

## KULTÚRA ÉS ÉPÍTÉSZET: ESZTÉTIKAI FESZÜLTSEGEK NEW YORK BELVÁROSÁNAK KIALAKÍTÁSA SORÁN

THOMAS BENDER — WILLIAM. R. TAYLOR

1981. májusában New York állam Városfejlesztési Társasága javaslatokat kért a 42. utca felújítási koncepciójához. A javaslatkéréshez az Eckstut Associates építészeti és tervező cég által készített lenyűgöző kétkötetes összefoglaló kapcsolódott, mely részletes tervezési útmutatást tartalmazott (Cooper 1981). Sőt mi több, a 42. utcára vonatkozó tervek csak néhány hónappal követték Cesar Pelinek a Battery Park Cityre kidolgozott javaslatának elfogadását, mely ugyanazon cégnek egy másik, hasonlóképp ambíciózus tervezési irányelveire támaszkodott.

Igen szembeutnő az irányelvekben — legalábbis a történész számára — a város múltjának felidézése. Feltételezik, hogy úgy él a régi New York a közös emlékezetben, mint valami keret egy képzeletbeli freskón. A legszembeutnőbb talán az, hogy az irányelvek hallgatolagos feltételezésekkel élnek a város „működéséről” a múlt meghatározott időszakaiban, és ezzel együtt jár a vágy, hogy itt és most megragadják kialakulásának és perspektíváinak néhány felhasználható mágiáját, valamint legfontosabb főútvonalainak és azoknak a közintézményeknek a dramaturgiáját, ahol a főútvonalak összefutnak.

Az irányelvekben feltételezett múltat a „korai modern” New Yorknak nevezhetnénk, olyan városnak, amely drámai változások között vajúdott, az emigránsok ezreit fogadta be, az amerikai kapitalizmus irányítási központjává és az ország értelmiségi és kulturális centrumává vált. Talán mindezek közül a legfontosabb, hogy a haladó városi reformok városa volt, amely mintegy alapvető célként magába foglalta az öndefiníciót a politika és építészet világában, a modern közéletben és kultúrában.

1890—1930 között New York felépítette híres felhőkarcolóit, valamint monumentális klasszikus struktúráit, melyek ma is meghatározzák a közszféra térbeliségét. Ez volt az az időszak, amikor New York saját esztétikája kifomálódott.

A tervezési irányelvek szerzői érzik ezt a múltat, de képtelenek arra, hogy megfogalmazzák. Ennek oka könnyen érthető, hiszen olyan alapvető kulturális premisszákra építenek, melyek a dolog természetéből adódóan feltételezések és nem állítások. A történelemnek, s különösen az intellektuális történelemnek egyik alapvető célja — mint ezt Arthur O. Lovejoy sok évvel ezelőtt kijelentette —, hogy egy kultúra megnevezetlen, elhallgatott premisszáit feltárja és tisztázza, s így bírálatukat lehetővé tegye (Lovejoy 1948).

A 42. utca esetében Cooper és az Eckstut Associates által feltételezett feladat az volt, hogy építészetileg fejezzék ki az utca fontosságát: az utcát mint a közszféra terét akarták monumentálissá tenni. New York elhallgatott történelméből merítettek, majdnem ösztönszerűen feltételezve, hogy a horizontális hangsúlyozása monumentálisabbá teheti a közszférát, és nagyobb jelentőséget adhat számára a városi térben, mint a vertikálisé. Úgy tűnik, felismerték, hogy New York városi formáinak történetében, a horizontális monumentalizmus polgári vagy közcélokot jelenít meg, míg a torony a részvénytársasági kapitalizmus hatalmát reprezentálja. Irányelveikben az utcafronton egységesen ötszintes beépítést javasoltak, hogy a 42. utca polgári vagy

közfőára jellegét hangsúlyozzák. A tornyokat az utcafronttól jóval beljebb kívánták elhelyezni. Így fejezték ki határozott elkötelezettségüket a közfőára értékei iránt, és a város történelméhez mint valami döntőbíróhoz fellebbeztek. Ezt a történelmet azonban nem írták meg, és kritikusan nem értékelték. E tanulmány az első kísérlet arra, hogy megírja ezt a történelmet, és feltárja ennek az egyedi esztétikai kornak a kulturális forrásait.

Az építészettörténet művelői valószínűleg egyetlen modern várost — s bizonyos, hogy egyetlen ilyen elismert fontosságú várost — sem kezeltek, illetve mellőztek olyan kíméletlenül, mint New Yorkot. Ironikus módon New Yorkot, „a világ első modern városát” a modern építészettel és tervezéssel foglalkozó történeti munkák csak ritkán, s akkor is elítélően említik. Csak a város parkjait és parkosított fűtőjait tartják dicséretre méltónak. A városra egyébként úgy tekintenek, melyet monoton és lélektelen hálózata, a neoklasszikus vagy reneszánsz homlokzatok, a merkantilista értékek iránti hódolat és a Beaux-Arts esztétikája határoz meg. Sehol sem találni utalást arra, milyen érdekes küzdelem folyt a magán- és közértékek között, a vertikális és a horizontális struktúra között, a laissez-faire értékek és a tudatos, kidolgozott törekvések között, amelyek formát és egységet kívántak adni a város heterogén és gyakran ellentmondásos funkcióinak.

Giedion szerint New York a neoklasszikus építészeti és tervezési sémákat reprezentálta, tágabb értelemben gyakran a „Beaux-Arts” vagy eklektikus szerepel utalásaiban. Ez utóbbit megvetően „trubadúr-szellemnek nevezte, mely énekkel akarja megállítani a modern ipar zaját” (Giedion 1965, 854.). A Beaux-Arts eklektikus neoklasszicizmusát kettős váddal illette: nem volt fogékony sem a technológia, sem a funkció iránt. Hasonlóképpen elmarasztalta azokat is, akik a várostervezés neoklasszikus szemléletével próbálkoztak. „(Ezek) az urbanisták a népszerű festőhöz hasonlóan belegabalyodtak az idillek kompozíciójába” (Giedion 1965, 780.).

