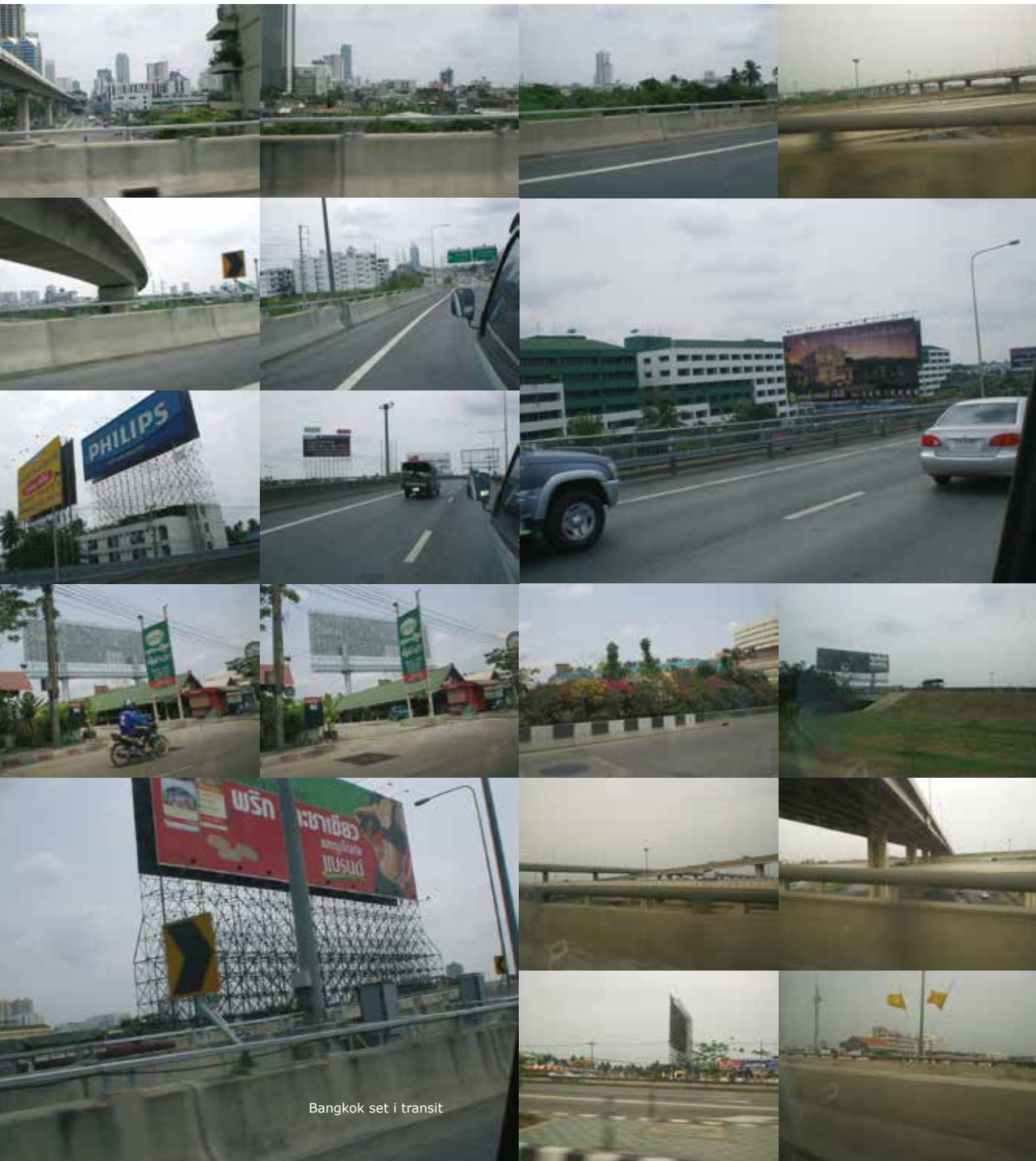




# Casestudie **Sukhumvit Line**

*- fortællinger om den moderne asiatiske storby*



### **Intro: Asiens generiske byer**

Den eksplosive økonomiske vækst, som har fundet sted i Asien inden for de sidste 20 år, har skabt grobund for en urbanisering, der er så ekspansiv og kvalitativt forskellig fra ethvert fortilfælde, at den i et vesteuropæisk civilisationsperspektiv forekommer nærmest apokalyptisk. Specielt i de nyindustrialiserede lande som Thailand, Vietnam og Malaysia er byerne for alvor blevet hægtet på den globale pengestrøm og nærmest katapulteret direkte ind i det 21. århundrede. På få årtier er helt nye megapoler skudt op omkring de sydøstasiatiske vækstcentre. Med tigerspringsfart er landsbyer og rismarker blevet forvandlet til gigantiske byer med tocifrede millionbefolkninger. Det økonomiske boom har indløst de mest dystre demografiske forudsigelser, levet op til de mest bedrøvende økologiske diagnoser og indfriet de mest optimistiske forhåbninger til det kapitalistiske mirakel. Udviklingen har allerede overgået profetierne, og der er i den forstand ikke nogen grund til at revidere den basale forståelse af moderniseringsprocessen. En af de antagelser, som imidlertid ikke har kunnet følge med virkeligheden, men tværtimod er blevet løbet over ende af udviklingsdynamikken, er den befæstede hypotese om byen. Asiens moderne storbyer ligner ikke noget, som tidligere er set, og ethvert forsøg på at sammenligne dem med kendte idealer synes på forhånd håbløst. Den voldsomme urbaniseringsproces har udløst en tabula rasa tilstand<sup>89</sup> af øjeblikkelig identitetsforandring eller momentan nutid i det urbane billede, som grundlæggende rækker ved den herskende arkitektoniske evolutionsmetafor. De moderne storbyer, som er opstået i kølvandet på globaliseringen, er skabt uden fortid og repræsenterer nærmest en genopfindelse af byen i et traditionsløst, ahistorisk og kulturelt tomrum. Udviklingshastigheden i de nye epicentre har sat fortællingen om det historiske rum ud af kraft og dermed destabiliseret den kontinuitetsfigur, der holder sammen på den traditionelle forestilling om byen. Opkomsten af, hvad Koolhaas kalder »den generiske by«,<sup>90</sup> bliver betragtet som et frontalangreb på selve det arkitekturhistoriske epos om den kontekstuelle pagt af sammenkædet orden i tid. Asiens nye demografiske tyngdepunkter af egenskabsløse byer har ingen arkæologiske spor, intet identitetsmæssigt ophav eller bare et missing link, som kan indskrive karakterløsheden i en form for arvefølge. I den moderne asiatiske storbys erindringsløse øjebliksbillede findes der ikke noget historisk panorama at sætte nutiden op imod, ikke noget baudelaireisk perspektiv,<sup>91</sup> som kan sammenvæve moderniteten i en kontrastfuld blanding med

89. Koolhaas 1995a, s. 1009. Tabula rasa, »den ubeskrevne tavle« i betydning af at stå udenfor historien og altid ved en ny begyndelse er ifølge Koolhaas et af de grundvilkår - det »future chock« - som den moderne byplanlægning må forsøge at overkomme.

90. Koolhaas 1994a, s. 1238.

91. Baudelaire's digteriske dobbeltperspektiv, hvori modernitetens dæmoniske kræfter og åndstraditionens skønhedsideal optræder side om side, får i storbyskildringen fremmedgørelsens skorstene og troens kirkespir til at fremstå som forenede modsætninger. Det er denne kulturelle betragtnings sammenbindingskraft som begrebet her refererer til. Se Auge 1995, s. 110.

fortiden. Der er opstået en uoverstigelig mental afgrund mellem den generiske bys historiske tomrum og det traditionelle bybegrebs tilblivelsesorienterede forståelsesramme. Fraværet af historie er ikke det eneste, der gør det svært at se disse byer som udtryk for en bevidst bygningskultur. Den generiske by er efter alt at dømme udtryk for »urbanisme uden arkitektur«,<sup>92</sup> hvor bygningernes primat over rummet er brudt, og den arkitektoniske orden ikke længere behersker et sammenhængende forløb af steder og pladser. Industrielt junk har afløst det stoflige nærvær, som arkitekturen engang besad, og det repræsentationelle system, der engang holdt sammen på facaderne, er opløst. Den generiske bys bygninger er hermetiske miljøer, dens territorium er parcelleret i småstykker og dens kakofoniske landskaber er en katastrofisk tilstand<sup>93</sup> for den arkitektoniske distinktion mellem landskab og bygning, mellem interiør og eksteriør, mellem offentlig og privat. Gestaltteoriens figur/grund paradigme kan ikke oversætte den slørede tilstand af infrastrukturer, interiøriserede containere, reklameskilte og landskabsrester, som behersker de moderne asiatiske storbyer. De billeder og beskrivelser af fænomenet, som er sluppet igennem til den europæiske arkitektur- og bydebat, er oftest patologiske parodier eller farverige portrætter af, hvad der i traditionel forstand må betegnes som byens definitive karaktersammenbrud. Fænomenet beskrives igen og igen som noget nær modsætningen til Civitas og alt, hvad det gængse bybegreb indeholder af identitetsforestillinger. Diskussionen har endnu ikke ledt frem til nogen positiv definition af den generiske by - tværtimod. Den teoretiske omfavnelser af tilstanden har udviklet sig til en gribende afskedsgestus, og der er i øjeblikket ingen udsigt til, at der nogensinde igen vil finde et møde sted. Forfaldsberetningen har imidlertid nået det kritiske punkt, hvor den så småt begynder at hjemsege sig selv. Kritikken har som en ufrivillig refleks etableret en platform, hvorfra det traditionelle bybegreb indirekte beskylder sig selv. Der er sluppet en trojansk hest ind i 'forestillingen' om byen, og de historiske kulisser, som indrammer beretningen om metropolens, vakler. Byen uden egenskaber er årsag til en kriseerfaring, som ikke blot har afmonteret en del af grundlaget for den arkitektoniske byforståelse, den typologiske logik og hele integrationsbestrebelsen, men også kastet de kendte byplanmæssige idealer ud i en fortvivlet overlevelseskamp. Byidealet er splintret til ukendelighed, traditionen har mistet ethvert greb i samtiden, og midt i den forvandlede virkelighed af permanent forskelsløshed står en række ubesvarede spørgsmål om arkitekturens og byplanlægningens muligheder for overhovedet at tage del i udviklingen. Alle bestræbelserne på at skabe sammenhæng i det nutidige bybillede og

92. Somol 1999, s. 136 – 143.

93. Lefebvre 1997, s. 43 – 57.

ethvert forsøg på at videreføre et civilt vidnesbyrd om en kulturel tradition i det postindustrielle rum synes forgæves. Den nutidige byudvikling har efter alt at dømme ikke indbygget nogen synlig orden og er langt fra udtryk for overordnet styring eller planlægning overhovedet. Moderne byområder i Asien, Europa og Amerika er ikke længere indlejret i en symbolsk orden eller et sammenhængende fællesskabsrum, der lader sig samle under en kollektiv repræsentation, men må ses som et splittet interessefelt af formløshed. Den generiske by er, som Koolhaas ironisk har bemærket, højst udtryk for en opportunistisk udnyttelse af mulighederne. Et voldsomt anfald af ren operationalitet.<sup>94</sup>

Asiens selvgroede storbyer er øjensynligt immune overfor alle kendte urbanistiske visioner, uimodtagelige for kollektive redningsplaner, og dermed overladt til markedsøkonomiske logikker, udviklingsiver og private investeringsplaner. Udviklingen er blevet henvist til sine egne fascinationsformer af vareæstetik, forbrugerslivsstil og skyline arkitektur, der til forveksling ligner sig selv over hele kloden. Den »informationsalder-orientalisme«,<sup>95</sup> som voksede frem under væksteuforien i Asien, er her fem år efter, at det økonomiske Big Bang delvist imploderede, ved at vågne op i en tilstand af kulturelt jetlag. Traditionelle livsformer er på kort tid blevet løbet totalt over ende af den mekaniske vestliggørelse, som tilsyneladende følger med moderniseringsprocessen. Invasionen af multinationale selskaber, mærkevarer og vestlige middelklassesymboler har på kompromisløs facon ændret det kulturelle billede af Asien, ikke mindst i byerne, hvor de store byggematadorbedrifters universelle ensformighed helt dominerer byrummet. Kritikken af udviklingen er desværre blevet indfanget af en tilsvarende, men modsatrettet automatik, når den alene betragter tilstanden som et kulturelt ophørsudsalg og en blind tro på globaliseringen som grundlag for samfundsudviklingen. Det dystopiske signalement overser fuldstændigt, at forandringsprocessen har skabt grobund for en moderne livsstil, der muligvis kan lede frem mod en alternativ identitetsmodel, som ikke lider under fremmedfjendske autencitetsskrubler men tværtimod tegner konturen af en ny kulturel pluralisme. Der er flere forhold som indikerer, at disse byer allerede har overskredet den nationale grænse, er blevet postnationale og dermed rummer et potentiale for at vække moderniteten af enhver nationalitetsslummer. Den kulturkritik, som for længst har udnævnt den asiatiske storby til rollemodel for disneyficeringen, har en udpræget tendens til at fortrænge det progressive aspekt. Den lider til en vis grad under sin egen etnocentrisme, når der pr. automatik sættes lighedstegn mellem modernisering og vestliggørelse.<sup>96</sup>

94. Koolhaas 1995a, s. 1013.

95. Deriu; Kasemsook; Michell 1999, s. 43.

96. Jf. Hanru & Obrist 1997, s. 7. Her konstaterer forfatterne tørt, at Modernisering≠Vestliggørelse. Se også Deriu; Kasemsook; Michell 1999, s. 43.

