

Urban fartsblindhet.

Storbyene vokser ekstremt fort, noe som resulterer i mer venting – en tilstand som likevel kan ha kreative sider.

ANALYSE
FREDRIK GIERTSEN
Litteraturviter og skribent

Hausmanns avenyer. Når var det egentlig den urbane travelheten oppsto? Fra 1300-tallet og utover ble det vanlig med klokketårn i europeiske byer. Dermed var ikke lenger kirkeklokkene, som kalte innbyggerne til arbeid og bønn, de eneste faste tidspunktene for felles virksomhet. Nå kunne tiden leses av når som helst slik at man lettere kunne gjøre avtaler med hverandre.

Dette er et tegn på økt aktivitet i den middelalderiske by, men disse byene vokste fremdeles planløst og organisk, om de vokste i det hele tatt.

Det var den industrielle revolusjon, i tidsrommet 1770–1840, som gjorde at byene virkelig begynte å forandre seg. Fra den tiden og til i dag har andelen byboere i verden vokst fra 3 prosent til over 50 prosent, noe som må kunne kalles en eksplosjonsartet vekst.

Den mest dramatiske omkalfatringen fra middelalderby – med trange smug og skjeve trapper – til oversiktlig storby, var det den franske byplanleggeren baron Haussmann som sto for. I årene 1853–1870 pløyde han ubønhørlig tolv brede avenyer ut i stjerneform fra den plassen i Paris der Triumfbuen står i dag. Dette var for å bedre hygiene og brannikkerhet, men også for å lette troppeforflytninger i tilfelle byen skulle oppleve flere revolusjoner. Bakkenfor lå det også en merkantil-kapitalistisk strategi: Han ville lette varetransporten inn og ut av byen.

Hausmann lettet altså trafikkavviklingen markant, og på denne måten gjorde han hele byen tilgjengelig for alle. Slik fødtes den første moderne by, og det var også her den modernistiske litteraturen ble født, gjennom Charles Baudelaire's banebrytende dikt. Baudelaire brøt med alle konvensjoner når det gjaldt rim, rytme og versfotter, og skrev fra et helt nytt ståsted. Fra nå av var ikke lenger dikteren opphøyet eller avskjermet, han trakk glorien sin gjennom søla og viste hvor kort det var blitt fra fortauet til rennesteinen. Baudelaire lot seg også fascinere av det han oppfattet som den kaotiske trafikken i Haussmanns Paris: Dette var storbyens tempo slik man ikke hadde sett det før.

Oppskrudd intensitet. Disse tolv avenyene eksisterer som kjent fremdeles, og her oppstår et problem, for vi er alle i stand til å se for oss hvor mye trafikken i den franske hovedstaden har økt siden Haussmanns tid, før bilen i det hele tatt var oppfunnet. Dette betyr at selv om handlingsrommet og bevegelsesmulighetene er mye større enn tidligere, så støter man ustanselig på hindre.

Etter min mening knytter forestillingen om det raske livet i byene seg like mye til tempoet på det som raser forbi som det som virkelig skjer (med en selv).

Det mest karakteristiske med livet i byene er derfor

ikke bare hastigheten i seg selv, men den oppskrudde intensiteten som inntreffer etter som rekken av frustrerende avbrytelser blir lengre og lengre.

Jeg ser det altså slik at denne hastigheten på mange måter er innbilt, og at det vi tror er stor fart egentlig bare er høyt forbruk: av varer og inntrykk, kjæresten og venner, ja av tiden selv. Dette har en serie uheldige konsekvenser. Storbyennesket – i hvert fall i den rike delen av verden – blir vant til å forlange nærmest hva det skal være, og det øyeblikkelig, slik at tilfredsstillelse i praksis blir uopnåelig. Tempoet blir for høyt, og man blir oppslukt av følelsen av at man sløser bort tiden.

Denne hastigheten kan altså ofte være en illusjon, men en illusjon som – i lykkejagets navn – på død og liv må opprettholdes.

Hastighet som illusjon. For å få has på denne illusjonen må vi for det første erkjenne at det moderne storbylivet for de fleste mennesker ikke er en konsum-orge i høyt tempo: én av tre byboere i verden bor faktisk i slummen, altså i uregulerte omgivelser som strukturelt sett minner mye om middelalderbyene, preget av hjemmeindustri, lange arbeidsdager og kanskje langsom pendling.

Og hva med hodene av arbeidsløse, for hvem dagene knapt kreker seg forbi? For dem må de blinkende reklameplakatene og de lysende TV-skjermene virke temmelig irrelevante for deres tilværelse. Og hva har egentlig trengsel og spisse albuer med hastighet å gjøre uansett?

For det andre må vi innse at våre egne liv heller ikke alltid går på skinner, for også vår infrastruktur tøyes ofte til det ytterste. Her kan vi igjen ty til den modernistiske litteraturen for beskrivelser som de fleste kjenner til. Franz Kafkas fortelling om Josef K, i «Prossessen» fra 1925, handler om en mann fanget i et ugjennomtrengelig strafferettslig byråkrati som han ikke forstår.

Også det moderne mennesket må befatte seg med papirvelde, telefonkøer og trafikkorker. Den følelsen man blir sittende igjen med mens disse prosessene går sin

Det mest karakteristiske med livet i byene er ikke bare hastigheten i seg selv, men den oppskrudde intensiteten som inntreffer ettersom rekken av frustrerende avbrytelser blir lengre og lengre.

