



Urbano

ISSN: 0717-3997

ISSN: 0718-3607

azazo@ubiobio.cl

Universidad del Bío Bío

Chile

De Molina Bodelón, Javier Malo
EL PASEO IMPOSIBLE POR LA CIUDAD INABARCABLE, UNA
RELECTURA DE LAS ECOLOGÍAS URBANAS DE REYNER BANHAM[1]
Urbano, vol. 24, núm. 44, 2021, Noviembre-, pp. 08-19
Universidad del Bío Bío
Concepción, Chile

DOI: <https://doi.org/10.22320/07183607.2021.24.44.01>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19869962002>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc

Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

EL PASEO IMPOSIBLE POR LA CIUDAD INABARCABLE, UNA RELECTURA DE LAS ECOLOGÍAS URBANAS DE REYNER BANHAM¹

THE IMPOSSIBLE STROLL THROUGH THE UNREACHABLE CITY,
REYNER BANHAM'S URBAN ECOLOGIES REVISITED

JAVIER MALO DE MOLINA BODELÓN ²

¹ Este artículo recoge resultados de la tesis doctoral enmarcada en el "Programa de Doctorado Transversal en Arquitectura y Urbanismo" de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (UPM).

² Arquitecto
Universidad Politécnica de Madrid, España.
Doctorando Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid
javiermalodemolina@yahoo.com
<https://orcid.org/0000-0002-6883-818X>

La ciudad de Los Ángeles es, seguramente, la primera ciudad surgida auténticamente como resultado de la amplia popularización del uso del automóvil y, por tanto, no debería extrañar que la comprensión analítica y sintética de su naturaleza profunda esté asociada a este medio y a las infraestructuras que lo posibilitan. Así lo entendió el crítico e historiador Peter Reyner Banham cuando asumió que sólo al volante de un vehículo podría descubrir la auténtica idiosincrasia de esta insólita ciudad que la crítica europea más ortodoxa despreciaba incapaz de extraer una síntesis que la explicara. Lo que sucedía es que la ciudad se presentaba como pionera de una nueva forma urbana que, apoyándose en el uso masivo del automóvil y la vivienda unifamiliar característica de la ciudad jardín suburbana, proponía una descentralización absoluta como alternativa a la ciudad compacta industrial. En 1971, Banham publicó un texto hoy canónico, *Los Angeles, The Architecture of Four Ecologies*, que pretendía desvelar una imagen clara y sintética de la ciudad. Este artículo destaca lo principal de la propuesta de Reyner Banham y busca ampliar su planteamiento teórico-que maneja las escalas estructural y morfológica- a una tercera escala -la de la percepción sensorial de la experiencia física del espacio- a partir de algunas obras académicas de referencia, pero también a partir de referencias literarias de escritores vinculados a la ciudad, en un intento por trasladar la visión poética y sensible al campo de los estudios urbanos. Esta visión permite mostrar un cambio de paradigma respecto de la relación que establece el habitante de una ciudad contemporánea como Los Ángeles -y, por extensión, tantas otras- con el escenario de la vida colectiva que representa el espacio público

Palabras clave: Ciudad, morfología urbana, paisaje urbano, percepción

The city of Los Angeles, CA, is, for sure, the first city to authentically emerge as a result of the widespread popularisation of automobile use, and it should, therefore, come as no surprise that the analytical and synthetic understanding of its profound nature is associated with this means of transportation and the infrastructures that make it possible. This is how the critic and historian Peter Reyner Banham understood it, when he proposed that only from behind the wheel of a vehicle could it be possible to reveal the true idiosyncrasies of this unusual city that the most orthodox European critics rejected, who were unable to extract a synthesis that could explain it. What was happening was that the city appeared as the pioneer of a new urban form which, relying on the widespread use of the car and the single-family dwelling, which is typical of the suburban garden city, proposed an absolute decentralisation as an alternative to the compact industrial city. In 1971, Banham published a now canonical text -*Los Angeles, The Architecture of Four Ecologies*- which aimed at revealing a clear and synthetic image of the city. This article highlights the main points of Reyner Banham's proposal, looking to expand its theoretical approach -which handles the structural and morphological scales- to a third scale: that of the sensory perception of the physical experience of space, based on some academic works of reference, but also on literary references by writers linked to the city in an attempt to transfer the poetic and sensitive vision to the field of urban studies. This vision makes it possible to show a change of paradigm regarding the relationship that the inhabitant of a contemporary city like Los Angeles -and, by extension, so many others- establishes with the scenario of collective life, represented by public space.

Keywords: City, urban morphology, urban landscape, perception

I. INTRODUCCIÓN

En 1971, el historiador Peter Reyner Banham publicó un hoy famoso texto sobre la ciudad de Los Ángeles titulado *Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies*. Un texto sobre una ciudad que, a ojos de la crítica, se presentaba como incomprensible; Mumford (2021, p. 850), por ejemplo, la repudia bajo el calificativo de “masa indiferenciada”. Pero Banham demostró que sí era posible entenderla y planteó un marco teórico que estudiaba la forma de la ciudad contemporánea a partir de dos escalas fundamentales – estructural y morfológica- implícitas en su análisis. Con motivo de la reciente traducción del texto de Reyner Banham al castellano (2016), este artículo repasa críticamente su visión y se propone enriquecerla añadiendo a su planteamiento una tercera escala, la perceptiva -producto de la mirada del individuo que recorre la ciudad experimentando su forma-, en un intento por completar la perspectiva de los estudios sobre la forma de la ciudad expuesta en el citado libro. Para ello, el artículo se apoya en documentos académicos de referencia que introducen esta tercera escala, pero también en obras de autores literarios en las que las singularidades de la ciudad de Los Ángeles aparecen bien definidas, aportando un valor expresivo y poético que los estudios urbanos no deberían eludir.

Es precisamente la aproximación desde la forma uno de los aspectos más valiosos del texto del autor británico que quizá no ha sido completamente entendido: las críticas de Plagens (1972) y Davis, (2003, p. 55-57), por ejemplo, son, sobre todo, de carácter social, pero ninguna parece asumir que la aproximación de Reyner Banham es estructural y morfológica. La lectura que plantea devuelve una imagen sintética de la forma de la ciudad de Los Ángeles que permite comprenderla en su conjunto. La escala más amplia –la estructural- muestra el contexto geográfico sobre el que se despliega la ciudad -costa, colinas, llanuras-, la red de infraestructuras que organiza su conectividad espacial -las grandes autopistas- y el mosaico infinito de piezas residenciales básicamente unifamiliares. La escala morfológica, en su aproximación, posibilita distinguir las características del mosaico residencial y facilita la diferenciación entre el unifamiliar repetido *ad nauseam* por las llanuras del fondo de los valles y el unifamiliar singular de las élites que se asientan en las colinas. Esta escala evidencia también el implacable proceso de segregación espacial que se encuentra arraigado en la ciudad a partir de la propia forma que imponen sus infraestructuras.

