

3 x LOS ANGELES



Foto Milan Horacek/Bilderberg



Foto Maurice Nio



Venice.
Foto Andrej Reiser/Bilderberg

Van 20 februari tot 12 maart 1994 maakte een groep van 18 Nederlandse architecten, stedenbouwkundigen, landschaps- en interieurarchitecten en architectuurbeschouwers een studiereis naar Los Angeles. De reis was georganiseerd door het Nederlands Architectuurinstituut en gesubsidieerd door de Commissie Individuele Subsidies van het Fonds voor beeldende kunsten, vormgeving en bouwkunst. Na een openbare oproep werden de deelnemers door het Fonds geselecteerd uit 72 aanmeldingen. Twee jaar eerder had een vergelijkbare studiereis Japan als bestemming.

Het initiatief tot de studiereizen komt voort uit het streven van beide instellingen om bij te dragen aan de bevordering van de bouwkunst. Zij zien het reizen als belangrijke bijdrage aan de beroepsontwikkeling van Nederlandse architecten. *Archis* verzocht drie van de deelnemers hun ervaringen onder woorden te brengen.

Van 28 januari tot 23 april is in de zolderzaal van het NAI een tentoonstelling gewijd aan de LA-reis.

From 20 February to 12 March 1994 a group of eighteen Dutch architects, landscape architects, urban and interior designers and architecture critics took a study trip to Los Angeles. Organized by the Netherlands Architecture Institute, it was subsidized by the individual subsidies committee of the 'Fund for the Arts, Design and Architecture'. A public announcement of the trip produced 72 applicants from which 18 entrants were selected. A comparable study tour two years earlier had taken a similar group to Japan.

The initiative for these enterprises stems from the wishes of the two above-named bodies to do something towards the advancement of architecture. They regard travel as a key factor contributing to the professional development of Dutch architects. *Archis* asked three of the participants to put their experiences into words for this issue.

An exhibition devoted to the LA trip will be showing in the 'attic room' at the NAI from 28 January to 23 April.

Los Angeles geldt als de stad van de lage dichtheid, de stad van de auto, de stad van de wapenindustrie en de stad van de dispersie en ongebreidelde groei. Maar Los Angeles bestaat uit meer superlatieven. Los Angeles is momenteel de snelst groeiende stad in de westerse samenleving, met 13,5 miljoen inwoners¹⁾ en een verdrievoudiging van de bevolking sinds 1950. Van deze bevolking is 50% immigrant, waarvan 37% afkomstig uit Latijns Amerika en 13% uit Azië, waarmee de stad het hoogste percentage immigranten van de Verenigde Staten opneemt.²⁾

LA is tevens de meest vervuilde stad, met het hoogste percentage daklozen³⁾ en het kleinste percentage openbare ruimte van de Verenigde Staten. De levensverwachting van haar zwarte inwoners in de buurt South Central ligt onder die van de inwoners van Bangladesh en andere derdewereldlanden;⁴⁾ met een verviervoudiging van het autobestand sinds 1950 heeft LA een wagenpark van 10,6 miljoen auto's en kan zich tot de rijkste regio's van de wereld rekenen.⁵⁾

LA: de bandstad van de continue productie

Juliette Bekkering

LA: strip city of continuous production

Los Angeles ranks as the city of low density, the city of the automobile, the city of the armaments industry, and the city of dispersion and unbridled growth. But there are other superlatives applicable to Los Angeles. Currently LA is the fastest growing city in the Western world counting 13.5 million inhabitants¹⁾ with a population that has tripled since 1950. Immigrants make up 50% of the population – 37% from Latin America and 13% from Asia – which makes it the city with the highest percentage of immigrants in the USA.²⁾

On top of that, LA is the most polluted city as well as having the highest percentage of homeless³⁾ and the smallest percentage of public space in the USA. The life expectancy of the city's black population in the South Central neighbourhood is lower than that of the inhabitants of Bangladesh and other third world countries.⁴⁾ The number of vehicles in Los Angeles has quadrupled since 1950, now reaching a total of 10.6 million cars and making the region one of the richest in the world.⁵⁾

De stad LA en Orange Counties strekken zich uit over een oppervlakte van circa 7000 km² (vergelijkbaar met de oppervlakten van de provincies Utrecht, Noord- en Zuid-Holland bij elkaar), aan de westzijde begrensd door de oceaan, aan de noord- en zuidzijde verspreid over de Hollywood Mountains, de Palos Verdes Hills en rondom de San Bernardino Mountains, en langzaam de woestijn koloniserend. Aan de oostzijde vloeit de stad verder de woestijn in.⁶⁾

Een van de belangrijkste aspecten van LA is dat zij een tweedimensionale stad is, opgebouwd uit de eindeloze reeksen lijnen van het grid. Ze bestaat uit een continuüm van percelen, waarbij elk perceel met één programma geladen is. De vloervelden van het grid kennen geen programmatische verdubbeling. Hierdoor ontstaat een steriele structuur waaruit de programmatische confrontaties die overlappingsen teweegbrengen verbannen zijn. Dit in tegenstelling tot de stapeling van gebeurtenissen en functies in bijvoorbeeld Manhattan. Juist door deze programmatische stapelingen ontstaan de fricties die gebeurtenissen en ervaringen genereren die eigen zijn aan het leven in de contemporaine metropool. In LA is, doordat de functies naast elkaar geplaatst zijn, functionele culminatie en concentratie in zwaartepunten uitgesloten. In plaats daarvan wordt een systeem van medianen en zwaartelijnen geïn-

The city of Los Angeles and the Orange Counties extend over an area of approximately 7000 km² (an area comparable to that of the combined provinces of Utrecht, Noord-Holland and Zuid-Holland). It is bordered by the ocean on the western side, and on the north and south sides it spreads out over the Hollywood Mountains, the Palos Verdes Hills and around the San Bernardino Mountains, as well as slowly colonizing the desert. The city is steadily encroaching on the desert on the eastern side, too.⁶⁾

One of the most fundamental aspects of LA is its two-dimensionality – a city composed of an endless series of grid lines. It consists of a continuum of plots, each one with a single programme. There is no programmatic duplication in the ground plots of the grid, and this creates a sterile structure which excludes the possibility of the sort of programmatic confrontations that can create overlapping. The polar opposite of Manhattan, for example, with its conglomeration of events and functions. And

it is precisely these programmatic conglomerations that create the frictions which generate the events and experiences that are so characteristic of the contemporary metropolis. But in LA, functional culmination and concentration in focal points is impossible because the functions are set side by side. In its place we see the introduction of a system of median and focal lines; the lack of superimposition has resulted in a simulation of programmatic focus. Various artificial substitute cities, such as Downtown, have been plugged into the metropolitan system.

Artificial extravagance has to simulate density and concentration. This simulation brings with it a new kind of sensory experience of urbanity. The extended carpet of dwellings is intersected by the grid of the highway network. And in turn the highway grid is transformed by programmatic and geographical deviations. By contrast, the desert offers no resistance to the endless expanding of the grid. Distance is the only element to fix the limits of the ever-

roduceerd. Het gebrek aan superpositie heeft een simulatie van programmatische zwaarte tot gevolg gehad. Verschillende artificiële subtiutusteden zijn in het systeem van de metropool ingeplugd, zoals Downtown.

