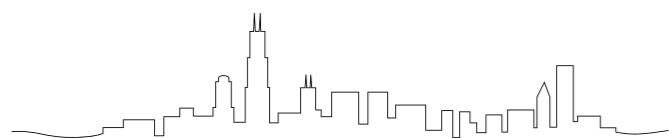


# Skyskraperernes skjebne.

I skyggen av New York ligger to byer som har hver sin spennende arkitektoniske historie å fortelle: **Chicago**, der den aller første skyskraperen ble oppført, og **Toronto**, som i dag er en av verdens travleste byggeplasser.



**Knutepunkt** Åpningen av Chicagos Erie-kanal i 1825, og en ny kanal i 1848 fra Michigan-sjøen til Mississippi via Illinois-elven, sikret byens handelsruter – og fremtid som storby. Foto: KOKOUU/ISTOCK/GETTY IMAGES



**«Instant City»** Toronto, med «kun» 37 skyskrapere, har ikke vokst frem organisk over århundrer. Her ble alt, både sentrum og forsteder, skapt samtidig. Foto: SHUNYUFAN/ISTOCK/GETTY IMAGES

ESSAY  
**FREDRIK GIERTSEN**  
Litteraturviter og skribent

**S**ikker mot himmelen. Heflig østasiatisk aktivitet i de siste tiårene gjør at Hongkong, med sine 300 bygninger på over 150 meter, er blitt verdens ledende skyskraperby, med New York (187), Dubai (148), Shanghai (126) og Chicago (115) på de neste plassene. Denne høyden tilsvarer vanligvis minst 40 etasjer, noe som er blitt kravet for å kunne kalle seg skyskraper i dag. Den første som fikk denne betegnelsen – Chicagos Montauk Building fra 1883 – var på kun ti etasjer, men den tolv etasjer høye Home Insurance Building (fra året etter i samme by) var en større milepæl i storbyens historie: Den var nemlig utstyrt med bærende stålkonstruksjoner, samt bedre vannpumper og heiser, noe som var forutsetningene for å fortsette å bygge videre oppover mot himmelen. Siden den gang har man hatt blikket stivt festet mot stjernene, og dagens høyeste bygning – Burj Khalifa i Dubai – er på 828 meter, bestående av 163 (ordinære) etasjer. Arkitektkontoret som sto bak, er imidlertid fra Chicago.

**Dårlig selvtillit.** For å nå Toronto fra Chicago må man reise vestover forbi Detroit, krysse grensen til Canada og fortsette i retning Montreal. Man vil for det meste ligge på Highway 401, som faktisk er blitt målt til verdens aller travleste motorvei idet den passerer Toronto, og med 18 filer er den også en av de bredeste. Byen har «kun» 37 skyskrapere, men den kunne i hele 34 år skilte med verdens høyeste tårn, det ikoniske CN Tower, som er på totalt 553 meter. Dette er en by som alltid kommer høyt når man skal kåre verdens beste by å bo i, og den tiltrekker så mye folk at den for tiden faktisk er Nord-Amerikas travleste byggeplass. Men til tross for at det altså ikke skorter på ambisjonene, så sliter Toronto – i likhet med Chicago, som vi skal se – med et aldri så lite mindreverdigheidskompleks. Peter Ustinov sa en gang at byen var som «New York drevet av sveitsere», og dette ryktet henger ved.

Toronto er likevel et godt eksempel på noe interessant, nemlig en moderne *instant city*, det vil si en by som i motsetning til sine europeiske forløpere ikke har vokst frem organisk over århundrer. Her ble alt, både sentrum og forsteder, skapt samtidig. Utviklingen av de fleste nordamerikanske storbyene ble styrt av en immigrandrevet vekst så intens at man før man visste ordet av det hadde tatt over ledelsen i den urbane tidsalder. Derfor kan en viktig del av denne historien godt fortelles gjennom nettopp disse to byene: fra utviklingen av et par skarve høyhus i Chicagos kaotiske 1880-tall, til dagens masseproduksjon av de heller sterile bo- og pengemaskinene i dagens Toronto, 700 km unna.

