

## A MODERN URBANISZTIKAI SZEMLELET, ÉPÍTÉSZETI MEGVILÁGÍTÁSBAN

### Bevezetés

A címben megjelölt téma oly összetett és szerteágazó, annyira alakulóban van, hogy végleges igényű, minden részletében kimunkált megfogalmazása még korai volna. Ilyenre ez ideig külföldön sem került sor. Ezért erre most nem vállalkozhattunk, megkíséreljük azonban szabatosan körvonalazni azt, ami első ízben, egy szabad előadásban\* és a téma első megközelítése alkalmából még csak hevenyészetten sikerült.

A történeti kialakulás vázolója ezúttal semmiképpen sem tarthat műtörténeti, még kevésbé általános történeti szempontból teljességre igényt, nem is művekre, eseményekre irányul, hanem a szemlélet fejlődésének egyes főbb állomásait kívánja jellemezni. Mai szemléletünk ugyanis nagymértékben érthetetlen volna ezeknek az előzményeknek az ismerete, helyesebben áttekintése nélkül — annál inkább, mert összetevőinek jó része több évszázados, sőt egy-két évezredes múltra tekinthet vissza s ez a múlt ma is elevenen hat. Ugyanezért az illusztrációktól is el kellett tekintenünk; a téma ugyanis ezúttal nem a városszerkezetek, formák, a városképek stb. alakulása, még ha szorosan össze is függ velük, tehát nem vizuális jellegű, hanem ennél elvontabb. A téma a szemlélet — vagyis a városépítés (városfejlesztés, városrendezés, város-tervezés) mibenlétének, feladatainak felismerése, a róluk kialakult felfogás, tudat a múltban és ma.

Idegen szavakat nem szívesen használunk, címben még kevésbé, alapos megfontolás után azonban itt mégis erre kényszerülünk. Ennek oka összefügg a témával, kialakulásával s a végső problémákkal, amelyekre még visszatérünk. Most csak annyit: nem véletlen, hogy a magyar nyelv sok kísérletezés ellenére mindeddig nem talált átfogó, közérthető, általánosan elfogadott kifejezést a települések tervezése, fejlesztése, építése, rendezése stb. tevékenységre — olyant, mely elméletre és gyakorlatra, tervezésre és végrehajtásra, régiókra, városokra és falvakra egyaránt vonatkozik. Nem talált azért, mert ezek újkeletű ismeretek lévén, nálunk még szakemberek között is vitatottak, a társadalomban pedig mindeddig a szemléletnek, a tudatosodásnak csak igen alacsony fokáig jutottak el. S nem véletlen az sem, hogy a leginkább elfogadható átfogó kifejezés latin eredetű, s a latin nyelvekben használatos.\*\* Mert leginkább a római eredetű kultúrkörben alakulhatott ki olyan gyűjtőfogalom, mely a települések összes fajtáira, ezek városiasabbá (fejlettebbé) tételére irányuló mindennemű tevékenységet egyesíti. — A városiasodásnak, a városépítésnek leg-

\* A Mérnöki Továbbképző Intézet 1960. évi településtudományi tanfolyamának bevezető előadása.

\*\* Olasz nyelven: urbanistica, francia nyelven: urbanisme.

régibb hagyományai itt vannak, s Európa igazán régi, legrégebb városai legalábbis római eredetűek. Előlegezzük tehát ezt a megnevezését egy fogalomnak, amely nálunk, ha nem is hiányzik, de teljes világossággal még nem alakulhatott ki. Világosabbá tétele éppen az elmondandók fő célja. Belőle egyébként nem annyira kiindulunk, mint inkább hozzá, teljes megértéséhez, végső fokon elérkeznünk kell.

Vannak országok, ahol az urbanisztikát külön főiskolán tanítják, külön diplomát adnak hozzá. Mi ettől még messze vagyunk, és kérdéses is, hogy ez egyáltalán szükséges-e. Arra azonban okvetlenül szükségünk van, hogy az urbanisztikai szemléletet kialakítsuk, megismertessük és fejlesszük. Az itt következők elsősorban erre irányulnak, mégpedig — miként a cím is megjelöli, elsősorban építészeti megvilágításban.

## A kialakulás

A szemlélet történeti kialakulását *Európára*, helyesebben az európai történelemre kell korlátoznunk; kiterjesztése nehézségekkel járna, s nem is szolgálná az adott célt.

A görögök már több lényeges vonással meghatározták a szemlélet alapjait, bár ezek közül nem egy később el-elsikkadt. Mindenekelőtt azzal, hogy — a kolonizációk révén — *egész városokat* gondoltak el, alapítottak és még inkább azzal, hogy ilyen városokat nemcsak elgondoltak, alapítottak hanem meg is építettek, és — romokban ugyan — örökségül ránk hagytak. A városépítésnek ez a nagyszabású módja *szervezettséget* igényel, a szervezés módjával pedig napjaink legidőszerűbb problémáig hat előre. Az ún. *Hippodamos-i* rendszer (id. e. V. sz.) ugyanis derékszögű négyzetes úthálózatával több, ma is, a gápesített, tömeges lakásépítés számára is fontos elvből indul ki. Az egyik a könnyű, gyors, egyszerű és fokozatos kivitelezhetőség (kitűzés, megépítés, birtokbaadás stb.), a másik az, hogy a szervező egység a lakóház tömb, ennek szervező eleme, sejtje pedig a derékszögű négyzetes telken, a kis belső udvar köré épülő, befelé forduló, zártosuló, kezdetben családi jellegű lakóház. A hippodamosi rendszer elgondolását, alkalmazását — bár a derékszögű rendszernek orientális, s részben szakrális előzményei ez esetben is feltételezhetők, sőt Kisázsiaiban kézenfekvők — alapvetően a *célszerűség* jellemzi. Ilyen indítékai egyébként keleten is lehetnek. A célszerűsége törekvést nemcsak a megvalósítás, a birtokbaadás már említett szempontjai indokolják, hanem más fontos célok is — így elsősorban az, hogy a rendszer adjon módot a városon belül a tájékozódásra, továbbá az, hogy lehessen sokszorozni, a kolonizációk során gyakrabban felhasználni.

Figyelemre méltó tehát, hogy a görögök, miként építőművészetükben, úgy városépítészetükben is *raciónalis* megfontolásokból indultak ki, a hippodamosi rendszert is elsősorban célszerűsége, gazdaságossága (pl. a közel négyzet alakú tömböknek kis kerülete), áttekinthetősége miatt, s nem esztétikai okokból becsülték. Ámde ugyanakkor, amikor a sejtből, a lakóházból, és ilyen racionális megfontolásokból indultak ki, alapított városaikban elkezdtek a mai városépítésnek is végső céljaihoz, sőt ezek megvalósításához és ezzel az esztétikai hatás lényegéhez, alapfeltételeihez. Városaikat ugyanis *szervezett közösségeknek* építették és *középületekkel, közterekkel*, ezek tervszerű csoportjaival tetőzték be. Megteremtették céltudatosan a tájjal való kapcsolata-

tot is. Persze mindezt aránylag kis városokban (Priene, Selinus stb.). De mindezek folytán egy fejlett görög kolonizációs várost mai városépítési szemszögünkből, mai céljaink tükrében nemhogy túlhaladottnak alig láthatnánk, hanem ellenkezőleg, több vonatkozásban példamutatónak is tekinthetünk. Még az sem hibáztható, hogy a derékszögű úthálózatot hegyes terepen is alkalmazták; hiszen e városokban túlnyomóan gyalog és nyerges közlekedés volt.

Van azonban a görög művelődésnek a várossal kapcsolatosan egy olyan mozzanata is, mely ugyan túlmegy az urbanisztikán, de napjaink urbanisztikai problémáihoz igen közel áll — s ez a város társadalmi, politikai felépítésének, szerepének, *bölcséleti* elgondolása, az *ideális város* körvonalazása részben *Platón*, részben *Arisztotelész* műveiben. Platón mind az államról, mind a törvényekről szóló munkájában foglalkozik ezzel, sőt ez utóbbiban részletesen el is gondol egy ideális várost. Arisztotelész műve pedig, a *Politika*, már címevel is e témára utal, mert a polisz-ból, a városállamból indul ki. Itt — minden egyéb lényeges megállapításon, felismerésen túl — a modern urbanisztikának egy másik alapvető szempontjával találkozunk: *a város és környéke* egybelátásával, egységes témaként, szervezetként kezelésével, még ha általánosabb szemszögből is.

Mindez, ha csak vázlatosan is, mutatja, hogy a görögök már megvetették egyrészt a korszerű urbanisztikai szemlélet gyakorlati *műszaki alapjait*, a városok sorozatainak célszerű, tervszerű, egészükben való felépítésével, másrészt pedig több tekintetben *elméleti alapjait* is, a város mibenlétének, a környezettel, a társadalommal, az állammal való összefüggéseinek elgondolásával. Mindezt azért is tehették, mert egész kultúrájuk, államéletük városokon, városállamokon épült fel. S mindezen már csak azért sem csodálkozhatunk — még ha teljesítményük e téren is bámulatra méltó —, hiszen a görögök a kultúra minden egyéb területén is napjainkig hatót, napjainkig érvényeset hoztak létre — elsősorban éppen szempontjaik, szemléletük, a *gondolkodás* tisztaságával.

A *hellenisztikus* korszak, illetve birodalom városai — Alexandria, Efezosz, Palmyra, Antiochia stb. — vetik fel határozottan a *nagyváros* problémát, csaknem maírculatával. Ezekhez a később már olykor százezres nagyságrendű metropoliszokhoz (e szó is feltehetően innen való) képest Priene, Olynthos dimenzióiban nem több mint egy parcellázás. A nagyvárosban élesebben merül fel — pusztán célszerűségi szempontból is — az eligazodás kérdése. Ezt a hellenisztikus városokban a főutak tengelykeresztjének határozott, árkádokkal (porticusokkal) és a metszéspontban az ún. tetrapylonnal hangsúlyozott *formája* révén segítik elő, s ezzel megteremtik a nagyváros formaadásának egyik korai megoldását. Ennek persze az eligazodáson kívül más célszerűségi szempontjai is voltak: az árkádok védelmet adtak a sétálóknak, vásárlóknak. Az enyhe klíma különben is itt gyülekezett, helyesebben özönlött, sodródott e városok egész gyülevész, nyugtalan, sokszor dologtalan népe. Ez már nem a szervezett, szinte paraszti együttélésben, vallásos kis közösségben élő görög polisz, hanem egy keleties, felduzzadt, élődsi konglomerátum, kaland és élvezetvágyú népességgel, luxus és nyomor fokozódó ellentéteivel, szélsőségeivel, babonákkal, tömeghisztériákkal. Mindebbe fegyelmet, formát jóformán csak a tengelykereszt és a hippodamosi rendszerből továbbélő négyyszögű úthálózat visz. Viszont fokozódnak az egyéb nagyvárosi problémák: a gyakori tűzvészek, járványok *a vízművek*, *a csatornázás* már nagyobbszabású megoldá-

sait segítik elő. Ezek ugyan már többé-kevésbé a kisebb görög városokban is meg voltak oldva, Athénben egyenesen nagyváros méretben, jellegzetessé azonban ekkor váltak. És itt, a hellenisztikus építészetben és városépítésben jelentkezik egy új vonás, e kultúra jellegzetes terméke: a látszatépítészet, a *reprezentáció*; mindenekelőtt a házakat egybefogó porticusok, e kor jellegzetes termékei által, amelyek mögött fokozatosan kialakulnak a reprezentatív városi palotahomlokzatok, a fútak mentén.

Mindez Rómába később ér el, a *római* civilizáció városépítése hasonló, de más nyomokon indul. A tengelykereszt, a római városalapítás, városépítés egyik fő jellegzetessége, ósitáliai — etruszk és szakrális eredetű volt. A két tengellyel négy mezőre osztás és ez utóbbiak felszentelése később is az aurorok szertartásához tartozott. Nincs kizárva a keleti eredet itt sem, bár ilyen alapvető szokások, formák egybeesése a kultúra más területein is fellelhető, közvetlen hatás nélkül. A városok alapítása a korai Itáliában így történt: a hagyományok szerint fehér ökrököt fogtak ekébe és velük vonták meg a pusztá földön a két főtengelyt, majd felszentelték a négy mezőt. Ez feltehetően a Roma Quadrata — a város első nyomainak — jelentése is. Azt, hogy mind ebben a célszerűségi szempontok is milyen mértékig játszottak közre, ma már nehéz eldönteni; bizonyos azonban az, hogy a hippodamosi rendszer társadalmilag fejlettebb és racionálisabb korszakban keletkezett, mint az akkori, az ősi itáliai — már csak a görögök kiterjedt kolonizációs tevékenysége folytán is.

A római civilizáció a kolonizálás számára rövidesen mégis az akkor legfejlettebb, legracionálisabb, legalkalmasabb rendszert hozta létre a tengelykereszt alapján: a *castrum* rendszerét és az ehhez hasonló polgár városokét. Egy modern urbanisztikai szükséglet megoldását: a *város tipizálását*, amit ilyen fokon még ma sem értünk el. Kérdés, hogy egyáltalán helyes volna-e, legalábbis Európában. Ámde már magában a római városfejlődésben is felmerült a kérdés: beszorítható-e egy város ennyire zárt, merev formai rendszerbe? Timagd közismert zárt négyszöge körül pl. kivüle a különféle templomok, szentélyek nemesak azért csoportosulnak oly ellentétesen ható ötlet-szerűséggel, mert kultikus okok e helyeket indokolták, hanem azért is, mert egy ennyire megtervezett, formailag lezárt városban belül később már nem is helyezkedhettek el.

