

Where the hell is Simi Valley?

Periferia y expansión urbana en la ciudad norteamericana

Leonardo Meraz Quintana
Departamento de Síntesis Creativa

h Where the hell? acia mediados de los años setenta inicié estudios de bachillerato y universidad en el área norte de Los Ángeles, en California, Estados Unidos. Viví en uno de los tantos suburbios que componen esta urbe: en Simi Valley. Este fue mi primer contacto con el urbanismo estadounidense. Desde entonces me ha impresionado siempre lo increíblemente extensa que es esta ciudad y su conformación en suburbios que parecen infinitos, unidos por extensas y complicadas redes de autopistas, mejor conocidas como *freeways* en inglés. Por aquellos años Simi Valley ya era un suburbio angelino a pesar de su pertenencia al condado de Ventura, muy lejos de la ciudad central. Como su nombre lo indica se trata de un pequeño valle al que se llega atravesando una cadena montañosa que lo separa de otro valle mayor, el de San Fernando, que a su vez se separa de la ciudad central por otras montañas. De esta manera, Simi resultaba la periferia de la periferia, tan lejano y aislado que en sus centros comerciales se vendían camisetas con la leyenda *Where the hell is Simi Valley?*, a manera de autosarcasmo de sus propios habitantes.

Con el paso del tiempo he tenido oportunidad de conocer otras ciudades estadounidenses y en casi todas se repite el mismo fenómeno de la expansión urbana consistente en suburbios residenciales y autopistas, aunque la gran mancha metropolitana de Los Ángeles pareciera rebasarlas. Este fenómeno muestra, por una parte, el poderoso desarrollo económico que se ha experimentado en los Estados Unidos, y la conse-

cuente posibilidad de dotar a mayores sectores de la población de casa propia y servicios, lo cual implica que las ciudades americanas ocupen grandes territorios con una densidad poblacional no correspondiente. De hecho se puede mencionar una increíble estandarización en la industria en la construcción y en la dotación de servicios; por otra parte, este fenómeno es también consecuencia de la expansión de la ciudad capitalista sin control, en aras de alimentar un negocio inmobiliario que no tiene ninguna preocupación por el aprovechamiento de recursos y territorios con los que cuenta una ciudad para su reciclamiento, y que son esenciales para la planeación urbana. De esta manera, enormes sectores de las ciudades estadounidenses están constituidos por anodinos suburbios que enfatizan el individualismo, la segregación y el consumo en sus habitantes, cuando se trata de barrios económicamente pudientes; o bien el crimen y la degradación moral en los sectores pobres, los cuales son muy a menudo antiguos barrios abandonados por los grupos pudientes. No existe una gran variedad de barrios, el tipo principal es aquel que se conforma por casas unifamiliares, como veremos más adelante. Sólo las partes centrales se distinguen, pues contienen las áreas financieras con sus rascacielos y todo tipo de servicios, lo mismo que los barrios fabriles.

La ciudad de Los Ángeles ejemplifica con creces este fenómeno de creación de suburbio tras suburbio, con un ritmo de expansión urbana que sólo la pujante economía de la región ha podido generar y sostener. Así, la expresión *Where the*

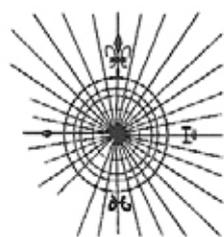
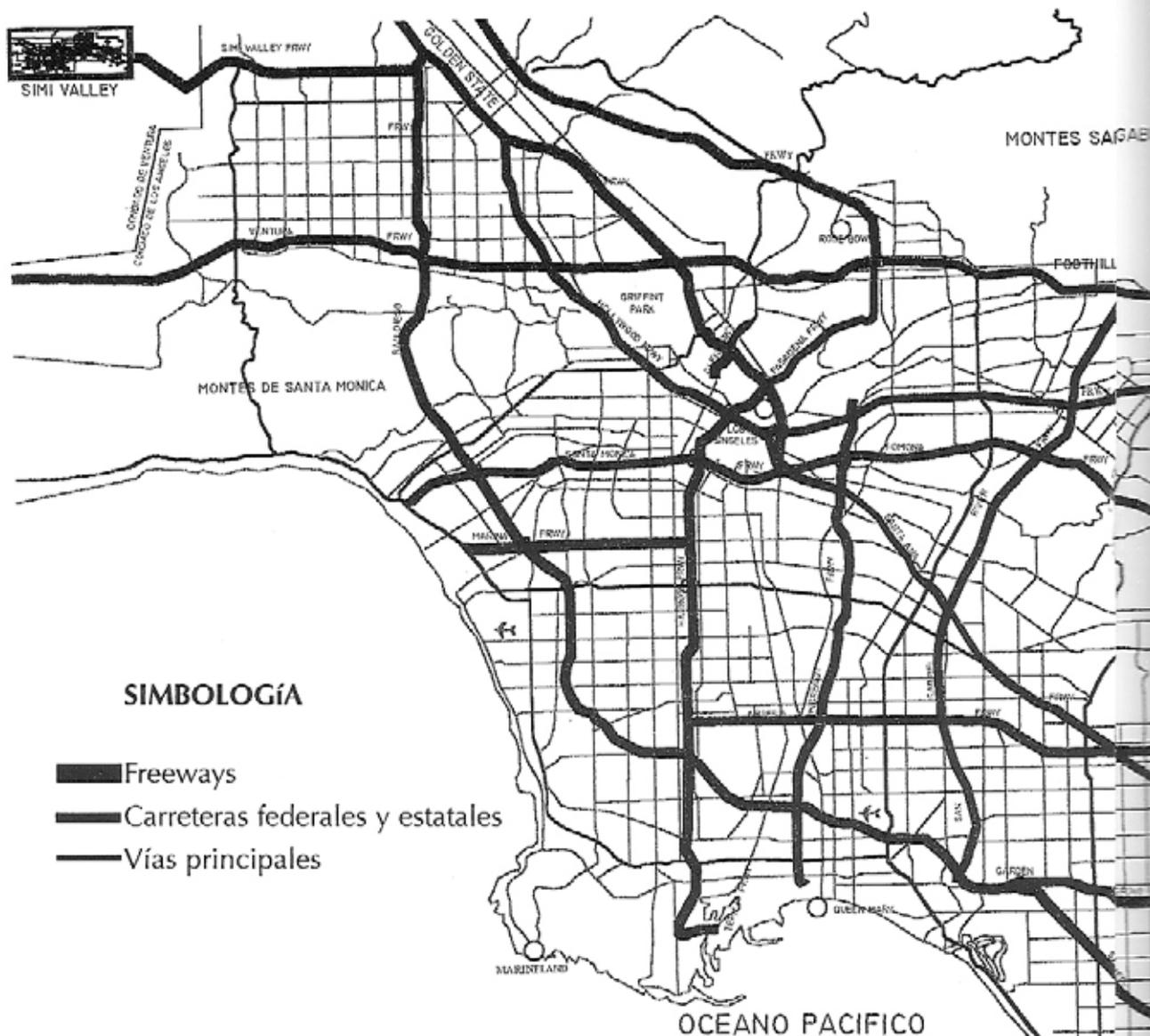




