

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LIII, Nº 207, primavera 2021

Págs. 169-180

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.207.10>

CC BY-NC-ND



Los orígenes de la utilización del urbanismo en la competencia entre ciudades. El caso de Houston

Carlos GARCÍA-VÁZQUEZ

Catedrático de Composición Arquitectónica (Universidad de Sevilla)

RESUMEN: Este artículo analiza los orígenes de la utilización del urbanismo en la competencia entre ciudades por atraer actividades económicas. Temporalmente, pone el foco en la década de 1980, cuando, coincidiendo con un proceso similar en la economía, dicha práctica empezó a expandirse globalmente. Geográficamente, utiliza el *Sunbelt* estadounidense como caso de estudio. Comienza analizando la figura del “ayuntamiento-promotor” y abordando las raíces históricas del “urbanismo débil”. En una segunda parte, se centra en el caso de Houston, una ciudad que no cuenta con plan urbanístico. El texto analiza las escasas herramientas que tiene el sector público para intervenir en ella, así como las que utilizan los promotores para eludir los riesgos que conlleva la ausencia de planificación. Finalmente, concluye con consideraciones sobre las ventajas y desventajas que esta ausencia comportó para Houston en el periodo analizado, así como sobre las razones que explican el apoyo ciudadano.

PALABRAS CLAVE: Competencia entre ciudades; Houston; *Sunbelt*; Zonificación urbanística.

Origins of the use of urbanism in cities competition. Houston case

ABSTRACT: This article analyzes the origins of the use of urbanism in the competition between cities in order to attract economic activities. Regarding the time period, it focuses in the 1980s, when this practice started to expand globally, in coincidence with a similar process in the economy. As for the geography, it uses the American Sunbelt as case study. It starts analyzing the figure of the ‘developer-municipalities’, and the historic roots of the ‘weak urbanism’ in the United States. In a second part, it focuses on the case of Houston, a city with no urban plan. It analyzes the few tools that the public administration has to operate in the city, as well as the tools used by developers in order to avoid the risks derived of the absence of planning. Finally, the article concludes with several considerations on the advantages and inconveniences of the no-plan policy for Houston in the analyzed period, as well as on the reasons that explain the support of the local community.

KEYWORDS: Cities competition; Houston; Sunbelt; Zoning; Land Use.

Recibido: 25.12.2019; Revisado: 21.05.2020

Correo electrónico: ccggvv@us.es, Nº ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4697-5025>;

El autor agradece los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

1. Introducción

En el ámbito económico, las ciudades contemporáneas se desenvuelven en un entorno global que Manuel Castells denominó “espacio de los flujos” (CASTELLS, 1995: 190 y ss.). Gracias a las tecnologías de la información, que ofrecieron a las empresas multinacionales un alto grado de libertad para elegir la ubicación de sus sedes, ese entorno es relativamente indiferente a las connotaciones propias de una localización geográfica concreta. No es ya crucial, como ocurría durante el siglo XIX y gran parte del XX, estar cerca de las fuentes de recursos naturales, contar con accesos a las redes fluviales interiores, o con infraestructuras nodales tipo puertos, enlaces ferroviarios o carreteras. El hecho de que las diferencias geográficas que históricamente discriminaban a los distintos lugares tengan cada vez menos trascendencia ha propagado por el planeta expectativas económicas en ciudades sin tradición en los circuitos económicos internacionales, a las que el espacio de los flujos está permitiendo competir por atraer empresas e industrias multinacionales. Ello explica la importancia que el tema de la competencia entre ciudades ha adquirido en la actualidad¹. Este artículo indaga en sus orígenes históricos.

En efecto, la competencia entre ciudades no nació con la globalización. En algunos entornos, donde el ultraliberalismo económico tiene una larga tradición, este fenómeno cuenta con casi dos siglos de existencia. Es el caso del *Sunbelt* o “Cinturón del Sol”, término con el que se designa a la franja de Estados Unidos comprendida entre el paralelo 37 y la frontera con México². En ella se ubican 14 estados: la mitad sur de California, Arizona, Nuevo México, Texas, Oklahoma, Arkansas, Luisiana, Tennessee, Mississippi, Alabama, Georgia, Carolina del Norte, Carolina del Sur y Florida. También decenas de ciudades que se

encuentran entre las más competitivas del sistema global de flujos: Los Ángeles, Dallas, Atlanta, Miami o Houston, protagonista de este artículo.

Los objetivos del mismo son:

- El estudio del origen de la competencia entre ciudades en el *Sunbelt* estadounidense, un fenómeno que se expandiría durante la globalización pero que nació mucho antes en esta región del planeta.
- El análisis del uso del urbanismo en la competencia entre ciudades en la década de 1980, periodo que podemos considerar como los albores de la globalización. Para este fin se usará como caso de estudio la ciudad de Houston.

Antecedentes de la investigación:

Por lo que respecta al primer objetivo, la tradición de la competencia entre ciudades en el *Sunbelt* en las décadas que van de 1930 a 1990 ha sido estudiada por Carl Abbott en sus libros *The New Urban America. Growth and Politics in Sunbelt Cities* (ABBOTT, 1981) y *The Metropolitan Frontier. Cities in the Modern American West* (ABBOTT, 1993). Más que en el urbanismo como disciplina, los libros de Abbott identifican en las políticas de crecimiento, y su apuesta por modelo suburbano-policéntrico, el motor de dicha competencia. Una aproximación similar es la de Richard M. Bernard y Bradley R. en *Sunbelt Cities. Politics and Growth Since World War II*, Rice (BERNARD & RICE, 1983); así como de David C. Perry y A. J. Watkins en *The Rise of the Sunbelt Cities*, (PERRY & WATKINS, 1977).

En cuanto al uso del urbanismo en la competencia entre ciudades, el periodo histórico aquí abordado no ha sido objeto de especial atención entre historiadores y urbanistas, que han centrado sus investigaciones en las últimas dos décadas. En

¹ John Friedmann fue pionero cuando, allá por los años 1980, comenzó a publicar gráficos y listas que plasmaban jerarquías de ciudades en el espacio económico global, una práctica que se generalizaría entre geógrafos, economistas, historiadores y urbanistas en las décadas siguientes. En el presente, los *rankings* de ciudades son publicados periódicamente por organismos internacionales como la ONU, revistas económicas como *Fortune*, consultoras multinacionales como Mercer o institutos de estudios económicos. Estos *rankings* posicionan las ciudades según todo tipo de cuestiones: económicas (concentración de poder, oportunidades para la inversión, actividad constructora, infraestructuras de telecomunicaciones, etc.); sociales (coste de vida, criminalidad, seguridad, salud, cultura, educación, medio ambiente, etc.); y otras de lo más variopintas (como ser “amiga de los niños”). Estas listas son reclamadas por las empresas multinacionales para decidir sobre la ubicación de sus sedes.