Artificiële extravagantie moet dichtheid en concentratie simuleren. Door deze simulatie wordt een nieuw soort zintuiglijke ervaring van stedelijkheid geïntroduceerd. Het uitgestrekte tapijt van woningen wordt doorsneden door het raster van het wegnnet. Het raster van de wegen wordt vervormd door programmatische en geografische afwijkingen. De woestijn biedt daarentegen geen weerstand tegen de eindeloze uitbreiding van het grid. De enige begrenzing van de zich telkens uitbreidende metropool wordt bepaald door de afstanden. Analooq aan de atomaire structuur – waarbij atomen uiteenvallen wanneer de afstand tussen de protonen en de elektronen te groot wordt en de atoomkracht te gering – zullen de verschillende stedelijke gebieden uiteenvallen indien de reistijd voor woon/werkverkeer en naar de servicegebieden een bepaalde kritische duur overschrijdt. De nieuwste uitbreidingsgebieden, in de woestijn ten noorden van de stad, liggen op 150 km afstand van Downtown. Dit betekent voor forensen een dagelijkse reistijd van meer dan vier uur. Het begrip 'tijd' is hiermee het belangrijkste stedenbouwkundige criterium geworden. Daarmee is de stedelijke ontwikkeling als het ware in de vierde dimensie terechtgekomen. Het stedenbouwkundige antwoord op deze factor 'tijd' is enerzijds de ontwikkeling van de zogenaamde edge-cities, steden die autonoom aan de rand van de metropool kunnen functioneren, en anderzijds een continue perfectionering van de infrastructuur, zodat de wrijving die de verkeersstroom ondervindt tot een minimum gereduceerd wordt. Dit gebeurt bijvoorbeeld door het introduceren van carpoolstroken, metro- en spoorlijnen.⁷⁾ Deze zoektocht naar het stedelijk perpetuum mobile wordt niet ter discussie gesteld, maar is een hot issue sinds het ontstaan van de stad.

Collectieven & communities Los Angeles is de stad van de collectieven, geordend naar lifestyle, beroep, inkomen, etnische afkomst, vrijetijdsbesteding en leeftijd. Op stedenbouwkundig niveau zijn

deze collectieven willekeurig verspreid over de neutrale vloervelden van het grid en lardereren ze het hiërarchieloze raster van de autostad met programmatische verbijzonderingen. Het programma wisselt naar gelang de lifestyle van het collectief. Personen kunnen deel uitmaken van verschillende collectieven en zich van collectief naar collectief verplaatsen.

Het gemeenschappelijke gedachtengoed van het collectief wordt uitgedrukt door de nagestreefde levensstijl. Mode en media vertalen deze levensstijl in slogans die de collectieven promoten. De verschillende collectieven hebben elk met een levensstijl een kwaliteit van het leven gedefinieerd.

Het collectief is een kwetsbare entiteit en moet beschermd worden tegen verval. Dat verval kan uit vele factoren bestaan: de angst voor de ouderdom, voor de lichaaamlijke en geestelijke misvorming, voor criminaliteit, voor verslaving, voor verveling en voor armoede. Wie getroffen wordt door een van deze factoren wordt verstoten om het collectief tegen verval te beschermen.

De collectieven verplaatsen zich sprongsgewijs door het frame van de stad, van activiteit naar activiteit. De ruimtelijke cohesie van de stad wordt bepaald door het gedrag van het collectief. De mode en de media beïnvloeden de verplaatsingspatronen. Alhoewel de mode en de media tijdelijke factoren zijn en niet in de architectuur of de stedenbouw tot uitdrukking komen, bepalen zij wel de bewegingen van de collectieven door de metropool en daarmee de stedelijke cohesie.

De ruimten tussen de gebieden waar de collectieven activiteiten ontplooiën vormen de non-zones van de stad. Net als de militaire gebieden vormen zij de blinde vlekken op de kaart. Zij worden slechts gedefinieerd door de tijdsperiode om ze te doorkruisen en vormen geen geografische plaats. De collectieven kunnen slechts bestaan bij de gratie van deze non-zones. Door de aanwezigheid van een eindeloos vacuüm kunnen ze ongehinderd naast elkaar bestaan en langs elkaar heen bewegen. Het willekeurig patroon van de bewegingen van de collectieven – die zich als schaaakstukken verplaatsen over de vloervelden van de stad – is gevat in een stedelijke substantie die in vier categorieën opgedeeld kan worden (en die we, Banham parafraserend, de *four typologies* zouden

69

expanding metropolis. Analogous to atomic structure whereby atoms disintegrate when the distance between protons and electrons becomes too great and the atomic power too slight, so the various different urban areas will be broken up if the travelling time from home to work and to the service areas exceeds a specific critical duration. The newest development areas in the desert to the north of the city are 150 km from Downtown. For commuters, this means a daily travelling time of more than four hours, thereby making the concept of 'time' the most vital criterion in urban planning. Thus urban development has, as it were, entered into the fourth dimension.

The urbanistic answer to this 'time' factor is, on the one hand, to develop the so-called 'edge cities' – cities which can function autonomously on the fringe of the metropolis – and, on the other, to continue refining the infrastructure so as to minimize the friction produced by the traffic flow. This can be achieved, for instance, by introducing car pool zones and underground and railway

lines.⁷⁾ This search for an urban perpetual motion is left undiscussed here, yet it has been a hot issue ever since the city was created.

Collectives and communities

Los Angeles is the city of collectives organized according to lifestyle, profession, income, ethnic origin, leisure activity and age group. On an urban level these collectives are arbitrarily spread out over the neutral plots of the grid, larding the non-hierarchical grid of this city of cars with programmatic anomalies. The programme changes according to the lifestyle of the collective. One can take part in several collectives, moving from collective to collective. The common ideology of a collective is expressed through the lifestyle to which it aspires. Fashion and the media translate this lifestyle into slogans which are then promoted by the collectives. Each one of the various collectives has defined a quality of life through a particular lifestyle. But the collective is a vulnerable entity which

needs to be protected against disintegration. Many factors can cause this disintegration: fear of old age, of mental and physical malformation, crime, addiction, boredom and poverty. Anyone affected by one of these factors will be rejected by the collective to protect it from disintegrating. Collectives move about abruptly from activity to activity within the frame of the city, and it is their behaviour that determines the city's spatial cohesion. Their movement patterns are influenced by fashion and the media, and despite these being temporary factors not manifested in architecture or urban planning they nevertheless dictate the movements of collectives through the metropolis, thereby determining the urban cohesion.

The spaces between the areas where the collectives carry out their activities form the non-zones of the city. These are blind spots on the map – analogous to military zones – and since they don't constitute an actual geographical place they can only be defined in terms of how long it takes to cross them.

The collectives, however, only exist by virtue of these non-zones. The presence of an endless vacuum allows them to freely exist side by side with individual freedom of movement. The arbitrary pattern of the movements of the collectives – shifting like chess pieces across the ground plots of the city – can be formulated as an urban substance divisible into four categories (and which, paraphrasing Banham, we might call the four typologies): forts, billboards, cash & carry architecture and shopping trolleys.

Forts

The interiorizing of urban space is becoming an increasingly important phenomenon. This interiorization, however, goes hand-in-hand with a splitting up whereby urban space is subdivided into a range of hybrid forms of public and private domain: private space in public possession and public space in private possession... Here the interior is no longer private space for the individual, but space for the various combinations of collectives. And this space for the collective could be called

kunnen noemen): de forten, de billboards, de cash & carry-architectuur en de (winkel)wagens.

