Kulturális-közéleti havilap, harminckilencedik évfolyam

2012 október Ról-ről

Almási Miklós: A lakható város álmai (Michiel Wagenaar: Városépítészet és polgári szabadság. Hat európai főváros fejlődésének összehasonlító elemzése. Fordította Bérczes Tibor. Budapest, 2012, Terc Kiadó.)

A téma: összehasonlító európai várostörténet. És a rajzszög, amire az egész fel van akasztva: a két Európát meghatározó városépítés-modell: Párizs és London topográfiai különbsége. A francia főváros geometrikusan rendezett (Haussmann báró zseniális és agresszív tervezése nyomán), London meg – bár a Dickens-korabeli nyomortelepei rég eltűntek – maradt kuszán „festői". (Akárcsak Amszterdam.) Mind a két hagyománynak vannak követői, mégis Párizs lett a nyerő, ez a városszerkezet lett a főmodell, a nemzeti tekintély, az állami nagyság, a *gloire-t* hordozó minta – Amszterdam és egy-két európai hely maradt a festői kuszaságnál.

Miért ez a kettősség, miért lett domináns a Haussmann-modell, miért alakult így? – kérdi a holland szerző. És valami olyasmit válaszol, hogy: az államberendezkedések (állambürokráciák) különbsége volt a meghatározó: a francia központosított, minden apróságot előír, házmagasság, homlokzatok egysége, geometriai rend, és persze a főváros egészének az államgépezet emelkedettségét kellett hirdetnie (igaz, a francia állam pénzt is tett az önfényezés igénye mellé); az angol ezzel szemben *laissez faire* alapon szerveződött, vagyis minden polgár úgy építette házat, ahogy akarta, alacsony ház mellé magas került, homlokzatok vegyes felvágottra sikerültek, az utcák összevissza mennek, nincsenek nyílegyenes (geometrikus, mesterséges) sugárutak, merthogy nincs központi tervdiktatúra. Persze emlékművek, terek, sőt parkok, levegős beépítés itt is van. Vagyis kicsit eltúlzom a két szélsőséges modellt, de valahogy így alakult Európa két meghatározó fővárosának fejlődése. Emellett – fura tézis – a lakáskultúrák eltérő ízlése, polgári vagy arisztokratikus léptéke is beleszólt a fejlesztések típusvariánsaiba: a hollandok maradtak a puritán polgárinál, a franciák (és követőik) többnek akartak látszani. E két tényező – és még egypár – nyomta rá a bélyegét a különböző várostervezési modellekre. No meg a közpénz, a kisajátítás, spekulatív tőke, korrupció nagysága stb. Elemzései során hat várost vizsgál közelebbről, Párizs és London mellett Brüsszelt, Rómát, Budapestet és persze Amszterdamot. Már most jelzem, hogy a szerző a holland modell lelkesültje: könyve voltaképp képes kiáltvány a túlnövesztett „szörnyvárosok" ellen.

Mint építészetben tök laikusnak, nekem persze Pest lett érdekes: igaz, csak rövid fejezet foglalkozik vele, de megéri. Az 1800-as évek közepén még két faluból álló főváros – ahogy mondja – volt akkoriban Európa legkisebb fővárosa: lélekszámát és szegénységét illetően

egyaránt. Viszont 1896-ra világvárossá nőtte ki magát – sugárúttal, villamossal, csatornahálózattal, vízművekkel, földalattival, csodapalotákkal –, pár évtized alatt hihetetlen nyitás: Nyugatra. Gondold csak meg, voltaképp tizenvalahány év alatt épült fel mindez: na jó, volt határidő (a millenniumi ünnepségek: 1896) – a Sugár út (Andrássy út) palotái, Körönd, Oktogon és Liget felé tartó csodás villasor. Ma már irigyeljük, sőt ünnepeljük is ezt a városfejlesztési (és művészi) teljesítményt: de a sebesség! – az hihetetlen. Mert nem 20. századi technológiával hozták tető alá ezt a csodát: kubikosok ásták ki a metró gödrét, és csinálták meg az európai kontinens első földalattiját – pár év alatt. (Mi lenne, ha ma kellene megépíteni – lásd négyes metró…) De nemcsak ezek a közismert létesítmények robbantak be. Az egyetemünk falán (Múzeum krt., ELTE-épület), ahová naponta járok, emléktábla hirdeti, hogy épült 1880 és 1883 között (Steindl Imre): de 1900-ra már a belső „*campus*”, a teljes Trefort-kert is elkészült. És ez még ma is korszerű *egyetemi város*. Hogy a csudába tudták megcsinálni? (Mára elkészült az eredetihez hű rekonstrukció – most látni csak, hogy szerkezetileg, épületgépészetileg is hihetetlenül modern – pl. ereszcsatornák levezetése falon belül, teljesen zárt liftakna, tantermek belmagassága hat méter (kell a diáknak/tanárnak oxigén) – mindenre lett gondolva, és mindenre volt pénz. És mi mindent kibírt: a renováláskor lecsiszolták ugyan a vörös téglás lábazatot, de még pár évvel ezelőtt fotóztam az ide belevésett „ősgraffitiket”: pl. „indulunk a frontra, 1915. június”, „szeretlek Pista, 1907”, „kitartás! 1944. december”. Várostörténet – miniben. Ez az egész városrendezési őrület (tizenhárom év) páratlan a maga nemében, kisajátítással, rombolással, panamázással együtt is komoly teljesítmény. Tényleg világvárossá gyúrták a várost. Benne gyöngyszemekkel: l. pl. a Nemzeti Múzeumot körülvevő palotákat (pl. Festetics-, Törley- vagy a Károlyi Lajos-palota), valamint a Bródy Sándor utcai palotanegyed jó néhány kis ékkövét – ezek is abban a tíz-tizenöt évben nőttek ki a földből.