² Tras la Segunda Guerra Mundial, en esta zona se produjo una auténtica revolución económica y territorial cuya evidencia más palpable fue el masivo traspaso de poder político y económico desde las ciudades del noreste de Estados Unidos, centros tradicionales de dicho poder. Entre 1970 y 1975, más de la mitad del incremento de la población del país se produjo en el *Sunbelt*. Este *boom* se concentró en las áreas urbanas. Si en 1940 tan sólo el 37% de sus habitantes vivía en ciudades, en 1970 lo hacían el 65%. Este enorme crecimiento de las metrópolis del sur coincidía con un no menos radical descenso de la población de las ciudades del noreste, asfixiadas por las sucesivas crisis de sus sectores industriales tradicionales. En el *Sunbelt*, en cambio, se había implantado la industria del futuro, firmas electrónicas que desarrollaban su actividad en factorías limpias, donde trabajaba una mano de obra altamente cualificada.

la recopilación de ensayos *Essays on Sunbelt Cities and Recent Urban America*, de Robert B. Fairbanks y Kathleen Underwoods (FAIRBANKS & UNDERWOOD, 1990), destaca el de Robert Fisher, “The Urban *Sunbelt* in Comparative Perspective: Houston in Context”, que localiza en las leyes territoriales de los siglos XVII, XVIII y XIX el origen del *laissez faire* urbanístico de Estados Unidos y, más concretamente, de las estrategias de planeamiento de Houston en la postguerra. En *Antópolis. El desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol* (GARCÍA VÁZQUEZ, 2011), Carlos García Vázquez indaga en las consecuencias morfológicas que dichas políticas comportaron para las ciudades del *Sunbelt*, un tema que dos libros muy difundidos han desarrollado para el caso de Houston: *After the City*, de Lars Larup (LARUP, 2000) y *Ladders*, de Albert Pope (POPE, 1996).

Los temas de la zonificación y el planeamiento (o la ausencia del mismo) en Houston han sido fundamentalmente documentados por la revista *Cite: The Architecture and Design Review of Houston*, que comenzó a editarse en 1982, a comienzos de la década que este artículo aborda. Varios artículos son claves para entender este periodo: el de William Anderson y William O. Neuhaus, “*Trading Toilets*” (Cite 1, 1982); el de Joel Warren Barna, “*The Development Ordinance and Its Discontents*” (Cite 5, 1984); el de John Mixon, “*Honor Thy Neighbor: A Zoning Starter Kit for Houston*” (Cite 24, 1990); el de William F. Stern, “*The Quilted City: Planning for Houston*” (Cite 24, 1990). El rechazo de los electores a la propuesta de zoning que se sometió a referéndum en 1993, un hito importante en esta historia, es analizado en los artículos de Tom Curtis, “*5,000 Voters Can’t Be Wrong: How Zoning Came to Houston*” (Cite 27, 1991); y de Donna H. Kristaponis, “*Zoning Houston-Not*” (Cite 31, 1994). Una recopilación de algunos de estos textos se encuentra en el libro “*Ephemeral City. Cite Looks at Houston*”, de Barrie Scardino, William F. Stern y Bruce C. Webb (SCARDINO, STERN & WEBB, 2003).

2. Metodología

Metodológicamente, el artículo comenzará analizando el papel que, históricamente, los ayuntamientos del *Sunbelt* han venido desarrollando en la promoción y venta de sus ciudades, así como la labor que el urbanismo ha desempeñado en esta tarea. Tras apuntar algunas claves de la historia de esta disciplina en Estados Unidos, se verá cómo los ayuntamientos-promotor del *Sunbelt* optaron por asumir lo que hemos denominado un “urbanismo débil”, escasamente prescriptivo y siempre atento a las cambiantes

disposiciones de los promotores. Algunas de ellas llegaron a renunciar al urbanismo por considerarlo como una rémora para su crecimiento económico. Así ocurrió en Houston, la mayor ciudad de Estados Unidos sin plan urbanístico en el periodo analizado.

El trabajo se fundamenta sobre una búsqueda bibliográfica llevada a cabo durante una estancia de investigación en el *College of Architecture de la Texas Tech University* de Lubbock. La orientación de la búsqueda fue principalmente historiográfica, centrándose en libros y artículos de investigación sobre historia urbana e historia del urbanismo que han abordado la evolución de las ciudades del *Sunbelt*, y especialmente de Houston, tras la Segunda Guerra Mundial. El material así recogido se contrastó con visitas a más de una docena de ciudades del *Sunbelt* (Los Ángeles, San Diego, Las Vegas, Phoenix, Tucson, Albuquerque, Santa Fe, Lubbock, El Paso, Dallas, Austin, San Antonio, Nueva Orleans, Atlanta y Miami), así como a lugares específicos de Houston. Finalmente, todo ello se complementó con una serie de entrevistas con académicos de la Rice University de Houston y de la *Texas Tech University* de Lubbock.

3. Las raíces históricas de la competencia entre ciudades y la utilización del urbanismo: los ayuntamientos-promotor en el *Sunbelt*

En el *Sunbelt* la competencia entre ciudades no es un fenómeno asociable a la globalización. Desde su fundación en el siglo XIX, y cuando no eran más que pequeñas comunidades habitadas por colonos agrícolas, se vieron obligadas a rivalizar entre sí por acaparar recursos y mercados. Sólo las que lograban destacar como centros económicos de una determinada región tenían garantizada la supervivencia. Las demás estaban condenadas a desaparecer.

El liderazgo de esta naciente concurrencia entre ciudades fue asumido por los promotores privados. Ellos las dotaron de las infraestructuras necesarias para acceder a los recursos naturales y a los mercados de consumidores. Tal como defiende William D. Angel, y tal como ocurre hoy en día, las características locales de cada asentamiento eran poco relevantes, ya que cuando era necesario los flujos naturales eran violentados y modificados: si los ríos eran poco profundos, los promotores se encargaban de dragarlos; si la red fluvial discurría en sentido norte-sur, los promotores se ocupaban de construir vías de ferrocarril o canales de navegación en sentido sur-norte. Fueron ellos, y no los

poderes públicos, los que doblegaron las barreras naturales para favorecer a sus respectivas ciudades (PERRY & WATKINS, 1977: 109-128).

Para Carlos García Vázquez, Houston es un buen ejemplo de ello:

“En sus inicios, esta ciudad, que distaba unos 80 kilómetros del Golfo de México, vivía a la sombra de su vecina Galveston que, por su situación en la costa y su puerto natural, se perfilaba como futuro centro regional. Sin embargo, los promotores de Houston no se resignaron ante las barreras que la naturaleza oponía a sus expectativas económicas. En 1909 pusieron en marcha una iniciativa para construir un puerto interior en el poco profundo pantano de Buffalo, que conectaba la ciudad con la costa. Para transformarlo en un canal de aguas profundas era necesario acometer una costosísima obra de ingeniería. Los empresarios locales convencieron a los ciudadanos de la necesidad de afrontar el proyecto, emitieron bonos para financiarlo y constituyeron *lobbies* de presión en Washington para conseguir fondos adicionales del gobierno federal. En 1914 se inauguraba el *Houston Ship Channel*, al que se trasladaron las compañías petroleras de Texas, cuyas refinerías estaban situadas en otras localidades” (GARCÍA VÁZQUEZ, 2019: 237).