**Ekspanisjon.** Det er nesten utrolig å se på tegninger av Chicago fra så sent som 1830-tallet, der en klynge småhus ved elvens munning indikerer at byen ikke kan ha huset mer enn et par tusen innbyggere. Men det var mange som trodde på vekst og ekspansjon, og i og med åpningen av Erie-kanalen i 1825 oppsto handelsrutene som i praksis sikret både New York og Chicagos fremtid, og i 1848 åpnet så en annen kanal som gikk fra Michigan-sjøen til Mississippi via Illinois-elven. (Her kan det skjeles til Toronto, som fikk «sin» kanal – St. Lawrence-kanalen – et drøyt århundre senere, i 1959.)

Samme år ble *Chicago Board of Trade* etablert, der man oppfant konseptet å handle i *futures* – det vil si at både kjøper og selger kan signere avtaler for fremtidig leveranse basert på antagelser om pris. En liten kikk på kartet viser i hvor stor grad Chicago er et knutepunkt for USAs jernbane, og det skal ikke mye fantasi til for å forstå hvor viktig handel og industri har vært her.



**Great Lakes** består av flere sammenhengende ferskvannsjøer. Chicago ligger ved sørenden av Michigan-sjøen, mens Toronto grenser mot sørvestsiden av Ontariosjøen.



Toronto er en by som alltid kommer høyt når man skal kåre verdens beste by å bo i, og den tiltrekker så mye folk at den for tiden faktisk er Nord-Amerikas travleste byggeplass.

Foto: VALESTOCK/ISTOCK/GETTY IMAGES

# Skyskrapernes skjebne.



Chicago har imidlertid alltid befunnet seg i skyggen av New York. Da de skaffet seg Verdensutstillingen i 1893, var det som om det viktigste for dem nettopp var å høste anerkjennelse fra den langt mer glamorøse storebroren. Fra første skyskraper har det nemlig foregått en feide mellom de to største byene i USAs nordøstre hjørne, og den har – i hvert fall i den nasjonale bevisstheten – dreiet seg om en gjeng usofistikerte arbeidsfolks kamp for i det hele tatt å bli lagt merke til av snobbene i New York. Et godt eksempel er byens rolle som grå eminense i filmindustrien: Utallige blockbustere med handling tilsynelatende lagt til Brooklyn er på grunn av lavere omkostninger i virkeligheten spilt inn i Chicago.

**Den hvite byen.** Chicago ble offer for en ødeleggende brann i 1871 (mens Toronto hadde «sin» siste storbrann i 1904), og det var i forbindelse med planene om gjenoppbygging at man lanserte seg selv som kandidat til å få Verdensutstillingen. Om denne perioden har Erik Larson skrevet en spennende bok kalt «The Devil in the White City» (2003). «The White City» refererer til selve utstillingsområdet, der man etterhvert bestemte seg for å male alle bygninger hvite, mens «djevelen» var en seriemorder som på det mest groteske vis tok livet av en rekke unge kvinner (overslag varierer fra ni til 200!) nær sagt i skyggen av det første parisertjuleet. For denne mørke sjelen betydde den sterkt økende befolkningsveksten en jevn tilgang på unge, ensomme kvinner han kunne lure inn i sitt garn. I tillegg til ham beskrives en rekke andre virkelige personer som var med på å realisere de storstilte og tidvis kaotiske planene, ikke minst sjefarkitekten Daniel Burnham, som vi skal komme tilbake til.