Kár, hogy a könyv nem szól a következő városépítési hullámról, mikor a Margit hídtól északra megépül az Újlipótváros – nagy részében Bauhaus-fazonra. Pedig ez az építési láz sem volt akármi. (L. pl. a Palatinus-házak, amelyek a Szigetről kapták a forró vizet fűtéshez, vagy szívem csücskét, a Parkkávéház épületét (Hofstätter Béla/Domány Ferenc munkája) – Budapest legszebb lépcsőházával. Hofstätter másik csodaépületét a Margit körúton találod, ez az ún. „üvegcső-liftes” ház – nem téveszted el: a tévéreklámokban szinte naponta mutatják… (Egyébként az építészt 44-ben a Dunába lőtték. Társa Angliában lett öngyilkos.)

Szóval erről a hullámról már nem ír. Pedig így lett volna kerek Wagenaar képlete a kétféle városrendezési modellt illetően. Míg a Párizst stílusban követő budapesti „nagy építkezések” az állami pompa, nemzeti nagylétünk topográfiáját teremtették meg, az Újlipótváros a „lakhatás” polgári ízléséből csinált városépítészeti mintaformát. A Duna-parton kiáltóak a kettő kontrasztjai: a Parlament, a Kúria – meg a lipótvárosi Bauhaus. Versenyeztek. Mellesleg Wagenaar említi a Parlament monumentalitását: „*nagyobb, mint a Reichstag*” – mondja. (Nem ő az első.) Még Nagy-Magyarország számára is „levegős”, Trianon után meg feltűnően nagy. Amúgy az épülettel semmi bajom, pláne hogy Budapest egyik ikonja lett. Hogy miért szúrja Wagenaar szemét? – fel nem foghatom.

A főváros mint nemzeti identitás ikonja (vagy díszlettömege) tehát francia eredetű mánia: jelképtömeg, „államváros”. Sokan másolták ezt az önnön nagyságát hirdető, egy központból irányított városfejlesztést. Az angolok – mondja a szerző némi iróniával – nem követték ezt a mintát: London, a maga kuszaságával is, egy világbirodalom fővárosa volt, vagyis az angoloknak *nem kellett bizonyítaniuk* nagyságukat. A megjegyzés talál – de a *modernizálás* mégiscsak Párizs felé billentette a mérleget a századforduló környékén. Wagenaar ide sorolja a vízvezeték, csatornázás, metró, villamosítás forradalmát: Párizs nyer. Én szkeptikusabb vagyok ezzel a modellel: a szép, egységesített homlokzatok mögött ritka volt a polgári kényelem. Raymond Queneau híres regénye, a *Zazie a metrón* (fr.: 1957, m.: 1959) azzal a

mondattal kezdődik, hogy a párizsiaknak büdös a metrójuk, hát persze, hisz a lakásoknak csak tizenegy százalékában van fürdőszoba. Na jó, Queneau túloz, különben is azóta eltelt fél évszázad… A geometrikus, sugárutas raszteres építés egyébként a tengerentúlon bontotta ki magát: Chicagóban, Manhattanben, majd Brazíliavárosban.