El prometedor futuro de Galveston quedó así truncado.

Experiencias como esta explican que, en el *Sunbelt*, la figura del promotor haya sido glorificada. No es casual que *Dallas*, *Dinastía*, *Falcon Crest* y tantas otras series televisivas que han recreado los valores del gran empresario, hayan situado sus escenarios al sur del paralelo 37. Sus protagonistas resumen la imagen mítica que el norteamericano medio tiene de sí mismo, marcada por el enaltecimiento del individualismo en un entorno geográfico que promete un mar de oportunidades. Las ciudades del *Sunbelt* siempre se han enorgullecido de ello. Dallas (a la que la revista *Fortune* definió en 1989 como “el lugar soñado para localizar un negocio”) se ha promocionado a sí misma como un enclave “dinámico, optimista y orientado hacia la acción”. Phoenix, por su parte, ha llegado a alardear de la debilidad de sus instituciones públicas y de la energía del individualismo local. En la década de 1950, esta glorificación del promotor facilitó el consenso social en torno a una idea: poner los ayuntamientos en manos de los hombres de negocio y las élites profesionales locales. De esta manera, el desarrollo urbano de Dallas pasó a ser controlado por la *Citizen's Charter Association*, un grupo de empresarios; algo similar ocurrió en Phoenix con otro colectivo de promotores, el Phoenix 40; y en San Antonio, donde el 94% de los concejales elegidos desde

1955 pertenecen a la asociación empresarial Good Government League (GARCÍA VÁZQUEZ, 2019: 237). Habían nacido los “ayuntamientos-promotor”.

Lo primero que hicieron fue desdibujar las fronteras que separaban lo público de lo privado, trasladando al ámbito municipal los más agresivos manuales del mundo empresarial. No entendían que su principal cometido como administración pública fuera la distribución de los recursos. En realidad, para los muy conservadores habitantes del *Sunbelt* lo social no era prioritario. Exigían calidad en servicios básicos como carreteras, policías y bomberos, pero rechazaban pagar impuestos para financiar sistemas educativos, sanitarios o de transporte, que preferían contratar en el sector privado. Ello explica que, en los años 1970, los gastos sociales de las ciudades del *Sunbelt* no rebasaran el 50% de la media nacional³. De hecho, los ayuntamientos-promotor eran escuálidos en comparación con los del norte: mientras que Newark, en Nueva Jersey, contaba con 37,2 funcionarios municipales por cada 1.000 habitantes, Phoenix tenía 9,1 y Houston 8,0 (PERRY & WATKINS, 1977: p. 173).

Llama la atención que esta indiferencia hacia las cuestiones sociales se produjera en un momento, los años 1950 y 1960, en el que Europa daba forma a su Estado del Bienestar. Pero la historia del *Sunbelt* era diferente. Robert Fischer explica su apego por el *laissez faire* a partir de una serie de anomalías históricas que evitaron que esta zona padeciera los traumas que convencieron al Viejo Continente de la necesidad de humanizar el capitalismo. Durante la Gran Depresión, los estados sureños todavía eran ajenos a la economía internacional, por lo que la sufrieron relativamente; la Segunda Guerra Mundial no les reportó destrucción, sino inversiones millonarias provenientes del Departamento de Defensa de Estados Unidos; y, cuando sus ciudades comenzaron a hacerse mayores de edad, ya en la década de 1950, estaban insertas en la atmósfera ideológicamente ultraconservadora de la Guerra Fría (FAIRBANKS & UNDERWOOD, 1990: 33-58).

Al igual que la competencia entre ciudades, también la debilidad de la disciplina urbanística tiene larga tradición histórica en el *Sunbelt*. Los primeros inmigrantes que llegaron a Estados Unidos huían de una Europa lastrada por su pasado feudal, de una sociedad piramidal donde las élites sociales seguían gozando de privilegios insalvables. Como reacción a ello, los colonizadores británicos implementaron las leyes territoriales más liberales del planeta. Tras la independencia, este espíritu fue recogido por la constitución, que definió la tierra

³ En 1970, el gasto social medio por habitante en las ciudades del norte del país con más de 500.000 habitantes era

de 21,58 dólares, mientras que en las del *Sunbelt* era de 8,87 (PERRY & WATKINS, 1977: 174).

como un derecho civil, y no como un bien público. Se reconocía así la potestad de urbanizar el suelo. El estado tan sólo podía regular cómo hacerlo, nunca dónde. En un país con un gran flujo de inmigrantes y cuyo territorio era virgen y gigantesco, ello equivalía a reconocer la facultad de negociar con una fuente inagotable de recursos. Especulación y libertad individual quedaron así asociados en el imaginario colectivo norteamericano.

Sobre esta base se materializó la denominada “conquista de la frontera”, la colonización de las grandes llanuras del interior, un proceso que fue desplazando el límite occidental de Estados Unidos hacia el oeste, y que se prolongó hasta finales del siglo XIX. Tras la toma de un territorio, los promotores compraban al estado grandes superficies para parcelarlas y venderlas a particulares. Miles de asentamientos urbanos nacieron de esta manera. Entre ellos estaban las actuales ciudades del *Sunbelt*. Sus “padres fundadores” fueron especuladores, a menudo carentes de escrúpulos: los de Phoenix (ver FIG. 1), negociantes que construyeron los canales de irrigación del valle del Río Salt; y los de Houston, los hermanos Allen, dos promotores neoyorquinos.

Hasta la segunda mitad del siglo XIX no se cuestionó esta forma de proceder. Pero la industrialización, que atrajo a miles de personas hacia las

ciudades, hizo que tan radical *laissez faire* urbanístico derivara en caos. El desorden físico, la suciedad, el abandono y los consecuentes problemas de salubridad, convencieron a la opinión pública de la necesidad de implementar algún tipo de regulación. La lucha en pro del reconocimiento del derecho de las administraciones a controlar la ciudad fue abanderada por el *Park Movement*, que consiguió que urbes como Chicago o Nueva York establecieran normas de alineación y edificación, así como estándares infraestructurales. En 1916, Nueva York aprobó el primer “*zoning*” de Estados Unidos, término utilizado para definir la ordenación del uso del suelo. El éxito de esta iniciativa animó al Departamento de Comercio a publicar un modelo de *zoning* e invitar a los estados a asumirlo. Tan sólo dos, Nueva Jersey y Massachusetts, lo declararon obligatorio. En el resto, cada ciudad conservó la potestad de decidir qué figuras urbanísticas eran de aplicación en su territorio, y el 85% optó por el *zoning*.