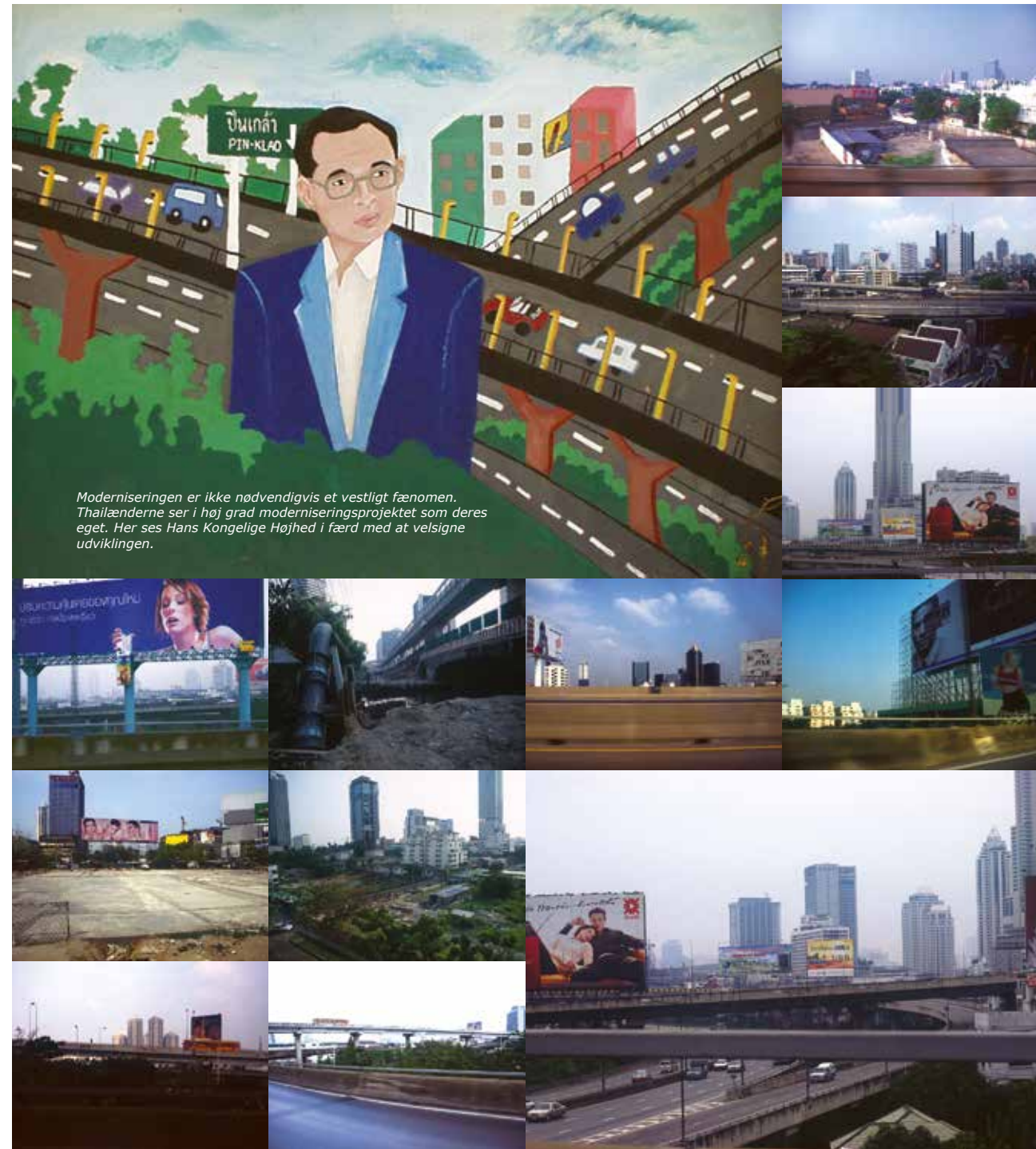
»...‘Det Vestlige’ er ikke længere kun vores særlige domæne. Det repræsenterer måske med undtagelse af dets oprindelsessted en tilstand af universel altomfattende aspiration. Det er ikke længere noget, som ‘VI’ har sluppet løs, og derfor ikke længere noget, hvis konsekvenser vi har retten til at angre; det er en selv-administrerende proces, som vi ikke - under dække af forskellige sentimentaliteter - har en ret til at nægte de ‘andre’, som for længst har gjort det til deres eget. Vi kan højst betragte os selv som døde forældre, der angre det rod, hvormed vore børn har forvaltet deres arv«. <sup>97</sup> Diskussionen af byudviklingens betingelser under den globaliserede markedsøkonomi og bestræbelserne på at udvikle brugbare styringsprincipper er nødt til at frigøre sig fra de etablerede fordomme, hvis urbanismen skal forsøge at genopfinde sig selv. Planlægningen må standse flugten fra sine egne mulighedsbetingelser, vende om og tage på udflugt til virkeligheden for der at forsøge sig med alternative læsninger af moderniseringsprocessen. Måske ligger der brugbare programmer indbygget i den moderne bys autopøetiske system af usammenhængende manifestationer. Lad os undersøge hvad den generiske by er, og ikke hvad den burde være.

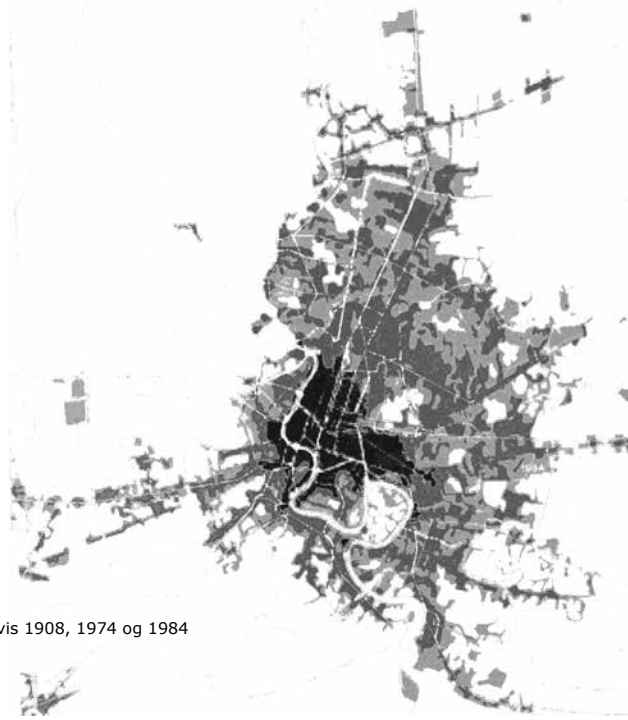
### **Bangkok – City Accessible**

Bangkok tilhører en gruppe af generiske metropoler, der inden for det sidste par årtier er blevet totalt forvandlet af den globaliseringsbølge, som indtil krakket i 1997 var dynamoen i de sydøstasiatiske økonomier. Byen, der engang var “Østens Venedig”, er blevet transformeret til noget i retning af den moderne livsstils hedonistiske hovedstad. Forvandlingen tog fart i begyndelsen af 60’erne, hvor de første bygninger på over seks etager skød op i byen. Højhusene markerede dengang modernitetens ankomst og blev fejret som et fortegn på udviklingen. I løbet af 80’erne nåede tallet 1000, og her tyve år senere har ingen længere hverken overblik over antallet af skyskrabere eller kontrol med omfanget af modernisering. <sup>98</sup> Det er først for nylig, at de zoningslove, som formelt har lovliggjort udviklingen, er blevet formuleret. Bangkoks nye skyline har skabt sig selv og fremstår som et uendeligt karakterløst relief af centrumsløs bebyggelse spredt udover et areal på omkring 1.500 km<sup>2</sup>. Byen er ikke bare eksploderet størrelsesmæssigt; den har også fået sprængt sin oprindelige struktur. Det koncentriske væv af kanaler, som engang bandt byen sammen til en form for enhed, er blevet fyldt godt op med asfalt, og den livsvigtige cirkulation varetages i dag af en ny og konstant sammenbrudstruet trafikstruktur. Den globaliserede

<sup>97</sup> Koolhaas 1995a, s. 1013 (i Morten Daugaards oversættelse).

<sup>98</sup> Det 12 etagers “Dusit Thani Hotel”, der blev opført i 1970, stod alene i hen ved ti år og indvarslede gennembruddet i økonomien, for udviklingen gjorde ende på dets monopolstatus som moderniseringssymbol. Det astronomiske antal skyskrabere har gjort det svært at fastholde den monumentale logik: udvikling = højhus. De enkeltstående kraftanstrengelser er smeltet sammen til fænomenet skyline.





Bangkok i omfang - henholdsvis 1908, 1974 og 1984

byvækst følger bogstaveligt talt helt nye veje, de lokaliseringmønstre, som kendetegner det moderne Bangkok, virker i geometrisk og planæstetisk forstand amorfe, men set i et tids- og mobilitetsperspektiv har det formløse mønster sit eget rationale af logistisk fornuft. De internationale forretningsimperier, shoppingcentre og det nye jetset hober sig sammen i enklaver af **tilgængelighedshierarkier**<sup>99</sup> omkring de infrastrukturelle knudepunkter. Skyskraberne og alle konsumkasserne skyder ikke tilfældigt op, men placeres strategisk dér, hvor forbindelserne er gode, hvor flowet af mennesker, varer og kapital møder mindst mulig friktion. Der er tale om en ny bybevægelse - **City Accessible**<sup>100</sup> - hvis primære karakteristika udgør forbindelsesstrukturer, som ikke er bundet af det territoriale nærhedsprincip. Moderne infrastrukturer gør i modsætning til gadens træge rum afstandene fuldstændigt hastighedsafhængige og dermed relativt forbundne. Lokaliseringsskemaerne og de arkitektoniske stedsfæstelser

99. Øverst i hierarkiet af forbundne og let tilgængelige infrastrukturelle knudepunkter ligger stationerne langs den nye højbane og afkørslerne til de private betalingsveje, herefter følger offentlige motorveje og større trafikårer. Nederst på listen findes bl.a. de ikke airconditionerede offentlige busforbindelser. Lufthavnen har særstatus og fungerer som fælles reference for alle "how-to-get-here" anvisningernes minutafstande.

100. Bybygningen har siden det store rationalistiske rekonstruktionsforsøg i 80'erne haft svært ved at finde et fælles slogan eller en forenende metafor som f.eks. City Beautiful = havebybevægelsen eller City Scientific = funktionalismen. "City Accessible" kunne være fællesbetegnelsen for den stigende interesse for infrastrukturerens betydning, som er genopstået i løbet af 90'erne - med OMA's Eura-Lille projekt som foregangs eksempel

i den moderne by er dybest set tidsfæstelser, men det er ikke kun byens form, som sprænger kontekstrelationen, de enkelte bygninger og selve arkitekturen har også brudt det historiske stilparadigme. De moderne byområder, som er opstået ex nihilo øst for den historiske bydel i Bangkok, må derfor ikke forveksles stilmæssigt med vestlige kloner - de er tidsliggørelsens ikoner. Den generiske by er først og fremmest et temporaliseret rum, som lokaliseres i mobilitetsmiljøer omkring de store trafikårer. I Bangkok sker det langs floden, ved afkørslerne til de private expressways, omkring den nye lufthavn,<sup>101</sup> langs den nyopførte højbanelinje og ved stationerne til den kommende undergrundsbane, der forventes operationsklar i 2004. Jo bedre forbindelsen er, jo hurtigere etableres der nye terminalbygninger og tiltrækningsmagneter. Mønstret har imidlertid indbygget et flaskehalsparadoks, som konstant truer sig selv med forstoppelse. Vejsystemet i Bangkok er belastet til ud over bristepunktet. I myldretiden snegler trafikken sig afsted med 9 km/t; larmen, varmen og den massive udstødning er selvforstærkende. Det er nærmest utænkeligt at færdes til fods langs hovedvejene i Bangkok, og de, som overhovedet har mulighed for at købe et transportmiddel, gør det. Det offentlige net af gader og veje er derfor blevet sprængt i et vertikalt hastighedshierarki. Private konsortier har bygget alternative ruter 'udenom' det offentlige rum og det fortætningsramte »Jam-Space«.<sup>102</sup>

Hen over byen ligger enorme baner af beton, som betjener de betalingsdygtige befolkningsgrupper, og snart åbner undergrundsbanens ormehuller nye middelklasse-exits i jordnivealets trafik- og støjhelvede. Den integrerede by er splintret<sup>103</sup> ad betalingsvejen. Den vertikale trafiksegregering af det offentlige rum har helt bogstaveligt inddelt byen i forskellige kulturelle lag. En geografisk lokalitet kan sagtens være niche eller eksistensminimum for en illegal bosættelse, være produktionssted for en mindre industrivirksomhed, huse en serviceforretning f.eks. en automekaniker og samtidig være distributionskanal for informationsfundets flow af symboler og mærkevarer til den globale forbrugskultur. Den horisontale bystruktur er under opbrydning, der er ved at opstå en ny tredimensionalitet af fysiske strukturer og kulturelle tidsfølelser i byen. Bangkok har inddelt sig i forskellige økonomiske og livsstilmæssige lag, som ikke lader sig repræsentere af et traditionelt kartografisk plan. Der findes ingen tilgængelige officielle up-to-date kort over byen, det, som er opmålt, registreret og kortlagt af myndighederne, viser kun et delvist snit gennem ét af byens mange

101. Omstændighederne omkring udbygningen af den nye lufthavn øst for byen er kaotiske, og overflytningen af de internationale forbindelser fra den eksisterende Don Muang International Airport har været umiddelbart forestående så længe, at udviklingen i området reelt er på stand by.

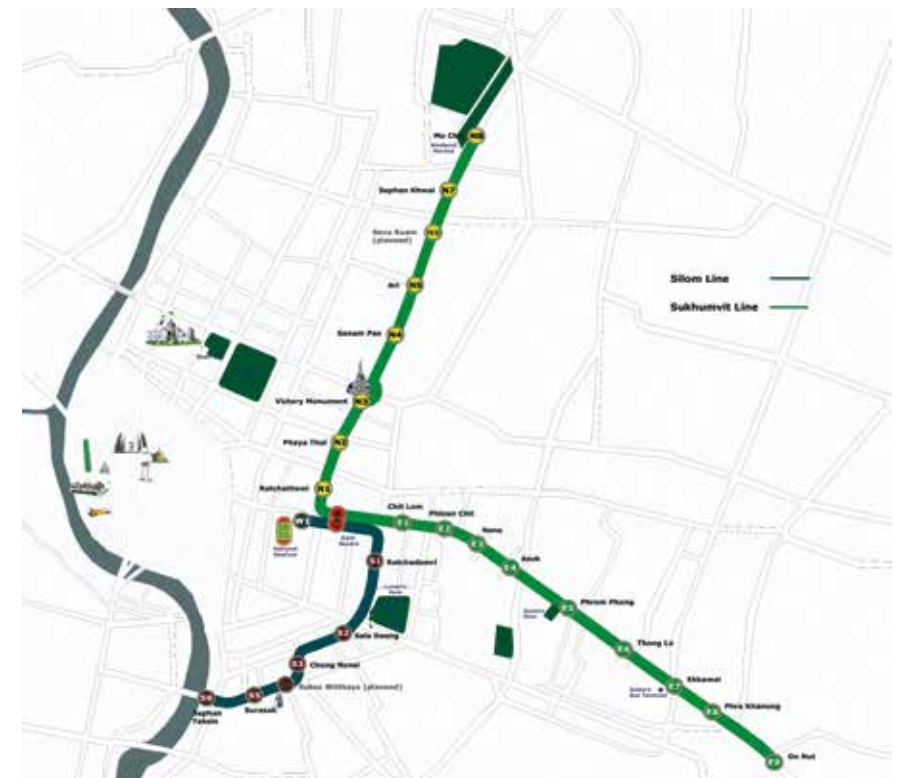
102. Belanger mfl. 2001, s. 685.

103. Graham & Marvin, 2001.



Second Stage Expressways møde med Mahanakon Expressway - set fra Baiyoke Tower

lag. De forskellige globaliseringstempi må måles på den tid, det tager at skifte sted. Jo langsommere skiftet er des mere friktion, og jo større er forskellen i det kulturelle miljø. Det er i hovedreglen hurtigere at hoppe på højbanen fra mall til mall, end det er at gå fra et shoppingcenter over parkeringspladsen og motorvejen til det nærmeste slumområde. De kulturelle domæner har forskellige bevægelsesmuligheder, og de er ikke koblet til samme infrastruktur. Man er nødt til at skifte fra hurtigtog - til bil - til fods - for at nå til bunds i den 'globale landsby'. Det lykkelige oxymoron og billedet på den uproblematiske sammensmeltning af lokalsamfundet og den verdensomspændende økonomi er i det hele taget noget problematisk. Rummet i den globaliserede landsby er spaltet i forskellige hastigheder. Fysisk, økonomisk og kulturelt.



BTS Skytrain nettet

### **Sukhumvit Line**

I Bangkok sker globaliseringen helt konkret og meget synligt hen over de eksisterende strukturer som et nyt lag. En fordobling – »Gobble-lization«<sup>104</sup> hvor økonomierne lægger sig oven på hinanden som uafhængige og lukkede kredsløb. Den udviklingskorridor, der strækker sig langs den nye højbanelinje i Bangkok og tiltrækker en stor del af den globale kapital i form af shoppingcentre, forlystelsesresorts, hoteller og købelystne turister, svæver i 12 meters højde hen over, hvad der måtte være tilbage af oprindelige lokale bosættelser. The Bangkok Mass Transit System, BTS, er trods navnet og det daglige passagerantal på omkring 250.000 ikke et almindeligt offentligt transportsystem. Banen er 100% på private hænder, opført af Siemens og designet til at give overskud. En enkeltbillet fra On Nut i øst til Siam Square i vest koster mere end 10 gange så meget som en standard busbillet. Systemet udelukker dermed indirekte langt flere af de lokale Bangkokianere end det i øjeblikket betjener.<sup>105</sup> Set nede fra slumbebyggelserne

104. Architectural Dimension 1995.

105. Priserne ligger mellem 10 – 40 Bath (mellem 2,- og 8,- kr. i 2002 priser) afhængig af strækningen. Den officielle daglige minimumsløn er til sammenligning 200 Bath.