Ugyancsak a kolonizációval függ össze az a másik jelentős mozzanat, amellyel a rómaiak a modern urbanisztikai szemléletnek — a görögök mellett — alapvetői, előhírnökei lettek: s ez az, hogy itt náluk találjuk a város feletti, a *regionális* szemlélet csíráit. (Maga a szó, régió, ha más jelentéssel is, latin eredetű.) Itt találjuk azért, mert a provinciák katonai és polgári szervezése, világos elhatárolása, a hadi és polgári utak rendszere, a fővárosok megjelölése stb. révén már a regionális tervezés alapelemei bukkannak fel, s mert a városok — Aquincum, Savaria, Alba Julia pl. — már alig értelmezhetőek ezek nélkül. Ezek már nem a görög polisz-ok — egy-egy város és a vele egybeszervezett környéke — ez már más, ezek már bizonyos mértékig régiók, ill. régió központok. Mindez később hosszú időre alámerült, mint sok más római vívmány. Mai regionális gondolkodásunk előzményei azonban legalábbis idáig vezethetők vissza.

Utoljára maradt a római civilizáció központi és legmonumentálisabb urbanisztikai témája, műve, maga *Róma*. Már nem is nagyváros, hanem *világváros*, Európában az első. Világvárosi — egyben mai — méretűek a prob-

lémák és megoldások is: milliót meghaladó lakos, négy-ötemeletes házak, bérkaszárnnyák, beomlások, építési előírások, épületmagasságok maximálása, vízvezetékek bonyolult rendszere, őrzése, csatornaművek, tűzórság, kiépített, profilozott utak, járdaszízeket, fürdők, sütőüzemek, vásárcsarnokok stb. stb., hogy csak a leginkább ismerteket említsük. A városi műszaki berendezettség fokát a valóságban, ha kisebb méretekben is, Pompeiben, Ostiában ma még látni is lehet. Róma nagyvárosi problémái a császárkorra értek meg; Augustus, e polgáriassult diktátor komoly gondokat csinált magának Róma rendezése, az építkezések szabályozása, a műszaki szervezet kérdéseivel. Nero más módszerhez nyúlt; mint mondják, ő és azért gyűjtötte fel Rómát, hogy átépítse, rendezze ezt az akkor már kolosszális szövevényt. Az európai urbanisztikában első ízben jelenik meg a despota, a *zsarnokság*, mint tényező, szemben a görögök polgári közösségeivel. Ez újdonság, valamint az is, hogy ilyen vagy olyan módszerekkel, de itt bukkan fel a *rendezés* szükségessége, problémája, túl az új városok tervszerű építésén, hogy azután hosszú időre ismét elsüllyedjen.

Róma persze sokat átvesz a görög, s főként a hellenisztikus örökségből; műszaki vívmányokon kívül elsősorban a reprezentatív, a luxusépítészetet, a porticusokat, a nagy villákat. Fokozódik, görög hatásra, a *tájba fordulás*, ez a ma ugyancsak ismét időszerűvé vált urbanisztikai törekvés — elsősorban a nagy villák, a gazdagok által létesített és a köznek átadott *városi kertek*, máig felül nem múlt, nagyszabású ilyen alkotások révén. A tájjal, a természettel való kapcsolat, *város és természet bizonyos egyensúlya* az egész ókorban, a mediterraneumban alapvető tényező az életmód, a települések, a városok formáiban; többnyire tudattalanul, szándék nélkül, az éltető, a bőséges természet jóvoltából, de később már, a gazdagoknál tudatosan is. Lucullus villájából egész Rómát tájastól látni lehetett. S a római villák — e hatalmas, fényűző művek —, amelyek később Európa-szerte elszaporodtak, váltak csaknem két évezreddel később a reneszánsz közvetítésével a nyaralók, a mi városi villáink, villa-, majd bérvillaövezeteink előképeivé; mai tájba forduló városépítésünk, zöldbeágyazott, tájra, kilátásra szervezett lakótelepeink, pont-házaink csiráit itt kereshetjük.

Később a császárkorban sikerült Rómának, ennek a bonyolult konglomerátumnak valamelyes *formát* is adni, ha nem is oly határozottan, tisztán, mint az alapított városoké. Ennek korai tudósítója az ún. Forma Urbis\* kőbe vésett térképe, a fórumoktól kiinduló főutak hálózatával, a fő középületekkel. Ezt az organikus formát fejezte be Aurelianus császár (III. sz.) ma is álló fala, akkora területet körülölelve, amelybe a XX. század elején, a már modern Róma, közel millió lakosával csaknem egészen belefért. A Forma Urbis mindenestre az áttekintés igényének, egy milliós világváros egybelátásának bizonyítéka: a városfal csak betetőzte, a valóságban is láthatóvá tette ezt, az oltalmazás szándékával. Azt, hogy az urbanisztika, a tervszerű városépítés hová süllyedt egy időre ezután, talán éppen Róma későbbi sorsa, feldúlásai mutatják: a világváros helyén, kolosszális romjai között, mocsaras lapályokon egy kis város tengődött tovább, lakosai lassan nem is emlékeztek már arra, ami volt.

Rómában tűnik fel az *első urbanisztikai teoretikus*, Vitruvius személyében. Bár műve és teóriái nagyrészt építészeti és a várossal csak az egyes témák kiegészítéseként foglalkozik, mégis elsőnek tekinthető. Foglalkozik pl. a tájjo-

\* A Palazzo dei Conservatori-ban (Campidoglio).

lással, a szelek figyelembevételével, a városok helyével, jövőjével, számszerűségekkel. Jelentőssé inkább később, a reneszánsz teoretikusok révén válik, akik felfedezik, mintaképüknek tekintik, teóriáit fejlesztik. Vitruvius és a teoretikus munkálkodás, bár hozzátartozik az antik gondolkodáshoz, mégsem tekinthető általánosnak, jellegzetesnek az ókori urbanisztikában. Ez egészében gyakorlati, racionális, műszaki volt, noha egyes mozzanataiban szakrális jellegű és eredetű is — és a kis koloniális városoktól kiindulva egyre nagyobb méretekig, Rómában egy máig felül nem múlt politikai reprezentációig, monumentalitásig fokozódott. Kezdetben inkább új városok építésére irányult, később Rómában már rendezésre is. Annak oka, hogy sok mai műszaki probléma, sőt megoldás is már tisztán felvetődött, de teljességgel mégsem oldódott meg, mindenekelőtt a termelési, a társadalmi viszonyokban keresendő. A rabszolgatársadalomban az olcsó munkaerő, a rabszolgáknak eszközként való felhasználása folytán sem az egészségügyi, sem a biztonsági problémák megoldása nem volt széles körben igazán fontos, s — az emberi munkaerő birtokában — nem volt szükség bonyolultabb műszaki megoldásokra sem. A városiasodást, jellegét, mértékét is nagy részben a rabszolgatársadalom belső fejlődése, elembertelenedése szabta meg. A kezdetben még patriárkálisabb, családonként néhány rabszolgát tartó, szinte paraszti jellegű kis autonóm közösségek, városkák után a hódítások révén, a kisparaszterek, a gyarmatok kifosztása révén mindinkább nőnek a latifundiumok, az üzemek, nő a rabszolgák száma, majd a felszabadítottaké, a nincsteleneké, fokozódik a városbatódulás, nőnek egyes városok, mindenekelőtt Róma. Kialakul a zsarnokság és árnyékában a plebs, a hatalmasok által eltartott népesség, és létrehozza a hellenisztikus városokban, majd Rómában a mai világvárosok előképét, ezeknek már nem egy vívmányával, de csaknem minden problémájával. Ez az ókori urbanisztikának a betetőzése. A megújulás innen már nem is volna elképzelhető, csak máshonnan.

\*

*A középkori\** városépítés és az antik között a kontinuitás vékony szála alig áll sokáig többől, mint abból, hogy a római birodalom területén a sokszor pusztulófélben levő koloniális városokban tovább él a maradék lakosság és az újabb fejlődés gyakran — ha nem is mindig — ennek helyén indul el. A római város így a középkorinak részévé, olykor magjává válik. (Pl. Firenze, Bologna, Köln, Regensburg) Egyébként azonban a kora középkor városai — egy nagymértékben megváltozott társadalmi, gazdasági rendben, a hűbérviszonyai között — másként és csaknem újonnan szerveződnek, alakulnak ki. Mindenekelőtt Franciaországban, majd Németországban, mert az itáliai városok inkább őrzik az antik örökséget. Mindez a városépítés szemléletének jellemző vonásaiban is megnyilatkozik.

Az újrakezdés némiképpen visszatérés, persze alaposan megváltozott körülmények között, a görög polisz-hoz. A középkori város is kis, szinte parasztias közösség, mely a városhoz tartozó földdel, területtel — a környékkel — gazdaságilag szorosan összetartozik. A paraszti szervezet, eredet sok mindenben — a kifejlődésben, szerveződésben, a település alakulásában — megnyilvánul:

\* Bár történettudományunk a középkort a XVII. századig terjeszti ki, ezúttal itt az itáliai reneszánszig tartó részét tekintjük át, minthogy ez utóbbiban már jelentős új urbanisztikai gondolatok és szemlélet alakulnak ki.

így pl. a telkes, családi-jellegű, gazdasági udvaros lakóházakban, ezek fokozódó összehúzódásában, tömörülésében, növekedésében. Sajátságos módon, minél inkább elkülönül a város térbelileg, alakilag a környéktől — és ez fokozódik a városfalakkal, az egyre tömörebb, magasabb építkezésekkel —, annál inkább és erősebben szövődik össze a vidékkel, a termelés, a munkamegosztás révén. A város műhellyé válik a vidéke számára is, feldolgozza nyersanyagát és ellátja készáruval. A városban sokat és egyre szakszerűbben, egyre bonyolultabb munkamegosztásban dolgoznak. A középkori város ebben különbözik a késői ókor nagyvárosaitól, amely utóbbiak egyre inkább környezetük és a távolabbi gyarmatok kihasználásából, olykor kiuzsorázásából éltek, helyesebben élőködtek, míg romba nem dőltek.

Ezek a csak hevenyészetten vázolt körülmények a középkori városok térbeli felépítését alapvetően meghatározták, sőt mindmáig jellegzetessé, maradandóvá, egyes vonatkozásokban még felül nem múlttá tették. A térbeli szerveződés, a felépülés rendkívül *lassan megy végbe*, sok évszázad munkája, míg eredménye a XI—XII. században — részben az akkor kezdődő nagyszámú városalapítások, várossémák révén is — már zártabb formaként megfigyelhető. Fő jellegzetessége, *organikus volta* részben innen ered. Sok minden egyezik itt a kis görög, főként a kolonizációs városokkal. Elsősorban a kis méretek (a jellegzetes középkori városi lakosságszámok, a nagyvárosok kivételével, általában 10 000 alattiak, a jellegzetes városterületek a közepes városoknál 40—50 ha körüliek), majd a tervszerű, többnyire derékszögű vagy ezt megelőzően más rendszerű (pl. bordás, orsós) úthálózat, a főtérről (piacról), főbb középületekről való tervszerű gondoskodás. Mindez ugyan együttesen elsősorban az alapított városokra jellemző, de a tapasztalatok, az igények, részben a megoldási módok is a nőtt városokból erednek. A változás és fejlődés az ókori városokhoz képest azonban szembeötlő és ez elsősorban a termelési, a társadalmi viszonyokból következik. *A város egésze egy nagy közösség*, később már egészét erősítik, nemcsak egy fellegvárat, az erősítés pedig szűkre szabja a város területét, korlátozza a lakosságát, intenzív kihasználásra, mind sűrűbb és magasabb beépítésre késztet. A családi ház jelleg megmarad, bérlakások csak későn és ritkán bukkannak fel, de minden családi ház egyben munkahely is: raktárakat, műhelyeket tartalmaz, növekvő méretekben, később már 5—6 emeletsorban a tető emeletekkel együtt. Beépítik a szabad területeket, a telkek mélyét, lassan alig marad szabad terület. (Prágában pl. a szabad területek aránya a beépítettekéhez képest a középkor végén 1 : 18 volt). Megjelennek a mechanizmusok, a malmok, a csövek, vezetékek, többnyire fából, az egyre fejlettebb kézműves ipar technikai berendezéseiként. Az övezetek csirái jelentkeznek az egyes céhek, iparágak elkülönítésével. Nő a középületek száma, osztódnak funkciók szerint; a templom csarnoka pl. eleinte világi, sőt kereskedelmi célokat is szolgál, később városházák, kereskedőcsarnokok, raktárházak épülnek.

Mindezek a városépítés történetében ismeretes tények itt elsősorban azért fontosak, mert ezek adják a szerkezeti alapot, sőt sokszor az állag egy részét is a mai európai városokban, ezek belvárosában, hiszen a római szerkezet alig élt tovább és állagának többnyire nyoma veszett. Dél- és Nyugat-Európának csaknem valamennyi városa belsejében ma is középkori eredetű, és sok városé keletebbre is, főként Csehszlovákiában, Lengyelországban. Nálunk sajnos a középkori eredet — határszéli városoktól eltekintve — többnyire az úthálózatra és egy-két épületre, töredékre korlátozódik. De, adott témánkat

illetően, mindez még fontosabb azért, mert mai városszemléletünk, ennek jellegzetes megnyilvánulásai is nagyrészt a középkorban gyökereznek. *Magát a várost, a város fogalmát, tömör, testes, zárt mivoltában, a környezethez képest elkülönülő, kiemelkedő jellegében ma is középkori módon képzeljük el.* Európai városaink pedig mint jellegzetes közösségek, közösségi művek, történeti tudatukban, emlékeikben a középkorig nyúlnak vissza, ott gyökereznek. Középkori örökség a belterjes, a növekedve, sűrűsödve fejlődés is, az ebből folyó belső, helyi rendezések, kisebb átalakítások szüksége, a szerkezet, a telekosztás megmaradása és az egyes házak újra meg újra épülése — ez akkor kezdődött, a falvak övezte szűkös adottságok kihasználásának szüksége, új falak építésének nehézségei miatt. Mai foghíj beépítésünk — a folyamatos fejlődést tekintve — lényegében középkori eredetű művelet, miként városaink telekállománya, telkekre osztása még az újabb részeken is, lényegében az.