A szerző többször is megjegyzi, hogy ez a centralizált, „átvágásokkal" dolgozó városfejlesztés micsoda pusztítással járt: dózerolni épülettömegeket, hogy helyet adjanak a sugárutaknak meg a reprezentatív kulisszáknak (kormányzati épületeknek, emlékműveknek, tereknek), hogy a járókelő jó messziről ráláthasson a nemzeti nagyság ikonikus jelképeire. Közben kiköltöztették a nincsteleneket (a belvárosban megszűntek a nyomortelepek, hogy a városkörnyéken még jobban terjedjenek). Szóval nagy ára volt a „fény városának", igazi, schumpeteri „teremtő pusztítás". Sőt még azt is látja, hogy a hatvanas években ismétlődik ez az építődüh: a perifériákat is felépítik, a bevándorlók nyomortelepeit eltüntetik: panelbe terelik őket – toronyházakba, ami akkor nagy dolog volt. De a külkerületi lakósilók pillanatok alatt elszlamosodtak. (Kitalálóját, Le Corbusier-t annak idején ünnepelték, ma már viszolygó hallgatás övezi nevét, legalábbis lakósiló-ügyben.)

Wagenaar szíve csücske – mondanám, utópiájának modellje – a holland városfejlesztés. Annyiban igaza van, hogy itt a fővárosnak nincs kiemelt szerepe – Rotterdam nyüzsgőbb, mint Amszterdam –, és a főváros nem kap több pénzt a nemzeti nagyság városépítészeti dicsőítésére, jóllehet a 19. századfordulóra itt is megjelentek a nacionalista irányzatok, és Amszterdam falujellegét erősen nehezményezték. De önfényezésre nem költöttek. A köztér puritán, másik oldalon a civil társadalomban, a polgár építkezései otthonosak, utcái bájosak maradtak: nincsenek nagy „átvágások", nincs geometria, központilag előírt homlokzat, díszítmény, ereszmagasság – de van kedélyes puritanizmus. Nem mutogatják gazdagságukat (ne feledjük: gyarmattartó nagyhatalom volt, és amúgy is lehetne büszke is múltjára, szabadságharcaira, történelmi nagyságára). De nem: a hollandok városi épületei többnyire a polgári egyszerűség sormintái. Az utca embere ebben gyönyörködhet, nem a kiemelt kormányzati palotákban. Ahogy mondja, a „közjogi területet" nem engedték nőni; ha terjeszkedni akart, visszaszorították – itt érvényesül a könyv címében említett polgári szabadság: a város nem a felsőbbség díszlete, hanem a polgári létforma letéteményese.

Persze a 19. század közepén Hollandiában is beindult a városfejlesztés – ám elsősorban élhetőségi szempontokat (sűrű vasúthálózat, villamos, modern hidak, kövezett utak, ivóvíz) figyelembe véve. A kisajátítások itt is beindultak (a falusi maradványok eltűntek), nem is annyira Amszterdamban, hanem Hágában, Rotterdamban, de ott is ellenezték az öncélú villogást, „nemzeti nagyság" dicsőítését, egyáltalán a *city beautiful*-elvét. (Nézz rá a királyi palotára, és megérted a különbséget.) Fontosabb az élhetőség: arra volt pénz, volt kisajátítás, és ami kialakult, kedélyes-szép város lett. Igaz, a spórolást nemcsak a múlt határolta be, hanem a vízzel való állandó küzdelem (tenger, ami újra meg újra betört, csatornák karbantartása stb., az állandó fenyegetettség: erre kellett állandóan tartalékolni). Jó néhány katasztrófájuk volt… Mégis szép, emberméretű városok alakultak.

Nekem ez a könyv a borzalmas városiasodás elleni kiáltványnak tűnik – gondolj a 20-30 milliós ázsiai vagy dél-amerikai városokra – alig van ötlet, kísérlet arra, hogyan lehetne kikerülni ebből a csapdából. Hollandia az egyike a ritka egérútmodelleknek. De a fejembe beleült az is, amit a skandinávok csinálnak: a kis településeknek óriási pénzeket fizetnek, hogy helyben tartsák a lakókat – ne rohanjanak a nagyvárosokba, otthagyva az elöregedett, haldokló falvakat. Megkapnak mindent: legjobb iskolákat, infrastruktúrát és azt a kényelmet, amit egy 50–100 ezres város képes nyújtani: minden gyalog elérhető és olyan, mint a fővárosban. Nekem ez nagy tanulság, amivel viszsza is térek Wagenaar könyvéhez, mert úgy érzem, titokban ő is a *megacity*k ellenében írta ezt a könyvet. Voltaképp utópiát: mert miközben olvasom, tudom, hogy

megvalósíthatatlan – Hollandia még ellenáll, a világ már feladta: a tömegváros káoszát nincs, ami feltartsa.