Forten De interiorisering van de stedelijke ruimte is een steeds belangrijker wordend fenomeen. De interiorisering gaat echter gepaard met een opsplitsing, waarbij de stedelijke ruimte opgedeeld wordt in een scala aan mengvormen van publiek en privaat domein: de private ruimte in openbaar bezit en openbare ruimte in privé bezit... Het interieur is hierin niet langer de private ruimte voor het individu, maar voor verschillende samenstellingen van collectieven. Deze ruimte voor het collectief zou de 'collectieve ruimte' genoemd kunnen worden, de moderne variant van de openbare ruimte.

De terugtrekking in het interieur is een gevolg van de grenzen die de collectieven rond hun territorium hebben opgetrokken. Een afstotingsstructuur, die opgenomen is in de architectuur en de stedenbouw, zorgt ervoor dat ongewenste individuen geweerd kunnen worden. Deze structuren, gebouwen of hele stedelijke gebieden, vormen de moderne forten. Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van Downtown.

Downtown is een grootschalig 'upgrading' project. In tien jaar tijd is het vervallen Downtown totaal gesaneerd; een relatief klein oppervlak van enkele blokken is binnnen een paar jaar opgeschoten tot een reeks wolkenkrabbers en vormt het representatieve zakencentrum van LA. De cluster wolkenkrabbers met zijn witte boorden-publiek is ingeplugd in een aantal totaal verpauperde getto's. Downtown zwemt in een bad van totale misère.

Downtown is ontwikkeld als een parallelle structuur. De gebouwen zijn met elkaar verbonden via loopbruggen, interne passages, afsluitbare pleinen, lobbies en atria. Deze domeinen zijn slechts toegankelijk voor hen die er door de rijkelijk aanwezige bewakingsdiensten worden toegelaten. Door het weglaten van enkele cruciale openbare functies die een neutrale openbaarheid genereren is het openbare systeem een collectief systeem geworden. Dit was ook daadwerkelijk de bedoeling bij de ontwikkeling van Downtown. De winkels zijn gesitueerd in malls, evenals de cafés, restaurants, openbare toiletten enzovoort. Wie van de voorzieningen gebruik wil maken kan dat alleen doen indien goedgekeurd door

de bewakingsdiensten, de pascontroles en de informatiebalies.⁸⁾

In Irvine, een edge-city van honderdduizend inwoners, ontwikkeld en beheerd door een ontwikkelingsmaatschappij, wordt ingespeeld op de kwaliteit van het fort. Wie zich binnen deze 'walled communities' een woning aanschafft koopt zich in in een club van welgestelden. De ommuring heeft niet zozeer een beschermende functie, maar verhoogt de status van de bewoner. Binnen de muren van het fort kan een artificiële wereld worden gecreëerd. Deze simulatie komt tot uitdrukking in de architectuur. De architectuur wordt het icoon van een geïdealiseerde gemeenschap: het Franse dorp, de Italiaanse middeleeuwse stad, het Griekse tempelcomplex. De nostalgie in de architectuur drukt het verlangen naar een overzichtelijke gemeenschap en de angst voor de massaliteit van de contemporaine stad uit.

De architectuur lijkt in LA door dit fenomeen in een totale impasse terecht te zijn gekomen, aangezien de architecten niet in staat lijken een expressie te geven aan de angstige wensen van het collectief, terwijl de projectontwikkelaars met hun catalogusarchitectuur hier ogenschijnlijk wel een antwoord op hebben gevonden.

Billboards De lifestyle van het collectief wordt geportretteerd door de billboards. De billboards visualiseren de stad van het spektakel: Las Vegas, Downtown en de extravagante villa's in de Hollywood Hills. De billboards vormen de motor achter de gesimuleerde stad, zij zijn de generatoren van de fysieke ervaring.

Las Vegas bestaat uit de uitgebreid door Venturi beschreven strip, onderhand aangevuld met een aantal megacomplexen en het oude Downtown.⁹⁾ Als je, na een tocht van uren door de woestijn, eindelijk van de hoogvlakte van de woestijn op Las Vegas neerkijkt, licht de strip op als een fata morgana in het zand. Een flakkerende en flonkerende strip; laserstralen die door de lucht schieten, de reeks met megacomplexen, de ene nog overweldigender dan de andere, in een continue competitie om de aandacht. De oude complexen lijken schril af te steken tegen de nieuwste. De nieuwste, zoals de Luxor-piramide en MGM met 3000 kamers, stralen miljoenen watt het heelal in. De koorts van de gelukbeproevers achter de gokkasten lijkt in directe energie uit

'collective space' – the latterday version of public space.

Withdrawal into the interior is the result of the boundaries that the collectives have erected around their territories. A defensive structure built into the architecture and urban design sees to it that undesirable individuals are excluded. These structures – either buildings or entire urban districts – constitute the forts of today. The development of Downtown serves as an example. Downtown is a large-scale upgrading project: within ten years, run-down Downtown will have been completely cleaned up. In the space of a couple of years, a relatively small area of a few blocks has sprouted a series of skyscrapers and has become the representative business centre of LA. The cluster of skyscrapers with their white-collar public has been grafted onto a number of completely run-down ghettos. Downtown wallows in a mire of utter squalor.

Downtown has been developed as a parallel structure. The buildings are connected by

footbridges, internal passages, enclosed plazas, lobbies and atria. These domains, however, are only accessible to those who are granted authorized entry by the widely-present security services. The omission of certain crucial public functions, which generate a public nature of a more neutral kind, has turned the public system into a collective system. This was, in fact, the aim in developing Downtown. The shops are situated in malls, as are the cafés, restaurants, public toilets and so on. Those wishing to use the amenities must first be vetted by the security services, identity checks and information desks.⁸⁾ In Irvine – an edge city of 100,000 inhabitants developed and managed by a development company – this fort-like quality has been made an intrinsic element: those purchasing a dwelling within these walled communities are also buying themselves into a well-heeled club. The enclosing walls, rather than serving simply as protection, are there to raise the status of the inhabitant. An entirely artificial world can be created within the fortress

walls, and this simulation is expressed in the architecture, which becomes the icon of an idealized society: a French village, an Italian medieval city, a Greek temple complex. The nostalgia evinced by the architecture expresses the desire for an ordered community as well as fear of the sheer size of the contemporary city.

This phenomenon appears to have brought architecture in LA to a complete deadlock: the architects seem unable to articulate the anxious needs of the collectives, while the property developers, by contrast, with their catalogue architecture seem to have found an answer to the problem.

Billboards

The lifestyle of the collectives is illustrated by billboards. These give visual expression to the city of spectacle: Las Vegas, Downtown and the extravagant villas of the Hollywood Hills. Furthermore, the billboards provide the engine that drives the simulated city – they are the generators of physical experience.