7

E7

N2

N3

E5

N5

E3

E1

N8

Casestudie protokol - turen fra E9 "On Nut" til N8 "Mo Chit" med Sukhumvit line. Fotos mod sydvest

7

omkring Sukhumvit Road er der ingen tvivl om, at den nye højbane er en privat forretning. Vagterne ved indgangen holder op med at smile, hvis der bliver gjort forsøg på at forcere betalingslusen, eller hvis nogen prøver at sælge deres egne produkter oppe på en af stationerne. Men forsynet med indrejsetilladelse i form af et »travel pas« er der ingen tvivl om systemets fortrin. Siden åbningen af højbanen i december 1999 har BTS transporteret mere end 120 millioner mennesker rundt i byen og etableret forbindelser, der før var nærmest utænkelige. En lang række forretningskvarterer, headquarters, shoppingcentre, Best Selection Condominiums, turistattraktioner og hoteller er blevet bundet sammen i et 23½ km langt bånd bestående af to selvstændige linjer. Sukhumvit Line, der på 30 min. kører de 17 km fra Soi 81 ved Sukhumvit Road til weekendmarkedet ved Mor Chit, og den 6½ km lange Silom Line, der forbinder The National Stadium med floden ved det pompøse Shangri-La Hotel - en tur på under 23 min. Togene kører i fast rutefart fra tidlig morgen til midnat og har gjort det muligt at lave aftaler til tiden inden for rækkeviden af BTS banen. En forretningsmand, som bor i et af luksus-ejerlejligheds-komplekserne ved Thong Lo, kan på tyve minutter være fremme i finansdistriktet ved Silom Road, en tur som før ville tage mindst en time med bil i myldretrafikken. Turisterne har også fået mere Lebensraum; de kan i dag friktionsløst komme fra hotellerne ved Nana stationen til go-go barerne ved Patpong og undervejs plukke af de mere strømlinede forlystelsestilbud, som passerer undervejs. De såkaldte „Sky Bridges“, som fører direkte fra stationerne til de store malls og markeds-kæder, sikrer en minimal påvirkning fra tiggerne, gadehandlerne og det tropiske klima.

BTS nettet er endnu ikke fuldt udbygget, det dækker f.eks. ikke de store beboelsesområder omkring Thonburi vest for floden, der venter også en forbindelse til den kommende internationale lufthavn øst for byen og en udvidelse mod nord til Lum Lu. Udvidelsen af banen kommer næppe til at dække det historiske distrikt ved Rattana Kosin og Phra Nakhon. Betonkonstruktionerne, som bærer banen, er så højmoderne, at de truer den gamle bys monumentale status. Skynettet betjener først og fremmest det moderne Bangkoks sekulære programmer: forlystelsesområderne, pengecentre og konsummiljøerne. Linjen er et snitstudie af det generiske Bangkok, en diakron fortælling om den egenskabsløse by, og samtidig en synkron udviklingsstreng, som udgør en selvstændig dynamisk vektor i byudviklingen. BTS er både et transportsystem og et autonomt urbant induktionssystem, der ligger udspændt over byen i 4. etage, en valutaslange med 23 hoveder som genererer en ny type af bymæssighed: *FlowCity*.<sup>106</sup>

106. Graham 2001, s. 4.



Bangkok set fra S6 »Saphan Taksin« stationen.

### **Labyrinth og panorama**

E9 er den logistiske betegnelse for Sukhumvit linjens østlige endestation ved Sukhumvit Soi 81 ca. 20 minutters togkørsel fra Siam Square. Den toetages konstruktion af svævende platforme, som bærer stationens trapper, sky bridges, skudsikre billetteringsbåse, airconditionerede forretninger, åbne bladkiosker, snackbarer, perroner, udsigtspladser med bænke, skraldespande osv., hedder "On Nut", der referer til hovedvejen, som fører videre mod øst og ud af byen. I skyggen af On Nut stationens 60 meter lange rektangulære platforme ligger den sekssporede Sukhumvit Road, et indhegnet privat jordbrug, et wasteland, der er sprunget i skov, et par busstoppesteder og Lotus shoppingcentrets åbne parkeringsplads. Området, som stationen ligger hen over, er ikke et sammenhængende rum; det er bare et udstrakt punkt i den generiske bys centrumsløse væv, og stedet har derfor ikke noget selvstændigt navn. Den tætte trafik, hegnene omkring de private grundstykker, betonpillerne til BTS banen og supermarkedets reklameskilte gør det umuligt at overskue området i jordniveau. Det labyrintiske og navnløse sted kan faktisk kun overskues oppe fra stationens opløftede øjenhøjde. Passagererne som stiger ud af toget ved E9 og træder ud



på perronens ubevægelige flade og kropslige rum befinder sig altså i On Nut. En topologisk konstruktion, som låner sin horisont fra et underliggende plan, der oven i købet ikke ser sig selv. På de sponsorerede folde-ud-kort, der udleveres til turisterne og alle de ikke stedkendte, markeres den 'dobbelte' grund af labyrint og panorama som en grøn prik, der tegnmæssigt bryder det kartografiske planregister. Templerne, de arkitektoniske monumenter og de historiske steder er derimod ikonisk og detaljeret optegnet. De moderne infrastrukturelle hubs har endnu ikke fundet en repræsentationel form, der afbilder deres rumlige indvirkning på byen, så den grafiske krans af reklamer, der finansierer de gratis kort, indskrives sig i konteksten efter højbanens stop og ikke den underliggende bys udstrækning. Selvom banen kun har været i drift siden 1999, og de fleste af forretningerne sikkert kom før banen, er adresseringen alligevel omvendt. Vi opfordres til at besøge »AMJ Jewerly at E9« eller »Business Mission Asia at S2« osv. Forretningskæderne plugges sig naturligvis på banens menneskemylder og virtuelle bystreng for at øge omsætningen, men den omvendte stedsfæstelse, den ahistoriske lokalisering, gælder også uden for den kommercielle logik. Der hersker en toponymisk tyngdelov i det generiske rum.<sup>107</sup> De firmaer der har flere adresser langs højbanen eller sælger varer, som ikke er materielle og entydigt fikserede, f.eks. Hilton, Amex, Budget, Best Western osv., brander sig i stedet direkte på de rejsendes kommunikationsudstyr: »*Forget The Number Just Dial The Brand Name*«. <sup>108</sup> »The free Official BTS Sky Train Map«<sup>109</sup> er et udmærket orienteringsredskab, men også et studie i, hvordan det moderne Bangkoks system af flow forsøges repræsenteret. De 12 meter høje piller af forspændt beton, som står med 35 – 60 meters afstand langs hele banestrækningen, er gennemdesignede af ingeniører og arkitekter, men hvad de enorme atlanter præcist bærer af betydning for byudviklingen og den kulturelle sfære står stadig noget uklart. Den traditionelle arkitektur- og byforståelse mangler i høj grad en optik, der kan kaste et nyt lys over Odysseen, så de infrastrukturelle læsninger af byen kan komme ud af sin apokalyptiske fase.<sup>110</sup>

Turen til forretnings- og shoppingområderne længere mod vest begynder for de fleste, før de står på Sukhumvit Line. Mange af de daglige passagerer bor uden for nettet og må derfor køre i bus eller med bil fra deres hjem til parkeringshuset ved Lotus Superstore, derfra gå via shoppingcentret over broforbindelsen og ind på stationen. Shoppingcentret ved On Nut er efter højbanens åbning

107. I den generiske by er den historiske forankring og de landskabelige karaktertræk, som normalt overdrager toponymet, enten fraværende eller for længst bulldozet til ukendelighed. Stederne i den historielose by er i stedet organiseret efter et massetilræknings princip. Det hedder i daglig tale f.eks. Tilst ved Bilka, ikke Bilka ved Tilst.

108. Reklame for AIS, annonceret i "The free Official BTS Skytrain Map", på: <http://www.bts.co.th>, (feb. 2002).

109. Ibid.

110. Jeg tænker her på alternativer til den franske byplanlægger Paul Virilios teorier, hvis apokalyptiske diagnoser efter min opfattelse alt for længe har overskygget feltet og gjort det svært for udooverne af faget at tage sagen op. Virilio er måske pessimist, men han siger selv, at det kun er på kort sigt.

blevet til et transferium, et sted hvor man sætter bilen om morgenen, skifter transportmiddel, køber sin morgenmad, og handler ind igen om aftenen på vej hjemad. Den faste daglige strøm af sulten middelklasse, som går igennem centret, har skabt markedsgrundlag for en hel serie af fastfoodforretninger. McDonald's, Dunkin' Donuts', Pizza Hut, Starbucks, Dairy Queen og Kentucky Fried Chicken ligger side om side, og sælger fødevarer til femdobbel pris af, hvad gadekøkkenerne lige udenfor kan tilbyde. BigMac er tilsyneladende et giffengode. De, som frivilligt besøger frituremekkaet og betaler i dyre domme for en burger hos fødevareregiganten, efterspørger ikke kun de tomme kalorier. Det handler om livsstil, om hvordan produkter og livsformer placeres ind i en symbolsk sammenhæng. Sukhumvit linjen indtager en særlig rolle i dette spil. Banen forbinder rent fysisk de forskellige forretningskæder, som tilbyder alle de kendte mærkevarer, men er også selv et kørende reklameskilt. Banen har oven i købet sin egen mediestrategi og en reklamefinansieret avis, der fungerer som kultskrift.<sup>111</sup> Selve linjeføringen, stationerne og hele banestrækningens bastante konstruktion er samtidig en markant aktør i den nye symbolske opdeling af byrummet, der er fulgt med globaliseringen. Stationerne er ikke kun transportfaciliteter, de er også handelsstationer, et nøje scenograferet display for de produkter og forbrugsgoder der associeres med stilmæssig velstand, og hvis image det er vigtigt at hæve op over det daglige fornødenhedsniveau. Oppe på stationerne sælges italiensk kaffe og is, vestlige delikatesser, livsstilmagasiner med ekstra biltillæg, mobiltelefoner med designerhylster, alt til golf, hudprodukter med franske navne, de rigtige solbriller og kildevand fra en verden uden for smoggen. Udsigtsplatformene leverer nemlig den perfekte panoramiske baggrund for varerne. Byens skyline rejser sin potente kontur af global investeringslyst som en realtime kulisser bag livsstilsprodukterne og sætter konsumet ind i den rette sammenhæng.<sup>112</sup> Lige under stationerne nede i labyrinten af ukontrollerbare aktiviteter lever en underindustri af gadehandlere og mindre forretningsdrivende i en form for symbiose med den globale billedøkonomi. Her kan købes kopier af stort set alt til meget fleksible priser. Gucci briller, Levi's bukser, Diesel jakker, computerspil, popmusik, de nyeste DVD film, tasker med valgfrie mærker, industrielle efterligninger af afrikansk håndværk, kopierede kreditkort, osv. Stort set alt, hvad der er behæftet med symbolsk indeksikalitet med et logo, indgår i den lokale

111. På hjemmesiden, <http://www.bts.co.th/e-profile.htm> (marts 2002) findes under "Marketing" følgende: "Station events for kids and families have continuously produced edu-tainment and fun for passengers under the concept of 'family spending time together' for example BTSC sponsored an Art Day, a junior Cheer Leader Contest and a Shopping Rally. BTSC has also coordinated 'Ter kub Chan' Magazine for 'BTS Star Challenge Contest', etc. Moreover, station events with the concept of 'Travel & Shopping with BTS' have been arranged at select (sic) stations in order to provide passengers the opportunity to purchase quality products at special prices during their travel with BTS."

112. Den amerikanske grafiker Bruce Mau har i sit essay "Getting Engaged: The Global Image Economy" talt for, at der ikke længere er en afstand mellem forgrund og baggrund, fordi betydningsproduktionen har indlagt sig som et tykt lag mellem figur og grund. Objektet er formet af den verden, som ligger bag det, uanset om det er et plan, et rum, en begivenhed, en kultur eller bare et rygte. Mau 2000, s. 41.

omsætning. Hvem, der er parasit, og hvem, der er vært, er ikke helt så entydigt, for aurabegrebet forskydes konstant i den globale tidsalders cirkulation. »I modsætning til Walter Benjamins forudsigelse, gjort i 1930'erne, at mekanisk reproduktion ville dræne kunstværket for dets aura, har det cirkulerede billede ikke stjålet auraen fra originalen; det har lånt og geninvesteret den. I dag er værker med den største værdi, både i monetære termer og i auratisk tæthed, præcist de billeder som er mest reproducerede«. <sup>113</sup> De store tøjfirmaer har fundet ud af, at der er masser af kitchpenge i at opkøbe kopiprodukterne og markedsføre dem selv med logoet »Copy of .....«. Modeselskaberne har på en meget direkte facon forstået at kommerialisere den repressive tolerance, når de låner autentiske øjebliksbilleder og rekvisitter fra den dynamiske subkultur, som trives under og bag udsalgsstederne. Miljøet nede på gadeniveau dukker ofte op som æstetiske baggrundsbilleder for livsstilsprodukterne i de hotte magasiner. Den residuale by er storleverandør af de billeder, som markedet omkostningsfrit patenterer og anvender til at promovere sine produkter. Højbanen tegner et kirurgisk snit gennem de symbolske økonomier, der har lagt sig oven på hinanden i Bangkok. Foroven cirkulerer de verdenskendte mærkevarer og den globaliserede produktion, nedenunder findes de lokalt (re)producerede produkter og den lokale økonomi. Eksemplet illustrerer, hvad Koolhaas har kaldt for *200 % urbanisme*, <sup>114</sup> en byudvikling som foregår i to forskellige sfærer og med to forskellige hastigheder. En 100 % lokal og specifik + en 100 % global og generisk.



#### Første station: On Nut

Turen med højbanen starter ved On Nut. Toget ankommer til perronen, det er helt pakket ind i en reklame for et teleselskab, vinduer og døre er kamuflerede. Toget ligner en cylinder, et rullende slogan som fortæller, at »The future is Orange«. <sup>115</sup> BTS lever også af at køre budskaber i stilling. Der er mobiltelefoner overalt. Her i kupeen har næsten alle en på sig. Det er tydeligt, at fjernkommunikationen har stor prioritet. Samtalen har forladt

det nære rum, de velklædte forretningsassistenter sidder ugenært med indadvendt blik og fører mobil samtaler. En vigtig del af det budskab, der kommunikerer, er selve telefonen. Produktet er også et tegn - en social betydningsbærer. Der foregår seks - syv synkroner monologer, mens det brogede bylandskab glider

113. Op. cit., s. 81.

114. Andraos mfl. 2001, s. 18.

115. Den franske telegigant Orange spiller her på sammenfaldet mellem firmaets eget logo og den traditionelle orange klædedragt, som de buddhistiske munke bærer. Concernens bud på fremtiden kan altså læses som et sammenfald mellem produkt og kultur.

forbi. Byen er overvejende flad herude, de høje huse står spredt, og horisonten fortøner sig i grønt og gråt. De lave bygninger står i tætte klynger med store tomme huller imellem. Vi kører forbi en stor tomt, der består af lige dele regnskov og betonbelægning. Et mindre bjerg af bildæk markerer en form for midte i det entropiske felt. Den stilløse stil, som fuldstændig dominerer dette generiske bylandskab, har i forbigarten en næsten eksotisk karakter. Det er Legoland+Hadrians villa. Landskaber og forrevne bygningsmaterialer der er sat sammen med nutidige ruiner i et kondenseret arkitekturhistorisk tableau. Uden forvarsel snævrer udsigten ind, bygningerne samler sig om Sukhumvit vejen og skaber et tæt rum omkring banen. Lidt efter krydser toget ind under Inthra Expressway, og pludselig befinder vi os midt i et gigantisk krydspunkt af infrastrukturer i fem niveauer. Øverst i 18 meters højde ligger motorvejen med dens udfletningsbaner. Seks meter under krydser togets bevægelsesplan og parallelt i niveauet under Sky banen føres Sukhumvit Road på bropiller henover jordniveauet, der gennemskæres af Phra kanalens sejlene trafik. Den brede oplyste horisont, som før flimrede forbi vinduet, bliver med ét skyggefuld og forvandles til et oplevelsesmæssigt interiør. Rummet mellem den firdobbelte søjlerække, der bærer motorvejen, har perspektivisk forsvinding, og det flygtige indtryk fastholdes af konstruktionens fremmedartede katedraleffekt.



