

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. Det mener arkitekt Boris Bromann Jensen, der som led i sit ph.d.-studium har gennemført en case study om Bangkoks nye højbane Sukhumvit Line.

## FORTÆLLINGER OM DEN MODERNE ASIATISKE STORBY

AF BORIS BRORMAN JENSEN

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 to cifrede 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 af øjeblikkelig identitetsforandring eller momentant 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.

Fremkomsten af hvad Koolhaas kalder »den generiske by«, bliver betragtet som et frontalan-

greb på selve det arkitekturhistoriske epos om den kontekstuelle pagt af sammenkædet orden i tid. Asiens nye demografiske tyngdepunkter af egen-skabsløse 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 i mod, ikke noget baudellaireisk perspektiv, som kan sammen-væve moderniteten i en kontrastfuld blanding med fortiden. Der er opstået en uoverstigelig mental afstand 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, 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 for den arkitektoniske skelnen 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 land-



*Whiteout Modernism. Højhusbyggerierne i Bangkok står spredt, de visuelle alliancer imellem dem er tilfældige, og det er umuligt at identificere et gravitationsprincip for kapitalkoncentration som i den amerikanske Downtown.*

skabsrester, 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 karakter sammenbrud.

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 omfavelse af tilstanden har udviklet sig til en gribende afskæds-gestus, 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 metropolen, vasker. Byen uden egenskaber er årsag til en kriserfaring, som ikke blot har afmonteret en del af grundlaget for den arkitektoniske byforståelse, den typologiske logik og hele integrationsbe-stræbelsen, men også kastet de kendte byplan-mæssige idealer ud i en fortvivlet overlevelsese-kamp.

Byidealet er splintret til ukendelighed, traditionen har mistet ethvert greb i samtiden, og midt i den forvandlede virkelighed af permanent for-skelsløshed 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 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 form-løshed. Den generiske by er, som Koolhaas ironisk har bemærket, højst udtryk for en opportunistisk udnyttelse af mulighederne. Et voldsomt anfald af ren operationalitet.

Asiens selvgroede storbyer er øjensynligt immune overfor alle kendte urbanistiske visioner, uimodtagelig for kollektive redningsplaner, og dermed overladt til markedsøkonomiske logikker, udviklingsiver og private investeringsplaner. Udviklingen er blevet henvist til sine egne fascinationsformer af vareestetik, forbrugerslivsstil og skyline arkitektur, der til forveksling ligner sig selv over hele kloden. Den informationsalder-orientalisme, 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 autenticitetsskrubler, 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 nationalitetsslumler.

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. 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 udflygt til virkeligheden for der at forsøge sig med alternative læsninger af moderniseringsprocessen. Måske ligger der brugbare programmer indbygget i den moderne bys autopoeitiske 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 nu tyve år senere har ingen længere hverken overblik over antallet af skyskrabere eller kontrol med omfanget af moderniseringen. Det er først for nylig, at de zoningslove, som formelt har lovliggjort udviklingen, er blevet formuleret.

Bangkok's nye skyline har skabt sig selv og fremstår som et uendeligt karakterløst relief af centrumsløs bebyggelse spredt udover et areal på omkring 1500km<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 byvækst følger bogstaveligt talt helt nye veje, de lokaliseringsmønstre, som kendetegner det moderne Bangkok, virker i geometrisk og planæstetisk forstand amorfe, men set i et tids-

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 omkring de infrastrukturelle knudepunkter. Skyskraberne og alle konsumkasserne skyder ikke tilfældigt op, men placeres strategisk der, hvor forbindelserne er gode, hvor flowet af mennesker, varer og kapital møder mindst mulig friktion. Der er tale om en ny bybevægelse – »City Accessible« – hvis primære karakteristika er forbindelsesstrukturer, som ikke er bundet af det territoriale nærhedsprincip. Moderne infrastrukturen gør i modsætning til gadens træge rum, afstandene fuldstændigt hastighedsafhængige og dermed relativt forbundne. Lokaliseringsprincipperne og de arkitektoniske stedsfæstelser 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, 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 forstopning. Vejsystemet i Bangkok er belastet til ud over bristepunktet. I myldretiden snegler trafikken sig afsted med ni kilometer i timen; larmen, varmen og

Til venstre: Det moderne Bangkok er udsat for en vertabel billedstorm drevet frem af globale markeds kræfter. Billboard'ene langs de store Expressways har ingen relation til deres geografiske placering, de henviser ikke til noget sted og monumentaliserer ikke noget skur. Modstående side:

Øverst til venstre: Bygningsruin ved Taksin Stationen. Øverst til højre: Højbanen ved Sukhumvit Road.

Nederst til venstre: The Mall.

