

FRA STED TIL STED I NEW YORK

TEKST / Jan Carlsen / FOTO / Are Carlsen /

Lar det seg gjøre å beskrive New York; er det mulig for en som besøker byen å sette ord på hva som særpreger den magnetiske metropolen? Eller må man nøye seg med å legge noen få biter av et magisk puslespill som ingen hittil har fått til å gå opp, ikke engang de fastboende?

Vi ankom New York en sommerlig septemberdag i 2008, samtidig med finanskrisens utbrudd og i forkant av presidentkandidat Barack Obamas valgkampinnsjutt. I tre fascinerende uker foretok skribenten og fotografen daglige ekskursjoner til bydelene Harlem og Lower East Side på Manhattan og Red Hook i Brooklyn. Inni mellom bydelsvandringene fikk vi med oss både noen av arkitekturens mest omtalte nykomlinger og klassikere som Flatiron, Chrysler, Empire State Building og Brooklyn Bridge.

Men er det mulig å tolke denne byen? Det skulle snart vise seg at begrepet gentrifisering kom til kort; hele New York City (NYC) befinner seg i en tilstand av permanent forvandling, den enorme urbane organismen synes å være et evighetsmaskineri med et umettelig behov for reparasjoner og tilføring av nye deler. For femten år siden forsøkte Rem Koolhaas forgjeves å fange drivkreftene i dette bymaskineriet mellom to permer: I den hengivne og historiegranskende boken *Delirious New York – A Retroactive Manifesto for Manhattan* (1994) spurte han: «How to write a manifesto – on a form of urbanism for what remains of the 20th Century – in an age disgusted with them?»

Like lite hjalp det oss å anskaffe andre innsiktsfulle og offensive analyser, som Jerilou Hammett og Kingsley Hammetts *The Suburbanization of New York – Is the World's Greatest City Becoming Just Another Town?* (2007), Tom Angottis *New York for Sale – Community Planning Confronts Global Real Estate* (2008) og Miriam Greenbergs *Branding New York – How a City in Crisis was Sold to the World* (2008). Vi måtte stole på egne observasjonsevner og samtaler med folk vi traff underveis.

Dette var ikke vårt første besøk, men det virket slik: Forbløffende mye fortonte seg fortsatt som nytt og fremmed. Og likevel kjente vi oss på uforklarlig vis igjen. Hva var plantet i oss fra alle filmene vi hadde sett, bøkene vi hadde lest og det vi var blitt fortalt av andre oppdagelsesreisende? Og hva hadde vi selv opplevd tidligere?

En visitt hos arkitekt, professor og forfatter Michael Sorkin i hans studio på Manhattan ga oss et visst innblikk i stedsutviklingens mekanismer. Det var han som anbefalte de tre ferske verkene. Han kunne ha føyd til sin egen artikkelsamling *After the World Trade Center – Rethinking New York City* (2002), redigert sammen med Sharon Zukin.

– Hvis dere ønsker å forstå de dramatiske omveltningene som skjer i denne byen for tiden, sa Sorkin til oss, – er det ikke nok å registrere gentrifiseringens fremtredelsesformer og virkninger. Dere må undersøke dens årsaker, grunnene til at beboere og småbedrifter fordrives fra sine bydeler og må flytte til områder som ennå ikke befinner seg i eiendomsmarkedets søkelys. Og det er nødvendig å annamme protestene, inkludere den faglige og folkelige motstanden i rapporteringen, kort sagt ta hensyn til nytenkningen som inngår i det konfliktfylte helhetsbildet.

– Men konfrontasjonen mellom disse drivkreftene kjenner dere til allerede, la Sorkin diplomatisk til. – Den samme prosessen foregår i byene i Europa og resten av verden. Metamorfosen er et globalt fenomen. Money talks. Så hva er det egentlig dere er ute etter? Dette overraskende spørsmålet tok vi med oss på våre fotgjengerferder.