Como aportación teórica que complementa la visión de Banham (2016), este artículo propone una escala perceptiva que introduce el análisis de la atmósfera urbana –tal y como lo planteaba la Internacional Situacionista (Careri, 2015, p. 74)- en un intento por sintetizarla en una serie de imágenes poéticas y literarias elocuentes que contribuyen a comprender la inmediatez de la experiencia del individuo que habita la ciudad.

Este enfoque a partir de tres escalas contribuye a entender el espacio físico de la ciudad de Los Ángeles en contra del cliché que la retrata como una ciudad incomprensible. Sin embargo, su descomposición en piezas sí que nos devolverá una ciudad inabarcable, aunque no en términos intelectuales, sino en términos físicos; una ciudad tan extensa y sincopada que, en su escala más próxima, sólo admitirá ser experimentada a través del automóvil, complemento del ensimismamiento que propicia la vivienda unifamiliar. Ambas circunstancias reducen la exposición del individuo ante sus conciudadanos y, por lo tanto, su experiencia vital, transformando así su naturaleza social de una forma determinante.

II. MARCO CONCEPTUAL

El presente artículo se enmarca tanto en la tradición morfologista que en España defendió vehementemente Manuel de Solà-Morales, quien siempre apostó por un urbanismo que debía reflejar nítidamente su pertenencia al ámbito de la arquitectura como estudio e intervención sobre “la pura forma física” (Solà-Morales, 2008, p.15), como en la mirada perceptiva que desde finales de los años sesenta introducen Kevin Lynch (2001), Gordon Cullen (1964), o incluso Jane Jacobs (2011) y Jan Gehl (2006); todos ellos muy críticos con las propuestas urbanas del Movimiento Moderno al que achacan carecer de profundidad proyectual como consecuencia de obviar una escala que fomenta la sociabilidad cívica y que proporciona complejidad y variedad al conjunto urbano. Frente a las críticas que recibió la perspectiva de Banham (Plagens, 1972 y Davis, 2003, p. 55-57), este trabajo defiende la relevancia de una aportación que se centra en la comprensión analítica y sintética del cuerpo físico de la ciudad y la complementa resaltando sus consecuencias sobre la experiencia humana.

Reyner Banham inició su exploración y descubrimiento de Los Ángeles como respuesta a una postura académica que, como señala Fishman (1987, p. 156), rechazaba la ciudad con la excusa de su novedad y su inconmensurabilidad. Los Ángeles desafiaba el mismo concepto de metrópolis moderna tal y como se había considerado a partir de la Revolución Industrial: ¿cómo se podía hablar de ciudad en un lugar que no tenía un centro urbano claramente distinguible?

III. MARCO HISTÓRICO

La ciudad de Los Ángeles representa un auténtico cambio de paradigma en la historia de la ciudad jardín suburbana. Tanto los suburbios del siglo XVIII a las afueras de Londres, como aquellos levantados a lo largo de las redes de ferrocarril en Filadelfia y otras ciudades industriales de Estados Unidos en el siglo XIX, estaban subordinados a una ciudad central (Fishman, 1987). Eran refugios para una minoría adinerada y privilegiada cuyo proyecto aspiraba a representar una alternativa al modelo de ciudad compacta. En

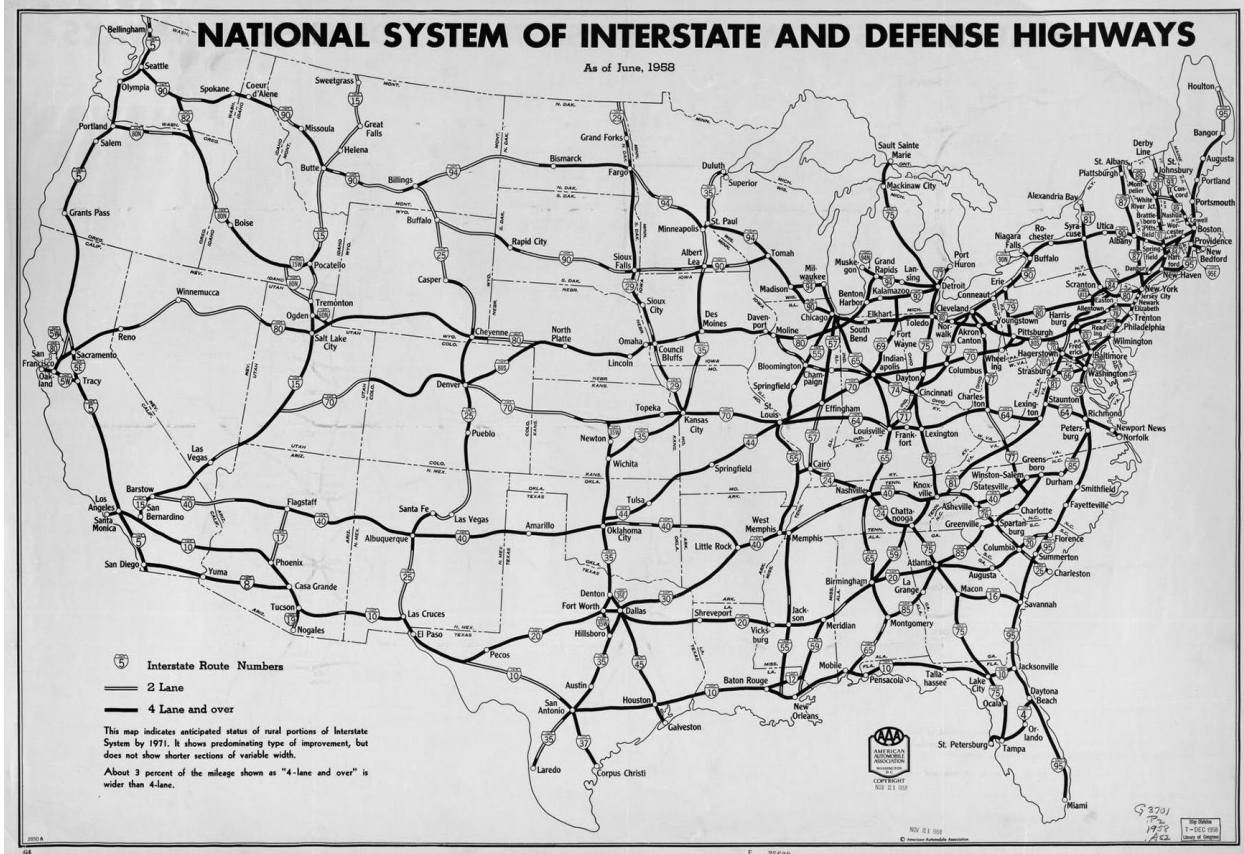
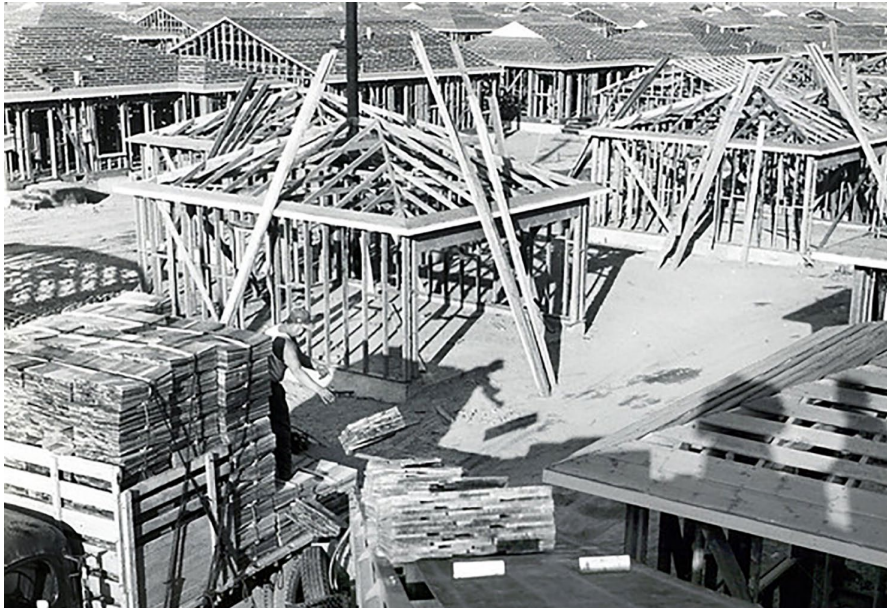