Las Vegas consists of the extensive Strip, discussed in the writings of Venturi, which has since been fleshed out with a number of mega-complexes and the old Downtown.⁹⁾ When, after a journey of several hours through the desert, one finally comes to look down on Las Vegas from the desert plateau, the Strip rises up like a mirage in the sand. A flickering twinkling strip, with laser beams piercing the sky, the series of mega-complexes, each more overpowering than the last, all vying in a continuous battle for attention. The old complexes seem to contrast starkly with the latest ones, which, such as the Luxor pyramid and MGM with its 3000 rooms, beam out millions of watts into the sky. The fever of the fortune hunters working the gambling machines seems to radiate directly from the Strip in a beam of energy. The visitor must be kept captive in this delirium for as long as possible, for as soon as one leaves the city these sparkling stones are nothing but artifice: a strip of complexes like those in any arbitrary business park the world over. Apart from

de strip te stralen. De bezoeker moet zo lang mogelijk in dit delirium gevangen blijven, want op het moment dat je de stad verlaat blijken deze flonkerende stenen artificieel te zijn: een strook complexen als in een willekeurig brainpark waar ook ter wereld. Deze complexen bestaan, afgezien van hun exorbitante schaal, verlichting en aankleding naar thema, alle uit dezelfde rigide programmering. Een begane grond met de gokkasten en de speeltafels, een eerste verdieping met foodcourts en vermaak, en de kroon van hotelkamers. De alomvattende artificialiteit sleept de bezoeker mee in een staat van euforie, die pas verdwijnt bij het verlaten van het gebouw. Het obligate van de programmering en de massaliteit van deze overdaad en artificiële resulteert in een plotselinge verzadiging en verveling.

De Goldstein residence van John Lautner is gelegen aan de rand van de afgrond. De villa bestaat uit een aantal in de bergwand geslagen vloeren, overkapt door een betonnen geplooidde plaat. Het huis is gericht op de metropool die als een decor aan je voeten ligt, en hiermee zelf tot billboard wordt. Het huis heeft geen buitenkant want de buitenvorm kan nooit worden ervaren. Elke dagelijkse handeling is gevat in een setting. De bewoner van het huis lijkt te participeren op de set van een James Bondfilm. Alle details zijn tot in het absurde vormgegeven om binnen dit totaalontwerp te passen: het uitzicht vanuit het bed op de rand van de afgrond, het stromend water van de douche dat als een vlies over het uitzicht op de stad valt, de videoschermen die met een druk op de knop uit de vloer tevoorschijn komen, de ragdunne metershoge glasplaten die naadloos tussen vloer en plafond gespannen zijn. Het huis is een fysieke ervaring, de perfecte evocatie van een ouderwets futurisme. Het Bonaventura Hotel van Portman is een obligate verzameling van vijf ronde torens, rustend op een plint met lobbies, foodcourts en winkelgalerijen. De banaliteit van de verschijningsvorm van het gebouw wordt echter gecompenseerd door de liften. De liften liggen aan de buitenkant van de torens en zijn volledig van glas. Als je op de bovenste verdieping de lift betreedt, verlaat je de veiligheid van het gebouw en stap je in de leegte, ingekapseld door glas, met een wijds panorama over de stad. Nadat de deuren zich gesloten hebben stort de lift zich in een vrije val naar beneden, dwars door het glazen dak van het winkelen-

trum, om pas vlak boven het wateroppervlak van een vijver tot stilstand te komen.

De billboards zijn de groteske manifesten voor de fysieke ervaring die ze opwekken. Las Vegas als het embleem van de goudzoekers en het geluk dat voor het oprapen ligt, Disney World als de verbeelding van de vleesgeworden sprookjes en vertier, de Goldstein residence als ikoon van het ultieme futurisme; het is de superpositie van de glamour van Hollywood en de stad in al zijn artificialiteit.

Cash & carry-architectuur De wetten van de consumptie bepalen de levensduur van een produkt. Deze wetten waren tot voor kort niet van toepassing op de gebouwde omgeving. Gebouwen stonden voor de eeuwigheid, de programma's van de gebouwen waren stabiel. De toenemende vraag naar eigen expressie introduceert echter een nieuwe architectonische opgave. Voor de huisvesting van de hypes wordt binnen het neutrale frame een steeds wisselende huid gespannen en behang aangebracht dat het gezicht bepaalt van de tijdelijke programma's. Huid en behang worden vervangen zodra deze niet meer voldoen of economisch afgeschreven zijn. De economische omlooptijd is circa vijf jaar.

Deze frames bevatten de cafés, de disco's, de winkels, de restaurants, maar ook woningen en kantoren. Het is de gebouwde vorm van het cash & carry-principe; de investering moet zich binnen korte tijd terugverdienen. Investerings voor het algemene belang of het openbare domein horen hier niet bij. De programma's zijn als parasieten die zich vastbijten in een lichaam zolang ze vers bloed krijgen. Ze hechten zich aan de bestaande structuren die ze even makkelijk weer los kunnen laten op zoek naar vers bloed.

Door de flexibiliteit kan de snelle opkomst en verval van de status van een buurt opgevangen worden. Er wordt weinig geld geïnvesteerd in het ontwikkelen van het gebouw en zodra het tij keert wordt de structuur ontmanteld en verhuist men naar een aantrekkelijker locatie. Deze tijdelijke structuren zijn slechts mogelijk door de monofunctionaliteit van de stedenbouwkundige velden. Indien er meerdere programma's gestapeld zouden zijn op een kavel zou de flexibiliteit snel afnemen. Door haar tij-

their exorbitant scale, lighting and decor according to theme, these complexes are all governed by the same rigid programme. Ground floor with gambling machines and gaming tables, first floor offering foodcourts and leisure amenities and the crown of hotel rooms. The all-embracing artificiality sweeps the visitor along in a state of euphoria which only dissolves on leaving the building. The inevitability of the programme and the grossness of this excess and artifice results in a sudden feeling of satiation and boredom. John Lautner's Goldstein residence is situated on the edge of the abyss. The villa consists of several floors driven into the mountainside and over-roofed by a pleated concrete sheet. The building is orientated towards the metropolis which lies there like a stage set spread out at one's feet, itself becoming a billboard. The house has no exterior since the exterior form is impossible to experience. Each daily activity is caught in a setting: the occupant of the house seems to be on the set of a James Bond film. Every single detail has been

modelled – to the point of absurdity – to fit into this total design: the view from the bed of the edge of the abyss, the water streaming down from the shower forming a film over the view of the city, the video that appears out of the floor at the touch of a button, the gossamer-thin, metres-high sheets of glass stretched seamlessly between floor and ceiling. The house is a physical experience, the perfect evocation of an old-fashioned futurism. Portman's Bonaventura Hotel is a standard ensemble of five round towers resting on a plinth of lobbies, foodcourts and shopping galleries. The banality of the building's outward appearance, however, is redressed by the lifts, which are fully glazed and located on the outside of the towers. On entering the lift on the top storey, you abandon the safety of the building and step out into a void where, encapsulated in glass, you get a fantastic panorama over the city. Once the doors have closed, the lift plunges downwards in a free fall straight through the glazed roof of the shopping centre, finally

reaching a halt just above the surface of an ornamental lake.

The billboards are the grotesque manifestos of the physical experience they arouse. Las Vegas as the symbol of fortune hunters and the luck that is there for the taking, Disney World as the image of the embodiment of fairy-tales and amusement, the Goldstein residence as the icon of ultimate futurism: the glamour of Hollywood superimposed upon the city in all its artificiality.

Cash & carry architecture

The laws of consumption determine the expiry date of a product. Until recently these laws were not applicable to the built environment. Buildings existed for eternity and their programmes were stable. But the increasing demand for individual expression is bringing with it a new architectural brief. To accommodate the hypes, a continually-changing skin is being stretched across a neutral frame and decor applied to dictate the profile of the temporary programmes. Skin and decor are replaced as soon as these

are no longer satisfactory or have become economically redundant; the economic cycle lasts about five years.