Tre uker i NYC var for lite. Også denne gang måtte vi finne oss i



Begreper som logistikk og infrastruktur blir høyst levende når du reiser med New Yorks døgnåpne undergrunnsbane. Her en stasjon på nedre Manhattan. Concepts like logistics and infrastructure take on a life when you travel with the New York subway, open 24/7. From a Manhattan subway station.

å være utenforstående betraktere. Vi rakk verken å overskue eller å gjennomskue den virkeligheten som skjuler seg bak ledetråder som suburbanization, real estate og community planning.

– Vi kaster oss ut i det likevel, og ser hva gentrifieringsgåten har å by på, foreslo fotografen.

– Som de utrettelige arkitekturister vi er, supplerte den resignerte skribenten.

H&M i Harlem

På veien til Harlem snakket vi om NYCs imponerende infrastruktur. Den uhyre kompliserte bymaskinen. Logistikkens ufattelige kabal: All energien og transporten og matforsyningen og renovasjonen. Og særlig det underjordiske nettverket som kun var én av planleggingens og ingeniørkunstens krevende utfordringer; den hårfine balansegangen mellom skyskraperens dype bygningsfundamenter og tunnelbanelabyrinten. Hvordan fikk de det til?

Så var subwayen framme og vi dukket brått opp i dagslyset og menneskemylderet i 125th Street, også kalt Martin Luther King Boulevard, episenteret for det pågående hamskiftet i den afro-

merikanske – og delvis spansktalende – bydelen Harlem. Var det hele iscenesatt for oss, spurte vi oss selv. Var gruppene av hjemmevant konverserende innbyggere på gatehjørnene, dopselgerne, de arbeidsløse, tiggerne, YMCA-innkvarteringen, de omsorgsfullt oppussede husene og slummen med gjenspikrede vinduer, egentlig en surrealistisk dokumentarfilm, regissert for et sannhetssøkende publikum? Hvordan skulle vi forholde oss til nyåpnede attraksjoner som Starbucks, Citarella («The ultimate gourmet market»), motebutikken Harlem Underground, kunstgalleriene og H&M?

– Det hjalp litt på lokalbefolkningens selvtillit da president Bill Clinton i sin tid åpnet kontor her, bemerket fotografen idet vi vandret nordover mot de mer autentiske kvartalene. Byggeklare tomter og utallige Til salgs-skilt minnet oss på de økonomiske realitetene. Blandingen av religiøse institusjoner og skjønnhetssalonger farget stemningen. Skribenten husket plutselig noe han hadde lest i bladet New York (14. juli 2008). «Whose Harlem is it?» var tittelen på oppslaget. Det hadde følgende klargjørende ingress: «Willie Kathryn Suggs, the so-called Queen of Harlem Real Estate, has sent local housing prices soaring. She's also touched off a heated debate:



Ikea kapret en av de mest attractive sjøsidetomtene i det tidligere havnestrøket Red Hook i Brooklyn. Nykommeren har preget strøket på mange måter. Man får inntrykk av at storkonsernet også har sørget for å skaffe seg alburom med sikte på en framtidig utvidelse...

Ikea got hold of one of the most attractive seafront properties in the former harbour district of Red Hook in Brooklyn, and has made its mark on the neighbourhood...

Should Harlem be preserved as an affordable haven for blacks? Or sold to the highest bidder?» Den vellykkede afroamerikanske eien-
domsutvikleren fortalte stolt i intervjuet at en boligård hun kjøpte for 380 000 dollar for ni år siden, i dag var verdsatt til fire millioner. Angående den evinnelige beskyldningen om å «legge Harlem ut for salg», svarte Willie Kathryn Suggs at de beboerne som tidligere kunne ha kjøpt husene sine til relativt rimelige priser – men unnlot å gjøre det fordi forfallet avskrekket dem – i dag angret og var misunnelige på de visjonære investorene. I samme åndedrag la hun til at «de svarte har ikke enerett på Harlem.» Money talks, som arkitekt Sorkin sa.