Pero los defensores de la regulación urbanística se toparon con la Quinta Enmienda de la Constitución, que establecía que “ninguna persona será privada de la vida, la libertad o sus propiedades sin un proceso legal; tampoco la propiedad privada será transformada en uso público sin una justa compensación”. Ello significaba que, si un suelo era expropiado debía ser pagado a precio

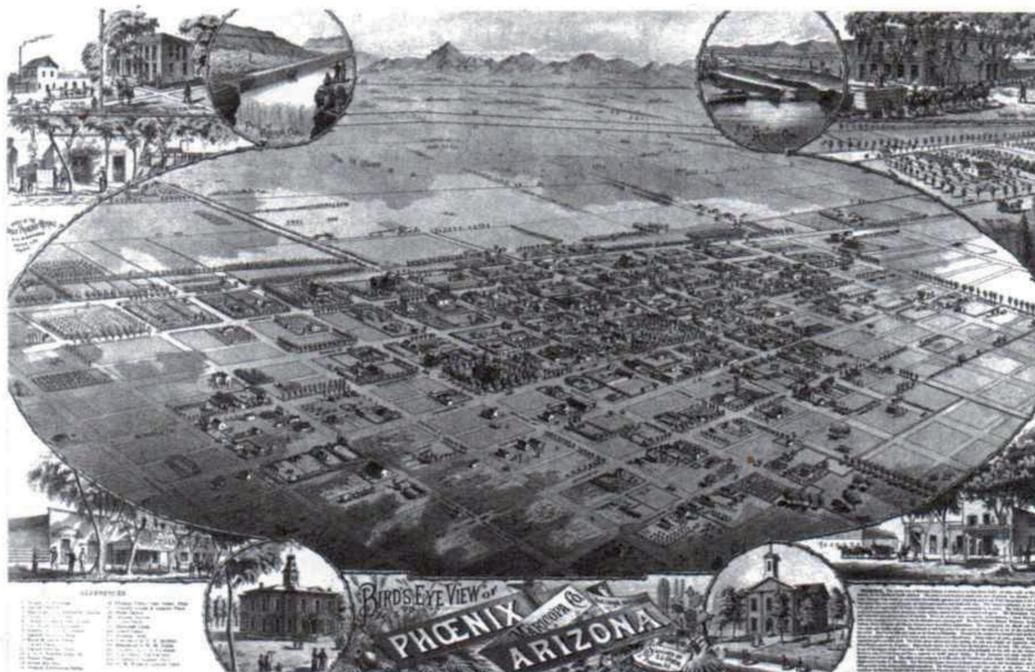


FIG. 1/ Vista aérea de Phoenix en el siglo XIX.

Fuente: GAMMAGE, 1999: 17.

de mercado, lo que prácticamente anulaba dicha posibilidad. La apelación a esta enmienda permitió que, a pesar de la casi generalización del *zoning*, la definición física de las ciudades siguiera en manos de los promotores. Tal como describe Sam Bass Warner:

“En la tradición americana el principal propósito del ciudadano es la búsqueda personal del beneficio; el objetivo de una ciudad es convertirse en una comunidad de ‘*money-makers*’. (...) desde mediados del siglo XIX los éxitos y fracasos de las ciudades americanas han dependido de consecuencias no planificadas de las demandas del mercado (...) Lo que el mercado no podía hacer bien, las ciudades americanas no hicieron bien; lo que el mercado hizo mal o abandonó, es algo que nuestras ciudades fueron incapaces de superar” (PERRY & WATKINS, 1977: 281, traducción y adaptación del autor).

	Ordenanzas de <i>zoning</i>	Plan General
Albuquerque	1953	1975
Atlanta	1928	1948
Dallas	1929	2006
Houston	–	2015
Los Ángeles	1920	1996
Miami	1934	1989
Phoenix	1930	1985

FIG. 2/ Tabla comparativa de los años de implementación de dos figuras de planeamiento urbanístico (ordenanzas de *zoning* y plan general) en siete ciudades del *Sunbelt*.

Fuente: elaboración propia.

Así ocurrió en el *Sunbelt*. La tabla FIG. 2 muestra cómo a mediados de los años 1930 la mayoría de sus grandes urbes había adoptado e implantado el *zoning*, con la excepción de Houston (de la que trataremos en el siguiente apartado). Medio siglo después, en las décadas que nos ocupan (1980 y 1990), muchas de ellas habían dado el salto hacia alguna figura de planeamiento más general. Sin embargo, se trataba de una especie de “planeamiento a la carta”, es decir, susceptible de ser modificado para ajustarse a los dictados de los promotores. Es lo que denominaremos “urbanismo débil”, un sistema de planificación escueto, flexible y ambiguo⁴. Los ayuntamientos-promotor del *Sunbelt* encontraron en él un eficaz instrumento para lidiar en la competencia entre ciudades. Ello era especialmente evidente en las áreas metropolitanas, donde aquélla alcanzaba cotas de máxima tensión. Esto es así porque en Estados Unidos la

administración pública está muy fragmentada en gobiernos municipales cuyos ingresos dependen de los impuestos locales, lo que explica que las ciudades de una misma área metropolitana luchan entre sí por atraer empresas, residentes, centros comerciales, etc. Sus ayuntamientos les ofrecen terrenos, exenciones de tasas, becas de formación, préstamos con intereses por debajo del mercado, etc. Mientras que unas ciudades ganan, otras pierden. Entre estas últimas suele encontrarse la ciudad madre, que no puede permitirse bajar los impuestos debido a los enormes costos sociales e infraestructurales que soporta.

En estos balcanizados entornos, un control demasiado estricto puede provocar que empresas y constructores deriven sus inversiones hacia las localidades vecinas. Sin embargo, un uso inteligente transforma al urbanismo débil en un activo. En los albores de la globalización, la región de Los Ángeles dio un buen ejemplo de ello, fenómeno estudiado por Dana Cuff (CUFF, 2000) y Roger Keil (KEIL, 1998). En la década de 1980, la mayor ciudad del *Sunbelt* sufrió un durísimo proceso de ajuste económico. Su inmensa área metropolitana no contaba con ningún plan de ámbito regional, aunque sí con infinidad de planes parciales y normativas locales que se convirtieron en un importante factor de competencia entre sus 163 ciudades. Manejándolas a su antojo, los ayuntamientos-promotor de la región urbana de Los Ángeles iniciaron una feroz competencia por atraer empresas globales que garantizaran a sus localidades determinados *status* de empleo y funcionalidad económica. Las ganadoras fueron las que lograron seducir a corporaciones de los sectores financiero (Bunker Hill), del espectáculo (Century City), multimedia (Culver City), de servicios al productor (Santa Mónica) o tecnológico (el condado de Orange). El resto tuvo que resignarse a acoger las actividades económicas que las demás rechazaban. Entre estas perdedoras se encontraban las “*hub cities*” de la autopista de Santa Ana, por las que tan sólo se interesaron los casinos y los clubes de alterne.