FIG. 1. PLANO DE LOS
 ÁNGELES DONDE SE APRECIA
 EL COMPLICADO SISTEMA DE
 AUTOPISTAS Y AVENIDAS
 PRINCIPALES.



hell is Simi Valley? sintetiza, a mi parecer, ese crecimiento sin sentido de las ciudades estadounidenses y la resultante vida insulsa de muchos de sus suburbios. ¿Dónde está Simi Valley? Podría estar en realidad en casi cualquier parte de los más de 1 200 kilómetros cuadrados que abarca Los Ángeles, sin duda una de las ciudades más extendidas del mundo sino es que la mayor. Actualmente, como veremos más adelante, Simi Valley pasa por un periodo de desarrollo y densificación muy notorio, pero no representa más un límite lejano, en tanto que se continúan poblando otros valles y áreas montañosas aún más allá de esta población.

A continuación intentaré analizar, en la medida que un corto ensayo lo puede permitir, algunos rasgos del fenómeno de expansión urbana de

las ciudades estadounidenses, teniendo como ejemplo a Simi Valley como suburbio de Los Ángeles, una de las urbes paradigmáticas de nuestro *vecino del norte*. Estas reflexiones están inspiradas en las lecturas y discusiones realizadas durante el Seminario Doctoral en Historia Urbana de Estados Unidos de la UAM Azcapotzalco, llevado a cabo entre octubre y diciembre de 1998, especialmente en los aspectos formales de la ciudad estadounidense revisados durante las sesiones del Seminario.

Periferia y expansión

La expansión urbana en las ciudades estadounidenses comenzó a presentarse de manera inten-

...las grandes ciudades estadounidenses, o al menos un buen número de ellas, crecieron con divisiones marcadas, tanto espacialmente como socialmente.

insalubres y peligrosos.³ Por ello aquellos que podían emigraban a otras áreas que ofrecieran mejores condiciones de vida. Desde entonces, las grandes ciudades estadounidenses, o al menos un buen número de ellas, crecieron con divisiones marcadas, tanto espacialmente como socialmente. Por una parte existe una diferencia notoria entre ciudad central y periferia, por otra la ciudad se divide en sectores destinados a usos específicos del suelo, por ejemplo *zona industrial, distrito financiero, área comercial*, etc. De igual forma, en el ámbito social existen *ghettos* y *áreas residenciales*. De esta manera, es interesante percatarse de la baja interacción social que existe en la ciudad estadounidense, a pesar del bienestar material.

A grandes rasgos, las urbes estadounidenses siguen este esquema: en la ciudad central se pueden concentrar las dependencias gubernamentales y financieras, mucho del comercio, algunas veces la industria y muy a menudo las áreas residenciales de los grupos marginales que habitan lo que fue la primera periferia; en tanto que el resto de la ciudad se compone mayoritariamente de suburbios que cuentan con sus propios servicios y áreas comerciales, que muy a menudo se mezclan con zonas de producción o empleo. Tanto la ciudad central como la periferia residencial pueden contener una diversidad social, pero la norma es que en el centro se ubi-

quen los pobres,⁴ en tanto que en la periferia las clases medias y altas forman sus propios núcleos.

En cuanto a la *estructura física*, como la definen algunos autores, de los suburbios estadounidenses, encuentro tres aspectos sobresalientes que los definen: el primero, quizá en orden de escala, son sus vías de comunicación, es decir las autopistas, bulevares y calles; el segundo sería la forma propiamente que tienen los barrios, es decir la traza de calles, lotes y áreas comunes entre las autopistas y bulevares principales; y el tercero es la típica casa suburbana con su jardín o patio. Si rastreáramos los antecedentes históricos del primero, encontramos que su existencia se puede remontar al llamado *City Beautiful Movement* y al desarrollo de los medios de transporte, pero en el caso de Los Ángeles y su estructura basada en los famosos *freeways*, ésta respondería sobre todo al periodo más reciente denominado *City Practical* y el tremendo impacto del automóvil en la planeación urbana⁵ (Fig. 1).

⁴ Por "centro" nos referimos a una porción considerable de la gran ciudad contemporánea; por ejemplo el centro de la ciudad de México no se limita, como hasta hace unas décadas, al centro histórico, en todo caso éste abarca por lo menos el área incluida dentro del llamado circuito interior.