Vi nøt en forfriskning i det legendariske blues- og jazzstedet Lennox Lounge, ved Malcolm X Boulevard, hvor Billie Holliday sang i gamle dager. Vemodig konstaterte vi at mangemilliardæren og skyskraperkongen Donald Trump har investert i leiegårder i Harlem. En annen trussel mot bydelen er utvidelsesbehovet til nærliggende Columbia University. Det omfangsrike lærestedet som troner oppe på Morningside-høyden (trygt plassert mellom 114th og 121st Street) trenger mer alburom. Planen er omstridt, fordi den medfører rase-



Langs 125th Street i Harlem, også kalt Martin Luther King Boulevard.
Along 125th Street in Harlem, called Martin Luther King Boulevard.

ring av et stort antall boliger og forstyrrer den økologiske balansen langs Hudson River.

Senere sto vi ved stenmuren utenfor Columbia-campusen og skuet ned på langstrakte og smale Morningside Park under oss. Lenapeindianernes navn på denne frodige øya var Manahatta som betydde «land of many hills».

– Tenk at indianerne ble lurt trill rundt i 1626 og solgte øya til Peter Minuit, New Amsterdams direktør-general, for 60 guilders, sukket fotografen.

– Det tilsvarer 1000 dollar i dagens pengeverdi, sa skribenten.
– Ikke 24 dollar som det står i turistguidene.

– Klarer du å få med dette i artikkelen? undret fotografen.

Fra getto til gågate

I bydelen Lower East Side, nord for Chinatown, den nykulturelle arvtakeren til akterutseilte trekkplastre som Greenwich Village og East Village, var Orchard Street for lengst blitt vårt forskningsobjekt. Her var alle tenkelige novasjoner enten på plass eller i ferd med å invitere til åpningsfest.



Det var de hollandske bosetterne som bygget landsbyen New Harlem på 1600-tallet. Deretter ble Harlem et fornemt boligstrøk, til afroamerikanerne overtok arenaen etter 1. verdenskrig. Og alt tyder på at den omfattende ut- og innflyttingen fortsetter i tiden som kommer.

Dutch settlers built the village of New Harlem in the 17th century. Harlem went on to become a rich residential neighbourhood, until afroamericans took over after the 1st World War. And there is every possibility that this extensive in- and outflux of new residents will continue.

Lower East ble i sin tid bebodd av jøder, tyskere, italienere og andre innvandrergreper, med tekstilindustri og kleshandel som hovednæring; på slutten av 1800-tallet ble strøket utropt til verdens tettest befolkede getto. I dag blir gamle falmede bedriftsskilt overdøvet av de høyrøstede logoene til moderne virksomheter.

Hvis man promenerer langs idylliske Orchard, prydet med nyplantede trær og på søndager omgjort til gågate (en sjeldenhet på Manhattan), ser man slående eksempler på hvordan urbane ansiktsløftninger fjerner historiens spor. Samtidig er det mulig å delta på idealistiske Tenement Museums omvisninger, besøke restaurerte arbeiderleiligheter og få innblikk i Lower East Sides snart utraderte fattigkvarterer. I den store bygården 97 Orchard Street for eksempel, som lykkeligvis er bevart, kan guiden opplyse at der bodde det omlag 7000 personer, fordelt på tyve nasjoner. «Each room tells a story», som det heter i informasjonsbrosjyren. Mange rom, mange historier.

I museumsbokhandelen ble skribenten stående og smuglese i sosiologiprofessor Christopher Meles bok *Selling the Lower East Side – Culture, Real Estate, and Resistance in New York City* (2000). På omslaget ble det forklart at han karakteriserer gentrifieringens

skjulte hånd som «a style provider», hvor det som markedsføres er «difference». Mele skildrer hvordan hele nabolag blir «consumed», oppspist, av politiske og økonomiske drivkrefter. Nok en kilde ble innlemmet i skribentens bibliotek.

– Hvorfor har ingen skrevet boken *Å selge Oslo – Marked og motstand i den norske hovedstaden*, funderte fotografen da vi sto ute på fortauet igjen. – Er det ikke merkelig at USA ligger foran Norge på dette området også?