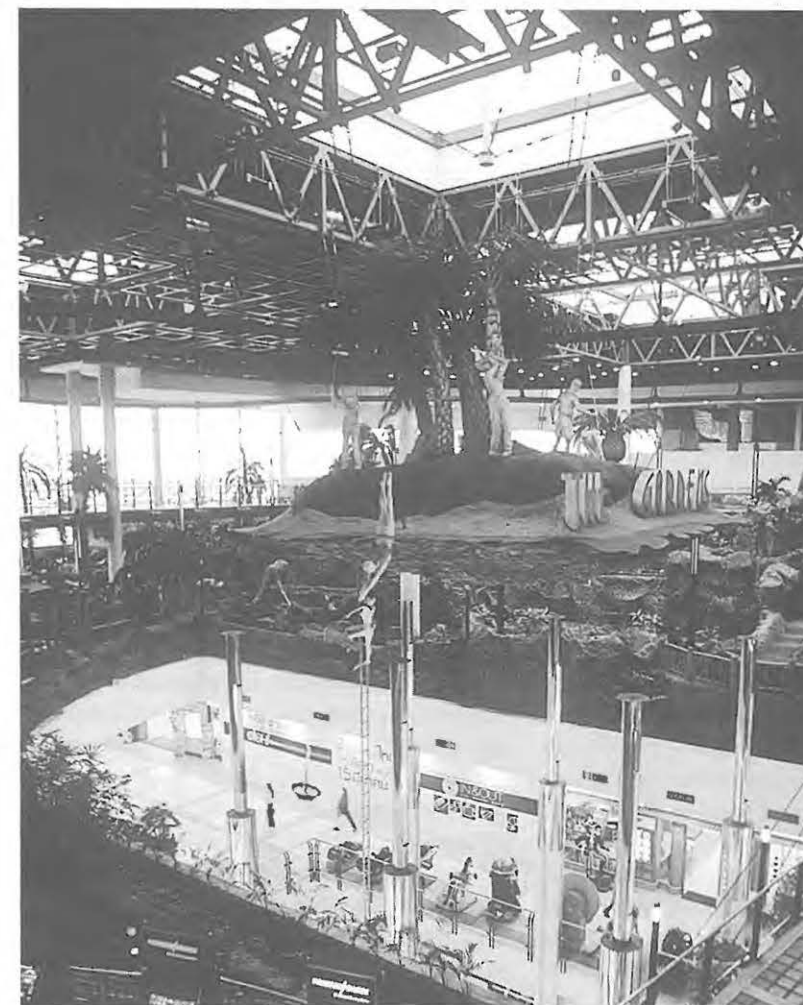
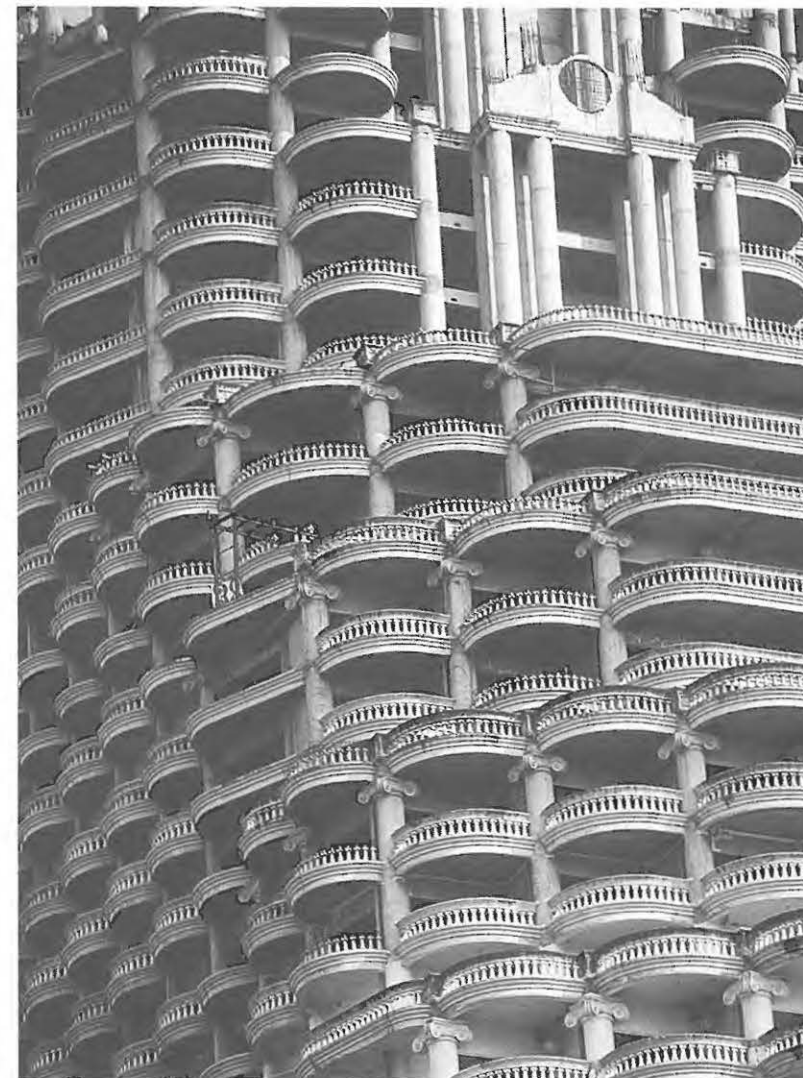
Nederst til højre: Sukhumvit Road under BTS sporet. Højbanens betonkonstruktioner ligger som et tag hen over den sekssporede vej og har gjort Sukhumvit til en tunnel, hvor trafikstøjen og udstødningsgasserne hænger tungt i luften.

