



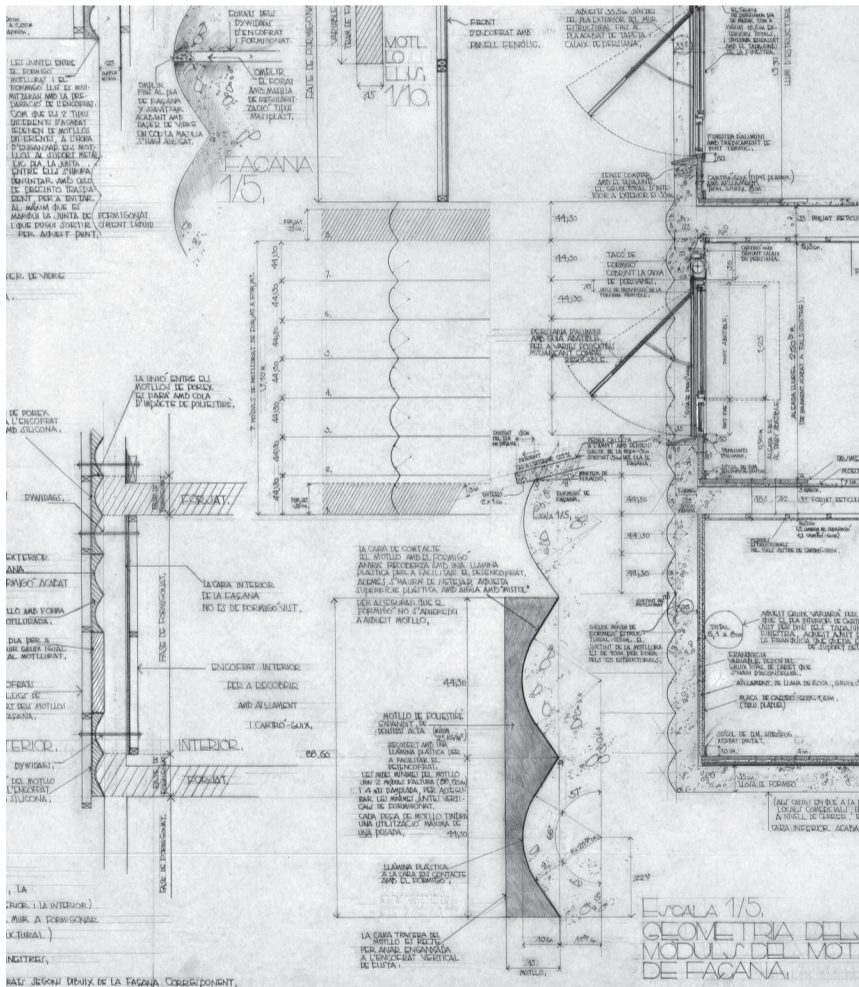
Clarscuro de fachada y pinos

Foto Alex García

Fachada de hormigón

Las texturas del lugar donde se ubica este edificio, caracterizado por un paisaje de pinos y una riera muy seca, hacen pensar en una fachada compuesta con sombras y texturas. Así la luz, al detenerse en estas cavidades y relieves, produce una continuidad con el paisaje del entorno. Por estar situado en una zona muy abierta al final de la ciudad, su fachada ha de responder a diferentes distancias de visión: de lejos, con relieves que tratan el edificio como una unidad, sin hacer evidente la medida que realmente tiene esta construcción; de cerca, proponiendo una complicidad con quien se acerca, lo toca, se apoya en él...

Estas fachadas portantes de hormigón proporcionan gran inercia térmica al edificio. Fueron realizadas in situ gracias a un molde de porex, probado aquí por primera vez. Estos moldes fueron prefabricados en industria para reducir el tiempo en obra de ejecución de la fachada. Se utilizaron encofrados trepantes, lo cual agilizó los trabajos en obra y puso en uso la capacidad portante de la fachada ya durante el proceso constructivo. El resultado final de fachada moldurada da un ritmo de claroscuro que facilita el diálogo del edificio con los bosques de pinos que lo rodean.