⁵ La división por periodos de la historia urbana estadounidense es compleja y especializada, puede dar preferencia a la historia política, social, arquitectónica, etc. Para efectos de ejemplificar, en este ensayo proponemos retomar dos etapas de la periodización de Katharine Kia Tehranian (1995): *The City Beautiful Movement* que abarca fines del siglo xix y principios del xx, y *The City Practical Movement* ya posterior. El primero, propugnaba por terminar con "la fealdad urbana, la decadencia moral y el desorden social" (p.83) y, como una de sus notables características sintetizaba su práctica en propuestas estéticas y estaba asociado a grandes arquitectos como Sullivan, Lloyd Wright y Burnham. Para el segundo periodo (pp. 117-118), la autora propone que "hacia la segunda década del siglo xx, el dis-

³ Chudacoff (1994: 94-102) nos muestra en su estudio "Industrialización y transformación del espacio urbano, 1850-1920", las diversas formas en que se manifestaba este caos. Especialmente, las imágenes que muestra de las avenidas de Chicago y Filadelfia son muy elocuentes: todo en vez de pavimento, multitud de cables sin orden como en nuestras zonas marginales, carros con caballos y peatones circulando en todos sentidos, anuncios comerciales, etcétera.



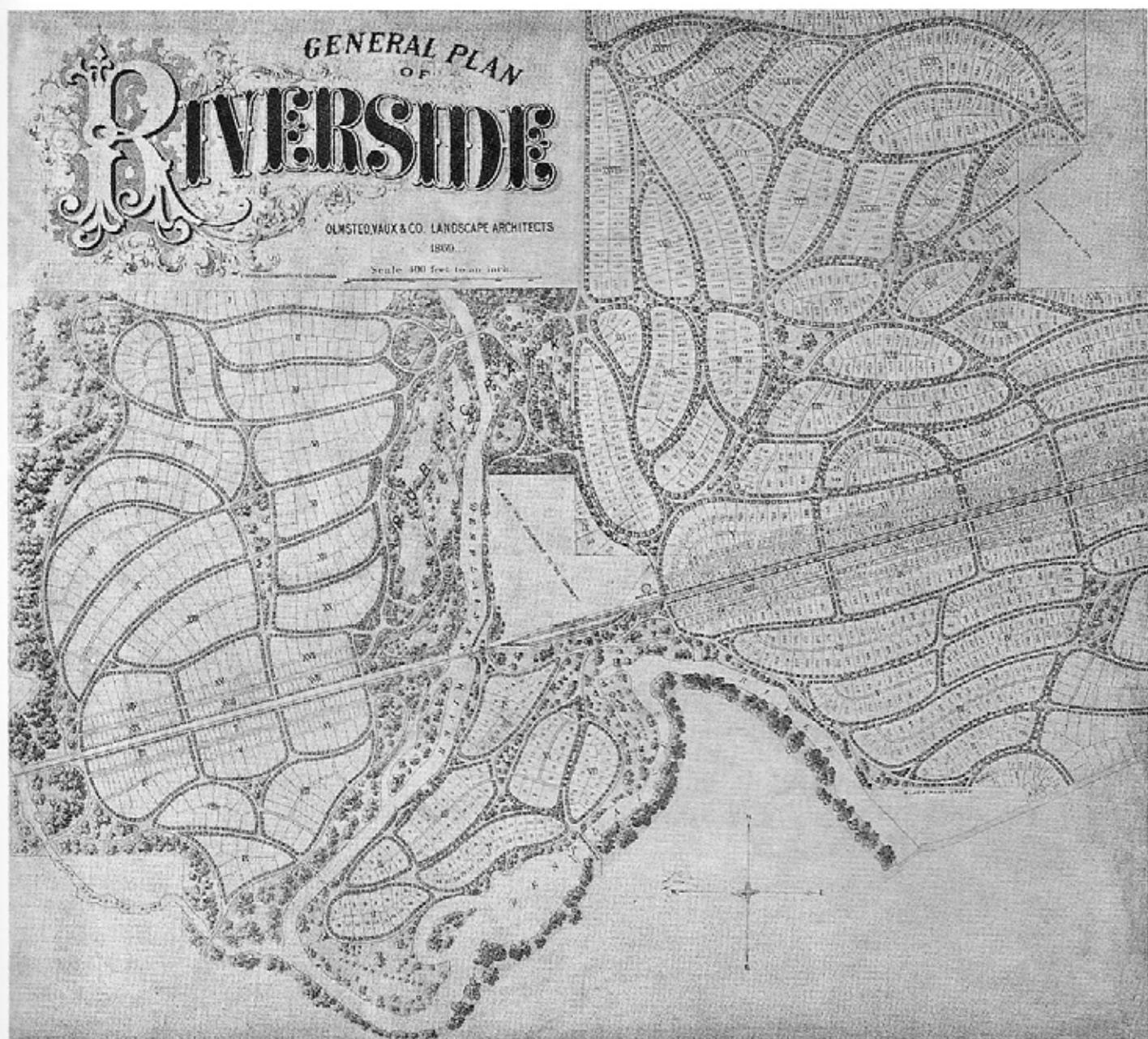


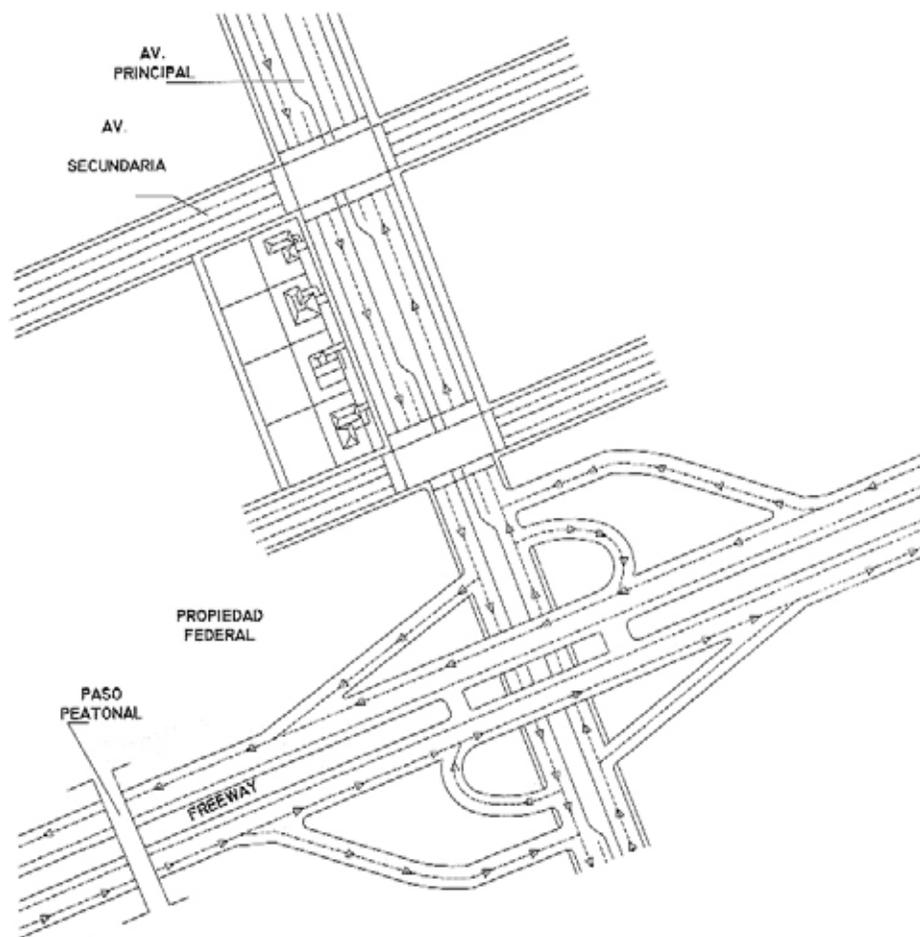
FIG. 2. PLAN GENERAL DEL
FRACCIONAMIENTO RIVERSIDE,
ILLINOIS, DISEÑADO POR
FREDERICK LAW OLNSTED
EN 1869.

En cuanto al segundo, podríamos reconocer la influencia de Olmsted (creador del proyecto pa-

curso de la planeación urbana tomó un cambio perceptible de los temas de la reforma (social) y el esteticismo, a la consideración de lo práctico y eficiente". La planeación pasó de los reformistas y arquitectos a los ingenieros y comisiones de planeación formadas por "expertos". Sus preocupaciones se encauzaban hacia el transporte, el uso del suelo y la zonificación. La autora destaca el hecho de que este último movimiento respondía, sobre todo, a intereses de la economía (capitalista) de carácter taylorista.

ra Central Park en Nueva York, e iniciador de una tradición de diseño urbano) en tanto que, de alguna manera, los barrios contienen un apego a la topografía y a la inserción del paisaje como premisas de diseño (Fig. 2). Por supuesto que esto es más aplicable en el caso de los suburbios de clase alta, mientras que para los sectores donde habitan las clases bajas la relación con Olmsted podría resultar excesiva. Es interesante notar que, por ejemplo, el mismo Olmsted diseñó al final de su vida el sector de Berkeley en el área de San Francisco, con lo cual podemos constatar que a