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«. 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« af 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 illegalt bosættelse, være produktionssted for en mindre industrivirksomhed, huse en serviceforretning f.eks. en automekaniker og samtidig være distributionskanal for informationsamfundets 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 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 slumom-





Herunder: Trafiksegregering har opdelet Bangkok i flere lag. De kulturelle domæner har forskellige bevægelsesmuligheder, og er ikke koblet til samme infrastruktur.

Til højre: Private konsortier har bygget alternative ruter udenom det offentlige rum. Der findes omkring 400.000 kvm af disse gemte byrum under infrastrukturene i det moderne Bangkok.



råde. 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.

#### Sukhumvit Line

I Bangkok sker globaliseringen helt konkret og meget synligt hen over de eksisterende strukturer som et nyt lag. En fordobling – »Gobble-lization« hvor økonomierne lægger sig oven på hinanden som uafhængige og lukkede kredsløb.

Udviklingskorridoren 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 hundrede procent 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. Set nede fra slumbebyggelserne 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 betalings-slusen, eller hvis nogen prøver at sælge deres egne produkter oppe på en af stationerne. Men forsynet med indrejsetilladelse i form af et travel pass 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 23 km langt bånd, der består 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 6 km lange Silom Line, der forbinder The National Stadium med floden ved det pompøse Shangri-La Hotel, en tur på under 23 min. Der køres i fast rutefart fra tidlig morgen til midnat og har gjort det muligt at lave aftaler til tiden inden for rækkevidden af BTS banen.

En forretningsmand, som bor i et af luksusejerlejligheds-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 levestrum; de kan i dag friktionsløst komme fra hotellerne ved Nana stationen til go-go barerne ved Patpong og plukke af de mere strålinede forlystelsestilbud, som passerer undervejs. De såkaldte »Sky Bridges«, som fører direkte fra stationerne til de store malls og markedspladser, sikrer en minimal påvirkning fra tiggerne, gadehandlere 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, pengecentrene og konsummiljøerne. Linjen er et snitstudie af det generiske Bangkok, en diakron fortælling om den egenskabsløse by, og samtidig en synkron udviklingsstrøm som udgør en selvstændig dynamisk vektor i byudviklingen. BTS er både et transportsystem og et autonomt induktionssystem, der ligger udspændt over byen i 4. etage, en valutaslange med 23 hoveder som genererer en ny type af bymæssighed: »FlowCity«.

#### Første station: On Nut

Turen med højbanen starter ved On Nut. Toget ankommer til perronen, der er pakket ind i en reklame for et teleselskab, vinduer og døre er kamouflerede. Toget ligner en cylinder, et rullende slogan som fortæller, at »The future is Orange«. 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 ugeneret med indadvendt blik og fører mobil-samtaler. En vigtig del af det budskab der kommunikeres er selve telefonen. Produktet er også et

Herunder: På den bare jord lever familier i papkasser. Mange af de tiloversblevne og efterladte huller, tomter og flækker i byen udnyttes på tilsvarende måde til beboelse. En subkultur af marginaliserede befolkningsgrupper lever i disse overskydende vakuumszoner, og når områderne ved hjælp af investeringer eller planlægning integreres i byens orden, ekskluderes automatisk en række skrøbelige eksistensøkonomier. Til højre: Siam Square med MBK shoppingcentret.



tegn – en social betydningsbærer. Der foregår seks-syv synkroner monologer, mens det brogede bylandskab glider 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 forbifarten 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 sig 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 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. Det tager kun få sekunder at passere stedet. Et øjeblik senere dukker panoramaet igen frem, og fra toget ser man ikke mere til det kolos-



sale wasteland, som ligger gemt under den overløjrede 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. 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 programatiske 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 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, der er intet. De er outlandere.«

På den anden side af det seks etager 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 lejligheds-komplekserne er pakket ind i airconditionkasser, ventilatorer, faldstammer, elkabler, telefonledninger, vandbeholdere og TV-antener. Det moderne 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. Efter en kort opbremsning ankommer toget til E8. Vi er igen i øjenhøjde med omgivelserne.

Artiklen er et uddrag af en case study af Bangkoks forskellige bylandskaber set fra den nye højbane Sukhumvit Line. Undersøgelsen er gennemført af Boris Brorman Jensen i Bangkok 2002. Alle fotos er taget af Boris Brorman Jensen.