These frames house cafés, discos, shops, restaurants, as well as dwellings and offices. This is the cash & carry principle in built form: there must be a quick return on investment. Investment for the common good or the public domain has no place here. The programmes are like parasites which sink their teeth into a body as long as there is fresh blood to be had. They fasten themselves to existing structures and abandon them with equal ease in their continuous search for fresh blood. This very flexibility allows the swift rise and fall of the status of a district to be absorbed. Investment in developing a building is minimal, and as soon as the tide turns the structure is dismantled and the occupants move on to a more attractive location. These temporary structures are only made possible by the mono-functionality of the urban zones. Were each zone to contain a conglomeration of programmes the flexibility

delijke karakter wordt de architectuur thematisch behang, dat met een maximum effect kan inspelen op de tijdgeest. Het Gary Group Building van Eric Owen Moss illustreert dit. De verbouwing van de voormalige Paramount studio's tot kantoorgebouw laat geen typologische of architectonische vernieuwing zien, maar is een dramatische face-lift. De huid van het gebouw is bekleed met kettingen en stalen ladders, de kolommen hebben stalen beenbeschermers gekregen en het interieur van het gebouw speelt in op een associatie met de SM- en underground-cultuur en accentueert de ondoordringbaarheid van het gebouw.

(Winkel)wagens De stedenbouw in Los Angeles is afhankelijk geworden van de factor tijd. De gebouwde stad wordt permanent doorkruist met 10,6 miljoen auto's.¹⁰ Als men bedenkt dat deze 10,6 miljoen auto's samen 40%¹¹ van het stedelijk territorium verbruiken aan parkeerplaatsen en infrastructuur betekent dit dat in relatie tot de totale gebouwde omgeving van de stad elke bewoner meer vierkante meters ter beschikking heeft voor het stallen van de auto dan voor het wonen. In deze context kan men de auto niet meer alleen zien als een noodzakelijk kwaad dat binnen de strips van infrastructuur gestroomlijnd moet worden, maar eerder als een cruciale ruimtelijke component en als een stedenbouwkundig programma dat de woningbouw, kantorenbouw, of welk ander programma ook, verre overschrijdt. Daarmee is in LA het in stand houden van de stedelijke leegte belangrijker geworden dan het bebouwen van de leegte. De auto heeft zijn eigen onmisbaarheid gegenereerd: door de auto konden de afstanden vergroten, en konden per openbaar vervoer moeilijk bereikbare gebieden toch ontsloten worden. Als in een vicieuze cirkel hebben de gegroeide afstanden geleid tot een stad die in een lage dichtheid uitvloeide. Naast deze nomadische conditie van relatieve mobiliteit wordt het stedelijk gebied van LA continu doorkruist door een andere groep in nomadische conditie, de daklozen van LA, die elke mobiliteit ontberen. LA heeft het grootste percentage daklozen van de Verenigde Staten. Alleen al de stad LA, met 3,5 miljoen inwoners heeft meer dan 100.000 daklozen, waarvan 30.000 met kinderen.¹² We spreken dan waarschijn-

lijk nog maar van het topje van de ijsberg, aangezien het aantal illegale immigranten hier niet in is opgenomen. Deze gigantische groep, die met zijn winkelwagens door de stad trekt, blijft continu in beweging, opgejaagd door de patrouilles van het gezag. De daklozen zijn alom aanwezig als een continue waarschuwing dat het sociaal-economische systeem weinig genade kent met hen die buiten de boot zijn gevallen.

Ondanks de lage bevolkingsdichtheid en het groene stadsbeeld, heeft LA met 4% het laagste percentage openbare ruimte van de Verenigde Staten.¹³ De daklozen zijn verdreven naar deze weinige reservoirs, verbannen naar het openbare gebied. Nu tekent zich het patroon af van de gebieden in de stad die niet in handen zijn van particulieren: de infrastructuur (de wegen, de kanalen, het openbaar vervoer) en de parken. De parken zijn in LA de overbevolkte verblijfplaatsen van de daklozen geworden. Het gevolg is dat de *communities* zich met hand en tand verzetten tegen openbaar groen. Er worden dus geen nieuwe openbare gebieden aangelegd en het percentage openbare ruimte zal niet stijgen. De collectieve ruimte – anders dan de openbare ruimte slechts toegankelijk voor een geselecteerde groep – neemt hierdoor exponentieel toe. Hele stadswijken zijn collectieve ruimte geworden, opgeslorpt door de *communities*. Op de wegen geldt een stopverbod en de ingehuurd bewakingsdiensten screenen indringers in het territorium. Dit brengt ons weer terug bij de typologie van de forten.

Derde dimensie Onlangs is de overheid gestart met het opzetten van een grootschalig openbaar vervoersplan voor de stad. Een metronet bestaande uit drie lijnen moet het autogebruik reduceren.¹⁴ Door de uitbreiding van het openbaar vervoer ontstaat er een contractie in de spieren van het stedelijke weefsel. Het versplinterde karakter van de door de auto gedomineerde stad wordt nu gelardeerd met een tweede systeem, het systeem van de puntdruk van een metrostelsel. De metro is het systeem van de discontinuïteit en de hiërarchie. De metro heeft per definitie verdichting tot gevolg wil zij economisch rendabel zijn. En verdichting heeft per definitie superpositie van functies tot gevolg. Een metrostation concentreert grote groepen mensen in een klein gebied, terwijl de auto vanwege het vervoer van deur tot deur een wegnnet

would be instantly curtailed. Because of its temporary nature, the architecture becomes thematic wallpaper able to tune into the spirit of the age to maximum effect. This is well-illustrated by Eric Owen Moss's Gary Group Building. The conversion of the former Paramount Studios into an office block displays no typological or architectural innovations – it is instead a dramatic face-lift. The skin of the building is clad in chains and steel ladders, the columns are equipped with steel shin pads and the interior of the building plays on associations with Sado Masochism and the underground culture, stressing the building's impenetrable state.

(Shopping) trolleys

Urban planning in Los Angeles is conditioned by the time factor. The built city is constantly intersected by 10.6 million automobiles.¹⁰ Bearing in mind that these 10.6 million cars together occupy 40%¹¹ of the urban territory in parking places and infrastructure, this means that in relation to the total built environment each inhabitant

has at his disposal more square metres parking space than dwelling space. In this context, the automobile can no longer simply be seen as a necessary evil that has to be streamlined within the bands of infrastructure, but rather as a crucial spatial component and an urban programme that far exceeds domestic construction, office building or any other programme. Thus it has become more vital to preserve empty urban spaces in LA than to build on them. The car has generated its own indispensability: distances have become greater and public transportation has opened up inaccessible areas. The upshot is a vicious circle, the increased distances having led to a spread-out low-density city. Alongside this nomadic condition of relative mobility, another nomadic group is continuously crossing LA's urban area: the city's homeless population, who lack every form of mobility. LA has the highest percentage of homeless in the USA. Los Angeles city alone, with a population of 3.5 million, counts 100,000 homeless, 30,000 of whom have children.¹²

And this probably only represents the tip of the iceberg since this figure does not take the illegal immigrants into account. This enormous group, who roam through the city with their shopping trolleys, are continually on the move, hounded by police patrols. The homeless are everywhere as a constant reminder that the socio-economic system has no truck with those who fall by the wayside.