BTS krydser under Inthra Expressway



Det tager kun få sekunder at passere stedet. Et øjeblik senere dukker panoramaet igen frem, og fra toget ser man ikke mere til det kolossale wasteland, som ligger gemt under den overlejrrede motorvej. Disse overdækkede undersider, der ligger under byens mange korridorer af betalingsveje, er også usynlige på almindelige kort men virkelige nok for de folk, som dagligt bruger dem som ly for illegalt opførte blikskure, en enkelt overnatning, midlertidig beboelse, skyggefulde opholdsteder, handelspladser, boldbaner, udendørs biografer, gangstier og parkering. Der findes omkring 400.000 kvm af disse gemte byrum under infrastrukturene i det moderne Bangkok.<sup>116</sup> De fleste af aktiviteterne er accepterede eller tålte af The Highway Authority og Bangkok Metropolitan Administration, BMA, som formelt råder over områderne sammen med de private investorer, men ingen af de alternative anvendelser er udtryk for planlægning eller nogen bevidst udnyttelse af de rumlige og programmatisk muligheder. Stedet under motorvejen eksisterer ikke i det officielle bybillede, det er pr. definition et *non-site*, et begivenhedsfuldt rum der ikke kommer på tale som sted. Investeringen og opmærksomheden er udelukkende rettet mod de enorme horder af pendlere, som kører henover, og hvis livsstil ikke er stillestående, men derimod udspændt i evig transit mellem spredte tiltrækningspunkter. Ud af den officielle dagbefolkning i Bangkok på 10 mio. er lidt under halvdelen pendlere. Byen er med sine ca. 4.000.000 registrerede biler<sup>117</sup> blevet til et permanent folkevandringssted, et internt eksil hvis puls udgør et metatopisk felt, der er administrativt afgrænset og kartografisk repræsenteret, men næppe lader sig stedfæste. Virilio ser det som udtryk for, at

*»Vi går mod den virtuelle by for de rige og mod blikbyer og forladte områder for massen af fattige. Vi går mod et samfund, som genopfinder nomaderne og de bofaste. De bofaste er dem, som vil være hjemme overalt, takket være bærbare telefoner, medier, i flyet, i hurtigtoget. Fuldstændig som hjemme, takket være telekommunikationen. Og nomaderne, det er dem, som ikke er hjemme nogen steder. På gaden eller i en lejlighed, de er intet. De er out, outlanders«.*<sup>118</sup>



På den anden side af det seks etagers høje trafikinferno begynder en ny rytme at tage over. Et net af højspændingskabler flyver tæt forbi vinduet og fortæller, at vi er i et beboelsesområde. Det er ikke til at afgøre, hvilken orientering husene har, hvad der er for- eller bagfacade, for lejlighedskomplekserne er pakket ind i airconditionkasser, ventilatorer, faldstammer, elkabler, telefonledninger, vandbeholdere og TV-antenner. Det moderne

116. Andersen mfl. 2002 s. 47.

117. Det reelle tal vurderes af Bangkok Metropolitan Administration til at være omkring de 10 mill.

118. Virilio 2001, s. 157.



Outlanders under Inthra Expressway

infrastrukturelle væv af kloakering, elektricitet, klimaregulering og elektroniske forbindelser, som den gode arkitekt normalt får skjult i hulrum, under lofter og i gulve, ligger her som et meget synligt net hen over bygningerne. Jo mere velholdte bygningerne ser ud, jo mere voliere af teknisk inventar og indbrudssikring er der trukket ud over bygningskroppene. Det er ikke til at se, om civilisationens tentakler er kommet for at angribe eller beskytte arkitekturen.<sup>119</sup> Efter en kort opbremsning ankommer toget til E8. Vi er igen i øjenhøjde med omgivelserne.

### **Omgærdede paradisi: tennis, golf og pool**

Toget fortsætter efter et kort ophold ved stationen sin tur gennem "Englenes by".<sup>120</sup> Det billede af byen passagererne får heroppefra er et andet, end det de møder nede i labyrinten. Højbanen har givet mulighed for at se byens for- og bagsider fra en ny vinkel.<sup>121</sup> Overblikket giver indblik i vakuumzonerne bag de graffiti indskribede hegn og mure, men også mulighed for at se ned i de private

119. Dette tema er en gennemgående figur hos den amerikanske arkitekt og illustratør Lebbeus Woods. Hans såkaldte Radical Reconstructions tegner tvetydige og ofte dystre billeder af det parasitære forhold mellem arkitektens fasthed og de tekniske apparaturs spinkle styrke. I Seismicity reddes kulturen af de tekniske konstruktioner, i Sarajevo serien er civilisationen gået under for bombardementet.

120. Bangkok hedder egentlig Krung Thep. »Englenes by« er en forkortelse af byens fulde navn »De guddommelige skabningers by, den mægtige by, hvor den prægtige smaragdgrønne buddha findes, Indras Ayutthaya, hovedstaden med de ni guddommelige ædelstene, byen, der er fyldt med velbehag og rig på kongelige paladser, der ligner de inkarnerede guders himmelske huse, en by givet af Indra og fuldtendt af Vishnukam«.

121. Christine Boyer har i amerikansk sammenhæng argumenteret for, hvordan moderne byområder polariseres som "the figured and the disfigured city". Hun beskriver, hvordan forbundne øer af velstand og arkitektonisk orden i stigende grad isolerer sig og skaber et mellemliggende land af social og æstetisk desorganisation. Udviklingsmønstret har imidlertid en indbygget usynlighed, fordi den figurlige by netop erobrer scenen og dermed efterlader de ekskluderede landskaber udenfor syns- og interessesfæren. Turen med højbanen leverer et meget håndgribeligt syn for sagen. Se Christine Boyer 1995 s. 81 – 109.



Atriet i »The Mall« Shoppingcentret

haver og de paradisiske resorts, som ellers er fysisk og visuelt forskanset fra gaderummet. Fra togvinduet kan man se de mange golfbaner, tennisanlæg og svømmebassiner, der er en fast bestanddel af de private bebyggelsesplaner. De *gated communities*, hvor de velhavende lever beskyttet fra omgivelserne, har overtaget planlægningens klassiske palet; rød, grøn og blå, men fortolker tricoloren rekreativt som; tennis, golf og pool. Et nyt globalt varetegn for moderne livsstil og ideelle udfoldelsesmuligheder. Landskabet i den moderne by fungerer ikke længere som antitesen til det byggede, pittoreske lysninger i dannelsesprojektet eller som grund for arkitekturens figurlighed. Landskabet bliver udnyttet som en programmeret ramme om et uforpligtende hedonistisk fællesskab. Spillet er overfladisk betragtet blevet den fremherskende samværsform i de indhegnede byer. »Utopia of Golf«<sup>122</sup> er ikke kun en elitær tendens eller udtryk for en ny demografisk byrde.<sup>123</sup> Uden for de luksuriøse enklaver øver den nye middelklasse sig i stor stil på at være med. Spillet og jetsetmetaforen har udviklet sig til en kliché, en massebetegnelse som behersker en stadig større del af rekreationslandskaberne i de moderne byområder. Bangkok har flere private golfbaner, end der er offentlige parker.

Kort efter Phra Kanong stationen dukker en af byens mange driveranges op. På afstand ligner anlægget med det enorme hegn et fængsel, men bag gitteret opholder sig kun folk, som udnytter deres nyvundne økonomiske frihed til at dyrke den nye folkesport, hvis popularitet har sat ind med global ketchup-effekt. Toget passerer lige forbi anlæggets skydetelt, der er iscenesat som klubhus med både portner og parkeringsplads. I den åbne bygning, omkring baren og de spredte cafeborde, står folk på række i to etager og øver slagets gang. Plænen er utilgængelig som et stiliseret tredimensionelt billede, de afstande der normalt overvindes til fods, er derfor markeret med tavler, 50 meter, 100 meter osv., caddien er blevet til en stumtjener, en automatiseret maskine der konstant leverer friske bolde, men ellers foregår alt som det skal. Banen er nemlig øvelsesterræn for et symbolsk tilhørsforhold, og det mimede spils egentlige styrkeprøve ligger i den sociale markering. Den postindustrielle produktion har opløst industrisamfundets klare klassebegreb, flyttet identitetsmarkeringen over i forbruget, og gjort det nødvendigt for karakterdannelsen at gøre karriere indenfor den rigtige fritidsbeskæftigelse.



122. Koolhaas Harvardguppe identificerer i "Pearl River Delta" golf som en af den generiske bys søjler. "UTOPIA OF GOLF© The golf course as the main carrier of urban activity". Orff 2001, s. 396.

123. Golf har tidligere haft et ry som de gamles sport, men det stigende antal ældre gør ikke golfbanerne til oligarkiets oaser. Den store tilstrømning til sporten kan ikke alene forklares ud fra demografiske forhold.



### **TransUrbanitet**

Den spinkle netkonstruktion forsvinder ud af synsfeltet; bybilledet vender tilbage til sin ubestemmelige karakter og lidt efter standser toget ved E7. Fra perronen ser man ud over en støvet jordstampet parkeringsplads. Stedet virker ubeboet, men langs muren, der omkranser tomten, er rejst nogle interimistiske telte. Her bor et par familier, der lever af at sælge mad og drikkevarer til de folk, som færdes til og fra den østlige busterminal, der

ligger i nærheden af Ekkamai stationen. De hjemløse har indrettet de faldefærdige bygninger, der står helt op mod højbanen til hønsestald, i det nordvestlige hjørne står et tempel, og ikke langt derfra holder en entreprenørmaskine parkeret. Kranen er det eneste, der røber den heftige byggeaktivitet, som foregår i jorden lige under. Et sted på strækningen kommer den nye undergrundsbane i øvrigt til at krydse, men selskaberne som finansierer de kollektive transportsystemer, arbejder ikke sammen, der er ingen koordinering mellem de private investorer, de anser hinanden for konkurrenter, og har derfor den største interesse i ikke at binde trafikforbindelserne for godt sammen. Billetten til højbanen kan ikke bruges i bussen og kommer ikke til at gælde til undergrunden. Det bliver dyrt at skifte frem og tilbage mellem de forskellige transporttilbud, de privatiserede selskaber har ingen interesse i at gøre det let for kunderne at skifte til konkurrenten, så forbindelsen mellem infrastrukturene kommer naturligvis ikke. Set fra et konventionelt trafik- og byudviklingsperspektiv forekommer denne notoriske uvilje mod at integrere trafiksystemerne alligevel kortsigtet og uforståelig. Hvorfor har bommen og den blinde vej triumferet over cirkulationssystemet og den frie tilgang?

Paradokset besvares delvist af de reklamer, som hænger overalt på stationerne, hvor toget standser. »More trips, more smiles – with a BTS Skytrain 3-Day Tourist Pass«. BTS markedsføres ligesom et Tivoli: »Unlimited trips, unlimited fun«. Højbanen er sit eget bestemmelsessted, og turen er selve målet. Banen er organiseret som en konsumkanal, en kinematisk underholdningspakke tilrettelagt for de ressourcestærke turister og shoppere. Bangkok har som bekendt ingen nævneværdig zoning. Alle de moderne programmer ligger spredt ud over alt, så det er stort set lige meget, hvor man tager hen. Et shoppingcenter er et shoppingcenter. Byens forskellighed skal ikke findes i et produktionsmæssigt grundmønster, men i variationen af den kommercielle repræsentation der stort set har invaderet alt. Det eneste, som entydigt kan lokaliseres, er det historiske centrum, og der kører BTS ikke hen. I de moderne byområder er det specifikke sted opløst, destinationens adressat er afløst af attraktionens mærkat. Loci er blevet til et logo, der kan sættes på hvor



som helst. BTS er scenograferet som et moderne *drift*<sup>124</sup> mellem en serie af konsumattraktioner og for 280 bath, svarende til ca. 56 kr., kan man købe entré til forlystelserne i denne bevægede by. Collagen som ledsager reklameteksten anvender et vidvinklet virkelighedsportræt, ikke et målsøgende zoom, for at angive transitrummets lykkelige omnipotens. BTS er ikke kun en nødvendighed, en service eller en simpel produktionsbetingelse, den er et selvstændigt miljø, en ny type af bymæssighed der eksisterer sammen med og henover de øvrige urbanitetsformer i Bangkok. Den modernistiske planlægningspraksis præger stadig forestillingen om byen som et separeret terræn af beboelse, arbejde, rekreation og transport, men den konventionelle doktrin om industrisamfundets territorialinddeling er ikke længere tidssvarende. I højbanens officielle »indeks over steder« findes kun kategorierne transport, kulturelle centre og monumenter, områder ved floden, markeder og shoppingcentre samt underholdning. Funktionalismens firdelte produktionslandskab er under kraftig forvandling. Det vi præsenteres for her er et konsumlandskab. BTS-byen er sightseeing, kulturteater, shopping med udsigt, tematiserede konsumsteder og begivenheder til salg.

124. Drift (eng.) eller dérivé (fr.) - i betydning af »lade sig føre« (gennem byen), betegner inden for den situationistiske psykogeografi en særlig oplevelsesorienteret metode til at læse og opleve byen emotionelt, der har rødder tilbage i flâneur traditionens forståelse af storbyen som udtryk for modernitetens fantasmagoriske spil. Se Sadler 1999.

Turen fortsætter videre mod vest forbi videnskabsmuseet og planetariet. Forskellige andre institutioner dukker op, og byen er blevet mere tæt, der er kommet flere højhuse frem i horisonten, men udsigten er stadig frodig. Det



grønne tæppe dækker en stor del af den udstrakte byflade og skjuler bl.a. de ambassader og velhaverboliger, som ligger her. Selvom der står flere bygninger i landskabet end længere mod øst er det alligevel vanskeligt at tale om strækningen som en overgang<sup>125</sup> mellem center og periferi. Det moderne Bangkok har flere forskellige centre spredt ud over det enorme byområde, og forstaden er derfor trængt ind overalt. Det historiske center, der omtrent er lige så arealkrævende som to af de store

motorvejsudfletninger, er måske det bedst fikserede. Bankfilialerne ved Silom Road definerer et slags finanskvartier syd for de store tempelområder, men andre gange er det kun en serie af underholdningstilbud, en begivenhed eller en enkelt bygning, som udgør fortætningspunktet i det polycentriske byvæv. Man bevæger sig derfor ikke *ind* i byen men altid *igennem* byen, og dette igennem er nu, med BTS banen og de nye infrastrukturer, ved at blive til en selvstændig bymæssighed. Det urbane liv, forstået som summen af de kollektive og kulturelle erfaringer vi skaber og forholder os til, udspiller sig i høj grad i en form for usynlige byer af forbindelser mellem netværk. Den fysiske bys rum er langt fra alene om at sætte grænserne for den kulturelle udveksling. Det offentlige rum har for længst fundet ud i forskellige elektroniske netværk og mediebarne fremtrædelsesformer, der er mere knyttet til det temporale, det intentionelle, end til det spatiale og ekstentionelle. De begivenheder, som former fællesskaberne, behøver ikke en fysisk materialitet for, at de opfattes som gyldig realitet. Den sociale og politiske virkelighed er selvfølgelig konkret nærværende hele tiden, men referencerne for den fælles diskussion, koderne og forståelse af verden hentes både fra kropslige og immaterielle miljøer. Det bymæssige er i den forstand ikke kun stål, beton og glas.<sup>126</sup> Netværket og den flygtige bystruktur lader sig næppe udfyldende omskrive til historiske termer som forstad og periferi, der dybest set forsøger at identificere fænomenet ved at lokalisere det. Selv organiske analyser i form af borerer gennem de forskellige vækstlag kan ikke længere indikere, hvor kernen ligger, og forstaden begynder, eller med sikkerhed fastslå, hvad der er brændpunkt, og hvad der er perifert. Det gør det heller ikke lettere, at den arkitekturhistoriske logik også er brudt sammen.

125. Carsten Juel Christiansen anvender betegnelsen som begreb for rummet i den spredte by. Det problematiske ved metaforen i denne sammenhæng er, at den (i al fald sprogligt) fastholder en polaritetsorden mellem absolutte kategorier; by/landskab, kulturelt/naturligt, center/periferi, osv. Påstanden her er, at det er nødvendigt at sprænge denne skematik for at kunne definere fænomenet positivt og dermed læse den generiske by som en virkelighed, der overskrider den klassiske distinktion. Juel-Christiansen 1999.