De legfőként a középkorban gyökerezik mai urbanisztikai szemléletünk *célszerűségi, gyakorlati jellege*, még ha ma már nem is kizárólagos, bár olykor túlsúlyba, túlzásba lendül. Ott kezdődik azért, mert bár az ókori városépítésben is, mint minden idők városépítésében, a célszerűség természetesen elsőrendű szempont volt, de nagymértékben keveredett — főként később — formadási, reprezentációs szempontokkal, igényekkel. A középkor a reprezentáció igényét városszemléletben nem ismerte, csak egy-egy középület, katedrális alakjában, ami ugyan város meghatározó is lett — magát a várost, a városépítést, városfejlesztést azonban mindvégig jellegzetesen célszerűségi, gazdaságossági, biztonsági szempontok vezették. Főleg az utóbbi: az erődítések, a tűzvédelem, a vízellátás, a talajszilárdság, a falak állékonysága stb. — ezek voltak a legfőbb városépítési kérdések. A középkori városok építési szabályzatai jórészt ilyenekre terjednek ki, ezenkívül az utak minimális szélességének szabályozására és néhány legegyszerűbb egészségügyi szabályra. (Pl. kutak távolsága szennyező helyektől.) Mert egyébként a ma oly megcsodált, műalkotásnak tekintett középkori városban az egészségügy rettenetes volt és ezért sok szempontból az élet is: döghalál, járványok, bűz, patkányok, szennyvíz az utcákon, rothadó szemét, poshadó víz a várárokban, szellőzhetetlenség a házakban, a napfényről nem is szólva, mely csak a tetőterekig jutott el. Maguk a középkori városi lakosok is elégedetlenek voltak városaikkal, sőt gyakran csúnyáknak tartották őket, viszont esztétikai normákat szabni, ilyeneket szabályzatokba vagy egyébként előírni, gondolkodásuktól távol állt. Szabályzataik bőven tartalmaznak előírásokat kémények, ereszek távolságára, épület kiugrások méretezésére, szomszédok jogaira, a várfalaktól való távolságok betartására, de mind merőben célszerűségi, főként védelmi szempontokból. A tűzvédelem már csak ezért is alapvető kérdés volt, hiszen túlnyomóan fából építkeztek; nemcsak a házak épültek sokáig fából, hanem mindvégig a tetők, gyakran a hidak, az útburkolatok, és más művek is. Olykor elrendelték tűzvészek után a cserépfedést, de nem tartották be. A városorony is elsősorban célszerűségi szempontból volt fontos, hiszen innen kémlelték az ellenséget, de elsősorban a tüzet, a toronyból be kellett tudni látni az utcákba. Ezért is látszik olyan szépen sok középkori városképben, utca végében a torony, holott az utca nem városképi okokból irányult reá, és a torony nem hangsúlynak épült oda.

Talán ez: a torony, mint városképi elem, ennek eredete jellemzi leginkább a középkori városszemléletet, ennek alapvetően célszerűségi, egyben közösségi és organikus mivoltát. Később falvakban élt tovább, ahonnan bizonyos értelemben eredt, s itt a mai napig láthatjuk. Mélyen gyökerezett a feudális



viszonyokban — miképpen sok falu mai szerkezete, képe is — és századokon át alakult, fejlődött a később megesodált tiszta formává, de tulajdonképpen ilyen formálásnak a tudatos, tervszerű formai igénye nélkül. Elfordult a külvilágtól, a természettől is, sőt szembekerült azzal, nem úgy, miként az antik városok. Ez a társadalmi viszonyokból, a várost építő, fenntartó kisebb közösségek helyzetéből eredt. Védeniök, félteniök kellett létüket, munkájukat, munkájuk eredményét. Rengeteget dolgoztak bennük szürkülettől sötétedésig, nemegyszer napi 16—20 órát. Akkora városok, mint ma nálunk pl. Mohács vagy Hatvan, sőt még kisebbek is, akkora katedrálisokat építettek mint az ulmi — rengeteg munkával, áldozattal és olykor évszázadokon át. A falakkal övezett szűk keretekből, zsúfoltságból ily módon a magasba törtek. Megteremtették az európai város mai napig ható formáját, sziluettjét, mely később és távolabb toronyhalmazával New York-i méretéig nőtt, de alapjaiban, szerkezetében, ennek lényegében és a várossziluett, a várostest jellegében a múlt század végéig keveset változott.

Nagy vonásokban ezt a példát mutatja, ezeket a tanulságokat adja a középkori városépítés és az erről való akkori tudat, szemlélet urbanisztikai szemléletünk számára ma.

\*

A *reneszánsz kori Itáliában*, az építészeti, városépítési teoretikusok és ideális városterveik révén valami teljesen új jelentkezik az urbanisztikai szemléletben, főként a középkorhoz képest.\* Teljesen új, akkor is, ha tudatosan, szándékosan az antikhoz nyúlnak vissza — teoretikusként Vitruviushoz — és mindenben az antik példát kívánják követni. Azt azonban, hogy közben jelentős történelmi fejlődés volt és ennek városépítési eredményei, szemléleti változásai következtek be, meg nem történtté tenni nem tudják, és műveikben, ideál terveikben a középkori örökséget, többnyire tudattalanul, szándéktalanul tovább viszik. A legjelentősebb teoretikus *Leone Battista Alberti* (1404—1472) pl. gondolkodását legalább annyira meghatározza a középkor, mint az általa követni kívánt ókor. Így válnak teóriáik és terveik jellegzetesen reneszánsz, majd barokk produktumokká, egyben jellegzetesen és jelentősen újjá, mai napig hatóvá az európai urbanisztikai szemlélet kialakulásában.

Az egyik lényeges újdonság a város *egészének* mint formának és egyben mint *esztétikumnak*, művészi alkotás tárgyának, lehetőségének a megpillantása, ilyen igény felkeltése. A város egészét, formáját — főként a kolonizációs városok esetében — már az ókorban és a középkorban is felismerték, sőt megalkották, de nem esztétikai igénnyel, nem műalkotásként, hanem — mint láttuk — túlnyomóan célszerűségi szempontokból. Az esztétikai igény az ókorban is inkább egyes részek kialakítására szorítkozott, a középkorban is inkább csak épületekre vagy együttesekre. A reneszánsz idején és még inkább a barokk szemléletben azonban az épület, már elvileg mint a város, mint egy magasabb organizmus része jelentkezik — a reneszánszban még jellegzetesen a rész és egész egyensúlyával, a barokkban már a rész alárendelésével.

Abban, hogy a város egésze ilyen zárt, tiszta formaként a szemléletben megjelenhessen, rendkívül szerepe volt a lőpor, az ágyú elterjedése folytán megváltozott és jelentőségében is megnövekedett *erődítési* követelményeknek. Ezenfelül pedig — a reneszánszra jellemző módon — az erődítés *tudományos*,

\* Lásd erről bővebben szerzőtől „A reneszánsz és barokk városépítési teoretikusok példája” c. fejezetet a „Város és építészet” c. kötetben (Műszaki Kiadó, 1960).

számszerű, sémaszerű, tipizáló elgondolásának, fejlesztésének, sőt bizonyos *ornamentális* hatásra való törekvéseknek, de leginkább is a számításokból, a hadászati célokból fakadó alakzatok ornamentális hatása kedvelésének, értékelésének. Az erődítménnyel, az erődítési rendszerrel a város egésze addig nem ismert és azóta újból el nem ért tisztaságú, határozottságú formát kapott, legalábbis elvben kaphatott, és részben ez adott módot a városon belül is mindennek az egybelátására, az egységes rendszer megalkotásának igényére. A másik, még főbb ok, ami a város egészének ilyen teoretikus felismerésére, ennek igénylésére vezetett: a kor Itáliájának sajátos viszonyai: a *városállamok*, a helyi hatalmak jelentősége, város és állam egybelátása, miként már a görögöknél is, de most már tisztultabb, formáltabb alakban. Az ideális városok terve jelentős részben uralkodók és székvárosuk számára készült, így Filarete terve is a Sforzák számára, — az erődítés és az ehhez alkalmazkodó belső útrendszer pedig nemcsak a külső ellenség elhárítására, hanem az esetleges belső ellenállás, felkelés megfékezésére is.

Az urbanisztikai szemléletben azonban nemcsak az az új és jelentős, hogy az esztétikumot tudatosan a városépítés, várostervezés céljai közé vonja, hanem az is — és ez mai napig egyedülálló és ma is követendő —, hogy a város teljes szemléletének részévé, sőt *az esztétikai szemléletet a teljes szemlélet egyik módjává teszi*. Bár a teoretikusok, de főként az ideál városok tervezői később jórészt az öncélú, a formális, sőt ornamentikus hatások felé tolódtak el, a korszak elején és a mai napig példaadóan Alberti szemlélete, hármass felosztása áll, aki — antik példák nyomán — egyenrangú szerepet szánt a szépségnek, a kényelemnek (*commoditas*) és az összhangnak (*concininitas*). Ez utóbbin mai szempontból a tervszerűséget, a rendezettséget, az összefüggések felismerését, érvényesítését is érthetjük, Alberti egész felfogásában pedig a mai napig példaadóan azt, hogy *a legfőbb Szép a teljesség, a Rend*. A városépítésnek tehát korántsem csinosító, esztétizáló értelmezése ez, hanem ellenkezőleg: a szépség alapját, lényegét a mögötte álló és vele kifejezett rendben és teljességben látja. Még tovább megy, de lényegében ezt fejezi ki *Scamozzi* is, aki tudatosan műalkotás tárgyának tekinti a várost, akinél tehát a városépítésnek mint teljességnek tudatosan esztétikai szemlélete jelenik meg.

Az ideális városok keresése nem választható el a társadalmi ideálok keresésétől és így nem véletlen, hogy ez időben elmélkedik Morus Tamás (1478 — 1535) is Utópiájában egy ideális városról. Különösen nem véletlen a tudományos fejlődés, a materialista világnézet térhódítása, illetve újjáéledése idején, hiszen a boldogságot akkor már itt a földön keresték, kívánták megvalósítani. A városokat már korábban is tökéletlennek tekintették, most még inkább. Mégis a reneszánsz teoretikusok szemlélete, ha azt társadalmi, sőt politikai célok is vezették, alapjaiban *mérnöki-műszaki*, sőt a legtöbbször kifejezetten *építészeti* volt (főként Alberti, Filarete, Scamozzi, Vasari, Palladio műveiben). *Filarete* városterve: a radiális koncentrikus útrendszer olyan formái, építészeti műalkotás, mely a várostervezés történetében előzmény nélkül áll és mai napig hat — szuggesztív formái, illetve tér és tömeghatásai hosszú időkre egyenesen a hatalom szimbólumává, szinte emblémájává avatták. Ugyanakkor pedig — és ez a legjellemzőbben reneszánsz vonás —, amikor szemléletük alapjaiban műszaki, sőt építészeti és így művészi, ugyanakkor lényegében *tudományos* igényű is; sőt — és ezt hangsúlyozni kell — a tudományos művelés igénye az urbanisztikában innen ered és bontakozik ki, mint sok egyéb területén is napjaink tudományának.

Mindezzel összefügg a *megvalósulás* nehéz kérdése, illetve az: mi és mikor valósul meg a reneszánsz ideál-tervekből, miért oly kevés az akkori Itáliában, miért több és később másutt, főként Franciaországban. Eltekintve attól, hogy olyan magasrendű követelmények megvalósítása, amelyeket a reneszánsz teoretikusok maguk elé tűztek, eleve nehézségekkel jár, a megvalósulás nehézségei a kor Itáliájának gazdasági és hatalmi helyzetéből is eredtek. A kis városállamokra töredezett, belharcokat vívó Itáliában kevesebb alkalom volt városméretű alkotásokra, mint később az abszolutisztikus monarchiákban, elsősorban Franciaországban. De még ott is a megvalósulás általában részletekben történt, egész városméretben, új városként (Pl. Richelieu, Vitry le François, Mannheim) alig. Ez pedig a városalapítások csökkenésével, helyesebben a tengeren túli kolóniákra tevődésével függött össze, továbbá azzal, hogy viszont Európában a városok a középkori kereteket szétfeszítették és közülük egyesek jelentősen megnöttek. Kialakultak a *nagyvárosok*, mindenekelőtt Párizs, Róma, London és mindinkább felvetették — új városok építése helyett — a meglévők rendezésének egyre nagyobb problémáit. A teoretikusok előtt most már nem a kisméretű, családi jellegű házakból álló, lényegében középkorú méretű, jellegű város áll, hanem a növekvő, a tömeges, illetve a bérlakás igényekkel fellépő, zsúfolódó, külvárosokkal bővülő város.

A *francia teoretikusok* nagyobbik része éppen ezért már nem annyira építészként, a formaalakítás igényével nyúl a városi problémákhoz, hanem a francia *racionalizmus* jellegzetes szemléletével: ésszerűvé kívánja tenni, vallván azt, hogy az ésszerű egyben szép is, a részeket — pl. az épületeket, egyes homlokzatokat — alárendelni kívánja a nagy egésznek, és mindezzel együtt a hatalmat, a fejedelmi hatalmat is reprezentálni. Azt a fejedelmi hatalmat, mely képes ilyen méretű rendezésekre, átalakításokra, építésre. Bár az első nagyszabású, nagyváros-méretű rendezés Rómában történt, még a XVI. század végén Fontana tervei szerint, a Piazza del Popolo és az innen szétágazó útlegező révén, a folytatása azonban itt Itáliában elmaradt és Franciaországban Versailles-ben, majd Párizsban, később Londonban, Karlsruhe-ben, Leningrádban, általában növekvő városokban és többnyire növekvő hatalmú uralkodók akarataként ment végbe. (Még később pedig a tengeren túl pl. Washingtonban.) Ámde a fejedelmi akarat is többnyire részeket valósított meg, nagyhatású részeket az ideáltervekből (így pl. a sugárirányban összefutó utakat, csillagtereket), hiszen többnyire meglévő városokkal volt dolga, meglévő városokat kívánt átalakítani. Leningrád azért is lehetett egyik legnagyobb szabású példája a teoretikusok munkájából kisarjadt egységes városépítésnek, mert újonnan épült. Az átalakítás, a rendezés pedig — a fejedelmi reprezentációtól függetlenül is — mind fontosabb és sürgősebb lett. A lakosság növekedésével első ízben nyilvánultak meg nagyobb méretekben az egészségügyi, a közlekedési problémák (elsősorban ezek) és az építészeti szempontok mellett az egészségügyi, műszaki szempontokat, az újjáépítés szempontjai mellett pedig az átalakítás, a szabályozás szempontjait, szabályzatok, rendelkezések szükségességét hozták előtérbe, mint egykor már az ókori, a császári Rómában is. Most csirázott ki a rendezés és egyben az urbanisztika *komplex* szemlélete; egyrészt általános rendezési tervek követelése, másrészt az a felismerés, hogy a dolgok, a problémák összefüggnek. „Ha az építészetet egészében szemléljük, észrevesszük, hogy abban csaknem minden gondolkozásra késztet” — mondja a Plan general de la ville de Paris szövege. (XVIII. sz.) A szabályos utakat már egészségügyi és forgalmi szempontokból követelik, az

ideáltervek pedig nem új, hanem létező városokra készülnek. A francia építészeti Akadémia kiadványaiban normalizálják az útszélességeket, a térarányokat, az épületmagasságokat, rendeltetésüktől függően, és mindezt az *orvoslás*, a *javítás* céljának szolgálatában, így készülnek a szabályzatok is. Ez, noha még az építészeti Akadémia, az építészeti hivatás keretében, de már annak szétfeszítésével történik és napjaink urbanisztikájának előképe, csírája. A reneszánszban még jellegzetesen építészeti formáló szemlélet most válik komplexebbé, most bővül rendezőbb, organizatorikusabb jellegűvé. *François Blondel* pl. a francia Akadémia igazgatója (1618—1686) a neves építész és teoretikus *Cours d'Architecture* című művében az építészeti feladatai közé vonja az utak, terek, sétányok alkotását, a piacok szétosztását, a közlekedés megoldásait. Rendezési terveket készít ő maga is Metzre, Strassbourgra, áttörésekkel, szélesedő, kivezető utakkal; ezek a későbbi párizsi Haussman-i rendezések előképei lesznek.

