure 14. View of Greater Los Angeles from space. December 1983.



Los Angeles ha sido siempre una «ciudad de ciudades», no sólo en la mente de los especialistas, sino en la memoria de las gentes. Hollywood, Beverly Hills, Santa Mónica, Pasadena, UCLA, Disneyland, muchos de estos lugares han sido soñados, incluso experimentados teóricamente, antes que la propia ciudad que los alberga. Pero siendo ésta la parte más visible, podríamos hacer otras subdivisiones de Los Angeles probablemente menos presentes y menos evocadoras, como, por ejemplo, «Koreatown», en el centro y el oeste de la ciudad; «Chinatown», en el este de la ciudad, «Little Saigon», en el sur de la ciudad; «old Mexican barrio»; zonas semiescondidas de las que surgen otras lecturas, igualmente determinantes, en relación con su estructura espacial. Igualmente influyentes, en la configuración de Los Angeles como fenómeno urbano y metropolitano.

Como igualmente influyente es la ideología privatizadora, propia de Los Angeles y en general de la ciudad americana. Una concepción cada vez más privada del espacio público y menos pública del espacio privado. Y lo que esta fundamental circunstancia ha terminado condicionando el espacio urbano en aquel extenso territorio. Una ciudad finalmente entendida como suma de fragmentos con infinitas dimensiones, con infinitas combinaciones, con infinitas cualidades, y con infinitas estabilidades. La marca indeleble del mercado, es decir, la ciudad-mercancía, como marco social y la ciudad-magma, como marco espacial.

Podríamos decir sintetizando: Los Angeles como suma de «no lugares». Puesto que el «lugar», exige proyecto, exige tiempo y exige consenso. Todas ellas, condiciones de difícil cumplimiento para una sociedad extremadamente práctica y extremadamente dinámica. Con sus prototipos espaciales consensuados a través de la experiencia y a través de la eficacia: prototipos comunicacionales, prototipos comerciales, prototipos habitacionales. Ciudades, en suma, prototípicas, homogenizadas por la renta, por el hábito y por la competencia.

¿Un fenómeno local o una tendencia general?

Tal vez, ahí esté la gran apuesta. Las experiencias de otras ciudades con dinámicas equivalentes, es decir, con altos niveles de centralidad financiera, flexibilidad tecnológica y capacidad productiva, no parece que estén pasando por procesos de urbanización esencialmente diferentes. Aquí habría muchos y variados matices, pero no es muy difícil apostar, en el interior de un proceso de progresiva globalización económica, por la creación y generalización gradual de nuevos (y viejos) prototipos espaciales, proceso que, hace años, ha empezado a confirmarse, y cuyo devenir no parece cambiar a breve plazo. No es verdad que sea sólo la variable económica, la que esté configurando la metrópolis en la actualidad. Existen también tradiciones, sensibilidades, resistencias, que son propias de cada lugar, y que pueden (habrá que esperar a ver hasta cuánto pueden), sustancializar cada específico proceso.