Figura 1. El sistema Balloon Frame en una promoción en Lakewood, California. Fuente: Nicolaides y Wiese (2006, p. 266).

Figura 2. Anuncio de la década de los años 30 de la Federal Housing Administration (FHA). Fuente: Federal Housing Administration (ca. 1930).

Figura 3. Cartografía de la primera red de autopistas interestatales. Fuente: American Automobile Association (1958).

Los Ángeles, la vivienda unifamiliar abandona su condición periférica para convertirse en el elemento protagonista de toda la ciudad (Fishman, 1987, p. 155). Pero bajo el marco del ideal suburbano hay tres elementos clave previos a su consolidación que propiciarán su transformación en la metrópolis suburbana en la que se convirtió a partir de la segunda mitad del siglo XX: en primer lugar, la extraordinaria simplificación y estandarización de los procesos constructivos vinculados a la vivienda unifamiliar gracias a la aparición y divulgación de un sistema constructivo muy sencillo –conocido como *balloon frame*- (Figura 1) que permitía levantar una construcción rápidamente (Jackson, 1985, p. 126); en segundo lugar, la facilidad para adquirir una vivienda en propiedad avalada por el propio gobierno a través de la *Federal Housing Administration*, cuyo cometido es conceder avales para préstamos a largo plazo proporcionados por entidades privadas para –como se puede ver en un anuncio de la década de los años 30 (Figura 2)- comprar, construir o reformar una vivienda (Jackson, 1985, p. 204); y, en tercer lugar, el fomento y financiación de una amplísima red de autopistas (Figura 3) creada bajo el auspicio de la *Interstate Highway Act* de 1956 (Jackson, 1985, p. 249). Así, la historia de Los Ángeles es la historia de la emancipación del suburbio respecto del centro urbano. En la ciudad californiana la vivienda unifamiliar se convirtió en uno de los elementos fundamentales de la estructura urbana. La versión del suburbio materializado en Los Ángeles se construyó como una ciudad descentralizada sin vínculos -ni funcionales, ni emocionales- con el centro y con una red de transportes erigida para servir casi exclusivamente al vehículo privado.

IV. TRÍPTICO DE LOS ÁNGELES: GEOGRAFÍA, TEJIDOS Y REDES

Desde un punto de vista estructural, Reyner Banham (2016) sintetiza la forma de la ciudad de Los Ángeles en tres conjuntos de elementos: los residenciales, los asentados en las colinas y el llano -lo que denomina “Las colinas” y “Las planicies del Id”, respectivamente-; los infraestructurales –las autopistas o, en su terminología, “Autopía”- y los geográficos, que se presentan fundamentalmente en forma de una naturaleza concentrada en la visión del amplísimo Océano Pacífico y que Banham denomina “Surfurbia”.

Geografía

El Pacífico -el territorio de Surfurbia- sustituye en el imaginario angelino al escenario de la campiña o la naturaleza que, en las ensoñaciones de los primeros idealistas que anticiparon el suburbio, rodeaba el espacio residencial (Rasmussen, 2010, p. 117) y se convertía en el paisaje que proporcionaba los horizontes amplios y despejados que habían caracterizado las actuaciones de los primeros paisajistas ingleses (Hoskins, 1981, pp. 172-173). En la visión de Banham, el Pacífico proporciona los horizontes y la sensación de libertad que la dispersión urbana impide: “Desde Malibú a Balboa, una playa de arena

blanca casi continua recorre unos ciento diez kilómetros, casi todos ellos de acceso público” (Banham, 2016, p. 31). La línea de costa es el lugar de Los Ángeles que adopta la condición de universalidad del espacio público (Banham, 2016, p. 33). De hecho, buena parte del frente marítimo -desde Playa del Rey, pasando por El Segundo y Manhattan Beach, hasta Hermosa Beach- disfruta de una condición insólita en Los Ángeles: está cerrada al tráfico rodado.