Despite the city's low population density and its green image, LA has less public space (4%) than any other city in the USA.¹³ Inevitably the homeless are driven towards these few reservoirs, banished to the public spaces. This has created a pattern for the areas of the city that are not in private hands: the infrastructure (roads, canals, public transportation) and the parks. LA's parks have become the overcrowded quarters of the homeless with the result that the communities are now fiercely opposed to open green space. No new public areas are being created, and the percentage of public space will not increase. And so collective

space, which in contrast to public space is only accessible to a select group, has risen exponentially. Entire districts have become collective space, taken over by the communities. The roads are no-stopping clearways and the hired security services vet intruders. And this brings us back to the typology of forts.

Third dimension

Recently the government has started setting up a large-scale public transportation system for the city with a three-line subway network which is intended to reduce the use of automobiles.¹⁴ This expansion of public transport has generated a contraction in the muscles of the urban fabric. The fragmented character of the car-fixed city is now overlaid with a second system – the point pressure system of a subway network, the Metro Rail System. The metro is the system of discontinuity and hierarchy. By its very definition, the metro must produce compaction if it is to be economically viable. And compaction, by definition, leads to a

zonder hiërarchie tot gevolg had. Aangezien LA de stad is van het privé-eigendom en het particuliere initiatief was het aantrekkelijk en evident dat de stad zich in een lage dichtheid ontwikkelde: per kavel een andere functie, geen superpositie of verdichting, geen openbare ruimte.

Alhoewel de infrastructuur vrij spel heeft gehad en de belangrijkste openbare investeringen in relatie stonden tot het bijschaven en verfijnen van het perpetuum mobile – door het verwijderen van elke weerstand die het transport kan blokkeren – lijkt de rek uit dit tweedimensionale systeem. De huidige impuls van de aanleg van het metronetwerk zal er waarschijnlijk toe leiden dat de stad het tijdperk van de derde dimensie wordt ingesleept. Het grid gaat zich vervormen tot clusters. Een tweede laag wordt over de bestaande stad heen gelegd. De superpositie van de verschillende functies leidt tot het verdwijnen van de zwaartelijnen en de opkomst van de snijpunten. De stedenbouw is in LA een proces van kolonisatie, waar de verschijningsvorm in strikte relatie staat tot de financieringsvormen van de gebouwde omgeving en de grondpolitiek. LA heeft zich altijd ontwikkeld volgens de lijnen van financieringsvorm, eigendomsgrenzen en verkaveling. Deze bepalen haar huidige structuur. De stedenbouwkundige diensten zijn nu voorzichtig bezig met het introduceren van programmatische stapeling. Hierdoor verstijft de vloeibare substantie waaruit de stad is samengesteld. Wat nu een continu mute-rend organisme is, een grijze kleurloze vloeibare substantie die elke verschijningsvorm kan aannemen, die doorlopend verandert en grotendeels indifferent is, wordt dan bepaald en star. De schoonheid van LA is haar artificialiteit en haar grote onverschilligheid ten opzichte van de transit-zones. Het is voor de op de auto georiënteerde bevolking eenvoudig om deze gebieden te verlaten en te vergeten, en slechts een tijdspanne van twee nummers op de autoradio te laten worden.

LA staat in groot contrast met de zwaarmoedigheid van de ontwikkeling in Europa, waar de stad beschouwd wordt als een natuurlijk verschijnsel; een groeiend organisme, met een ontstaansmoment en een groei-proces. Terwijl de Europese stad gevangen zit in het lichaam van dit organisme, waarin veranderingen moeten worden opgenomen, beheerst en geïntegreerd, lijkt het systeem van LA hyperflexibel. De stad die zich presenteert als een aaneenschakeling van interieurs in een zee van tran-

sitzones, de exterieurs, kan als een *hard disk* eindeloos nieuwe elementen opnemen. Voor elke nieuwe input wordt een nieuwe 'file' geopend, die niets met de eerder opgeslagen 'files' te maken hoeft te hebben. Er hoeft niet geïntegreerd of opgenomen te worden, de verschillende collectieven zijn autonoom. Dit verklaart waarom LA in staat is om 50% immigranten op te nemen terwijl Nederland met een percentage van 5¹⁵ geconfronteerd wordt met een serieus maatschappelijk probleem. Binnen deze context van autonome 'files' kunnen substituuysteden ingeplugd worden, zoals de wolkenkrabbers van Downtown, het spektakel van Las Vegas, de edge-cities en het vermaak in Disneyland. De zevende stad uit het project 'de twaalf ideale steden' van Superstudio lijkt niet zo ver af te staan van de realiteit van LA. De zevende stad, de bandstad van de continue productie, bestaat uit een fabriek die stad produceert. De fabriek verplaatst zich langzaam over het landschap en delft de materialen die zij nodig heeft voor de bouw van de stad uit de grond. Achter zich levert ze een continue stroom van stad af. De geproduceerde stad raakt na enkele jaren in verval. De inwoners worden door permanente reclame en publiciteit opgeroepen steeds het nieuwste huis met de actueelste attributen aan te schaffen. Hierdoor maant de stad haar bewoners tot continue verhuizing en sleept zo haar 8 miljoen inwoners met zich mee. Alleen zonderlingen en gekken durven in de zich ontbindende nasleep van de stad te komen.¹⁶⁾

In de jaren zestig leek dit ontwerp een stedelijke science fiction. Tegenwoordig blijkt dat er sterke overeenkomsten zijn tussen LA en dit Superstudio-ontwerp. Dat zit onder meer in het feit dat de stad aan de grillen van de consument is overgeleverd. Daarnaast is het ogenschijnlijke gemak waarmee opkomst en verval van stedelijke gebieden plaatsvindt – en de continue mutatie van de stad – een eigenschap die door Superstudio tot kenmerk is gemaakt van dit stedenbouwkundig visioen. Het verschil bestaat uit het feit dat het mutatieproces van de stad in Superstudio's ontwerp door een externe factor wordt veroorzaakt: de fabriek, terwijl in LA dit proces vanuit haar binnenste wordt aangestuurd.

De vier typologieën van LA geven de karakteristieken van de metropool weer. De forten markeren de massahysterie ten opzichte van een ondefi-

superimposition of functions. A metro station concentrates large groups of people in a small area, whereas the door-to-door function of the automobile resulted in a highway network without a hierarchy. And since LA is the city of private ownership and private initiative it was both obvious and attractive that the city should develop along low-density lines: a different function for each plot, no superimposition or compaction, no public space. Notwithstanding the fact that the infrastructure has had free play and that the major public investments were linked to perfecting and refining the element of perpetual motion – by removing every form of obstruction that might impede transportation – the options in this two-dimensional system now seem limited. The present impetus to construct the metro network could well draw the city into the age of the third dimension. The grid will be reshaped into clusters. A second level will be laid over the existing city. And the superimposition of different functions will

lead to the disappearance of focal lines and the emergence of intersections. In LA urbanism is a process of colonization, where the outward appearance is strictly dictated by the funding forms of the built environment and the land-use policy. The development of LA has always been governed by funding forms, property boundaries and land division – these have determined the city's current structure. At present, the urban planning departments are cautiously introducing a programmatic conglomeration, thereby solidifying the fluid substance from which this city is composed. What is at present a constantly mutating organism, a grey colourless fluid substance able to accommodate every form of manifestation and which is continually changing and largely indifferent, will become fixed and rigid. The beauty of Los Angeles lies in its artificiality and its large measure of indifference vis-à-vis the transit zones. It is easy for the car-fixed population to shut out these districts and leave them behind: they simply represent the time span of two

