

Joseph Giovannini

Los Angeles: Un entorno en movimiento

Cuando los habitantes de Los Angeles se mueven, suelen hacerlo en coche, por carretera. Lo que diferencia a Los Angeles de otras ciudades europeas o de la Costa Este es, en parte, el hecho de que el automóvil ha permitido que la ciudad se extienda por toda la cuenca. Liberada del transporte público, la gente puede trasladarse prácticamente a cualquier sitio en un tiempo razonable. La mayor parte de las personas pueden tolerar permanecer media hora en coche antes de empezar a preguntarse que están haciendo allí; a unos 90 kilómetros por hora, esos treinta minutos suponen un radio de distancia entre la vivienda y el trabajo de unos 56 kilómetros, y una zona de actividad de unos 6 Km². Un peatón, a 4 kilómetros por hora, cubre un radio de 2 kilómetros y una superficie de menos de 13 Km².

Para un automovilista, un barrio abarca una extensión mucho mayor que para un peatón. La zona metropolitana de Los Angeles ha crecido contando con el automóvil. Muchas ciudades de los Estados Unidos están conectadas mediante autopistas, pero hay pocas en las que estas vías cumplan un papel vital para la conexión de distintas partes de la ciudad, como ocurre en Los Angeles. Además de su vasto sistema de autopistas, la ciudad ha desarrollado su red viaria de superficie con objeto de resolver los problemas de tráfico a horas punta. Como consecuencia, la mejora y la extensión de las vías, y en especial de las autopistas, ha absorbido mucho terreno despoblando los barrios y reduciendo la cantidad de terreno habitable.

En los casos más exagerados, la carretera ha desplazado a la manzana como elemento dominante de un barrio. El ensanchamiento y arreglo de vías como Venice Boulevard las ha convertido en carreteras regionales en lugar de locales, en vías demasiado anchas y rápidas para que puedan integrarse en los barrios adyacentes. Sin duda alguna, las grandes confluencias de autopistas a varios niveles como la de Downtown Harbor/Hollywood han pasado a ser las formas urbanas dominantes en sus barrios.

Incluso en zonas tranquilas de viviendas unifamiliares, el coche y la carretera influyen en gran medida en la vida diaria; en primer lugar, el coche puede haber hecho accesible una zona apartada,

puede no existir siquiera una acera dado que en la planificación de la zona se contaba con el coche como medio de transporte aceptado por todos.

Los Angeles adoptó el automóvil como parte de la política de planeamiento ofreciendo constantemente vías mejores y más fluidas. Pero cuanto más rápida es una carretera, menos expresa el ambiente del barrio que cruza y menos contribuye a crear en éste un carácter propio. Los habitantes de ciertas zonas, en su interés por defender el silencio de éstas, colocan *guardias dormidos* en las calles residenciales para que el tráfico fluya más despacio. La Pacific Coast Highway, como vía regional rápida, es hostil a las casas que la bordean. Cuando esta autopista se cerró con motivo del desprendimiento de tierras en Malibu, los peatones paseaban por ella y empezaron a comunicarse gracias a aquel nuevo motivo de conversación. Andando se logra una mayor libertad de movimiento para tomar contacto con un lugar y con la gente que lo habita. Aunque existen notables excepciones, Los Angeles no es, en general, una ciudad de peatones.

Pero mientras que el coche y las vías rápidas reducen la cohesión de un barrio, establecen un ambiente distinto. El movimiento es en sí mismo una experiencia ambiental y determina la forma en que una ciudad se percibe. Los peatones no ven la ciudad de la misma forma que los automovilistas. Un peatón que recorra una calle en la zona de Pico-Union apreciará las características de la madera, los dibujos que ésta forma y detalles no observables incluso a una velocidad de 40 Km por hora. Las fachadas victorianas son para peatones, no para automovilistas.

En la zona residencial de Beverly Hills un automovilista que circule al límite máximo de velocidad apreciará el estilo general de las casas, su forma, y, ocasionalmente, algún detalle. La frondosidad de los jardines de fundirá en un ambiente continuo, similar al de un parque.