Tejidos residenciales

Sin embargo, en realidad y en su mayor parte, Los Ángeles es incomprensible desde el punto de vista del peatón porque es inabarcable a partir de esa forma de desplazarse. Su extensión y homogeneidad resultan desalentadoras y la hacen completamente ajena a ese medio. Un intento por caminar por Los Ángeles es lo opuesto al paseo de los artistas del Romanticismo, aquellos que, de hecho, inventaron esta despreocupada forma de transitar (Jarvis, 1997). El paisaje ofrecía al poeta o al pintor una secuencia continua y ordenada -pero también cambiante- de elementos que permanecían constantemente punteados de singularidades de variada naturaleza. El caminante romántico podía además echar la vista atrás modificando lo ya visto para situarlo desde una mirada distinta u orientarse hacia los lados del camino para encontrarse contemplando una nueva perspectiva. El supuestocaminante angelino tiene ante sí un vasto mar de infinitas viviendas unifamiliares todas iguales, un espectáculo tedioso que se sucede ininterrumpidamente. Así son Las planicies del Id. Se trata de un ADN paradójico, pues significa que el carácter de la ciudad está determinado por la falta de carácter: “en lo que se refiere a los impulsos más básicos y más carentes de encanto, pero vitales, de la psicología urbana de Los Ángeles, las llanuras son en realidad el núcleo central del Id de la ciudad” (Banham, 2016, p. 165). Se podría, incluso, considerar a Los Ángeles como el primer ensayo a gran escala de lo que Koolhaas (2007) ha denominado *La ciudad genérica* (Figura 4). El llano es “cualquier parte, ninguna parte” (Banham, 2016, p. 176). Más aún, en Los Ángeles se da la paradoja de que hasta las arquitecturas exclamativas -que abundan en las laderas, en la línea de costa y en edificios asociados a la carretera- acaban resultando igualmente tediosas por efecto de su repetición y no conforman ninguna singularidad a la que vincularse visual o emocionalmente para mejorar la legibilidad del conjunto (Lynch, 2001, p. 34). Las colinas ofrecen el espectáculo más edificante de las vistas sobre el Pacífico y de unas viviendas sofisticadas realizadas muchas veces por los arquitectos más reconocidos del momento –como la *Case Studyhouse 22* (Figura 5)-, pero lo cierto es que un peatón que se atreviera a seguir el trazado sinuoso del viario que asciende por las laderas, se encontraría un paisaje de vallas y setos (Banham, 2016, p. 99) que ocultan las famosas viviendas y las vistas hacia un Océano Pacífico que se convierte en un espectáculo reservado en exclusiva para la élite que habita esta zona.

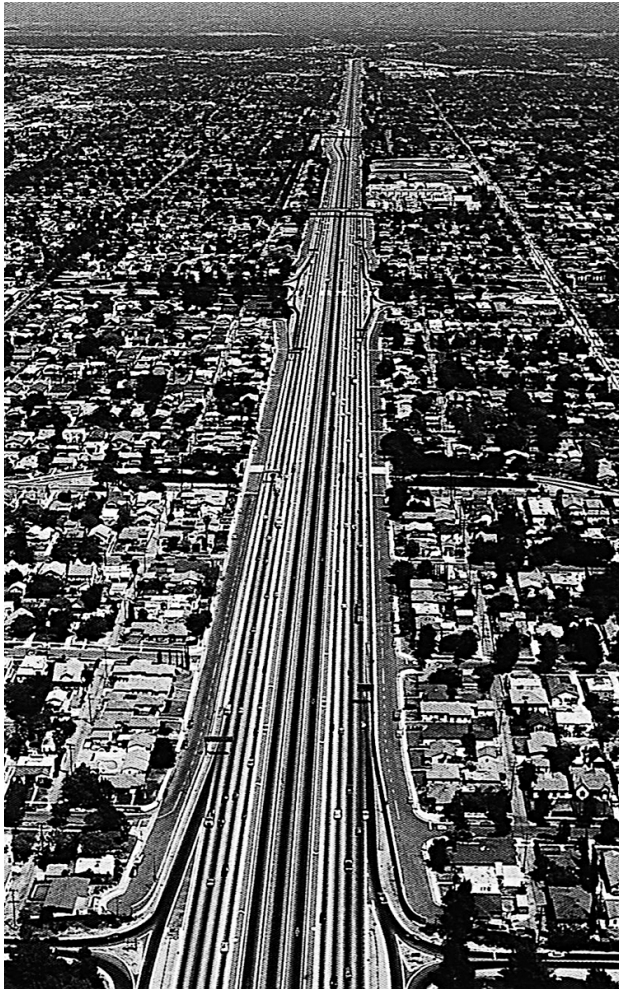


Figura 4. Las planicies del Id, Los Ángeles, California. Fuente: Fotografía de Alex S. Maclean (2003, p. 49).

Figura 5. Case Study house 22 de Pierre Koenig. Fuente: Fotografía de Julius Shulman (Banham, 2016, p. 229).

La red de infraestructuras

A vista de peatón la ciudad es efectivamente incomprensible. La visión de conjunto sólo es posible tomando un poco de distancia, alejándose tanto como para poder entender las viviendas como un gran mosaico. Y dicha visión sólo es posible desde el aire, o bien, desde la increíble altura que proporcionan esos inmensos nudos de autopista (Figura 6) tan elogiados por Banham (2016, pp. 83-85). Para David Brodsky (1981, p. 2). La red de autopistas del área metropolitana de Los Ángeles es equiparable a las cadenas montañosas y a los sistemas fluviales, es decir, la red de autopistas tiene la escala prácticamente de lo geográfico y representa el rasgo más importante del paisaje construido por el ser humano, "sin embargo, por debajo de esta gran escala, estructura e identidad parecían resultar bastante difíciles de identificar"

(Lynch, 2001, p. 41). Ya lo señala el propio Banham "quienes sean incapaces de desplazarse con desenvoltura por su tejido urbano difuso (...) nunca podrán entender completamente la ciudad" (2016, p. 14). Desplazarse con desenvoltura quiere decir, claro, en automóvil. La multitud de detalles que construyen el entorno convierte cualquier paseo en una experiencia intensa y enriquecedora, a pesar de que los detalles que podemos percibir caminando entre viviendas unifamiliares monótonamente iguales resulta una experiencia tediosa. El ritmo acelerado del automóvil desenfoca esos detalles irrelevantes y ofrece un paisaje próximo a la visión del expresionismo abstracto —de un cuadro de Jackson Pollock, por ejemplo— donde prevalece el efecto de conjunto mientras que el detalle es completamente banal y carece de interés. Como mejor se percibe la ciudad de Los Ángeles es al volante de un automóvil.