En ese periodo, también el entorno metropolitano de Phoenix supo hacer un uso inteligente del urbanismo débil (FIG. 3). La ciudad de Tempe apostó por él para atraer a la industria creativa. Como sede de la *Arizona State University*, principal generadora de empleo, sabía que estaba en disposición de seducir a los jóvenes profesionales de la entonces incipiente “clase creativa”, cuya forma de vida sintonizaba con la de estudiantes y profesores. Su predilección por los ambientes urbanos

⁴ Rem Koolhaas comentaba: “El *zoning* de Atlanta es muy interesante: su primer párrafo informa sobre lo que hay que hacer para proponer una alteración. Los reglamentos son tan débiles que la excepción es la norma. (...) Atlanta tiene una

especie de *zoning* inverso, un *zoning* como instrumento de indeterminación, que hace que cualquier cosa sea posible en cualquier sitio”. (KOOLHAAS & MAU, 1995: 836, traducción y adaptación del autor).

“a la europea”, es decir, densos, animados y peatonales, convenció al ayuntamiento de la oportunidad de implementar códigos urbanísticos que incidieran en la concentración del desarrollo urbano en las áreas centrales, limitando la suburbanización de la periferia. También aprobó unas ordenanzas que protegían su pequeño pero pintoresco casco histórico. Esta estrategia estimuló una animada vida urbana, algo prácticamente inexistente en las ciudades vecinas. Eso sí, tuvo que pagar un precio por ello. Sus exigentes estándares urbanísticos ahuyentaron proyectos comerciales tan importantes como el gigantesco Fiesta Mall, que descartó la opción de Tempe en favor de Mesa, una vecina mucho más desregulada.



Fig. 3/ **Verrado, una ciudad del entorno de Phoenix que explota la marca “Far West”.**

Fuente: elaboración propia.

4. Houston, la ciudad sin plan

En 1969, Reyner Banham, Paul Barker, Peter Hall y Cedric Price publicaron un provocativo artículo donde hacían un llamamiento en pro de lo que ellos denominaban el “no plan” (BANHAM & al., 1969: 435-443). Con el argumento de que “las ciudades más rigurosamente planificadas, como el París de Haussmann y Napoleón III, han sido casi siempre las menos democráticas”, denunciaban la planificación urbanística y reclamaban el derecho de los ciudadanos a decidir libremente qué hacer con sus propiedades. El “no plan” era un apelo a ir más allá del urbanismo débil, a aventurarse en la desregularización total.

Este discurso formaba parte del utopismo propio de la década de 1960, pero era muy real en una de las capitales del *Sunbelt*, Houston, la ciudad-icón de la derecha norteamericana:

“El mundo converge en Houston... Hora a hora las autopistas se atiborran, los rascacielos del *downtown* se elevan, los residentes de River Oaks se enriquecen, los suburbios van royendo su camino campo a través y lo que hace un par de décadas sólo era una mota en el mapa se convierte en algo más que una ciudad, en una idea, una visión, ¡el futuro aquí y ahora!” (ABBOTT, 1993: 181, traducción y adaptación del autor).

Efectivamente, Houston es próspera, ultraliberal y ultraconservadora, y lo es desde que, en 1836, los hermanos Allen compraron las tierras pantanosas sobre las que se asienta con el único fin de especular con ellas. La defensa a ultranza de los derechos de los propietarios convirtió a esta ciudad en una gigantesca inmobiliaria. Tras visitarla en los años 1970, Reyner Banham la definió como una versión en la vida real del juego del Monopoly (citado por Bruce C. Webb en SCARDINO, STERN & WEBB, 2003: 4), una ciudad ante la cual el Los Ángeles de la época de Chinatown parecía un estado socialista... Décadas más tarde, Sanford Kwinter y Daniela Fabricius enunciarían juicios similares:

“no es una ciudad real, sino más bien una libre confederación de empresas e industrias que conforma una red etérea de infraestructuras compartidas y alianzas económicas” (KOOLHAAS & al., 2000: 547).

Con esta base ideológica, no es de extrañar que, en los años 1980, en los preludios de la globalización, Houston fuera la única gran metrópolis de Estados Unidos que no contaba con *zoning*. Promotores y ciudadanos estaban convencidos de la capacidad del mercado para regular la ciudad “de manera natural”, por lo que en dos ocasiones (1948 y 1962) habían rechazado en referéndum la posibilidad de implementarlo⁵. Esta realidad convenció al ayuntamiento de que ni debía ni podía entrometerse en la lógica del mercado inmobiliario, lo que se tradujo en una reducción al mínimo de los controles urbanísticos. En Houston no existía ningún organismo público que regulase el desarrollo urbano, tan sólo departamentos y comisiones municipales que implementaban ordenanzas sectoriales que, de alguna manera, afectaban a la arquitectura y la forma urbana. Esta legislación se iba aprobando a medida que surgía la necesidad, normalmente por la irrupción de algún conflicto. En el año 2000 Houston contaba con 17 ordenanzas de uso de suelo que afectaban a cuestiones tan variopintas como la seguridad, el reciclaje o la cartelería comercial. A ellas había que sumar normativas de salud pública que prohibían determinadas instalaciones industriales e imponían accesos de emergencia, medidas antiincendios, patrones de ventilación, etc.

⁵ La referencia intelectual de los detractores del *zoning* es el libro *Land Use Without Zoning*, escrito en 1972 por Bernard

H. Siegan (SIEGAN, 1972), cuya máxima era: “la más efectiva de las ordenanzas es la competencia”.

En 1985, se publicaron las *Development Ordinances* que, por primera vez, establecían estándares preceptivos en solares y viario urbano, lo que permitía ejercer un mínimo control sobre cuestiones tan importantes como la densidad residencial. La intención, sin embargo, no era definir la ciudad, sino evitar que la ausencia de normas acabara comprometiendo su futuro crecimiento físico y económico. Por ejemplo, la obligación de retranquear los edificios una distancia que oscilaba entre los 3 y los 7,6 metros, dependiendo del ancho de calle, pretendía reservar suelo para futuras ampliaciones del viario. Aunque de manera indirecta, también la construcción de infraestructuras posibilitaba a las administraciones públicas establecer algún tipo de control sobre el desarrollo de Houston. En una ciudad absolutamente dependiente del automóvil, el diseño de la red de autopistas era un poderoso instrumento de regulación urbana. Lo mismo ocurría con las redes de abastecimiento de agua y saneamiento, sin las que no era posible colonizar nuevos territorios.

Ordenanzas sectoriales e infraestructuras, hasta ahí podía llegar la administración. El resto quedaba en manos de los promotores. Curiosamente, esta lógica acabó pasando factura a los más poderosos. En Estados Unidos, el *zoning* no sólo fija los usos de suelo, también los tamaños mínimos de parcela, los retranqueos, las alturas, etc. Una vez aprobado, es muy difícil modificarlo (muchos estados exigen, incluso, un referéndum), lo que lo convierte en una garantía de futuro: residentes y compradores saben que los usos, alturas y densidades de su barrio serán estables en el tiempo. En Houston, en cambio, la ausencia de *zoning* generó una incertidumbre que preocupaba a los que tenían propiedades en las zonas residenciales, comerciales y terciarias más exclusivas, propiedades cuyo valor estaba amenazado por el descontrol estético, la implantación de usos no deseados, la llegada de residentes no "adecuados" o, simplemente, la degradación ambiental derivada de la retirada de los poderes públicos. En estas áreas, la apertura de un casino o la construcción de un bloque de viviendas sociales podían significar el comienzo del declive, y era la inexistencia de *zoning* lo que lo hacía posible.