Plano de construcción de la fachada de hormigón in situ

Encofrado de pórex con recubrimiento de aluminio

Foto Adrià Goula



Eva Prats (1965) es arquitecta por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Ricardo Flores (1965) es arquitecto por la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de Buenos Aires.

Además de su práctica profesional (Estudio Flores & Prats, fundado en 1998), ambos son profesores de Proyectos en la ETSAB-UPC, profesores de Proyecto Final de Carrera en la ESARQ-UIC, y profesores en el Master de la Vivienda de la ETSAB-UPC.

Antípolis

El desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol

Carlos García Vázquez

En abril de 1935, Frank Lloyd Wright exponía en el Rockefeller Center de Nueva York una maqueta en la que llevaba trabajando cinco años: Broadacre City. Se trataba de una especie de “ciudad ideal en clave norteamericana” que, supuestamente, materializaría el sueño de muchos de sus compatriotas, concretable en la querencia por el individualismo y la naturaleza. Estos anhelos eran ahora realizables gracias a la expansión del automóvil y la electricidad.

Broadacre era una comunidad autosuficiente compuesta por un máximo de 5.000 habitantes. Sus tres principales componentes eran las carreteras (se insertaría en los nodos de una retícula territorial formada por cuadrados de 20 millas de lado), las viviendas suburbanas (cada familia habitaría una casa aislada en una parcela de un acre de superficie) y las zonas verdes y agrícolas (que ocuparían 2/3 de su extensión total). Más que urbana, por tanto, la “ciudad ideal norteamericana” era territorial. Postulaba una dispersión generalizada de la urbanización, estaría “en todos sitios y en ningún lugar a la vez”.

Proféticamente, Wright imaginó con Broadacre lo que entonces era casi inconcebible: un territorio semiurbano-semirural plagado de moteles, complejos de oficinas y suburbios residenciales. Estos enclaves estarían comunicados entre sí por una red de superautopistas en cuyos enlaces surgirían grandes centros comerciales y de ocio. Wright anunciaba: “Broadacre City será tan diferente a la ciudad antigua o a cualquier ciudad actual que probablemente no podamos reconocerla cuando llegue”.

Así ha sido. Setenta años después, y casi sin que nos hayamos dado cuenta, el “sueño americano” parece haberse materializado. Eso sí, los efectos sociales derivados del mismo son muy diferentes a los que Wright supuso. En palabras de David J. Cieslewicz: “Ya en los años 30 Frank Lloyd Wright predijo (y apoyó de todo corazón) casi todos los grandes cambios que se iban a producir en el paisaje americano en las siguientes seis décadas. Wright comprendió cómo los coches, a los que amaba con desbordada pasión, iban a cambiar nuestro sentido del espacio. Predijo (y aplaudió) el declive de las ciudades, el advenimiento de la urbanización de las zonas rurales, las superautopistas, e incluso los ‘Stop’n Go’ (...) Su fallo fue pensar que todo esto sería maravilloso, saludable, estéticamente agradable, y moral y culturalmente estimulante”.¹

La “cuarta revolución urbana”: el “qué” y el “por qué” del Cinturón del Sol

Permítanme comenzar este artículo con un planteamiento poco ortodoxo, un planteamiento más basado en la psicología perceptiva que en la ortodoxia disciplinar. Imaginemos un ciudadano europeo medio que vive en una ciudad europea media. Imaginemos que le proponemos un destino: Houston. Las razones que incitaron mi libro *Antípolis. El desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol*² derivan del presumible shock que este hipotético ciudadano experimentaría en su confrontación con una realidad urbana totalmente diferente a la suya, en su confrontación, mejor dicho, con un territorio plagado de centros; un territorio aparentemente caótico, sin límites, sin jerarquía, casi sin forma; un territorio discontinuo y fragmentado... roto; un territorio sin historia ni identidad; un territorio sin densidad pero donde habitan millones de personas...