FIG. 3. DIAGRAMA QUE MUESTRA UNA SALIDA DE LA AUTOPISTA QUE CRUZA SIMI VALLEY. TAMBIÉN APARECEN DIBUJADOS UNO DE LOS BULEVARES PRINCIPALES, CALLES SECUNDARIAS Y EL DESPLANTE DE CASAS Y SU LOTIFICACIÓN. DIBUJO DE LEONARDO MERAZ, 1976.



pesar de la tardía anexión de California a la Unión, las influencias urbanas del siglo XIX también se dieron en este territorio.

La típica casa suburbana y sus espacios abiertos podrían igualmente ser reminiscencias de los barrios decimonónicos que se apartaron por primera vez de la ciudad central, en busca de mejores condiciones de ambiente por el contacto con la naturaleza. Aunque también el tipo de su estructura soportante de madera junto con su posibilidad de producción y ensamblaje son un antecedente histórico en un país donde ha abundado la madera, y una tradición constructiva basada en ésta, y donde la escasez de mano de obra ha forzado a racionalizar la actividad constructiva al máximo.⁶

⁶ Al respecto de la estructura soportante (o portante) de madera y otros "inventos" estadounidenses véase Fitch (1961: 10-12). Este autor también nos informa sobre el tremendo desarrollo del "rascacielos" que hasta la fecha ha sido un elemento emblemático de las ciudades estadounidenses.

Los Ángeles: ciudad-paradigma

Como se mencionó anteriormente, la ciudad de Los Ángeles representa un caso extremo de expansión urbana sin precedentes. El hecho de que el territorio de California fuera anexado a los Estados Unidos tardíamente (Los Ángeles, por ejemplo, cae en poder estadounidense en 1847), parece no haber afectado en el crecimiento de esta ciudad, muy al contrario, la creación de las ciudades californianas se dio ya con los ideales del movimiento de la *City Beautiful* y el desarrollo del transporte (Los Ángeles se unió al resto del país por medio del ferrocarril desde 1876), aunados al progreso económico de la segunda mitad del siglo XIX y el principio del XX. Como veremos más adelante, la casa más antigua existente de Simi Valley es una estructura de marcos de madera ya industrializada, que se construye sobre una antigua casa de adobe del período español.

Sin embargo, en el caso de Los Ángeles, el crecimiento urbano está ligado plenamente al período de la *Practical City*, y sobre todo al principio de la planeación para el automóvil. El fenómeno, relativamente reciente, de la ciudad

concebida para el automóvil ha coincidido en Los Ángeles, como en otros momentos coincidieron en Chicago o Nueva York, con períodos de gran crecimiento económico y fuertes oleadas de migración. Esta ha sido muy probablemente la razón principal de su expansión. De esta forma Los Ángeles cuenta con la increíble cantidad de 900 kms de autopistas (Fig. 1) y más de cinco millones de automóviles, que sirven a una población de aproximadamente diez millones de habitantes.