Forfatteren har her allerede etablert en virkningsfull kontrast mellom skaperkraft og dødsdømt, men det finnes en lignende motsetning også når det gjelder selve byen, for dens mindre glamorøse sider kaltes ganske riktig for «black city». Og de to halvdelene var gjensidig avhengige av hverandre:

«The White City had drawn men and protected them; the Black City now welcomed them back, on the eve of winter, with filth, starvation and violence». Det oppsto naturlig nok konflikter mellom arrangementskomiteens vyer og arbeidernes mer kortsiktige behov, ikke minst etter at utstillingen var ferdig, og den 5. juli 1894 satte anarkistiske opprørere de syv største bygningene i brann. Men til tross for at Chicagos fagbevegelser er kjent for en del overtramp, har de stått modell for lignende foreninger over hele landet.

**Europeiske røtter.** Det må understrekes at det ikke bare var i USA og Canada at man bygde høye hus rundt stålrammer på denne tiden, og det er først senere at denne bygningsformen er blitt så sterkt forbundet med de nordamerikanske storbyene. For arkitektene i

Chicago var ikke bare ute etter å måle seg med New York, de var også besatt av å overgå Verdensutstillingen i Paris i 1889, der man med Eiffeltårnets prakt virkelig hadde vist hva man kunne bygge i jern og stål. Samtidig var det slik at den dominerende retningen også i USA fremdeles var nyklassisismen, det vil si kopiering av den europeiske stilen å la antikkens og renessansens Roma, med søyler, kupler og det hele. Den underliggende utfordringen til de amerikanske arkitektene var å lage vakre, beboervennlige byer, slik man alltid har hatt i Europa, men det på temmelig kort tid. De barokke byplanene, slik vi kjenner dem særlig fra Paris, var toneangivende på begge sider av Atlanteren, ikke minst i Washington DC.

Det mest ambisiøse prosjektet var utvilsomt Daniel Burnham og Edward H. Bennetts store plan for Chicago fra 1909. Her skulle industri og jernbane fjernes fra vannkanten og elvebreddene, og man anla parker og store, diagonale avenyer, mens motorveier ble frisert inn i det omliggende landskapet.

Men det manglet heller ikke på kritikere: Det ble sagt at planenes utilstrekkeligheter viste seg gjennom en manglende forståelse for kjernefamiliens plass i bydelene og nabolagenes rolle som integrerte enheter, samt en manglende innsikt i nettopp industriens og næringslivets naturlige tilstedeværelse i byens dagligliv. I de fleste tilfeller fungerte de brede avenyene mer som barrierer enn bindevev, men Burnham, som så på bilkjøring som rekreasjon, kunne ikke ha forutsett den enorme økningen i trafikken.

**I skyggen av skyskraperne.** Uansett er Chicago en feinschmeckerby for arkitekter, med landemerker som John Hancock-bygningen (1968), Willis Tower (1973, tidligere verdens høyeste under navnet Sears Tower) og litt mer skjulte perler som Crain Communications Building (1984). Byen er kjent for sin egen retning innen tidlig skyskraperarkitektur, *Chicago-skolen*, men også for sin art deco-stil, med en skyline som kommer til sin rett takket være fronten mot den endeløse Michigan-sjøen (mens Toronto vender ut mot den litt mindre Ontario-sjøen).

Chicago er også beryktet for sine slumstrøk (projects), som Cabrini-Green og Robert Taylor Homes. Begge disse var dominert av frittstående høyhus bebodd utelukkende av fattige, men siden grunnen de har stått på har øket sterkt i verdi, er de helt eller delvis blitt revet for å få en mer blandet beboermasse.

Når det gjelder Chicagos rykte som mafiarede, så skyldes ikke det bare Al Capone, for byen har helt siden starten vært preget av korrupsjon. Den har vært skjemet av mange korrupte ledere, inkludert en del lysky affærer som involverte Kennedy-familien. Toronto har på sin side nettopp vært gjennom en rekke skandaler som involverer byens forrige borgermester, Rob Ford, som flere ganger har optrådt offentlig i beruset tilstand, og til og med har måttet innrømme misbruk av crack-kokain. Han har også måttet vedgå forbindelser til den kriminelle gjengen Dixon Bloods, som har vært involvert i både narkotikasmugling og ulovlig våpenhandel.