A XVIII. században már korunk, illetve a korszerű urbanisztika küszöbére érkeztünk, amihez további lépést és lökést jelent a század végén a francia ún. *forradalmi építész*ek működése, akik ennek a racionalista, teoretikus francia urbanisztikai irányzatnak betetőzői, egyben a modern urbanisztika korai előfutárai. Ipari városokat terveznek, falansztereket, az utópista szocializmussal karöltve, és a visszatérést hirdetik az elemi, a tiszta formákhoz. Hasonló törekvésekre került sor ezzel egyidőben Angliában is. A városépítés szemlélete tehát a leghaladottabb országokban, a legnagyobb városokban (elsősorban Franciaországban és Angliában) megérett arra, hogy átalakuljon korszerű urbanisztikává és legalábbis felvesse, ha meg nem is oldja annak növekvő problémáit.

\*

*A XIX. század folyamán* ez az átalakulás a korszerű urbanisztikai fel fogás irányában meg is történt, de viszonylag későn, a század vége felé, egybefolyva már a lényegében XX. századi problémákkal, felismerésekkel is. Sok bajnak, nehézségnek, csaknem megoldhatatlan probléma tömegnek kellett ehhez egybegyűlni, mindenekelőtt a nagyvárosok kialakulása, az industrializmus rohamos fejlődése, a rohamosan fokozódó népszaporulat és városba- tódulás következményeként.

Ha a korszerűség kezdeteit keressük az urbanisztikában, napjaink értelmezésében, akkor legalábbis eddig kell visszamennünk. Odáig, ahol a ma is eleven, a ma sem teljesen megoldott problémák — így például a tömeges lakásépítés, a városi közlekedés, a külvárosok, a csatlós városok kérdései — már jelentkeznek és jellegzetesek. Ez — igen nagy megközelítéssel, illetve általánosítással — a XIX. század dereka. Az, ami előbb történt, csak előkészület és igen sok tekintetben más, akkor is, ha jó néhány és jelentős előzmény, főként egyes nagyvárosokban, így Párizsban már kimutatható.

Mi jellemezte lényegében a középkori várost és a kisebb városokat később, olykor napjainkig is? A város kis mérete, elszigeteltsége, lassú növekedése és fejlődése, belterjes alakulása, átépülése (a falakon belül), a falak révén is határozott formája, továbbá lakó- és munkahely egybeesése, a lakóházak családi jellege, a gyalog- és nyergesközlekedés túlsúlya, a tömeg, illetve a távolsági közlekedés csak postakocsi, később társaskocsi méretben, közintézmények nagyfokú hiánya, illetve szükségtelensége azáltal, hogy a legtöbb funkciót az otthon látta el, úgyszintén az egészségügyi igények és berendezések

hiánya. Mindez úgyszólván negatívja az újabb fejlődésnek, problémáknak, ami mindenekelőtt a *nagyvárosokban* következett be, — mint láttuk már az ókorban is, majd újból a középkor végén egy-két nagyvárosban, de akkor a rabszolgá-, majd a feudális társadalomban nem éleződött ki és nem követelte a megoldásokat. Viszont a *kapitalista, a polgári társadalomban*, ennek fejlődésével, az iparosodással, a közlekedési, a kényelmi, a biztonsági, az egészségügyi és egyéb igények növekedésével — ha még mindig a társadalom szűkebb körében is —, de fokozottabban előtérbe került.

E korszakban nagyobb mértékben, de rövidebb idő alatt némileg hasonló folyamat zajlott le — adott témánk szempontjából —, mint lényegesen szűkebb körön belül a középkorban, annak vége felé. Nagyméretű, gyakran tervszerűtlen és mindenképpen tudattalan, spontán, sőt szabadjára eresztett városfejlődés, városok rohamos növekedése, sokasodása, problémák és nehézségek felgyülemzése, — mindez pedig a megoldásukra irányuló teóriák, határozott szemlélet, sőt olykor tudat hiányában. Ez utóbbiak akkor születnek és erősödnek — jelen esetben a század végén —, amikor a nagy átalakulás már megtörtént, az építés nagy lendülete lanyhult; kivétel ez alól csak egy-egy látnok — mint nálunk pl. *Táncsics Mihály* — a század derekán. A gyakorlat, a megvalósítás eluralkodik, óriási méretekben, jórészt anarchikusan, és minden vonatkozásban ellentétes városfejlődést hoz létre mint az addigi, az imént jellemzett volt. Kis és lassan fejlődő városok helyett nagy és rohamosan növekvő városokat, belterjes, megformált városok helyett külterjesen fejlődő, formáiban széthulló városokat, lakó- és munkahely egysége helyett ennek fokozódó megoszlását, ipari üzemek, majd területek elterjedését, családi házak helyett bérlakásos házakat, sőt bérkaszárnnyakat, gyalog és nyerges közlekedés helyett fokozódó tömegközlekedést, majd vasutakat, gyorsvasutakat. A tőkebefektetés, a spekuláció hatalmas tényezővé válik, átveszi a korábbi organikus, közösségi városfejlesztő erők szerepét, de inkább dezorganizáló értelemben. Ugyanakkor a város kilép elszigeteltségéből, és fejlődése, élete egyre szorosabb összefüggésbe kerül egyre nagyobb és távolabbi területekkel. *A városfalak a század derekáig nemcsak a valóságban, hanem szimbolikusan is leomlanak, és ezzel évszázadok teremtette forma, összetartó erő, egység tűnik el.* Ugyanakkor a városszerkezet alapjai továbbra is a középkoriak: nemcsak a valóban középkori eredetű belvárosban, hanem a középkori városszerkezet módján épülő, szerveződő, az egyéni telkeken, parcellázásokon alapuló, szűkre méretezett utcájú új városrészekben is, ahol újonnan és nagyobb dimenzióban keletkezik ugyanolyan struktúra, ugyanolyan, sőt nagyobb zsúfoltság, mint amilyen a középkori volt.

Ez a rohamos és ellentmondó fejlődés már korán felveti az új, a korszerű problémákat, és jórészt megoldásukat is, legfőként az alábbiakat. *Egészségügyi téren*: a vízellátás, a csatornázás, a személtelhelyezés, a portalanítás, a jobb levegő, a légtér arányok, a zöldterületek, fasorok, növényzet kérdéseit. *Biztonsági téren*: az árvízvédelem, a fokozott talaj- és épületszilárdság, fokozott tűzvédelem, a közbiztonság, a közvilágítás szükségességét. *Közlekedési téren*: a vasutak, a tömegközlekedés, a nagyobb teljesítményű úthálózatok, az útburkolás problémái. Igazgatási téren mindinkább előtérbe kerül a *műszaki igazgatás* fontossága: a városszabályozás, az építési szabályzatok, a közművek és közüzemek, ilyenek tervezése, létesítése, fenntartása. A műszaki igazgatás határozottabban elkülönül, később differenciálódik is. A köz (a város), a közintézmények, közművek, közüzemek igényének növekedésével, később már

a lakáskérdés jelentkezésével is mind nagyobb kommunális műszaki feladatokra kényszerül. Merőben gyakorlati szükségből és tapasztalatokból kialakulnak a nagyváros bonyolultabb szerkezeti, települési formái: építési övezetek, lakóterületek, ipari övezetek, zöldterületek, a bérház építés különféle változatai, a nyaraló-, majd villaépítés, sőt a század vége felé a külső új lakótelepek, a családlházas telepek, új települések, Angliában már és hamarosan másutt is a csatlós (bolygó) városok szüksége, megoldásai. Mindezek mai problémák. Megközelítésük akkor — miként a középkorban is — merőben a gyakorlat felől, most már mindenekelőtt a műszaki igazgatás gyakorlata felől történt és a kor alapbeállítottságának megfelelően elsősorban *szabályozó* jelleggel. A köz (állam és város) ugyanis a túlnyomóan magánkezdeményezésű és végrehajtású építkezésekben a szabályozó szerepet játszotta, még a közlekedési és nemegyszer a közintézmény, a közmű építések esetében is.

*Az első ismeretanyagok, könyvek* is a század végén, majd a jelen század elején tűnnek fel: *Stübben*, *Unwin* és mások munkái. (Nálunk igen korán (1897) a szombathelyi Éhen Gyula munkája: „A modern város”.) Ezek a könyvek műszaki, városépítési, enciklopédikus ismeretanyagok, de részben már teoretikus felvetések is, általában gyakorlatias, de a korra jellemző lendületes, optimista szemlélettel, a városok szakadatlan növekedésének, fejlődésének hitével. Ugyanezért hasonló jellegű és célú, javító szándékú munkák — sokkal nagyobb problémákra vonatkozóan —, mint amilyen a francia teoretikusoké volt a felvilágosodás időszakában, ahol is a modern urbanisztika csíráit már kimutattuk. A városépítés első tankönyvei tehát ezek, szerzőik a városépítés első professzorai; a XX. század elején létesülnek ugyanis az első városépítési tanszékek (a legelső a Berlin-Charlottenburgi Műegyetemen 1909-ben). E professzorok nagy része a gyakorlati városépítésből, ott szerzett ismereteivel, ezek enciklopédikus összefoglalásával lép elő — akkor, amikor a nagyvárosok már nagyrészt felépültek. Helyzetük, szerepük itt válik némiképpen hasonlóvá a középkori nagy városépítő gyakorlat után fellépő, az akkor és ott keveset megvalósító itáliai reneszánsz teoretikusokéhoz.

*Az esztétikai igény* különleges helyzetet foglal el a XIX. századi alakulásban, az alakuló szemléletben, és más alkalommal külön, bővebb kifejtést is érdemelne, összefüggésben az eklektikus-, romantikus-historizáló építészeti korszak mindedig megoldatlan értékelésével. Itt most csak röviden érinthetjük néhány jellemző vonását. Visszatekintve a múltba, láthattuk, hogy az esztétikai igény az építészeti, a városépítési szemléletben gyakran volt jelentős, időnként uralkodott is. Alberti és más reneszánsz teoretikusok révén akkor a városépítés egyik alapvető szempontjává, illetve szemléletének egyik alapvető módjává vált. A francia teoretikusok az ésszerűt tartották egyben szépnek. Ha azonban a középkorra gondolunk, sőt későbbre is, úgy is mondhatnánk, hogy amíg a város — mai szemünkkel — valóban szép volt, valóban forma volt, addig az esztétikai szemponttal kevesebbet törődtek, — szemponttá, problémává egyre inkább akkor lett, amikor a városformák széthulltak, a városok elcsunyultak — tehát a XIX. század folyamán. Ekkor az esztétikumnak azonban sajátos, eddig nem ismert *csinosító, szépítő, egységesítő, lényegében ráadás-, illetve kulisszaszerű* jelentkezése jelentkezik — egybehangzóan az eklektikus, a historizáló homlokzatépítészettel, s leginkább a barokk, későbarokk példák nyomán. Pest városának Szépészeti Bizottmányát is, a század dereka előtt, még a klasszicizmus idején és nevéből kivehetően is már efféle szándékok vezetik, még ha sokat tett a város szabályozásáért, műszaki fejleszté-

séért is. De még jellemzőbb ez a felfogás a század vége felé, és emlékezetesen megnyilatkozik az akkori legjelentősebb esztétikai teoretikus: *Camillo Sitte* (1843—1903) felfogásában, aki a középkori formákat most már formákként, sőt hangulatként kívánja visszaidézni, — előbbi hasonlatunknál és jelképünk-nél maradvá: a várostornyot városképi hangsúlyként kívánja előállítani. Akkoriban vált a városrendezés mai napig hatóan a köztudatban város-szépítéssé, „városrendészet”-té, az építészek dolgává, lassan az építészek között is díszítő, kulisszateremtő feladattá. Ez a hasadás ma is létezik, más, a várostervezésben, építésben közreműködő szakemberek (pl. a közlekedési szakemberek) szemléletében, akik a városépítést mint önálló szakterületet inkább ebben az építészetben, kifejezetten ilyen szépítő szerepében látják.