126. Jensen 2002, s. 2-3.

Bygningernes stilmæssige ydre angiver ikke, hvornår de kunne være opført, eller hvad de eventuelt måtte varetage af funktioner. Den rå betonbygning, vi passerer et par minutter efter Ekkamai stationen, er måske fra tresserne og måske et kontor, men det romansk inspirerede borgbyggeri med den øldrikkende *mandlige* frihedsgudinde, som står ved siden af, er ikke nødvendigvis en del af den kollektive arv og helt sikkert ikke et historisk forsvarsværk. Byens tekst er ikke et ortografisk system, et sprog i jævn udvikling; det er en fri komposition af temaer hentet fra alle tilgængelige tider og steder. Og det er ikke kun i temaparkerne eller inden for underholdningsindustrien, at citaterne har sluppet den historiske progressionsfigur. Lidt efter, lige før vi når E6 og Thong Lo stationen, dukker en neo-palladiansk pragtvilla op med tre fulde etager plus tempietto på toppen. Den økonomiske magt, som manifesteres i dette meget hvide hus, har gjort det kulturelle udsagn abstrakt og løsrevet det fra den historiske kronologi. Fænomenet, den arkitektoniske fristil, kan heller ikke sættes ind i en social geografi, for klods op af velhaverbyggeriet ligger et slidt industribyggeri, en cementgård og nogle meget ydmyge hytter. Vi er ikke i noget bestemt kvarter, hverken geografisk eller socialt omgivet af noget kendt ordensprincip eller vidne til nogen dynamisk sekvens af nærhedsrelationer.<sup>127</sup> Det moderne Bangkok er ikke inddelt i entydige geografiske stykker hverken socialt, arkitektonisk eller produktionsmæssigt. Idealet om sammenhængen i det byggede miljø har lidt absolut nederlag, det arkitektoniske kontekstbegreb er koblet helt af og har ikke nogen relevans for virkelighedsforståelsen. Faktisk kan man hævde det modsatte. Jo mere man forsøger at forstå den æstetiske sammenhæng, jo mere fortvivlet bliver man. De mange beboelsesenkaver, som ligger overalt i byen, er tilrettelagt, så de afskærmes mest muligt fra omgivelserne med hegn, portner og dørtelefoner. Klimaet ophæves med aircondition og mellemrummene med biler. Landskabet udnyttes som grønne forskansninger, og bebyggelsesplanerne tilrettelægges introvert. Utopien er blevet til et identitetsfort.

Et par kilometer nord for banen ved Pattanakarn ligger Expodome Home Center. Her kunne man, før krakket satte boligmarkedet på stand by, købe sig et færdigtegnet hus, komplet med inventar og forhåve. Husene står stadig i 1:1 på række efter størrelse og stilart inde i centret, der til forveksling ligner et hvilket som helst andet supermarked. På salgsbrochurerne er de forskellige typer f.eks. »The Cornell« eller »The Harvard« indsat i et arkaisk landskabsmaleri, der i



127. Cullen 1967.



Det krakkede Expodome Home Center



»The Cornel« standart 330 kvm énfamiliehus

princippet kunne være hvor som helst uden for polarcirklerne. Suburbia er blevet en global tilstand, og dens arkitektur et universelt forbrugsgode underlagt de almindelige markedsbetingelser og mekanismer for udbud og efterspørgsel, salg, distribution og produktion. Begrebet stil har bevæget sig fra at være en kulturel kurs til at være et universelt salgssortiment af symbolværdier og applicerede traditioner. Boligmarkedets ensartede produktionsforhold har gjort arkitektonisk udtryk til et spørgsmål om imageneering.<sup>128</sup> Det eksotiske har ikke længere noget hjemland. Renæssancen har ikke ophavsret på Palladio, den irske pub ved Phrom Phong stationen er lokal, og den internationale stil er blevet et nationalsymbol. Den generiske by er endotisk.<sup>129</sup>

### Den stablede by

Thong Lo stationen glider forbi, og det egenskabsløse bylandskab ligger igen udstrakt under banen. Et stykke borte står en klynge højhuse. Deres fremtoning forstærkes af den tomme plads, der i et forlænget nu danner den visuelle forgrund. Smoggen indhyller bygningerne i en tyk atmosfære, som gør dem slørede og fjerne. Mellemgrunden er forholdsvis flad og overvindes nærmest fuldstændigt af det optiske bedrag og den forøgede øjenhøjde.

Den særlige synsvinkel, afstanden og den glidende bevægelse giver den tilfældige gruppe af højhuse en øjeblikkelig monumental status. Før E6 faldt de helt sammen med resten af storbyen, og lidt længere fremme forsvinder de igen

128. Imageneering (sammenskrivning af Image + Engineering) er Disneys egen betegnelse for koncernens omfattende billedproduktion, herunder også 'rigtige' byer som Celebration i Florida. Begrebet anvendes i kritisk betydning som goglerbillede - og tematisering. Se Shannon 1998, s. 8-19.

129. Endotisk vedrører det hjemlige i modsætning til det eksotiske der refererer til det udenlandske. Når den generiske by henter hovedparten af sine referencer fra det eksotiske ender byen med at henvise til sig selv – den bliver endotisk eller fremmed for sig selv.

bag nogle seks etagers bygninger, der rejser sig omkring Sukhumvit vejen. Den markante kontur, som bevægelsen og den tilfældige synsvinkel komponerede, har underligt nok ikke nogen bund. De enkelte bygninger står adskilte, de er ikke forbundet territorielt og tegner ikke nogen samlet figur uden for denne særlige iscenesættelse. Det kraftfulde omrids afgrænser ikke nogen kondenseret grund i bystrukturen, og billedet er ikke sammenfaldende med noget sted, der kan opsøges. Tableauet er et flygtigt fænomen, et transversalt luftsyn der konstant opstår og opløses i bylandskabet. Bangkok er fuld af sådanne ustabile silhuetter; de dukker op og forsvinder flere gange under turen. Højhusbyggeriet står spredt, de visuelle alliancer imellem dem er tilfældige, og det er umuligt at identificere et gravitationsprincip for kapitalkoncentration som i den amerikanske Downtown. Der findes ikke noget punkt, hvorfra byen optræder fuldstændig mod en horisont. Bangkok har ikke en samlet skyline, der genstandsgør den himmelstræbende by under en samlet kontur, og der opstår på intet tidspunkt et sceneri, som samler hele panoramaet.<sup>130</sup> Den eneste systematik, som kan identificeres undervejs, er regelmæssigheden i skyskrabernes ydre forskelle. To typer af højhusbyggerier går igen; de glatte og de riflede. Dem med glasfacaderne som spejler omgivelserne, og dem med altaner, der suger udsigten til sig. De som rager op for at blive set, og de som skyder til vejrs for at erobre udsigten. Bypanoramaet har tydeligvis en dobbelt symboløkonomi. En eksponeringsværdi som udnyttes af forretningsimperierne og en voyeuristisk herlighedsværdi, der omsættes på det private boligmarked.

Fremme ved Soi 30 kører BTS banen forbi et af de store lejlighedskomplekser. Waterford Diamond Tower har 46 etager og 500 lejligheder, som lejes ud til mellem 8.000 og 14.000 kr. om måneden.<sup>131</sup> Bygningen er fra 1998 og karakteristisk for de mange moderne udlejningsbyggerier. Højhuset er inddelt i fire sektioner, men består i princippet af tre forskellige arkitektoniske elementer.<sup>132</sup> Et parkeringsniveau, et lejlighedsniveau og en stilfuld afslutning. Elementerne bindes sammen af simpel repetition, en slags arkitektonisk cut and paste, en struktur som går igen blandt hovedparten af beboelseshøjhusene. Basen fornedet med de udtrykstomme parkeringsdæk har sædvanligvis pool på toppen - den privilegerede del af byen starter først i tiende etage, herefter følger en stamme af stablet beboelse og



130. Den manglende evne til at stå samlet i et 'fjern-syn' bliver bevidst manipuleret i medierne. Bangkoks engelsksprogede TV-kanal viste, i de fem uger jeg var i byen, en helikopter animeret intro til deres nyhedsudsendelser der på overbevisende måde fremstillede byen som en samlet figurlighed ved filmisk eller 'tele-tematisk' at indkredse det storbydrama, som den amerikanske Downtown har institutionaliseret – og således bringe begivenhederne ind i en stabil ramme.

131. Jf. Best Selection 2001-2002, s. 20.

132. I den forstand er der ikke sket meget siden Sullivan for over hundrede år siden med Guaranty Building formulerede skyskraberens 'organiske' syntaks – base, stamme og krone. Se Frampton 1992 s. 55.



til sidst krones bygningen som regel af en elaboreret afslutning. Skyskraberen har ikke noget tag i traditionel forstand - den krones. Toppen er pr. definition monumental; et udråbstegn der ofte iscenesættes som oprindelsesgrund i en form for rekonstruktion eller opløftet fiktionisering af den orden eller tilstand, der herskede på stedet før bygningen skød op af jorden. En villa med have, et tempel, et stykke regnskov eller lignende jordnære optrin afslutter jævnligt højhusbyggerierne. Strukturen går igen overalt, den eneste variation er stilarten og højden. De fleste af beboelsestårnene er opført i en hvid modernistisk stil, hvor bygningens ydre er kompositorisk afdæmpet og fladerne homogeniserede eller bare maskeret med et lag optisk hvidt. En anden kategori er det kulturelt afstemte højhus, som er forsøgt indpasset i en lokal tradition ved f.eks. at have teglstensgesimser mellem etagerne eller forgyldte ornamenter i hjørnerne. En tredje kategori er det emphatiske tårn, der låner af arkitekturhistoriens patos eller øser løs af Hollywoods ekspressive nouveau-riche-stil. Fraserne varierer, men skyskraberen er dybest set sin egen genre for det, som facadebeklædningen ikke kontrollerer, og det som i sidste ende determinerer udtrykket er skalaen.<sup>133</sup> Det er størrelsen, som udgør det bærende i bygningens semantiske konstruktion ikke den tilfældige beklædning. »The 'art' of architecture is useless in Bigness".<sup>134</sup> Selv de krystallinske monolitter, som huser alle firmadomicilerne og finanskoncernerne, har et arkitektonisk skalaproblem. Glasbeklædningen kaster godt nok synsindtrykket tilbage, opløser stiltænkningens bestanddele i rene flader og efterlader en næsten legemløs overflade. Men den diskrete ikklædning er stadig en arkitektonisk billedliggørelse, som forsøger at beherske den kritiske masse gennem en repræsentationel orden, der fastholder demarkationslinjen mellem den indre masse og den ydre fremtoning - gennem »CURTAIN WAR©«. <sup>135</sup> Tyngdens instrumentale virkning, det Bigness som Koolhaas taler om, står stadig ubehersket tilbage med sin egen dagsorden for byen. Skyskraberen har sit tyngdepunkt funderet uden for stedet, den er et landskab på afstand, og lige så sammensmeltet med panoramaet den stablede by er, lige så forskanset er den fra omgivelserne. Højhusbyggerierne har deres egen kontekst af forbudte haver omkring sig og omfattende sikkerhedssystemer kontrollerer, at der ikke sker uønsket indtrængen fra de nære omgivelser. Hvis uheldet alligevel skulle være ude, kan beboerne evakueres via helikopterlandingspladsen på toppen, for fællesskabet i den vertikale by er ikke knyttet til stedet men forbundet til et globalt netværk.

133. Den svensk-amerikanske billedkunstner og skulptør Claes Oldenburg har med sine forstørrelser af simple hverdagsting demonstreret, hvordan en simpel manipulation af objekternes skala fuldstændig forvandler deres betydning. En saks på 30 meter er ikke en saks. Det er denne idexikale krise som Koolhaas behandler i "Bigness". Koolhaas 1994b, s. 495 – 517.

134. Op. cit., s. 500.

135. Koolhaas 2001a, s. 705.



### zip.urbanisme

Toget kører forbi Waterford Diamond Tower, bygningen forsvinder ud af synsfeltet, men der dukker hele tiden nye højhusbeboelser op bag træerne og muren af rækkehuse, som står tæt omkring Sukhumvit vejen. Fra siddepladsen i kupeen ser man lige ned i terrasserne på de fire-fem etagers bygninger,



som står få meter fra baneføringen. En del af husene virker forladte og forfaldne, adressen er ikke så attraktiv for beboelse længere, men handlen trives stadig i rummet under BTS sporet. Højbanens betonkonstruktioner ligger som et tag hen over den sekssporede vej og har gjort Sukhumvit Road til en tunnel, hvor trafikstøjen og udstødningsgasserne hænger tungt i luften. I det smalle mellemrum mellem banen og facaderækken skærer en tynd kile af dagslys sig ned gennem bilosen og røgen fra de

mange gadekøkkener, der står over alt på det smalle fortov. Indtrykkene der møder én i det kompakte rum under betonhvelvingen er massive, gademiljøet i det labyrintiske tunnelsystem har en underjordisk intensitet a la Blade Runner.<sup>136</sup> Selv uden for regntiden er gaderummet sort af partikler. Atmosfæren hænger helt ind til kroppen, det er næsten umuligt at orientere sig ved hjælp af blikket, vejen gennem alle boderne og den myldrende menneskemængde er træg, og det er stort set umuligt at føre en samtale dernede. Kontrasten til det friktionsløse panorama langs transitsporet, der svæver 12 meter ovenover, kunne ikke være større. Den indelukning af det offentlige gaderum, som BTS banen forårsager lokalt, er trods sin brutalitet udtryk for et kompromis mellem de eksterne investorer og en række overordnede udviklingshensyn. Men henover den forseglede underside ligger samtidig et bevidst tilrettelagt program af hermetiske miljøer, som dagligt tiltrækker titusindvis af mennesker. De mange shoppingcentre, som er koblet til banenettet, er alle tilrettelagt efter et mønster, der kunne minde om en lykkelig udgave af den ufrivillige indelukelse, som har ramt Sukhumvit vejen.



Lidt længere fremme ved det næste stop tangerer de to principielt identiske men alligevel væsentligt forskellige rum hinanden. Ved E5 ligger en af hovedattraktionerne i den parallelle struktur af indkapslede rum, som udgør BTS nettets programmatisk forside. Fra Prom Phong stationen er der direkte forbindelse mellem banen og Emporium shoppingcentrets interiøriserede rum af bykulisser. I centret ligger alle de kendte modehuse Louis Vuitton, Giovanni Versace, Gucci, Hugo Boss, Armani og

Prada side om side, som små butikker i et gadelignende forløb. Den kunstige by, som iscenesættes inde i den neutrale container, har seks etager, der snor sig omkring et centralt atrium, men konsumforlystelsen er i princippet et kontinuert forløb efter samme motiv som i gaden udenfor. Man behøver hverken at gå op eller ned inde i den konstruerede by. Der er sat rulletrapper og elevatorer ind for at ophæve etagekonstruktionen, så bevægelsen gennem bygningen opleves som et sammenhængende horisontalt forløb. Friktionen er faktisk mindre end på gaden udenfor, og klimaet er tilpasset den vestlige påklædning. Centret profilerer sig på de dyre mærkevarer og andre eksklusive forretninger. Kundekredsen rækker tydeligvis ud over det nære miljø, og i den forstand minder Emporium om alle de andre shoppingcentre i alle andre af verdens storbyer. Strukturen er fysisk og visuelt lukket inde i sig selv, det arkitektoniske sprog som tales har absolut ikke noget med omgivelserne udenfor at gøre. Den postmoderne facade har en bund af udstillingsvinduer, og en monumental indgang, men ellers røber skallen intet om aktiviteterne på indersiden. Miljøet indenfor er designet uafhængigt af konteksten som et hermetisk koncept, der godt nok tematiserer byen, men realiteterne udenfor er fysisk og æstetisk holdt på afstand, så de ikke korrupperer den indvendige idyl. Det er kun fra restauranterne på 3.sal man kan se ud af indkapslingen og ned på den nærliggende park. Den arkitektoniske promenade af ramper og snoede trapper modernisterne indførte som program for det dynamiske rum, og det transperante gennemtræk i byen, som de hyldede, er blevet udkonkurreret af den mekaniske forbindelses vilkårlighed og de hermetisk indkapslede enklaver.