Den underliggende utfordringen til de amerikanske arkitektene var å lage vakre, beboervennlige byer, slik man alltid har hatt i Europa, men det på temmelig kort tid.



**Mangfoldig** Det er ikke bare arkitekturen som er mangeartet i Toronto. Canadas største by er også en av de etnisk sett mest mangfoldige i verden, ved at nær halvparten av byens befolkning er født utenfor landets grenser.

Foto: T. SKARLAND, AFTENPOSTEN

**Trikk siden 1861** Torontos trikkesystem består av 11 linjer med hele 685 holdeplasser og som daglig transporterer over 290 000 passasjerer.

Foto: CARLOSBEZZ7/ISTOCK/GETTY IMAGES



**Kalde vintre** Chicago er kjent for sin egen retning innen tidlig skyskraperarkitektur, *Chicago-skolen*, men også for sin art deco-stil, med en skyline som kommer til sin rett takket være fronten mot den endeløse Michigan-sjøen. Her fra 18. februar i fjor, da is og snø dekket cirka 88 prosent av Michigan-sjøen, nær rekorden satt i 1979 på 95 prosent.

Foto: SCOTT OLSON/GETTY IMAGES/AFP



**Brede avenyer** LaSalle Boulevard. **Nytt og gammelt** Michigan Avenue i Chicago.



## Skyskraperenes skjebne.



**By uten sentrum.** Mens Stor-Chicago i dag har tett oppunder ti millioner innbyggere, har Toronto snaue seks. Deres vekst i folketall har fulgt samme mønster: til å begynne med var det (foruten noen russere og kinesere) nesten utelukkende snakk om irer, tyskere, jøder og andre europeere – med ett unntak for Torontos del som er verdt å merke seg, nemlig afroamerikanere på rømmen fra USA. I dag regnes det som er Canadas største by som en av de etnisk sett mangfoldigste i verden, ved at nær halvparten (49 prosent) av byens befolkning er født utenfor landets grenser. Nettopp dette, i tillegg til fenomener som den høye graden av selveierskap, de enorme forstedene og den lave kriminaliteten, gjør at Toronto for tiden er et yndet studieobjekt for urbanister verden over.

Retten etter første verdenskrig eide så mye som en tredjedel av Torontos befolkning sine egne jordlapper, et tall som faktisk var enda høyere (ca. 50 prosent) i de fattige områdene. Disse små eiendommene befant seg gjerne i utkantene, og var befolket av anti-torontonianere som ikke brydde seg om å bygge noen metropol. Lenge var da også dette en puritansk by der man var besatt av arbeid på en måte som gjorde at kultur og underholdning nærmest var fraværende – ja, det var som om fritid ble behandlet som en vederstyggelighet. Det fantes ikke noe område som var skapt for allmennheten: Byen har aldri hatt noen virkelig hovedgate, intet shopping- eller restaurantstrøk, og sjøkanten har – til forskjell fra Chicago – aldri vært ment å skulle være for lediggang. CN Tower er i kraft av sin høyde et selvsagt orienteringspunkt, men kommer man nære nok, finner man seg til slutt på en trist betongplass ved togskinne.

**Desentralisert industri.** Toronto blir gjerne sammenlignet med New York og Chicago, men om man skal forstå denne byen, må man heller se på den som en ny type by – å la Los Angeles, Mumbai eller Shenzhen. Alle disse har – ifølge journalisten Doug Saunders,

forfatter av boken «Arrival City» (2011) – hatt sine formative vekstår lagt til telefonens og bilens tidsalder, i en tid da industrien var blitt desentralisert og det ble lagt like mye vekt på sentrum og periferi.

Saunders hevder at disse byene må oppleves og undersøkes på en helt annen måte, for det gir jo eksempelvis liten mening å lete etter sentrum i L.A.: Downtown er rett og slett ikke poenget. I Toronto er det ikke bare menneskene som er i bevegelse – selve byen er det også, med sine evig skiftende mønstre for flytning og oppsamling.