Mindenesetre a XIX. századnak volt — esztétikai vonatkozásban — a spekuláción kívül egy többféleképpen is értékelhető és máig objektíven kevésbé értékelt, feltárt városépítési hajtóereje, egyben nagy eredmények létrehozója: *a reprezentáció igénye*, párosulva egy páratlan lendületű városfejlődéssel, tényleges városépítéssel. Egyrészt a kor polgáriasult *uralkodóházainak* — közvetlenül Napóleon és közvetve korábbi uralkodók (XIV. Lajos, Sixtus pápa, a római császárok) nyomdokain járó — reprezentációs becsvágya, akik fővárosaikat (Párizs, Bécs, Berlin) nagyszabásúvá kívánták tenni. Másrészt a mindezt utánozni kívánó *polgárság* reprezentatív igénye, amilyenből mint a kor városépítésének igen jellegzetes és viszonylag egységes példája; a Béccsel vetélkedő, ekkor kiépülő *Budapest*, helyesebben belső városrésze, főút- és térrendszere eredt. (Ideértve a Dunapartokat is.) Mi itthon különösen Budapest városépítészeti értékelésével vagyunk adósak és itt nincs terünk rá, ez még elvégzendő feladat. Az örökség azonban, amit e kor reánk hagyott, többféleképpen és több szempontból értékelhető. Pozitíven: a kitűzött, nagyszabású feladatok korszerű és lendületes végrehajtásáért, egységes és nagyrészt befejezett városképek, együttesek létrehozásáért, az ezekkel együttjáró, bár reprezentatív igényekből eredt, de később hasznossá vált, bőkezű tér- és útméretezésekért, — legfőképpen azonban az egység, a forma, a városforma igényéért és részleges megvalósításáért a széthulló városok korszakában. Negatíven: az egésznek alapvető álságáért, pusztán reprezentatív célú, utánzó, kulissza jellegéért (ami már a hellenisztikus városokban is felbukkant), a megoldatlan telepítési, műszaki problémák sokaságáért — különösen a külvárosokban, a proletár- és munkásnegyedekben — és ezek elkendőzéséért — általában a reprezentáció körébe nem vont városrészek mérhetetlen silányságáért, elember-telenedéséért. *Szemléletileg tehát a városépítés kettéhasításáért építésre és szépségre, hasznosra és szépre!* A városépítésnek, az urbanisztikának ez a szemlélete ugyan jellegzetesen XIX. századi, de tovább élt a XX. században, sőt felbukkant még nemrég is. Ezzel szemben a jellegzetesen mai, XX. századi, tehát a modern urbanisztikai szemléletnek jónéhány elemét megtaláljuk már a XIX. században is, nem szólva arról — ami így vagy úgy ma is hat ránk —, hogy igen nagy részben az ekkor épült városokban élünk, ezeket használjuk. Éles határt nehéz vonni ez esetben is. Ezért a mai modern urbanisztikai szemléletnek már a múlt században jelentkezett lényeges, újszerű vonásaira a következő fejezetben térünk ki.

## A modern urbanisztikai szemlélet lényeges vonásai

Mindenekelőtt egy szóhasználati különbséget kell tennünk *korszerű és modern* között, mégha talán önkényesen is. Korszerű problémákon eddig is azokat értettük, amelyek ma is élők, még nem teljesen megoldottak, korszerű urbanisztikán, *szemléleten* azt, amelyik ezeket felismerte, megoldásukat megkísérelte, de teljesen még meg nem oldhatta. Ennek kezdeteit jellegzetesen a múlt század derekán jelölhettük meg, csiráit a felvilágosodás korszakának francia teoretikusainál, egyes fő elemeit pedig már korábbi korszakokban is. Persze a korszerűségnek mai értelmezését, koron a mi korunkat értve, hiszen minden kor urbanisztikája, építészete, szemlélete a maga mértékével és a maga idejében többé-kevésbé korszerű, helyesebben korhoz kötött volt.

Mai urbanisztikai igényeink, feladataink, jórészt megoldásaik is természetesen korszerűek. Mégis inkább a részben szűkebb értelmű modernet használjuk reájuk később, amint már használtuk eddig is, ezen egy még inkább és mindenestől mait, hozzánk tartozót, egyben a *jövő felé mutatót is értve*. Szűkebb tehát azért, mert visszatekintve újabb keletű, tágabb viszont azért, mert a jövő felé irányuló vonás is benne van — ami a korszerűbe nem mindig érthető bele, és azért is, mert a modern fogalmán nemesak a feladatok, a szerkezeti megoldások szempontjából, hanem a *formák* és ily módon igényeink, *látásunk teljessége* szempontjából is mait, a miénknek vallhatót, a jövőben is elképzelhetőt értünk. Sokszor, sőt éppen az urbanisztikában többnyire olyant — hiszen feladatai olykor csak igen lassan valósíthatók meg —, amit már elképzeltünk, de még meg nem valósíhattunk, amire csak törekszünk. Valami célt tehát, amihez közeledünk. A századvég nagyvárosai, az akkori urbanisztikai szemlélet már nagyjában korszerűeknek is mondhatók, napjaink szemzőgéből — senki sem gondol pl. arra, hogy a budapesti Nagykörutat, a Népköztársaság útját, mint elavultat le kell bontani, és valami újjal helyettesíteni de nem mondhatók még modernnek. *Napjaink városépítése, szemlélete* — egy-egy felbukkanó torz, hibás, elavult elgondolástól eltekintve — természetesen egészében korszerű is, de *mindenekelőtt modern, helyesebben azzá akar lenni, azzá kell tenni*. Persze vállalva azt a kockázatot is, amire a modern szó eredete, olykor értelmezése is vall, hogy divatnak, múló jelenségnek esünk áldozatul. Fogalmát, elemeit, értékeit tisztázni, erre törekedni már csak azért sem lehet hiábavaló.

Így értelmezve a modernet, a modern urbanisztikát, meg kell állapítanunk, hogy a fejlődés századunk elején érett meg mindenestől kialakulására, helyesebben létrejöttére. Modern, jövőbe mutató urbanisztikai gondolatok voltak régebben is, így pl. Ebenazor *Howard*-é, aki részletesen elgondolta és propagálta az önálló, saját iparral bíró, kertés bolygóvárost (1898).<sup>\*</sup> Modern gondolat volt azért, mert a nagyváros problematikájának egészét ismerte fel, megoldásának egyik fő irányát: a nagyváros decentralizálását az *oldást*. Tehát valami jövőbe mutatót gondolt el, olyant, amin azóta is fáradozunk. Ugyanígy modern gondolatnak mondhatjuk a francia forradalmi építészeti ipari város elgondolását, sőt még korábban Leonardo da Vinci gondolatát, aki — talán Velence példájára — városi csatornákat tervezett, hogy elválassza

<sup>\*</sup> Tudvalevően parlamenti gyorsíró volt, mégis urbanistának tekintjük, és művét egyben bizonyásnak arra, hogy az urbanisztika nem szakképesítés, hanem elsősorban szemlélet kérdése.



a szállítást a gyalogos forgalomtól. (Hasonló megoldást javasolt Filarete is ideáltervén.) Ezek azonban — és még sok egyéb — csak elemek, csírák, töredékek. A XX. század eleje azért jelentős határ, mert akkor kezd mindez egészségre összeállni.

A problémák ugyanis ekkorra értek meg, méghozzá fokozódó ütemben. Egy évszázad alatt nagyobb fejlődés történt, főleg az igények, törekvések terén — mint előtte évszázadokig, és ez a *gyorsulás* azóta tart, modern problematikánk egyik fő jellemzője és nehézsége. Ellentétes ugyanis a városszerkezet alapjainak lassú átalakulásával, új elgondolások lassú megvalósulásával, az igények gyors kielégítésének kevés lehetőségével. A nagyvárosi tömörülés soha nem látott mértéke ekkor veti fel a lazítás, a *decentralizáció*, a *természethez közeledés* igényét és ennek technikai megoldási lehetőségeit, a vasutak, gyorsvasutak, a gépkocsi, a hírközlési útján. Ugyanakkor a társadalmi ellentétek kieleveződése orvoslást kíván települési vonatkozásokban is (a legfejlettebb országokban részben talál is), ami a nagyváros környéki kertvárosok szaporodásában nyilvánul meg, továbbá az első nagyobb közületi lakóházépítkezések révén. Még inkább érlelő, sőt kiobbantó hatása volt a problémák — nagyrésztben társadalmi, gazdasági problémák — sokasodásának, differenciálódásának, ami sürgető szükségévé tette azok egybeletését, egybefogását.\*

Ki kell ugyanis emelnünk azt, hogy a modern urbanisztikai szemléletnek — nálunk is — ekkor alakul ki egyik leglényegesebb új vonása: a *társadalmi haladás szolgálata*, és pedig most már nem egyes osztályok, hanem az egész társadalom érdekében és különösen a magántulajdon, a telektulajdon bénító korlátainak szétfeszítésére, a tűrhetetlen lakáshelyzet megoldására irányulva. Ez a törekvés a későbbiekben egészen *forradalmi* érzületekig, a leghaladóbb gondolkodású építészeknek, urbanistáknak a Szovjetunióba való emigrálásáig, otthon forradalmi mozgalmakhoz való csatlakozásáig fokozódott.

Az *építészet*, helyesebben az építészek szerepe a megújulásban kiemelkedő, lényeges és tulajdonképpen ellenkező előjelű mint a XIX. századi volt. *Gyökereiben a francia racionalizmusig* megy vissza, az ésszerű egyben szép elvéhez (sőt tudattalanul a középkor organikus, racionális városépítésig), ugyanakkor formáló elképzelésekkel, formai hatásokra törve, sőt nemegyszer a feladatokat a formák felől megközelítve, megoldásokat formákkal szuggesztálva. A *francia* logika, absztrakció ennek most is lényeges mozgatója, egyik korai képviselője még a század elején Tony Garnier, ipari város tervével, majd az első világháború után *Le Corbusier*, a megújulásnak, a modern urbanisztikának mindmáig egyik vezéralakja, nemcsak iránymutató alkotó építész, hanem korunk egyik legjelentősebb nagyhatású teoretikusa. (L. Irodalom.) Az ő

\* Jellemző példája mindennek a hirtelen fejlődött Budapest, amely az első világháború előtti években elérte az akkori legkorszerűbb színvonalat, ahol pl. igen korán már a későbbi tömbudvaros beépítés előképeinek tekinthető városi lakótelepek épültek, megkezdődött a korszerű villanegyedek építése, egyéb korszerű művek (elővárosi vasutak, köz-művek, iskolák, állatkert stb.) fejlesztése, létesítése, — de ahol legfőként a fokozódó igazgatási, szervezési problémák — háttérükben az egyre inkább feszítő társadalmi problémákkal — a haladó gondolkodású embereket átfogó szemléletre, a problémák egybeletésére, egyben a társadalmi fejlődés szolgálatára készítették. Jelentős és korai képviselői ennek a napjainkban is még tevékeny *Harrer Ferenc*, a magyar urbanisztika egyik vezéralakja, aki ekkor és ilyen szellemben kezdett működni, továbbá *Wildner Ödön*, akinek működése erre a korszakra esett, bár irodalmi munkáját később publikálta. (Lásd: Irodalom.) Mindkettőjüket akkor nagyjából igazgatási szempontok vezették, és a modern magyar urbanisztikának ilyen értelemben váltak előfutáraivá.

és követői, illetve a vele egy időben fellépő építészek, később az 1928-ban megalakult CIAM\* (nálunk Círpac) néven ismeretessé vált építész társulás szemléletének jellemzői: a *funkcionális gondolkodás*, a város funkcióinak elemzése, a *szerkezeti gondolkodás*, a szerkezeti elemek megkülönböztetése a részletektől, az *előrelátás*, a jövőért való munkálkodás, a város eddigi formáinak, sőt maguknak az eddigi városoknak is elvetése, teljességgel *új formák, új városok* követelése, ilyeneknek meg is tervezése, általában pedig *a városépítés elsőbbségének, jelentőségének felismerése az egyedi építéssel szemben* — miként a reneszánsz teoretikusoknál is —, az egyes épületek alárendelése a város egészének. Ebben az akkor még gyakran merevségig, lezárt és fejlődésre nem alkalmas formáig menő, de városméretű szemléletben tehát a reneszánsz teoretikusok öröksége éled újjá, nem kevésbé a csaknem tudományos igényű, de mindenestre elemzéseken, számszerűségeken alapuló racionális alátámasztásokban, az ideáloknak a keresésében, megformálásában. Jellemzői még (elsősorban Le Corbusier műveiben) az irodalmi, bölcséleti igényű szövegek, megfogalmazások is. Ekkor tűnnek fel újból a várossémák, a szalagváros, Le Corbusier meander-szerű Ville Radieuse terve stb. A tartalom és a formákon kívül azonban mindebben az is új és jellegzetes, hogy harci jellegű, az osztály nélküli társadalom városait, az ilyenre való átalakulást harcosan követelő — egybekötve a társadalmi átalakulás követelésével és politikai állásfoglalásokkal is.\*\* Elősegítették ezt a harcos jelleget a kiadványok, proklamációk, kiállítások, de mindenekelőtt maga a szervezet, a CIAM, mely 1933-ban, athéni kongresszusán az ún. Athéni Charta-ban foglalta össze városépítési elveit. Ezek az elvek ma is hatók, érvényesek.

A húszas évek *Németországa* is jelentős vonásokat tett hozzá ehhez a fejlődéshez és ezzel egy időben — részben odatelepedett haladó építészek révén — a *Szovjetunió*. Itt még inkább kidomborodik a haladó, sőt forradalmi jelleg, a minden réginek elvetése, felmerül a város-áthelyezések gondolata. Ugyanakkor itt is bizonyos merevség jelentkezik a szemléletben, a történeti szemlélet akkor még teljes hiányával és főként a német „sachlich” irányzatra jellemző merevebb, sematikusabb, a célszerűség ürügyén túlzottan formákra törekvő, minden áron újat kereső módszerekkel. Mint az építészet minden terén, ebben is nagy hatása volt a dessau-i Bauhaus-nak, s különösen vezetőjének: *Walter Gropius*nak. Az innen eredt „új tárgyilagosság” jellemezte akkor általában Közép- és Kelet-Európában a haladó építészek urbanisztikai szemléletét. A városok múltjával, adottságaival, növekvő, fejlődő jellegével — idővel és realitással tehát — alig vetnek számot. Ugyanakkor Németországban és a Szovjetunióban ez időben komoly eredmények is születnek új lakótelepek, sőt a Szovjetunióban új városok alakjában (pl. Dnyepropetrovszk), amelyek már nemcsak a formai, a szakmai megújulásnak, hanem a városépítés szocialista megújulásának megnyilvánulásai. A bécsi Marx-Hof pl. — ha nem is a legidőtállóbb formákkal — az ilyen törekvéseknek Közép-Európában egy időre egyenesen szimbóluma lett. Ezzel a haladó, sőt forradalmi tendenciával párhuzamosan, főként a német műegyetemeken, ezek szaporodó városépítési tanszékein, könyvekben és folyóiratokban ez időben egyre elmélyültebben foglalkoznak a modern városépítés szakmai problémáival, a területfelhasznál-

\* Congrès Internationaux d'Architecture Moderne.