En Century City las torres gemelas presentan su aspecto más interesante desde el Olimpic Boulevard, a unos 60 kilómetros por hora; la distancia hace que las torres se perciban como un conjunto mínimamente escultórico, que es lo que en realidad son; la relación espacial existente entre ellas cambia con el paraje creado al circular en un

coche. A 90 kilómetros por hora, un conductor que pasa frente a un edificio sólo puede percibir una masa general y recibe únicamente una impresión global de su aspecto. Un edificio como el Hotel Bonaventure, por ejemplo, logra un impacto positivo desde el Harbor Freeway porque las facetas de los espejos de su fachada siguen al conductor. No es necesario observarlo en gran detalle.

Si el automovilista que circula por una autopista no puede percibir los mejores detalles de la ciudad, por lo menos puede apreciar un conjunto más general. Así por ejemplo, desde la conexión de la autopista de Santa Mónica con la de San Diego, el conductor tiene una amplia vista de las montañas de Santa Mónica y de toda la cuenca; así como la autopista es de escala regional, la zona que se percibe lo es también. Así pues, si la autopista queda disociada del barrio que recorre, se asocia a una zona más amplia. Las estructuras de rascacielos, como los de Downtown, Century City y Wilshire Boulevard, vistos a cierta distancia, revelan mejor su relación con el conjunto de la cuenca.

Mientras tanto, en el coche, la radio o el cassette están siempre encendidos. La gente conduce al ritmo de la música. Un buen sistema de sonido llena la cabina del automóvil, envolviendo en sonido al conductor. Pocas experiencias pueden compararse a la de conducir al son de los valses vieneses por la autopista de San Diego a través de las montañas de Santa Mónica: a 90 kilómetros por hora, el ritmo de las colinas y de las curvas parece deslizarse con el vals. La simple elección de la música transforma el ambiente del coche en un espacio muy personal; en ocasiones se ve, unos coches más allá, a un conductor que va cantando con las ventanillas cerradas, como si estuviera en su casa, en la ducha. Incluso las motocicletas pueden ir equipadas de radios de onda media y frecuencia modulada.

Evidentemente, es posible pasar el trayecto pensando. El movimiento, en especial si ocurre ininterrumpidamente, en una autopista, con las ventanillas cerradas, disocia al conductor de la ciudad. El aislamiento proporciona la tranquilidad y el tiempo necesarios para la meditación. La experiencia se hace inmediatamente más física, menos



contemplativa, si se llevan las ventanillas bajadas y el viento entra libremente; si el coche es descapotable, el trayecto se convierte en una experiencia al aire libre. En un coche abierto se tiene una mayor sensación de velocidad, cualquiera que sea ésta en realidad. Las cabinas que cuentan con aire acondicionado reducen la sensación de movimiento llevando las ventanillas cerradas. Algunas cabinas resultan tan confortables —gracias a la temperatura, la música y los asientos— que adormecen al conductor con una sensación de seguri-

dad, incluso a gran velocidad. Si todos los coches marchan a 90 kilómetros por hora, se mantienen estacionarios en relación con los demás, cosa que aumenta la sensación de seguridad del conductor, por falsa que sea.

Mientras que la dependencia del automóvil de Los Angeles afecta al entorno construido, el coche a su vez produce un nuevo tipo de entorno. Si la cohesión de un lugar o de un barrio se pierde parcialmente a causa de los automóviles, las carreteras y el tráfico, quizá no debiéramos buscar en

Los Angeles un *lugar* tal como lo entendemos habitualmente, sino modificar nuestras expectaciones y concepciones sobre la ciudad.

Los Angeles es una ciudad de movimiento sobre ruedas. El tiempo que se invierte en desplazamientos de un punto a otro constituye una parte sustancial de la vida en la ciudad; un acto efímero, pero al mismo tiempo un estado constante, parte integral del contenido urbano de Los Angeles.

Joseph Giovannini