Los movimientos "no plan" relativizaban estas amenazas, argumentando que el desarrollo urbano de Houston seguía pautas muy similares al de ciudades que sí contaban con *zoning*. Hay que reconocer que, a pesar de que su definición física había quedado en manos de los promotores, no había clubes de alterne en los distritos financieros, ni

casinos junto a las mansiones neovictorianas. Y es que Houston había conseguido conciliar los dictados del liberalismo con los beneficios que reportaba la planificación urbanística utilizando convenios privados o *Covenants Conditions and Restrictions* (CC&R), regulaciones que los promotores introducían en las escrituras de compra-venta de los solares de sus emprendimientos más lujosos, y que el comprador se comprometía a cumplir cuando los firmaba. Un *Common Interest Development* (CID), entidad legal establecida por el promotor, se encargaría de que aquéllos se cumplieren por un periodo de tiempo que oscilaba entre los 25 y 30 años⁶. De esta manera, los promotores ofrecían a los propietarios seguridad sobre el futuro de los terrenos adyacentes al suyo. Desaparecía así la amenaza de las fluctuaciones de precios, tan cierta en las desreguladas ciudades del *Sunbelt* que muchos bancos se negaban a conceder hipotecas para la compra de viviendas situadas en zonas no protegidas por CC&R. Ello explica que los 10.000 CIDs existentes en Estados Unidos en 1970, se convirtieran en 225.000 en el año 2000.

El número y tipo de restricciones que establecían los CC&R variaba, pero solía cumplirse una máxima: eran más numerosas y estrictas cuanto más cara era la promoción. Las había de carácter urbanístico (que determinaban usos, densidades, alturas, distancias a linderos, etc.) y arquitectónico (que fijaban materiales, colores, tipos de verjas, etc.). Algunas incluso parecían prescribir un determinado estilo de vida, como ocurría en las urbanizaciones construidas por la empresa *Leisure World*, donde no podían residir personas menores de 45 años (FIG. 4).



FIG. 4/ *Leisure World*, una comunidad cerrada de Mesa (área metropolitana de Phoenix) regulada por un CC&R.

Fuente: elaboración propia.

⁶ Si durante ese periodo no se había respetado, el CC&R podía ser decretado "fuera de uso" y perder su condición legal.

Al haber sido establecidas por los promotores, los jueces solían considerar a las CIDs como entidades comerciales y no como lo que realmente eran, ayuntamientos informales que gobernaban a cientos de miles de personas⁷. Georges Greanias, quien fue candidato a la alcaldía de Houston por el Partido Demócrata, calificó los convenios privados como “planeamiento en la sombra”, la fórmula que las ciudades del *Sunbelt* habían inventado para conciliar regulación y “no plan”. Suponía que los instrumentos urbanísticos tradicionales (derecho de expropiación, zonificación funcional, establecimiento de ordenanzas, es decir, todo lo que a la administración pública le está vedado determinar) pasaban a manos de los promotores (GREANIAS, 1998: 28).

En Houston llegaron a haber más de 10.000 convenios privados, sobre los que tenían potestad 630 CIDs. El distrito financiero de Post Oak (el octavo de Estados Unidos), el *Texas Medical Center* (que contaba con un gobierno propio encargado de regular el tráfico, la señalización, los aparcamientos, la edificación, etc.) y el complejo espacial de la NASA (que tenía su propia organización urbanística e infraestructural) fueron frutos del planeamiento en la sombra. También las más exclusivas urbanizaciones residenciales (los suburbios de Bellair y West University, los antiguos pueblos del Memorial Drive, o *edge cities* como *The Woodlands*) contaban con ordenanzas y *zonings* propios establecidos por convenios privados. Gracias a ellos, en todos estos enclaves se respiraba rancia ostentación que caracteriza a la alta burguesía tejana. También gracias a ellos, en Houston imperaba un orden relativo: las industrias se concentraban a lo largo de las vías del ferrocarril o las autopistas, los bloques de apartamentos en las avenidas, los comercios en las arterias de tráfico y las gasolineras en las intersecciones viarias.

Como decíamos, la suplantación del urbanismo por el “planeamiento en la sombra” contaba con un consenso bastante transversal entre los ciudadanos de Houston. Sin embargo, la vulnerabilidad de esta estrategia se hizo repentinamente evidente en 1982, debido a la crisis económica desatada por la caída de los precios del petróleo. El impacto del denominado “*Oil Crash*” dejó sin empleo,

en un periodo de 15 meses, a 160.000 houstonianos. Ello sirvió como caja de resonancia a las demandas de los colectivos pro-*zoning*, que aprovecharon la coyuntura para promover un nuevo referéndum. Todo apuntaba a que esta vez se había impuesto el acuerdo a favor de la implantación de un *zoning*. Según las encuestas, además del alcalde, el ayuntamiento y 160 organizaciones de propietarios, lo apoyaba el 67% de los ciudadanos. En 20 de noviembre de 1993 se sometió a consulta popular un borrador de *zoning*. El resultado fue del 51,9% en contra y el 48,1% a favor. Paradójicamente, entre los que votaron negativamente se encontraban los segmentos sociales más desfavorecidos de la ciudad: el 72% de la población afroamericana, el 68% de la clase media-baja y el 58% de los hispanos⁸.

Probablemente los pobres de Houston tenían motivos para temer al *zoning*. Muchos de ellos habían emplazado actividades comerciales, empresariales e incluso industriales en sus viviendas, algo que ninguna regulación urbanística consentiría⁹. Sin embargo, los datos mencionados ponían en evidencia otra cuestión: la segregación racial que impuso la práctica del denominado “*redlining*”. Esta fue implantada por la *Home Owners' Loan Corporation* (HOLC), una agencia gubernamental fundada en 1933, en plena Gran Depresión, para ayudar financieramente a las personas con problemas para pagar sus hipotecas. La política del *redlining* consistía en desaconsejar a los bancos la concesión de préstamos para adquirir propiedades en determinados barrios de las ciudades, considerados poco rentables por criterios de localización, valor y antigüedad de las viviendas, presencia de usos incompatibles con los residenciales o... por raza. De esta manera, los “Mapas de Seguridad Residencial” (*Residential Security Maps*)¹⁰ de la HOLC hundieron los precios de solares y apartamentos situados en distritos predominantemente afroamericanos, a los que condenaron a un declive del que jamás lograrían recuperarse.