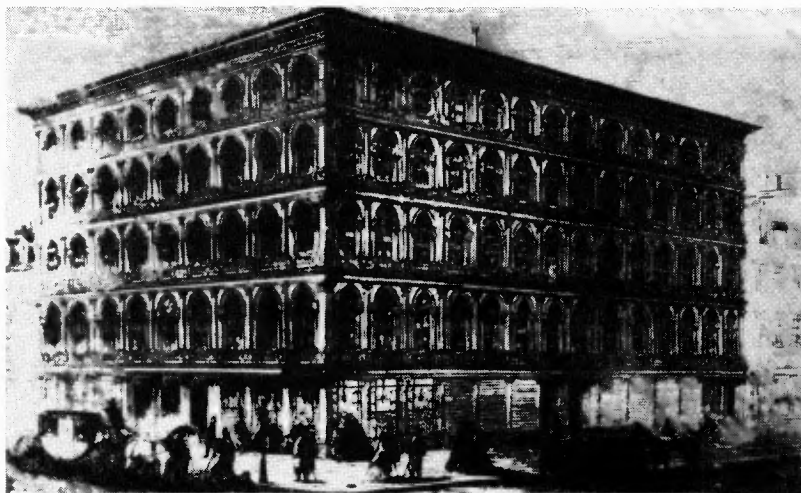
Visszatekintve világosnak tűnik, hogy az egyes épületekre koncentráló modernizmus nincs tekintettel a környező struktúrák építészeti stílusára, és az új kísérleti építészeti kifejezőmód elemeinek történetileg önkényes kiválasztása mellőzi a Beaux-Arts tradíció progresszív szárnyából levonható esztétikai tanulságokat. A Beaux-Arts klasszicizmusának ez a vonása nem Párizsban, hanem Amerikában, a New York-i építészek által erősen befolyásolt tervekben realizálódott a legteljesebben. Legfontosabb közülük a chicagói világkiállítás épületegyüttese, Washington (1901) és Chicago (1903) terve. A progresszív neoklasszicizmus arra törekedett, hogy monumentalizálja és egységesítse a 19. század végi várost. Az épületek építészetétől az urbanizáció átfogó tervezése felé fordult. A 19. századi tradíció alapján az utcakép fontosságát, az egységes, ötszintes beépítési szintet hangsúlyozták, tükrözve a városi szállítás új technológiáit is. A neoklasszicisták „díszítették” az épületeket, a forma nem fejezte ki a funkciót, s nem jelezte az építési technológiát sem. Giedion — belegabalyodva a stílusba — nem érzékelte a Chicago Fair (világkiállítás) neoklasszicizmusának fontos urbanisztikai eredményeit. Az urbanisztikai dimenziók efféle leértékelését aligha lehet várostörténeti fogalmakkal indokolni, hiszen az ipari város válsága az egész együttes válsága volt, nem a stílusé.

Egyetlen városban sem kellett az építésznek és a tervezőknek olyan látványos esztétikai kérdésekkel szembenézniük, mint New Yorkban, ahol az óriási népességnövekedés, a kereskedelmi és ipari expanzió és az újszerű nagyvárosi státusz egy meglehetősen kicsiny szigeten koncentráldott. Az összeütközéseknek ez a sajátossága, és az ebből adódó esztétikai egyezkedések egyedi jellege az, ami New Yorkot építészeti szempontból érdekessé teszi.

New York nevezetessége vertikálitása, s valóban, eget eltakaró magas épületei modernizmusának régóta látványos szimbólumai. Mégis, ha bizonyos horizontális impulzusokat elfogadunk legitim modernitásnak, és New York vertikálitását a horizontalitással dialektikus viszonyban helyezzük el, akkor az építészeti újítások sokkal gazdagabb örökségét tárhatjuk fel, mintha csak egyoldalúan a magasságok által sugallt dimenzióra figyelnénk.

