



Hvordan tolker man byens fortid og spår dens fremtid? *City – a Guidebook for the Urban Age* gir svar.

# Kjærlighet til storbyen

**F**orfatteren P.D. Smith skriver at byen er menneskehetens mest bemerkelsesverdige oppfinnelse. Den bringer frem det beste og det verste i oss, og den har en ekstrem tiltrekningskraft. For to hundre år siden bodde rundt 3 prosent av oss i byer, en andel som

hadde holdt seg temmelig stabil de siste tusen år.

Men så eksploderte det: Ellis Island utenfor New York måtte ta imot ikke mindre enn én million mennesker i løpet av sitt travleste år, 1907, og så mange som 11747 på én dag. Nylig ble en magisk grense sprenget i det over halvparten av verdens befolkning bor i byer. Nå får en storby som Lagos i Nigeria 6000 innflyttere i døgnet, og den vokser med 8 prosent i året.



**Fredrik Giertsen**  
(f. 1966)

- Cand.philol., skribent.
- Mangeårig frilanser innen kultur, reiser, film og bøker.
- Cand.philol. fra Universitetet i Oslo med hovedfag i allmenn litteraturvitenskap.
- Oversetter (*Valpene* av Mario Vargas Llosa).

P.D. Smith leder oss gjennom Uruk og Babylon, oldtidsbyer i Mesopotamia, via antikkens Athen og Roma og til de første moderne storbyene London og New York. Men han stopper ikke der, for han tar oss med videre til fremtidsrettede byer som Masdar City i De forente arabiske emirater og New Songdo i Sør-Korea.

For dette er altså lagt opp som en guidebok, og de som er fortrolige med Lonely Planet, vil kjenne igjen strukturen. Det første kapitlet, «Arrival», tar for eksempel for seg historiske ankomster: spanjolenes møte med aztekerne og immigrasjonen til New York, samt et sideblikk på en rekke av verdens flotteste togstasjoner, som i Roma og Mumbai.

#### Drevet av innovasjoner

De evig utilfredse menneskene måtte altså selv skape sine omgivelser, for de var ikke fornøyd med det som var skjenket dem. Men opprin-

nelig bygget de gjerne byen slik de mente universet så ut, så Gud var på sett og vis den første arkitekten. Siden den gang har innovasjon styrt byenes utvikling. Helt frem til 1700-tallet var bymurene deres viktigste kjennetegn. Men da kruttet nådde Europa i senmiddelalderen, mistet murene sin funksjon, og resultatet ble åpne, ubeskyttede byer.

Neste revolusjon besto av et reisverk av stål som gjorde skyskraperne mulig. De oppsto i Chicago på 1880-tallet, men er nå et globalt fenomen, og høyhus i storbyer som São Paulo, Dubai og Hong Kong pirker borti den himmelen som inspirerte deres skapere. Filosofen Jean Baudrillard sa at Los Angeles er like forelsket i sin egen grenseløse horisontalitet som New York er i sin vertikalitet. L.A. er bilens by, og bilen former byene våre samtidig som den truer vår opplevelse av dem.

I dagens São Paulo finnes det ikke mindre



Det er liten tvil om at bylivet er menneskenes fremtid, allerede i dag bor over halvparten av Jordens befolkning i byer. Men det er ikke uproblematisk: I São Paulo finnes det 6,8 millioner biler. Hvis de skulle parkeres flatt, med ti kvadratmeter til hver, måtte parkeringsplassen være større enn hele Manhattan. FOTO: NACHO DOCE

enn 6,8 millioner biler. Hvis de skulle parkeres flatt med ti kvadratmeter til hver, måtte parkeringsplassen være større enn Manhattan. Bilkjøring og feil kosthold truer som kjent vår helse, og P.D. Smith trekker paralleller mellom våre trange arterier og vår overbelastede urbane infrastruktur. I mange bysentra er det like raskt å gå som å kjøre.

#### Mennesket i byen

Med noen ganske få unntak, som St. Petersburg og Brasilia, blir byer til over tid, slik at de utvikles organisk. Byhistorie er arkeologi, for eksempel Plaza de las Tres Culturas i Mexico City, men den kan også leses av på bykartene: London beholdt den uoversiktlige, middelalderske gatestrukturen etter den store brannen i 1666, mens Baron Haussmanns modernisering av Paris på 1860-tallet, med boulevardene som skar gjennom fattigstrøkene, har dannet skole. London kom etter da de investerte tungt i verdens første undergrunnsbane, som åpnet i 1863.

New York har sitt kjente *grid* (kvadratur). Men det var ikke noe nytt, for dette prinsippet kan beskues blant annet i Pompeii. Bygater er til alle tider blitt brukt til folkeforlystelser og -oppstander, så det er riktig å forbinde dem med demokrati.