En efecto, el fenómeno del suburbio y la expansión urbana resulta especial y extremo en Los Ángeles. Algunos analistas, tales como Soja, Mike Davis o Lyn H. Lees (véase bibliografía), consideran a esta ciudad como el prototipo de la ciudad del futuro, o al menos de aquellas que presentan un crecimiento desmedido, en la que por su escala se producen la fragmentación y la delincuencia, como las que caracterizan a Los Ángeles. En esta ciudad los distintos suburbios presentan una autonomía política y económica, dejando en la ciudad central a los grupos menos favorecidos. Se trata de los ya no tan minoritarios *grupos étnicos*, latinos y negros principalmente.⁷

⁷ Soja nos presenta de manera amplia una visión más precisa de la geografía social de Los Ángeles:

"Las yuxtaposiciones aparentemente paradójicas pero funcionalmente interdependientes son las características que sintetizan a Los Ángeles contemporáneo. En Los Ángeles coinciden las ejemplificaciones especialmente vívidas de muchos procesos y patrones diferentes asociados con una reestructuración social de la última parte del siglo xx. Las combinaciones particulares son únicas, pero en su interior se condensan expresiones y reflexiones más generales. Se puede encontrar en Los Ángeles no sólo la alta tecnología industrial de los conjuntos del Silicon Valley y la errática economía de la "faja soleada" de Houston, sino también la extrema decadencia industrial y la bancarrota urbana de los barrios de "la faja oxidada" de Detroit y Michigan. Hay un Boston en Los Ángeles, un bajo Manhattan y un Bronx sureño, un São Paulo y un Singapur. Puede que no exista una región urbana comparable que presente tan vívidamente tal ensamblaje compuesto y una articulación de un proceso reestructurador urbano. Los Ángeles parece conjugar la historia reciente de urbanización capitalista en virtualmente todas sus formas" (Soja, 1989: 191).

La concentración de estos grupos marginales en extensas zonas ha creado una tensión que en ocasiones ha sido incontenible. La violencia es otro aspecto que caracteriza a Los Ángeles contemporánea y que promueve que las clases medias emigren a distancias cada vez mayores de la ciudad central, incrementando en consecuencia la expansión. La batalla contra la violencia también ha marcado con fuerza la forma de la ciudad, tanto en el diseño urbano como en la arquitectura, los cuales favorecen cada vez más la segregación y el aislamiento.⁸ Desafortunadamente, la delincuencia es ya un problema mayor para muchas ciudades del mundo, independientemente de su ubicación en el primer o en el tercer mundo.

⁸ Un ejemplo elocuente de la relación arquitectura-violencia nos lo ofrece Mike Davis en su ensayo sobre la arquitectura reciente de Los Ángeles. En especial el análisis de algunas obras de Frank Gehry, tales como una biblioteca en Hollywood (1984) o el Danziger Studio en el mismo sector. Davis también hace amplias observaciones en relación con los rascacielos del centro de Los Ángeles y sus extremas características de diseño en relación a su seguridad.

FIG. 4. INTERESANTE DIAGRAMA QUE MUESTRA CON MAYOR PERSPECTIVA EL ÁREA DEL GRAN LOS ÁNGELES Y SU RELACION CON LAS BASES Y CAMPOS MILITARES, A LOS QUE SOJA RELACIONA CON UNA DE LAS FUENTES DE ECONOMÍA DE GRAN IMPORTANCIA PARA LA CIUDAD. TOMADO DE SOJA, 1989.

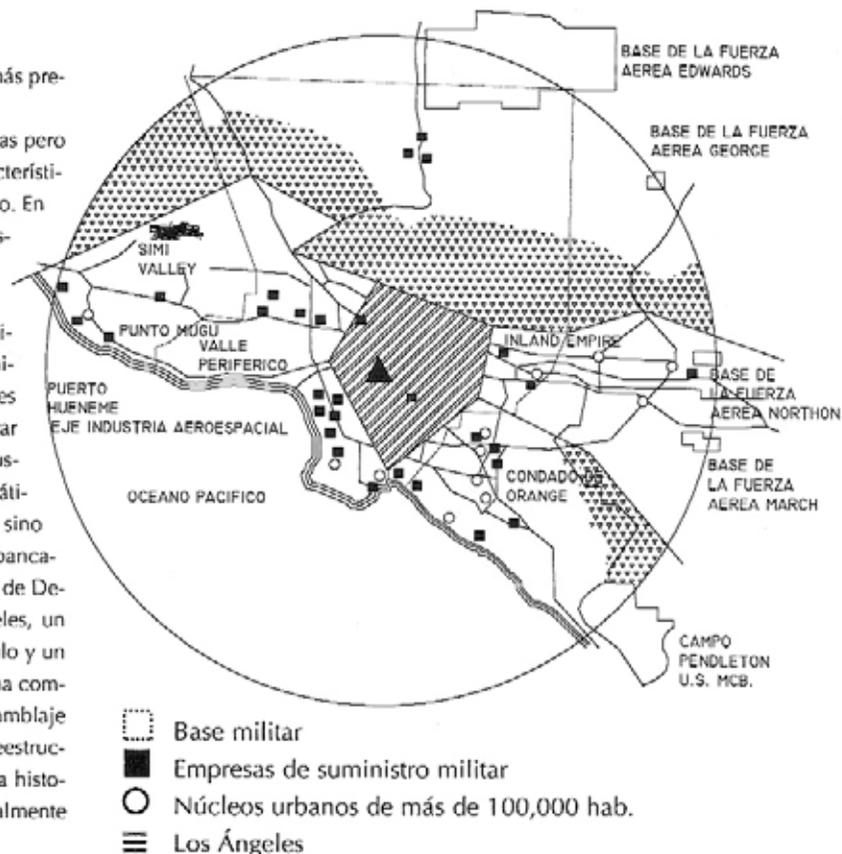




FIG. 5. FOTOGRAFÍA DE LA CASA Y PARQUE HISTÓRICO R. P. STRATHEARN, LA CONSTRUCCIÓN MÁS ANTIGUA DE SIMI VALLEY, CIRCA 1890. ESTA CASA ES LA TÍPICA CONSTRUCCIÓN EN MADERA QUE UTILIZA UN ESQUELETO DE MARCOS TAMBIÉN EN MADERA, SISTEMA QUE SE FUE INDUSTRIALIZADO DESDE EL SIGLO PASADO.
FOTO: L. MERAZ.