\*\* A magyarországi Círpac építészcsoportot pl. éppen lakásépítési, városépítési elgondolásai, kiállításai miatt rendőrileg üldözték is.

lás, a beépítési módok, a lakosság növekedésének számítása, a forgalmi tervezés, a zöldterületek, a napfénybesugárzás stb. stb. problémáival, túlnyomóan építészeti megközelítésből. A *tervezés*, városépítési, később szabályozási tervek készítése, a városépítés gyakorlatának Hippodamos óta egyik alapvető eszköze volt; most a tervek jelentőségben előléptek. Egyrészt a jövőre vonatkozó elgondolások rögzítésének, kifejezésének, hirdetésének — miként a reneszánsz teoretikusoknál is — elsőrendű eszközeivé váltak, másrészt ekkor alakul ki a modern urbanisztika tervezési módszerének az a szemléletileg is jelentős követelése, mely szerint előbb általános tervek készüljenek az egész városra, és ennek alapján a részlettervek, — egybehangzóan a modern szemléletnek a szerkezetet kereső, felismerő, kiemelő törekvésével. Maga a *városszerkezet* fogalma, felismerése is innen ered.

Az építészeti szemlélet tehát a modern urbanisztikai szemlélet kialakításában lényeges, sok tekintetben élenjáró, még ha túlzásokat is mutat a formai szemlélet, a túlzott radikalizmus, az irrealitás irányában — viszont teremtő erejét, előre mutató jellegét ennek köszönheti. Le Corbusier Plan Voisin-je (1925), mely Párizs belvárosa egy részének lerombolását és ott 18 toronyház felépítését javasolta, kiviteli szempontból nem volt reális, talán helyes sem lett volna, mégis mérföldköve az urbanisztikai gondolkodásnak és előképe jó néhány későbbi reális és helyes megvalósulásnak. Az építészek ezúttal is — hivatásukból eredően — a problémák egészét ragadták meg, de egy szemszög-ből; a teljes megújítás, a tiszta új formák teremtése, az alkotás, sőt a *műalkotás* szemszögéből, illetve igényéből, olykor indulataival. Ezért is volt oly jelentős, előre mutató és termékenyítő a szerepük, persze vitatott és vitatható is más szempontokból. De a modern urbanisztika teljességét, a feladatok és problémák teljes valóságát ilyen módon akkor nem ragadhatták meg, mert ez a teljes valóság némileg más: ennél differenciáltabb megközelítést, eszközöket, szemléletet követelt.

A két világháború között ugyanis — az építészeti megújulással egyidejűen, de attól nagyrészt függetlenül — az urbanisztika megújulásának, modernné alakulásának más útjai is megfigyelhetők. Mindenekelőtt a *tudományos fejlődés*, a tényleges gyakorlati, társadalmi, gazdasági-műszaki, igazgatási stb. problémákból kiindulva. Egyre több tudományág kerül szembe a városok mind nagyobb problémáival. A földrajz már korábban külön kezdi vizsgálni a városokat, településeket, a történettudomány a városok, a települések történetét, a gazdaságtudományok a várossal kapcsolatos gazdasági kérdéseket; hasonlóképpen történik ez a társadalomtudományban (szociológia), a közegészségügyben, a közlekedéstudományban, az igazgatástudományban és még több másban is. Ezek, a saját tudományágukról olykor lassan le is váló részek közelednek egymás felé (pl. településföldrajz, településtörténet, település-egészségügy, városgazdálkodás), sűrűsödnek, és Európa-szerte kisebb-nagyobb mértékben, kisebb-nagyobb eltérésekkel egy testté válva önálló *új tudomány-ággá*: az urbanisztikává állnak össze. A városépítés az építészetben is határozottan elkülönül. Egyre inkább nyilvánvalóvá válik, hogy mindez nem lehet egyedül építészek dolga, — még ha van is egyelőre és bizonyos szemszögből mindig is lesz elsőbbségük e témában —, hanem más szakterületekről is érkehetnek olyanok, akik ezekkel a témákkal — összefüggéseikkel teljes egészükben, komplexitásukban, most már mint urbanisták foglalkoznak. Sem az angol Ebenazor Howard, sem a francia Marcel Poëte, sem nálunk Harrer Ferenc nem építészek, mégis az egészhez, az urbanisztikához jutottak el,

annak vagy előhírnökei, vagy jelentős művelői. És ilyen, most már komplexebb jelleggel alakulnak urbanisztikai intézmények, sőt főiskolák (pl. Párizsban), nemzetközi szövetségek (pl. a Verband für Wohnungswesen und Städtebau), intézetek (pl. az Istituto Nazionale di Urbanistica Rómában). Képesek befolyásolni a közvéleményt, az oktatást, az igazgatást, a törvényhozást. És éppen azért, mert más tudományágak befolyása, öröksége is érvényesül, sűrűsödik össze, és mert a modern élet fejlődése, a tapasztalatok is erre irányulnak, — a várost most már egyre inkább nemcsak egészében, hanem *környezetével való összefüggéseiben*, sőt az ország, a társadalom, a gazdaság egészében elfoglalt helyzetében látják. Ugyanakkor szinte észrevétlenül és természetesen megjelenik a város mellett a *falu* is, problémáival —, a városépítés tehát település-építés, a merőben gyakorlati célú, főként építészeti jellegű tevékenység átfogóbbá bővül. Ebben az átfogóbb, organikusabb, egyben gyakorlatibb irányban való fejlődésben jelentős és fokozódó szerepe volt az *angol* szemléletnek, mely szemben a formaibb és absztraktabb jellegű francia, a sematizmusra hajló német szemlélettel — kezdetől gyakorlati és organikus volt, a növekvő városok társadalmi, gazdasági, földtulajdon kérdéseivel, a fokozatos átalakítás lehetőségeivel, később pszichológiai, nevelésügyi stb. kérdéseivel foglalkozott. Vezéralakjában: *P. Abercrombie* személyében olyan egyéniségre tett szert, aki — és ez mindeddig ritkaság az urbanisztikában — jelentős közéleti személyiség is, és mint ilyen volt képes érvényesíteni elgondolásait. Az irányításával készült Nagy-London terv e korszak vége felé (1944) bizonyos mértékig összegző, tudományos értékű urbanisztikai alkotás, a bolygóváros-rendszer határozott kialakításával. Jelentős személyiségei továbbá a nem annyira építészeti, műszaki, mint inkább szociológiai, humanisztikus irányzatú angol városépítésnek igen korán *P. Geddes*, majd amerikai tanítványa: *L. Mumford*, akik a modern urbanisztikai szemléletét ebbe az irányba mélyítették el.\* (L. Irodalom.)

Nem állíthatjuk azt, hogy mindez és mindenütt már kiforrott modern urbanisztikának tekinthető, határozott és egységes körvonalakkal, fogalmakkal, szemlélettel. Inkább valami efelé törekvőnek, sok más tudományág keveredő szemléletével, örökségével, ezek váltakozó — így pl. hol szociológiai, hol gazdaság-földrajzi, hol igazgatási stb. — túlsúlyával. A leválás folyamata minden tudományág, minden új ismeret esetében nehéz, olykor küzdelmes, a szemlélet, a szempontok tekintetében többnyire még tisztulatlan korszak, — a specializálódás, a szűkülés irányában is, de még inkább ilyen esetben,

\* Magyarországon e korszak jelentős eredményei és állomásai: a Városépítési Tanszék felállítása 1929-ben és működése (első professzorai Wargha László és Korompay György), fejlődő szakirodalom (Bierbauer [Borbíró] Virgil, Déznai Viktor, Harrer Ferenc, Hergár Viktor, Krompecher [Korompay] György, Molnár Dezső, Pálffy Budinszky Endre, Rihmer [Granasztói] Pál, Ruisz Rezső és mások munkái), a Tér és Forma, progresszív építészeti folyóirat (Bierbauer Virgil, majd Fischer József szerkesztésében), a Városi Szemle, várospolitikai folyóirat (Illyefalvi I. Lajos szerkesztésében), a Városok Szövetsége és ennek folyóirata: a Városok Lapja, egyes tudományágak, így a szociológia (Erdei Ferenc), a közigazgatás-tudomány (Magyary Zoltán és Kiss István), a településföldrajz (Mendöl Tibor), a várostörténet (Pleidell Ambrus) urbanisztikai irányú fejlődése, művei, — igazgatási és törvényhozási vonatkozásban: az 1937. évi VI. törvénycikk a városrendezésről és építésügyről, Budapest Városfejlesztési Programja (Harrer Ferenc műve), Budapest főváros és a Fővárosi Közmunkák Tanácsa fejlődő műszaki igazgatása, a vidéki városrendezés fokozódó tervszerű irányítása, városfejlesztési programok, rendezési tervek, építésügyi szabályzatok. Mindezekről előadások, viták a Magyar Mérnök- és Építészegyletben és más szervezetekben.

amikor ellenkezőleg, szaktudományok részeinek szintéziséről, az egész sokrétű ismeretanyag komplex értelmezéséről van szó. Nagymértékben függ vezető egyéniségek hosszabb-rövidebb ideig tartó hatásától, egyéb helyi körülményektől is, tudományágaknak az elsőbbségért való vetélkedésétől. A célok, szempontok összeegyeztetésének nehézségei, a közös terminológia hiánya is lassítóan, olykor bénítóan hat. Ezek a nehézségek ma is fennállnak.

De még inkább jellemző, egyben hátráltató e korszak urbanisztikai szemléletének, eredményeinek kialakulása szempontjából az, hogy *a problémák, amelyeket felismert, nem oldhatók meg az urbanisztika eszközeivel*, hiszen mélyen és alapvetően társadalmi eredetűek és jórészt a kapitalista társadalom ellentmondásaiban, nehézségeiben gyökereznek. Ez tette egyrészt az urbanisztika művelőit általában haladó, olykor forradalmi szelleműekké, másrészt legtöbbször megbénította őket a felismert problémák megoldásában. A városépítés nagy lendülete is már csökkent, a városoknak kevésbé a megépülése, átépülése, mint inkább szervesen elterjedése következett be, amire befolyást gyakorolni a teleküzérkedés viszonyai között alig lehetett. Innen ered az urbanisztika tudományának az a ma is meglévő alapvető problémája, hiánya, hogy felvetései *nélkülözik, többnyire szükségképpen a kellő kísérleti, tapasztalati alátámasztást* — amilyen pl. a céljaiban, jellegében hozzá több tekintetben is hasonló társa, az orvostudomány nyugszik —, ehelyett nagyrészt még mindig elméletekre, spekulációkra, ideális elképzelésekre támaszkodik. Okfejtései inkább deduktívek, és nem induktívek. Számszerűségei is még kevésbé megalapozottak, inkább előlegezettek, ajánlottak. Eredményei pedig — és ez társadalmi alátámasztásának egyik fő megnehezítője — gyorsan nem mutathatók fel, felismerésük általában véve nagyobb fokú absztrakciót kíván, tehát *a társadalmi tudatba nehezebben hatol el*. A közlekedési balesetek pl. azonnal felrázzák a társadalmat, a hatóságokat, ugyanakkor az elavult városrészek lakóinak nagyobb halandósága, rosszabb egészségügyi viszonyai nem nyilvánulnak meg ilyen hatással és többnyire nem is urbanisztikai problémaként.

Mindezek mai problémák is, sőt ma is jellemzőek az urbanisztika helyzetét illetően, de zömmel a két világháború között alakultak ki és váltak az urbanisztika fejlődésének, határozott különválásának, eredményességének megnehezítőivé. Az azonban mindenesetre megnyilvánult, hogy az urbanisztika nemcsak műalkotási, művészeti lehetőség, nem is pusztán nagyméretű gyakorlati tevékenység és ismeretanyag, hanem önálló tudományág, illetve ennek szüksége és lehetősége is. Szemléletének fejlődése ugyanezért bizonyos fokig tudománytörténeti jelentőségű. Megnyilvánult továbbá, hogy az urbanisztika mint tudományág az építés-, illetve a műszaki tudományok közül a legnagyobb mértékben kapcsolódik egyrészt általában más tudományokhoz, másrészt elsősorban és legfőképpen *a társadalomtudományokhoz*. Helyzete bizonyos mértékig ingadozó is e két tudománycsoport között. Ezért is helyes és szükséges ebben az ingadozásban határozott irányt szabni.

\*

A modern urbanisztika amúgy is gyors fejlődésében *a második világháború után* olyan fokozódó gyorsulás, sőt alapvető átalakulás következett be — különösen nálunk és a környező népi demokratikus országokban, a felszabadulást követően —, ami a téma teljes áttekintését még e vázlatos módon is

megnehezíti. A régmúlt korszakokra nézve az áttekintést a nagy távolság és az alkotások, eredmények sokasága, most éppen a nagy közelség, jelenvalóság, a gyorsulón átalakuló jelleg nehezíti meg. Ezért itt most még inkább a fő vonásokra, ezek közül is főként a *tendenciákra* szorítkozunk, amint lényegében eddig is tettük, és figyelmünket természetesen a szemléletre, nem pedig az eredményekre, művekre irányozva.