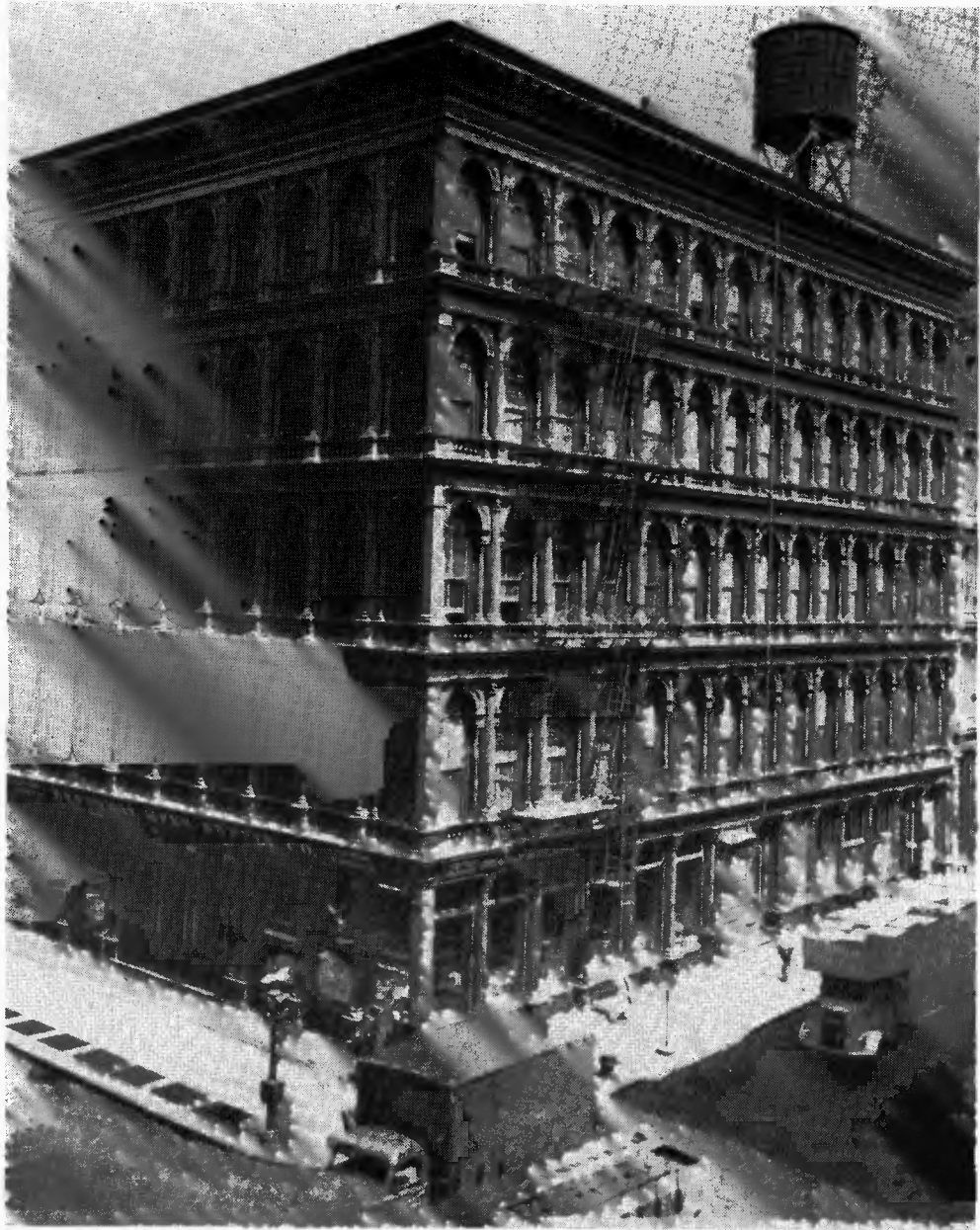
Amikor 1904-ben Henry James visszatért az Egyesült Államokba, felbosszantotta a felhőkarcolók látványa, amelyek az általa 25 évvel korábban elhagyott ötszintes város fölé magasodtak. James — mint már néhányszor korábban is — felvetette, hogy az amerikai kultúra erőtlensége miatt nem képes ellenállni a korlátlan kereskedelem szimbólumainak. New York felhőkarcolókat épít — mondta —, mivel hiányzik a kultúrának az a szükséges intenzitása, amely a növekedést elfordítaná a tisztán gazdasági és technikai szempontoktól, mivel — szavai szerint — hiányzik „a régi báj”.

Más nézőpontból New York fejlődését teljesen másképp is értelmezhetjük. Láthatjuk, a technológia, a gazdaság és különösen egy sajátos kulturális beállítottság kedvezően hatott arra, hogy az egymással kölcsönhatásban álló horizontális városi rend jellegzetes városformát teremtsen New York Cityben. Idevágó eset New York egyik legnevezetesebb épülete, az 1857-ben épített, és még ma is álló Haughwout Building, a Brome Street és a Broadway sarkán. Ez volt az első épület, melyben Otis lift volt, s az épülethez Ade Louise Huxtable nyújtott hitelt, megelőlegezve a felhőkarcoló minden lényeges kellékét, mindössze ötszintes magassága kivételével. Ez a kivétel fontos, mert az alapvetően horizontális, 19. századi városforma érzékelését mutatja. Az épületről készült két illusztráció bámulatos bizonyítéka ennek: az egyikben az épületet újkorában láthatjuk, egy metszeten, díszítéssel (1. kép). A másikon a már 100 éves épületet láthatjuk. Mi, akik már elfogadtuk a vertikális város esztétikáját, nyilvánvalóan más szemmel nézzük az épületet, mint azok a New York-iak, akik először találták szembe magukat vele (2. kép).



I. KÉP

A Haughwout Building 1859-ben (rézmetszet)



2. KÉP

*A Haughwout Building 1952-ben*

A metszeten az épület laposabbnak és szélesebbnek tűnik, mint a fényképen. Meg kell jegyeznünk, hogy a vésnök az utca szintjén néz szembe az épülettel, míg a fényképész, hozzászokva a vertikális perspektívához, jóval az utca feletti szintről készítette a fotót. Mivel a New York-iak az 1850-es években nem voltak hozzászokva a magas épületekhez, az ember azt gondolná, hogy a korabelieket meglepte a Haughwout épületének magassága.

Nem az volna inkább a természetes, hogy a metszet eltúlozza az épület magasságát, s a fényképre hagyja a feladatot, hogy a valódi arányai szerint kicsinyítse? Nyilvánvaló, hogy a metszet készítője ahhoz szokott, hogy a várost inkább horizontális, mint vertikális vonalakkal érzékeltesse. Az épületnek ez a fajta érzékelése akkoriban tipikus volt. A város horizontális érzékelését sugalmazza az a New York épületeiről készült rajzsorozat (különböző szerzőktől), melyeket 1853-ban közölt a Putnam magazin. E sorozat egyik névtelen szerzője — valószínűleg Clarence Cook — A. T. Stewart híres áruházával kapcsolatban foglalta szavakba a 19. század közepi város horizontalizmussal szembeni elfogultságát. Az 1846-ban épült, itáliai struktúrát idéző épület ma is áll a Broadway és a Chambers Street sarkán. Miközben csodálta az épületet, aggasztotta, hogy túl magas, vagyis azt a benyomást kelti, hogy túl magas. „Ezt orvosolhatták volna — írta — a függőlegeseknél szembetűnőbbé téve az épület horizontális vonalait” (Putnam's Magazine I. 1853, 13.).