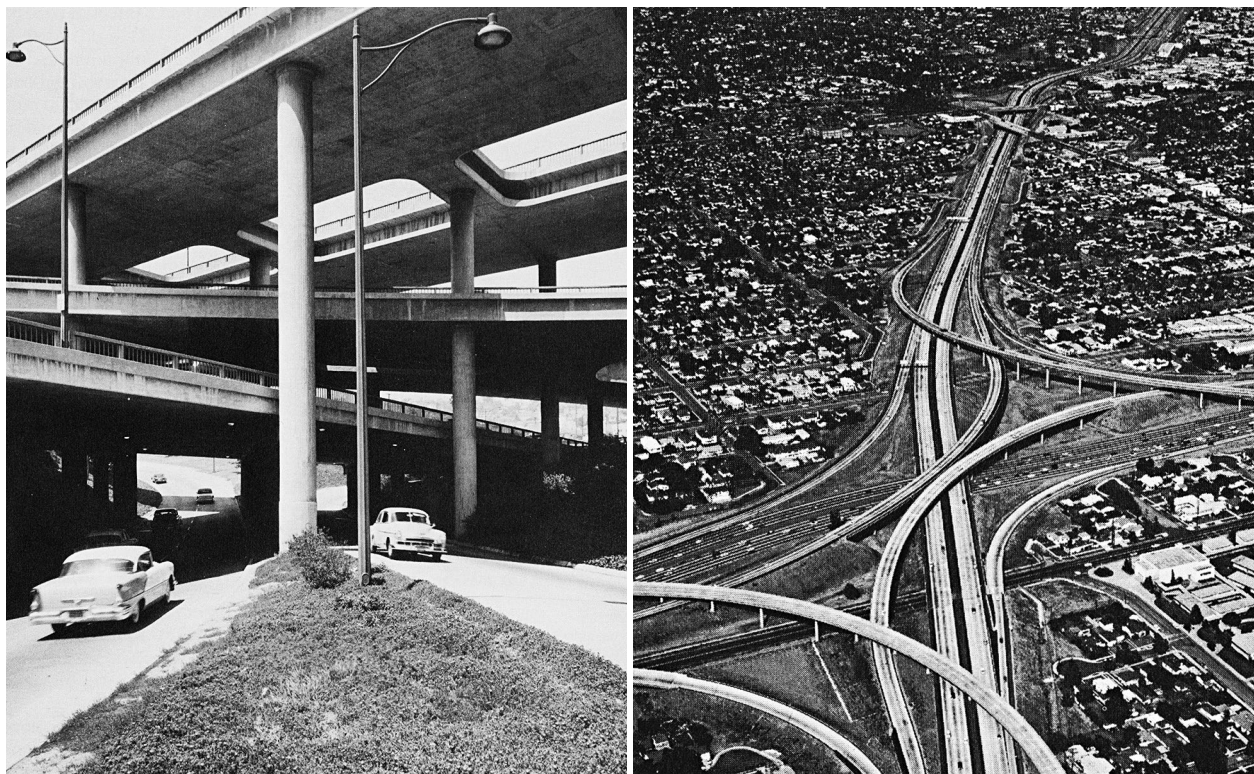


Figura 6. El nudo entre las autopistas de Santa Ana y Harbor (izquierda) y el del cruce de la autopista de Santa Mónica con la de San Diego (derecha). Fuente: Izquierda: Fotografía de Dick Whittington (Brodsly, 1981, p. 118). Derecha: Fotografía de *California Division of Highways* (Banham, 2016, p. 89).

V. ESTRUCTURA Y PERCEPCIÓN

Mientras que la diferencia entre los dos tejidos característicos de la ciudad –los de Las planicies y Las colinas– opera a escala morfológica, el papel más importante que desempeña en Los Ángeles la autopista se produce a escala metropolitana. Como bien sostiene Brodsly (1981, p. 51), la red de autopistas “es la gran sinécdoque urbana, una de las pocas partes capaz de representar al conjunto”³. En la metrópolis angelina, los enclaves residenciales viven completamente ajenos los unos a los otros. El elemento que los vincula con el conjunto es la autopista. Sin ésta, cada suburbio es una isla completamente desconectada de las demás. Siguiendo a Brodsly, “en una zona de dispersión suburbana y de cientos de asentamientos conectados aleatoriamente, la autopista suscita una sensación de claridad y precisión que sirve para definir e integrar el espacio urbano. Ha generado una nueva conciencia de lugar”⁴ (1981, p. 23).

A escala estructural, la red de autopistas funciona como un auténtico aglomerante que permite vincular infinitas piezas dispersas por un territorio muy amplio. Antes de la popularización de los GPS, cualquier indicación en Los Ángeles debía vincularse con la referencia a un acceso a la autopista más próxima. Esta forma de orientarse es fundamental para cualquier conductor que no quiere perderse porque “perdersse en Los Ángeles significa no poder encontrar la incorporación a la autopista o no saber hacia dónde girar al salir de una”⁵ (Brodsly, 1981, p. 24). Reyner Banham (2016, p. 11-12) inicia su texto sobre Los Ángeles elogiando *A Guide to Architecture in Southern California* de David Gebhard y Robert Winter y, en especial, sus cartografías, las cuales son, ciertamente, unos esquemas muy sencillos que reflejan la cualidad reseñada por Brodsly. En los esquemas de la guía, las arquitecturas que proponen visitar se localizan en diferentes urbanizaciones de Los Ángeles y para llegar a ellas siempre

³ Traducción propia.

⁴ Traducción propia.

⁵ Traducción propia.