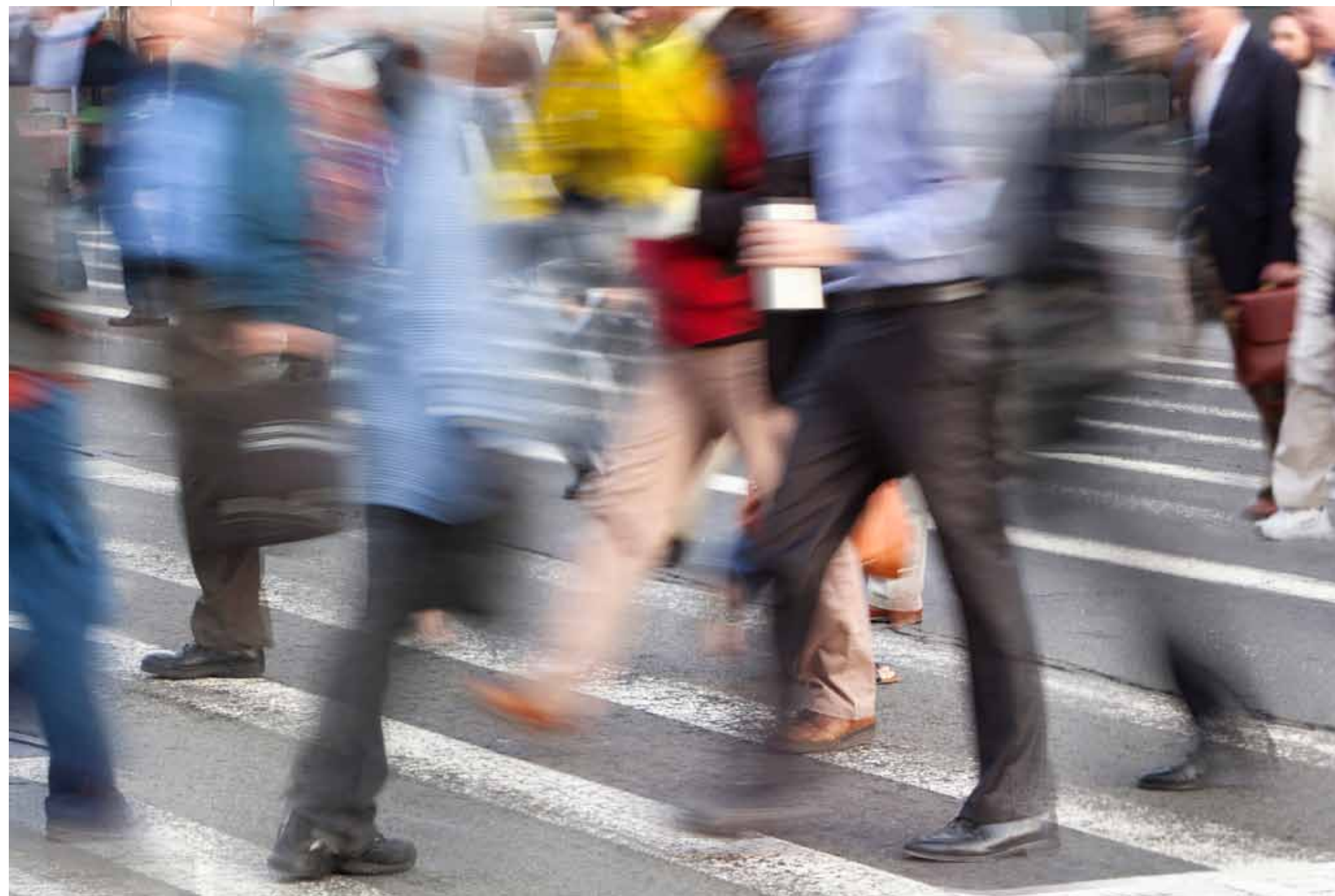


Foto: ISTOCKPHOTO

En rutinert byfant vil også lettere kunne omstille seg raskt til nye omstendigheter, og dette er en styrke som ingen vil kunne ta fra oss.

skjeve gang, er den samme oppskrudde intensiteten, en irritasjon som får selv friske mennesker til å innbille seg at blodtrykket stiger.

Storbyens horisont. Er det da ikke lenger rom for kontemplasjon i storbyene? Den voksende kafékulturen og den medfølgende «people watching» tyder på at det er det, men den urbane ettertenksomhet har likevel antatt en helt annen form: den er flyktig og oppstykket, akkurat som storbylivet selv.

Det virker innlysende at de, i bokstavelig forstand, innskrenkede horisonter – jeg tenker på alle avbruddene i synsranden – ikke inspirerer til de esoteriske, universelle og ofte religiøse tankene som kan gripe den som er ute i den vide naturen, men heller til materielle konsumorienterte drømmer, og denne forskjellen gjør byboere lurt i å være seg bevisst.

Jeg må understreke at jeg på ingen måte mener at uroen og intensiteten som så lett forbindes med livet i byene er et onde, tvert om ser jeg det slik at dette ofte presser mennesket mot yttergrensene av sitt kreative potensial. En rutinert byfant vil også lettere kunne omstille seg raskt til nye omstendigheter, og dette er en styrke som ingen vil kunne ta fra oss. Men vi bør også reflektere over storbyhorisontenes egenart. Utfordringen for oss er at det går så fort å «zappe», og at det går så fort å glemme.

Det er både populærkulturens og hastighetens problem.
Man kan med hell pusse på sin kulturelle hukommelse også i urbane spørsmål.

Publisert første gang i Plan, utgave 1/2013. Plan er et tidsskrift for samfunnsplanlegging, bolig og byplan og regional utvikling, utgitt av Universitetsforlaget.

Om artikkelforfatteren: Fredrik Giertsen er litteraturviter og cand.philol., er skribent blant annet for Aftenposten, og skriver bok om byer.