Ez az érzékelési, vagy úgy is mondhatjuk, kulturális ellenállás a vertikálissal szemben alapvető mozzanat. Montgomery Schuyler 1909-ben a „Felhőkarcolók terjedése” című cikkében azt hangsúlyozza, hogy a szükséges technológia és a gazdasági ösztönzés már azelőtt létezett, hogy hozzáfogtak volna a magas épületek építéséhez. Érvelése felfedi, hogyan illeszkedett a Haughwout épület technológiája ahhoz a kulturális vagy építészeti felfogáshoz, amely nem annyira a vertikális új lehetőségeit, mint inkább a tradicionális ötszintes város folytatását hangsúlyozza. A lift — jegyzi meg Schuyler — nem sugalmazott korlátlan emeletszámot. Egyszerűen az volt a szerepe, hogy „kiegyenlítse a szobák iránti igényt az ötödik és a második szinten” (Schuyler 1916, 424.). Ez volt jellemző közel egy évtizedig. Az ember annyira a szokások rabja, hogy egy évtizeden át senkinek sem jutott eszébe, hogy az új eszköz magasabb épületek építését is lehetővé tenné. Az első épület, amely a lift segítségével túllépte az ötszintes határt, az Equitable Building volt. Az 1870-ben épített épület héteemeletes volt. „A két emelet hozzáadása ma elég bátortalannak tűnik, akkor azonban kétségtelenül merész vállalkozásnak tűnt.” Az 1870-es évek közepéig a Tribune és a Western Union Buildings nemcsak magasabbra emelkedett, hanem építészeti megoldásában, különösen Richard Morris Hunt tornyos Tribune Buildingje, már ki is fejezte a tradicionális város fölé emelkedés lehetőségét. A felhőkarcolók mégis csak lassan terjedtek New Yorkban. Schuyler szerint semmi műszaki oka nem volt annak, hogy évekig késlekedjenek a teherhordó fal meghaladásával, az acélkeretes szerkezetre való áttéréssel. „A szükségszerűség — jegyzi meg —, úgy tűnik, sokáig késleltetődött” (Schuyler 1916, 428.).

A New York-iaknak a magas épületekkel való szembenállása önmagában is érdekes, mert nemcsak esztétikai dimenziói voltak; olyan építészeti ideák iránt vonzódtak már a New York-iak, melyek a horizontális, a masszív formákat hangsúlyozták, érzéketlenné téve őket arra, hogy a monumentalitást vertikális szemléletben érzékeljék. Úgy gondolták, hogy a megfelelő városi középületet, az ehhez kapcsolódó monumentalitást, legjobban tradicionális horizontális szerkezetben lehet elérni.

A városi monumentalitás 19. századi formája legteljesebb kifejeződését a pennsylvaniai vasútállomásban érte el (1906—1913). Ez a McKim, Mead és White által tervezett masszív és csodálatos vasútállomás, őrizve a 19. századi utcakép ideált, két egész telekre terjed ki. Egy másik városi középülettel, az új postaépülettel szemben áll, amely egy szomszédos tömb fényét emeli. A tervezők, ahelyett, hogy az állomást egy ferdén betorkolló sugárút végére helyezték volna, így biztosítva neki a monumentalitást — ahogy Párizsban a 19. század végén tették —, ezt a célt úgy érik el, hogy magát az épülettömböt teszik monumentálissá.

A majdnem ugyanabban az időben épült Grand Central Terminal (1903—1913) folytatja a New York-i köztér horizontális jellegű monumentalizálását, de nem a tömbön belüli épületet monumentalizálja, hanem óriási épülettömböt létesít, s így bizonyos értelemben a Rockefeller Center előfutárának tekinthető. Bár óvatosan, de jelentősen túllép a blokkjellegén. A Park Avenue elágazásánál helyezve el az állomást, a tervezők az állomás mindkét oldalán hatásos perspektívát teremtettek, így monumentalizálva a sugárutat és hangsúlyozva a városon keresztülhaladó észak-déli forgalmat. A szélső kocsifeljáró követi a Park Avenue forgalmának irányát, ugyanakkor lehetővé teszi, hogy a Grand Central Terminal monumentális perspektívát nyújtson. Teljesen hasonló hatást ért el McKim, Mead és White a korabeli városháza épületénél, mely 1911-ben egy útelágazásnál állt, világos kelet-nyugati perspektívát biztosítva a Chambers Street mentén, szintén hangsúlyozva a környezet szerepét, még akkor is, ha ez bizonyos neoklasszikus különbséget eredményezett. A Grand Central struktúrája meg sem kísérli az ötszintes homlokzatmagasság fenntartását, de az általános elvet megőrzi úgy, hogy növeli a magasságot, és a Park Avenue mentén végig betartja az egységes homlokzatmagasságot. Manhattan ezen negyedében a New York Central és telekgazdái mikrométerekben azt a fajta urbanizmust valósították meg, amelyet Garnier Burnham javasolataiban találhatunk. Mindketten vasúti és közforgalmi csomópontokat választottak a monumentalitás helyszínéül. A modern technológia lehetővé teszi, hogy a város a vasutat a föld alá helyezze, és az egységes horizontális perspektívát a felszín felett monumentalizálja.