Otro aspecto que probablemente explica la enorme expansión que ha ocurrido en Los Ángeles es la gran concentración de bases e industrias militares. Como ya se mencionó, el crecimiento y la expansión de una ciudad no pueden estar desligados de una base económica que los sostenga. Para el caso de Los Ángeles existe un interesante trabajo escrito por Soja, en el cual relaciona el tamaño de la ciudad y la ubicación de estas bases e industrias y nos informa que por esta razón se ha canalizado una cuantiosa inversión federal hacia esta región (Fig. 4), lo cual, por otra parte, ha propiciado una de las mayores concentraciones de ingenieros en todo el mundo. De esta manera, este estudio abre nuevas perspectivas que nos permiten explicar la expansión de Los Ángeles.

Simi Valley, el suburbio correcto

Uno de los numerosos suburbios autosuficientes que conforman Los Ángeles es Simi Valley. Políticamente Simi pertenece al Condado de Ventura, aunque en realidad su desarrollo se ha basado en la construcción de innumerables conjuntos de casas que la hacen una ciudad dormitorio de cientos de empleados que diariamente se dirigen *over the hills* a sus empleos en el Valle de San Fernando, u otras áreas de Los Ángeles. Hacia mediados de los setenta, el pequeño Valle de Simi se encontraba cubierto de desarrollos residenciales, en la actualidad los desarrollos se han extendido también a las áreas de lomeríos y se está cerca de la saturación territorial. Otro cambio palpable, a veinte años de distancia es el incremento de la calidad y la cantidad de los servicios de la ciudad, especialmente el embellecimiento de las avenidas principales y la moder-

Hacia mediados de los setenta, el pequeño Valle de Simi se encontraba cubierto de desarrollos residenciales, en la actualidad los desarrollos se han extendido también a las áreas de lomeríos y se está cerca de la saturación territorial

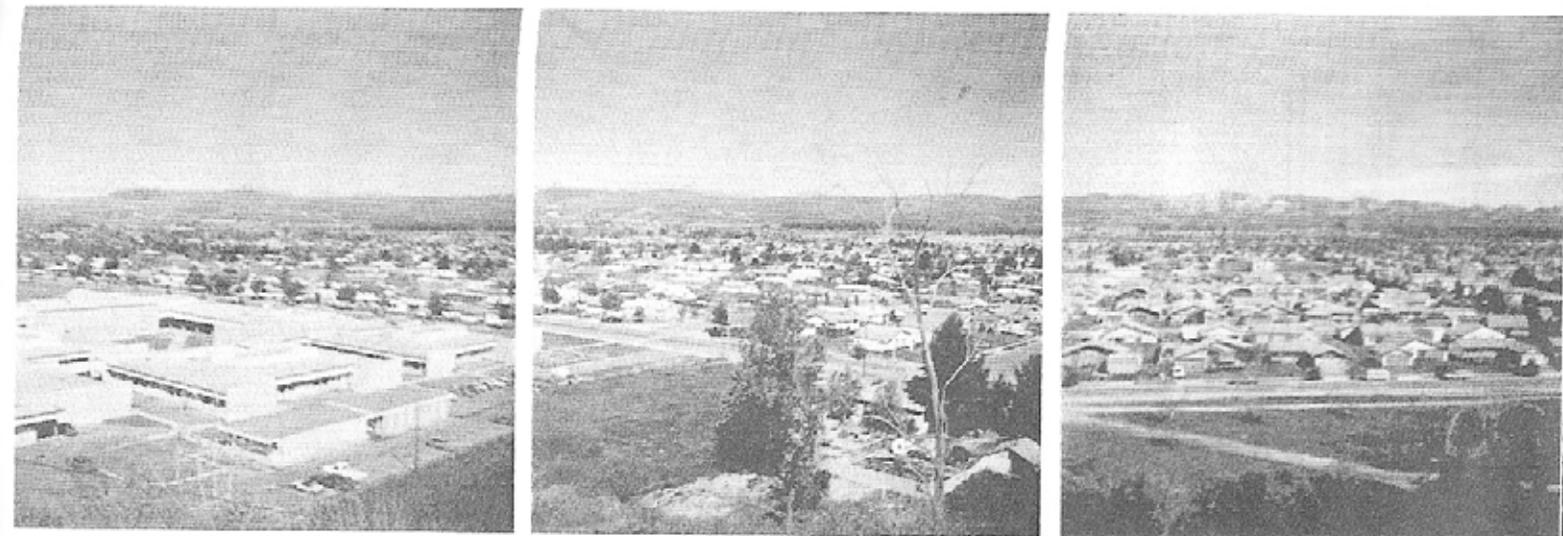
nización y ampliación de los comercios. Simi es una ciudad de *blancos* con minorías latina y negra que aún lo son, y ostenta un nivel económico medio alto.

La pequeña ciudad tiene una historia que casi no está presente al visitarla. De hecho, un antecedente precolombino es su propio nombre, pues significa *viento* en la lengua del grupo indio chumash que alguna vez la habitó. De los períodos español y mexicano no existe casi ningún rastro, que no sea arqueológico, y un recuerdo de los primeros tiempos de la conquista del oeste es la casa de la familia Strathearn, ahora convertida en un parque histórico, que fundó un rancho ganadero durante el siglo pasado (Fig. 5). De hecho, el valle estuvo dividido en propiedades agrícolas de tamaño considerable a lo largo de aproximadamente 10 millas del eje de la avenida de Los Ángeles que, originalmente, era la carretera hacia la ciudad y que hoy en día es una lujosa vía comercial (figs. 6 y 6a). Estas propiedades agrícolas comenzaron a dividirse ya desde los años cincuenta en que comenzó la expansión de la ciudad en esta dirección.