numbers played out on the car radio. LA stands in stark contrast to the bleakness of urban development in Europe where the city is regarded as a natural phenomenon – a growing organism with a specific moment of origin and an on-going process of growth. While the European city lies imprisoned in the body of this organism where changes have to be incorporated, controlled and integrated, LA seems to possess a hyper-flexible system. The city that presents itself as a succession of interiors in a sea of transit zones – the exteriors – is able to assimilate an endless stream of new elements, like a hard disk. For each new input a new 'file' is opened which need have nothing to do with any previously opened 'files'. Nothing needs to be incorporated or integrated, as the collectives are autonomous. This explains why LA is able to accommodate a 50% immigrant population, while the Netherlands with 5%¹⁵⁾ is faced with a serious social problem. Within this context of autonomous 'files' it is possible to implant 'substitute cities' such as the skyscrapers of Downtown,

the spectacle of Las Vegas, the edge cities, and the amusement world of Disneyland. The seventh city in Superstudio's 'twelve ideal cities' project seems not very far removed from the reality of LA. The seventh city – the strip city of continuous production – consists of a factory that produces the city. The factory moves slowly across the landscape digging up from the ground the materials needed to build the city, leaving a never-ending trail of 'city' in its wake. After a few years, the city it has produced begins to fall into decay. Advertisements and publicity ceaselessly urge the citizens to buy the very latest home with the most up-to-date appurtenances. In this way the city coerces its population to move house continuously, thereby carrying its 8 million inhabitants along with it. Only eccentrics and lunatics dare enter the disintegrating aftermath of the city.¹⁶⁾ In the sixties this design looked like urban science fiction. Nowadays, however, there seem to be definite similarities between LA and this Superstudio design. This is due in

nieerbaar kwaad, en de terugtocht naar het interieur. De billboards zijn de emblemen van een noodzaak tot een continue prikkeling van de zintuigen in steeds extatischer ervaringen. De cash & carry-architectuur vormt de verzameling van tijdelijke verbindingstukken in de stad, de muterende substantie die, zoals in *Terminator II*, elke gedaante kan aannemen. De (winkel)wagens zijn de manifesten van de alchemistische zoektocht naar het perpetuum mobile.

1. E. Turner, J.P. Allen, *An Atlas of Population Patterns in Metropolitan Los Angeles*, Department of Geography, California State University, Northridge.

2. Ibid.

3. *An Introduction to the Los Angeles Housing Problem*, Los Angeles Housing Department, 1993, pp. 1-8.

4. Amartya Sen, 'The Economics of Life and Death', *Scientific American*, May 1993, pp. 18-25.

5. James M. Lents, William J. Kelly, 'Clearing the Air in Los Angeles', *Scientific American*, October 1993, pp. 18-25.

6. In Reyner Banham's boek *Los Angeles, the Four Ecologies*, Harmondsworth/New York, Penguin Books, 1971, wordt de stad op een zeer treffende en heldere wijze uiteengelegd volgens vier ecologische condities, namelijk de stranden, de heuvels, de woestijn en de impliciet omschreven conditie van de auto en de snelwegen.

In his book *Los Angeles, the Four Ecologies*, Harmondsworth/New York, Penguin Books, 1971, Reyner Banham unravels the city in an extremely illuminating and apposite fashion in terms of four ecological conditions: the beaches, the hills, the desert, and the implicitly defined condition of the car and the highways.

7. *Land use/transportation policy*, City of Los Angeles Planning Department, goedgekeurd op/approved on 2 november 1993.

8. Mike Davis, *City of Quartz. Excavating the Future in Los Angeles*, Vintage Books, New York 1992. In dit boek maakt Mike

Davis een bijtende analyse van de middelen die er door de gevestigde orde, de politiek en de politie, ingezet worden, en door de geschiedenis van LA heen ingezet zijn, om controle te houden over de stad. Deze middelen hebben geleid tot vergaande segregatie die in zijn ogen leidt tot een stedelijke apocalyps. Kort na het uitkomen van het boek vonden de Rodney King-rellen plaats. In reactie hierop publiceerde Davis een kort pamflet: *Beyond Blade Runner. Urban Control, the Ecology of Fear*, Open Magazine Pamphlet series, New Jersey 1992. Hij beëindigt dit met: zie citaat hieronder. Mike Davis, *City of Quartz. Excavating the Future in Los Angeles*, Vintage Books, New York 1992. In this book Mike Davis makes a biting analysis of the means employed now and in the past by the established order, politicians and police to keep the city under control. These means have led to drastic segregation, which in the author's view has brought on an urban apocalypse. Shortly after the book was published the Rodney King riots took place and Davis published a short pamphlet in reaction: *Beyond Blade Runner. Urban Control, the Ecology of Fear*, Open Magazine Pamphlet series, New Jersey 1992. He ended it with: 'If we continue to allow our central cities to degenerate into criminalized Third Worlds, all the ingenious security technology, present and future, will not safeguard the anxious middle class. The sound of that first car bomb on Rodeo drive or in front of City Hall will wake us from our mere bad dream and confront us with our real nightmare.'

9. R. Venturi, D. Scott Brown, I. Izenour, *Learning from Las Vegas*, MIT Press, Cambridge MA/London 1972.

10. *Mission Statement. Draft Regional Comprehensive Plan*, Southern California Association of Governments, (december) 1993; James M. Lents, William J. Kelly, 'Clearing the Air in Los Angeles', zie noot/see note 5; Mattei Dogan, John D. Kasarda, *The Metropolis Era Vol. 2 Mega Cities*, Sage Publications, pp. 5-6, pp. 66-67.

11. *Mission Statement*, zie noot/see note 10.

12. *An Introduction to the Los Angeles Housing Problem*, zie noot 3, p. 4.