– Beats me, svarte skribenten.

I universets sentrum

Befaringene i Harlem og Lower East Side var engasjerende og lærerike; Red Hook ble bydelen som erobret våre hjerter. Igjen var det gentrifieringens janusansikt som møtte oss. Men hvorfor reagerte vi så følelsesladet? Skyldtes vårt tvisyn en nostalgisk tenkemåte, ideen om at alt var bedre før? Stammet denne moraliseringen fra en utopisk motvilje mot den markedsliberalistiske bybyggingen? For, som newyorkeren Michael Sorkin sa, vi hadde gjort hjemmeleksene våre før vi dro til USA. Her kom vi fra det paradoksale Fjordby-Oslo – så hva var vi ute etter?



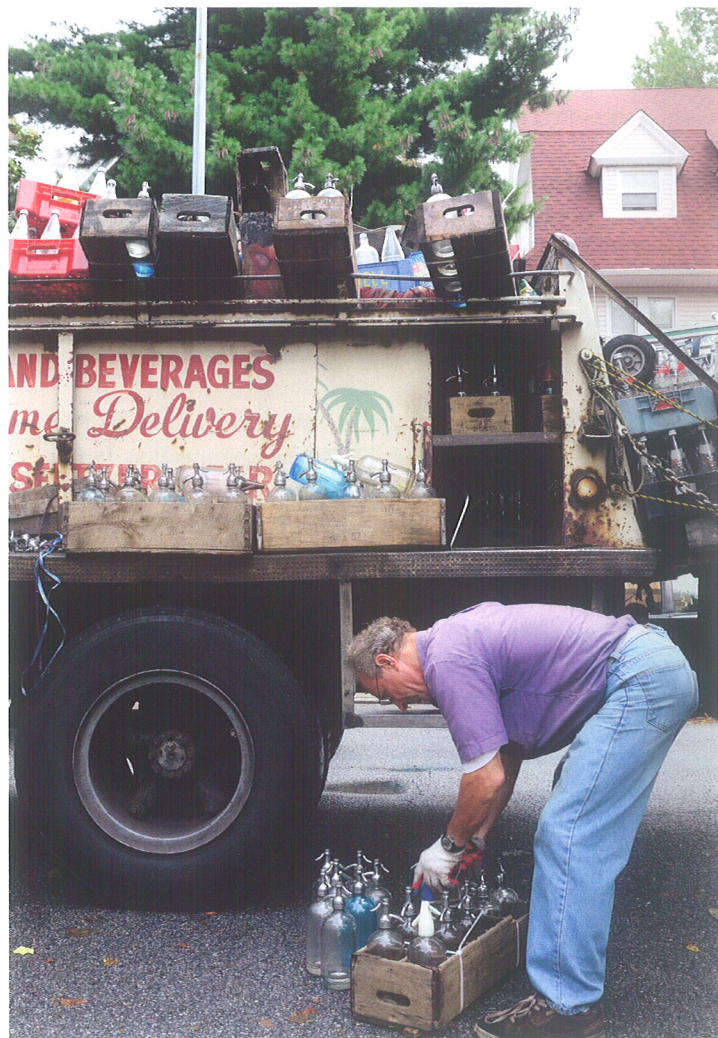
Først var det fergene over East River som knyttet Manhattan og Brooklyn sammen, så fulgte broene. Men den effektive persontransporten kom da skinnegående transport ble ført under elven i tunneler. New Yorks første subway ble innviet i 1904. Fra en subwaystasjon.

From ferries to bridges – effective transportation was only a fact when the subway was opened in 1904. From a subway station.

Dette plagsomme dilemma åpenbarte seg med full tyngde i Red Hooks forvandlede hovedgate Van Brunt Street, en kortvokst slektning av 125th Street i Harlem og Orchard Street i Lower East Side, men stor nok til at fortauslokalene rommer hippe butikker, eksklusive spisesteder og mondene gallerier for den nyinnflyttede kunstscenens artister. Atter en gang ble vi statistert i en merkelig, fremmedgjørende film, der vi ville endre manuskriptet.