Paralelo a la avenida de Los Ángeles se encuentra la autopista que atraviesa el valle y que se dirige hacia el este al Valle de San Fernando y al oeste a la no muy distante ciudad de Oxnard, actualmente considerada parte de la gran Los Ángeles. La autopista tiene ocho salidas-entradas estratégicamente situadas. De esta manera tenemos entonces los tres elementos que caracterizan el suburbio angelino: el sistema de autopista y avenidas, los barrios residenciales con sus servicios y la casa suburbana con sus áreas jardina- das (Fig. 3); no existen lugares de reunión fuera de los centros comerciales que, además, tienen grandes áreas de estacionamiento y no existe un centro cívico ni cultural, en tanto que los servicios metropolitanos se encuentran repartidos estratégicamente, tales como los parques, la policía, la corte, las bibliotecas, etc. Existe todo lo necesario, y sin embargo la sensación de una ciudad en sí misma no es perceptible.⁹ En cambio, la in-

⁹ Georg Leidenberger en una interesante comparación sobre la calidad de vida entre las ciudades estadounidenses y mexicanas observa que a pesar de que la sociedad esta-

FIG. 6. LAS FOTOGRAFÍAS MUESTRAN EL PERFIL URBANO FORMADO POR CIENTOS DE HILCHOS, REMATADOS AL NORTE, DONDE SE APRECIA UNA CADENA MONTAÑOSA. FOTOS: L. MERAZ.



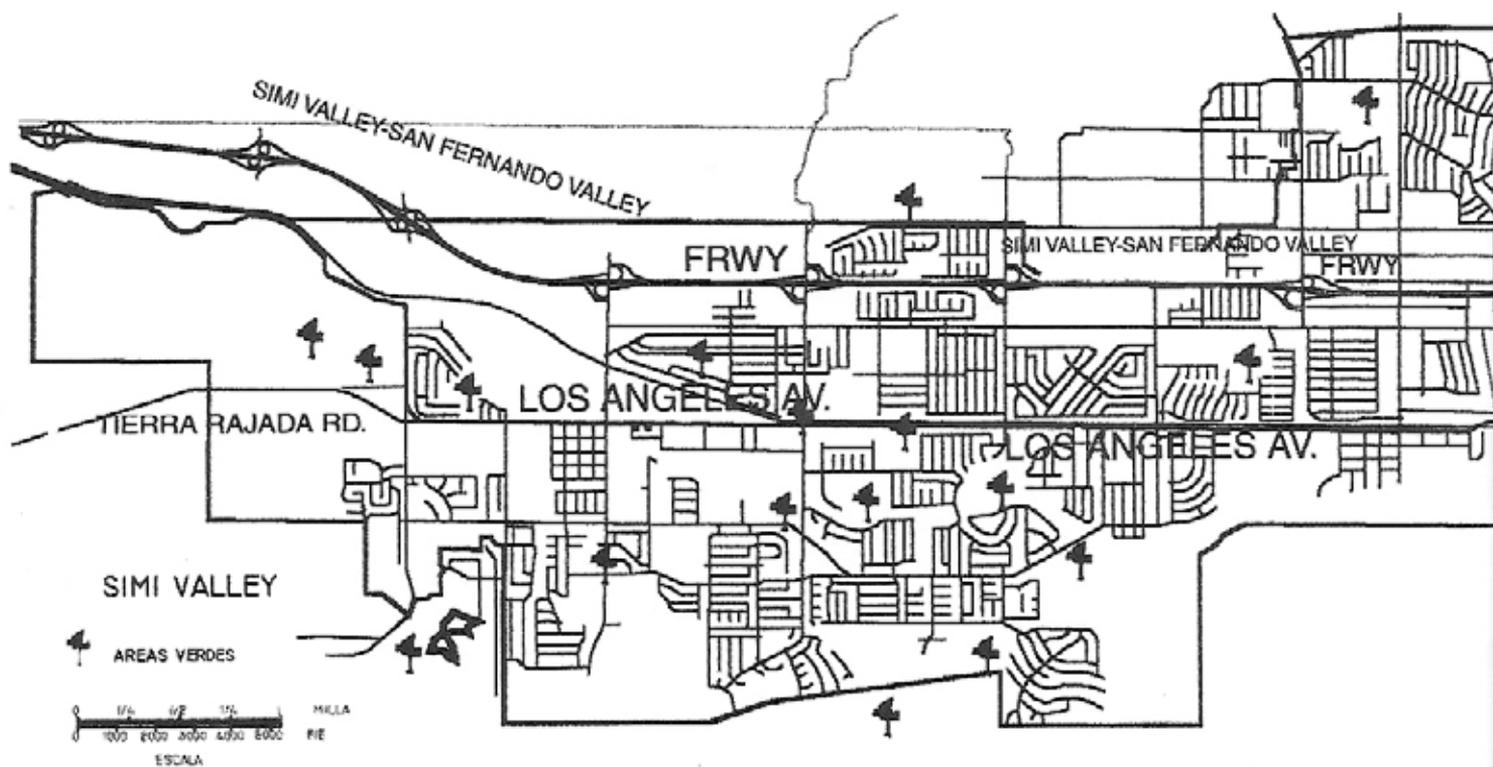


FIG. 6a. PLANO GENERAL DE SIMI VALLEY HACIA 1976. EN ESTE SE MUESTRA ESQUEMÁTICAMENTE LA DISPOSICIÓN URBANA, EL SISTEMA DE AUTOPISTA Y OTRAS AVENIDAS, JUNTO CON LA LOCALIZACIÓN DE LOS NUMEROSOS PARQUES PÚBLICOS.

dividualidad y el aislamiento son la norma del ambiente en Simi Valley, donde el servicio de autobús se consigue sólo cada hora, pues es una ciudad pensada para el automóvil. En las inmediaciones de Simi, específicamente sobre las montañas que lo limitan al sur, se encuentra una base de cohetes que repentinamente se hace presente cuando se prueba alguno de éstos. La población recibe instrucciones en caso de ataques periódicamente y en ocasiones se hacen ensayos de evacuación con alarmas que suenan por toda la ciudad. No sería remoto que Simi esté habitada por un buen número de esos ingenieros (dada su cercanía a la base de cohetes) a los que hace

dounidense es muy participativa, su individualismo se muestra en la geografía social de sus ciudades:

"Ella carece de vida pública aparte de las actividades relacionadas al comercio y el trabajo. En el paisaje urbano estadounidense se implantó el funcionalismo más que la vitalidad humana. Las calles sirven para trasladarse y no para la convivencia; los parques son lugares para hacer ejercicio y no para esparcimiento; las plazas modernas y posmodernas en los centros de las ciudades son abandonadas y no sirven como *locus público*. El problema no es sólo de carácter estético, sino social. Precisamente por la falta de espacios públicos, la sociedad urbana se fragmenta".