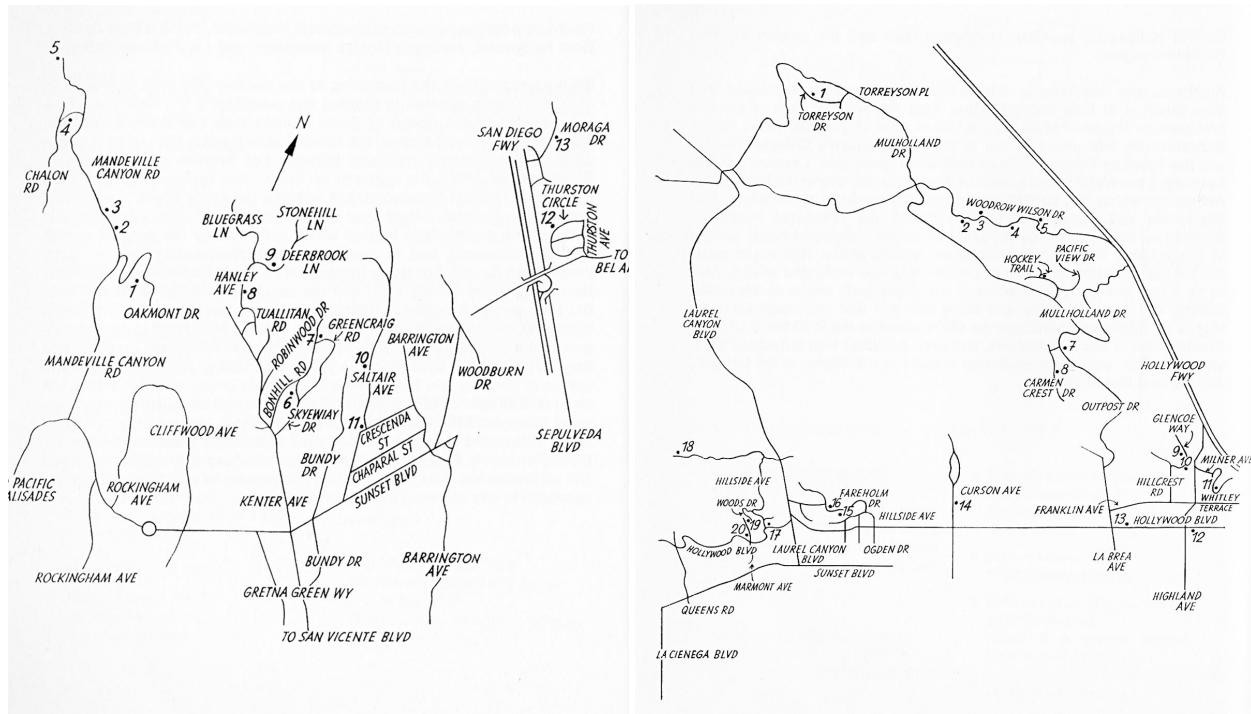


Figura 7. Dos esquemas de la guía de Gebhard y Winter. Fuente: Izquierda: Gebhard y Winter (1965, p. 30). Derecha: Gebhard y Winter (1965, p. 46).

aparece referenciada la autopista más próxima (Figura 7). Estos diagramas son expresión de la condición abstracta del territorio de la ciudad de Los Ángeles, un territorio en el que las autopistas son los elementos que proporcionan la estructura mínima imprescindible que permite adquirir la noción de lugar (Gebhard y Winter, 1965, p. 9).

La auténtica naturaleza de la autopista viene determinada, no obstante, por una voluntad mecanicista que ha reducido la noción tradicional de calle –un lugar para el paseo, las compras, los encuentros, la circulación– exclusivamente a su función vehicular. La autopista es una calle que ha sido desprovista de todas las funciones que tradicionalmente se le habían encomendado, excepto el desplazamiento en un vehículo:

(...) la autopista representa la absoluta subversión de ese santuario tradicional del dominio público que es la calle. A lo largo de una décima parte de su día a día, el habitante medio de Los Ángeles se siente en un universo privado encapsulado en acero. Más que cualquier otra ecología de Los Ángeles, más que cualquier otro lugar específico e identificable como tal, la autopista es un espacio privado ⁶. (Brodsly, 1981, p. 46)

Como lugar -o como ecología según el término empleado por Reyner Banham (2016, p. 215-227)-, la autopista sólo existe completamente volcada sobre sí misma rechazando cualquier experiencia que no esté relacionada con la conducción. Para Brodsly, es como un túnel, un espacio que es indiferente al entorno que atraviesa, conectándose sólo de cuando en cuando con la superficie urbana (1981, p. 38). Esa condición paradójica lleva a la autopista, por un lado, a interconectar la ciudad más profundamente, pero, por otro, la lleva a generar un espacio envolvente que dificulta los vínculos entre las distintas partes de la ciudad y entre ella misma con buena parte de su entorno inmediato. Como viario monofuncional refuerza que las distintas partes de la ciudad sean vistas como meras zonas de paso mientras se llega hacia un destino concreto (Brodsly, 1981, p. 38). Conducir por una autopista metropolitana no es pasear, no es disfrutar de los detalles imprevistos del camino o de experimentar el contacto con los demás. Por otro lado, conviene recordar que fue de esos imprevistos y, sobre todo, del contacto ajeno, de lo que huyeron precisamente los primeros burgueses que abandonaron la ciudad compacta para crear el suburbio (Fishman, 1987, p. 38). Y es en este sentido en el que tanto la autopista como la vivienda unifamiliar han

⁶ Traducción propia.



Figura 8. Nudo sobre la zona este de Los Ángeles. Fuente: Fotografía de CALTRANS (Brodsly, 1981, p. 30).

triunfado como hábitats que repelen el contacto cotidiano y continuo entre seres humanos y, sobre todo, entre individuos de diferentes estratos sociales y económicos. De acuerdo con Brodsly, “uno puede atravesar las partes más desfavorecidas de la ciudad sin tener que enfrentarse nunca directamente con la pobreza”⁷ (1981, p. 38). El nudo de la zona este de Los Ángeles está situado en el límite del vecindario latinoamericano más grande de la ciudad, pero la mayoría de los conductores que lo atraviesan jamás abandonarán la autopista para adentrarse en lo que seguramente consideran un territorio hostil (Figura 8). Para las clases medias urbanas la autopista constituye un puente sobre los accidentes de la geografía social (Brodsly, 1981, p. 40).

Los poetas románticos se deleitaban especialmente con los hallazgos del camino, fuera una arboleda frondosa, una cascada o la aguja de una iglesia distante que sobresalía en el horizonte. En la autopista solo tiene sentido fijarse en las señales que indican direcciones o salidas. El poeta romántico inglés, William Wordsworth, transformaba a las personas con las que se encontraba durante sus largos paseos en arquetipos humanos -el ermitaño, la niña, la madre, el anciano- a partir de los cuales mostraba rasgos de la condición humana en los que sus lectores podían verse reflejados como parte de un conjunto fraternal (Sánchez, 2018, p. 28). La poética de la autopista y del suburbio es la de la soledad y el ensimismamiento, una condición que,

⁷ Traducción propia.

aunque también potencialmente universal, no deja al ser humano más que regodearse de manera narcisista en sí mismo sin propiciar otros vínculos.