●
JC/8.97

Notas

1. De entre los textos que proponen una discusión general sobre la ciudad, se puede consultar Robert M. Fogelson (1967, 1993). *The Fragmented Metropolis: Los Angeles 1850-1930*. University of California Press; Reiner Banham (1971). *Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies*. Pinguin Books; Mike Davis (1992). *City of Quartz*. Vintage Books; Allen J. Scott, Edward W. Soja (1996). *The City. Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century*. University of California Press.
2. Tres ensayos de interés sobre el comportamiento del espacio metropolitano contemporáneo a partir de la experiencia americana pueden ser; Edward W. Soja (1989). *Postmodern Geographies: the Reassertion of Space in Critical Social Theory*. Verso; Joel Garreau (1991). *Edge Cities*. Anchor Books; Michael Sorking (1992). *Variations on a ThemePark*. Hill and Wang.
3. «La privatización del automóvil y su uso diario, permitió a los promotores incorporar suelo más allá de las líneas interurbanas. Cuando estas líneas empezaron a perder dinero por la competencia del automóvil y la congestión del downtown llegó a ser intolerable, la municipalidad requirió de la construcción de un «rapid-transit-system» para aliviar el tráfico, revitalizar las calles y salvar el downtown. Otras ciudades habían votado por el Metro en los años veinte, pero Los Angeles no siguió a sus predecesores: los ciudadanos votaron «no» a las propuestas. Su ciudad era tan nueva y abierta, que no tenían ninguna imagen de un downtown deseado, ni ningún hábito de escuchar el llamamiento de los empresarios allí radicados. Su tradición les decía que la felicidad estaba en otro estilo de vida». Sam Bass Warner (1972, 1995). *The Urban Wilderness. A History of the American City*. University of California Press.
4. Sobre la importancia del componente social (raza, etnia, género, clase,...) en el desarrollo de la ciudad de Los Angeles puede consultarse, Dolores Hayden (1995). *The Power of Space. Urban Landscape as Public History*. The MIT Press. Parcialmente también en Mike Davis (1992). *City of Quartz*. Vintage Books.
5. Los aspectos demográficos vienen extensamente desarrollados en Allen Scott y Edward W. Soja (1996). Introduction to Los Angeles, en *The City. Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century*. University of California Press.
6. Una exposición general de esta interpretación, viene desarrollado en nuestro trabajo, Joaquín Casariego (1996). Sobre el Espacio y la Post-Modernidad: una Visión desde la Experiencia Norteamericana. *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales N° 106*. MOPU.
7. Sería lo que Foucault entiende por «apparatus». «...un minucioso y heterogéneo conjunto de discursos, instituciones, formas arquitectónicas, decisiones reguladoras, leyes, medidas administrativas, afirmaciones científicas, proposiciones filosóficas, morales y filantrópicas, en resumen lo dicho como lo no dicho. Tales son los elementos del apparatus. El apparatus en sí mismo es el sistema de relaciones que puede ser establecido entre estos elementos». Michel Foucault (1980). *Power / Knowledge: Selected Interviews & other Writings 1972 - 1977*. Pantheon.
8. En este mismo texto, por ejemplo, las inversiones en el centro de la ciudad realizadas en los últimos años, que han significado una elevación del número de empleos en esa zona, es interpretada por Edward Soja como parte del proceso de «recentralización» de la ciudad, mientras que para Peter Gordon y Harry W. Richardson, son interpretadas como un proceso de «descentralización», ya que el incremento del número de empleos va siendo progresivamente menor respecto de las fases anteriores.
9. La apertura del Canal de Panamá y los recursos petrolíferos de la zona, permitieron la instalación de industrias de refinado de petróleo próximas al puerto, y con sus derivados comerciar con las regiones del entorno.
10. Para un estudio más pormenorizado sobre este periodo puede consultarse el texto de Reyner Banham (1971). *Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies*. Penguin.
11. Deyan Sudjic ha mostrado cómo ni la modalidad de transporte elegido, ni el esquema que finalmente se adopta para la ciudad, está libre de presiones externas: la imposición del transporte privado, a través de las firmas ligadas a la fabricación de automóviles (General Motors, Firestone y Standard Oil) y el esquema no radioconcéntrico, por la fuerza de los representantes de los núcleos más distantes, ante el posible desplazamiento de sus negocios fuera de las áreas existentes. Deyan Sudjic (1992). *The 100 Mile City*. Harcourt Brace.
12. En el estudio sobre la industria de alta tecnología realizado por Allen J. Sott en «Technópolis», y en la hipótesis presumible de asimilar «sistemas house» > 500 empleos y «flexible especialization» < 500 empleos, aún siendo creciente el número de industrias de ambos tipos, las industrias tipo «flexible especialization» estarían creciendo a un ritmo superior a las «sistemas house». Entre 1974 y 1988, un 67,1 y un 31,5 respectivamente. Allen Scott (1993). *Technopolis. High-Technology Industry and Regional Development in Southern California*. University of California Press.
13. Larry R. Ford (1994). The Downtown Frame. *Cities and Buildings. Skycrapers, Skid Rows, and Suburbs*. John Hopkins Press.

14. Después del fracaso del Metro en 1925, del que llegó a construirse escasamente una milla, los intentos por montar un sistema de transporte colectivo en la ciudad fueron varios a partir de 1954, pero las propuestas para contribuir a instalarlo fueron siempre derrotadas. Hasta tres veces durante los años sesenta y setenta. Al fin los votantes aprobaron en 1980 un pequeño impuesto para 18,6 millas, de un proyecto más ambicioso, que ahora se está comenzando a construir.

15. El síntoma más evidente del ascenso del área dentro de la región de Los Angeles, es la discusión sobre la creación de un sistema de transporte público, basado en el tren ligero, similar al del entorno del downtown. Véase al respecto Marlon Boarnet, Randall Crane (1997). *L.A. Story. A Reality Check for Transit-Based Housing*. *Journal of the American Planning Association* Volume 63, N° 2.

16. «Urban sprawl: crecimiento fortuito o extensión hacia fuera, como resultado del desarrollo inmobiliario en los bordes de la ciudad. American Heritage Dictionary.

17. «Strip developments» serían desarrollos en bandas apoyados en las vías principales. Estudiados inicialmente por Robert Venturi, Steven Izenour y Dennis Scott Brown (1977). *Aprendiendo de Las Vegas*. Gustavo Gili.

18. «Scattered development» es decir, desarrollos en varias direcciones, resultando de ellos núcleos o agrupaciones separadas y distribuidas de modo casual.

19. Al respecto, pueden consultarse, los trabajos desarrollados sobre la región milanese, en Italia, en torno al concepto de «ciudad difusa». Stefano Boeri y Arturo Lanzani (1992). *Gli orizzonti della città diffusa*. *Casabella* N° 588.

20. Un análisis muy elaborado sobre éste fenómeno en Norteamérica, puede verse en Peter Rowe (1991). *Making a Middle Landscape*. MIT Press.