La perplejidad de nuestro ciudadano emana de su incapacidad de aprehender, de asimilar un entorno al que han dejado de serle aplicables los parámetros por los que tradicionalmente filtramos los hechos urbanos. En Houston no tiene sentido hablar de “centro-periferia”, “campo-ciudad”, “espacio público-espacio privado”... Ello explica que no encaje en el concepto de “ciudad” que nuestro ciudadano europeo tiene en la cabeza. Y sin embargo, Houston no es la luna (aunque de todos es conocida su especial vinculación con ella), sino una entidad inserta en nuestro mismo contexto cultural. Es más, es una realidad económica exitosa cuyo modelo urbano se extiende como la pólvora por todo el planeta, tanto que cabría preguntarse: ¿es la ciudad del futuro? Y no es la única cuestión que surge de la emergencia y propagación de manifestaciones urbanas tan extravagantes como la de Houston.

Muchos otros interrogantes están sobre la mesa: ¿cuándo comenzaron estas mutaciones?, ¿qué las motivó? y, muy especialmente, ¿hacia dónde nos llevan?

En 1967, Robert Riley, ex alcalde de Albuquerque, declaraba: “Puede ser que lo que estamos viendo emerger sea la tercera etapa de la historia de la ciudad, una ciudad postindustrial diferente de la ciudad industrial como ésta lo fue de los asentamientos urbanos preindustriales”³. No es el único que así piensa. Muchos teóricos opinan que hemos entrado en una nueva era de la historia de la ciudad, una fase que comenzó hace tres décadas. Especialmente contundente es el diagnóstico de Edward Soja, según el cual la irrupción de estos fenómenos urbanos tan singulares anuncia, no la tercera, sino la “cuarta revolución urbana”, la transición de la metrópolis industrial de la modernidad a la “postmetrópolis” postindustrial de la postmodernidad⁴.

En pocos lugares del planeta es tan perceptible la cuarta revolución urbana como en Houston o Albuquerque. Estas ciudades están situadas en una zona conocida como “Sunbelt” (“Cinturón del Sol”), un término que nació a comienzos de los años 70 y se propagó como la pólvora a finales de esa década. Con él se designaba una franja de Estados Unidos cuyo límite septentrional venía marcado por el paralelo 37. Por debajo de esta línea quedaban 14 estados: California (su mitad sur), Arizona, Nuevo México, Texas, Oklahoma, Arkansas, Luisiana, Tennessee, Mississippi, Alabama, Georgia, Carolina del Norte, Carolina del Sur y Florida. En ellos se ubican las ciudades de las que se ocupa el libro: Los Ángeles, Phoenix, Tucson, Albuquerque, Dallas, Houston, Atlanta, Miami...

Pero el Cinturón del Sol es algo más que un concepto geográfico, también es un estilo de vida, un delicioso *cocktail* compuesto de conservadurismo político, modos suburbanos, buen clima, ocio y alta movilidad. The New York Times lo calificó como un “experimento cultural y político”, haciendo referencia al masivo traspaso de poder político y económico que se ha producido desde las ciudades del noreste de Estados Unidos, centros tradicionales del mismo, hacia las nuevas y expansivas metrópolis del sur.

Muchos teóricos opinan que hemos entrado en una nueva era de la historia de la ciudad, una fase que comenzó hace tres décadas. Especialmente contundente es el diagnóstico de Edward Soja, según el cual la irrupción de estos fenómenos urbanos tan singulares anuncia, no la tercera, sino la “cuarta revolución urbana”.

Y es que, en los últimos 50 años, este territorio ha sufrido una doble revolución: económica y demográfica. Antes de la Segunda Guerra Mundial el Cinturón del Sol era una zona que se caracterizaba por una pobreza endémica, un alto grado de despoblación y unos bajísimos niveles culturales. Por aquel entonces la mitad de los habitantes de Estados Unidos, las 3/5 partes de los ingresos personales y las 3/4 partes del sector industrial se concentraban en el triángulo noreste, cuyos vértices eran Boston, Washington y Chicago. Los estados del sur no eran más que una fuente de materias primas.