A *Haughwout Store*-tól a *Grand Centralig* húzódo fejlődésmenet legeredetibb formájában mutatja a horizontális szemlélet térhódítását New Yorkban az első világháború előtt. A neoklasszikus középület-építészet más példáit is idézhetnénk. Így a Richard Morris Hunt tervezte Lenox könyvtár (1870—75), melyet 1895-ben Schuyler „monumentális méltósága” miatt építése idején egyedülállónak tekintett. Természetesen meg kell emlékeznünk a Metropolitan Museum of Art keleti szárnyáról, amelyet Hunt tervezett. Míg a masszív New York-i közkönyvtár (1911) szintén a horizontális monumentalizmus nyilvánvaló példája, finom érzékkel biztosítva a tágasságot és kötetlenséget, ezt a kisebb méretű épületet Schuyler „modern klasszikusnak” nevezte, amely azt hangsúlyozza, hogy nemcsak a méret számít. A szintén McKim, Mead és White által tervezett Knickerbocker Bank (1904) az ötödik sugárúton a 34. utcánál csak háromszintes volt, de Schuyler szerint ereje éppen abban rejlik, hogy magassága nagyon visszafogott. Schuyler szerint a négyoszlopos homlokzatú épület „mérete elegendő a hatásossághoz. Mivel sajátját a többszintes Astoria óriási tömegével szemben hordozza, nem valószínű, hogy tekintélyét bármely későbbi építkezés megfosztaná” (Schuyler 1916. 595.). Végül, a monumentalizmus további példajaként kell megemlítenünk a szintén McKim, Mead és White által tervezett egyetemi épületeket, nevezetesen az 1890-es években épített *New York University* és a *Columbia University* épületeit.

A Madison Square esetében bonyolult fejlődésmenetet és szemléletet érhetünk tetten, mely New York egyedi városesztétikájának fejlődésében közelebb hoz a horizontális és a vertikális látószög közötti ellentéthez. Amikor 1859-ben a Madison Square-en megnyílt a Fifth Avenue Hotel, ez a város első, szállodavendégeket szolgáló liftjével büszkélkedett. Ám építészeti és urbanisztikailag hasonló volt a régi belvárosi Astor House-hoz (1836), ahhoz a szállodához, amely mindezeideig New York legdivatosabb, kívül-belül leglátogatottabb helye volt. Őrizte az 5—6 emeletes beépítési szint hagyományát, homlokzata az utcára nézett. Mindkét hotel a Broadway-en fekszik, s egy háromszögletű parkra néz. A Fifth Avenue Hotelnél már kezdjük észrevenni azt a komplexitást, amit a horizontális rend erőltetett New York szerkezetére. Nem csupán a homlokzat törik meg, a Broadway, a Fifth Avenue és a Park elágazó útpályái és a villamokocsik nem csupán a fotókon és metszeteken teremtenek esztétikai feszültséget, hanem személyes problémát jelentenek a városon belüli tájékozódás és mozgás szempontjából is (3. kép). Ez a feszültség csak fokozódik, ha az ember tekintete szélesebb horizontot fog át, ideértve a Madison Square görbe vonalú gyalogos útjait is.

A Penn Station és a Grand Central Terminal sikere részben azzal függött össze, hogy alkalmazkodtak a szállítási technológia fejlődéséhez (a villamosításhoz), mely lehetővé tette a vasúti közlekedés felszín alá helyezését, ahol az nem töri meg az utcaszerkezetet. A felszíni hálózat győzelme New York horizontális meghatározottságában a metróállomások nevében is megmutatkozik. A földalatti vonalak nem követik az utcaszerkezetet, de a felszínnel való érintkezés mindig utcáknál van. A párizsi metróval szemben, amely például „hely”-orientált (nagyon kevés állomást neveztek el utcák után, a legtöbbet helyekről nevezték el, így pl. L'Opera, L'Odeon), majdnem minden metrómegálló neve utcákra utal. Azt, amit nyugodtan nevezhetnének Madison-téri állomásnak, 23. utcai állomásnak hívják.

Amikor a Fifth Avenue megnyílt, a Madison tér fő közlekedési csomópont volt. A New York & Harlem raktárai, a New York, New Haven & Harford vasutak a tér északkeleti sarka mögött helyezkedtek el. 1873-ban, miután a 42. utcánál megnyílt a Grand Central Terminal, Barnum szabadtéri koncertszínpaddá alakította az ingatlant. A tér 1879-ben kapta a Madison Square Garden nevet, és tíz évvel később itt épült a híres Madison Square Garden, amelyet Stanford White tervezett (4. kép.) White épülete alapvetően horizontális, de utal New York egyedi felhőkarcoló esztétikájára is.

Az olasz városállamok tornyait idézi, és a Richard Morris Hunt által tervezett Tribune Buildinget (1873—75) követi. White a blokszerű épületre igen kifejező tornyot helyezett. Ezek a fejlemények — azaz vertikális tornyok tervezése azért, hogy megerősítsék az épületek horizontális monumentalitását —, csírájukban magukban hordozzák a 20 évvel későbbi New York-i felhőkarcolók esztétikáját. A modern felhőkarcolók esztétikai logikájához ironikus módon a teljesen különálló torony ugyanúgy hozzátartozott, mint az acélszerkezet. De most egy kicsit előreszaladtunk. Az események a valóságban sokkal lassabban haladtak. A Madison Square Gardent akkor nem tekintették a felhőkarcolók előfutárának. A horizontális vonalakat hangsúlyozó szórakoztató központ volt, mivelhogy tradicionálisan ezt tekintették megfelelőnek a monumentális középületek építészetében.