**Værutsatt** Torontos skyline i bakgrunnen av en gjenfrossen Ontariosjø 7. januar 2014. CN Tower var med sine 553,33 meter verdens høyeste bygning frem til 2007.

Foto: CHRIS YOUNG, THE CANADIAN PRESS. AP/NTB SCANPIX

Torontos innbyggertall passerte Montreals først på 1980-tallet, men byen har lenge vært Canadas ubestridte kommersielle sentrum, noe som er blitt forsterket i og med den pågående oljeboomen. Den ekstremt høye byggeaktiviteten skyldes også en pengepolitikk med lave renter som har gitt en svært enkel tilgang på kapital, noe som igjen driver den private gjelden opp. Håpet er at den sterke befolkningsveksten skal kompensere for den opphetede økonomien, men det er mange som frykter tilstandene i eiendomsmarkedet, som – i likhet med så mange andre steder – preges av sterkt økende priser. Samtidig ser man at boligbyggingen domineres av profittensyn, noe som resulterer i mange små leiligheter, og følger en ensartet befolkning i form av unge, rike mennesker. Dette vil prege Torontos fremtid.

**Kultur og underholdning.** Det er interessant å se hvilken posisjon sport og kultur får i byer som er på opptur. Mange idretter har allerede lange tradisjoner og knyttes gjerne til arbeiderklassen, men i gode tider får både sportsklubber og kulturelle festivaler en egen oppdrift som av egen kraft genererer internasjonal omtale og nye inntekter. Chicago er en av USAs absolutt beste byer for sportsinteresserte, med topplag både i baseball, basketball, ishockey og amerikansk fotball, men i Toronto står (i likhet med resten av Canada) iskrigerne i en klasse for seg – skjønt byen har faktisk også et baseballag, i tillegg til at de nylig har skaffet seg et skikkelig fotballag.

**I Toronto fantes det ikke noe område som var skapt for allmennheten: Byen har aldri hatt noen virkelig hovedgate, intet shopping- eller restaurantstrøk, og sjøkanten har – til forskjell fra Chicago – aldri vært ment å skulle være for lediggang.**



Både Chicago og Toronto har slått seg stort opp på kulturfeltet: Begge har store filmfestivaler, og spesielt *Toronto International Film Festival* (TIFF) omfattes av en egen interesse på grunn av sin evne til å tiltrekke seg kommende Oscar-vinnere. Toronto brukes også flittig som film-location, men byens tiltrekningskraft utgjøres da typisk nok av den urbane, men pregløse arkitekturen (David Cronenbergs «Crash» fra 1996 er et illustrerende eksempel).

De har også mer enn et knippe store forfattere hver blant sine bysbarn, med henholdsvis Saul Bellow og Margaret Atwood som de aller fremste. Som åpne og sammensatte metropoler, har de naturlig nok også tiltrukket seg mange skrivende migranter: Både egyptiske Alaa Al Aswany og bosniske Aleksandar Hemon har skrevet om Chicago, mens srilankiske Michael Ondaatje og indiske Rohinton Mistry begge har bosatt seg i Toronto-området.

Så hvis du går trett av selvoptatte newyorkere, kan du vende blikket mot chicagoans som gjør gull av gråstein eller torontonians som er i ferd med å gjøre Peter Ustinovs ord til skamme:

**Det er alltid noe å lære av å undersøke det litt mindre iøynefallende.**

**Yndet objekt for urbanister** Et adrenalinfylt bilde tatt fra toppen på en av Torontos skyskrapere. Fotografen Tom Ryaboi, med kunstnernavnet *Roof Topper*, er en av flere som bedriver såkalt rooftopting, som har som målsetning å stå på toppen av alle høyhus i en by – i dette tilfellet i Toronto. Byen, som er Canadas største, er den tredje mest brukte til Hollywood-innspillinger, kun overgått av Los Angeles og New York.

Foto: TOM RYABOI/WENN/NTB SCANPIX