Los Mapas de Seguridad Residencial de Houston son muy elocuentes en una lectura sociológica del resultado del referéndum de 1993. Como estipulaba la HOLC, aquéllos calificaron sus áreas residenciales en cuatro categorías: “la mejor”

⁷ De hecho, las únicas regulaciones rechazadas por los tribunales fueron las que atentaban contra la Constitución, normalmente por segregación racial o por orientación sexual. En el elegante distrito de River Oaks, la *River Oaks Corporation* impuso unas ordenanzas que establecían que sus residencias unifamiliares eran sólo para blancos. Estuvieron en vigor desde 1926 hasta 1955, cuando fueron declaradas ilegales.

⁸ Tan sólo la clase media apoyó la propuesta (63% a favor), temerosa de los riesgos que la desregulación comportaba para sus enclaves residenciales.

⁹ La *Baptist Ministers' Association*, un grupo de líderes religiosos

de raza negra, lo había advertido en una carta publicada antes del referéndum: “El *zoning* restringirá las iglesias y acabará con los trabajos de la comunidad negra; el *zoning* segregará a las minorías; el *zoning* subirá los alquileres y los impuestos; el *zoning* alimentará el chabolismo. No queremos que Houston se convierta en otra Dallas, Detroit, Washington, Chicago o St. Louis. Todas ellas son ciudades zonificadas. Todas ellas tienen áreas de pobreza y chabolismo mucho peores que las de Houston”.

¹⁰ Se redactaron Mapas de Seguridad Residencial para 239 ciudades de Estados Unidos.

("best"), "aún deseable" ("still desirable"), "definitivamente en declive" ("definitely declining") y "peligrosa" ("hazardous")¹¹. La inmensa mayoría de estas últimas eran zonas cercanas al centro de la ciudad (las clases media y alta blancas ya habían iniciado su éxodo hacia suburbia), y estaban habitadas por población de color. Así ocurría en los denominados *First Ward*, *Third Ward*, *Fourth Ward*, *Fifth Ward* y *Six Ward*. En el este de la ciudad fueron señalados como barrios "peligrosos" Clinton Park y Brunsville (actualmente prácticamente demolido), y dispersos por el resto del municipio fragmentos de Near Northside, Cottage Grove y el West End. Como es de imaginar, ninguno de estos barrios, condenados por la HOLC al ostracismo, estaba protegido por CC&Rs. Seis décadas después de la publicación del Mapa de Seguridad Residencial de Houston, la mayoría de los vecinos de estas áreas votó en contra del *zoning* en el referéndum de 1993. Las secuelas del *redlining* seguían alimentando una profunda desconfianza hacia la administración pública por parte de los sectores más desfavorecidos de la sociedad.

5. Conclusiones

La desregulación urbanística ha sido frecuentemente defendida como una de las claves del éxito de Houston en su competencia con otras ciudades estadounidenses. Es difícil negar que hay algo de cierto en este argumento. La ausencia de burocracia y la inmediatez con la que un proyecto puede materializarse han atraído a numerosos empresarios, que buscan evitar los trámites burocráticos que se ven obligados a implementar en ciudades con legislaciones urbanísticas más estrictas. El clima de *laissez faire* que se respira en Houston y la casi total exención de impuestos locales y estatales, cuadran un escenario perfecto para la inversión privada, lo que se ha traducido en crecimiento urbano y crecimiento económico.

A ello hay que sumar un fenómeno que suaviza los efectos negativos que pudieran derivarse de la ausencia de planificación. Sea por entender que es su contrapartida al consenso social existente en torno al "no plan", sea por el convencimiento de que, ante un problema, si no lo resuelven los ciudadanos con poder no lo va a resolver nadie, lo cierto es que los grandes magnates tejanos han desarrollado una envidiable conciencia cívica. Expresión de su filantropismo son los grandes

equipamientos culturales de Houston, como la Fundación Menil y su famosa Capilla Rothko, y sus principales espacios públicos, como Hermann Park, el corredor verde del pantano Buffalo o la plaza de la Transco Tower¹². Todos ellos han sido promovidos, proyectados y financiados con capital privado.

Pero es innegable que Houston también ha pagado un alto precio por su empeño en la desregulación. Según una encuesta realizada por el Chicago Tribune en los días previos al referéndum de 1993, de entre las mayores ciudades norteamericanas era la que contaba con los peores transportes públicos, las peores dotaciones de parques, las peores redes de agua y alcantarillado, el peor sistema de mantenimiento de calles, etc. También era donde menos viviendas sociales se construían (18 veces menos que la media nacional) y donde peor se trataba a los peatones. Además, la desregulación urbanística impedía que se beneficiase de los fondos federales para rehabilitación urbana, y hacía que su crecimiento fuese prácticamente imprevisible, que la estructura funcional fuera complejísima, que el entorno natural estuviera siendo dilapidado y que la escasez de espacios públicos se hubiera convertido en crónica.

En definitiva, la ideología del "no plan" hacía mucho daño a Houston. Damnificadas eran las infraestructuras. El mantenimiento, sustitución y desarrollo de las redes públicas dejaba mucho que desear. De hecho, su deterioro obligó a imponer restricciones urbanísticas en determinadas zonas. Es el caso de la "moratoria de conexión a la red de saneamiento" que, en 1974 y debido a la imposibilidad de evacuar más aguas residuales, prohibió construir nuevos edificios en el Midtown. En un artículo titulado "*Trading Toilets: the Subterranean Zoning of Houston*", William H. Anderson and William O. Neuhaus la calificaron como "perverso *zoning* subterráneo", ya que acabó canalizando el crecimiento de la ciudad hacia la periferia (ANDERSON & NEUHAUS, 1982: 12-14).

Damnificados eran los servicios públicos. La reducida presión impositiva de Houston¹³ generaba importantes déficits equipacionales. Ejemplo de ello era el cuerpo de policía, que en 1981 contaba con la mitad de efectivos que ciudades de tamaño similar, a pesar de tener, por aquel entonces, uno de los índices de criminalidad más altos del país. Si buscaban calidad, los ciudadanos de Houston habían de costear los servicios que recibían. El lema era: "Tienes lo que pagas". En las urbanizaciones del extrarradio, los propietarios abonaban

¹¹ Estos últimos barrios eran sombreados en rojo, de ahí el término "*redlining*".

¹² Diseñado por Philip Johnson es, probablemente, el único

lugar que los houstonianos perciben como una verdadera plaza pública.

¹³ Una cuarta parte de la de Boston y una quinta de la de Nueva York.

una tasa anual a los promotores para que les proveyesen de colegios, instalaciones deportivas y sistemas de seguridad con estándares muy superiores a los del resto de la ciudad.

Damnificado era el patrimonio arquitectónico. El sacrosanto derecho a la propiedad hacía que el destino de edificios con valor histórico-artístico dependiera de la voluntad de sus dueños. Ello tuvo consecuencias devastadoras. Durante el *boom* inmobiliario de la década de 1990, cientos de inmuebles de comienzos del siglo XX fueron demolidos. Damnificado era el transporte público. Las autoridades de Houston solían argumentar que la baja densidad lo hacía inviable por ruinoso. Ello explicaba que la red de autobuses fuera minúscula y que los cuatro millones de houstonianos no contaran con metro¹⁴. Y damnificados eran los barrios pobres. En una ciudad así, el cuidado del espacio público recaía sobre los vecinos, que habían de ocuparse de la pavimentación, el mobiliario urbano, el arbolado, etc. Los más humildes no podían afrontar estos gastos. Su única esperanza eran los fondos federales, que solían llegar con décadas de retraso.