Durante la Gran Depresión de los años 30, algunos economistas comenzaron a plantear que la economía norteamericana estaba demasiado condensada en dicho triángulo, cuyo potencial de crecimiento presentaba ya claros síntomas de agotamiento. Postulaban, por ello, extender el desarrollo del país hacia el sur y el oeste, una idea que puso en marcha Franklin D. Roosevelt con el New Deal, que canalizó cuantiosas inversiones públicas para la construcción de infraestructuras en la zona (como el plan de irrigación del Tennessee Valley).

¹ Citado en SQUIRES, Gregory D. (2002), *Urban sprawl. Causes, consequences & policy responses* (The Urban Institute Press, Washington), págs. 24-25.

² GARCÍA VÁZQUEZ, Carlos (2011), *Antípolis. El desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol* (Gustavo Gili, Barcelona).

³ GAMMAGE, Brady (Jr.) (1999), *Phoenix in perspective. Reflections on developing the desert* (Arizona State University, Tempe), pág. 73.

⁴ SOJA, Edward W. (2000), *Postmetropolis. Critical studies of cities and regions* (Blackwell Publishers, Oxford).



Pero el Cinturón del Sol es algo más que un concepto geográfico, también es un estilo de vida, un delicioso cocktail compuesto de conservadurismo político, modos suburbanos, buen clima, ocio y alta movilidad. The New York Times lo calificó como un "experimento cultural y político", haciendo referencia al masivo traspaso de poder político y económico que se ha producido desde las ciudades tradicionales del noreste de Estados Unidos, hacia las nuevas y expansivas metrópolis del sur.

Pero fue la Segunda Guerra Mundial la que indujo un auténtico vuelco en el sombrío panorama del Cinturón del Sol. Promotor del mismo fue el Departamento de Defensa, que orientó hacia el sur los ingentes presupuestos que había previsto para la edificación de industrias militares y bases aéreas. La zona presentaba características muy apreciadas por los altos mandos: buen clima para volar, extensos campos de entrenamiento y lugares deshabitados (a menudo desérticos). Así surgieron macroinstalaciones como la base aérea de Kirtland en Albuquerque (Nuevo México), la de Davis-Monthan en Tucson (Arizona) o Fort Bliss en El Paso (Texas). En definitiva, entre 1941 y 1945, el Cinturón del Sol fue militarizado.

El fin del conflicto bélico no supuso la ruptura del recién estrenado maridaje entre el Departamento de Defensa y el sur del paralelo 37. Tras la Segunda Guerra Mundial nuevas contiendas y amenazas, como la Guerra Fría o la Guerra de Corea, aconsejaron seguir alimentando el caudal de inversiones militares que fluía desde Washington. Las industrias aeronáuticas fueron las primeras en acudir en masa para beneficiarse de esta coyuntura. En los años 60, 1/3 de los empleos del área de Los Ángeles y el 60% de los de la de Tucson se concentraban en ellas. En Albuquerque se creó el Sandia Complex, un combinado de empresas asociado al programa nuclear estadounidense. Nació así la "atomic city", donde trabajaban más de 8.000 personas, la mayoría de ellas científicos altamente cualificados (en 1960, esta remota ciudad contaba con más doctores per cápita que cualquier otra del país, lo que le valió el calificativo de "meca científica del oeste").

La revolución del Cinturón del Sol, por tanto, tuvo su origen en las industrias y bases militares. Pero las inversiones públicas de postguerra no se limitaron a ellas. Objeto de las mismas fueron también sus obsoletas infraestructuras: redes viarias, eléctricas, de saneamiento, de agua... Sin ellas el latente atractivo del Cinturón del Sol nunca hubiera conseguido convencer al capital privado de que era hora de recoger el testigo del desarrollo de manos del Departamento de Defensa. La zona tenía mucho que ofrecerle: terrenos extensos y baratos, bajos salarios, escasos impuestos, una mano de obra dócil y ahora, además, flamantes infraestructuras. A muchas industrias norteamericanas no se les pasó por alto esta realidad emergente.