Mindenekelőtt a *méretek növekedése* a szembeötlő — túlnyomó részben a *Szovjetunióban* és az ennek nyomán a népi demokratikus országokban történt fejlődésben, de — a társadalmi és termelési viszonyok korlátai között — ilyen növekedési tendencia figyelhető meg a kapitalista országokban is. A méretek növekedése kétféleképpen is érthető: egyrészt *társadalmi értelemben*, szocialista viszonyok között, most már az egész társadalom, valamennyi város, városrész, település problémáiról van szó és nemcsak egyes kiváltságos osztályokról, jelentősebb városokról, városrészekről. Másrészt a méretek növekedése *területi, települési értelemben* is értendő; mert a városokhoz csatlakoznak a mind nagyobb problémákat felvető mezőgazdasági települések, ezenkívül a városokon, illetve valamennyi településen és környékükön túlmenően az ezeket egybefoglaló nagyobb területi egységek, a *régiók*. Sőt a régiókn túlmenően is bizonyos értelemben az egész ország, együttműködő országok között pedig a szomszédos területek (régión) is. Az urbanisztika határai, méretei ily módon a városból kiindulva települési szempontból *totálissá* (mindennemű településig) területileg *nemzetközív*é tágulnak, legalábbis tágulóban vannak.

Szocialista viszonyok közt ezt a fejlődést — az általános társadalmi, gazdasági fejlődésből kiindulva, több alapvető tény, igény idézi elő, illetve teszi lehetővé. Elsősorban a *tervezőgazdaság*, mely mélyen és meghatározóan nyúl valamennyi település, terület fejlődésébe, és amely területi, regionális értelmezés, bontás nélkül nem töltheti be szerepét. Ennek alapját viszont a *termelőeszközök* társadalmi tulajdonba vétele, ezzel együtt a földtulajdonnal való rendelkezés képezi, ami urbanisztikai szempontból különösen jelentős, hiszen a termelőeszközök, a föld magántulajdona a múltban, a kapitalista országokban pedig jelenleg is, jelentős korlátokat szabott, illetve szab az urbanisztikai lehetőségeknek, többnyire a szemléletnek is. (Ez készítette pl. a haladó szellemű svájci Bernoulli professzort nevezetessé vált fokozatos — körforgásos — városmegújítási elméletére. L. Irodalom.) Alapvetőek továbbá a *tervszerű iparfejlesztés*, az ezzel járó jelentős mértékű telepítési, áttelepítési, tömeges lakásépítési feladatok, lehetőségek új városokig terjedő méretekből, a *mezőgazdaság szocialista átszervezése*, mely a települési struktúra átalakulásával jár. Általában pedig az urbanisztikai problémáknak jellegzetesen *közösségi szemlélete*, mely immár nem egyes rétegek, sőt egyének érdekeit szolgálja — és ugyanakkor éppen a közösség érdekében kibontakozó, olykor egyoldalúvá, eltúlzottá is váló, vagy pedig részlegesen megnyilvánuló *gazdaságossági szemlélete*, amellyel szemben az urbanisztikai szemlélet komplexitását, illetve a gazdaságosság komplexebb értelmezését még nem minden esetben sikerült érvényesíteni. Végül kiemelkedő vonása az újabb urbanisztikának, elsősorban szocialista viszonyok között, fentiekből is eredően, *alkotó, építő jellege*, szemben a korábbi szabályozó jelleggel. A köz, az államhatalom válik a legfőbb építetűvé, város-, sőt régió méretekből.

A fejlődésnek ilyen tendenciája, mint említettük, csökkentebb mértékben és át nem hágható korlátok között, a *kapitalista országokban* is megmutatkozik. Átfogóbb, regionális jellegű tervezésre, legalábbis szemléletre törek-

szenek, a végrehajtás kevesebb lehetőségével, közületi tömeges lakásépítésre, az ezzel járó szervezési feladatokkal, alakító lehetőségekkel, a közlekedés növekvő igényei folytán nagyméretű, radikális megoldásokra kényszerülnek, mindenekelött pedig a *nagyvárosok, a koncentráció oldására*, ami másként, mint regionális szemlélettel és méretekben nem gondolható el.\* Különösen a nagyváros probléma válik — szocialista viszonyok között is — a modern urbanisztikának mind nagyobb és jellegzetesebb problémájává, minthogy a nagyvárosok minden ellenkező szándék, jóslat ellenére tovább növekszenek és a modern urbanisztikai szemlélet tágulását már önmagukban is indokolják. E probléma megoldása csak a városokat meghaladó, regionális, sőt országos méretekben gondolható el.

A *regionális szemlélet* tehát az, ami többé-kevésbé világszerte új és jelentős bővülése az urbanisztikai szemléletnek, és ami — noha előzményei voltak — nagymértékben a második világháború után bontakozott ki. Csíráit már kimutattuk előbb a görögöknél a város és környéke egybelátásában, a rómaiaknál a tartományi szervezésben, majd jóval később a múlt század növekvő nagyváros problémáiban, Howard kezdeményezésében, melynek lényege: *a városon kívül keresni a megoldást*, közelebb pedig egyes jelentős előzményekben, kísérletekben, ilyenek mindenekelött a Szovjetunióban: a bakui olajvidék (1923—1924), a Donyec-medence (1935-től) regionális tervei és rendezése, ezzel kapcsolatos új lakótelepek létesítése, az USA-ban a Tennessee-völgy (1933-tól), Itáliában az Agro Pontino (1923-tól) rendezése.\*\* A szemléleti tágulásnak a kezdőpontjában Arisztotelész megállapítása áll: „*A települések összetartozása olyan távolságoktól függ, amelyeket reggeltől estig meg lehet tenni*”. Itt az urbanisztikának valami olyan meghatározó, állandó törvényszerűsége nyilvánul meg, amilyennel sajnos azóta is kevéssel rendelkezik — és ez a nap 24 órája, amelyhez az ember napi életében igazodik. Arisztotelész tétele a gyorsvasutak, a gépkocsizás, sőt a helikopter korában is áll, csak éppen nagyobb, sokkal nagyobb és növekvő távolságokra, illetve területekre érvényes. Bizonyos mértékig tér és idő összemosódását is jelenti. Ez tehát a kérdés egyik megközelítése, ami lényegében nem más, mint a környék, a polisz, fogalmának óriási, nagyvárosok körül régió-méretűvé dagasztása. A kérdés másik megközelítése inkább a tervgazdaság, az államszervezés köréből indul ki — ha tehát az őst ennek is az ókorban keressük, a római birodalom szervezési módszereiben találhatjuk —, amikor is a településeket csak egy nagyobb egész (gazdasági, igazgatási, szervezési egység) részének lehet tekinteni. Az eredmény szemléletileg jórészt egybe esik: és ez az *eddiggi témák, feladatok fölé emelkedés*, a szempont távolodása, mintha csak repülőgépen emelkednénk. A település, a város folttá, körré válik, akár a csillagképekben az egyes csillagok. Ez tette legújabbban időszerűvé a *települések modellszemléletét*, ennek problémáit.\*\*\* Ez a fölébe emel-

\* Jellemző a modern urbanisztikának a haladó társadalmi gondolkodással való eszmei összefüggéseire, hogy az USA-ban — ahol mind nagyobb méretű, de ma is jórészt építési spekuláción alapuló, tőkés csoportok által irányított, jellegzetesen gyakorlati városépítés folyik — felbukkannak nézetek, melyek szerint az, aki átfogó, általános terveket követel városok számára, minden bizonnyal „baloldali szocialista”.

\*\* Nálunk a Közigazgatástudományi Intézet által a tatabányai járásra készített vizsgálatok, javaslatok (1936), majd az ugyanezen Intézet, a Néprajzi és Földrajzi Intézetek által rendezett: „A táji és népkutató központ kiállítása” (1938), továbbá a tatabányai vizsgálat fejlesztéseként a Komárom megyére készített vizsgálatok (1941).

\*\*\* Vö. Vidor Ferenc: „Települések homogén szemlélete” (I. Irodalom). tozábbá e témáról szóló tanulmányát a Közlemények ugyanezen számában.

kedés, a szemléletnek ez a tágulása, egyben a települések modellezése a modern világ logikus következménye: — a területek, feladatok egybelátásának, a technikai (főként közlekedési, hírközlési) fejlődésnek, a termelési, társadalmi összefüggések mind nagyobb méretű kibontakozásának. Egy alapvető és ösztönös emberi igénynek: — az ember nem akarja elveszíteni áttekintését az élet, a dolgok, a világ egésze fölött. És éppen ezért mindez nemcsak urbanisztikai, gyakorlati szükségszerűség, hanem egybeesik az egyéb téren is bekövetkezett fejlődéssel: a fizikában a tér-idő kontinuum felismerésével (amire már lényegében Arisztotelész megállapítása utal) és azzal a törekvéssel, hogy egy terjedő és bonyolódó világban *mindent elsősorban szerkezetében és viszonylataiban lássunk* — az embert környezetében, az egyént a közösségben, sőt az űrhajózás rohamos fejlődésével előbb-utóbb földünket is egészében, egy távolabbi szemszögből, más égitestek között.

A regionális tervezés, szemlélet újkeletű, főként gyakorlati problematikáját itt nincsen mód tárgyalni; megállapítható azonban, hogy világszerte fejlődőben van, a kapitalista országokban, egyes eredményektől eltekintve inkább vizsgálat, tanulmány, óhaj jellegű, a szocialista országokban a népgazdasági tervezéssel összefonódva fokozódó szükségszerűségként, fokozódó reális eredményekkel jelentkezik, sőt a szemlélet határait nemzetközi méretekig feszíti, *urbanisztikai értelemben talán túl is feszíti*. Éppen itt válik problematikusá is, és e kérdések felvetésének, tárgyalásának egyik fő, időszerű indokává: — *meddig urbanisztika az urbanisztika*, különösen ha eredeti, a szóban is rejlő értelmét, a várost nézzük, meddig tágulhat, feszülhet? Amikor egybelátásunk nemzetközi, sőt hovatovább interkontinentális és bolygóközi méreteket ölt — és ez maga után vonja igyekezetünket a kérdések ilyen átfogóbb felvetésére és megoldására is —, akkor valahol, ha talán önkényesen is, határt kell szabnunk. A hátralevőkben ezt kíséreljük meg.

\*

A méretek növekedése, — a komplexitás növekedése is — tehát szükségképpen a *határok* kérdését hozza előtérbe. Nemzetközi áttekintés helyett ezúttal nézzünk körül, az urbanisztikának legújabb, az elmúlt években történt *hazai fejlődésén*. Ezt egyrészt a legjobban ismerjük (a legújabb külföldi fejlődés összefoglaló, objektív értékelése ilyen közeli és rövid időre vonatkoztatva még kevésbé lehetséges), másrészt — és ezt a külföldi fejlődés általános ismeretében is megállapíthatjuk — urbanisztikánk elsősorban éppen elméleti, szemléleti téren igen elől van, sok országét felül is múlja. (L. Irodalom.)

Urbanisztikánk fejlődésében új szakasz nyílt meg akkor, amikor a felzabradulást követő években, a szocialista átalakulás újszerű feladatainak, követelésének kibontakozásakor a tervezés, az igazgatás, az oktatás, a kutatás az új feladatoknak és lehetőségeknek megfelelő új irányt vett, elsősorban a Szovjetunió tapasztalatai alapján. Tervező szervek alakultak, az eddigi szórványos kutatások helyett szervezett kutatómunka indult meg, a tudományterületnek, ha korlátozott lehetőségekkel is, új és önálló folyóirata lett (Településtudományi Közlemények), és a tudományos művelés biztosítékeként, egyben pedig a tudományág önállóságának elismeréseként a Magyar Tudományos Akadémia Műszaki Osztályán külön főbizottsága létesült. Ekkor kapta a tudományág — és főbizottsága is — a településtudomány nevet. Mindebben *Perényi Imrénének* volt kiemelkedő szerepe.



Ez az eredmény — a névadás és az önálló létet igazoló és elősegítő akadémiai főbizottság, folyóirat, kutató és tervező szervezetek — igen jelentősek. Ezzel együtt, illetve ennek következményeképpen jelentős fejlődés történt a szemlélet tisztulásában, nem kevésbé a köztudatban is tisztultabb kép alakult ki a városépítésről. A tudományterület elhatárolását, definícióját is többekévé jónak, nemzetközileg is egyik legtisztább értelmezésnek mondhatjuk.\* Problémák azonban vannak. Mindenekelőtt a *név* maga.

A „*településtudomány*” nem szerencsés megnevezés és részben maga is forrása több, gyakran tapasztalható szemléleti bizonytalanságnak. A műszaki, általában a normatív, az alkotó jelleg nem domborodik ki benne. Maga a „település” szó ugyanis a mindennapos szóhasználatban egyrészt nem a települési folyamatot, hanem magukat a településeket (városokat, falvakat) jelenti, másrészt csak áttételekkel alkalmazható nagyobb területekre, régiókra. Ez a megnevezés tehát önmagában inkább leíró jellegű és a településekkel mindenféle szempontból foglalkozó tudomány konglomerátumot fejez ki, irányító szempont hiányát. Ez pedig veszélyes, mert nem differenciálja eléggé más tudományágaktól (pl. településföldrajz, településtörténet) és így könnyen elemeire bonthatóvá teszi. A komplexséget ugyanis semmi esetre sem értelmezhetjük csupán összegezett ismerethalmazként, mint ahogyan egy város sem csupán létesítmények mennyiségi többszöröse — hanem olyan magasabbfokú egységként, mely szerkezetet, saját szempontokat, sőt vezető szempontot igényel.

A „*területrendezés*” újabban kényszerűen használt kifejezés sem jobb a településtudománynál, sőt rosszabb, mert nem fejezi ki a térbeli és a közösségi vonatkozásokat — különben sem tudományos megnevezésnek szánták. A „*városrendezés*” közkeletű, plasztikusabb, de még szűkebb és gyakorlati értelmű. Talán legmegfelelőbb volt mindeddig — ha szűknek is bizonyult — a korábbi „*városépítéstan*” megnevezés, mely — a város szó kiterjesztésével mindennemű településre, régióra is — mai értelmezésünket, ennek alapvetően műszaki és építő jellegét, egyben gyakorlati célú ismeret-komplexum, tan mivoltát leginkább kifejezi.\*\*

Valójában azonban azt kell mondanunk, hogy e tevékenységi körnek és tudományágnak nincs még igazán jó neve és kényszerűen használjuk az urbanisztika szót. Ez azt bizonyítja, hogy a köztudat, a szemlélet még nem jutott el határozott, egységes és tiszta értelmezéséig — e tanulmány is részben egyéni, helyesebben építészeti nézeteket tartalmaz. Már pedig csak az van igazában elhatárolva, elintézve, a helyére téve, aminek közkeletű és kifejező neve van. Az egyik szemléleti bizonytalanság itt rejlik, és ez főként a társ-tudományok felé elhatárolásokban — így különösen a közlekedéstudomány, településföldrajz, igazgatástudomány, gazdaságtudományok felé jelentkezik. Sőt jelentkezik mindennapos gyakorlati kérdésekben is.