Det integrerede ideal er blevet uddifferentieret i partikulære skæbner. Og tendensen kan spores overalt ikke kun i shoppingcentre men også i de forskansede bebyggelser, de kommercielle forlystelsesparker, konsumkasserne, de private rekreationsanlæg, terminalbyggerierne, de himmelstræbende hovedkvarterer, beboelsestårnene og i universiteternes lukkede campus områder. Byen er for spredt til, at man kan komme på tilstrækkelig afstand til at se den som objekt, der er ingen klare eksterne grænser, som holder den sammen og markerer en forskel. Den polycentriske by er et hinterland, der ikke har nogen klar figurlighed og ikke viser tilbage til en homogeniserende kraft, som den byggede orden kan integreres i. Det er som om hele byen er lukket inde i et uidentificerbart interiør, hvor hver eneste element udgør sin egen ø af orden, og hvor hver eneste bygning må kæmpe for at opretholde en solitær status. Idealet om den arkitektoniske samhørighed er afløst af en form for polaritetsorden, hvor den enkelte bygning enten er fuldstændig introvert eller absolut monumental.

136. Fredric Jameson anvender netop Ridley Scotts science fiction klassiker "Blade Runner" (1986) som illustration af det postmoderne rum. Jameson 1991, s. 46-61.

I takt med at den ydre grænse er forsvundet, er der tilsyneladende opstået et væld af interne grænser, som fastholder et netværk af tvangssammensatte og overdrevne forskelle.<sup>137</sup> Byen er ikke længere en defineret fællesmængde, der samler de enkelte elementer, den er et forskelsfuldt felt af indkapslede identiteter. Kontekst er blevet til kontrast – enhedsbyen er blevet til **zip.urbanisme**.<sup>138</sup>



Mens toget forlader E5 skimtes tagetagen af Hotel 24 Inn, der har overtaget en af rækkerne i det tidligere boligbyggeri, som ligger klods op ad banen. Bygningens oprindelige rå betonstruktur er blevet beklædt med røde brædder, og taghaven har fået saddeltag på. Renoveringsarbejdet har kastet et særligt svensk/østrigsk skær over facaden, der får bygningen til klart at adskille sig fra resten af rækken. Det visuelle trick benyttes flere steder, men er specielt hyppigt blandt de små hoteller omkring stationerne, der bruger den ubeboelige facade mod banen som reklame.<sup>139</sup> Husblokken ved Prom Phong har på denne måde udviklet en særskilt serie af arkitektoniske nationalitetsmarkører, der tiltrækker forskellige grupper af turister, og får dem til at føle sig sikkert hjemme, når toget standser ved stationen. Det svenske heimat-hotel er ligesom den irske pub et kulturelt asyl, der fungerer som en slags ambassade for det nye charter-diplomati, der ønsker at konsumere i fred og fordragelighed.



Lidt efter E5 ligger en af byens få grønne og offentlige områder, Benjasiri Park. Selvom det er tidligt om morgenen, er der en del folk dernede. Nogle laver gymnastik, andre står bare under de spredte træer og kigger ud over den anlagte sø. I den nordøstlige ende ved indgangen mod Sukhumvit ligger legepladsen, med sandkasse, gynger og klatrestativ. En tempellignende kiosk og nogle små pavilloner er spredt ud på græsplænen. Parken har alle standardelementerne og er naturligvis en 'rigtig' engelsk park. Byens rekreative enklaver er selvfølgelig fuldstændig lige så generiske som den omgivne arkitektur og nøjagtigt lige så uafhængige af konteksten som det

137. Koolhaas 1997, s. 557 – 592.

138. ZIP er en enkel komprimeret computerfil der kan indeholde et komplet sæt af forskellige programfiler og anvendes derfor ofte til at importere programmer hjem fra f.eks. internettet. ZIP'en er blevet populær i den elektroniske verden, fordi den som en container 'pakker' sit indhold ind og derfor er meget velegnet som udvekslingsformat. Zipificering eller indkapsling er en egenskab som tilsyneladende også kendetegner fysiske spredningsfænomener. Den materielle verdens zip – containerarkitekturen i form af neutrale betonkasser med vidt forskellige funktioner - har på samme måde udviklet sig til den generiske bys mest almindelige konstruktion. Den kan indeholde vilkårlige programmer, er tilpasset en standardiseret produktionsproces og kan 'down-loades', hvor som helst der måtte opstå behov. **zip.urbanismen** er som utopien pakket ind i historien. Den udgør en introvert orden, der rummer sin egen kontekst, en meddelelse som ikke skal integreres i en sammenhæng for at give mening. Den transporterer selv sit miljø.

139. Eksemplet er ikke enestående. Den intense trafik store eksponeringspotentiale og kraftige miljøbelastning gør, at bygningerne omkring trafikknudepunkterne oftest har en signalværdi, der langt overstiger beboelsesværdien og dermed står en af arkitektens primære sociale formålsbetingelser - beboelsen – pludselig ikke længere som det centrale spørgsmål.

byggede. Vi befinder os i Thailands hovedstad; for få år siden lå her rismarker og et par timers kørsel herfra ligger den tropiske jungle, men Benjasiri Park kunne lige så godt have ligget i Høje Taastrup eller Cuxhaven. Den moderne bypark må ikke forveksles med et landskabssceneri, der henter sine rødder i mindet om naturen, den skal tværtimod ses som en ny generisk fiktionsform med nære forbindelser til underholdningsindustrien. Parkens grønne flade er behandlet fuldstændigt som et plot, og det bagvedliggende motiv er mere et eventyr, end det er et landskabsanliggende. Landskabssceneriets naturreferencer fungerer ikke længere som konstituerende antitese til byen, for dertil er den generiske by ganske enkelt alt for åben, alt for spredt og alt for sammensmeltet med terrænet. Den generiske by er allerede scape, og modstykket har derfor antaget form af ren eskapisme; en velfortjent udflugt fra det egenskabsløse, en higen efter noget karakterfast, en lykkelig andethed eller autentisk tilstand - uanset hvorfra den måtte stamme. Palladio, Statue of Liberty eller Neuschwanstein.<sup>140</sup>

Økonomien sover tornerosesøvn - forladt temapark ved Thanon Yothin



140. Den tyske sociolog m.m. Max Weber skelner i sine analyser af magt og bureaukrati mellem legale, traditionelle og karismatiske herredømmer. Webers kategorier er næppe gensidigt udelukkende, men det er alligevel nærliggende at se den generiske bys historieløshed og totalt manglende styring (altså fravær af legale og traditionelle ordensprincipper) som en af årsagerne til tematiseringen. Den karismatiske erobring er ganske enkelt sidste mulige udvej, når der skal tilkæmpes en plads i den generiske bys byggede hierarkier. Arkitektoniske mesterværker, historiske stilarter og eventyrlige figurer indgår så at sige som strategiske karaktertræk i et mimetisk spil. Se Weber 2000.

I den sydlige ende af parken ligger det femstjernede Imperial Queen's Park Hotel, og længere fremme dukker flere men mindre pompøse hoteller op. De fleste har angelsaksiske navne f.eks. Regency Park, Windsor, Premier Inn eller Crown der indikerer, at vi er på vej ind i et af de mere 'internationale' hotel- og shoppingdistrikter. Massen af ældre fire-fem etagers bygninger med de



lokale og særegne moteller, barer og forretninger, som før prægede rummet omkring transitkorridoren, ligger nu mere spredt og fuldstændig omgivet af hvide højhusbebyggelser. Det atmosfæriske relief af fjerne skyskrabere er rykket ind fra horisonten og står som klippevægge tæt op ad banen. Byrummets bund af lave bevoksninger er blevet til et grønt slør, som er trukket hen over højhusene, der er flere træer ovenpå bygningsafsatsene end nede ved jorden. De baser

af parkeringshuse, som højhusene står på, er mere end dobbelt så høje som de ældre bygninger, og det ser ud som om, byen har inddelt sig i to niveauer. Det ene er vertikalt stablet, men først arkitektonisk artikuleret fra 10. etage, det andet er horisontal sammentrængt og henvendt til gaderummet. Mellemzonen fra femte til tiende etage er stort set affolket.



### **Fortune Town: den vrangvendte by**

Pludselig åbner der sig en dal igennem mosaikken af hvide højhuse og grå karrébebyggelser som flimrer forbi togvinduet. BTS banen kører henover den to-gange-firesporede Ratchadaphisek Road, der er en af de store offentlige omfartsveje. To kilometer nordover skærer vejen det store åbne baneterræn ved Makkasan Railway Plant og the Second Stage Expressway. Der, hvor betalingsmotorvejens afkørselsramper støder til Ratchadaphisek

Road, ligger Fortune Town shoppingmall'en. Mall'en er 216.415 kvm stor og har hen ved 400 computerbutikker og specialforretninger plus et 406 sengs Deluxe firestjernet hotel, et Lotus Supercenter Store, en såkaldt food court, et 31 etagers kontorhus, tusindvis af parkeringspladser og et biografkompleks samlet indenfor et gigantisk bygningsvolumen, der ligner en mellemting mellem en sribet sfinks og en havareret rumstation. Den enorme krop består af en ca. 500 m lang horisontal bund på ni etager, hvorfra der skyder to højhuse op. Bunden er delt op i to lag, de nederste fire etager rummer det blandede shopping program, og de øverste fem dæk er parkeringshus. De enkelte arkitektoniske elementer som hotellet, kontorsiloen, parkeringsdækkene, indgangspartierne, de separate facadeblokke og den udvendige trappekonstruktion á la Pompidou er i



Fortune Town shoppingcenter ved Thanon Ratchadaphisek nord for Sukhumvit

sig selv kolosser, men har ikke desto mindre en underdanig status. Elementerne er på en gang integrerede i klumpen og alligevel ekspressivt autonome, det er som om massetilrækningsprincippet ophæver fragmenteringen uden helt at opsluge de enkelte dele. Et par højhuse fra eller til, et planetarium eller en ny tværgående fløj ville ikke gøre den store forskel på det overordnede indtryk. Klumpen er ikke styret af sit arkitektoniske batteri. Bygningens størrelse og programatiske kompleksitet overskrider enhver genkendelig typologi. Der er ingen sammenhæng mellem bastionens fysiognomi og dens funktionalitet. Fortune Towns udtryk tilhører overhovedet ikke den tradition, som fejrer det arkitektoniske objekts stabilitet, og bygningens funktionalitet har tydeligvis sluppet den fikseringslogik, som kendetegnede typen. Programmet er en form for cellestruktur, en enhed af konstant forandring der løbende kan tilpasses det skiftende marked, som en diagrammatisk dynamik, der aldrig fastfryses i en plan – en form for begivenhedsgeografi. Fortune Town er en hybrid konstruktion, og som navnet antyder ikke kun en brik i byen men i sig selv en bydel, der udover alle forlystelserne og de mange kommercielle aktiviteter også har integreret

noget, der minder om et bymæssigt liv. Bygningens interne cirkulation er tilrettelagt omkring et indvendigt hulrum, der opsuger den tilstrømmende menneskemængde og organiserer den i en vertikal pladsdannelse, der til forveksling ligner et offentligt rum. Atriet er 100% privatejet, og det spatiale greb er en simpel vrangvending af byrummet, som udstyrer konsummaskinens interiør med købsstimulerende aktiviteter, men den hybride form gør det vanskeligt at opretholde den klassiske distinktion mellem offentlig og privat, inde og ude, by og bygning, som ligger til grund for den typologiske orden. Interiøret har indoptaget noget af eksteriøret i sig, og den klare skillelinje mellem plads og bygning er i opløsning. Shoppingcentrets semioffentlige rum fungerer også som weekendteater, galleri for uetablerede kunstnere, ramme om sportsbegivenheder, domicil for regeringens Public Relations Department PRD, vært for uddannelsesmesser, gratis offentlig internetadgang, stævne møder, familieudflugter og tilløbsstykke for en hel del andre ikke kommercielle aktiviteter. Mall'en er ikke bare en simpel forbrugsstimulering, der udelukkende indeholder kommercielle anlæg. Den introverte by er i høj grad udvekslingsrum for sociale betydninger og skueplads for et rituelt arrangement, der ligger uden for den funktionelle rationalitet. Markedspladsens shoppingmiljø er måske det moderne samfunds primære sociale mediator.<sup>141</sup> De tusindvis af daglige besøgende er ikke kun på indkøb, de kommer også for at se, blive set og tage del i et symbolsk spil om livsstil. Shopperne er på identitetsarbejde og knokler for at skabe sig et '**shopject**',<sup>142</sup> Måske er atriets hybride natur, hvad pladsen var for typologien. Spørgsmålet er bare om fællesskabet og det alment tilgængelige praksisrum<sup>143</sup> forsvinder ind i bastarden, eller om det er muligt for arkitekturen og planlægningen at formulere et program, som kan sikre et kritisk forum i den kommercielle og semioffentlige organisering af rummet.<sup>144</sup>



### **Soi Cowboy**

Omfartsvejen forsvinder ud af syne, og toget begynder at bremse. Vi er fremme ved E4. De automatiske døre åbner, og det vælter ind med turister. En del af de rejsende, som stiger på, er enlige mænd, der er taget til Østen for at udnytte noget af den potens, der er indbygget i købekraften. I området ved Asoke stationen ligger Soi Cowboy, et af byens internationalt kendte "red light districts".<sup>145</sup>

141. Shields 1992.

142. Shopping + Subjekt = **Shopject**. De konsumprodukter, som tilbydes i de store shoppingcentre, er ikke kun fornødheder – nærmest tværtimod. Omsætningen bygger i høj grad på en form for identitetshandel.

143. Nielsen, Henrik Kaare 2001 s. 106 – 109.

144. Polo 1994, s. 27.

145. Det er interessant i denne sammenhæng at bemærke, at Bangkoks mest kendte "red light district" Pat Pong ligger umiddelbart op ad det prominente bank og finans kvarters "blue light district" langs Silom Line.

Mange af lysreklamerne fra luderbarerne, der ligger her, kan ses fra perronen. Skiltningen i området er omhyggeligt pakket ind i delikate eufemismer med henvisninger som »W4U« eller »absolute private room«. Sexindustrien omskriver serviceniveauet i 'klubberne' til kammeraterier, privatforbrug og Rock'n'Roll for at undgå direkte konfrontation med myndighedernes officielle kurs: »**nul nyheder, nul sex, nul vold**«. <sup>146</sup> En blød censur beskytter den politiske stabilitet, så selvom Bangkok næsten er helt indhyllet i billboards, neonskilte og ophængte annoncer, er byrummet tilsyneladende selvrensende for eksplicitte beskeder og kritiske udsagn. Men af og til ramler selv reklamerne ind i så groteske kontraster mellem det kommercielle budskabs konnotationer og de reelle forbindelser, som knyttes på stedet, at den ellers fredede købelyst indirekte skandaliseres. Byens fragmentering har fået kontekstmetaforen til at smuldre, men den symbolske syntaks, som de medierede budskaber bærer, muliggør stadig fejllæsninger eller displacements, hvis sammenstød ufrivilligt frigør en form for kritisk energi – som f.eks. når den stort opsatte Pepsi reklame på BTS toget, der kører forbi med pin-up ikonet på ubesmittet ungdom: Britney Spears som galionsfigur, kommer lidt for tæt på de mindreårige sexarbejdere og den promiskuøse virkelighed omkring go-go barene under stationen.

### **Den flydende økonomis arkitektur**

Få hundrede meter fra den liminale zone<sup>147</sup> ved Soi Cowboy ligger det mondæne Sheraton Grand Sukhumvit. Højbanen tangerer nærmest hotellets postmoderne facade, og i forbifarten ser man lige ned i receptionen. Bygningen begynder i stil med de fleste andre højhuse i byen som en naturlig forlængelse af infrastrukturen. Fra de tilstødende veje folder kontinuerte betonbaner sig de første par etager op over jordniveauet som en slags fjedermekanisme eller bufferzone for trafikstrømmen.