La llegada del capital privado diversificó la economía del Cinturón del Sol. Kirkpatrick Sale sintetiza en seis los pilares sobre los que se edificó su bienestar tras la Segunda Guerra Mundial⁵. Dos de ellos se habían cimentado en la etapa anterior: agricultura y defensa. Los otros cuatro estaban recién desencofrados: energía (petróleo y gas), sector inmobiliario-

construcción, turismo-ocio y nuevas tecnologías. Este último fue clave para sostener la colosal estructura económica que serviría de base a dicho bienestar. Su diseño fue, una vez más, obra del gobierno federal. En los años 60 los siempre generosos presupuestos de defensa se diversificaron hacia la industria electrónica, que fluyó hacia el Cinturón del Sol atraída por succulentos proyectos financiados por fondos públicos y desarrollados mediante programas de cooperación entre industrias militares, universidades y firmas electrónicas.

En 1948, Motorola, cuya sede central estaba en Chicago, se implantó en Phoenix, donde llegaría a establecer tres plantas de producción. En 1980, la zona metropolitana de esta ciudad se había convertido en el tercer centro de alta tecnología de Estados Unidos, tan sólo superado por Boston y Silicon Valley. El ejemplo de Motorola, que contaba entonces con 18.000 operarios, había sido seguido por AiResearch, General Electric, Goodyear Aerospace, Intel, ITT... Uno de cada dos empleos industriales de la zona de Phoenix pertenecía a los ramos de la electrónica y la aeronáutica. Y no se trataba de un caso aislado. El Paso contaba con más de 70 firmas de alta tecnología, entre ellas RCA, General Electric, General Motors y Westinghouse; en Tucson se habían instalado Gates-Learjet, IBM y National Semiconductors; en Albuquerque Digital Equipment; en Austin Microelectronics y Computer Technology... En el sur de California el panorama era aún más floreciente. En definitiva, las industrias electrónica y aeroespacial acabaron dominando el paisaje industrial del Cinturón del Sol, lo que explica su ascenso al Olimpo de la economía global.

Pero, como hemos anunciado, la revolución del Cinturón del Sol no sólo fue económica, también lo fue demográfica. Entre 1970 y 1975 más de la mitad del incremento de la población de Estados Unidos se localizó aquí. Este boom se concentró en las áreas urbanas: si en 1940 tan sólo el 37% de los habitantes del Cinturón del Sol vivía en ciudades, en 1970 lo hacían el 65%. Este enorme crecimiento coincidió con un no menos significativo descenso demográfico de las ciudades del noreste, asfixiadas por la crisis de los sectores industriales tradicionales. En el Cinturón del Sol, en cambio, estaba la industria del futuro, firmas electrónicas que desarrollaban su actividad en factorías limpias, donde trabajaba una mano de obra altamente cualificada y... de raza blanca. Ello explica otra de las particularidades del cambio demográfico que se produjo en la zona: entre 1940 y 1970, mientras que la población negra se triplicaba en el triángulo noreste de Estados Unidos⁶, en el Cinturón del Sol tan sólo aumentaba un 21%, lo que contrastaba con el 59% de la población blanca.

En los años 80 numerosos teóricos volvieron su mirada hacia el Cinturón del Sol, convencidos de que el futuro de la ciudad americana se estaba forjando allí, en un territorio opulento, conservador, dinámico, abierto, liberal y emprendedor, un territorio que resumía la esencia de lo que a los americanos les gusta pensar sobre sí mismos. Tal como reconocía Ada Louise Huxtable, Houston: "(...) ha suplantado a Los Ángeles en la actual mitología intelectual como la ciudad del futuro. Créanme. Houston es el lugar en el que se congregan los eruditos con la intención de ver lo que la civilización moderna ha realizado. Actualmente percibida y publicitada como la ciudad-autopista, la ciudad móvil, la ciudad espacial, la ciudad lineal y la ciudad de los especuladores, está siendo diseccionada por arquitectos e historiadores urbanos como un caso de estudio sobre las nuevas formas y funciones. Incluso requiere una nueva definición del concepto de urbanidad. Houston es la ciudad de la segunda mitad del siglo XX"⁷.