Den forhenværende storbyhavnen Red Hook ligger sør for fasjonable Brooklyn Heights og vest for det like privilegerte Carroll Gardens, en intim men sliten «landsby» med 10 000 overvintrede innbyggere av forskjellig etnisk opphav. De som står lavest på rangstigen bor i de spartanske boligblokkene – The Projects – fra 1930-årenes New Deal-initiativ (den forrige store krisepakken).

Etter at skipsfarten og bryggevirksomheten flyttet, ble Red Hook liggende trafikalt isolert og sosialt og miljømessig neglisjert i flere tiår – inntil eiendomsutviklerne oppdaget spøkelsesbyen på 1990-tallet og så potensialet i den lave bebyggelsen, vesle Coffey Park med den katolske Virgin Mary-kirken fra 1854, havnelagrene og ikke minst: nærheten til det spektakulære panoramaet Upper New York Bay, med betagende utsikt mot Manhattan og Frihetsgu-



Mange besøkende setter likhetstegn mellom New York og Manhattan. Men bor du f.eks. i Midwood i Brooklyn, kan du oppleve Ronny Beberman som leverer sprudlende selters ved din dør på lørdager.

In Midwood in Brooklyn you can meet Ronny Beberman, who delivers sparkling soda refills door to door on Saturdays.

dinnen. Først kom supermarkedet Fairway, stiltfullt integrert i en vakker gammel murstensbygning ved den ettertraktede sjøsiden. Deretter fulgte Red Hooks vendepunkt, et avgjørende sjakktrekk i den lokale byutviklingen: etableringen av det gigantiske varehuset Ikea, som ble innviet sommeren 2008. Også The IKEA Group, med «285 stores worldwide», erobret en av de mest verdifulle strandtomtene. Ikea kunne friste med raus «familievennlig parkering» og et omkringliggende grøntanlegg, utformet og dekorert i nordisk stil.

I dagens Red Hook snakker man om tiden før og etter Ikea. Vi forsto snart at opinionen deler seg i to. Noen mener at Red Hook fikk tilført sårt tiltrengte arbeidsplasser (man kan spørre hvor mange prosent av staben som har lokal tilhørighet) – endelig skjedde det noe i Brooklyns «bakevje». Andre kritiserer økningen i vare- og kundetraffikk i de trange bolig gatene, med urovekkende forurensning, støy og mange trafikkulykker. Red Hook er ikke tilknyttet NYCs subwaynett; vanskelige grunnforhold gjorde det umulig. Debatten har vart lenge, og nylig fikk meningsutvekslingen vind i seilene da det ble kjent at det forhandles om en tredje butikkoloss, BJ's Wholesale Club, vegg i vegg med den blå-gule handelsborgen til Ikea.

– Som om Ikea-konsernet skulle ha fått Havnevesenets byggetil-
latelse ved vannkanten på Filipstad i Oslo, bemerket fotografen da
vi sa farvel til Red Hook og tok en gul taxibåt til Wall Street-bryg-
gen på Manhattan. Transporten er gratis, finansiert av det svenske
suksessfirmaet, enten passasjerene har handlet på Ikea eller ikke.
Også NYCs turister anvender skyssen. Det enestående tilbudet
vakte oppsikt blant amerikanerne, og mange oppfattet det som et
midlertidig PR-knep. Men Ikea-filialen har råd til avlaten, kan vi
lese på nettstedet *The Brooklyn Paper* våren 2009, omsetningen er
upåklagelig. «The Ikea in Red Hook is already the busiest in North
America.»

Skribenten og fotografen kastet et siste vemodig blick på Fri-
hetsgudinnen og merket seg storbedriftens egenmelding, formu-
lert med geopolitisk presisjon på en plakatt i Ikea-båtens buk og
nedtegnet for bruk i en framtidig reportasje: «IKEA – Now in the
center of the known Universe.»

Hva hadde vi lært; forsto vi litt mer av New Yorks enigmatiske
sjel; var vi blitt klokere?