13. Zie noot/see note 3.

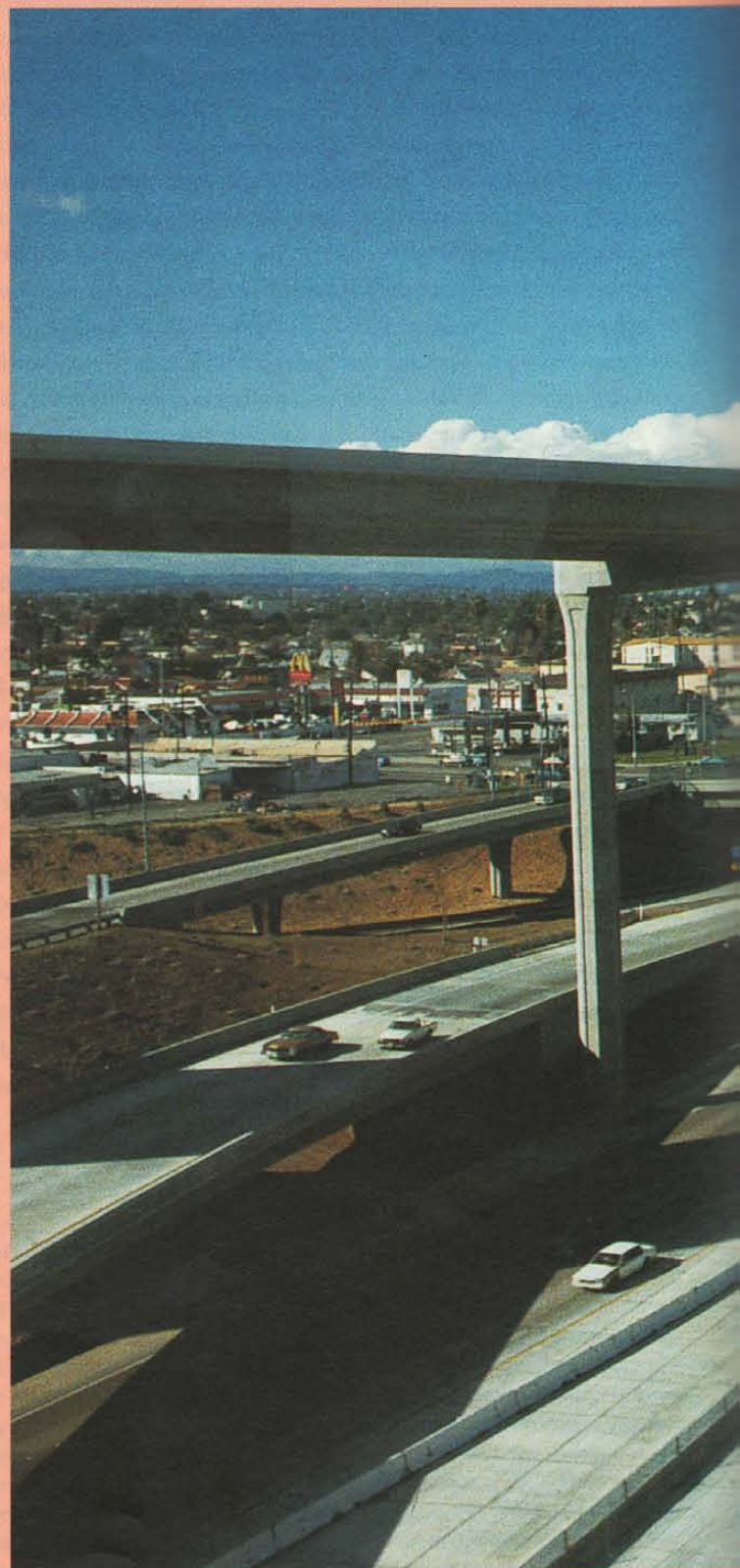
14. Zie hiervoor onder andere Marga Bijvoet, 'Ondergrondse spektakels in Los Angeles', *Archis* nr. 3, 1994, pp. 72-80. See among others Marga Bijvoet, 'Underground spectacle in Los Angeles', *Archis* no. 3, 1994, pp. 72-80.

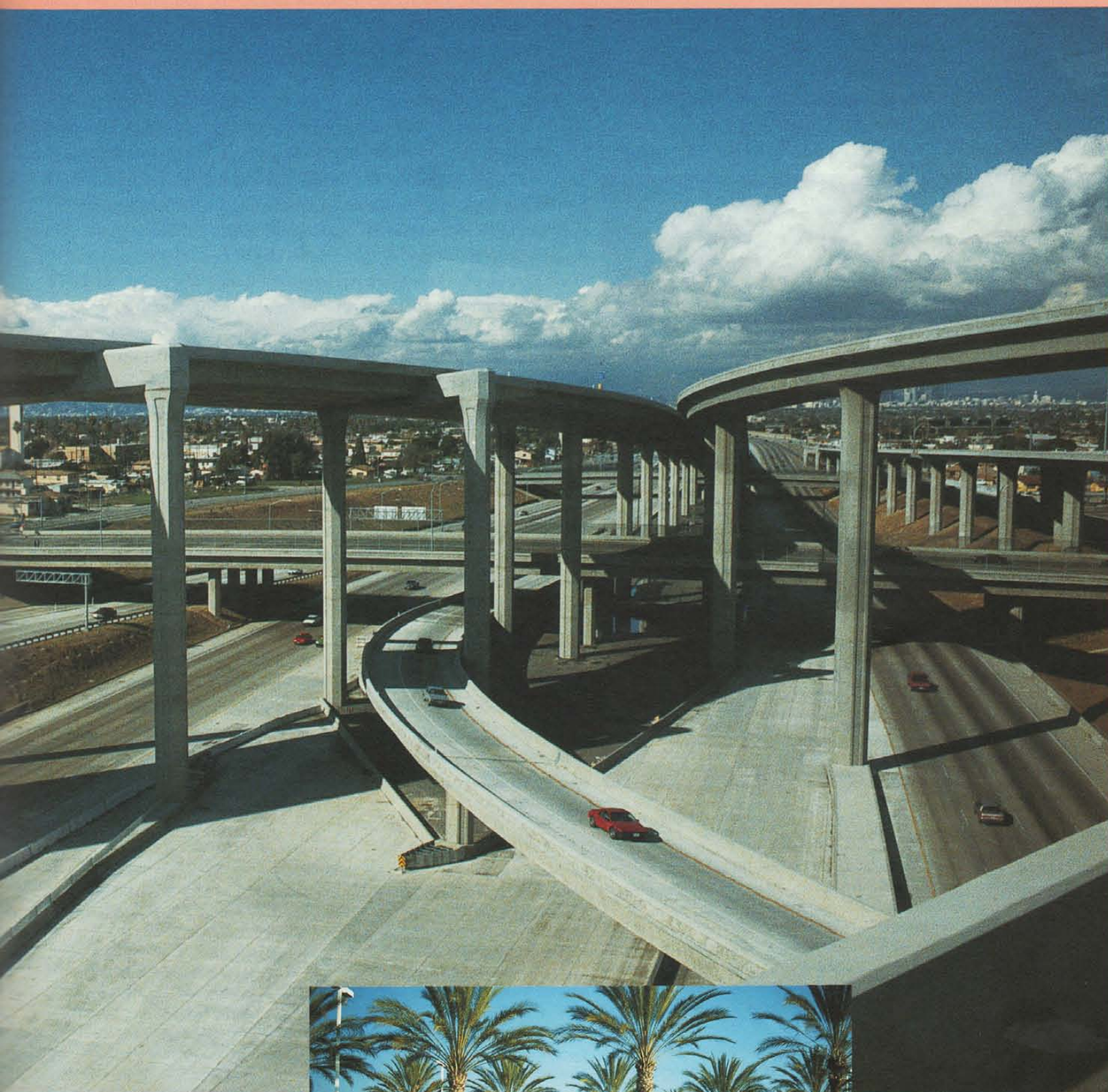
15. *Statistisch Jaarboek 1994*, Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag 1994, pp. 44-48.

16. Superstudio, 'Le dodici città ideali', in: *Japan Interior Design*, themanummer over Superstudio & radicals, 1982. Superstudio, 'Le dodici città ideali', in *Japan Interior Design*, special issue on Superstudio & radicals, 1982.

part to the fact that the city has been abandoned to the vagaries of the consumer. But also the apparent ease with which the rise and fall of urban areas occurs, as well as the continuous mutation of the city, are characteristics that Superstudio made into hallmarks of this type of urbanistic vision. The difference lies in the fact that in Superstudio's design the mutation process has an external cause: the factory, while in LA, by contrast, this process is driven from deep inside the city.

LA's four typologies reflect the characteristics of the metropolis. The forts are emblematic of the mass-hysteria induced by an indefinable evil and the retreat to the interior. The billboards symbolize the need for constant stimulation of the senses in increasingly ecstatic experiences. The cash & carry architecture constitutes the accumulation of temporary urban linkages, the mutating substance that, as in *Terminator II*, can assume any shape. Finally, the (shopping) trolleys represent the alchemist search for perpetual motion.





75



Foto's Maurice Nio