Tilkørselsramper og parkeringsdæk udgør en vital del af bygningens struktur, der kobler de livsvigtige eksterne forbindelser; motorvejen og lufthavnen til den interne vertikale transport. Gæsterne kører bogstavelig talt direkte fra lufthavnsterminalen via de leverede transitkorridorer og helt ind i receptionen på tredje - fjerde etage, hvorfra de transporteres videre med elevator op til det reserverede værelse, mens bilen køres på plads i parkeringsanlægget af portieren. Duften af Eau de Cologne fra ankomsthallens duty free zone når næppe at fordufte, før de rejsende fra deres seng kan tænde for CNNs 'World Weather

146. Hanru & Obrist 1997, s. 8.

147. Shields 1991.

Report' for at studere vejsituationen på den anden side af transferkorridorens airconditionerede Lounge Paradise. Den moderne rejse er fuldstændig friktionsløs, hastigheden har indkapslet passagererne i konforme kabiner, og distancen, som passerer, efterlader stort set kun visuelle indtryk. Verden er i den forstand blevet, til billeder som glider forbi, mens det omgivne kabinemiljø står stille. Sheratons internationale image garanterer alle former for standardiseret komfort inklusiv en autentisk italiensk restaurant og på toppen af parkeringsanlægget, hævet over gadens larm, ligger den obligatoriske »free-form tropical swimming pool« som diadem i den syntetiske natur-associations-kæde, der er standard rekvisit på de generiske destinationer.

Grand Pacific Hotel, som ligger overfor, er nyere, og stilarten er mere strømlinet og nærmest neomodernistisk i sin ornamentløse hvidhed. Bygningskomplekset består af en bred stump bådformet bund, hvorfra et tårn af værelsesdæk skyder de sidste 15 etager op. Lange sorte vinduesbånd giver bygningen et horisontalt strejf, opløser noget af tårnfacadens tyngde og får den buede bygningskrop til af fremstå som billede på et udspændt sejl. Ved foden af den symbolske bov springer fontæner og havpattedyrskulpturer op af et stiliseret ocean. The Grand Pacific's arkitektoniske virkemidler knytter tydeligvis an til skibsmetaforer som i 30'erne. Bygningens renskurede udtryk er i en vis forstand langt ude i familie med den internationale stil, men det er ikke bygningselementernes funktionelle status eller de maritime konstruktioner og udstyrsdetaljer som køjet, de spinkle rælinger og det åbne hvide dæk der tematiseres, men snarere selve transporten, langfarten og det flydende som markeres. Hotellet minder mere om et kommercielt containerskib end en oceangående teknikmanifestation, og den figurlighed, som designet foregriber, har mere 'vind i sejlene', fragt og vareflow end poetisk skibsingeniøræstetik over sig. Bygningens symbolsprog er nærmest emblematiske for den nye flydende økonomi<sup>148</sup> som har ramt Asien.



### Hollows

Toget kører forbi luksushotellerne, Times Square og videre ind i det mere friserede Sukhumvit Shopping Area. Kort efter opstår et hul i rækken af facader, der glider forbi. En lav skurbebyggelse har invaderet et tempelområde, der ligger som en lysning i landskabet af moderne byggerier. De simple gør-det-selv bygninger klumper sig sammen omkring templet, der er trukket tilbage fra Sukhumvitvejen. Skurenes grønne bliktag er flere

steder vokset helt sammen, og det er nærmest umuligt oppefra at se ned i den tætpackede enklave. Familierne dernede bor bogstaveligt talt på jorden. De lever af at sælge souvenirs til turisterne og lave mad til de forbipasserende ude ved vejen. Bosætningsmønstret og livsformerne er tydeligvis en helt anden end i de omgivelser, der indhegner området. Kontrasten til den aura af øjeblikkelig rigdom, de nyopførte og velholdte 20 -30 etagers boligblokke udsender, er nærmest brutal. Det virker som om udviklingen har forbigået stedet og efterladt en lomme af uforandret midt i det moderne. Enorme områder i byen er dækket af sådanne mere eller mindre illegale skurbyer, der mangler de mest basale fornødenheder som kloakering, rent vand og elektricitet. Shanty Towns udgør en permanent og voksende bagside af byen, der ligger uden for markeds kræfternes interessefelt og statsmagtens fordelingspolitiske rækkevidde. Så snart interessen for områderne melder sig, og så snart der bliver sat en pris på jorden, forsvinder 'problemet' automatisk et andet sted hen. Velstanden har for længst fortrængt de fleste shanty towns væk fra turist- og shoppingdistrikterne og ud til de nedlagte industriområder ved floden, de infrastrukturelle kiler omkring jernbanenettet, khlangerne og restarealerne under de eleverede motorveje. Tempelområderne har imidlertid særstatus. De indgår ikke direkte i den markedsstyrte udvikling og fungerer derfor som en slags modstandslommer midt i moderniseringen. Her er de illegale bosættelser mere eller mindre fredede, og her har alle de fattige indvandrere og landarbejdere indtil videre asyl.

Toget skærer sig videre gennem det kompakte gaderum, og et par minutter senere standser højbanen ved E3. Fra Nana stationens platforme er der udsigt over et ruinøst bylandskab. På den nordlige side af banen ligger en stor ubebygget grund næsten øde hen. Under nogle lave træer er en udtjent bus med knuste ruder blevet efterladt, og i skyggen ligger store grupper af herreløse hunde og sover. I hjørnet nærmest stationen står en klynge mobile gadekøkkener og nogle biler parkeret. Et par mænd sidder i et skur og holder mod betaling øje med værdierne på tomten. Over for den støvede og nøgne grund rejser sig en femetagers bygningsruin op gennem en bund af lave trækroner. Etagedækkene står i rå beton, og fra de øverste søjlekonstruktioner stritter rustne armeringsjern op i luften. Byggeriet er formodentligt standset som følge af krakket i 1997. I Bangkok står mere end 400 af disse »hollows« og venter på, at økonomien skal komme i gang igen. Nogle er færdigbyggede, komplet med facade men tømte for liv, og andre står som høje gennemsigtige spørgeskoturer i byens atmosfæriske relief. På den bare jord i bunden af bygningsskelettet ved Nana lever et par familier i papkasser. Mange



148. Harvey 1995.



Sukhumvit Line krydser the First Stage Expressway. I skjult under højbanen ligger sukhumvit road

af de tiloversblevne og efterladte huller, tomter og flækker i byen udnyttes på tilsvarende måde til beboelse, og alle bagsiderne af den formelle økonomis regulerede rum huser som regel alternative programmer. Byens residuale områder er trods fraværet af formel orden langt fra tømte og uudnyttede. En hel subkultur af marginaliserede befolkningsgrupper lever i disse overskydende vakuumzoner, og når områderne ved hjælp af investeringer eller planlægning integreres i byens orden, ekskluderes automatisk en række skrøbelige eksistensøkonomier. De rum af udeladt orden, terrain vague eller overskudslandskaber,<sup>149</sup> som findes overalt i den generiske by er ofte inkubatorer for spirende aktiviteter af både social og kulturel art. Fænomenet påkalder derfor en fornyet kritik af den planlægningspraksis, der opfatter den fraværende orden som en potentiel trussel mod det integrerede ideal. Selve den homogeniseringstrang, som er på spil, overser desuden, at byens udvikling ikke altid sker som en løbende og kontinuerlig proces, der uproblematisk kan indlemmes i den eksisterende orden. Pludselige økonomiske ændringer som krakket i slutningen af 90'erne, nye teknologiske landvindinger som internettet eller politiske turbulenser har haft

149. Nielsen, Tom 2002.

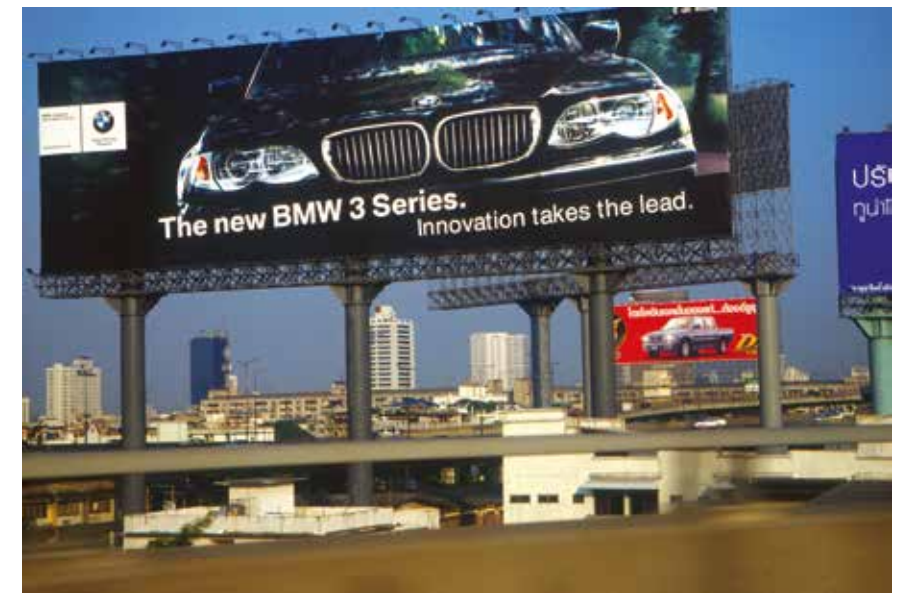
afgørende indflydelse på Bangkoks fysiske struktur, men kan næppe betragtes som led i et sammenhængende organisk udviklingsmønster. Problemet er, som Solá-Morales påpeger det, at

*»...det første, den kritiske arkitektoniske tænkning gør, når den konfronteres med disse fænomener, er at efterlyse sammenhæng, harmoni og balance mellem denne mutationsskabende eksplosion og det der allerede findes på stedet: de naturlige omgivelser, historien eller enhver anden formidling, der ligger udenfor det muterede fænomen«.*<sup>150</sup>

### **The InteriorDecorated Shed**

Videre med BTS - forbi The Landmark Hotel og ud af Sukhumvit bydelen. På grænsen til Ploenchit distriktet knækker højbanen vestover og passerer lige før E2 hen over den nord-syd gående Mahanakhon Expressway. Motorvejen løber som en snorlige voldgrav gennem byskabet. Kun et enkelt sted i det fjerne skimtes en bro over slugten. Kolonner af gigantiske billboards står på kanten til transitrummet og sender kommercielle budskaber ned til bilisterne. Flere af reklameskiltene er større end husene, de er monteret på, og selvom skiltene er

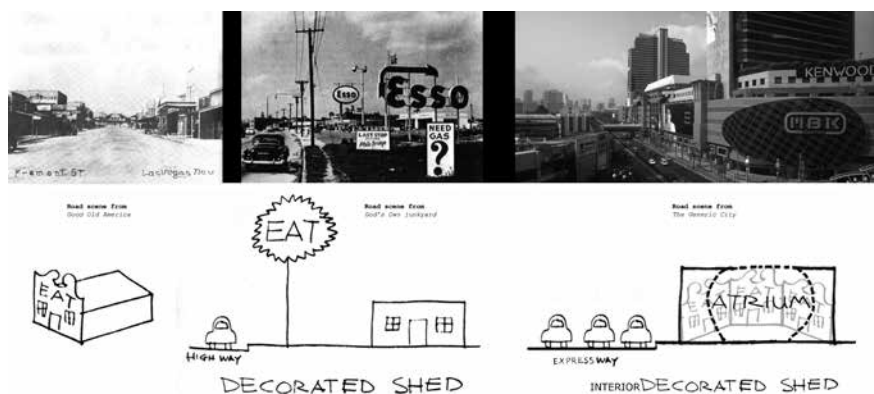
Kolonner af gigantiske billboards ved Din Daeng



150. Solá-Morales 1996, s. 13, (Morten Daugaards oversættelse).

usynlige på alle tilgængelige kort, er de reelt orienteringsmæssige fikspunkter for trafikanterne og en form for todimensional arkitektur i transitrummet. Specielt omkring de eleverede motorveje, hvor kontakten til omgivelserne i forvejen opleves som et opløftet billedplan, har reklameskiltene næsten helt bemægtiget sig horisonten og erstattet den med paradisiske plakatlandskaber. Men også uden for de store trafikkorridorer er de kommercielle kulisser så fast en bestanddel af det generiske bybillede, at de nærmest udgør et selvstændigt ordenssystem; et visuelt løv af billeder og tegn, der indgår i økonomien som en slags 'fotosyntese' eller omsætning af begærs hallucinationer til forbrug og økonomisk vækst.<sup>151</sup>

Det moderne Bangkok er udsat for en veritabel billedstorm drevet frem af globale markeds kræfter, og den nye tegnøkonomi, der skyder op over alt, har sluppet den ikonografiske forbindelse med det byggede, som Venturi, Izenour og Scott Brown kortlagde i »Learning from Las Vegas«. <sup>152</sup> Der er sket meget siden arkitekterne fra Yale opdagede, hvordan skiltningen havde afløst facaden som kommunikativ flade, og efterfølgende begyndte at arbejde med populærkulturens symbolske indgravning af byggeriet. Billboardene langs Mahanakhon Expressway har ingen relation til deres geografiske placering, de henviser ikke til noget sted og monumentaliserer ikke noget skur.<sup>153</sup> Alle de anonyme betonkasser af indkøbscentre, som ligger langs de store omfartsveje, er stadig fuldstændigt rensede for traditionel facadekultur, og kassernes kommunikation med automobilkulturen foregår fortsat via skiltningen. Men den ikonografiske tyngde er ikke længere ude ved vejen, den er rykket indenfor som en environmentalisering af containerarkitekturen. Den arkitektoniske indeksikalitet er sprunget ned fra piedestalen og hjem søger nu skuret som indvendig kulisse.



151. Lash & Urry 1994.

152. Izenour, Venturi, Scott Brown & Steven 1997

153. Op. cit., s. 88 – 89. »Det dekorerede skur« og »anden« henviser til de to grundtypologier, som holdet fandt frem til i deres undersøgelser.

Inden toget standser ved E1, og udsigten pludselig forsvinder, ses et glimt af ambassadekvarteret ved Wireless Road; den nordlige ende af Lumpini Park og Central Department Store's postmoderne tempelfacade. Stationens platforme er som de eneste langs hele nettet afskærmede, så udsynet over selve Chit Lom området er blokeret. En kraftig mandshøj forskansning løber rundt langs perronkanten og skærmer udsigten. Barrieren er opført efter protester fra den prestigefulde Mater Dei School, som ligger ved foden af stationen. Skolen, der er kendt for at undervise pengeelitens børn, forsøgte at forhindre byggeriet under henvisning til miljøbelastningen og de sikkerhedsmæssige problemer, der ville være forbundet med at have et offentligt transportsystem lige uden for indhegningen.<sup>154</sup> Protesterne forhindrede ikke opførelsen af stationen, men tvang BTS til at modificere det oprindelige stationsdesign og opsætte det synsblokerende rækværk. I dag markerer de lidt klodsede underdanighedsforanstaltninger meget tydeligt, hvordan magten stadig manifesteres som et visuelt herredømme over byens rum. Retten til at definere de dominerende 'akser' ser her ud til at være overgået fra de lokale magthavere til de globale shareholders.



### Rummet som sfærisk mylder

Efter ca. 20 minutters kørsel er BTS toget nået frem til Central Station ved Siam Square, der er banesystemets knudepunkt og samtidig et af byens hektiske brændpunkter. Det tætpakkede cafe- og forretningskvarter afgrænses mod nord og vest af to hovedveje. Thanon Rama I og Thanon Phaya Thai. I krydset mellem de to sekssporede veje svinger Sukhumvit Line nordover og følger Thanon Phaya Thai, mens Silom Line fortsætter de sidste hundrede meter mod vest ad Thanon Rama I til endestationen ved The National Stadium. Det trafikale krydspunkt udspænder et dynamisk rum af bevægelse og menneskemylder i flere lag. Under BTS banens dobbelte forgrening løber et system af fodgængerbroer, perroner og trappekonstruktioner, som forbinder de store mall-komplekser MBK, Siam Discovery Center og Siam Center med banenettet og gadeplanet. Højbanens ben står tungt ned på de grønne øer i vejnettets deltaformation af gennemgående spor og svingbaner. Asfaltfladen er helt overtegnet med regulerende grafikbånd og blinkende trafiksignaler.