Den parisiske poeten Charles Baudelaire står bak begrepet *flanør*, som viser til en person hvis rette element er folkemengden, en som gjør enhver spasertur om til en urban oppdagelsesferd. Etter revolusjonen i 1848

forsto Baudelaire at tradisjonell kunst ikke lenger var egnet til å beskrive storbyens dynamiske kompleksitet. Modernismen, bruddet med det gamle, var født. Walter Benjamin har også skrevet om flanøren og om en annen nyvinning fra Paris, nemlig kjøpesentret.

#### Grønn fremtid

Verdens slumbefolkning utgjør over én milliard mennesker, én av tre byboere holder til i slummen. Norman Foster – en av de såkalte *starchitects* og mannen bak Masdar City i De forente arabiske emirater – har neppe brydd seg mye om disse skjebnene i sin higen etter å skape en bærekraftig økoby selvforsynt med energi. P.D. Smith argumenterer med at folk som bor i urbane strøk, etterlater seg langt mindre karbonavtrykk enn de som bor på landet.

Følgelig er det ikke tvil om at bylivet er menneskets fremtid, den eneste boformen som kan redde oss fra oss selv. Det er langt fra Fosters tegnebrett til Mumbai, men også her har man sitt å bidra med når det gjelder gjenvinning: I bydelen Dharavi, byens mest kjente slum, finnes det over 400 foretak som sammen sørger for at 80 prosent av byens plastavfall gjenvinnes.

Denne opptattheten av en grønn fremtid blir allikevel nærmest irrelevant for de fattige masser, for gapet mellom fattig og rik i storbyene bare øker. Professor Richard Florida skrev dette i *The Atlantic Cities* nylig: I dag står våre mektige globale byer i fare for

å bli revet i stykker av klassekonflikter. Og om de siste års globale opptøyer: Mer enn generasjon og raser handler de om klasse.

Dette er i tråd med Mark Davis' orwellske fremtidsvisjon i *Planet of Slums* fra 2006, der han ser for seg politihelikoptre med lyskastere hengende over de fattiges områder om natten. P.D. Smith skriver at politiet i Liverpool allerede bruker droner i sin kamp mot kriminalitet. For, som det blir sagt i filmen *Neuromancer* (1984): *The future is already here, it is just not evenly distributed.* Sosialantropologen Margaret Mead sa en gang at helvete alltid virket som et mer troverdig sted enn himmelen.

P.D. Smith undrer seg over hvorfor arkitekter og byplanleggere stort sett er optimistiske med hensyn til storbyenes fremtid, mens forfattere og filmskapere gjerne er dypt pessimistiske. At de som bygger byene, har tro på fremtiden, ligger kanskje i sakens natur. Men i hvor stor grad kunstnere tenderer mot å mane frem urban undergangsstemming, vil nok overraske mange.

P.D. Smith tilhører selv absolutt optimistene, men hans gjennomgang av urbane dystopier er like fullt blant bokens beste partier. Italo Calvino's roman *Usynlige byer* (1972) er tydeligvis en av Smiths favoritter, sammen med filmer som *Metropolis* og *Blade Runner* (1927, 1982).

#### Fremtidsbyen

P.D. Smith er ikke utpreget argumenterende i stilen, teksten blir heller drevet frem

av det som fascinerer ham mest. Urbane fremtidsvisjoner er tydeligvis en av hans lidenskaper.

Han skriver i overkant mye om London og New York, men når han vender seg mot fremtiden, blir han uunngåelig trukket mot øst. Dubai, som for øvrig har mye til felles med Las Vegas, utmerker seg ved å ha blitt bygget fullstendig fra grunnen midt ute i ørkenen. Måten den skamløst kopierer andre byer, gjør den til et ypperlig eksempel på postmoderne *kitsch*.

Shanghai, som for 25 år siden kun hadde hundre bygninger på over åtte etasjer, har i dag over ti tusen.

Det er lagt planer for å få plass til ytterligere 5,4 millioner mennesker ved å bygge én ny by og ni landsbyer i omlandet som alle skal etterligne en europeisk by. Her finnes brostein, Tudor-hus og røde telefonkiosker – og muligens en viss sans for humor. En historie fra New York viser hvor fort utviklingen er gått. Der fikk man sin første telefonsentral i 1879, og den første katalogen inneholdt beskjedne 252 navn.

I dag er det nok telefonkabler under byen til å nå Solen. Men fremtiden ligger altså i Asia, og den er wired. Det jobbes for eksempel med å gjøre Seoul til en «open data city», en trådløs by med egen app som skal samle all mulig informasjon om alt fra vær til trafikk.

Beskjeden tilbakeholdenhet er ikke storbyens anliggende.

**Fredrik Giertsen**