

# Urbanisztikai „robbanás” a XIX. század második felében

A XIX. század idejére Európa már maga mögött tudta a győztes polgári forradalmakat. Megszűntek azok a politikai akadályok, melyek útjában voltak a kapitalista fejlődés teljes kibontakozásának. A városokba települő, gyorsan fejlődő gyárpar kiélegethetetlen munkaerőigénye a városi népesség eddig soha nem tapasztalt ütemű növekedésével járt. A világ legnagyobb városa a kapitalista fejlődésben élen járó Anglia fővárosa, London lett, a század végére 4,5 millió lakossal.

A gyors városnövekedés szinte robbanásszerűen törte át a városokat határoló középkori falgyűrűket, és a városok periferiáin olajfoltokként terjedő, embertelen nyomortelepeket eredményezett. Liverpool munkásnegyedében az átlagos életkor 16 év volt. A gyárak füstjébe burkolt, közművesítetlen, sűrű lakótelepek a járványok, a nyomor, az „angol kór” otthonai voltak, és szemléletesen mutatják az embert is árúként kezelő kapitalizmus valódi arcát, gátlástalanságát.

A gyors városiasodás, természetesen, a városok központi részeire sem maradt hatástalan. A középkorból öröklött városszerkezet képtelenné vált az újfajta és volumenében is megsokszorozódott igények kielégítésére.

Az európai nagyvárosok átépítésének példája Párizsban született meg, ahol Haussmann irányításával mintegy 48 kilométernyi új utat vágtak bele a régi, zegzugos beépítésekbe. A Párizs belsejében lebonyolított rekonstrukció a város egész szerkezetét átforgató kör- és sugárútjával ma is élő, funkcionális közlekedési rendszert teremtett, mely a ma már nyilvánvaló forgalmi hibái ellenére is előrelátó, nagyvonalú városépítési tevékenységnek bizonyult. A beavatkozás célja a területileg is kiterjedt lélekszámban is megsokszorozódott város működőképessé tételén túl a nyomornegyedek, a proletariátus külső területekre szorításával a polgárság igényeinek, új státuszának megfelelő, egészséges és reprezentatív lakókörülmények biztosítása, s emellett helyet, megfelelő környezetet kellett teremteni a polgári társadalom új intézményeinek is.

Szinte gombamódra szaporodnak a központi és a helyi igazgatás épületei. Majd minden európai fővárosban épül új parlament, igazságügyi palota, curia és börtön. A vidéki városokban is új városok, bíróságok, kaszárnyák jelzik a megváltozott hatalmi struktúra minden eddigénél szervezettebb, egységesebb irányító- és elnyomó-szervezetének kiépülését. Ugyanakkor a polgárság — biztonságának tudatában — kényelmesen be is rendezkedik a városokban, és igen rövid idő alatt létrehozza szórakozásának, kultúrálódásának, luxusigényeinek intézményrendszerét: színházak, operaházak, egyetemek, múzeumok, kiállítási csarnokok, sétányok és dísztermek épülnek.

A nagy átépítések legfőbb, legtömegesebb építési programja azonban végig egy jellegzetesen kapitalista találmány, a „bérház” volt. Ha semmit nem tudnánk a kor társadalmáról, s azt a bérházak megmaradt sokféle formájából kellene rekonstruálnunk, túl nagyot akkor se tévedhetnénk.

Magyarország az európai kapitalizálódás egyre gyorsuló folyamatába viszonylag későn, csak az 1867. évi kiegyezés után kapcsolódott be. Ekkor nálunk is egy gyors városiasodási folyamat indul. 1872-ben Pest, Buda és Óbuda egyesítésével megszületik Budapest, s az európai példák alapul vételével a Fővárosi Közmunkák Tanácsának irányításával igen gyorsan, alig 15 év alatt kiépítik a Sugárutat, a mai Népköztársaság útját. A 2,3 kilométernyi egyenes útszakasz a viszonylag szűk, belvárosias indítás után kifelé haladva egyre szélesebbé



A volt Sugárút elkészülte után, 1890 körül. A közép-európai nagyvárosok városias atmoszféráját számunkra még ma is leginkább az eklektikus beépítések hordozzák

(Háry Gyula tollrajza)

bé válik, s a külső szakaszt már fasorok, fásított sétányok is tagolják. Az út szélesedésével a zárt sorú beépítés is kötetlenebbé, szabadabbá válik, s méltó befejezést kap a századfordulón kiépített Millennium-emlékművel, a Műcsarnok és a Szépművészeti Múzeum által határolt téregyüttesel, a Hősök terével. A hosszú, egyenes útszakasz egyes részeinek egymástól eltérő kialakításával, beépítésével sikeresen kerültek ki a monotonia veszélyét. A kor magyar városépítése már az első jelentősebb feladat megoldási színvonalával fel tudott zárkózni a nála sokkal kedvezőbb feltételekkel dolgozó európai élvonalhoz. Hibájaként egyedül az Operaház esetleges elhelyezését szokták emlegetni. A Sugárút után, még a századfordulói, gyakorlatilag befejeződik a Külső körút, a mai Nagykörút építése, a mai Szabadság tér és környékének kialakítása.

Az új utak, terek nyitása, a nagyszámú igényes középület elhelyezése, a bérházépítések, egyszóval a városleptéki építési programok már nem lettek volna lebonyolíthatók az eddigi, terenként, épületenként külön-külön mérlegelő, hagyományos módszerekkel. Mivel a beavatkozások is városméretűvé váltak, a tervezésnek is a város egészével kellett foglalkoznia. 1871-ben nemzetközi pályázatot írtak ki a főváros belső területeinek rendezésére, s a pályázat eredményeit, gondolatait felhasználva dolgozta ki a Közmunkatanács a város szabályozási tervét, mely állandó iránymutatást adott az építési programok elhelyezéséhez. A fővároshoz hasonló egységes rendezési koncepció alapján építik újjá az 1879-es árvíz után Szegedet is, ahol a város mai szerkezetét is meghatározó sugaras-gyűrűs úthálózatot a fővárosi pályázatnál is első díjat nyert Lechner Lajos újjáépítési terve szerint valósítják meg.

A XIX. század nagyhatású urbanisztikai gondolatait romantikus, eklektikus építészeti keretekben öltötték testet. A polgárság tobzódott a régebbi korok építészeti formáinak másolásában, keverésében, mintha rövid idő alatt akarta volna megteremteni magának mindazt, amiből évszázadokon át kirekesztődött. A látszatok polgári tömegigényének kiszolgálásában az épületek tagolására, díszítésére eredetileg használt drága, nemes anyagokat silány utántzatok váltják fel, az épülete-

ket elborítja a mómárvány, a tagozatok kő helyett stukkóból, gipszből, bádógból készülnek. Az építészettörténet nem tud eléggé eltéve fogalmazni, amikor ezt a korszakot tárgyalja, s ha egy-egy épületet tüzetesebben megnéznünk, igazat is kell adnunk a negatív minősítésnek, az ízlés fejlődése valóban nem követte a gyorsan növekvő anyagi lehetőségeket.

Összességében azonban az urbanisztikai rend kárpótol bennünket az építészet zagyvaságáért, azt szinte észre sem vesszük az urbanisztikai gondolat egységesítő hatása miatt. Így aztán minden ellentmondásossága ellenére a XIX. század térkeretei között városias érzésünk van, s még az önmagában elítélt eklektikus beépítéseket is a város olyan fontos alkotóelemének érezzük, ami nélkül igazi nagyvárost alig tudnánk elképzelni.

Tóth Zoltán