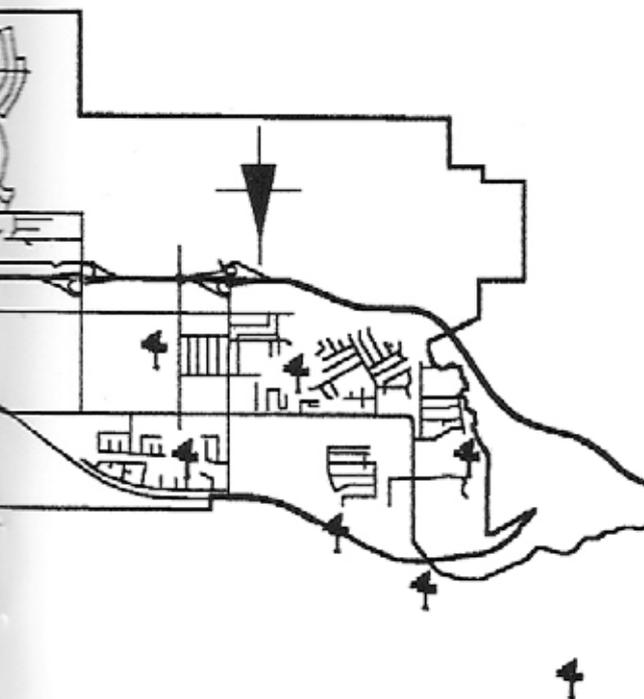
alusión Soja, y de esta manera vemos reflejado en Simi todas las características que distinguen a la ciudad de Los Ángeles. Es difícil predecir el futuro de Simi, pero si juzgamos por el enorme crecimiento de los pueblos vecinos, podríamos suponer que esta ciudad también pasará por un período de decadencia y parcial abandono, aunque el crecimiento de Los Ángeles no puede ser infinito.

Comentarios finales

Recapitulando, de lo anterior podemos inferir algunas conclusiones:

Tres de los elementos que definen al suburbio estadounidense son: 1) el sistema de autopistas, avenidas principales y calles secundarias; 2) la forma de los barrios que, dependiendo del grupo que los habita, procuran con mayor o menor fuerza un diálogo con el medio; y 3) la casa unifamiliar con sus áreas jardinadas y su sistema constructivo basado en el marco de madera.

Estos elementos tienen un origen hacia el final del siglo pasado y principios de éste, período en el cual se llevó a cabo una transformación radical en las ciudades estadounidenses debido al acelerado desarrollo industrial y económico, junto con una intensa inmigración europea.



Con el tiempo, estas características han sido un factor, entre otros, por el cual las ciudades estadounidenses han experimentado una acelerada expansión territorial, que en el caso de Los Ángeles ha sido radical.

Esta excesiva expansión incrementa ciertos aspectos negativos del suburbio americano, tales como la segregación, el individualismo y el consumo, además que no fomenta la interacción cívica. La expansión urbana excesiva es, en realidad, un signo de falta de planeación territorial y produce un derroche de recursos.

En Simi Valley vemos reflejados todos estos aspectos de expansión y problemática urbana con extraordinaria fidelidad.

Dado su carácter de suburbio blanco, y quizá conservador, Simi dejó el anonimato hace algunos años al ser el centro de la atención estadounidense, pues su territorio fue elegido para que ahí se celebrara el juicio de los policías blancos que golpearon salvajemente a un automovilista negro que infringió las leyes de tránsito. El veredicto a favor de los policías causó una revuelta en el área central de Los Ángeles que superó a los disturbios de los años sesenta, y que involucró en esta ocasión a los grupos latinos en una escalada de violencia sin precedente.

Bibliografía

Para el caso de Los Ángeles y el tema de la expansión urbana, se recomienda examinar las siguientes publicaciones:

Beveridge, Charles E. y Paul Rocheleau, *Frederick Law Olmsted. Designing the american landscape*, Universe, Nueva York, 1998.

Davis, Mike "Fortress Los Angeles: the militarization of urban space", en: Sorkin, Michael, comp. *Variations on a theme park: the new american city and the end of public space*. Hill and Wang, 1992.

Ellis, William S., "Los Ángeles: city in search of itself", *National Geographic Magazine*, vol. 155, núm. 1, enero 1979.

Chudacoff, Howard P. y Juliet E. Smith, "Industrialization and the transformation of urban space, 1850-1920", en: *The evolution of an urban society*, Prantice Hall, New Jersey, 1994, 1975.

Fitch, Jos Marston, *Architecture and the estetics of plenty*, Greenwood, 1961, 1985.

Lees, Lynn Holen, "Urban public space and imagined communities in the 1980's and 1990's", *Journal of Urban History*, vol. 20, núm. 4. August 1994, pp. 443-465.

Leidenberger, Georg, *Ciudadanía y calidad de vida en la experiencia urbana norteamericana y mexicana, una perspectiva histórica*, Documento impreso, 1988.

Monkkonen, Eric H, *America becomes urban. The development of U.S. cities and towns. 1780-1980*, University of California Press, Los Ángeles, 1988.

Reps, John W., "Cemeteries, parks and suburbs: picturesque planning in the romantic style", en: *The making of urban america: a history of city planning in the U.S.*, Princeton UP, 1965.

Soja, Edward W., "It all comes together in Los Angeles", en: *Postmodern geographies: the reassertion of space in critical theory*, Verso, Londres-NY, 1989.

Tehranián, Katharine Kia, *Modernity, space and power. The american city in discourse and practice*, Hampton Press, 1995.