Tíz évvel később, a tértől délre egy másik épületet emeltek. A Fuller vagy Flat Iron Buildinget (1901) Daniel Burnham chicagói cége tervezte. Az épületet, magassága és acélkeretes szerkezete miatt, fontos láncszemnek tekintik a modern felhőkarcoló fejlődésében. Nekünk mégis fel kell



3. KÉP

*A Broadway és a Fifth Avenue*





4. KÉP

*A Madison Square Garden (1899)*

tennünk a kérdést, hogyan érzékelték ezt az építészeti innovációt az általunk felvázolt tradicionális horizontális városi szemlélet keretében. Erről Stieglitz-et érdemes idézni:

„1903 elején egy nagy hóviharban megbabonázva álltam a Flat Iron Building előtt. Nemrég építették a 23. utcán, az ötödik sugárút és a Broadway csomópontjánál.

Építkezés közben figyelve a felfelé haladó szerkezetet, nem éreztem vágyat az egyes szakaszok megörökítésére. De a Madison Square friss hóval fedett fáival együtt, a Flat Iron olyan nagy hatást tett rám, mint még soha. Úgy tűnt, mintha haladna felém, mint egy óriási tengeri gőzös orra — a még alakuló új Amerika képe.

Felidézve ezeket a napokat, eszembe jut, hogy a Fifth Avenue közepén fényképezve összetalálkoztam apámmal. „Alfréd — mondta ő — hogyan érdekelhet téged ez a ronda épület?” „Miért Apám?” — válaszoltam. „Ez nem ronda, ez az új Amerika. A Flat Iron ugyanazt jelenti Amerikának, mint Görögországnak a Parthenon.” Apám rémülten nézett ...

Később a Flat Iron kevésbé tűnt vonzónak számomra. Évekkel azután, hogy még magasabb, még rendkívülibb felhőkarcolókat láttam ... nem tartottam sem elegánsnak, sem az eljövendő kor tipikus épületének, s arra sem éreztem kísértést, hogy lefényképezsem.” (Idézi: Norman 1973, 45.).

A fentebbi idézetben több minden figyelemreméltó: Stieglitz apjának borzadása a vertikális esztétikától; ahogy Stieglitz szinte misztikusan azonosítja a városi struktúrát a sorssal; de számunkra az óceánjáró gőzös említése különösen érdekes. A hajótest felidézése az amerikai város és általában a kultúra nem vertikális, hanem inkább horizontális koncepcióinak fejlődésére utal. Az emberek sokkal könnyebben gondolnak a kontinenst átszelő vasutakra, vagy a Flat Iron előtt elhaladó villamosvonalakra, mint mondjuk az Empire State Buildingre. A hajótestek magasak voltak, különösen, mivel 1900-ban az utasok közel a vízszint magasságában sétáltak, vagy utaztak, fel egészen a hajó orráig, de mégis horizontálisan mozogtak. Ebből a perspektívából a Flat Iron épületének homlokzatpárkánya azt sugallta, hogy további fejlemények várhatók. Ebből adódik Stieglitz érvelésének hihető volta, hogy az épület a progresszív amerikai kultúra előfutára. Később, a felfogásbeli—érzékelési változás után a vertikálitás került a progresszió középpontjába, és sok magasabb épület láttán a Flat Iron épülete már nem volt olyan hatásos. Amikor a világ legmagasabb épülete volt, akkor Stieglitz, s feltehetően mások is, a horizontális szemlélet alapján tekintettek rá. Amikor viszont már a vertikálitás iránti érzékenységgel, illetve elfogultsággal nézték, a Flat Iron már nem tűnt elég magasnak.

Az általunk tárgyalt szemléleti változsról és a New York-i felhőkarcolók kifejlődéséről tisztább képet kapunk, ha, még mindig a térnél maradva, figyelmünket — a Napoleon LeBrun & Sons által tervezett — Metropolitan Life Building és Tower felé fordítjuk (1893, illetve 1903) (5—6. kép). A Metropolitan Life épülete a tornyot egy horizontális üzlettömb tetejére illeszti. Ez a koncepció a korai olasz reneszánsz középület építészetére emlékeztet, a különálló harangtornyot utánozza. New Yorkban 1909-ben ez már nem volt újdonság — korábban említettük a Hunt tervezte Tribune Building és a White által tervezett Madison Square Garden tornyát. A tömegnek ez a fajta kezelése — gyakran olasz vagy francia reneszánsz építészeti részletekkel párosulva — a Haughwout Building korszakáig visszanyúló New York-i hagyomány volt. Elterjedtsége magyarázza Le Courbusier 30-as években tett megjegyzését, amikor először látta New York felhőkarcolóit:



5. KÉP

*Metropolitan Life Building (1909)*



6. KÉP

*Metropolitan Life Building (1915)*

„Különös dolog, hogy a modern felhőkarcolók gyengébbek. Az olasz reneszánsz felhőkarcolók — várokozásaimmal ellentétben — kiváló minőséget képviselnek. New York-ban aztán megtanultam értékelni az olasz reneszánszt. Olyan jól vannak megcsinálva, hogy az ember azt hinné, eredetiek” (Le Corbusier 1947, 59—60.).

A Metropolitan Life épületének monumentális méretei lenyűgözőek. Túllép a hagyományos ötszintes beépítési módon, mégis erős marad a hagyományos érzékelési kategóriák szerepe. A homlokzat hat egységre tagolt, így árnyalja a hagyományos városi léptékkal való szakítást. Érdemes továbbá megemlíteni, hogy inkább igazodik az utcahálózathoz, mint a parkhoz, s főhomlokzata a 23. utcára néző horizontális jellegű üzlettömb, nem pedig a parkra néző tornyos oldal, mint azt későbbi esztétikai előfeltételezésünk alapján várnánk.