21. *Todo se mezcla en Los Angeles*. (Edward W. Soja, 1989)

Referencias

Banham, Reyner. (1971). *Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies*. Penguin Books.

Boarnet, Marlon; Crane, Randall (1997). «L.A. Story. A Reality Check For Transit-Based Housing». *Journal Of The American Planning Association* Volume 63, N° 2.

Boeri, Srefano; Lanzani, Arturo (1992). «Gli Orizzonti Della Città Difussa». *Casabella* N° 588.

Casariego, Joaquin (1996). «Sobre El Espacio Y La Post-Modernidad: Una Visión Desde La Experiencia Norteamericana». *Ciudad Y Territorio, Estudios Territoriales* N° 106. Mopu.

Castells, Manuel (1989). «The Space Of Flows». *The Informational City. Information Technology, Economic Restructuring, And The Urban-Regional Process*. Blackwell.

Davis, Mike. (1990). *City Of Quartz*. Vintage Books.

Deleuze, Gilles; Guattari, Felix (1988). *Rizoma. Mil Pesetas*. Pre-Textos.

Ewing, Reid (1997). «Is Los Angeles-Style Sprawl Desirable?» *Journal Of The American Planning Association*, Winter.

Finday, John M. (1992). *Magic Lands. Western Cityscapes And American Culture After 1940*. University Of California Press.

Fogelson, Robert M. (1967, 1993). *The Fragmented Metropolis: Los Angeles 1850 - 1930*. University Of California Press.

Ford, Larry R. (1994). «The Downtown Frame». *Cities And Buildings. Skcrapers, Skid Rows, And Suburbs*. John Hopkins Press.

Foucault, Michel (1980). *Power / Knowledge: Selected Interviews & Othe Writings 1972 - 1977*. Pantheon.

Garreau, Joel. (1991). *Edge City. Life On The New Frontier*. Anchor Books.

Gordon, Peter, Richardson, Harry W. (1996). «Beyond Polycentricity. The Dispersed Metropolis, Los Angeles», 1970 - 1990. *Journal Of The American Planning Association*. Summer 1996.

Hayden, Dolores. (1995). *The Power Of Place. Urban Landscape As Public History*. The Mit Press.

Koolhaas, Rem (1996). «The Generic City». *S, M, L, XL*. 010 Publishers.

Longstreth, Richard. (1997). *City Center To Regional Mall. Architecture, The Automobile, And Retailing In Los Angeles, 1920 - 1950*. The Mit Press.

Morin, Edgar (1995). *Introducción Al Pensamiento Complejo*. Gedisa.

Rowe, Peter G.(1991). *Making A Middle Landscape*. MIT Press.

Sassen, Saskia (1991). *The Global City. New York, London, Tokio*. Princeton University Press.

Scott, Allen J. (1988). *Metropolis. From The Division Of Labor To Urban Form*. University Of California Press.

Scott, Allen J. (1993). *Technopolis. High-Technology Industry And Regional Development In Southern California*. University Of California Press.

Scott, Allen J.; Soja, Edward W.(1996). *The City. Los Angeles And Urban Theory At The End Of The Twentieth Century*. University Of California Press.

Soja, Edward W. (1989). *Postmodern Geographies: The Reassertion Of Space In Critical Social Theory*. Verso.

Soja, Edward W. (1992). «Inside Exopolis: Scenes From Orange County». *Variations On A Theme Park*. Hill And Wang.

Soja, W. Edward. (1996). «Six Discourses On The Postmetropolis». *Imagining Cities*. Routledge.

Sorking, Michael (1992). *Variations On A Them Park*. Hill And Wang.

Sucjic, Deyan. (1992). *The 100 Mile City*. Harcourt Brace.

Tombesi, Paolo. (1992). «Wilshire Boulevard». *Casabella N° 586-587*.

Tombesi, Paolo. (1993). «LAX Los Angeles: L' Aeroporto In Città». *Casabella N° 601*.

Venturi, Robert; Izenour, Steven; Scott Brown, Dennis (1977). *Apreniendo De Las Vegas*. Gustavo Gili.

Warner Jr., Sam Bass (1972, 1995). *The Urban Wilderness. A History Of The American City*. University Of California Press.

Weintein, Richard S. (1996). «The First American City. The City. Los Angeles And Urban Theory At The End Of The Twentieth Century». University Of California Press.

Fuentes de ilustraciones

Figura 1. Scott y Soja, pág. 117

Figura 2. Casabella n° 586-587, pág. 58

Figura 3. Hayden, pág. 91

Figura 4. Scott, pág. 74

Figuras 5 y 6. Banham, págs. 202 y 203

Figura 7. Scott, pág. 13

Figura 8. Longstreth, pág. 335

Figura 9. Hayden, pág. 84

Figura 10. Casabella 586-587, pág. 50

Figura 11. MOCA, pág. 110

Figura 14. «Orbita». Natrinal Geographic Society.