Un término: "Antípolis"

"El lenguaje es importante. No podemos hablar de un fenómeno si no contamos con un vocabulario que lo describa,



"Actualmente percibida y publicitada como la ciudad-autopista, la ciudad móvil, la ciudad espacial, la ciudad lineal y la ciudad de los especuladores, está siendo diseccionada por arquitectos e historiadores urbanos como un caso de estudio sobre las nuevas formas y funciones. Incluso requiere una nueva definición del concepto de urbanidad."

Ada Louise Huxtable

y muchos observadores aún no se han puesto de acuerdo sobre cómo nombrar esta nueva y amorfa geografía urbana⁸. Efectivamente, casi 70 años después de que Frank Lloyd Wright anunciara la emergencia de un nuevo tipo urbano que no tendría nada que ver con la ciudad tradicional, sigue sin contar con un nombre que lo identifique. Bien es cierto que, en las últimas décadas, han aparecido infinidad de neologismos que han intentado bautizarlo. En una conferencia celebrada en la Universidad de Columbia en 1992, se detectaron más de doscientos: "disurbia", "exópolis", "outer city", "outtown", "penturbia", "ruburbia", "technoburb"... La mayoría de ellos provenía de finales de los años 80, si bien había uno que databa de 1961: "anti-city"⁹. Lo había acuñado Lewis Mumford para calificar la marea suburbial que inundaba las ciudades norteamericanas en aquellos años. Con este término postulaba que lo que estaba naciendo en las periferias de Los Ángeles, Chicago o Nueva York negaba las formas y valores de la ciudad tradicional.

Casi 70 años después de que Frank Lloyd Wright anunciara la emergencia de un nuevo tipo urbano que no tendría nada que ver con la ciudad tradicional, sigue sin contar con un nombre que lo identifique. Bien es cierto que, en las últimas décadas, han aparecido infinidad de neologismos que han intentado bautizarlo.

El libro que este artículo presenta parte de una hipótesis similar: en la ciudad contemporánea "lo urbano" se está desvaneciendo. Por decirlo de otra manera, la ciudad contemporánea es cada vez menos "ciudad" y cada vez más "otra cosa" difícilmente definible. Y, sin embargo, es necesario hacerlo. Convencidos de que poner nombre a las ciudades del Cinturón del Sol es un primer paso para que nuestro ciudadano llegue a entenderlas, hemos decidido añadir otro neologismo a esa larga lista, un neologismo inspirado por el de Mumford, pero filtrado por la mirada europea: "Antípolis".

Antípolis es una urbe que responde a patrones físicos, funcionales, sociales y culturales contrapuestos a los que la polis griega inspiró a la ciudad occidental, una urbe que tan sólo se puede definir como negación de aquella: es in-estable, in-diferenciada, in-sustancial e in-material, es la ciudad sin duración, sin carácter, sin pasado y sin cuerpo.

⁵ SALE, Kirkpatrick (1976), *Power shift* (Vintage Books, Nueva York).

⁶ La mecanización de la recogida del algodón hizo que gran parte de la población negra del sur emigrara hacia el norte, en busca de empleos industriales.

⁷ HUXTABLE, Ada Louise (1978), *Kicked a building lately?* (Quadrangle Books, Nueva York), pág. 143.

⁸ Pierce Lewis, citado en LANG, Robert E. (2003), *Edgeless cities. Exploring the elusive metropolis* (Brookings Institution Press, Washington), pág. 30.

⁹ MUMFORD, Lewis (1962), "The case against 'modern architecture'. The future of the city (parts I and II)", *Architectural Record*, pp. 131-132.

Carlos García Vázquez (1961) es arquitecto y catedrático de Composición Arquitectónica de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla.