

## Postcards

Deyan Sudjic

### London

Provided you ignore the boarded up shop windows and the bedraggled figures selling the Big Issue, the architecture of Britain's town centres looks much as it did twenty years ago. There has been nothing like the invasion of shopping malls, multistorey car parks and crude new office buildings that wreaked so much havoc in the 1960s. Conservation has stopped the tidal wave of demolition; facades at least are all but untouchable now.

Appearances however are seriously misleading. The fact that nothing new is happening in the city centre is a sign not of stability, but that the action has moved elsewhere. Behind the carefully preserved crust of stone and brick, the town centre is threatened by the greatest challenge it has ever had to face. The 1960s may have left it looking uglier, but at least it still had a clear purpose. The city then was still the centre of social life, the place in which institutions naturally gathered, where ambitious corporations believed that they had to have their headquarters, even if they built them in Brutalist style. They were places in which we all looked for the kind of public life that gives cities their special quality. City centres were the places to find exotic food stores, specialist bookshops, and the chance meetings and random, unexpected social accidents of urban life. They were characterised by the café, and the courthouse, as well as the cinema and the university.

The city centre was also the place that could accommodate the awkward, not always very picturesque aspects of urban reality that suburbs find too uncomfortable to deal with, the homeless, the sex industry, the subcultures of the gay life, of immigrants and drugs.

New patterns of urban life are bypassing the old town centre altogether. The changes, social as well as technological, of the 1990s are threatening its very existence. A whole range of issues that apparently have nothing to do with urbanism have come together to transform the city. Cash dispensers and telephone banking are making marble banking halls redundant, just as our loss of faith has left the churches empty and our changing tastes in alcohol threaten the survival of the traditional pub.

Refrigeration and container lorries have already killed off Covent Garden and Dockland. Trade union reform and new technology in the newspaper industry put paid to the old Fleet Street. Even the sex club is migrating from its traditional home. London's first lap dancing establishment is not in Soho, but on an industrial estate just off the North Circular.

Most of us now live miles away from anything remotely recognisable as a traditional city - a fact that has deeply disturbed the Campaign for the Preservation of Rural England. The majority of new housing is being

---

### Postales de seis ciudades.

#### Londres.

Siempre que se ignoren los escaparates de las tiendas cubiertas de tablones y a las desaliñadas figuras que venden el *Big Issue*, la revista de los sin techo, la arquitectura de los centros urbanos del Reino Unido se asemeja mucho a lo que era hace veinte años. No se ha producido la especie de invasión de centros comerciales, altos edificios de aparcamientos y toscos edificios de oficinas que causara tantos estragos en los años 60. La conservación ha detenido la oleada de demoliciones; las fachadas al menos son intocables en la actualidad.

Sin embargo, las apariencias son tremendamente engañosas. El hecho de que no suceda nada en el centro urbano no es una señal de estabilidad, sino de que la acción se ha desplazado a otro lugar. Tras la cuidadosamente conservada costra de mampostería y ladrillo, el centro urbano se ve amenazado por el mayor reto al que jamás haya tenido que enfrentarse. Puede que los años 60 lo hayan afeado, pero al menos contaban con un claro propósito. Por aquel entonces la ciudad aún era el eje de la vida social, el lugar donde se solían ubi-

car las instituciones, allí donde las ambiciosas corporaciones creían que debían asentar sus sedes centrales, aunque fuera construyéndolas en estilo *brutalista*. Existían lugares en los que todos buscábamos esa especie de vida pública que confiere a las ciudades su especial sabor. Los centros urbanos eran los lugares para encontrar tiendas de comida exótica, librerías especializadas, así como los encuentros casuales o accidentes sociales, aleatorios e inesperados de la vida urbana. Los distinguía la cafetería y el juzgado, pero también el cine y la universidad.

El centro urbano también era el sitio que podía acomodar los desagradables y no siempre muy pintorescos aspectos de la realidad urbana que no tenían cabida en los suburbios: los sin techo, la industria del sexo, la subcultura de la vida gay, los inmigrantes y las drogas.

Las nuevas pautas de la vida urbana están dejando completamente de lado el centro urbano. Los cambios, tanto sociales como tecnológicos, de los años 90 están amenazando su propia existencia. Una gama completa de aspectos que no parecen tener nada que ver con el urbanismo se han conjuntado para transformar la ciudad. Los cajeros automáticos y la líneas directas bancarias hacen innecesarios los salones de mármol de los bancos, de igual manera que la pérdida de la fe ha

built not on derelict inner city sites, but in and around the green belt. And these new homes, typically planned with no provision for public transport, are utterly dependent on the car. We shop in giant exurban shopping centres, not corner shops, whose role the filling station is doing its best to usurp. The decision in the late 1980s by the big retailers, Marks and Spencers, Sainsbury and Tesco, to concentrate their investment in giant stores, where customers can park at ground level, had enormous consequences for the future of the city. Meanwhile, the British Airports Authority –which now makes more money as a retailer than it does out of the airlines– is presenting Heathrow as the ideal family shopping location –a place in which passengers spend up to an hour with nothing to do but consume.

**The fact that nothing new is happening in the city centre is a sign not of stability, but that the action has moved elsewhere.**

There is less and less reason for people to visit city centres, and as they stay away, so the economic cycle which is undermining their future takes a further, and more vicious turn. The city centre is seen as squalid, and potentially dangerous, a place to be endured, or even avoided, rather than a glamorous attraction. More and more of us work in business parks - landscaped campuses close to airports, or motorways. There may be a squash court, and a health club, but walking to the shops, or the pub at lunch time is out of the question. We amuse ourselves at far flung multiplex cinemas. Even the hospitals and the government buildings are vanishing from the city centre, leaving an empty stage in frantic search of a plausible future.

It's no longer possible to overlook the vanishing banks and post offices or the failing supermarkets. Yet too many responses to these challenges are no more than attempts to apply sticking plaster remedies to life threatening wounds. The same tired old attempt to camouflage structural decay with a cosmetic dusting of granite cobbles, bollards made from recycled railway sleepers, and hanging baskets of flowers are still being trotted out. Worst of all is pedestrianisation, which in many cases does more harm than good. Excluding the car erodes the sense of life, and activity that is essential to keep cities buzzing, and turns it instead into a gratingly artificial environment.

The problems facing the city centre can only become more acute and pressing. John Gummer Britain's planning minister is trying to shut the stable door after the bolted horse of hypermarket shopping as if our experiences were unique. But Britain is simply further down the same road that most European countries are following. Why should Gummer succeed in turning the tide where every kind of economy and political system has failed? And for that matter what is a government that is so committed to the idea of supremacy of the market that it is prepared to privatise the prisons, doing nothing to dictate where its citizens can buy frozen chicken?

Certainly it is true that most cities in Britain, –and for that matter in western Europe are losing population, they are spreading themselves out in thinner and thinner, layers, across a wider and wider area.

---

vaciado las iglesias y los cambios en los gustos alcohólicos ponen en peligro la supervivencia del *pub* tradicional.

Los camiones frigoríficos y contenedores ya han acabado con Covent Garden y Dockland. La reforma sindical y las nuevas tecnologías en los periódicos han cabado con el viejo Fleet Street<sup>1</sup>. Incluso los antros de sexo emigran de sus lugares tradicionales. El primer *establecimiento vanguardista* de Londres no se encuentra en el Soho, sino en un polígono industrial cerca del North Circular.

La mayoría de nosotros vivimos a kilómetros de algo que lejanamente se asemeje a una ciudad tradicional, hecho que preocupa en especial a la **Campaña para la Conservación de la Inglaterra Rural**. La mayoría de las nuevas urbanizaciones no se levantan en los decrepitos centros urbanos, sino alrededor del cinturón verde y estas casas, normalmente planificadas sin la previsión de transporte público, son extremadamente dependientes del coche. Vamos de compras a gigantescos centros comerciales extra-urbanos y no a la tienda de la esquina, papel que las estaciones de servicio intentan usurpar. La decisión a finales de los 80 de los grandes minoristas, *Marks & Spencer*, *Sainsbury* y *Tesco* de concentrar su inversión en megalmacenes donde los clientes pueden aparcar fuera trajo consigo importantes repercusiones para el futuro de la ciudad.

Mientras tanto la BAA, la autoridad aeroportuaria del Reino Unido, que en la actualidad obtiene más ingresos como minorista que con las líneas aéreas, dibuja a Heathrow como el lugar ideal para las compras en familia, un sitio en los pasajeros pasan las horas sin nada que hacer más que consumir. Cada vez quedan menos razones para que la gente visite los centros urbanos y, puesto que se mantienen alejadas, el ciclo económico que socava su futuro se hace más virulento, más implacable. Se observa al centro urbano como un lugar sórdido, potencialmente peligroso, un sitio que soportar, o incluso evitar, en vez de un lugar atractivo. Cada vez más se trabaja en parques empresariales, tipos de campus cercanos a aeropuertos o autopistas. Pueden contar con una pista de squash y un gimnasio pero pasear hasta las tiendas o hasta el pub a la hora del almuerzo queda fuera del alcance. Nos divertimos en extensos multicines, incluso los hospitales y los edificios oficiales desaparecen de los centros urbanos, dejando un escenario vacío en busca frenética de un futuro convincente.

Ya no resulta posible ignorar los bancos y oficinas de correos que se esfuman, o los decrepitos supermercados. No obstante, muchas de las respuestas a estos retos no son más que intentos de ponerle tiritas a una herida mortal. Ese intento

Even if Gummer could find a convincing justification for halting new out of town shopping centres, the price of keeping retailing in the city centre might yet prove to be its destruction. To tempt the big commercial names back into the town centre, parking on the same scale they can offer out of town to soothe the fears of commuters terrified by stories of muggers haunting multistorey car parks will have to be made available. And cities are going to have to be reshaped to make room for the giant boxes that retailers demand.

The conventional commercial solution to the problem of the decline of the city is the managed high street, that is to say an attempt to run a city centre as if it were an enclosed mall –which is all very well, but presupposes the survival of city centre retailing. Those retailers that have a chance of survival in the city centre will cater to the market's extremes. Everything in between will sooner rather than later disappear from the city centre.

At one end are the new generation of bargain basement groceries offering baked beans rather than kiwi fruit, that cater for those too poor, or too feckless to get to the big shopping malls. At the other end of the scale are the ever more specialised and opulent luxury stores.

### **Now the Disney and Warner stores blend merchandise with entertainment.**

Retailing of this kind is becoming ever more like an off shoot of the entertainment industry. Harrods is already a place that people go to videotape each other buying the groceries that they could get back home because it has skillfully turned itself into an event. Now the Disney and Warner stores blend merchandise with entertainment.

Nor is the hypermarket the only pressure eroding the vitality of the old city centre. It is calculated by some analysts that shopping via the Internet will spell the end for something up to one third of existing high street shops before the next century gets into its stride.

Some urban strategists are attempting to follow through the logic of the information revolution, and thinking about ways in which technology could be used to reinforce the urbanity of a city in which a substantial percentage of the population is able to work from home. They envisage neighbourhood classrooms linked electronically with others across, or clubs and cafes with same facilities, mixing both computer and physical contact.

But despite these optimistic predections, the logic of events is still pushing many British cities down the same path taken by America where some cities cases have lost half their population in a decade. In Houston, even the Salvation Army has relocated to suburban shopping malls, leaving the streets to the sad, and the mad.

manido de camuflar el deterioro estructural con un tratamiento cosmético de piedras de granito, verjas hechas con traviesas de ferrocarril recicladas, así como cestos de flores colgantes aún se aprecia. El mayor mal es la peatonalización, que en muchos casos conlleva más perjuicios que beneficios. La exclusión del automóvil degrada el ambiente vital y con el la actividad que resulta esencial para mantener despierta a las ciudades, lo que lo convierte en un entorno horradamente artificial.

Los problemas que sufren los centro urbanos se verán agudizados y acelerados. John Gummer, ministro británico de fomento, intenta contener la marea de los hipermercados como si nuestras experiencias fueran originales, pero sencillamente el Reino Unido está un paso por delante en el proceso que el resto de los países europeos siguen. ¿Por qué logrará tener éxito Gummer en invertir la marea que ha podido con todas las clases de economías y sistemas políticos? Y al respecto, ¿qué hace un gobierno que está tan comprometido con la idea de la supremacía del mercado que está dispuesto a privatizar las cárceles, intentando dictar donde pueden comprar el pollo congelado sus ciudadanos?

Bien es cierto que la mayor parte de las ciudades británicas, y en realidad de Europa occidental, pierden población

y se extienden cada vez más dentro de una zona más extensa.

Incluso si Gommer encontrara una justificación convincente para detener los nuevos centros comerciales del extrarradio, el precio de conservar el comercio minorista en el centro urbano podría convertirse en su autodestrucción. Con el fin de tentar a las grandes casas comerciales de vuelta al centro urbano, debe ponerse a disposición aparcamientos a la misma escala que ofrecen en el extrarradio para calmar los miedos de los conductores aterrorizados por las historias de atracadores asaltando los edificios de aparcamientos. Además las ciudades deberán rediseñarse para cobijar a los gigantes-cos edificios tipo caja que los minoristas exigen.

La solución comercial convencional al problema del declive de la ciudad es la calle mayor co-gestionada, es decir, el intento de gestionar el centro urbano como si fuera un centro comercial cerrado, que bien lo puede ser, pero que presupone la supervivencia del comercio minorista en el centro urbano. Aquellos minoristas que tienen opción de supervivencia en el centro urbano suministrarán a los extremos del mercado. Todo lo que quede en medio desaparecerá tarde o temprano del centro urbano. En un extremo se sitúa la nueva generación de tiendas de comestibles en sótanos de ganga

Some American downtowns are even beginning to welcome factory outlet stores as a sign of hope. Actually they are evidence that land values have fallen so low that there is nothing to stop the centre of a city becoming the same kind of formless desert as its periphery.

With the old city in its death throes, a new kind of city has begun to take its place. Tourism, services, leisure and the arts are the usual mantras, repeated endlessly by those charged with finding solutions to this apparently intractable problem. But not every city centre can become a tourist honeypot. And even those that do succeed in becoming playgrounds for visiting tourists don't always relish the experience. It's a dubious fate that has already overtaken many cities: Central Edinburgh looks overflowing with life in the short Scots summer, but how many of the people crowding Princes Street will be there for longer than three days? And can an economy based on fringe theatre, tarts and shortbread sustain the city throughout the year. And other cities have it far worse. After six o'clock, the centre of York is as quiet as a theme park whose gates have been locked shut for the night. Walk around Windsor on a summer weekend, and you find yourself in a world which exists solely to cater for people who never spend more than a few hours in the place. To buy everyday necessities you have to drive to the shopping sheds of Slough. Windsor's high street contains only fast food restaurants to feed the hordes who have just finished the tour of the castle. Groups of Italians, Japanese and Americans cross and recross on their way from Pizza Express to McDonald's, attempting in vain to stave off that sense of emptiness which comes from the realisation that travel and movement cannot provide more than a temporary distraction.

These are places which have lost the sense of vitality, but they are at least economically successful.

The response to those cities that have rebuilt themselves through the process that is usually referred to as gentrification; the so-called cappuccino culture that has breathed new life into the old centre of Glasgow, more patchily in Liverpool, and to parts of central London, has been even more ambiguous.

This is a process that goes far beyond the conversion of our working class pubs into brasseries, and the substitution of exotic bottled beers from Mexico and China for real ale. It represents the conversion of the city into a playground for those affluent enough to afford its attractions, the creation of a city whose main purpose is the *consumption*, rather than the creation, of *wealth*. It is an economy based on the taking in of each other's washing, writ large. And it presupposes a city whose streets are entirely devoted to hairdressers, bistros and expensive clothes shops.

**It represents the conversion of the city into a playground for those affluent enough to afford its attractions, the creation of a city whose main purpose is the consumption, rather than the creation, of wealth.**

que ofrecen judías con tomate en vez de kiwis y se centran en los más pobres o más vagos en ir a los grandes centros comerciales. En el otro extremo de la balanza se colocan las tiendas de lujo, cada vez más especializadas y opulentas.

El comercio de esta clase se convierte en una especie de variante de la industria del entretenimiento. *Harrods* ya se ha convertido en un lugar en el que la gente se graba en vídeo comprando los comestibles que podrían adquirir en casa porque la excursión a las tiendas se ha transformado hábilmente en un acontecimiento. Hoy en día las tiendas *Disney* y *Warner* combinan bienes de consumo y actividades de ocio.

Ni siquiera es el hipermercado la única presión que deteriora la vitalidad del centro urbano. Algunos especialistas calculan que las compras vía Internet supondrán el fin de hasta un tercio de las tiendas de la calle mayor actuales antes de que el próximo siglo se ponga en marcha.

Algunos estrategas urbanos intentan seguir la lógica de la revolución de la información, y meditan maneras en las que la tecnología podría utilizarse para reforzar la urbanidad de una ciudad en la que un porcentaje considerable de la población es capaz de trabajar desde casa. Se imaginan aulas en los barrios unidas electrónicamente entre sí, o clubes y café-

terías con las mismas instalaciones que combinan contacto físico e informático.

Pero a pesar de estas predicciones optimistas, la lógica de los hechos aún empuja a muchas ciudades británicas hacia el mismo rumbo que ha tomado Estados Unidos, donde algunas ciudades han perdido la mitad de su población en una década. En Houston, incluso el Ejército de Salvación se ha trasladado a los centros comerciales de los suburbios, dejando las calles para los melancólicos y los locos. Algunos centros urbanos en los EE.UU. incluso comienzan a agarrarse a tiendas mayoristas como a un clavo ardiendo. En realidad prueban que el valor del terreno ha descendido tanto que nada impedirá que el centro urbano se convierta en la misma especie de desierto amorfo que es su periferia.

Con la vieja ciudad agonizando, una nueva clase de ciudad empieza a ocupar su lugar. El turismo, los servicios, el ocio y las bellas artes son los remedios infalibles que repiten sin cesar los encargados de encontrar soluciones a un problema de apariencia irresoluble. Sin embargo, no todos los centros urbanos se pueden convertir en paraísos turísticos, e incluso aquellos que logran transformarse en zona de diversiones no siempre quedan entusiasmados con la experiencia. Es un dudoso destino que ya se ha cebado en muchas ciudades: el

Judging by the epidemic of ever larger fashionable new restaurants that Britain is building, eating out has turned into its last remaining heavy industry. But while this future for the city may ensure its continuing survival, it brings with it the potential destruction of the city's traditional meaning through an ever sharper social segregation. The city centre was once shared by every group in the community, and the exclusive preserve of none -look for example at the way that Belfast's centre was neutral ground during the troubles, while the security fences segregated one working class suburb from the next. The future for the city centre looks as if it will see it become ever more narrowly divided turf.

There will be areas visited only by tourists, others that are the preserve of the very young, for gays, or office workers. The fad for loft life for example while it may fill empty urban buildings, is a pursuit enjoyed by the childless. It has already soaked up the remains of the victorian workshops. Now the redundant office buildings of the 1960s, are being coopted too, as white collar jobs follow city centre blue collar jobs to oblivion. In place of mixed working communities is a homogenous residential area, In London the old Soho was raffish, down at heal, and sometimes squalid, but it was a centre for both the young and the old, criminals, and affluent diners. The new one is a thriving, but increasingly narrowly defined gay community.

It is this atomisation that perhaps represents the greatest threat to the future of the city, and it is the one for which there are as yet no answers.

**This \$350 million monster turns the whole of Manhattan into a single building: a clump of replica skyscrapers, including a scale model of the Empire State building translated into a hotel 48 stories high, as well as a 300 foot long version of the Brooklyn Bridge, and a third scale copy of the Statue of Liberty. Its like a prefabricated instant Big Apple, an adrenaline rush of the culture of congestion, delivered by mail order under a plain brown wrapper to enjoy in the sanitised privacy of your own home. This is the epitome of what you might call virtual baroque, Las Vegas's unique contribution to the history of twentieth century architecture.**

## Las Vegas

By the standards of Las Vegas -the new Hard Rock casino, with its rusty fragment of the aircraft in which Otis Reading crashed hanging over the slot machines like a relic of the true cross, counts as a model of tasteful restraint. Set beside the hulking green monster across the street, the MGM Grand, with its trademark lion pumped up to 10 stories high, and at more than 5000 rooms, not so much the largest hotel in the world, as a town, complete with monorail station, shopping mall, sports arena, and theme park, it's all but invisible.

On the adjacent corner the Excalibur Hotel and Casino is smaller than the MGM Grand, but no less conspicuous. Its tricked out with red, white and blue candy floss turrets. A mechanical dragon clambers out

centro de Edimburgo parece desbordante de vida durante el corto verano escocés, pero ¿cuántos de los que abarrotan Princess Street permanecen más de tres días? ¿Y puede una economía basada en el teatro alternativo, el tartán y las galletas de mantequilla típicas mantener a la ciudad a lo largo del año? Otras ciudades lo tienen aún peor, como el centro de York que, después de las seis de la tarde, queda tan vacío como un parque temático que cierra sus puertas por las noches. Pasee un fin de semana de verano por Windsor y se encontrará en un mundo que únicamente existe para satisfacer a personas que sólo pasan unas horas en ese lugar. Si se quieren comprar las necesidades básicas se debe conducir hasta las naves comerciales de Slough. La calle mayor sólo cuenta con restaurantes de comida rápida que alimentan a las hordas que acaban de concluir la visita al castillo. Grupos de italianos, japoneses y norteamericanos cruzan una y otra vez rumbo a la *Pizza Express* o al *Mc Donald's*, intentando disipar en vano esa sensación de vacío que proviene del hecho de que el viaje y el desplazamiento sólo proporcionan una distracción temporal. Estos lugares han perdido su ambiente vital, pero al menos han alcanzado un éxito económico. La solución de aquellas ciudades que se han vuelto a construir mediante el proceso que se suele denominar aburguesa-

miento, la llamada "cultura del *capuccino*" que ha insuflado nuevos aires al centro de Glasgow, más dispersamente a Liverpool y a ciertas zonas del centro de Londres; resulta incluso más ambigua.

Este proceso que supera la transformación de los lóbregos *pubs* de la clase trabajadora por una *croassantería* y la sustitución de la cerveza tradicional por otras exóticas, embottelladas en Méjico o China. Representa la conversión de la ciudad en zona de diversión para aquellos con recursos suficientes para poder permitirse esas atracciones, la creación de una ciudad con el consumo de riqueza, en vez de su creación, como principal fin. Esta es una economía basada en sacar provecho de los caprichos de los demás, a la vez que presupone una ciudad con calles completamente dedicadas a *peluqueros*, *bistros* y tiendas de ropa cara.

A juzgar por la epidemia de restaurantes vanguardistas cada vez mayores que se construyen en el Reino Unido, la restauración se ha convertido en la última de sus industrias pesadas, pero mientras este futuro puede asegurar su supervivencia, acarrea también la potencial destrucción del significado tradicional de la ciudad mediante una segregación social más marcada. El centro urbano estaba compartido por todos los

of its moat every half hour, in a vigorous but perpetually futile attempt to swallow whole an animatronic wizard with a New Jersey accent. Even the flashing sign advertising the Excalibur's wedding chapel the Canterbury, «Where Happy Endings Begin», dwarfs the pavilion.

But step inside the pavilion's unpromising front door, and you will find a preview of what promises to be the architectural landmark of the end of the millennium. Sealed inside a bronze effect glass cabinet, supported on a structure whose legs are concealed by a swagged beige nylon pelmet, is a room size model of the casino to end all casinos: New York New York. This \$350 million monster turns the whole of Manhattan into a single building: a clump of replica skyscrapers, including a scale model of the Empire State building translated into a hotel 48 stories high, as well as a 300 foot long version of the Brooklyn Bridge, and a third scale copy of the Statue of Liberty. Its like a prefabricated instant Big Apple, an adrenaline rush of the culture of congestion, delivered by mail order under a plain brown wrapper to enjoy in the sanitised privacy of your own home. This is the epitome of what you might call virtual baroque, Las Vegas's unique contribution to the history of twentieth century architecture. It's the style that escaped from the theme park, and has gone on the rampage; its effects visible in every shopping centre got up to look like a village green, and every airport with a yeoman's tavern in the departure lounge.

The 80.000 square foot casino floor is modelled on Central Park, free for once, of muggers and rapists.



New York New York Hotel / Las Vegas (USA).

grupos sociales de una comunidad, y no era el reducto exclusivo de ninguno, como se observa en el ejemplo de que el centro de Belfast se convirtió en zona neutral durante los disturbios de 1968, mientras que las vallas de seguridad segregaban un suburbio trabajador del otro. El futuro del centro urbano parece dirigirse hacia la transformación en un territorio con divisiones más definidas.

Existirán zonas que sólo visiten los turistas, otras que cobijen a los más jóvenes, otras a los homosexuales, o a los oficinistas. La moda de la vida en buhardillas, por ejemplo, mientras que puede llenar los edificios vacíos, es una moda que sólo disfrutaban quienes no tienen hijos y que ya ha absorbido los restos de los talleres victorianos. Hoy en día los edificios abandonados de oficinas de los años 60 también se están reconvirtiendo, a medida que los trabajos administrativos en el centro urbano se esfuman como lo hicieron los trabajos manuales. En el lugar de comunidades con ocupaciones diversas se encuentra una zona residencial homogénea. En Londres, el viejo Soho era desaliñado, insalubre e incluso sórdido, pero era un centro disfrutado por jóvenes y mayores, criminales y adinerados comensales. El nuevo Soho es floreciente, pero se define como una comunidad casi exclusivamente homosexual.

Es esta atomización la que representa quizás la mayor amenaza para el futuro de la ciudad, y la única para la que aún no existen respuestas.

#### Atlanta.

En Atlanta, hogar del Klu Klux Klan y la *Coca-Cola*, los símbolos tienen una gran importancia, pero nunca quedan intactos durante mucho tiempo. De la misma forma que las voluptuosas curvas al estilo Mae West en la botella original de la *Coca-Cola* se han transformado en una lata anoréxica de aluminio reciclable, en el nombre de una progresista especulación Atlanta siempre ha estado dispuesta a deshacerse de un símbolo por otro, de hecho vamos a poner tu nombre en este espacio.

El emblema original de la ciudad mostraba un tren en honor al papel desempeñado por la epónima *Western and Atlanta Railway* en la fundación de Atlanta. Un fénix ocupó su lugar en 1865, indicando la determinación de Atlanta por imbuir lo que Henry Grady, el primer promotor de la ciudad, denominó "la despreocupación del General Sherman y el ejército de la Unión con todo su fuego".



Urban Scene,  
Las Vegas (USA).

En 1956 se añadió el emblema de batalla confederado a la bandera del estado de Georgia, decisión que se ha vuelto en contra de la ciudad, siempre deseosa de apartarse del resto del estado, en los años 90. ¿Cómo puede mostrarse como la ejemplificación del nuevo sur, sede ideal para los juegos olímpicos del centenario del pasado verano, mientras ondea en el capitolio del estado el inalterado estandarte de la intolerancia sureña? Por supuesto, ahora tienen a Izzy, el logotipo generado por ordenador de los Juegos Olímpicos de Atlanta, remodelado de lo que quiera que fuese la mascota original de los Juegos, tan parecida a una babosa cuando se mostró al mundo en 1990 que la ciudad se vio obligada a regresar a la mesa de dibujo para un segundo intento en medio de una arrolladora oleada de burlas.

Sin embargo, el símbolo más importante de todos para Atlanta es el hecho de los propios Juegos Olímpicos. Todas las ciudades ambiciosas del mundo están desesperadas por alcanzar los anillos mágicos. Y ahora Atlanta los ha aferrado firmemente, la ciudad más joven que lo haya logrado. A pesar de la catastrófica historia de violencia, corrupción y enorme déficit que representan el legado más duradero de los Juegos de la era moderna, cinco ciudades lucharon en vano con Atlanta por la opción de hipotecarse hasta las cejas para gas-

The shopping mall will be called Park Avenue, and the concert hall is Radio City. It all adds up to a hallucination of a hallucination.

While the world's attention has been focused on museums, airports, opera houses and skyscrapers, it is actually the casino that has become the authentic late twentieth century building. In sheer size, and swaggering ambition, a casino on the vast scale favoured by Las Vegas leaves any other contemporary building looking flat and anaemic.

Las Vegas is no longer a neon mirage in the middle of the Nevada desert but is home to approaching 1.5 million people. The Howard Hughes Parkway with its carefully watered lawns and its glossy office blocks is as much Las Vegas as the strip. Its a city with burgeoning trailer parks, as well as neat gated residential communities.

It is an example that rust belt cities all over the world have looked at with longing. If casinos on an industrial scale can make the desert bloom, can't it do the same for faded steel towns? Since the start of the 1980s, the taboo against gambling has been eroded. A sudden turnaround in official attitudes demonstrated in Britain by the lottery, and in America, and Australia, by a relaxation of the prohibition on casinos, has seen gambling transformed from a persecuted vice, into a vital engine of economic renewal. First to swallow its qualms about embracing the devil was Atlantic City. New Orleans has followed, - gambling is already legal on ersatz river boats lumbering up and down the Mississippi, and a huge casino is being

tarse, al menos, 2.000 millones de dólares en los juegos de verano, un acontecimiento de esencia frívola que permitió que un montón de atletas corrieran por una pista durante 16 días. Esta es una cantidad suficiente para construir la quinta terminal en Heathrow o acabar los rascacielos del Canary Wharf.

No obstante, el acontecimiento era tan importante que tres primeros ministros se presentaron para presionar al Comité Olímpico Internacional en Tokio en 1990, la culminación de cuatro años de una orgía de relaciones públicas con subvenciones oficiales y de una planificación estratégica peor financiada que acompañó las últimas fases del intento del C.O.I. para que su mente colectiva decidiera dónde celebrar la Olimpiada de 1996. Incluso a los perdedores no les preocupó el coste, que se estima que, al menos, alcance varios millones de libras esterlinas por cabeza. Bob Scott, que no tuvo éxito en 1990, comenzó a trabajar en la segunda puja de Manchester por celebrar los juegos del 2000 justo después de que se tomara la decisión en favor de Atlanta en 1996, indicando que el simple hecho de pujar valía la pena "porque había aumentado la valoración internacional de la ciudad" y "serviría como catalizador para recuperar el orgullo y la confianza".



New York New York Hotel / Las Vegas (USA).

built on dry land in the city itself. New York and Chicago have both toyed with the idea of legalising casinos, while America's Indians have prospered by opening ever larger casinos on the reservations, free from the constraints of the white man's law.

Las Vegas, with its lucrative monopoly under threat is fighting back, by building of a new generation of casinos. Their scale has been inflated enormously as fantasy has been piled on top of fantasy. For a casino to qualify as a serious contender now, the bizarre trappings of virtual baroque are essential: Atlantic City's Trump Mahal showed what the outside world could do in the struggle to catch up. But it is not just America that is looking to Las Vegas. Australia shed the pervasive atmosphere of a perpetually bleak Scots' Sunday

La solución de Atlanta a Scott se llama Billy Payne, abogado dedicado al sector inmobiliario, en su época jugó al fútbol americano y habla con el que parece ser el mismo guión que Scott. Para Payne, que arrastró al ex-alcalde de Atlanta, Andrew Young, a la *Coca-Cola* y al resto de los pesos pesados de la ciudad en la puja por la Olimpiada de 1996, la razón más sólida para celebrar los Juegos era demostrarle al mundo que la ciudad existía. La Olimpiada, comentaba, situará a Atlanta como una de las primeras ciudades del planeta, "junto con París, Tokio, Nueva York, Moscú y las demás. Nos encontramos ante un salto cuantitativo en términos de imagen y reputación". No está mal para una ciudad que data de 1837, cuando un grupo de topógrafos que trabajaba para la *Western and Atlantic Railroad* colocaron un poste señalizador en un paisaje monótono casi al azar, horadando el fino suelo de Georgia lo suficiente para definir lo que un día se transformaría en cruce de caminos para las principales rutas de transporte que se dirigían al norte y al oeste, a la vez que servía de punto de referencia desde el que se marcarían los límites de la ciudad. En aquella época nadie creía que ese lugar llegara a ser algo.

Incluso el Coronel Stephen Long, ingeniero jefe del ferrocarril, afirmaba que el cruce dispondría, como mucho, de "una

taberna, una herrería, un almacén, y poco más". Desde aquel entonces Atlanta se ha esforzado por demostrarle a todos que se equivocaban, por persuadir al resto del mundo que se le puede tomar en serio, lo que implica recorrer un tenebroso camino entre el pasado y el futuro. Atlanta suplantó a Milledgeville como capital del estado de Georgia después de la guerra civil cuando los hoteleros de la antigua capital se negaron a alojar a los delegados negros elegidos para la cámara estatal.

Sin embargo Atlanta se convirtió en sede nacional del Klu Klux Klan y en los años 30 para los fascistas norteamericanos. La ciudad asegura en su propaganda que "está muy ocupada para odiar a nadie", pero también fue lugar de un linchamiento multitudinario que acabó con un empresario judío en los primeros años de este siglo. Los rascacielos de Atlanta definen la esencia del nuevo sur, pero a la vez albergan la *Stone Mountain*, donde los héroes de guerra confederados quedan inmortalizados a una escala que habría desconcertado a Albert Speer.

Durante su primer siglo Atlanta se esforzó por demostrarle al resto del país que no era una ciudad de catetos, dependiente de un cruce de ferrocarriles, el algodón y las canteras, sino un centro de la nación. A partir de los años 20 hizo lo posible



Urban Scene,  
Las Vegas (USA).



afternoon, complete with early closing and the indelible scent of meat pies long ago. But it clung to a Calvinist prohibition on gambling until the 1980s. Now, in the interests, it is claimed of the economy in general, and urban renewal in particular, the Australian state governments have granted a series of monopolies to casino operators. Conscious of all those Chinese high rollers on Australia's doorstep around a pacific rim that still frowns on gambling: each state capital has licensed a single, vast casino: supposedly designed to attract money from overseas Melbourne's new casino, is the largest construction project in the city. In Queensland, the new legitimacy of gambling is symbolised by the conversion of Brisbane's Old State Treasury into a Casino. Even Christmas Island, the tiny speck of Australian territory in the middle of the Indian Ocean, has legalised gambling, and offers a complementary visa to any gambler flying in from Jakarta less than an hour away, much to the fury of Perth which previously had the lion's share of the Indonesian gambling trade. In fact Australia's vast casinos have been characterised more by half wild children left to their own devices in the family Holden in the car park, while their parents gamble, than by jet set roulette players. And there is a nagging doubt that Australia is doing itself no favours by seeking to become Asia's biggest offshore casino.

Nevertheless, the Las Vegas strip is thick with fact finding missions from New South Wales, and from New Jersey, eager to pick up ideas to take home. In this renaissance of the architecture of gambling, New York New York will undoubtedly turn out to be the Vatican, and Versailles all rolled into one. In a city in which Caesar's Palace has recreated a Roman piazza in the form of a shopping mall, with a lighting cycle that takes you from twilight to dawn in twenty minutes, that's no small boast. And New York New York has to compete not just with Caesar's Palace, but with the Mirage Hotel which offers regular volcanic eruptions, featuring tidal waves of water cascading down the prefabricated rocks that overlook its 300 feet wide frontage on the strip, and a conflagration of flame that threatens to engulf passing cars. It must also contend with Treasure Island which stages sea battles between a pair of fully rigged galleons, culminating in the sinking of a British man of war.

Mary McCarthy wrote an elegant little book about the impossibility of finding anything new to say about Venice. She could just as well have been talking about Las Vegas; a city which has –over the last 50 glory years at least– been picked over by an even greater density of literary tourists, from Tom Wolfe to Noel Coward and Hunter Thompson. All of them identify the essentially industrial character of the place, with the polyester clad hordes toiling grim faced around the clock on the production line slot machines. Most also point out the resemblance of Las Vegas to Lourdes: the terminally sick, the obese and the hideously deformed journey here from across America, in search of redemption and the chance to touch for a fleeting instant, the dream of riches and gold on which the city is built. And yet, unlike Venice Las Vegas is not dead: it continues reinventing itself. The first casinos were small rooms along Fremont Street, the old Las Vegas

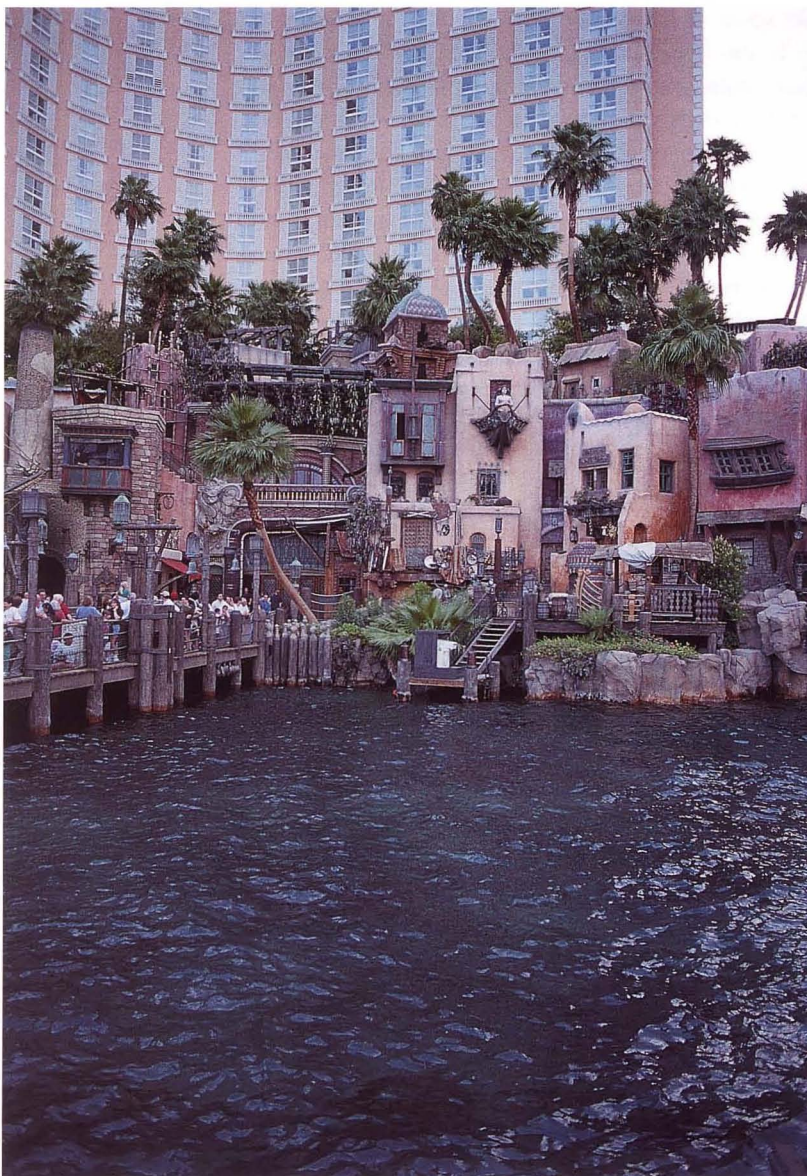
---

por cumplir su papel. Afirmaba ser la Nueva York y la Chicago del sur, de modo que construyó los rascacielos góticos y el neoclásico barrio financiero y legal para demostrarlo. Captó la verdad esencial del enfoque desenfadadamente brutal de la lista anual de la revista *Fortune* acerca de las diez principales ciudades de negocios que alimenta el temor, normalmente ignorado por las ciudades contemporáneas, de que "Más que nunca, lo que haces está influido por donde vives". Como comenta sin tacto alguno *Fortune*: "Pobre de aquellos idiotas con sede en cualquier callejuela de ciudad donde los gastos de oficina son desorbitantes y sólo los temerarios se aventuran después del atardecer. Rezad por los bobos con una gran fábrica en cualquier pueblucho donde la mano de obra está infestada de macarras, drogatas y ladrones. La única solución para las empresas atrapadas en el lugar y el momento equivocado es el traslado".

Atlanta siempre se ha esforzado por presentarse exactamente como el lugar adecuado en el momento adecuado. Incluso en 1970, cuando no podía presumir más de que un sólo vuelo internacional desde su aeropuerto, Atlanta afirmaba ser "la próxima gran ciudad internacional". Ha comprendido que para continuar el progreso debe convertirse en una ciudad internacional, no todo eran palabras. Atlanta realizó dos

importantes contribuciones arquitectónicas a la historia de la ciudad post-industrial. La primera fue la reinención del atrio de hotel gracias al arquitecto y constructor local John Portman, cuya demostración más espectacular queda patente en el Hotel *Peachtree Plaza*, el edificio más alto de la ciudad cuando se terminó en 1974 y que aún hoy suponen un hito en el horizonte de la ciudad. Los interiores apabullantes de Portman, recreación de los entornos interiores urbanos de la ciudad causaron una honda impresión en todo el mundo. También lo causó su manera de envolverlos en cristal reflectante. Durante un tiempo era la mismísima personificación de la modernidad, y continuó repitiendo esta fórmula desde Singapur hasta San Francisco.

Luego se edificó el Museo *High*, diseñado por Robert Meier en un estilo de blanco gélido, que se convirtió en algo tan indispensable en los 80 y los 90 como una chaqueta de Armani para ciudades ambiciosas que se apresuraban por dejar su huella. Atlanta construyó el primero de esta especie y demostró durante el proceso que estaba comprometida con la cultura, requisito primordial para una ciudad mundial. Ahora ya cuenta con las Olimpiadas. El objetivo de una ciudad que celebra unos Juegos se parece mucho al que *Addidas*, *Nike*, *Swatch* o *Longines* persiguen cuando su



Treasure Island Hotel  
Las Vegas (USA).

nombre se relaciona indefectiblemente con los anillos olímpicos. *Addidas* o *Nike* venden zapatillas deportivas a los teledictos con imágenes de triunfo atlético musculoso bañado en sudor. Sus obesos clientes se regodean con la gloria compartida para reinventarse como atletas. Del mismo modo, Atlanta se convierte en el centro de todas las esperanzas y sueños del mundo, no en un aburrido cruce de ferrocarriles y los ciudadanos se ven, a su vez transformados.

La realidad es que la ciudad es un producto único. Con tal de prosperar debe atraer a la gente; si quiere crecer en tamaño físico, tentar a visitantes e inversión, lo que depende de la imagen que la ciudad pueda proyectar. Hubo una época en la que se trataba esencialmente de la creación de espacios físicos, pero las Olimpiadas ya no funcionan así. Incluso en Barcelona en 1992, que utilizó los Juegos para impulsar la enorme transformación de la ciudad, estancada en el sopor de la era franquista, hacia un estado de renovación de alta tecnología; la imagen que más se recordará de las Olimpiadas será la de una flecha surcando el estadio de Montjuic, en apariencia para encender la llama olímpica, que recogieron las pantallas de televisión de todo el mundo y, por supuesto, fue un engaño.

downtown built in the 1920s. Bugsy Seigel and his Mafia backers went miles out of city limits to build the 200 room Flamingo, so establishing the strip in the 1940s. Then came the neon flamboyance of the 1960s, epitomised by Caesar's Palace and the Stardust. Hilton arrived in town in the 1970s and with it came an attempt at corporate restraint as the city fathers began to talk about beautifying the strip with civic improvements.

Twenty years ago, Robert Venturi and Denise Scott Brown brought a group of their architecture students here from Yale, and declared the city not a tawdry freak show, as every conventional intellectual had previously believed, the product of an bizarre shot gun marriage between organised crime which built the casinos, and the New Deal, which built the Hoover Dam, providing the power that made Las Vegas possible. According to Venturi's famous book, *Learning from Las Vegas*, it was nothing less than the most aesthetically significant new city in the world. «It will be our Florence», they enthused. But in fact the messy vitality of the Las Vegas that inspired them, represented by myriad light bulbs and neon was already on the way out, to be replaced by vacuum formed back lit perspex, just as Burger King has taken over from the diner. The Venturis would hardly recognise present day Las Vegas. Glitter Gulch, where the workers who built the Hoover Dam came on pay day to stuff their money into the slot machines, can't keep up with the new casinos. The Golden Nugget, and Vegas Vic, the famous 60 foot neon cowboy were no match for the charms of the corporate world of Las Vegas lite.

Atlanta ha utilizado el mismo discurso de renovación urbana de Barcelona, pero lo que en realidad la ha motivado ha sido el recuerdo de la Olimpiada en Los Ángeles, que demostró que, con poco más que aplicar una capa de pintura pastel postmoderna a edificios existentes, se podían celebrar los Juegos y lograr enormes beneficios. Los edificios han llegado a significar menos que la imagen. Una vez acabados los Juegos, queda claro que Atlanta ha nadado entre dos aguas. Se ha gastado mucho más dinero público en acoger los Juegos de lo que prometían los promotores, así que no logrará el dinero que consiguió Los Ángeles, pero no se lo ha gastado en nada que deje un legado físico como en Barcelona. Los Juegos se celebran alrededor del denominado anillo olímpico, pero en la desorbitada y anónima geografía de Atlanta, queda claro que no tendrá un gran impacto físico. En cambio, los Juegos realmente existieron en la pequeña pantalla, y en la propia pantalla fue un telón de fondo, muy parecida a como se le presenta en la *CNN*, la gran empresa de alta tecnología de la ciudad, en donde la ciudad representa un plató anónimo para los hechos que suceden por todo el mundo. Entonces, para una ciudad que siempre se ha visto profundamente seducida por la idea de la imagen por encima de la sustancia, quizás ese sea el objeto del ejercicio.

The city announces itself now, not with pop art cowboys, but with the laser beam slicing through the heavens from the top of the Luxor Hotel: the notorious larger than life replica of the great pyramid visible from miles away across the empty desert. With an obelisk and a sphinx for a port cochere, its haunting silhouette rises through the heat haze over the mothballed Boeings parked on the edge of the city's airport. Alone of Las Vegas's giant hotels it has managed to integrate theme with structure. All the rest are let down by the need to incorporate the countless thousands of windows that reflect the essentially bureaucratic nature of all those hotel rooms strung along corridors. The Luxor, with its smooth black glass skin makes the windows vanish as if by magic. The Excalibur by comparison with the Luxor is a picture of pathos, overwhelmed by an avalanche of tiny windows that reveal the reality of the fantasy with pitiless frankness.

**The spectacular crowd pulling attractions of the Mirage and Treasure Island next door give Las Vegas the kind of pedestrian street life that the rest of America has lost.**

The other focus is the strip east of the MGM. Planet Hollywood advertises its presence at Caesar's Palace with a rotating globe impaled on a giant chrome Corinthian column, like the approach to a Shanghai industrial estate. The spectacular crowd pulling attractions of the Mirage and Treasure Island next door give Las Vegas the kind of pedestrian street life that the rest of America has lost. It is this section of the strip that is solidifying into the urban core of the city, despite the attempts of the casinos outside the pale to bolster their own sites. A mile east, toward the now rotting downtown of old Las Vegas, an over-optimistic developer is struggling to make amuck from the Stratosphere tower, an eruption of concrete almost as tall as the Sears Roebuck tower in Chicago. If it had been around 40 years ago, its 1000 foot high revolving restaurant would have provided an awesome view of the nuclear tests that kept the Nevada desert busy just 70 miles away. But it is a monumentally futile gesture: the casinos have no interest in allowing their gamblers to spend their time looking out of the window. The Stratosphere already has the look of a busted flush. Within this relatively dense central core, Las Vegas is rapidly acquiring the characteristics of what might be called a «real» city: pavements, beggars, even a public transport system, MGM and Bally's already operate a free monorail between the two casinos, a mile apart mimicking a utopian public transport system just as New York New York mimics the big city. Yet much of what passes for reality in Las Vegas is beyond mimicry. Sitting eating phillysteak lunch at the Nile Deli, inside the Luxor I see the barges come into view on the Nile River ride packed with tourists from Japan, and India. They are taking in archaeological points of interest such as the half scale version of King Thut's tomb. You notice that a buxom belly dancer keeps emerging from a clump of artificial bullrushes to undulate for the benefit of each passing barge. The dancer massages the head

**Within this relatively dense central core, Las Vegas is rapidly acquiring the characteristics of what might be called a «real» city: pavements, beggars, even a public transport system, MGM and Bally's already operate a free monorail between the two casinos, a mile apart mimicking a utopian public transport system just as New York New York mimics the big city.**

## Brisbane.

Brisbane, el último asentamiento penal australiano y fundada en 1824, no es una ciudad que con anterioridad haya figurado de manera destacada en la escena mundial. El extravagante liderazgo de Sir Joh Bjelke-Petersen, quien creía en una Queensland blanca, heterosexual y temerosa de Dios, conservó intacto el espíritu de los años 50 de un sistema de soporte vital alimentado por la corrupción mucho después de que se hubiera extinguido en el resto de Australia. Incluso los más entusiastas llamaban a Brisbane la mayor población rural australiana: amable, pero aletargada y provinciana. Lo más perjudicial es que Queensland, en su conjunto, solía llamarse el *profundo norte*, la versión australiana de Alabama, económicamente retrasada y con un sistema político y cultural equiparable. Sin embargo, todo ha cambiado en la última década, pues Brisbane es la ciudad de mayor crecimiento en Australia, y su manera de enfrentarse al crecimiento debe interesar a una nueva generación de ciudades de todo el mundo.

Brisbane se amplía en anillos concéntricos de bungalows y centros comerciales. Los concesionarios de Holden y los parques de negocios por todo el paisaje de Queensland meri-

dional crecen a tal ritmo que podría superar a Melbourne para convertirse en la segunda ciudad australiana incluso antes de que el país se convierta en una república. Hacia el sur se extiende a lo largo de la autopista del Pacífico, más allá del suburbio de Beenleigh hacia Gold Coast, con lo que amenaza con fundirse a los altos edificios de apartamentos de la floreciente ciudad costera de 250.000 habitantes. Hacia el norte ha alcanzado la costa de Moreton Bay a Redcliff y Scarborough, mientras que sus suburbios orientales se adentran en el continente más allá de Gap y Kenmore. Brisbane ya alberga a casi dos millones de personas, no por tener una alta tasa de natalidad o por ser un imán para inmigrantes extranjeros, sino debido a que los australianos abandonan las lejanas y polvorientas poblaciones rurales y las decrepitas ciudades meridionales para vivir allí. No son únicamente individuos ambiciosos los que acuden, sino que más empresas en fase de crecimiento e inversores internacionales se ven atraídos hacia estos lugares.

Es un fenómeno que no se restringe a Australia, sino que en toda Europa y Estados Unidos las economías urbanas más dinámicas y en crecimiento no son las viejas metrópolis, marcadas por la industrialización y la depresión, sino ciudades más pequeñas, agradables y acogedoras. De esta forma,

of at least one male per barge. She works on a shift system. While she is back in the bushes in the gap between two passing barges, you see a white hand emerge to pick up a courtesy phone. Clearly it is the signal to leave before her replacement arrives. And she duly emerges to vanish off into the crowds. Meanwhile, Luxor's security men patrol the carparks and pools outside, disguised as late 1980s yuppies, riding mountain bikes and kitted out in pink polo shirts, white shorts, and with an incongruous Smith and Wesson on their hips.

The latest incarnation of Las Vegas represents an entirely new urban form. For the first time the strip has encountered a new ingredient. Until now the casinos have, more or less followed each other in a double file along the strip heading steadily westward. Architecturally they have been called upon to do little more than present a frontage coherent enough to impress passing traffic. Now Las Vegas has acquired a crossroads, a three dimensional urban space on which the casinos are not just a big front, but show off their sides as well, and have to deal with the previously unknown problem for the casinos of addressing a corner. The Tropicana's clump of larger than life size Easter Island heads stakes its claim to attention. It faces the Excalibur, which in turn confronts the MGM. And the MGM Grand's lion will glower across eight lanes of traffic at a third scale version of the Statue of Liberty, erupting from a lake, traversed by the Brooklyn Bridge which will take guests to the hotel itself, fashioned from a clump of replica Manhattan high rises, all at third scale. Illia and Neal, the architects haven't stuck just to the obvious towers, Chrysler, and Empire State, there is a third scale version of the Seagram Building and of Saarinen's CBS tower. To bring the complex to life, a roller coaster ride will take visitors on a tour of the property, ripping out of a mock Plaza hotel, like the Alien emerging from the belly of a star trooper.

Visitors to Las Vegas, waddling back and forth in the sunshine are not easily impressed. But the model is constantly the focus of attention. The matrons with the displacement of super tankers, and the balding types who insist on scraping the remains of their hair into pony tails fall silent in awe.

## Atlanta

In Atlanta, original home of both the Klu Klux Klan and Coca Cola, symbols matter a great deal. But they never stay the same for long. Just as the buxom Mae West curves of the original Coke bottle have metamorphosed into an anorexic recyclable aluminium can, so in the name of enlightened self-interest Atlanta has always been promiscuously ready to jettison one symbol for another: to put your name in this space in fact.

Londres pierde población desde su centro, mientras que ciudades como Cambridge, Bournemouth, Bristol y Swindon se encuentran en auge. Francia observa como sus industrias de primera fila se trasladan a la zona templada mediterránea. En los EE.UU. las ciudades que crecen son las sorprendentes Denver, Phoenix y Las Vegas, mientras Nueva York y Boston permanecen estancadas o están en declive.

A los australianos les atrae Brisbane no sólo por los empleos que genera cualquier economía urbana en auge, sino también por el estilo de vida que hace posible habitar en una ciudad con un verano perpetuo y en la que incluso los menos adinerados pueden permitirse el lujo vivir en zonas residenciales tan frondosas que pueden acoger a pájaros exóticos y ualabis; y aún así se sitúan a sólo un cuarto de hora en coche de las torres de oficinas que distinguen el centro urbano de Brisbane, incluso durante las horas punta. No existen allí zonas urbanas deprimidas, no se ve a indigentes atrapados por una vida en las calles dentro de cajas de cartón sobre la acera, ni atascos de tráfico, ni existe la sensación de lucha diaria que supone pasar una hora cada mañana en un tren subterráneo abarrotado de camino al trabajo que deprime al más redomado optimista. Los manglares sobreviven en las cercanías de los relucientes rascacielos, al igual que las reliquias restaura-

das de la arquitectura colonial. Existen playas vírgenes de arena blanca, bosques tropicales e islas de coral al alcance de la mano; también se encuentran restaurantes para todos los bolsillos que combinan las cocinas de toda Asia con las europeas; hay parques en el centro urbano, nuevas galerías de arte, así como universidades y escuelas bien consideradas.

Hoy en día, la angustia reside en que nada de esto podrá sobrevivir a un crecimiento continuo durante mucho tiempo, y que Brisbane será víctima de las típicas pesadillas ecológicas: *smog* fotoquímico, destrucción de hábitats naturales, escasez de agua, polución por aguas residuales y desechos industriales; así como de las lacras sociales. En Brisbane, como en cualquier lugar, los infinitos suburbios anónimos destruirán la diversidad y libertad que ofrece la ciudad. Las madres con niños pequeños acabarán encerradas en casa, y ciertos suburbios se convertirán en sitios donde los adolescentes sin rumbo causen disturbios.

Esta preocupación supera a lo que pudiera llamarse *pijotería*, y se refiere más a fomentar un crecimiento adecuado de las urbes, en vez de detenerlo de golpe. En pocas palabras, Brisbane cuenta con todas las características básicas de ese fenómeno urbano recién identificado: el paraíso temporal. Como una cadena de ciudades de todo el mundo, Brisbane, una

The city's original crest featured a steam engine in tribute to the part played by the eponymous Western and Atlantic Railway in Atlanta's foundation. A phoenix took its place in 1865, demonstrating Atlanta's determination to put what Henry Grady, the city's earliest booster, called «the carelessness of General Sherman and the Union army with fire» behind it.

In 1956 the Confederate battle emblem was added to the state flag of Georgia, a decision that was to come back to haunt a city, always eager to set itself apart from the rest of the state, in the 1990s. How could it present itself as the embodiment of the new south, a suitable home for the centennial Olympics last summer, while flying the banner of unreconstructed redneck bigotry from the state capitol? And now of course, it has Izzy, the computer generated logo for the Atlanta Olympics, spin-doctored out of Whatizit the original mascot for the games that looked so much like a slug when it was first unveiled in 1990 that the city was forced back to the drawing board for another go under a withering barrage of derision.

But the most important symbol of all for Atlanta is the fact of the Olympic games themselves. Every ambitious city in the world is desperate to get its hands on the magic rings. And now Atlanta has had them firmly in its grasp, the youngest city ever to do so. Despite the catastrophic history of violence, corruption and massive overspending that is the most lasting legacy of the modern Olympics, five cities fought vainly with Atlanta for the chance to mortgage themselves up to the hilt to spend at least



Excalibur Hotel,  
Las Vegas (USA).

ciudad que ha triunfado gracias a sus atractivos naturales, se enfrenta con la triste paradoja que ese mismo éxito puede acabar con todo lo que la hacía interesante en un principio. A nivel municipal y regional, Brisbane se esfuerza en descubrir métodos para un crecimiento planificado de modo que mitigue los peores efectos. Incluso a nivel nacional, el anterior gobierno de Keating se preocupó tanto que creó una comisión de diseño urbano que señalara las formas de fortalecer los antiguos centros urbanos y construir los nuevos suburbios sin las peores cualidades de anonimidad. Los planificadores de Brisbane conversan frecuentemente con sus homólogos en Seattle y Vancouver en el Pacífico noroeste, aún separados por medio mundo, pero con oportunidades y dificultades muy parecidas. Intercambian experiencias y estrategias orientadas a impedir la aparentemente inevitable destrucción del carácter básico de estas ciudades. Estas ciudades también experimentan el efecto de paraíso temporal. Las aguas limpias y bosques de los alrededores de Seattle han atraído a californianos más normales, expatriados chinos de Hong Kong e incluso a Bill Gates. Como Brisbane, era una ciudad atrasada, enclave provinciano que ha recuperado el dinamismo gracias al influjo de los recién llegados.

El objetivo no es sustentar a los propietarios más ricos en su lucha por impedir que sus vistas desde las colinas se vean perjudicadas por viviendas para trabajadores, sino planificar toda la ciudad de manera que no se autodestruya tal y como lo ha hecho Los Angeles, la catástrofe urbana de la que han huido múltiples refugiados hacia los estados de Oregón y Washington. En su época Los Ángeles también fue un paraíso temporal. Durante gran parte de este siglo, se convirtió en una ciudad que se asemejaba a la tierra prometida. Resulta curioso que pocos planificadores municipales descubrieran el atractivo del lugar hasta que fue demasiado tarde. Siempre se ilustraba a Los Ángeles como ejemplo urbanístico negativo; la expansión descontrolada, las autopistas, el crecimiento desahogado de bulevares en franjas de treinta kilómetros de largo se consideraban planificaciones urbanas pésimas. Observada con los prejuicios europeos, con la creencia de que Florencia, con sus plazas y calles peatonales era el único modelo de ciudad auténtica, Los Ángeles apenas parecía ser una ciudad. De hecho, en realidad fue un enorme éxito durante casi un siglo. Ciudad sensual de paisajes notables, y de clima que ofrecía a sus ciudadanos un gran libertad, a la vez que trabajo y vivienda. Era una ciudad en la que se podía ir de una casa con patio a la orilla del mar al puesto de trabajo en diez

\$2 billion on the summer's games, an essentially frivolous event that allow a troupe of athletes to run around a race track for just 16 days. Enough money to build Heathrow's Fifth terminal, to complete the skyscrapers of Canary Wharf. And yet so seriously was the event taken that three prime ministers turned up to lobby the International Olympic Commission in Tokyo in 1990: the culmination of a four year orgy of lavishly funded public relations and rather less well funded strategic planning that accompanied the last stages of the IOC's attempt to make up its collective mind about where to stage the 1996 Olympics. Even the losers didn't begrudge the cost, reckoned at the very least to run into several millions of pounds each. Bob Scott who got nowhere in 1990, started work on Manchester's second shot at staging the games in the year 2000 immediately the decision to go for Atlanta in 1996 was announced, claiming that the mere fact of bidding was worthwhile "because it had raised the city's international standing, and would act as a catalyst for restoring pride and confidence."

Atlanta's answer to Scott is Billy Payne, a property lawyer, and one time football player. And he speaks from what sounds like exactly the same script as Scott. For Payne, who swung Atlanta's former mayor Andrew Young, Coca Cola, and the rest of the city establishment behind the bid for the 1996 Olympics, the most pressing reason to stage the games, was to prove to the rest of the world that the city exists at all. The Olympics will –he has claimed– establish Atlanta as one of the top cities in the world, "right up there with the Paris and the Tokyos and the New Yorks and the Moscows and the like. We are in for a quantum leap in terms of image and reputation." Not bad going for a city whose history began on the day in 1837 when a party of surveyors working for the Western and Atlantic Railroad hammered a marker post into a featureless landscape almost at random, pricking the thin Georgia soil just enough to define what would one day be a junction between the main trunk lines running north, and west and which served as the reference point from which the city's boundaries would be laid out. At the time, nobody believed that the place would amount to much.

Even Colonel Stephen Long the railway's chief engineer claimed that the junction might at best support «a tavern, a blacksmith's shop, a general store, and nothing else». Ever since then Atlanta has done everything it can to prove him wrong, to persuade the rest of the world to take it seriously. That involves treading an uneasy path between looking back and looking forward. Atlanta supplanted Milledgeville as Georgia's state capital after the civil war when hotel keepers in the old capital refused to accommodate black delegates elected to the state assembly.

But Atlanta was the national headquarters for the Klu Klux Klan, and in the 1930s for the American Blackshirts. It is the city which claims in its civic propaganda, "to be too busy to hate». But it was also the place in which a lynch mob several thousand strong murdered a Jewish business man in the early years of

minutos, inundado por el olor de los cítricos mientras se conducía a través de los naranjales con el capó abierto. Incluso hace veinte años era un sueño que se encontraba al alcance de la clase trabajadora californiana.

Durante su período de crecimiento extra rápido, nadie se dio cuenta de que el encanto de Los Ángeles pudiera ser tan transitorio y tan frágil. Sólo ahora cuando el sueño californiano se ha evaporado, la ciudad ha advertido lo que perdió. Las viviendas de clase media asequibles se encuentran tan al interior del desierto californiano que el desplazamiento por las nuevas autopistas al trabajo supone levantarse a las 4:30 de la mañana, y el agua escasea tanto que se trasvasan ríos tan lejanos como el Colorado. Incluso los californianos ricos ya no se sienten seguros en la ciudad de los disturbios, los terremotos y los incendios. La aristocracia de Hollywood se muda a los Hampton. Es el destino de Los Ángeles más que cualquier otra cosa el que ha alertado a los políticos de la escasa permanencia del entorno urbano, y del fenómeno de paraíso temporal.

Parece que las ciudades, o nacen con rapidez, o mueren con rapidez. Luego se desarrollan alocadamente en sus mejores años, para luego estancarse. Posteriormente, muchas sufren un pronunciado declive. Si tienen suerte, podrán evitar la

caída en picado hasta experimentar una especie de renacimiento tal y como han vivido Glasgow y Barcelona, y a lo que Liverpool aspira. Desde los disturbios, los terremotos y los incendios forestales, Los Ángeles se enfrenta a un grave declive. Los recién llegados que atrae en la actualidad son más pobres de lo que solían ser. La ciudad ya no disfruta de prosperidad económica, así que quedan menos trabajos para ellos. Los contratistas militares y aeroespaciales han sufrido en especial este revés, y ya la ciudad no cuenta con el atractivo físico de antaño. El *smog* fue la primera y más aterradora señal de su caída desde el edén. Las plantaciones de cítricos se han visto devoradas por las viviendas, y los primeros suburbios, en muchos casos, han caído en el abandono y la decadencia.

Brisbane aún se encuentra a cierta distancia de esta fase del ciclo urbano.

En los años 70 y 80 sus promotores aún se devanaban los sesos para encontrar fórmulas que atrajeran a nuevos inversores. La Expo que se celebró en 1988 fue el momento cumbre, pues la ribera sur del río Brisbane se recuperó del abandono. La feria no en sí no pasará a la historia, pero dejó tras sí como legado una serie de instalaciones recreativas enormemente populares como bares, restaurantes, e incluso una

the twentieth century. Atlanta's skyscrapers define the essence of the new south, but it is also the home of Stone Mountain, on which confederate war heroes are immortalised on a scale that would have bemused Albert Speer.

For its first century, Atlanta struggled to persuade the rest of America that it was not some hick town dependent on cotton, quarries, and a railway junction, but a national centre. And from the 1920s it did its best to try to look the part. It claimed to be a New York or a Chicago of the South. And it built the gothic skyscrapers, and neo classical financial and legal district to prove it.

It grasped the essential truth of the casually brutal approach of Fortune magazine's annual top ten list of cities for business which gives flesh to the fear, normally left unspoken among contemporary cities that "More than ever, where you are determines how you do". As Fortune tactlessly puts it, "Pity the poor fool with his headquarters in some mean streets town where office costs are out of sight, and only the reckless venture out after dusk. Say amen for the chump with a big plant in some backwater where the workforce is riddled with thugs, druggies and thieves. The only answer for most companies stuck in the wrong place at the wrong time is to get out."

Atlanta has always been determined to present itself as being exactly the right place at the right time, Even in 1970, when it did not boast so much as a single direct international flight from its airport, Atlanta was claiming to be the "next great international city." It has grasped that to continue to prosper, it must become an international city. It wasn't all just talk. Atlanta made two very important architectural contributions to the history of the post industrial city. The first of them was the re-invention of the atrium hotel by the Atlanta architect and developer John Portman, realised most spectacularly with the Peachtree Plaza Hotel, the tallest building in the city when it was completed in 1974, which still makes an indelible landmark on the city skyline today. Portman's jaw dropping interiors, a recreation of city spaces as the great indoors made a bud impression around the world. As did his way of wrapping them up in mirror glass. For a while this was the very personification of modernity, and he went on to repeat the formula everywhere from Singapore to San Francisco.

Then there was the High Museum, designed by Richard Meier's in the glacial all white style, which became as indispensable in the 1980s and 1990 as an Armani jacket for ambitious cities in a hurry to make their mark. Atlanta built the first of the species, and demonstrated in the process that it was committed to culture, the essential prerequisite for a world city. And now it has the Olympics: The point for a city in staging the Olympics is very much the same as it is for Addidas or Nike, for Swatch or Longines to get to have their name indelibly linked with the Olympic rings. Addidas or Nike sell running shoes to couch potatoes with

---

playa artificial y dotó a la ciudad de un nuevo aeropuerto. Todos los años de la década anterior, el número de pasajeros ha aumentado en un 14% en el aeropuerto de Brisbane. Hasta el año pasado, aún era posible olfatear salitre en el aire en el trayecto por la pista hacia el edificio de llegadas internacionales. En este otoño se inaugura una nueva terminal, que difumina los olores marinos, y que contribuye al firme progreso hacia convertirse en una ciudad como cualquier otra.

El crecimiento cuenta tanto con defensores como con detractores. Queensland tiene a algunos de los ecologistas más decididos del planeta, al igual que promotores deseosos de transformar toda la Gran Barrera en un parque temático. Cuando la población se duplica durante una vida, un patio trasero suburbano puede convertirse de la noche al día en un solar céntrico de valor exorbitante. Conducir a una ciudad por este desarrollo desaforado exige encontrar un equilibrio entre las exigencias claramente contrapuestas de aquellos que ven al crecimiento como fuente de mayor prosperidad y los que lo consideran una amenaza.

Las ciudades que crecen deprisa necesitan una gran inversión en infraestructuras si desean ser lugares civilizados en los que vivir. No obstante, muy a menudo son los bajos impuestos los que pri-

mero atraen a los recién llegados. Una población en aumento exigirá carreteras, alcantarillado, escuelas y coches de policía, y sin embargo tener tantos recelos en pagarlo que se prepara al traslado antes que pagar unos mayores impuestos sobre la propiedad inmobiliaria. Sobre todo, el tratamiento del crecimiento requiere también una especie de visión de futuro. Los suburbios de crecimiento veloz en los que abunda el terreno y la vivienda asequible, asfixian rápidamente de tráfico las carreteras existentes. A no ser que las casas se planifiquen alrededor de sistemas de tránsito masivos desde su principio, es muy tarde introducir el transporte público cuando los atascos ya ahoguen las autopistas. Brisbane, con su legado de ferrocarriles victorianos, dispone de la oportunidad de evitar la corriente de construir más y más carreteras que tienen el efecto de generar más tráfico, en vez de evitar la congestión. En Los Ángeles, en donde un grupo de presión local saboteó deliberadamente un amplio sistema de tranvías en los años 40, los suburbios se encuentran tan dispersos, y contruidos en una densidad tan baja, que es muy tarde su adaptación al transporte público. Su propia estructura hace que los ferrocarriles de cualquier clase poco rentables, y esa realidad es la que ha obligado a la ciudad a redactar leyes locales draconianas dirigidas a la introducción de coches eléctricos de nula contaminación para finales del milenio.



images of grainy sweat soaked athletic triumph. Their overweight customers are able to bask in reflected glory. To reinvent themselves as athletes. In the same way, Atlanta becomes, not a humdrum railway junction, but as a centre for all the hopes and dreams of the world. And its citizens see themselves transformed in exactly the same way.

The fact is that the city is a product like any other. To prosper it has to attract people, if it is to grow physically in size, to tempt visitors and investment. And that depends on the image a city can project. There was a time when that was primarily about the creation of physical spaces. But the Olympics don't work that way anymore. Even in Barcelona in 1992, which used the games to kick start a vast transformation of the city

pulling it out of Franco era torpor, into state of the art renewal, the image that will most be remembered from the Olympics is that of an arrow streaking across the Montjuic stadium apparently to ignite the Olympic flame, captured on the television screens of the world. This it has a fake of course.

Atlanta has talked the same rhetoric of urban renewal as Barcelona, but what has really motivated it was the memory of the Los Angeles

Olympics, which proved that provided you did little more than apply a coat of post modern pastel paint to existing buildings, you could stage the games and make a profit out of them. Buildings have come to matter less than image. With the games over it is clear that Atlanta has fallen between two stools. It has spent far more public money on staging the games than its sponsors promised, so it did not make the money that LA did. But it has not spent it on anything that will leave the city with the physical legacy of a Barcelona. The games are based around what is called an Olympic ring, but in the listless sprawling placelessness of Atlanta, it is clear that this will; have not have much physical impact. Instead, the games really only existed on the small screen. And on the screen Atlanta has a backdrop, much as it is presented on CNN, the city's great high tech employer where the city is an anonymous set for events that are going on elsewhere in the world. But then, for a city that has always been so comprehensively seduced by the idea of the image over substance, perhaps that is the point of the exercise.

**The fact is that the city is a product like any other. To prosper it has to attract people, if it is to grow physically in size, to tempt visitors and investment. And that depends on the image a city can project. There was a time when that was primarily about the creation of physical spaces.**

## Kuala Lumpur

Something remarkable happened to the global balance of cultural power this year. Competing teams of Korean and Japanese contractors working continuously by swelteringly humid tropical day and arc lit night for three years finally topped out the twin towers of the Petronas building in Kuala Lumpur. With their

A no ser que ciudades tan exitosas como Brisbane se enfrenten a problemas de apariencia tan irreconciliable, sus atractivos resultarán efímeros. A las multinacionales sin arraigo les encantan los paraísos temporales. Equiparando otros aspectos, es la ciudad con atractivo físico en vez del caduco pueblucho la que la empresa elegirá para construir una nueva fábrica o situar su sede central. En la actualidad las empresas deciden su traslado según lo que puedan parecer los motivos más triviales: la calidad de los restaurantes o el tamaño de las viviendas que los directivos intermedios se pueden permitir. Sin embargo, su presencia acarrea efectos negativos y positivos, pues las nuevas oficinas facilitan el comienzo de la congestión en las carreteras y la popularidad internacional dispara el precio de la vivienda. Los impuestos se incrementan, y a largo plazo las empresas desarraigadas se vuelven a desplazar, dejando tras de sí los escombros de su ocupación. De esta forma, el tratamiento de las ciudades como envases no retornables supone la utilización más derrochadora de recursos imaginable, y promueve la ilusión de que resulta posible escapar de las realidades de la vida urbana simplemente con el traslado. Si no se hace frente al problema del crecimiento, dentro de poco nos quedaremos sin ni siquiera los paraísos más temporales.

## Cantón.

Las nuevas ciudades asiáticas no le deben nada al concepto europeo de urbanismo, no son como la visión de postal ideal de ciudades toscanas, y aún menos aspiran a parecerse a los bulevares parisinos del siglo diecinueve. En cambio, son densas, brutales, caóticas y, sobre todo, son inmensas; cuentan con centros comerciales y rascacielos, aeropuertos y parques de negocios. Pero todas estas construcciones aparentemente familiares se han visto trastocadas por realidades diferentes a las de sus originales occidentales. Los arquitectos locales tienen debilidad por brillantes azulejos blancos, cristal reflectante y cromo, como si pretendieran desinfectar el hedor de la antigua Asia. Los espacios públicos, la planificación a gran escala y el sentido de lo pintoresco prácticamente no existen; puede que se observen como restos del pasado que todavía no ha asumido la misma importancia que en occidente. Europa se ha olvidado lo que implica vivir en una ciudad en la que la población se duplica y cuadruplica en una generación, en donde la cuadrícula de un topógrafo marcada con estacas en campo abierto se puede transformar en un horizonte de rascacielos con una urgencia que sugiere la fotografía secuencial. Sin embargo, es lo que sucede en la cuenca



MGM Grand Hotel, Las Vegas (USA).

Bangladeshi workforce earning just dollars a day, collapsing exhausted to sleep in site hut beds newly vacated by the next shift, directed by Australian foremen, and German engineers, they had done it at last.

For the first time since the gothic cathedrals were built, the world's tallest structure is no longer in the West. From the centre of what was once a sleepy colonial city the towers erupt skyward like fireworks, leaving a trail 85 floors high that dominates every view of the horizon from Kuala Lumpur's elevated high ways as well as its twisting lanes where rains storms still leave cars ankle deep in red mud. With heavy nods to Islamic geometry, it looks uncomfortably like a couple of giant extruded pineapples, tempered by a spidery bridge at the 41st floor that comes straight from a sword and sorcery strip cartoon.

pacífica; en un *boom* constructivo similar al de Londres y París en el siglo diecinueve cuando se convirtieron en las grandes ciudades que el mundo conoce y, por comparación, las angustias europeas contemporáneas sobre la decadencia del centro urbano y la expansión descontrolada parecen triviales al lado de la casi apocalíptica transformación de Asia. El hidrofoil de Zhuhai sale con quince minutos de retraso de la terminal de transbordadores china de Kowloon, con la bandera roja de la República Popular ondeando desde la descarnada popa de estilo *thunderbird*. Puede parecer una reliquia mugrienta de la época del Sputnik, pero esta avejentada bañera blanquiazulada ha tomado un aliento nuevo en forma de improvisado sistema de transporte masivo para la última metrópoli mundial, una creciente ciudad monstruosa aún en fase de violento alumbramiento que ni siquiera tiene nombre. Fumadores empedernidos cruzan una y otra vez el río de las Perlas para dirigir las fábricas que Hong Kong ha construido en las zonas económicas especiales chinas. También hay algunos occidentales en el transbordador en busca de contratos tirados por los suelos o llevando equipos de alta tecnología a futuros magnates. Desde la otra orilla vienen jóvenes estafadores cargando maletas de software pirateado y se agarran a sus teléfonos móviles.

Los dos lados del río se encuentran tan firme y a la vez tan incómodamente unidos como las riberas meridional y septentrional del río Támesis, o como Manhattan y Nueva Jersey. Durante la última década, un Hong Kong cada vez más rico ha exportado un flujo incesante hacia la economía de sueldos bajos del otro lado de la frontera, invirtiendo miles de millones de dólares en el proceso. Incluso antes de que la colonia vuelva oficialmente bajo soberanía china, el río de las Perlas ya es una única y enorme ciudad que se extiende sin control más allá de fronteras internacionales como si fuera una gran mancha de tinta.

Esta anónima conurbación, con la única y estrecha competencia de Shanghai y Yakarta, se dispara hacia lo que se convertirá en la población modelo de una nueva generación de supermetrópolis. Si continúa creciendo al ritmo actual, dentro de una década la nueva ciudad acogerá a 40 millones de habitantes, superando a Tokio-Osaka y a la Ciudad de Méjico hasta transformarse en la mayor ciudad del planeta. Una población mayor que muchas de las naciones europeas estará comprimida en una zona del tamaño de la Greater London Region, y todos los puntos referenciales por los que solemos cuantificar a las ciudades se habrán vuelto irrelevantes.

The design is the work of the same Argentine born, American architect Cesar Pelli who built Britain's tallest structure as well as Manhattan's World Financial Centre. But this is not, primarily an exercise in architecture. It is the assertion of political power in steel, marble and glass. The Petronas Centre has eclipsed Chicago's Sears Tower, previously the world's tallest building, for the express purpose of demonstrating in the most conspicuous way possible the determination of the Malaysian prime minister Mohammed Mahattir to be taken seriously as a figure on the world stage. In the process, the development has swallowed up the elegant race course at the heart of a city that is frantically reinventing itself as a metropolis. It has also provoked serious worries among international bankers, that Mahattir's edifice complex may signal that Malaysia's decade long boom is turning to bust. Exactly who is going to occupy all those millions of square feet of office space?

For America, which invented the art of skyscraper building the prospect of Malaysian hubris is little compensation for being overtaken by an upstart Asian nation of just 19 million people. Skyscrapers are as much an essential part of America's identity as the Coke bottle, baseball and the Marlboro cowboy. At the end of the nineteenth century they were the counters by which Chicago and New York slugged it out in their battle for urban supremacy. Whatever one did, the other would do its best to top. The golden age of skyscraper building up to the 1930s saw the construction in New York of the gothic skyrocket of the Woolworth Tower, the chromed steel art deco Chrysler tower, and the massive Empire State, all of them icons of America. In the early years of the twentieth century, they were the essence of modernity. The rest of the planet went green with envy, and rushed desperately to acquire this extraordinary American invention, the price of entry so it seemed, into the modern world. And none of them could. They might manage to put up cartoon copies of the original, but they didn't fool anybody. The Americans alone had the secret of building high. They had the conviction to make not just the giant refrigerators that so many European attempts at building high turned out to be, as laughably unconvincing as east German television sets and hi-fi systems. Above all Americans packed their skyscrapers close enough together to create completely different ideas of what the city could be. But, the completion of the twin tower - the first occupants are not scheduled to move in until next year, is a development as humiliating for America as that which faces Britain's cricket teams. It is an act of economic and cultural humiliation like that suffered by European car makers when they realised that the Japanese were just as capable of building cars with charisma as Jaguar or Ferrari. We will be listening to Korean rock and roll next.

And that is exactly what Malaysia wanted. The whole exercise began shrouded in almost as much deceptive vagueness as the Iraqi supergun. In an attempt not to alert any of the dozen or more competitors all around the world also, when the designs were first published, Pelli would say that the tower was going to be big, but not exactly how big.

Con anterioridad, la geografía urbana estaba definida por la resistencia de sus peatones. Luego se expandió para acomodar a los trasladados en coche o tren, pero una ciudad de 40 millones de habitantes es un organismo completamente distinto. Su poder económico es tanto que hace superfluo al estado, tanto que puede mantener la cohesión necesaria para que las ciudades sean entidades funcionales.

Hong Kong y Shenzen, la zona económica especial creada en 1970 sobre lo que era terreno agrícola baldío, se han disueltos en una única sopa urbana. Shenzen cuenta con un mercado bursátil *sui generis*, que enriquece a algunos de sus ciudadanos y un parque temático surrealista con modelos a escala de la Torre Eiffel y del edificio de la Ópera de Sydney para entretenerlos; y se extiende hacia Cantón a pasos agigantados, cien kilómetros corriente arriba del río de las Perlas con la velocidad del aire que se infiltra en un tubo de vacío perforado, hasta tropezarse con un desenfreno urbanístico paralelo en la otra orilla del delta. Una franja continua de torres de apartamentos de hormigón, naves industriales y hoteles serpentea por todo el trayecto hasta Macao y engulle al gemelo menos conocido de Shenzen, Zhuhai. Esto supera a cualquier espectáculo caótico, es un excepcional subproducto del redescubrimiento chino del capitalismo. El río de

las Perlas representa el futuro de la metrópoli moderna, una separación definitiva de los ideales europeos y norteamericanos de lo que debe ser una ciudad.

Impulsada por una economía pujante, la costa asiática edifica una ciudad del tamaño de Londres cada seis meses. Europa se ha quedado atrás, hasta quedar reducida a un pintoresco rincón apartado donde los ricos van a comprar *Louis Vuitton* y *Airbus*, además de blanquear su dinero.

A medida que el transbordador de Zhuhai se separa de su embarcadero, hombres ansiosos siguen vociferando en sus teléfonos móviles mientras hacen cola para comprar agua mineral *Luco Zang Zhong Jian* en el *buffet*. Apenas se paran a mirar por las ventanillas manchadas de salitre. Cada centímetro de costa se ha edificado, una masa sólida de varaderos y terminales de contenedores, dominados por masas de torres de apartamentos que se extienden por las colinas. Las vías acuáticas cuentan con un tráfico tan denso que también forman parte de la ciudad, como si fuera una gigantesca pista de asfalto. Un poco más allá el transbordador evita los amenazantes pilares de hormigón del inconcluso puente suspendido que unirá las incompletas pistas del nuevo aeropuerto que el Reino Unido le legará a su última colonia importante.

There is of course something ludicrously childish about the utterly irrational urge to build high simply for the sake of being the world's highest. It is the kind of activity small boys conduct in the illicit privacy of the playground bike shed. And yet, the idea of extreme height shows no signs of relaxing its grip on the imagination of the world. The kind of people who invariably present themselves as hard headed rational businessmen, who exercise infinite caution and calculation in every decision that they make, millionaires who will travel economy rather than business class, rush headlong into attempts to build ever taller structures. These are moreover, structures that make no economic sense. Extreme height inevitably carries cost penalties, and creates buildings that are hard to use efficiently. You cannot lease them out until they are completely finished, so large sections remain empty, earning no revenue until they are completely ready. And extreme height also means a much larger percentage of each floor being devoted to lifts and structure than is the case for more modest buildings. But these are considerations that everyone from Mahattir to Donald Trump shrug off without a thought, so hypnotised are they by the thought of the atavistic pleasure of owning the tallest object on earth. Not surprisingly, Robert Maxwell was keen on the idea of acquiring the Sears tower in Chicago, provided that he could put his own name on it, and also invested in a plan to build a tower just as tall in Paris.

It is perhaps the uncomfortable revelation of the more basic impulses behind human nature that skyscrapers reveal that makes architects so ambivalent about them. They may be the best chance an architect ever gets to make a landmark, but they are rarely the kind of mark that an architect would like to make. For the most part architects have found very little to get a handle on in the design of the skyscraper. You are reduced to the vapid object. There is very little of interest going on inside, just endless repeated floor plans. The facade is a clipped on cosmetic. And there is a curious loss of scale. Once past the first 20 or so stories, the architect faces diminishing aesthetic returns. The difference between a tall building, and a very tall building, is simply the difference between a refrigerator, and a fridge freezer, between one large anonymous bland box and another.

What made Pelli attractive to the Malaysians was his skill at resurrecting the essentials of the old skyscrapers of the era of Gotham City, and recycling them for a modern audience. He has gone around the world designing evocations of the 1930s skyscrapers. In less skilled hands it is a recipe for disaster, a trick akin to building those roadsters, that ape the imagery of the great days of sports cars in monstrously crude fashion. Hong Kong has them in spades. In Hong Kong, the Wanchai centre, after Kuala Lumpur the tallest tower in Asia, is flashy art deco neon at night that evokes in the most heavy handed way the Empire State building. Now, its own attempt at leapfrogging the tallest tower in the world is a planned 500 metre tower that looks like a crude cartoon version of the Chrysler building.

The Prince of Wales once asked Cesar Pelli, of London's relatively diminutive dockland giant, the Canary Wharf tower, less than half the height of the Kuala Lumpur towers, why does it have to be so tall? The

---

Incluso esta locura constructiva apenas resulta un preparativo adecuado para el extraordinario mundo de Zhuhai. "La urbanización es el único camino", señalan vallas tan grandes como casas escritas en inglés y decoradas con pinturas infantiles del sistema francés TGV que el alcalde sueña con importar. Zhuhai es una mezcla entre una vieja película soviética de propaganda en la que heroicos campesinos mueven montañas con las manos y el lado más turbio de la fiebre del oro del Yukón. Se produce un ruido constante de explosiones a medida que se vuelan laderas para construir nuevos aeropuertos, nuevas autopistas y nuevos ferrocarriles; mientras los campos están ocupados por hombres que reducen bloques de piedra. En la ciudad de Zhuhai, prostitutas adolescentes desfilan cada noche por el exterior de hoteles de cromo y cristal, y de día caminan por los restaurantes en los centros comerciales. Se tiene la sensación de pasear por las fotografías de tono sepia que definen la historia; el estrechón de manos que supuso la finalización del ferrocarril transcontinental que unía la costa oriental norteamericana con el Pacífico o el asalto al Palacio de Invierno. Aquí se perfila el futuro al igual que en Silicon Valley o en Internet, pero aún es un lugar violento y brutal. Aquí se generan fortunas, lo que viene a explicar por qué China es el mayor importador de cognac francés en el mundo

partiendo de cero en 1988. La tienda junto a la sucursal central del Banco de China en Zhuhai tiene una vitrina llena. Un *Remy Martin* dentro de una petaca de porcelana blanca de Limoges con forma de castillo francés se vende por 6250 yuan, unos 450\$, más o menos lo que un campesino del interior espera ganar en un año. No sorprende que existan controles cada diez kilómetros en la autopista desde Cantón a Zhuhai, ideados para mantener alejados a emigrantes de la China más mísera, no para contener a sus ciudadanos. A los más afortunados se les permite trabajar como peones, y soportan condiciones que resultarían conocidas para los trabajadores irlandeses que construyeron gran parte de los canales y ferrocarriles de la revolución industrial; aquellos que acudieron en masa para construir el Aeropuerto Internacional de Zhuhai, a menos de diez minutos de vuelo de Chek Lap Kok, y pensado para soportar un tráfico de doce millones de pasajeros. ¿Qué sentido tiene este torbellino que cambia las vidas incontables de millones de personas en ciudades a miles de kilómetros de distancia? Quizás existe un propósito en mirar al pasado además de hacia el futuro. Durante un breve momento, Manchester en Inglaterra era la Cantón, la Shanghai, la Yakarta de hoy en día. Exageró las características más

answer that Pelli was too polite to give was that the dockland's development needed a skyscraper as its centrepiece for entirely irrational, and yet essential purpose of impressing the sceptics. It made nowhere suddenly into somewhere. That is of course hardly a serious reason to invest billions of dollars into constructing huge ecology busting high rises, that can be home to tens of thousands of people. But it is exactly what is happening on a global scale. It is now the booming cities of Asia in which the rush for height is concentrated. The tallest towers in the world are now planned for cities few in the west could place on a map, let alone pronounce. Pusan in South Korea, Tainjin and Guanzhou in China are all planning towers bigger than anything in America. And even the twin towers of Kuala Lumpur will not remain as the world's tallest for long. A structure that will top them is already under construction in Shanghai. While three more projects are on the drawing board that would be taller even than that. In Moscow, in Beijing, and, most recently, the plan newly unveiled for Melbourne for a 2000 foot high structure, designed by Denton Corker and Marshall, which would tower over the Chicago sears tower by the height of the Nat West tower in London.

### Brisbane

Brisbane –the last of Australia's penal settlements, established only in 1824– is not a city that has previously figured prominently on the world stage. The eccentric leadership of Sir Joh Bjelke-Petersen, who believed in a white, heterosexual, god fearing Queensland, kept the spirit of the 1950s alive on a corruption-fuelled life-support system long after it had died out everywhere else in Australia. Even its enthusiasts called Brisbane Australia's largest country town, amiable, but sleepy and parochial. More damagingly, Queensland as a whole, used to be known as the Deep North, Down Under's version of Alabama, economically backward, and with a political and cultural system to match. But all that has vanished in the last decade: Brisbane is now the fastest growing city in Australia, and how it deals with that growth is of concern to a new breed of cities all around the world.

Brisbane is spreading concentric rings of bungalows and shopping malls, Holden dealerships and business parks across the landscape of southern Queensland so fast that it could leapfrog Melbourne to become Australia's second city even before the country becomes a republic. To the south it is sprawling down the Pacific Highway, past the suburb of Beenleigh toward the Gold Coast, threatening to merge with the high rise apartments of the burgeoning beach city of 250.000. To the north it has reached the Moreton Bay coast, at Redcliffe and Scarborough while its eastern suburbs are stretching inland past the Gap, and Kenmore. Brisbane is already home to approaching two million people, not because it has a particularly high birth rate, or because it's a magnet for overseas immigrants; it isn't, but because Australians are leaving dusty remote

extremas en un espectáculo que tenía algo de horripilante en su miseria y de excitante en su exuberancia. Era una ciudad que no se asemejaba a ninguna ciudad precedente; lo que la hacía tan poderosa y alarmantemente atractiva era el hecho de que parecía representar el futuro. Y para Ruskin y Morris el futuro parecía aterrador.

El mundo se vio fascinado y asombrado de una forma tal que sólo ahora empezamos a advertirlo por completo, cuando las ciudades asiáticas experimentan esa misma sobrecogedora sensación inducida por el vértigo en un estado de continuo flujo urbano que en su época proporcionó la revolución industrial. Manchester incrementó su población en un 40% cada década. Se convirtió en un mecanismo gigantesco para la creación de riqueza y la transformación de emigrantes rurales en moradores urbanos. Manchester inventó la fábrica, la estación de tren y las casas adosadas. Las grandes ciudades asiáticas hacen su equivalente para el próximo siglo.

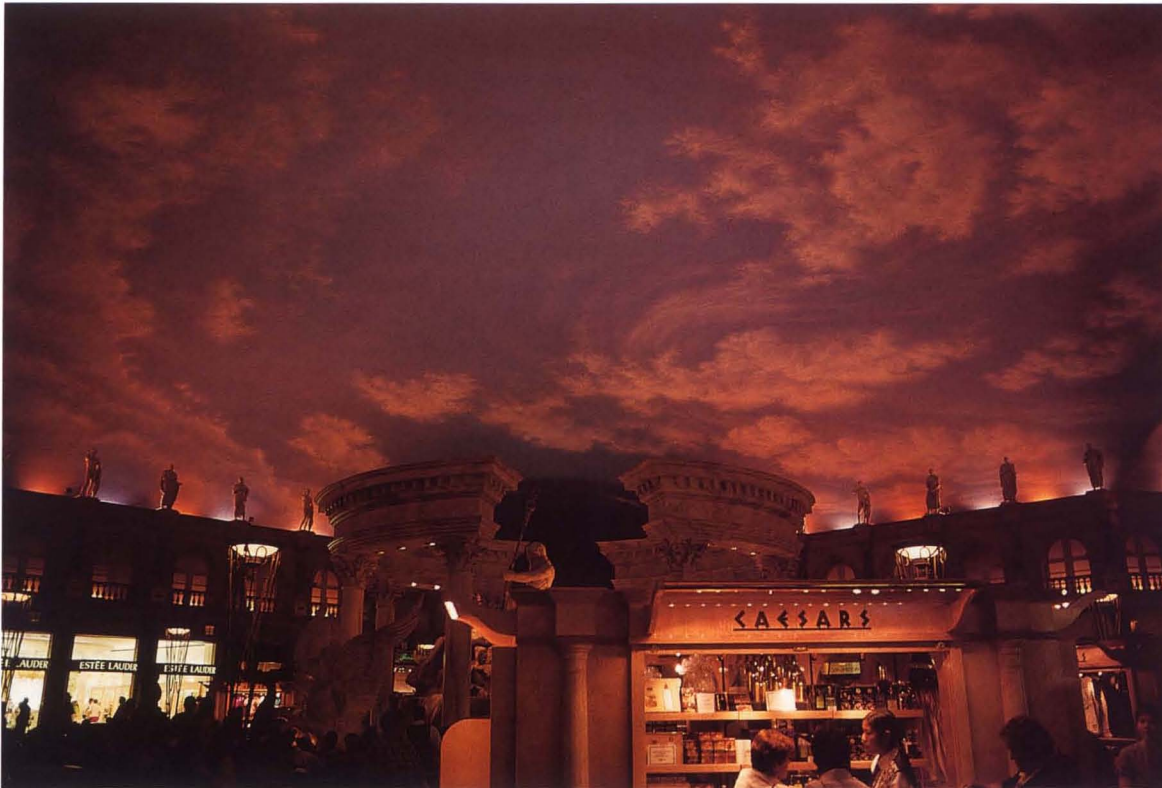
Aún desconocemos como será la vida cuando estas monstruosas ciudades maduren, sólo podemos especular acerca del impacto de la riqueza. Por ejemplo en Yakarta hoy en día, el 16% de sus habitantes poseen coches y sus calles ya están intransitables gran parte del día. En Bangkok, donde sólo el 24% de los hogares tiene vehículo, los retrasos por el tráfico

son tan graves que los bancos dotan rutinariamente a sus directivos de coches equipados con faxes y baños portátiles. No obstante, estas ciudades siguen vivas y en expansión, y en ellas se incluyen las semillas del éxito y las de la catástrofe.

### Kuala Lumpur.

Este año sucedió un hecho destacado en el equilibrio mundial del poder cultural: durante tres años equipos rivales de contratistas japoneses y coreanos trabajando sin cesar durante el día bajo el tórrido calor tropical e iluminados por arcos voltáicos de noche a lo largo de tres años lograron culminar las torres gemelas del edificio Petronas en Kuala Lumpur. Por fin lo habían conseguido, dirigida por capataces australianos e ingenieros alemanes, al igual que con obreros de Bangladesh que ganaban unos dólares al día y caían agotados para dormir en camas dentro de chozas construidas sobre el terreno y que acababan de dejar libre el siguiente turno.

Por primera vez desde que se construyeran las catedrales góticas, la estructura mundial más elevada ya no se encuentra en occidente. Desde el centro de lo que en su época fue una aburrida ciudad colonial, las torres surgen hacia el cielo como fuegos artificiales y dejan una estela de 85 pisos de



Caesars Palace, Las Vegas (USA).

country towns, and the fading southern cities to come here. And its not just ambitious individuals who come, growing companies, and international investment inevitably drawn to such places.

It is a phenomenon that is far from being confined to Australia. All over Europe and America, the fastest growing, most dynamic urban economies, are not the old metropolises, scarred by industrialisation and blight, but smaller, pleasanter, gentler cities. Thus London is still loosing population from its centre, while places like Cambridge, Bournemouth, Bristol and Swindon are booming. France is seeing its sunrise industries moving into its Mediterranean sunbelt. In America it is such unlikely cities as Denver, Phoenix and Las Vegas that are growing, while New York and Boston are static or declining.

altura que domina cualquier panorama desde las autopistas elevadas de Kuala Lumpur al igual que desde las retorcidas callejuelas en donde los aguaceros todavía provocan que los coches queden enterrados en el lodo. Con claras reminiscencias a la geometría islámica, se parece alarmantemente a un par de piñas gigantes sobresalientes, atenuadas por un frágil puente en la planta 41ª que parece sacado de una viñeta de dragones y mazmorras.

El diseño es obra del mismo arquitecto norteamericano de origen argentino, César Pelli, que construyó la estructura más alta de Gran Bretaña así como el World Financial Centre de Manhattan. Sin embargo, éste no es esencialmente un ejercicio arquitectónico, sino la plasmación del poder político en acero, mármol y vidrio. El Petronas Centre ha eclipsado a las Torres Sears de Chicago, con anterioridad el edificio más alto del mundo, con el único propósito de demostrar de la manera más notoria la determinación del primer ministro malayo, Mohammed Mahattir, de ser aceptado en la escena mundial como una figura. A lo largo del proceso, la urbanización ha devorado el elegante hipódromo en el corazón de una ciudad que se reinventa alocadamente como metrópoli. También ha causado una honda preocupación entre los banqueros internacionales de que el complejo de edificios de Mahattir pueda

indicar el principio del fin de la década del *boom* económico malayo. ¿Exactamente quién va a ocupar todos esos millones de metros cuadrados de espacio para oficinas?

Para los EE.UU., que inventó el arte de construir rascacielos, la perspectiva de orgullo malayo supone una ínfima compensación por verse superado por una nación asiática emergente de sólo 19 millones de habitantes. Los rascacielos conforman una parte fundamental de la identidad norteamericana, al igual que la botella de *Coca-Cola*, el béisbol y el vaquero de *Marlboro*. A finales del siglo diecinueve se convirtieron en las fichas con las que Nueva York y Chicago dilucidaban su batalla por la supremacía urbana. Cualquier cosa que uno hacía, la otra hacía lo máximo por superarla. La edad dorada de los rascacielos hasta los años 30 contempló la construcción en Nueva York del cohete gótico de la Torre Woolworth, el acero cromado de estilo *art déco* de la torre Chrysler y el enorme Empire State, todos ellos símbolos de los EE.UU. A principios del siglo XX, se consideraban la esencia de la modernidad. El resto del planeta se vio corroído por la envidia y se apresuró desesperadamente a adquirir esta extraordinaria invención norteamericana, el precio de entrada en el mundo moderno, o así parecía; y ninguno fue capaz. Puede que se las arreglaran para levantar burdas

Australians are drawn to Brisbane, not just by the jobs that are part of any booming urban economy, but also by the way of life that is possible in a city in which it is always summer, in which even the not particularly prosperous can afford to live in leafy suburbs lush enough to shelter wallabies and exotic birds, yet just a 15 minute drive away from the office towers that mark Brisbane's centre even during the rush hour. There are no inner city wastelands here, no homeless street people trapped in a life of cardboard boxes on the pavement, no traffic jams, no visible pollution, and above all, no sense of the daily struggle for existence that spending an hour in a packed underground train on the way to work every morning will give even the sunniest of optimists. Mangrove swamps survive within sight of the glossy new skyscrapers, and the elegantly restored relics of colonial architecture. There are unspoiled white sand beaches, tropical rain forests and coral islands within easy reach. There are affordable restaurants mixing cuisines from all over Asia with Europe, there are parks in the city centre, new art galleries, and well regarded schools and universities.

The anxiety now is that none of these things can survive continuing growth for much longer, and that Brisbane will succumb to all the usual ecological nightmares: photochemical smog, the destruction of natural habitats, water shortages, sewage and waste pollution, and to the social ones as well. In Brisbane, like anywhere else, endless anonymous suburbs will extinguish the diversity and freedom that the city offers. Mothers with small children end up trapped in their homes, and some suburbs become places in which disaffected teenagers run riot.

It is a concern that goes far beyond anything that could be called Nimbyism, and has more to do with encouraging cities to grow in appropriate ways, than stopping them from growing at all... Brisbane has, in short, all the essential characteristics of that newly identified urban phenomenon: the temporary paradise. Like a string of other cities across the world, Brisbane, a city whose natural attractions have made it a success, is faced with the dismaying realisation that its very success may destroy everything that made it attractive in the first place. At State and City level, Brisbane is struggling to find ways of planning growth in a way that will mitigate its worst effects. Even at the national level,

**Brisbane, a city whose natural attractions have made it a success, is faced with the dismaying realisation that its very success may destroy everything that made it attractive in the first place.**

the former Keating government was concerned enough to set up an urban design task force which reported on ways of strengthening old centres, and building new suburbs without the worst qualities of placelessness.

Brisbane's planners confer anxiously with their counterparts in Seattle, and Vancouver in the Pacific north west, geographically a world away, but with very similar opportunities and difficulties. They swap experiences and strategies aimed at staving off the seemingly inevitable destruction of the essential character of their cities. These are cities which are also experiencing the temporary paradise effect. The clear

copias del original, pero no engañaron a nadie. Tan sólo los estadounidenses tenían el secreto de construir tan alto, tenían la certeza de no sólo hacer los gigantesos frigoríficos en que se convirtieron muchos de los intentos europeos de construir rascacielos, con tan irrisoria convicción como los televisores o sistemas de alta fidelidad de la R.D.A. Sobre todo, los estadounidenses agrupaban los rascacielos tanto que crearon concepciones completamente diferentes de lo que debía ser la ciudad. No obstante, pese a la finalización de la torre gemela, no se prevé que sus primeros inquilinos se muden hasta el próximo año, supone una evolución tan humillante para los EE.UU. como la que sufren los equipos de críquet británicos cada vez que pierden a manos de Sri Lanka o Antigua, sin contar Australia. Es un acto de humillación económica y cultural como el que sufrieron los fabricantes europeos de coches cuando descubrieron que los japoneses eran capaces de fabricar coches con el mismo carisma que un Jaguar o un Ferrari. Lo próximo será escuchar *rock and roll* coreano.

Y era eso precisamente lo que Malasia pretendía. Todo el proyecto se vio cubierto de tanta confusión y engaño como el supercañón iraquí. Además, en un intento por no alarmar a los más de doce competidores de todo el mundo, cuando se

publicaron por primera vez los diseños, Pelli afirmaba que la torre iba a ser alta, pero no precisó la altura.

Por supuesto existe una ridícula necesidad infantil acerca del deseo irracional de construir un rascacielos sólo por el hecho de ser el más alto. Esta es la clase de actividad que los niños llevan a cabo en la ilícita intimidación del cuarto de las bicicletas pero, no obstante, el concepto de altura extrema no da señales de perder fuerza en el interior de la imaginación del planeta. La clase de personas que se presentan como decididos empresarios racionales, y que practican una tremenda cautela en cada decisión que toman, millonarios que viajan en clase turista antes que en clase *business*, se lanzan a intentar construir estructuras cada vez más elevadas. Además, dichas estructuras carecen de necesidad comercial. La altura extrema acarrea inevitablemente sobrecostos y produce edificios con dificultades para un uso eficaz. No se pueden arrendar hasta que se han terminado del todo, de modo que grandes secciones quedan vacías, y no rinden ningún beneficio hasta que están completamente listas. Las grandes alturas también implican que un porcentaje mayor de cada planta se dedique a ascensores y estructura de lo que sucedería en edificios más modestos. No obstante, estas consideraciones no significan inconveniente alguno para Mahattir o Donald

waters and green forests around Seattle have attracted disaffected Californians, expatriate Hong Kong Chinese and even Bill Gates. Like Brisbane it is a former backwater, an enclave of provincialism that has been brought to life by an influx of newcomers.

The point is not to support wealthy home owners in their struggle to stop their view being spoiled by blue collar housing spreading up the hill, but to plan the whole city in such a way that it does not destroy itself in the way that Los Angeles the urban dystopia from which so many of the refugees in Oregon and Washington State have fled, has done. Los Angeles was a temporary paradise itself once. For most of this century, it was a city which seemed like the promised land. Curiously few town planners realised just what an attractive place it was until it was too late. They always presented Los Angeles as a textbook example of what not to do urbanistically. The sprawl, the freeways, the mushrooming strip growth of boulevards seventeen miles long were regarded as planning horror stories. Looked at with the prejudices of Europe, with its belief that Florence with its piazzas and pedestrian streets is the only model for an authentic city, Los Angeles seemed hardly to be a city at all. In fact it was actually an enormous success for almost a century. It was a sensuous city with a remarkable landscape, and a climate that offered its citizen enormous freedom as well as jobs and homes. It was a city in which you could get from you ocean front patio house to your workplace in ten minutes, overwhelmed by the scent of citrus fruit as you drove through the orange groves with the top down. Even 20 years ago it was a dream that was still within reach of the Californian working class.

During its period of ultra rapid growth, nobody yet realised that Los Angeles' charm could be so transient, and so fragile. It is only now that the Californian dream has evaporated, that the Californian dream has woken up to what has been lost. Affordable new middle class housing is so far out into the Californian desert that commuting on the new freeways means getting up at 4.30 am. And water is in such short supply that rivers as far away as Colorado are being diverted. Even California's rich no longer feel secure in the face of the riots, the earthquakes and the fires. The Hollywood aristocracy are moving to the Hamptons. More than anything else, it is the fate of Los Angeles that has alerted politicians to the impermanence of the urban environment, and to the temporary paradise phenomenon.

Cities it seems, are either busy being born, or busy dying. They grow furiously in their glory years, then they stall. Many subsequently go into steep decline. If they are lucky they can pull out of the nose-dive to experience some kind of rebirth as Glasgow and Barcelona have done, and Liverpool hopes to. Los Angeles since the riots, the landslides and the forest fires is facing serious decline. The newcomers it attracts now are poorer than they used to be. The city is no longer economically buoyant, so there fewer jobs for them. Aerospace and military contractors have been particularly hard hit. And the city is no longer as physically

---

Trump, ya que se encuentran tan hipnotizados por el placer atávico de poseer el mayor objeto del planeta. Así no resulta sorprendente el gran interés de Robert Maxwell por adquirir las torres Sears en Chicago, siempre que pusiera su nombre en ellas, e incluso invirtió en un proyecto para edificar una torre de similar altura en París.

Quizás sea la incómoda revelación de los más básicos impulsos que se ocultan tras la naturaleza humana descubiertos por los rascacielos lo que provoca una postura tan ambivalente entre los arquitectos al respecto. Puede que sean la mejor opción que un arquitecto tenga de hacer un monumento, pero rara vez son la clase de monumentos que a los arquitectos les gustaría proyectar. En gran parte, los arquitectos han descubierto lo poco que pueden alterar el diseño de un rascacielos. Se ven reducidos a un objeto insulso. En el interior apenas existe nada de interés, más que interminables plantas repetidas, la fachada es un aborto cosmético, e incluso se produce una curiosa pérdida de escala. Una vez se pasa de los primeros veinte pisos, el arquitecto se enfrenta a unos rendimientos estéticos menores. La diferencia entre un edificio alto y otro muy alto es la misma que hay entre una nevera y un frigorífico, entre una simple caja anónima y otra.

El atractivo de Pelli para los malayos fue su habilidad para resucitar la esencia de los antiguos rascacielos de la época de Gotham City, y reciclarlos para un público moderno. Ha dado la vuelta al mundo diseñando evocaciones de los rascacielos de los años 30.

En unas manos menos hábiles supondría una clara receta para un rotundo desastre, una trampa similar a construir esos descapotables que imitan los modelos de los grandes días de los coches deportivos en un estilo excesivamente crudo. Hong Kong los tiene en cantidades industriales, pues cuenta con la segunda torre más alta de Asia, el Wanchai Centre, con sus relucientes luces de neón de estilo *art déco* que por las noches evocan de la forma más torpe al Empire State. Ahora su propio intento de superar al edificio más alto del mundo es una torre en proyecto de 500 metros que se asemeja a una versión en caricatura del edificio Chrysler.

El Príncipe de Gales le preguntó cierta vez a César Pelli, en relación con el gigante relativamente diminuto de los Docklands londinenses, la torre del Canary Wharf, por qué tenía que ser tan alta. La muy educada respuesta que Pelli logró dar fue que la urbanización de los Docklands la necesitaba como pieza central con el propósito básico, aunque completamente irracional, de impresionar a los escépticos. Le devolvió su lugar



attractive as it was. The smogs were the first and most horrifying sign of the fall from Eden. The citrus groves have been swallowed up by houses. And the early suburbs have in many cases declined into squalor and decay.

Brisbane is still some distance away from this point in the urban cycle.

In the 1970s and 1980s its boosters were still scrabbling around for ways to make it more attractive to new investors. The Expo it staged in 1988 was one turning point. The south bank area of the Brisbane River was reclaimed from dereliction. The fair itself might not have been particularly memorable, but it left as its legacy a series of hugely popular recreational facilities, bars restaurants, even an artificial beach. And it gave the

city a new airport. Every year for the last decade, passenger numbers have grown by 14 per cent at Brisbane's airport. Until last year, you were still able to sniff sea salt in the air on the way across the tarmac into the international arrivals building. This autumn, Brisbane opens a new terminal, snuffing out sea smells, and marking another step in the path of its steady progress toward becoming a city just like any other.

Growth has its champions as well as its opponents. Queensland has some of the most determined ecologists in the world, as well as developers keen to turn the whole of the Barrier Reef into a theme park. When a population doubles in a single life time, a suburban back yard can turn overnight into a downtown development plot worth a

fortune. Steering a city through such rapid development demands an accommodation between the sharply conflicting demands of those who see growth as the source of further prosperity, and those who regard it as a threat.

Cities that grow quickly need large investments in infrastructure if they are to remain civilised places in which to live. Yet very often it is low taxes that have attracted newcomers in the first place. A rising population will demand roads, sewers, schools and, police cars, and yet can be so reluctant to pay for them, that it is prepared to move on, rather than pay higher property taxes.

Above all, handling growth also requires a sense of vision. Fast growing suburbs in which land is plentiful, and houses cheap quickly choke available roads with traffic. Unless housing has been planned around mass transit systems from the outset, it is too late to introduce public transport when gridlock jams the highways. Brisbane, with its legacy of Victorian railways has a chance to avoid the treadmill of building more and more

en el mapa. Desde luego, esta razón es poco seria para invertir miles de millones en la construcción de enormes torres de apartamentos de gran impacto ecológico que pueden albergar a miles de personas y, sin embargo, sucede a escala global.

La carrera por la altura se concentra en la actualidad en las florecientes ciudades asiáticas. Las torres más elevadas se proyectan ahora en ciudades que pocos occidentales podrían situar en un mapa, o siquiera pronunciar; Pusan en Corea del Sur, Tainjin y Cantón en China preparan edificios más altos de los existentes en los EE.UU.

Incluso las torres gemelas de Kuala Lumpur no durarán durante mucho tiempo como las altas, pues ya se construye en Shanghai una estructura que las sobrepasará, mientras que ya existen tres proyectos en preparación que superarán incluso a ésta última. En Moscú, en Pekín y por último en Melbourne un proyecto recién presentado de 2.000 pies de alto que rebasará a las torres Sears de Chicago en la altura de la torre NatWest de Londres.

#### Las Vegas - 9 de noviembre de 1995-

De acuerdo con los gustos de Las Vegas el nuevo casino *Hard Rock*, con su fragmento oxidado de la avioneta en la que Otis

Reading se estrelló que cuelga sobre las máquinas tragaperras como una reliquia de la verdadera cruz, se tiene como comedido modelo de buen gusto. Pasa totalmente inadvertido junto al descomunal monstruo verde de la acera de enfrente, el *MGM Grand*, con su león tradicional hinchado hasta los diez pisos de altura y con sus más de 5.000 habitaciones que no sólo lo convierte en el mayor del mundo sino una ciudad, pero que cuenta también con estación de monorail, centro comercial, pabellón de deportes y parque temático.

En la esquina adyacente, el hotel y casino *Excalibur* es más pequeño que el *MGM Grand*, pero resulta menos llamativo. Está adornado con almenas de algodón de azúcar rojo, blanco y azul. Un dragón mecánico sale de su foso cada media hora, en un intento vigoroso pero inútil de devorar a un mago animatrónico con acento de Nueva Jersey. Incluso la señal luminosa que indica la capilla matrimonial del *Excalibur*, la *Canterbury* donde "empiezan los finales felices", empujeña al pabellón.

Pero introdúzcase por la desalentadora puerta principal, y descubrirá un adelanto de lo que promete ser el hito arquitectónico del fin del milenio. Sellado dentro de una vitrina de cristal de bronce, y apoyado en una estructura con patas escondidos tras unas cortinas de nylon beige decorado, se

**Taxes rise, and in the long term, the footloose companies will move on again, leaving behind them the wreckage of their occupation, treating cities as disposable in this way is the most wasteful use of resources imaginable. And it provides the illusion that it is possible to escape from the realities of urban life simply by moving on, If we don't face up to the problems of growth, we will rapidly run out of even the most temporary of paradises.**

roads that have the effect of generating yet more traffic rather than easing congestion. In Los Angeles, where an extensive street car system was deliberately sabotaged in the 1940s by the road lobby the suburbs are so spread out, and built to such a low density, that it is too late to adapt them to public transport. Their very structure makes railways of any kind uneconomical -and it is that realisation that has pushed the city into drafting draconian local laws aimed at the introduction of zero polluting electrically powered cars by the end of the century.

Unless cities as successful as Brisbane face up to these apparently irreconcilable problems, their attractions will turn out to be short lived. Footloose multinationals love temporary paradises. Other things being equal, it is the physically attractive city rather than the time expired backwater that a company will choose in which to build a new factory, or locate its headquarters. Companies decide where to go for what can seem the most trivial of grounds - the quality of the restaurants, the size of the houses that middle managers can afford.

But their presence has negative as well as positive effects: new offices make the roads start to clog up with traffic, international popularity pushes up local house prices. Taxes rise, and in the long term, the footloose companies will move on again, leaving behind them the wreckage of their occupation, treating cities as disposable in this way is the most wasteful use of resources imaginable. And it provides the illusion that it is possible to escape from the realities of urban life simply by moving on, If we don't face up to the problems of growth, we will rapidly run out of even the most temporary of paradises.

## Guanzhon

The new Asian cities owe nothing to the European ideal of urbanism; they are nothing like the picture post card views of Tuscan hill towns, still less do they aspire to replicate the nineteenth century boulevards of Paris. They are dense, raw, chaotic, and above all, they are vast. They have shopping malls and skyscrapers, airports and business parks. But all of these apparently familiar landmarks have been subverted into something very different from their western originals. Architects here have a weakness for glossy white tiles, mirror glass and chrome, as if they are attempting to disinfect the squalor of old Asia. And public space, grand planning, and a sense of the picturesque are all but non-existent; these may be seen as reminders of a past that has not yet assumed the same significance that it has in the west.

Europe has forgotten what it is like to live in a city in which the population doubles and redoubles in a single lifetime; where a surveyor's grid laid out with pegs and string in open fields can mushroom into a skyline of skyscrapers, with an urgency that suggests time lapse photography. But that is exactly what is happening around

---

encuentra una maqueta, tan grande como la habitación, del casino de los casinos: Nueva York Nueva York. Este monstruo de 350 millones de dólares convierte a todo Manhattan en un único edificio: un montón de réplicas de rascacielos, incluyendo una maqueta del *Empire State* que se transforma en un hotel de 48 plantas, así como una versión de 100 metros de largo del puente de Brooklyn, y una maqueta a tercera escala de la Estatua de la Libertad. Es como una instantánea Gran Manzana prefabricada, una subida de adrenalina de la cultura de la congestión, enviada por catálogo dentro de un sencillo sobre marrón para disfrutarla en la aséptica intimidad de tu propio hogar. Este es el arquetipo de lo que podría denominarse barroco virtual, la original contribución de Las Vegas a la arquitectura del siglo XX. Este fue el estilo que escapó del parque temático y ha arrasado; con efectos visibles en cada centro comercial que se edificó, para parecerse a un parque de pueblo y a cada aeropuerto con una taberna antigua en la sala de embarque.

La planta de 80.000 pies cuadrados del casino se dibuja sobre Central Park, libre por fin de ladrones y violadores. El centro comercial se llamará Park Avenue, y la sala de conciertos Radio City, a lo que se suma alucinación tras alucinación.

Mientras que la atención mundial se centraba en museos, aeropuertos, teatros de ópera y rascacielos, en realidad es el casino el que se ha convertido en el auténtico edificio de finales del siglo XX. Con su enorme tamaño y arrogante ambición, un casino a gran escala apoyado por Las Vegas deja a cualquier otro edificio contemporáneo como si fuera ínfimo y anémico.

Las Vegas ya no es un espejismo de neón en medio del desierto de Nevada, pues acoge a casi millón y medio de personas. El *Howard Hughes Parkway*, con sus bien regados jardines y los relucientes bloques de oficinas forma una parte íntegra de Las Vegas tanto como el *strip*, la calle de los casinos. Es una ciudad con crecientes aparcamientos de caravanas, así como pulcras comunidades residenciales privadas.

Es una muestra a la que ciudades industriales decadentes de todo el mundo han observado con envidia. Si los casinos a una escala industrial pueden hacer florecer el desierto, ¿no puede obrar el mismo efecto en ciudades industriales en declive? A comienzos de los años 80, el tabú contra el juego desapareció. Un súbito y radical cambio de las actitudes oficiales marcado en el Reino Unido con la lotería, al igual que en EE.UU. y Australia mediante una relajación en la prohibición de los casinos, ha causado que el juego se trans-

the Pacific Rim in a building boom not seen since London and Paris turned themselves into the largest cities that the world had yet seen during the nineteenth century. And by comparison with the nothing short of apocalyptic transformation of Asia, Europe's contemporary anxieties about inner city decay and sprawl look trivial.

The Zhuhai jetfoil is 15 minutes late as it splutters out of Kowloon's China Ferry terminal; the red flag of the People's Republic fluttering from its battered Thunderbirds-style stern. It may look like a grubby relic of the Sputnik era, but this aged blue and white tub has acquired a new lease of life as a makeshift floating mass transit system for the world's newest metropolis, a sprawling monster city, still in the throes of a violent birth that doesn't yet have a name.

Chain smoking commuters cross and recross the Pearl River to run the factories that Hong Kong has built in China's special economic zones. There are a sprinkling of westerners on the ferry too in search of bargain basement manufacturing deals, or pedalling high tech equipment to entrepreneurs in the making. From the other direction come teenaged hustlers lugging suitcases of pirated software, clutching mobile phones.

The two sides of the river are as inextricably linked, and as uneasy about each other as the north and south bank of the Thames, as Manhattan and New Jersey. In the last decade an increasingly affluent Hong Kong has exported a non stop stream of jobs to the low wage economy across the border, investing billions of dollars in the process. Even before the colony officially reverts to Chinese control, the Pearl River is already a single, giant city, spilling uncontrollably across international frontiers like a huge ink stain.

This nameless conurbation –its only close competitors are Shanghai and Jakarta– is exploding towards what has become the benchmark population for a new generation of turbo-charged metropolises. Within a decade, if it continues to expand at its present rate, this new city will become home to 40 million people, leapfrogging Tokyo-Osaka and Mexico City to become the largest in the world. A population greater than most of the individual states of Europe will be packed into an area not much larger than the greater London region. And all the reference points by which we traditionally measure cities will have become irrelevant.

Once a city's geography was determined by the endurance of its pedestrians. It expanded to accommodate road and rail commuters. But a city of 40 million people is a different kind of organism altogether. Its economic power is such that it makes the nation state redundant, so long as it can retain the cohesion that cities need to be workable entities.

Hong Kong and Shenzhen, the special economic zone set up on what was still empty farmland in 1970, have dissolved into a single urban soup. Shenzhen has a casino of a stockmarket to make some of its citizens

---

formara de la noche a la mañana en vicio perseguido en motor vital de la renovación económica. La primera ciudad en superar los reparos por acoger al demonio fue Atlantic City; Nueva Orleans ha seguido sus pasos, ya es legal el juego en las antiguas embarcaciones fluviales que surcaban las aguas del Mississippi y se construye un enorme casino sobre tierra firme en la misma ciudad. Nueva York y Chicago han considerado la idea de legalizar los casinos, mientras que los indios norteamericanos han prosperado al abrir casinos cada vez mayores en las reservas, libres de las trabas de la ley del hombre blanco.

Las Vegas, viendo amenazado su lucrativo monopolio, contrataca construyendo una nueva generación de casinos. La escala se ha disparado tremendamente a medida que se acumula una fantasía tras otra. En la actualidad, para que se considere a un casino como aspirante serio, la extraña parafernalia del barroco virtual resulta imprescindible. El *Trump Mahal* de Atlantic City demostró las capacidades del resto del mundo en su lucha por ponerse al día. Sin embargo, no sólo los EE.UU. observan a Las Vegas. Australia se despojó del ambiente dominante de una tarde de domingo perpetuamente sombría, al estilo escocés, junto con el cierre anticipado de bares y el imborrable olor de empanadas de carne,

pero se aferró a una prohibición calvinista sobre el juego hasta los años 80. Hoy en día, por su interés, que se reclama para la economía en general y para la recuperación urbana en particular, los gobiernos estatales australianos han concedido una serie de monopolios a operadores de casinos. Consciente de esos jugadores millonarios chinos a las puertas de Australia dentro de una cuenca pacífica que aún tiene mal considerado el juego, cada capital de estado cuenta con un único y enorme casino legalizado, que se supone que atrae divisas. El nuevo casino de Melbourne es el proyecto de construcción más importante de la ciudad. En Queensland, la nueva legitimidad del juego se manifiesta en la conversión de la antigua Hacienda Estatal de Brisbane en un casino. Incluso Christmas Island, esa ínfima porción de territorio australiano en medio del Océano Índico ha legalizado el juego, y ofrece un visado complementario a cualquier jugador que se desplace desde Yakarta, a menos de una hora de vuelo, lo que ha enfurecido a Perth, que anteriormente contaba con la mayor parte del negocio del juego indonesio. De hecho, los grandes casinos australianos se caracterizan más por media docena de niños alocados dejados a su suerte en el *Holden* familiar dentro del aparcamiento mientras sus padres juegan que por jugadores de ruleta de la *jet set*. Y

rich, and a surrealistic theme park studded with scale models of the Eiffel Tower and the Sydney Opera House to amuse them. And it is surging towards Guangzhou, 100 km up the Pearl River with the speed of air rushing into a punctured vacuum to meet a parallel firestorm of urbanisation raging on the other side of the delta. A continuous ribbon of concrete high rises, industrial sheds and hotels is now snaking all the way down to Macao and enveloping Shenzhen's less famous twin, Zhuhai. This is more than a chaotic spectacle, a one-off by product of the Chinese rediscovery of capitalism. The Pearl River represents the future of the modern metropolis -a decisive shift away from European and American ideas of what the city should be.

Fuelled by its exploding economy, coastal Asia is building a new city the size of London every six months. Europe has been left behind in its dust, to dwindle into a picturesque backwater, where the rich go shopping for Louis Vuitton, and Airbus, and to launder their money.

As the Zhuhai ferry moves away from its berth, anxious men continue barking into mobile phones as they line up to buy Luco Zang Zhong Jian mineral water at the buffet. They hardly give a second glance to the view through the salt streaked windows. Every inch of the shoreline has been built on; a solid mass of dry docks, and container terminals, overlooked by slabs of high rise apartments stretching up into the hills. The water itself is so thick with traffic, that it too has become part of the city, it might as well be a giant Tarmac apron. A little way out, the ferry skirts the towering concrete piers of the half built suspension bridge linking the still not complete runways of the new airport that Britain will bequeath its last serious colony.

But even this frenzy of construction is hardly adequate preparation for the extraordinary world of Zhuhai. "Development is the only way" proclaim hoardings as big as houses, written in English, and embellished with child-like paintings of the French TGV system the mayor dreams of importing. Zhuhai is a cross between an old soviet propaganda film, in which heroic peasants move mountains by hand, and the sleazier side of the Yukon gold rush. There is a constant crash of explosions as hillsides are blasted away to make new airports, new highways and new railways. The fields are full of men chipping away at blocks of stone.

In Zhuhai City, teenage whores parade outside the chrome and glass hotels every night, and haunt the food courts during the day in the shopping malls. It feels like strolling through the blurry sepia toned photographs that define history- the handshake that marked the completion of the transcontinental railway linking America's east coast with the pacific, or the storming of the winter palace.

**Fuelled by its exploding economy, coastal Asia is building a new city the size of London every six months. Europe has been left behind in its dust, to dwindle into a picturesque backwater, where the rich go shopping for Louis Vuitton, and Airbus, and to launder their money.**

existe una duda metafísica de que Australia se hace un flaco favor al intentar convertirse en el mayor casino asiático offshore.

No obstante, el *strip* de Las Vegas está abarrotado de misiones de investigación de Nueva Gales del Sur y Nueva Jersey, deseosas de recoger ideas que plasmar de vuelta a casa. Dentro de este renacimiento de la arquitectura dedicada al juego, Nueva York Nueva York se convertirá sin lugar a dudas en el Vaticano y el Versalles, todo en uno.

Para una ciudad en la que el *Caesar Palace* ha recreado una plaza romana en forma de centro comercial, con un ciclo lumínico que abarca desde el alba al atardecer en veinte minutos, no supone un alarde cualquiera. Además Nueva York Nueva York no sólo tiene que competir con el *Caesar Palace*, sino con el *Hotel Mirage*, que ofrece erupciones volcánicas regulares, incluyendo maremotos en los que el agua se precipita por las rocas prefabricadas que dominan la fachada de cien metros de ancho en el *strip*, al igual que una conflagración de llamas que amenaza con devorar a los coches. También debe enfrentarse al *Treasure Island*, que celebra batallas navales entre un par de galeones completamente aparejados que culminan con el hundimiento de un buque de guerra británico.

Mary McCarthy escribió un elegante librito sobre la imposibilidad de encontrar algo nuevo que contar sobre Venecia. De igual manera podría haberse referido a Las Vegas, una ciudad que, al menos durante los últimos cincuenta años de gloria, se ha visto inundada con una mayor densidad de turistas literarios, desde Tom Wolfe a Noel Coward y Hunter Thompson. Todos ellos identifican la naturaleza básicamente industrial del lugar, con las hordas de trabajadores vestidos en poliéster sudando la gota gorda las 24 horas en las líneas de producción de las máquinas tragaperras. Muchos también señalan la similitud de Las Vegas con Lourdes; los enfermos terminales, los obesos y los horriblemente deformes viajan hasta allí desde todos los EE.UU., en busca de redención y la oportunidad de tocar durante un efímero momento el sueño de riquezas y oro sobre el que se construyó la ciudad. Sin embargo, y a diferencia de Venecia, Las Vegas no está inerte, continua reinventándose. Los primeros casinos eran pequeños salones en Fremont Street, el antiguo centro de Las Vegas construido en los años 20. Bugsy Seigel y su band de mafiosos se alejaron fuera de los límites de la ciudad para construir el *Flamingo*, de 200 habitaciones, con lo que se crearía el *strip* en los años 40. Más tarde llegó la extravagancia del neón en los años 60, ejemplificada por el *Caesar Palace* y

This is the shape of the future every bit as much as Silicon valley, or the Internet, but it is still a raw, violent place.

Fortunes are being made here, which may account for the fact that Chiona has now become the largest importer of French brandy in the world, coming from nowhere in 1988. The shop next to Zhuhai's main branch of the Bank of China has a glass case full of it. Remy Martin in a white Limoges porcelain flask shaped like a French chateau sells for 5.250 Yuan, or just over \$450 - roughly what a peasant from inland China can expect to earn in a year. Small wonder that there are checkpoints every 10 kilometres on the highway from Guangzhou to Zhuhai, designed not to keep the Chinese in, but to keep out migrants from the desperately poor Chinese.

The lucky ones are allowed in to work as unskilled labourers, and endure conditions that would have been familiar to the Irish labourers who built many of the canals and railways of the industrial revolution. They flocked here to built the Zhuhai Interational Airport, less than 10 minutes flying time from Che Lap Kok, and designed to handle 12 million passengers.

How do we make sense of this maelstrom that is changing the lives of countless millions in cities thousands of miles apart. Perhaps there is some purpose to looking back as well as forward. For a brief moment, Manchester in England was the Guangzhou, the Jakarta, the Shanghai of its day. It conflated their most extreme characteristics into a spectacle that was both horrifying in its squalor, and exhilarating in its exuberance. It was a city that looked like no other city before it, and one that demanded a way of life like that of no earlier city. What made it so powerful, and glamorously alarming was that it seemed to represent the future. And to Ruskin and Morris, the future looked terrifying.

The world was both rivetted and appalled in a way that we can only now begin to fully appreciate as the cities of Asia go through the same vertigo-inducing sense of awe at a state of continuous urban flux that the industrial revolution once provided. Manchester increased its population by 40 per cent every ten years. It became a gigantic mechanism for the creation of wealth and the transformation of rural migrants into city dwellers. Manchester invented the factory, the railway station and the back to back house. Asia's vast new cities are doing the equivalent for the new century.

We don't yet know what life will be like when these new monster cities mature. We can only speculate about the impact of affluence. Jakarta for example currently has car ownership of 16 per cent. And its roads are already impassible for much of the day. And in Bangkok, where just 24 per cent of households have cars, traffic delays are so bad that banks routinely provide their managers with cars equipped with fax machines and portable lavatories. Yet these cities are alive and growing, and contain within them the seeds of success as well as catastrophe.

---

el *Stardust*. La cadena *Hilton* llegó en los años 70, y con ella se produjo un intento de moderación empresarial a medida que los patronos de la ciudad empezaron a discutir el embellecimiento del *strip* con infraestructura cívica.

Hace veinte años, Robert Venturi y Denise Scott Brown llevaron a Las Vegas un grupo de estudiantes de arquitectura desde Yale y declararon que la ciudad no era un espectáculo hortera, como todos los intelectuales convencionales habían creído con anterioridad, sino el producto del extraño matrimonio de conveniencia entre el crimen organizado, que edificó los casinos, y el *New Deal*, que construyó la presa de Hoover, suministrando la electricidad que hizo posible a Las Vegas. Según el famoso libro de Venturi, *Learning from Las Vegas (Aprendiendo de Las Vegas)*, no era sino la nueva ciudad más estéticamente importante del mundo. "Se convertirá en nuestra Florencia", afirmaban entusiasmados. No obstante, la confusa vitalidad de Las Vegas que les inspiró, representada por una multitud de bombillas y luces de neón, ya empezaba a desaparecer para que una vistosa fachada enmascarando un vacío iluminado ocupará su lugar, de la misma forma que el *Burger King* ha desplazado al restaurante. Los Venturi apenas reconocerían Las Vegas hoy en día. El *Glitter Gulch*, donde los trabajadores de la presa Hoover iban

el día de cobro para tirar su dinero en las máquinas tragaperras, no puede competir con los nuevos casinos. El *Golden Nugget* y el *Vegas Vic*, el famoso vaquero de neón de veinte metros, no eran rival para los encantos del mundo empresarial del *Las Vegas Lite*.

La ciudad no se anuncia hoy en día con vaqueros de arte pop, sino con el haz láser que penetra en el cielo desde la cúspide del hotel *Luxor*, la destacada réplica mayor que el original de la gran pirámide visible a varios kilómetros desde el vacío desierto. Con su obelisco y una esfinge a modo de guardián de la puerta, su imponente silueta se eleva por encima de la calima y de los apolillados Boeing aparcados en el límite del aeropuerto de la ciudad. Es el único de los megalíticos hoteles de Las Vegas que ha logrado integrar tema con estructura. Todos los demás defraudan por la necesidad de incorporar las incontables miles de ventanas que reflejan la naturaleza esencialmente burocrática de todas esas habitaciones de hotel alineadas en pasillos. El *Luxor*, con su cubierta de elegante cristal oscuro logra que las ventanas se esfumen por arte de magia; en cambio, el *Excalibur* es una patética imagen, abrumado por una avalancha de ventanillas que descubren la realidad de la fantasía con una franqueza despiadada.

El otro punto focal es el *strip* al este del *MGM Grand*, donde el *Planet Hollywood* anuncia su presencia en el *Caesar Palace* con un globo giratorio atravesado en una gigantesca columna corintia de cromo, como una entrada a un polígono industrial de Shanghai. La espectacular multitud que acude a las atracciones del *Mirage* y el *Treasure Island* a su lado dotan a Las Vegas de esa vida peatonal que el resto del país ha perdido. Esta sección del *strip* es la que se asienta como el núcleo urbano de la ciudad, a pesar de los intentos de los otros casinos por fomentar sus propios recintos. A dos kilómetros al este, hacia el decrepito centro urbano de la antigua Las Vegas, un promotor superoptimista intenta sacar provecho a la torre *Stratosphere*, una erupción de hormigón casi tan alta como la torre *Sears Roebuck* de Chicago. Si hubiera sido hace cuarenta años, su restaurante giratorio a 300 metros de altura hubiera proporcionado una vista sobrecogedora de las pruebas nucleares que mantenían ocupado el desierto de Nevada a sólo 120 kilómetros de distancia. Sin embargo es un gesto de monumental futilidad, pues a los casinos no les interesa que sus jugadores pierdan el tiempo mirando por la ventana. El *Stratosphere* ya tiene la pinta de una cisterna vieja. Dentro del relativamente denso núcleo central, Las Vegas adquiere con celeridad las características de lo que podría denominarse una ciudad "verdadera": aceras, mendigos, e incluso un sistema público de transporte. El *MGM* y el *Bally* ya disponen de un monorraíl gratuito de dos kilómetros entre los dos casinos, copia de un utópico sistema público de transporte de igual forma que Nueva York Nueva York imita a la gran ciudad.

No obstante, gran parte de lo que se supone real en Las Vegas va más allá de la imitación. Cuando uno se sienta a almorzar un bistec Filadelfia en el *Nile Deli*, dentro del *Luxor Isee*, las barcazas que asoman en el río Nilo van cargadas de turistas japoneses e indios. Se centran en puntos de interés arqueológico tales como la versión a media escala de la tumba del rey Thutankammon. Se puede apreciar como una bailarina del vientre pechugona sigue surgiendo de entre un macizo de juncos artificiales para contonearse a beneficio de cada barcaza que pasa. La bailarina le masajea la cabeza a un pasajero, al menos, por barcaza. Trabaja por turnos, y mientras vuelve a los matos en el intervalo entre dos barcazas, se ve salir una mano blanca que descuelga un teléfono de cortesía. Queda claro que marca la señal de partida antes de que llegue su sustituta, y luego sale para confundirse debidamente entre la multitud. Mientras tanto, los guardas de seguridad del *Luxor* patrullan los aparcamientos y las piscinas del exterior

disfrazados como yuppies de finales de los 80, montados en bicicletas de montaña y ataviados con polos rosados, pantalones cortos blancos y un incongruente *Smith and Wesson* en la cintura.

La última encarnación de Las Vegas representa una forma urbana totalmente nueva. Por primera vez el *strip* ha descubierto un nuevo ingrediente. Hasta ahora, los casinos se habían alineado más o menos en doble fila a lo largo del *strip* en dirección oeste. Desde el punto de vista arquitectónico, no se les ha pedido más que desplieguen una fachada coherente que impresione al tráfico rodado. Hoy en día, Las Vegas ha llegado hasta un cruce, un espacio urbano tridimensional en el que los casinos no son sólo un gran frontis, sino que también muestran sus laterales, y los arquitectos deben resolver el desconocido problema para los casinos de diseñar una esquina. El grupo de cabezas de la Isla de Pascua, mayores que los originales, del *Tropicana* reclama un momento de atención. Enfrente del *Excalibur* que, a su vez, confronta al *MGM*, cuyo león fulminará con su vista a través de los ocho carriles de tráfico a una versión a un tercio de escala de la Estatua de la Libertad, surgida de un lago y atravesada por el Puente de Brooklyn, que transportará a los clientes hasta el mismo hotel, de acuerdo con un grupo de réplicas de torres de Manhattan, todas a un tercio de escala. Iliá y Neal, los arquitectos, no se han limitado a las torres de siempre, la Chrysler y el Empire State, sino que también hay versiones del edificio *Seagram* y la torre de la *CBS* obra de Saarinen, también encontramos el edificio del *New Yorker: Lever House* y al nivel de la calle hay fragmentos del Museo Guggenheim y el clasicismo del Soho. Para que el complejo tome vida, un paseo en montaña rusa llevará a los visitantes a visitar el recinto, surcando por el exterior de un falso hotel *Plaza*, como el extraterrestre que sale del estómago de una bailarina.

Los visitantes a Las Vegas que pululan bajo el sol no quedan impresionados con facilidad, pero el modelo es un centro constante de atención. Las matrones con barrigas similares a superpetroleros y los tipos escasos de pelo que insisten en recogerse los restos de su cuero cabelludo en coletas quedan estupefactos.

<sup>1</sup> Calle donde se congregan los principales rotativos del Reino Unido.