154. Asia Times 3. dec., 1999.

Pladsen omkring det tredimensionale krydspunkt defineres udadtil af de store shoppingcentre og det kompakte forretningskvarter, der indrammer krydset, men rummet opleves alligevel som iturevet, fuldstændig fragmenteret af alle tangenterne og den bevægelseskraft af trafik, der konstant strømmer igennem punktet. Sansbombardementet dernede er massivt og den monstrøse konstruktion, der helt udfylder byrummet, virker overrumplende. Det er som om ingeniørbedriften har en skjult dagsorden af rumlig virkningsfuldhed, der overskrider dets funktionalitet og lader det strengt rationelle projekt med en fremmedhed. Det visuelle overtryk, som pladsen udsender, gør det næsten umuligt at fastholde et samlende fokuspunkt, og der er ikke nogen privilegeret lokalitet på pladsen, som kan forankre rummet i en velkendt perspektivisk stabilitet. Alle spor peger væk og efterlader transitrummet som en udvekslingsdynamisk lakune, der opløser retningsorienteringen i en form for Piranesisk forsvinden.

Forlader man det Piranesiske rum<sup>155</sup> ved Siam Square, og går ind i MBK shoppingcentret møder man et nøje tilrettelagt interiør, hvis æstetik på mange punkter spejler det logistiske arrangement på pladsen udenfor. Titusinder af mennesker ankommer dagligt fra flere niveauer og i alle retninger til det otte etagers høje og 140.000 kvm store shoppingkompleks. Parkeringshuset på vestsiden forsyner samtlige etager direkte; i bunden kommer folk ind fra øst via sluserne i gadeniveauet, fra højbanens gangbroer strømmer det ind i den sydlige ende, og fra fodgængerbroen over Thanon Phaya Thai hægter centret sig på vrimlen fra Siam Square. Et stort centralt atrium opsamler menneskestrømmen og fungerer som centrets hektiske distributionsmaskine. Den indvendige pladssdannelse er anlagt som en udgravning af bygningsmassen omkring bevægelseskanalerne. Det eneste, som står tilbage i hulrummet, er et sindrigt zig-zag mønster af rulletrapper, afsatser og svalegange, der forbinder de forskellige etagedæk med hinanden. Armaturer af spejle og blankpolerede overflader, som klæber til de rullende trapper, kaster blikket tilbage, skaber genspejlinger og ophæver konstruktionernes tyngde i et flimmer af flygtige indtryk. Den kalejdoskopske virkning får den konstante strøm af mennesker til at yngle og fylder sammen med musikken, de levende billeder og de blinkende lysreklamer atriet med et sfærisk mylder. Fra balkonerne som forer hulrummet med en panoptisk manege, kan shopperne betragte hinanden og følge den spektakulært iscenesatte trafik af købelystne mennesker. Den bevægelsesæstetik, som atriet så tydeligt udstråler, gentages i alle de mindre nicher men også i hele den underholdningspakke, der kobler sig på det regulære konsumprogram. Bowlingbanen, den monumentale storskærm, filmunderholdningen og spillemaskinerne bidrager til at fastholde fornemmelsen af at være i et bevæget og kinematisk rum.<sup>156</sup>

155. Nielsen, Tom 2002, s. 147 – 153.

156. Gibian 1997.



Atriet i MBK shoppingmall'en





Det Piranesiske rum ved Siam Square



### **Robotten og Elefanten**

Tre stop senere er BTS banen fremme ved pladsen omkring The Victory Monument. Toget kører i en halvbue øst om monumentet, der ligger som et tydeligt fokuspunkt midt på en oval ø omkranset af trafik. Obelisken, hvis midtpunktfiksering og enhedsskabende karakter fremstår som den absolutte modsætning til udvekslingsdynamikken ved Siam Square, fortæller historien om landets sejr over de japanske okkupationsstyrker og markerer et tyngdepunkt i den Haussmanniske gadeorden, der præger byen omkring de kongelige paladser ved Dusitparken. Efter at være bøjet af for det historiske udråbstegn<sup>157</sup> fortsætter banen endnu fem stationer, før den når endestationen ved Mo Chit. Her ligger det såkaldte weekendmarked og Den Hvide Elefant - »the strangest skyscraper in the world«<sup>158</sup> der sammen med Robotten i syd definerer turistblikkets<sup>159</sup> outer orbit. BTS banen vender og begynder tilbageturen til On Nut.



Elefanten ved Thanon Yothin



157. I modsætning til Siam Square og det Piranesiske Rum der ifølge Tom Nielsen må læses som en parentes. »Pointen er, at det 'sande' piranesiske rum ikke kan designes. Det er udelukkende produkt af et blik på og en indramning af det, der allerede er: resultatet af byens vækst og stadige modernisering« (min kursivering). Nielsen, Tom 2002, s. 153 .

158. Bangkok Skyscraper Atlas august 2002.

159. Urry 1990.

### **Terminal Station**

De moderne byområder, som beretningen her via BTS sporet giver et endoskopisk billede af, leder næppe frem til nogen entydig definition af begrebet den generiske by. Men selvom fortællingen ikke giver anledning til at formulere nogen ny teori om byen uden egenskaber, har ekskursionen alligevel bidraget til det nødvendige forarbejde med at afkræfte den befæstede hypotese om byen. Turen gennem det moderne Bangkoks forskellige bylandskaber demonstrerer med al tydelighed, at de metaforer og forståelsesrammer, som den traditionelle byopfattelse betjener sig af, ikke er i stand til at give nogen positiv definition af fænomenet. Hverken den klassiske og koncentriske byforståelse eller den reviderede polycentriske model kan tilsyneladende give os en strukturel forståelse af formløsheden. Vi ved stadig mest om, hvad den generiske by ikke er, og vi står fortsat overfor det grundlæggende problem, at meningstab og den kriseerfaring, som erkendelsessvigtet efterlader, gør det svært for os overhovedet at formulere en konstruktiv kritik, der kan danne udgangspunkt for en opbyggelig dialog med denne nye og overvældende virkelighed.

En nærliggende mulighed er naturligvis at erklære tilstanden for ubærlig og i stedet rette opmærksomheden mod de historiske modeller, som tilsyneladende rummer alle de kvaliteter de moderne byer netop kritiseres for at mangle. Problemet er imidlertid, at den retrospektive kærlighed til metropolen og revisionismens forsøg på at forklæde sig ud af identitetskrisen gennem løfter om »New Urbanism« overser en række forhold, som gør flugtforsøget umuligt. Kritikken fortrænger først og fremmest den måske mest smertefulde erfaring, som planlægningen gjorde tilbage i 70'erne, nemlig at arkitekturen og planlægningen ikke magter rollen som altformående problemknuser. Planlægning som geometrisk betvingelse af samfundsudviklingen hører fortiden til, og den utopiske tradition er efterhånden blevet overrumplet så mange gange af de beskidte realiteter, at den nutidige planlægningspraksis ikke kommer udenom at formulere et program, som følger økonomien.

Et andet punkt, hvor de mismodige skeptikere så at sige går galt i byen, er, når de i deres begejstring for et særligt miljø pr. automatik identificerer en lykkelig stemning med et bestemt sted og samtidig tror, at det bymæssige på denne måde entydigt lader sig lokalisere. Moderne urbanitetsformer er - som det infrastrukturelle perspektiv i fortællingen gerne skulle illustrere - i høj grad et tempos en processuel karakter, som Nolliplanens topos ikke kan forankre, uanset hvor ideelt det måtte være. Det giver ikke længere mening at betragte byen som et stabilt objekt, der lader sig repræsentere i klassiske figur/grund skemaer. Den



symbolske organisering af rummet har vist sig at være virkningsløs overfor den moderne bys operationelle forfatning.

En tredje og væsentlig svaghed ved den kritik, der rettes mod formløsheden, er selve det homogeniseringsideal, som insisterer på sammenhæng og kontinuitet i byrummet. Den globaliserede postindustrielle byudvikling lader sig næppe indlemme i en historisk orden, og så længe den traditionelle konteksttænkning krampagtigt forsøger på at få byen til at blive sig selv igen, bliver der ikke udviklet brugbare styringsprincipper.

Men omvendt kommer alternativet til modernitetspessimismen – den såkaldte pragmatisme – ikke uden om at formulere et normativt grundlag og besvare, hvad der skal ske med arkitekturen og planlægningen, når byen hverken kan fastholdes i en figur eller gøres til genstand under en samlet orden. Den heterotopiske by står over for en række uløste paradokser.

Moderne infrastrukturer er på en og samme tid bekvemme forbindelser og næsten uoverstigelige forhindringer. Privatiseringen af transitrummet har skabt et nyt hastighedsaristokrati og bidraget til en yderligere sløring af grænsen mellem det offentlige og private rum. Vi er nødt til at revidere forståelsen af gaden, vejen og pladsen, som en alment tilgængelig sfære. Mobilitet og transit er for længst blevet kommercialiseret, og mange af de steder, som har med tilgang at gøre, har fået opstillet betalingsautomater. Hvis samfundet skal være udtryk for at finde sammen, er vi derfor nødt til at gentænke det offentlige rum, som et fælles anvendeligt og ikke kommercielt rum, uanset om det er knyttet til kulturen, historien, handelen eller den fysiske bevægelse.

## Litteratur

- Andersen, Lea mfl. (2002):** *Bangkok Byways*, upubliceret projektrapport, Aalborg, Institut for Arkitektur og Design Aalborg Universitet.
- Andraos, Amale mfl. (2001):** How to build a city – Roman Operating Systems, Harvard Project on the City. I: *MUTATIONS*, Barcelona, ACTAR, s. 10 – 19.
- Augé, Marc (1995):** *non-places – introduction to an anthropology of supermodernity*, London, Verso.
- Belanger, Pierre mfl. (2001):** Lagos - Havard project on the city. I: *MUTATIONS*, Barcelona, ACTAR, s. 650 – 719.
- Boyer, Christine M. (1995):** The Great Frame-Up: Fantastic Appearances in Contemporary Spatial Politics. Liggett, Helen; Perry, David C (red.): *Spatial Practices: Critical Explorations in Social/Spatial Theory*, London, Sage, s. 81-109.
- Cullen, Gordon (1967):** *The Concise townscape*, London, Architectural Press.
- Deriu, Davide; Kasemsook, Apiradee; Michell, Theodore (1999):** Story of D. I: Art4d, no. 55 Nov. 1999, s. 42 - 43.
- Frampton, Kenneth (1992):** *A Critical History of Modern Architecture*, London, Thames and Hudson. (3. udg.)
- Gibian, Peter (1997):** The art of being Off-Center – Shopping Center Spaces and the Spectacle of Consumer Culture. I: *Mass Culture and Everyday Life*, London, Routledge, s. 238 – 291.
- Graham, Stephen (2001):** FlowCity - Networked Mobilities and the Contemporary Metropolis. I: *DISP 144, 2001*, s. 4-11.
- Graham, Stephen; Marvin, Simon (2001):** *Splintering Urbanism – networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, London, Routledge.
- Hanru, Hou; Obrist, Hans Ulrich (1997):** Cities on the move - den asiatiske by i 90erne. I: *Louisiana Revy, 39. årgang nr. 2, 1999*, s. 6 - 15.
- Harvey, David (1995):** *The Urbanisation of Capital*, Baltimore, John Hopkins University Press.
- Izenour, Steven; Scott Brown, Denise; Venturi, Robert; (1997):** *Learning from Las Vegas*, Cambridge, MIT Press. (15. udg.).
- Jameson, Frederic (1991):** Demographies of the Anonymous. I: *Anyone*, Davidson, Cynthia (red.), New York, Rizzoli, s. 46 – 61.
- Juel-Christiansen, Carsten, (red.) (1999):** *Overgang – rum i den spredte by*, København, Fonden til udgivelse af arkitekturtidsskriftet B.

- Koolhaas, Rem (1994a):** The Generic City. Koolhaas, Rem; Mau, Bruce (red.), (1995): *S,M,L,XL*, New York, Monacelli Press, s. 1239 – 1264.
- Koolhaas, Rem (1994b):** Bigness – or the problem of large. Koolhaas, Rem; Mau, Bruce (red.), (1995): *S,M,L,XL*, New York, Monacelli Press, s. 494 – 517.
- Koolhaas, Rem (1995a):** Singapore Songlines – Portrait of a Potemkin Metropolis .. or Thirty Years of tabula Rasa. Koolhaas, Rem; Mau, Bruce (red.), (1995): *S,M,L,XL*, New York, Monacelli Press, s. 1009 – 1087.
- Koolhaas, Rem (1997):** Pearl River Delta. I: *documenta X – the book*, Kassel, Cantz Verlag, s. 557 – 592.
- Koolhaas, Rem mfl. (red.) (2001a):** *Great Leap Forward, Project on the City I*, Köln, TACHEN.
- Lash, Scott; Urry, John (1994):** *Economies of Signs & Space*, London, Sage Publications.
- Lefebvre, Henri (1997):** Det bymæssige rommets produktionsprocess. Aspen, Jonny; Pløger, John (red.) (1997): *På sporet av byen – lesninger av senmoderne byliv*, Oslo, Spartakus Forlag, s 43 -57.
- Mau, Bruce (2000):** Getting Engaged: The Global Image Economy. I: Maclear, Kyo; Testa, Bart (red.) (2000): *Life Style*, New York, Pahidon, s. 39 – 87.
- Nielsen, Henrik Kaare (2001):** *Kritisk teori og samtidsanalyse*, Århus, Aarhus Universitetsforlag.
- Nielsen, Tom (2002):** Urban offentlighed mellem konformitet og frisættelse. I: *Distinktion, nr. 4, 2002*, s. 77 – 92.
- Orff, Kate (2001):** Landscape Zhuhai. I: Koolhaas, Rem mfl. (red.) (2001a): *Great Leap Forward, Project on the city I*, Köln, TACHEN, s. 336 – 417.
- Polo, Alejandro Zaera (1994):** Order out of Chaos – The Material Organisation of Advanced Capitalism. I: *Architectural Design AD, Vol. 64, No. ¾ March-April 1994*, (The Periphery), s. 24 – 29.
- Sadler, Simon (1999):** *The Situationist City*, London, MIT Press.
- Shannon, Kelly (1998):** New Urbanism in America. I: *Archis 1998/3*, s. 8-19.
- Shields, Rob (1991):** Places on the margin, *Alternative Geographies of Modernity*, New York, Routledge.
- Shields, Rob (1992):** Lifestyle Shopping. I: The Subject of Consumption, Shields, Rob (1992) (red.), London, Routledge.
- Solá-Morales, Ignasi de (1996):** Present and Futures. *Architecture in Cities. I : Present and Futures, Architecture in Cities*, Barcelona, ACTAR, s. 10 – 23.
- Somol, R. E. (1999):** Urbanism without Architecture. I: Allen, Stan (1999):

*Points + Lines - Diagrams and projects for the city*, New York, Princeton Architectural Press, s.136 – 143.

**Urry, John (1990):** *The Tourist Gaze, Leisure and Travel in Contemporary Societies*, London, Sage.

**Virilio, Paul (1989):** *Synsmaskinen*, København, Rævens Sorte Bibliotek.

**Weber, Max (2000):** *Makt og Byråkrati*, København, Gyldendal.

#### **Andre kilder:**

“Architectural Dimension” no. 5, The Faculty of Architecture, Chulalongkorn University, Bangkok, jan. 1995.

*Best Selection*, Bangkok Apartment/Condominium, Bangkok 2001-2002.

Department of Tourism and Commerce Marketing projektbeskrivelse for

“Shindagha Cultural and Heritage Project”, 2002.

#### **Elektroniske kilder:**

“Asia Times” på: <http://www.atimes.com/se-asia/AL03Ae01.html> (besøgt 03-12-1999).

“Bangkok Skyscraper Atlas” på <http://atlas.spaceports.com/~bkksky/pictures.htm> (august 2002).

“The free Official BTS Skytrain Map” på: <http://www.bts.co.th>, (feb. 2002).

**Toorn, Roemer van (2003):** <http://www.xs4all.nl/~rvtoorn/dirty.html> (verificeret 14-07-2004).