La heroína de una novela de Joan Didion -*Según venga el juego* (2017)- conduce por las autopistas de Los Ángeles para escapar de la crisis existencial provocada por la huida de su marido. Para este personaje, la autopista es un lugar específico e importante de su vida, un lugar en el que se siente dueña de su destino; es la reina de una fortaleza inexpugnable a salvo de los enemigos y desafíos de la vida colectiva. Representa un regreso metafórico al castillo del que, según Rebecca Solnit, habrían salido los ingleses al final de la Edad Media para descubrir y transformar el paisaje en un largo proceso que tuvo su apogeo durante el Romanticismo (2015, p. 132-133). Si bien la autopista es una infraestructura colectiva, la experiencia de uso es totalmente privada y prácticamente individual. Mientras que el paseo de los poetas románticos les permitió volver a conectar con el paisaje -geográfico y cultural-, la conducción nos ha devuelto al ensimismamiento. Un ensimismamiento que además no resulta fructífero en términos ni intelectuales ni sensibles, sino que más bien se revela como una experiencia bastante banal. En la novela de Pynchon, *La subasta del lote 49*, la autopista -reforzando esta idea del ensimismamiento analgésico- se convierte en un sistema sanguíneo inyectado de un narcótico que limita la ansiedad vital:

Edipa tenía intención de detenerse en el primer motel que viera, aunque fuese feo, pues la quietud y el estar entre cuatro paredes en cierto momento se le habían vuelto preferibles a aquel espejismo de velocidad, libertad, el cabello al viento y paisaje continuo que no eran tales. La carretera, pensó, era en el fondo una aguja hipodérmica clavada más adelante en una vena de la autopista principal, una vena que alimentaba el sistema circulatorio de Los Ángeles para que se sintiera alegre, compacta, libre de dolor o lo que en el caso de una ciudad equivalga al dolor. (1994, p. 26)

El increíble aparataje que conforma esa infraestructura que llamamos autopista funciona casi como un túnel encerrado bajo tierra y el encapsulamiento que genera esa suspensión de la realidad posee al menos dos niveles de profundidad, aunque, por supuesto, ambos eluden completamente el entorno. Por un lado, el conductor debe mantenerse alerta para seguir las señales de tráfico; por otro, el conductor que realiza su trayecto habitual -de casa al trabajo- es capaz de abstraerse y pensar en otra cosa. Sin embargo, esta especie de espacio de meditación ahonda en la ruptura de los vínculos entre el individuo y su entorno, exactamente lo contrario de lo que pretendían – como indica Jarvis (1997, ix)- los poetas románticos con su acercamiento a ese entorno a través de sus paseos. En ellos también existían momentos que hacían posible trascender lo que tenían delante, porque al adentrarse en el paisaje, buscaban tomar distancia para encontrar un espacio de reflexión individual

-al margen del ruido y la furia colectivos que se hallaban en el ambiente de la ciudad compacta-, pero sólo después de haber experimentado en profundidad la complejidad e intensidad de la realidad circundante. Lo señala acertadamente Joan Didion en un documental (Dunne, 2017) cuando habla sobre la vida del personaje de su novela *Según venga el juego*: “Lo que le pasa a María en ese libro es que asume que la experiencia no tiene sentido. Es lo que todo el mundo en Los Ángeles tiene que acabar aceptando básicamente porque nada parece tener sentido alguno”.

El encapsulamiento que ofrecen el coche y la autopista representa un paso más del proceso de ensimismamiento individual descrito por Sennett (2002) en *El declive del hombre público*. Para éste, el ambiente multitudinario de la ciudad industrial, lleno de extraños -tan expresivamente descrito por Edgar Allan Poe (2011) en su breve relato *El hombre de la multitud*- ofrecía una coartada para el aislamiento de una unidad familiar cada vez más exigua. En el ambiente suburbano de la vivienda unifamiliar, la familia se vuelca más sobre sí misma, emergiendo como un espacio de expresión personal protegido del mundo exterior (Sennett, 2002, p. 331). En Los Ángeles, el automóvil supone un paso más en ese ensimismamiento individual: el del individuo extrañado frente a su propia familia de la que también toma distancia y, aislado en su automóvil, circulando por la autopista, es capaz de mostrarse con comodidad tal cual es, aunque ya ante nadie más que ante sí mismo, reconociéndose únicamente ante el espejo retrovisor. Sennett (2002, p.246-247) designa al filósofo Jean-Jacques Rousseau como el primero que se da cuenta de la desaparición del espacio público -como espacio de representación comunitaria donde el ciudadano sería un actor que codifica el comportamiento humano y lo expone ante los demás- y su sustitución por una vida más volcada hacia el interior de uno mismo; una vida, para Rousseau (2009, p. 74-75), más genuina, pero para Sennett (2002, p. 247), claramente más vacía y estéril.

La paradoja de la autopista es la siguiente: se trata de un espacio donde puede llegar a confluír muchísima gente; espacio que, sin embargo, exacerba hasta límites insospechados esa condición anónima que sorprendió a las vanguardias artísticas cuando la experimentaron por primera vez en la ciudad industrial (Azúa, 1999, p. 38-40). Las masas de transeúntes que caminaban juntos sin conocerse ni intercambiar nada por las avenidas urbanas, conducen ahora igual de apiñados, pero aún más aislados unos de otros por las autopistas metropolitanas. El automóvil se presenta, así, como una especie de santuario de una individualidad totalmente desconectada del resto de sus congéneres y de cualquier entorno, un paisaje propicio para la alienación del ser humano. En un automóvil por la autopista, el conductor es realmente un rey en su fortaleza. Se produce, de esta forma, el mencionado regreso metafórico al castillo en el que, de acuerdo con Solnit (2015, p. 132-133), los habitantes del Medioevo aún vivían aislados de un entorno que les atemorizaba y ante el que se sentían indefensos. Tras colonizar y domesticar

el paisaje, la burguesía busca aislarse de un entorno que, de nuevo, siente como hostil: "Protegido por la vivienda unifamiliar y por el vehículo propio, el habitante de Los Ángeles puede mantener su vida diaria casi completamente al margen de cualquier intromisión"⁸ (Brodsly, 1981, p. 45).

