

Cross Bronx Expressway



Pred kakim letom sem se ukvarjal s problemom literarnega in posredno tudi filmskega prizorišča. Zanimala me je torej povezava med literarnim (filmskim) dogajanjem in njegovo lokacijo. To razmerje se zdi marsikomu kar preveč samoumevno, da bi ga sploh raziskoval, razen tega pa so tisti teoretiki, ki so se podviga vseeno lotili — ne nazadnje Mihail Bahtin — pokazali, da je literarno prizorišče pravzaprav prostor, ki je povezan predvsem s problemom časa, in je zato malodane neovladljivo. Kaj je prostor in kaj je čas?

Zdajle se bom silno subjektivno spustil v nakladanje o teh dveh kategorijah. In sicer zato, ker se od trenutka, ko sem na obrobju Bronxa videl tablo z napisom »Cross Bronx Expressway«, ne morem več obvladati. Prostor in čas sem že od nekdaj dojemal kot čisti patos. Razdalje me fascinirajo, premiki v času mi šibijo kolena; in ko sem v velemestu, mi ni treba več v kino. Naenkrat se znajdeš v Bronxu. Po ulicah brbotajo črnici z MTV, nekje nad njimi drvi železnica, na vsakem vogalu gorijo smetnjaki, ob njih se grejejo »homelessi«. Dobro, New York. Ampak zakaj ravno Bronx? In predvsem, zakaj Cross Bronx Expressway?

Bronx je eno od petih newyorških področij (poleg Manhattan, Queensa, Brooklyna in Staten Islanda), kjer živijo v glavnem nebelci. Za mnoge je New York kar Manhattan, torej 20 km dolg in 4 km širok otok, na katerem je sloviti filmski skyline. Severno od njega leži Bronx, ki je še večji (še vedno pa bistveno manjši od Brooklyna in Queensa) in velja poleg Harlema (ki je manhattanska četrt) za najbolj nevaren predel mesta, kamor naj belec nikakor ne zaide. Tudi črnici so namreč lahko rasisti. In mene je ves čas nagonsko gnalo prav v Bronx. Bilo je več razlogov. Ko hodiš po Manhattanu, se ti zdi, da je tam že vse. In prav zato imaš občutek — ko gledaš na zemljevid v subwayu —, da mora biti nekje še več. Še več hiš, še več odbitih črnk, še več nevarnih črncev s »štraufencigerji« (najbolj popularno orožje), skratka, še več mesa in krvi. In železobetona in ognja. Razen tega me je Bronx vabil tako rekoč z lingvističnim mamilom: gre namreč za eno redkih krajevnih imen, ki imajo v angleščini člen. The Bronx mi je zvenelo nekako tako kot The Bomb. Bomba, sestavljena iz razsutih psih z različnimi imagi. Sumil sem, da je tam bistvo newyorškega prizorišča. Kmalu zatem mi je postalo jasno, da skozi srce tega bistva poteka avtocesta, torej Cross Bronx Expressway. V podzavesti se mi je tedaj prižgalo neko vprašanje, za katerega zdaj vidim, da je temeljno za razumevanje New Yorka: Kako je mogoče skozi eno najbolj nevarnih svetovnih četrti speljati avtocesto, ki že s svojim imenom

nedvoumno kaže na svoj namen? Ta pa je: »Mestne oblasti prosijo, da vsi normalni vozniki ekspresno predvrijo Bronx.«

Ko sem se kake, dva tedna pozneje vozil po avtocesti skozi Alpe, mi je Marshal Bermann potrdil sum, da je Bronx postal nevaren pravzaprav šele takrat, ko so skozenj zasekali avtocesto. Marshall Berman je pisec, ki ljubi New York. Zrasel je prav v Bronxu. Tam so torej tudi rasli, ne samo razpadali. Poglavje, ki ga v svoji knjigi o modernizmu (*All That Is Solid Melts Into Air*, New York 1982) posveča New Yorku, začenja prav z interpretacijo epohalne Cross Bronx Expressway. V njej se skriva filozofija modernega New Yorka.

Njen utemeljitelj je bil urbanist Robert Moses, ki je s svojimi posegi v mestno tkivo izumil tako imenovani »Expressway World« — svet privzdignjenih avtocest, ki ga pozna samo New York. To je modernizem v živo. Na začetku petdesetih let so prišli delavci in začeli sesuvati center Bronxa, kjer je živel nižji srednji sloj. To so počeli deset let, pri tem so izselili 60 000 ljudi. Ampak avtocesto so zgradili do konca. Socialne posledice si lahko preberemo v Bermanovi knjigi. Vendar pa tudi Berman priznava, da je bil Moses svojevrsten genij. Po eni strani je mesto sesekljal, po drugi pa povezal. In to s spektakularno gestikulacijo v prostoru. Siegfried Giedion, ki je o njem napisal knjigo, primerja te avtoceste — povzeman po Bermanu — s kubističnim slikarstvom in s filmi, češ da je »pomen in lepoto teh cest nemogoče dojeti z ene same glediščne točke, kot je bilo to nekoč mogoče z okna v versailskem gradu.« Ustrezno je samo gibanje z avtomobilom. Moses naj bi dojel »prostorsko-časovno koncepcijo naše dobe«, in podobno kot se je Heglu leta 1806 Napoleon zdel podoben »Weltseele« na konju, je Giedion leta 1939 videl Mosesa kot »Weltgeist« na kolesih.

Mosesova dinamika je iz New Yorka naredila pravi filmski poligon. Da posnameš film v New Yorku, v bistvu ne rabiš ne helikopterja ne letala: za vse je poskrbel Moses in pa seveda tisti, ki so gradili nebotičnike. Ampak to vidiš šele takrat, ko se z avtom poženeš ven iz Manhattan, čez most v Brooklyn, in nato od tam na Staten Island, pa še naprej v New Jersey. Takrat, ko gledaš Manhattan z vseh strani — in to s kilometrske razdalje —, šele začutiš, kaj je prostor modernizma. In prostor je v tem drvenju čez mostove in pod tuneli res pravi patos, tisti zanos, da si sam protagonist v lastnem filmu. New York je bil od Mosesa naprej zgrajen preprosto zato, da bi ljudje v njem prehajali iz enega filma v drugega. Režiser, ki se v njem zares loti filma, je lahko — če hoče — samo snemalec. New York je že sam dosegel nekakšno absolutno dinamiko. Je edino mesto, ki zares »živi«.