Ha ránézünk a Metropolitan Life Building-ről itt bemutatott két fényképre Moses King: „New York-i látképek” című albumából — az egyik 1909-es, a másik 1915-ös — láthatjuk a fontos szemléleti-érzékelési változást a városban — a torony végleges elfogadását. Az 1909-es felvétel a Madison Square déli oldala felől az üzlettömböt hangsúlyozza a torony helyett. Az 1915-ös felvételen ezzel szemben a torony uralja a képet. Mintegy fél évtizednyi időszak alatt a monumentalitás a vertikálitással azonosult. 1961-re, amikor a tornyot felújították, vizuálisan elkülönítették az üzlettömbtől, egy helyett két struktúrát sugalmazva. Akkorra a torony már „egyedül is állhatott”. Amikor a torony felújításának nekifogtak, a szabadon álló torony gondolata kevés esztétikai problémát jelentett. A New Yorkban 1930 előtt uralkodó városesztétika még nem tudott ilyen határozott vertikálitást elfogadni.

1909-ben New Yorkban a Metropolitan Life Building és a Singer Tower — melyet Ernest Flagg helyezett egy francia-barokk stílusban épült üzlettömb tetejére — képviselte a felhőkarcolók alapvető formáját. Mindkettő különbözött attól a kompromisszum nélküli vertikálitástól, melyet Louis Sullivan a magas irodaépületek számára előírt, s amelyet magas szinten meg is valósított egyetlen New York-i épülete, a Condit Building esetében. Az, amit „A magas irodaépület a művészet szemszögéből” c. híres esszéjében (1896) Sullivan előírt, idegen volt a New York-i felhőkarcolók struktúrájától. Sullivan ezt írta:

„Mi a magas irodaépület fő jellemzője? ... Rögtön azt kell válaszolni, hogy magas. A magasság adja a művészet számára izgalmas jellegét ... Benne kell lennie a magasság erejének és hatalmának, a magasztosság dicsőségének és büszkeségének. Minden porcikájában benne legyen a büszkeség és a szárnyalás, teljes diadalmában emelkedjen, tetőtől talpig egységes egész legyen, egyetlen oda nem illő vonal nélkül” (Sullivan 1947. 206.).

A Cass Gilbert tervezte Woolworth Building (1913) — az az épület, melyet Stieglitz említ, hogy felépültével már kevésbé értékelte a Flat Iron Buildinget — azt a sugárzó diadalmamorériszt váltotta ki, melyre eddig egyetlen New York-i épület sem volt képes. Ezt a hatást azonban inkább a New York-i campanile-tradícióra építve, mintsem a Sullivan esszéjében előírt követelményeket, vagy az általa tervezett Condit Buildinget követve érte el (7. kép).

A mai Broadway felől nézve a Woolworth Building toronynak tűnik. Hacsak nem az épület hátsó bejárata felől közeledünk, nem látjuk az ismerős New York-i üzleti blokkokat, amelyek az építéskor készült képeken még dominánsak voltak. Egy különbségtől eltekintve, az épület a New York-i campanile masszív változata. Gilbert a „kereskedelem katedrálisánál” — ahogy az avatási ceremónián nevezték az épületet — a reneszánsz helyett inkább gótikus motívumokat használt. Ha szárnyalni kell, hát a gótika az egekig szárnyal. A horizontális homlokzat párkány-



7. KÉP

*Woolworth Building (1913)*

magassága, csakúgy mint a toronyé, túlszárnyalt minden addigi New York-i épületet, Gilbert ragaszkodása a 19. századi városhoz mégis megdöbbentő. Bár az üzleti blokk magasabb, mint korábban bármikor, az építészeti részletek továbbra is a tradicionális öt-hatszintes utcafrontot idézik. Terjedelmes alap és homlokzatpárkány jellemzi, és négy horizontális tagolás töri meg. Az épület díszítését tekinthetjük a funkcionális kifejezőmód kudarcának vagy a 19. századi városépítési tradíciók szándékos és megnyugtató utánzásának. Szűken vett művészettörténeti szempontból az előző magyarázat a helyénvaló. De ha urbanisztikai szemszögből értelmezzük Gilbert tevékenységét, az utóbbi magyarázatot kell elfogadnunk.

Az 1920-as évek közepéig tartó ellenállást a vertikalitással szemben fényképek és festmények jelzik. Az 1890-es évektől egészen az 1930-as évekig a legáltalánosab és legmeghökkenőbb perspektíva a vízfelülettel takart előtérből a háttérben égbemeredő felhőkarcolók ábrázolása. Meg kell azonban jegyezni, hogy még ezek a nézőpontok sem használják ki a vertikális lehetőségeit. A magas épületeket inkább horizontális tengely mentén rendezik el. A város ebből a perspektívából hegyszerűen kimagasló térség, az épületegyüttes érzékelhetően sokkal fontosabb, mint az egyes kiemelkedő épületek.

Az 1925—31 közötti néhány év hozta meg a felhőkarcoló toronyként történő teljes esztétikai „elismerését”. Ebben jelentős szerepe volt New York „Város építése” címen publikált regionális tervének és az ebben szereplő első példának: a Radiator Buildingnek (1925), a Chrysler Buildingnek (1930) és az Empire State Buildingnek (1931). Ezekben az években két kivételes tehetségű, „látnoki” képességű építész, Raymond Harold és Hugh Ferriss, a Regional Plan project igazgatójával, Thomas Adams-szal együtt elvetette a felhőkarcolók hegláncszerű felfogását, s ehelyett egyedi, toronyként kiemelkedő csúcsoknak ábrázolták őket. Hood és Ferriss New York egymástól tisztas távolságban álló tornyokkal benépesített vízióját vázolta fel. Hood azt javasolta, hogy a tornyokat pontosan a földalatti vonalak fölé helyezzék, s így inkább a földalatti szállítási rendszert, mintsem az utcahálózatot használják a város horizontális szerkezetének meghatározásához. Ferriss a „A holnap metropolisza” (1929) című könyvében a jövő felhőkarcolóit szembeállította a jelenkori város 50 év alatt felépült felhőkarcolóival. Elismerve Hood látnoki gondolatait, ő ezt írta a rajzban megjelenített városról:

„... meglephet minket az előttünk levő tornyok elhelyezése. Először is nincs két egymás közelében álló sem közöttük. ... Ugyanakkor bizonyos szabályszerűség végig megfigyelhető elhelyezésükben. Bár egymástól nem pontosan egyforma távolságra állnak — viszonyuk sem sugall abszolút négyszögletes elrendezési sémát — nyilvánvaló, hogy elrendezésük városi méretű tervre alapozódik.”