Vi var i det minste enige om at bakenfor gentrifiseringens
dualistiske manifestasjoner, under pengespråkets kakofoni, lot
andre stemmer seg høre. Michael Sorkin hadde rett, sannheten om
New York City var noe annet og mer enn de fysiske forandringenes
iøynefallende scenografi. Vi må tilbake. Se mer. Lytte til de mange
stemmene. Grave dypere. Ellers vil vi aldri forstå hvorfor New
Yorks framtid ikke bestemmes ene og alene av de krefter som i dag
dominerer byutviklingens arena, men også av understrømmer:
myriader av mennesker, tilfeldigheter og avvik.

Jan Carlsen



Jan Carlsen er arkitekt og arkitekturskribent,
og er nå journalist i Arkitektnytt.
Are Carlsen er frilans fotograf.

From place to place in New York

By Jan Carlsen

Photographs by Are Carlsen

Is it possible to describe the magical puzzle that is New York, a
puzzle no one has ever been able to complete? Jan and Are Carlsen
have collected some of the pieces in this photo-essay from a visit
to New York City in 2008, on the eve of the financial crisis. They
peruse the centre of Manhattan as well as the neighbourhoods of
Harlem and Red Hook in Brooklyn, talk to people on the streets as
well as architects and urbanists, and emerge, still puzzled.
Professor Michael Sorkin provides a clue. «What are you looking
for?» He demands of his visitors. The gentrification processes
taking place in many parts of this city are no different to what goes
on elsewhere. But underneath the familiar cacophony of interests,
there are other voices unique to the many different places in this
machine of a city. The future is not entirely determined by the
forces dominating city planning, its course is also affected by an
undercurrent of people, incidents and particulars.

NEW YORK CITY

Tall og fakta – et utvalg

- NYC er USAs største by, med 40% av USAs totale befolk-
ning.
- NYC hadde 60 000 innbyggere i 1800, 3,4 millioner i
1900 og 8,3 millioner i 2008. Folketallet forventes å øke til
9,5 millioner innen 2030.
- Metropolen rommer 170 nasjonaliteter.
- 36,7 % av befolkningen er født utenfor USA.
- 90% av veksten i NYs befolkning skjer i ytre bydeler.
- 33% eier egen bolig (nasjonalgjennomsnittet er 69%).
- 33% av boligene er husleiregulert.
- NYC besøkes av 47 millioner turister hvert år.
- 1200 kvkm totalareal, hvorav 425 kvkm vann.
- 110 kvkm kommunale grøntområder, 23 km strender, 500
øyer, 33 dyphavner.
- 5 bykommuner (boroughs), 291 bydeler (neighborhoods).
- 180 246 km veier, 783 broer, 6400 km toglinjer, 384 km
T-bane (subway) med 468 holdeplasser og 1,5 milliarder
passasjerer årlig. 200 bussruter og ferger. 12 000 drosjer.
120 000 daglige sykklister.
- USAs høyeste kollektivtransportandel: 54,6% reiste kol-
lektivt i 2005, 75% på Manhattan.
- 5500 høyhus, av disse er 500 skyskraper (over 200 meter).
- Manhattan hadde 32 860 000 kvm kontorareal i 2001.
- Staten New York har et BNP på 822 milliarder dollar per år
(11. plass i USA).
- Gjennomsnittlig årlig inntekt: de rikeste tjener 188 697
dollar, de fattigste 9320 dollar.
- Siden 1994 er kriminaliteten redusert med 45%.
- I NY utgis 200 aviser og 350 tidsskrifter, på 40 språk.
- 4000 mobile «gatekjøkken» med lisens.
- 150 museer, 400 kunstgallerier.
- 11 000 arkitekter og landskapsarkitekter.

På nett:

www.nyc.gov

www.newyork.com

http://en.wikipedia.org/wiki/New_York_City



I midten av mars 2009 var den offentlige gjelden i USA 10 997 903
931 041 dollar, eller 36 000 dollar per hode.

The US national debt was 36 000 dollar per capita in March 2009.