El fallido referéndum de 1993 privó a Houston de las herramientas que hubiera necesitado para hacer frente a todos estos problemas en las décadas posteriores, cuando no hicieron más que agravarse. Ello explica que veinte años después, en 2013, el alcalde de la ciudad encargara al Departamento de Planificación y Desarrollo que pusiera en marcha el proceso que desembocaría en el “Plan Houston”. En realidad, más que un auténtico plan general de ordenación urbana, se trataba de una especie de plan estratégico que establecía un marco referencial para la toma de decisiones por parte de las administraciones públicas. Su informe final, “*Plan Houston. Opportunity. Diversity. Community. Home*”, publicado el 30 de septiembre de 2015, definía una visión de ciudad y unos objetivos, y prescribía 12 estrategias para alcanzarlos.

Varias de ellas apuntaban a la necesidad de cambiar de rumbo:

La 3, “apoyar infraestructuras de calidad”, señalaba la necesidad de renovar, entre otras, las precarias redes de abastecimiento y saneamiento. La 4, “nutrir barrios seguros y saludables”, reconocía la importancia de los servicios sociales, especialmente los de salud, para abordar el problema de la pobreza. La 5, “conectar personas y lugares”, se abría a la posibilidad de implementar sistemas

de transporte alternativos al automóvil, aunque incidiendo más en la bicicleta que en una sólida red de transporte público. La 9, “proteger y conservar nuestros recursos”, evidenciaba la insostenibilidad de la relación que Houston mantenía con su medioambiente, especialmente en lo referente al tema del agua. La 12, “celebrar lo que es único en Houston”, destacaba el valor de los edificios distintivos y las zonas históricas de la ciudad, que llevaban décadas siendo dilapidados. Sin embargo, otras estrategias del Plan Houston confirmaban las prioridades tradicionales de la capital tejana. La 6, “apoyar nuestra economía global”, reafirmaba la máxima de la competitividad para atraer inversiones y puestos de trabajo calificados como “deseables”. La 2, “crecer responsablemente”, seguía apostando por el crecimiento urbano (básicamente suburbano) como uno de los motores de la economía local. Y la 1 “gastar el dinero sabiamente”, velaba por la salvaguarda de la política de bajos impuestos.

En definitiva, el Plan Houston, no era ningún punto y aparte en el idilio de la ciudad con el “no plan”, sino más bien un pequeño paso atrás, una apuesta por el urbanismo débil que subsanara cuestiones tales como las deficiencias en infraestructuras públicas, la falta de servicios sociales, la desatención del patrimonio urbano y arquitectónico o la ausencia de alternativas al automóvil; todo ello sin poner en tela de juicio los objetivos y fundamentos de las políticas urbanas neoliberales. Como ocurrió con las *Development Ordinances* de 1985, la intención del Plan Houston parecía ser evitar que la ausencia de normas acabara comprometiendo el axioma de la competitividad, un axioma profundamente enraizado en las ciudades del *Sunbelt*, ciudades que, desde que se fundaron, se vieron obligadas a competir entre ellas, que nunca conocieron un urbanismo verdaderamente institucionalizado y a las que, paradójicamente, el desarrollo de la globalización ha convertido en modelos a seguir en amplias zonas geográficas del planeta.

Bibliografía

- ABBOTT, C. (1981): *The New Urban America. Growth and Politics in Sunbelt Cities*, Chapel Hill, Estados Unidos, The University of North Carolina Press.
- (1993): *The Metropolitan Frontier. Cities in the Modern American West*, Tucson, Estados Unidos, The University of Arizona Press.
- ANDERSON, W. H. & NEUHAUS W. O. (1982): Trading toilets: the subterranean zoning of Houston. *Cite. The Architecture and Design Review of Houston*, nº Agosto: 12-14.

¹⁴ En 2004, y tras 20 años de controversias, fue inaugurado el METRORail, un ferrocarril ligero.

- BANHAM, R. & al. (1969): Non-plan: an experiment in freedom. *New Society* 13, nº 338.
- BERNARD, R. M. & RICE, B. R. (1983): *Sunbelt Cities. Politics and Growth Since World War II*, Austin, Estados Unidos, University of Texas Press.
- CASTELLS, M. (1995 [1989]): *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*, Madrid, España, Alianza Editorial.
- CUFF, D. (2000): *The Provisional City. Los Angeles Stories of Architecture and Urbanism*, Cambridge, Estados Unidos, The MIT Press.
- FAIRBANKS, R. B. & UNDERWOOD, K. (editores) (1990): *Essays on Sunbelt Cities and Recent Urban America*, Arlington, Estados Unidos, Texas A&M University Press.
- GAMMAGE, G. (JR.) (1999): *Phoenix In Perspective. Reflections On Developing The Desert*, Tempe, Estados Unidos, Arizona State University.
- GARCÍA VÁZQUEZ, C. (2011): *Antipolís. El desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol*, Barcelona, España, Gustavo Gili.
- (2019): La suburbanización del *Sunbelt* estadounidense tras la Crisis del Petróleo. El crecimiento como ideología y el debate medioambiental. *EURE, Volumen 45*, nº 136: 233-254.
- GREANIAS, G. (1998): Shadow planning. It's the way Houston works, for good—and for bad. *Cite. The Architecture and Design Review of Houston*, nº 42: 28-29.
- KEIL, R. (1998): *Los Angeles. Globalization, Urbanization and Social Struggles*, Chichester, Estados Unidos, John Wiley & Sons.
- KOOLHAAS, R. & MAU, B. (1995): *S, M, L, XL*, Rotterdam, Holanda, 010 Publishers.
- & al. (2000): *Mutaciones*, Barcelona, España, ACTAR.
- LARUP, L. (2000): *After the City*, Cambridge, Estados Unidos, The MIT Press.
- PERRY, D. C. & WATKINS, A. J. (editores) (1977): *The Rise of the Sunbelt Cities*, Beverly Hills, Estados Unidos, Sage Publications.
- POPE, A. (1996): *Ladders*, Houston y Nueva York, Estados Unidos, Architecture at Rice y Princeton Architectural Press.
- SCARDINO, B., STERN, W. F. & WEBB, B. C. (2003): *Ephemeral City. Cite Looks at Houston*, Austin, Estados Unidos, University of Texas Press.
- SIEGAN, B. H. (1972): *Land Use Without Zoning*, Lanham, Estados Unidos, Lexington Books.

Listado de acrónimos/siglas

CC&R	Covenants Conditions and Restrictions.
CID	Common Interest Development.
HOLC	Home Owners' Loan Corporation.