Ezeknek a 300 (vagy még több) méter magas tornyoknak az „alapzata” 4—8 telket fog át. A tornyok között „széles területeken ... — s ezek teszik ki a város területének jó részét — az épületek viszonylag alacsonyok. Az átlag hat szint ...” (Ferriss 1929, 109.).

Harvey Willey Corbett-nél, a One Fifth Avenue tervezőjénél a dialektika elvész, s a vertikális és a szépség teljes — és szórakoztató — asszimilációját találjuk. 1928-ban Corbett a Yale Review-ben azt fejtegette, hogy a vertikális mindig vonzóbb, mint a horizontális; a karcsúság érzetét kelti, ami kellemesebb. „Ruháink függőleges csíkozásúak, mert úgy gondoljuk, ez javít megjelenésünkön. Ezzel szemben milyen csúnyák az elítéltek egyenruhái, melyeken vastag vízszintes csíkok vannak. Ilyen undorító ruhát senki sem viselne önként. Az épületeknél is a magasságot hangsúlyozó vonalakat szereti az ember, amelyeken a szem felfelé pillant” (Corbett 1928, 692—699.).

A vertikális beépítés az új városesztétikába, s ezt a fotográfia már oly módon dicsőítette, ahogy azt Stieglitz 1903-ban még nem tette, és nem is tehetné. Az 1930-as években készült fotókon nyilvánvaló a vertikális iránti új elragadtatás, így Berenice Abbot kollekciójában, az „Exchange Place”-ben vagy Edward Steichen „Maypole”-jában, amely az Empire State Building vertikális vonalait fedezi fel, vagy a harmincas évek filmjének, a 42. utcának a koreográfiájában és fényképezésében.

Mégsem szabad eltúloznunk — még a 30-as évekre vonatkozóan sem — a New York-iak eltávolodásának mértékét Burnham századfordulói neoklasszikus víziójától. A középületek vonatkozásában szólnunk kell a horizontális tradíció fennmaradásáról. Az Empire State Building — a tömbjellegű felhőkarcoló legfőbb példája — esetében fontos emlékeztetni arra, hogy az épület utcafrontja csak hat emeletnyi, ugyanis a 32. utcára vonatkozó irányelvek szerzői ezt tartották kívánatosnak. Felidézhetjük azt is, hogy a Rockefeller Center sétányát alacsony francia és brit pavilonok szegélyezik, melyek hatszintes utcafronttal zárulnak. Az alacsony beépítésű, horizontális jellegű középület ezen építészeti tradíciójára gondolt Lewis Mumford, amikor a 40-es években az ENSZ épületének agresszív vertikálisáról panaszkodott, s sokkal kedvezőbben ítélte meg a New York-i közkönyvtár épületét (Mumford 1956, 20—60.). Végül, hogy egy közelebbi példát említsünk a New York-i középület-építészetből, a Lincoln Center további adalék a horizontális monumentalitás iránti tartós érdeklődésre. A Lincoln Center mint vasúti közlekedési csomópont, a Broadway és a Ninth Avenue találkozásánál, tulajdonképpen felidézi a horizontális városkép mindazon feszültségeit, amelyek a Madison Square-t jellemezték a századfordulón.

A középületek horizontalizmusa és a magáncégek vertikálisítása között az általunk tett distinkciót meglepő módon az 1931. évi Regionális Terv is elismerte. A New York-i építészeti egyediségével kapcsolatos viták során a szerzők két oldalon fényképeket mutattak be. Az egyik oldalon középületek láthatóak, a másikon magáncégek székházai. Az előzőek mind horizontális karakterűek, az utóbbiak pedig vertikálisak.

Az üzleti szféra elfogadta a tornyot mint a testületi hatalom kifejeződését. A gyenge, de még pislákoló közéleti kifejezőmód továbbra is nehezen tör utat magának az utca szintjén.

Mindenesetre reménykedjünk, hogy a harc a városi közhatalomért és közterületért nem az utcán, hanem az utca szintmagassága körül fog folyni.

Fordította: Timár Lajos

A „Culture and Architecture: Some Aesthetic Tensions in the Shaping of Modern New York City” című tanulmány rövidített változata. In: *Visions of the Modern City* (szerk.:) William Sharpe — Leonard Wallock. John Hopkins University Press, Baltimore 1987, 197—211.



## Irodalom

- Cooper (1981) *Eckstut Associates, Forty-Second Street Development, Project: Design Guidelines*, New York.
- Corbett, H. W. (1928) *New Heights in American Architecture*, *Yale Review* 17. July.
- Le Corbusier (1947) *When Cathedrals Were White*, New York.
- Ferriss, H. (1929) *Metropolis of Tomorrow*, New York.
- Giedion, S. (1961) *Space: Time and Architecture: The Growth of New Tradition*, Cambridge.
- Loverjoy, A. O. (1936) *The Great Chain of Being*, Cambridge.
- Mumford, L. (1956) *From the Ground Up*, New York.
- Norman, D. (1947) *Alfred Stieglitz: An American Seer*, New York.
- Putnam's Magazine* (1953).
- Schuyler (1916) *Architectural Record*.
- Sullivan, L. (1947) *Kindergarten Charts and Other Essays*, New York.