Városépítészet, várostörténelem, fejlesztési alternatívák – azonban a szerző nem szakbarbár. Párizs fejlesztése során külön kitér a francia irodalom két nagy városkritikusára: Zolára és Victor Hugóra. Zola nagy regényei Párizs várostörténetei is – gondolj a *Nana* c. művére, de akár az egész Rougon-Macquart sorozatra. „E könyvek legfőbb témája a határtalan kapzsiság és gazdagság utáni vágy. Mindkét regény azokról a spekulánsokról és újgazdagokról szól, akik egyre erőteljesebben határozták meg az új Párizs alapjait." Na és gyerekkorod (talán) legrémesebb olvasmánya, a *Nyomorultak*? – amikor Jean Valjean a csatornákban bujkál üldözője elől. A regényében „alulról" látszik az új Párizs. Mert Victor Hugo kegyetlen kritikusa maradt e városátalakításnak: publicisztikájában is siratta a régi Párizst, szemben Zolával, aki e tekintetben (maró kritikája ellenére) nyitott volt az újra, és örült a „fény városának". Akárhogy is, az európai fővárosokat – Amszterdamot is beleértve – utolérte a „bűnös város" bélyege, a vád, hogy paraván mögé gyömöszölték a gyors iparosítással beálló szörnyű tömegnyomort. De az se volt elég: a jómódúak otthagyták a városmagot, és szatelitvárosokba költöztek – csakhogy mára ebből a trendből is zsákutca lett. Nagy irodalma van e városkritikának, Wagenaar azonban ebből kihúzza magát.

Hát persze, mert mint mondtam, voltaképp történelembe csomagolt utópiát ír, kerüli a városfejlődés vészes kérdéseit. Mi pedig szorongunk, hogy ezeket az európai városmodelleket (ma már mindegy, melyiket) el fogja sodorni az immigráció, a globális emberáradat. Ami komoly szociális, urbanisztikai és persze politikai veszély. A bevándorlókat le kell telepíteni – sőt meg kell tanítani *urbanitásra,* azaz városi interakciókban, polgári szabadságban élni-viselkedni. Ami nem egyszerű: csak kiragadott példaként l. a franciák kétségbeesett erőfeszítését Marseille-ben, az angolokét Manchesterben. Azért erről is olvastam volna valamit – kimaradt. Mégis, a könyv szolid dolgozat az összehasonlító urbanisztikából.

Michiel Wagenaar: Városépítészet és polgári szabadság. Hat európai főváros fejlődésének összehasonlító elemzése. Fordította **Bérczes Tibor**. Budapest, 2012, Terc Kiadó, 270 oldal, 5800 forint.

Tetszik Legyél az első az ismerőseid közül, akinek ez tetszik.

Kapcsolódó írások:

1. **Almási Miklós: A szabadság kézikönyve (ean-Paul Sartre: A lét és a semmi. Egy fenomenológiai ontológia vázlata. Fordította Seregi Tamás. Budapest, 2006, L'Harmattan Kiadó.)** Almási Miklós A szabadság kézikönyve Hatvanéves. Vastag könyv, tömény filozófia....
2. **Almási Miklós: Látványterek: Berlin, mon amour (Berlin átváltozásai. Város, építészet, kultúra. Szerkesztette Kerékgyártó Béla. Budapest, 2008, Typotex**

Kiadó.) Az ember azt hinné, hogy sivatagban a legkönnyebb várost építeni:...

3. **Almási Miklós: Beszólás középről (Paul Krugman: A liberális lelkiismeret. Fordította Orosz Ildikó. Budapest, 2010, Gondolat Kiadó, Demos Könyvek. 346 oldal, 2890 forint.)** Krugmant (a New York Times kolumnistáját) „pimasz" gazdasági jegyzeteiért régóta...
4. **Almási Miklós: „Mit akar ez az egy ember?" (Sárközy Tamás: Magyarország kormányzása 1978–2012. Budapest, 2012, Park Könyvkiadó.)** A címet Vas Istvántól loptam, annak érzékeltetésére, hogy ilyen „könyvíróember"...
5. **Almási Miklós: Gyermekkor – krízis idején (Walter Benjamin: Egyirányú utca. Berlini gyermekkor a századforduló táján. Fordította Berczik Árpád, Szitás Erzsébet, Márton László. Budapest, 2005, Atlantisz Kiadó. 190 oldal, 2695 forint.)** Almási Miklós Gyermekkor – krízis idején Önéletrajzi könyvecske, Benjamin...

Cimkék: Almási Miklós