Paradójicamente, mientras el individuo se aísla progresivamente de su entorno inmediato, a la vez facilita la intromisión de una realidad exagerada y distorsionada: en su hogar, a través de la televisión y los medios digitales y, en su automóvil, a través de la radio. A la par que anula su conexión con la realidad más próxima, percibe con intensidad el mundo más distante, no obstante, lo hace mediatizado por los medios de comunicación, de entretenimiento y publicitarios, que lo convierten cada vez más en un espectador pasivo -pero agresivo- de la *Sociedad del espectáculo* (Debord, 2012) que ha eliminado de su vida el contacto directo, el que, a su vez, le permitiría desarrollar una conciencia crítica y sensible más profunda (Gehl, 2006, p. 29).

VI. CONCLUSIONES

En este artículo se ha revisado el texto de Reyner Banham enmarcándolo en la perspectiva morfológica en la que el propio autor lo insertó cuando sintetizó su forma en cuatro piezas -la costa, la red de autopistas y sus dos tejidos principales-; y, aunque hoy pueda parecer evidente, el esfuerzo analítico que realizó el crítico inglés se encuentra entre sus grandes aportaciones porque proporciona un marco teórico al estudio de la forma de una ciudad que, en su momento, y como ya se ha visto, resultaba un cierto enigma. En segundo lugar, el artículo ha añadido a la discusión el salto de escala que Banham no llevó a cabo -por permanecer todo el tiempo bajo los mandos de su automóvil-, para proponer una mirada que permite añadir nuevas perspectivas que contribuyen a entender Los Ángeles y desde las cuales es posible construir una crítica que trasciende el optimismo desmedido -que a veces emana del texto de Banham- hacia una metrópolis que, en realidad, ahonda en la soledad de un individuo apartado del tipo de experiencia colectiva que tradicionalmente se daba en el espacio público que ofrecía la ciudad compacta. En el Nueva York de la década de los sesenta, por ejemplo, Jane Jacobs aún consiguió poner contra las cuerdas la visión casi exclusivamente estructural de Robert Moses, señalando y detallando las cualidades que había apreciado en los paseos por el barrio de Manhattan en el que vivía (Flint, 2011, p. xv-xvi). Seguramente es necesario un libro como el de Jacobs (2011), no ya sobre Los Ángeles en particular, sino sobre el suburbio en general; una mirada que, desde la óptica que pone énfasis en la experiencia sensible de la ciudad, sea capaz de atraer la complejidad y diversidad de la que éste parece carecer.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- American Automobile Association (1958) *National system of interstate and defense highways*. Washington, D.C.: The Association. [Mapa]. Recuperado de <https://www.loc.gov/item/2011593044/>
- Azúa, F. (1999). *Baudelaire y el artista de la vida moderna*. Barcelona: Anagrama.
- Banham, R. P. (1971). *Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies*. Nueva York: Harper & Row, Publishers.
- Banham, R. P. (2016). *Los Ángeles. La arquitectura de cuatro ecologías*. Barcelona: Puente Editores.
- Brodsly, D. (1981). *L.A. Freeway*. Berkeley and Los Angeles, California: University of California Press.
- Careri, F. (2015). *Walkscapes*. Barcelona: Gustavo Gili
- Davis, M. (2003). *Ciudad de cuarzo*. Madrid: Ediciones Lengua de Trapo.
- Debord, G. (2012). *La sociedad del espectáculo*. Valencia: Pre-Textos.
- Didion, J. (2017). *Según venga el juego*. Barcelona: Penguin Random House Grupo Editorial.
- Dunne, G. (2017). *Joan Didion: El centro cederá* [Video online]. Recuperado de <https://www.netflix.com/watch/80117454?trackId=254761469&tctx=3%2C0%2C219ab902-4ebd-422f-9252-0e58cb0d5b4e-303651935%2C%2Cunknown%2C>
- Federal Housing Administration (ca. 1930). [Imagen]. Recuperado de https://www.dpvintageposters.com/posters/horizontal-posters/fha-the-greatestgift-of-all-a-modern-home-original-trolley-card-advertising-card_9964
- Fishman, R. (1987). *Bourgeois Utopias*. New York: Basic Books Inc.
- Flint, A. (2011). *Wrestling with Moses*. New York: Random House.
- Gebhard, D. y Winter, R. (1965). *A Guide to Architecture in Southern California*. Los Angeles: The Los Angeles County Museum of Art.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano*. Madrid: Reverté.
- Gordon Cullen, T. (1964). *Townscape*. London: The Architectural Press.
- Hoskins, W. G. (1981). *The Making of the English Landscape*. London: Book Club Associates.
- Jackson, K. T. (1985). *Crabgrass Frontier*. New York: Oxford University Press Inc.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.
- Jarvis, R. (1997). *Romantic Writing and Pedestrian Travel*. London: Macmillan Press.
- Koolhaas, R. (2007). *La ciudad genérica*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Lynch, K. (2001). *The Image of the City*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.
- Macleán, A. S. (2003). *La fotografía del territorio*. [Imagen]. Barcelona: Gustavo Gili.
- Mumford, L. (2021). *La ciudad en la historia*. Logroño: Pepitas de calabaza.
- Nicolaides, B. y Wiese, A. (2016). *The Suburb Reader*. Nueva York: Routledge, Taylor & Francis Group.

Plagens, P. (1972). Los Angeles: Ecology of Evil. *Artforum*, 4(11), 67-76. Recuperado de <https://www.artforum.com/print/197210/los-angeles-the-ecology-of-evil-36172>

Poe, E. A. (2011). El hombre de la multitud. En Poe, E. A., *Cuentos 1* (pp. 280-291). Madrid: Alianza Editorial.

Pynchon, T. (1994). *La subasta del lote 49*. Barcelona: Tusquets Editores.

Rasmussen, S. E. (2010). *Londres, ciudad única*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos.

Rousseau, J. J. (2009). *Carta a D'Alembert sobre los espectáculos*. Madrid: Editorial Tecnos.

Sánchez, E. (2018). Introducción. En Sánchez, E.(Ed.), *William Wordsworth. Poesía selecta* (pp.7-39). Orense: Ediciones Linteo.

Sennett, R. (2002) *El declive del hombre público*. Barcelona: Ediciones Península.

Solà-Morales, M. de (2008). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Ediciones UPC.

Solnit, R. (2015). *Wanderlust*. Madrid: Capitán Swing.