\* Lásd az Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények 1959. évi 1–2. számában: „A településtudomány fogalmának meghatározása és tudományterületének elhatárolása”. Megismételjük itt ebből a tudományág definícióját: „Településtudományon az a tudomány értendő, amely az egyes településeknek (településszórványok, tanya-központok, falvak, városok), a velük szoros kölcsönhatásban álló területeknek (környékkük) és a nagyobb összetett település-egységeknek (régiók) egyfelől rendeltetése és működése, másfelől térbeli kialakítása, fejlesztése, megjelenése közötti összefüggésekre vonatkozó ismereteket kialakítja és rendszerezi.”

\*\* Ezt a megnevezést választotta Perényi Imre készülő könyvsorozata címéül (I. Irodalom), a tanszék is — talán hagyományi okokból — ezen a néven működik.

Urbanisztikánk fejlődésének további, újabb szakasza az, amelyik a legutóbbi években bontakozott ki, amikor is határozottan kialakultak a regionális tervezés szemlélete, feladatai, rendszere; kormányhatározattal, szervezetekkel kellő alátámasztást kaptak és több vonatkozásban nemzetközileg is elismert helyet, színvonalat értek el.\* Itt azonban a bizonytalanságnak egy másik fajtája, a szabatosabb elhatárolásnak egy más szempontból, illetve más irányban való szüksége jelentkezett. Regionális tervezésünk ugyanis — részben átmeneti kényszerűségből, erre illetékesek helyett — nagyobb részt vállalt a népgazdasági tervezés feladataiból, mint amekkora egy szigorú urbanisztikai értelmezés szempontjából indokolt és határai efelé — a népgazdasági tervezés felé — elmosódtak. Helyesebben: olyan feladatokra vállalkozott, amelyekben az urbanisztika kompetenciája fokozatosan csökken, vitatott és azzal a veszéllyel jár, hogy eredeti, sajátos feladatainak tényleges és koncentrált művelésétől elvonja erőit.

Legfőképpen e két elbizonytalanodó határterületen: a társtevékenységek és a népgazdasági tervezés felé — tudományos téren egyrészt általában a társtudományok és különösképpen a gazdaságtudomány felé — van szükség az urbanisztikai szemléletnek határozott körvonalazására, bázisainak megerősítésére.

Mindkét említett irányban közös alapot az jelent, hogy az urbanisztikában mindennemű ismeret, feladat, tevékenység *csak területi igénye, területi vonatkozásai folytán kerülhet*. Ez eleve kiküszöböl belőle minden nem területi vonatkozású, települési hely, helyigény, viszonylat nélküli témát, feladatot (pl. intézmények belső szervezési, berendezési kérdéseit, külön helyigény vagy települési következmények nélküli igazgatási, gazdálkodási, forgalmi stb. kérdéseket).

Az előbbivel összefüggésben a másik közös alapot jelentheti az urbanisztikának mindkét irányban, eddig is gyakran kiemelt és a múltban mindig megnyilvánult, létesítményeket alkotó *műszaki* és ezzel együttjáró javító, normatív jellege. Ez különösen a leíró és a fenntartó jellegű tevékenységek, illetve ismeretek (igazgatás, történet-, földrajztudományok stb.) felé von és határt, amelyeknek települési vonatkozású tevékenysége előmunkálatnak tekinthető, az urbanisztikába esetleg be is kebelezhető, de vele nem azonosítható.\*\* Határt von továbbá a népgazdasági tervezés felé is — bár az átfonódás, esetenként (pl. programok és tervek között) igen erős. Kétségtelen azonban — és ezt el kell ismernünk —, hogy nemzetközi értelemben az elhatárolás még ily módon sem a szocialista, sem a kapitalista országokban teljes határozottsággal nem alakult ki; gyakran találkozunk az urbanisztikai témáknak nem műszaki megközelítésű tárgyalásával (l. Irodalom), olykor nem is műszaki szervezeteivel is.

Végül a harmadik közös alapot jelenti — és talán adott szempontokból ez a leglényegesebb — az urbanisztika alapvetően *közösségi* jellege, közösségekhez — településekhez, elsősorban városokhoz tapadó, ezekből fakadó, ezek felé irányuló és bennük célhoz érő mivolta. Latin eredetű neve is mindenekelőtt erre utal, és ezért fogadható el nehezen a területrendezés szó. Az urbanisztikának kezdettől mindmáig közösségalkító, közösséget szolgáló jelentése volt, és eredményei mindig innen eredtek; vizuálisan is érvényesülő

\* Elsősorban Perczel Károly kezdeményező és szervező, valamint elméleti munkássága révén.

\*\* Vö. szerzőtől: „A településföldrajz és a településtudomány kapcsolatairól” (Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények, 1960. 4 sz. Szemle-rovat).

műveit, ezek együttesét, formáját közösségek alkották. Ezért volt mindig építő, műszaki, sőt túlnyomóan építészeti feladat is. Ez biztosította a valósághoz való tapadását. A legnagyobb veszély és bizonytalanság talán éppen ezért itt fenyegeti az urbanisztikát, ha ezt a szilárd talajt, a tapinthatót, a valóságos közösségekhez való tartozását elveszti és építészeti szempontból absztrakttá válik, absztrakt célokat szolgál.

S itt kell végül szabatosabban meghatározni az *építészet*hez és az *esztétikához való viszonyát* is. Fejtegetésünk tulajdonképpen itt kívánja elérni célját. Annak oka, hogy az urbanisztikát mindeddig nagyjából építészeti műveltek, fejlesztették, kézenfekvő: — építészeti feladatokból nőtt ki, és az építészeti feladatokban nemcsak a legközvetlenebb érdekeltséggel, hanem a legátfogóbb szemlélettel is. Ez nem jelenti azt, hogy csak építészeti műveltek juthatnak el ehhez a szemlélethez, hiszen ennek ellenkezőjét több említett példa is mutatja. Viszont nem jelentheti annak feladását sem, hogy van a feladat megközelítésének, teljes átfogásának, teljes szemléletének egy olyan módja, amire elsősorban építészeti hivatottak és alkalmasak: — ez a települések, városok formálása, formai-esztétikai szemlélete, intuitíven, műalkotásként való létrehozása. Építészeti helyét elfoglalhatják a megfelelő átfogással, valóban urbanisztikai szemlélettel, ismeretekkel bíró mások is, minden olyan esetben, amikor pl. szervezésről vagy pusztán hasznossági jellegű létesítmények csoportjainak létesítéséről, vagy vizsgálatokról, értékelésről van szó. *De nem foglalhatják el akkor, amikorra mindennek formát kell és lehet teremteni, mindebből végső fokon esztétikumot, műalkotást kell és lehet teremteni.* Persze — mint hangsúlyoztuk — az esztétikumnak nem XIX. századi, kulissza értelmezésében, hanem Alberti értelmezésében, mely szerint a legfőbb szép a teljesség, a rend. *Ez viszont az építészet-urbanisztikát kötelezi arra, hogy ezt a teljességet, a város teljességét ismerje, értse és ne pusztán formai játék lehetőségének, megnagyobbított épület alkotásának tekintse.* Ez utóbbi téren építészeink szemlélete mindmáig eléggé hiányos, egyoldalú és bizonyos hézagot is eredményez az építészet és az urbanisztika-val foglalkozók között.

Építészen azonban mind kevésbé az egyént, egy tervezőt, a városon mind kevésbé egyént alkotást kell értenünk, — amint azt még annak idején a reneszánsz teoretikusok, majd a francia racionalizmus és felvilágosodás idején pl. Descartes, Voltaire is igényelték —, hanem mindinkább csoportokat, közösségi munkát, alkotást. A telepítés, az urbanisztika újabb fejlődése, méreteinek növekedése általában meghaladta az egyéni alkotás lehetőségeit. Különösen áll ez, ha arra gondolunk, hogy a népszaporulat, a tömeges lakásépítés és az ezzel járó tipizálás szüksége mindinkább csökkent az egyedi épülettervezési lehetőségeket és az építészet alkotó, formáló szerepét elsősorban város-méretben — típusépületekből álló lakótelepek, új városrészek, sőt városok méretében, vázolja elénk. Ez világított ki teljes mértékben az Union International des Architectes (Nemzetközi Építészszövetség) 1958. évi moszkvai városépítési kongresszusán.\*

Amde éppen az építészeti szemlélet, az építészeti alkotás — párosulva az ennek társadalmi, anyagi realitást adó közösségi feladattal — szab szerintünk világos határt az urbanisztikából a regionális tervezés révén, a népgazdasági tervezésbe, az ország — sőt nemzetközi tervezésbe, végső fokon az állam-

\* L. szerzőtől: Nemzetközi építész-kongresszus Moszkvában. Művészettörténeti Értesítő, 1959. évf.

vezetésbe való átfolyásnak, s az ily módon keletkező elbizonytalanodásnak. Véleményünk szerint *egy régió már nem közösség*, nehéz is azzá tenni — miként pl. már egy járás sem az — nincs mögötte, mint városok, falvak és környékük mögött — összetartó tudat, múlt, naponta látható, megnyilvánuló, érzékelhető realitás, tehát valódi összetartozás. Ez nem azt jelenti, hogy régiókat — akár a nagyvárosokban kerületeket — nem kell szervezni, régiók területi, létesítményi problémáival nem kell foglalkozni, a népgazdasági tervezést, az igazgatást nem kell régiókra bontani és azokban a területi, létesítményi problémáknak, összefüggéseknek a legnagyobb figyelmet szentelni. Hanem azt jelenti, hogy *az urbanisztika bázisa, kiinduló és visszatérő pontja maga a település* — falvaktól a nagyvárosokig és ezek környékéig, az arisztotelészi értelmezésben, de megnövekedett dimenziókban —, amely még közösség, még ekként fejleszthető, formálható, amely még építészti alkotásra, vizuális egybelátásra, egybeszervezésre is alkalmas. Ezen túl viszont régió vagy éppenséggel országos méretekben az összefüggések tisztázása, felismerése annyiban és azért urbanisztikai feladat, hogy az urbanista ezt a bázist, magát a települést a legjobban megoldja. *Régióból, éppenséggel országból olyan értelmű maradandó térbeli rendszert, állandó alkotás jellegű szerkezetet létrehozni, amilyen egy város, aligha lehet, ez már absztrakció.* A reneszánsz ideál-városnak, mint formai alkotásnak, aligha felelhet meg korunkban egy ideál-régió, ennek sémája, mint építészeti alkotás, mert az emberi összetartozás, közösséget alkotás, az érzékletes áttekintés lehetőségei — az építészeti alkotás alapfeltételei — még a rohamos tágulás, technikai fejlődés korában is korlátozottak. Mai urbanisztikai szemléletünk legvitásabb pontja itt van; tisztázása csak további viták eredménye lehet.

A terület növekedésével tehát az építész, az urbanista feladata átalakul: alkotóból tanácsadóvá, javaslová válik a területi és gazdasági tervezés munkájában.\* És erre igen nagy szükség is van, ezt a szerepet valakinek az eredményesség érdekében be kell töltenie és leginkább — olykor még népgazdasági tervezési lehetőségek, szükségszerűségek felismeréséig menően — urbanista töltheti be. *Az urbanistára ugyanis nagyobb fokú teljesség igénye, átfogóbb szemlélet kötelezettsége hárul, mint a népgazdasági tervezésre*, mégha területileg, eszközeiben korlátozottabb is. Ezt csak akkor teljesítheti, ha szűkebbre vonja, a valóságos közösségek területére összpontosítja erőit. Mert a népgazdasági tervezés, mégha átfogja az egész országot is, elsődlegesen gazdasági szempontokkal bír és ebben nincs benne minden. A történeti jelleg, értékek, a hangulat, az otthonosság fogalma pl. idegen tőle. *A modern urbanisztikára háruló teljesség viszont nem más, mint az emberi és a közösségi életnek a városban, a településben testet öltő teljessége, nemcsak gazdasági, célszerűségi értelemben, hanem kulturális, erkölcsi, esztétikai értelemben is.* Kisebb arányban ez már az építészet teljessége is, egy-egy épületre vonatkoztatva.

Itt most egy új szempont került előtérbe, melyről eddig nem volt szó, holott igen lényeges modern urbanisztikai szemléletünkben: ez a *történeti szemlélet*, az adottságoknak, a fejlődés fokozatosságának, időbeliségének figyelembe vétele. Alapjában véve nem ellentétes az építészeti, a formáló szemlé-

\* Lásd ennek első felvetését szerzőtől: Il compito del' architetto e le possibilità della creazione architettonica nell' urbanistica (Az építész szerepe és az építészeti alkotás lehetőségei az urbanisztikában). Urbanistica, 1949. évf. Magyar nyelven: Építészeti alkotás e a várostervezés? c. fejezet a Város- és építészet c. kötetben (Bp. 1960).

lettel, mégha látszólag, és ma még gyakran a valóságban is, idegen tőle. *Mert minél inkább meg tudja különböztetni az építész a várost, mint alakításának tárgyát az egyedi épülettől, annál inkább kényszerül éppen építész mivoltában az adottságok, a funkciók, az előzmények, a fejlesztési lehetőségek stb. reális figyelembevételére során felismerni egy város történeti valóságát, értékeit, sőt a jövőre nézve is olyant gondolni el, mely időben, folyamatosan — tehát egyszer majd retrospektíve: történetileg — fejlődhet.* Múlt és jövő összekapcsolása Európa-szerzte a modern urbanisztika egyik fő feladatává, problémájává vált és a legjelentősebb példákat, módszereket erre nézve talán éppen a szocialista országok: a Szovjetunió, Lengyelország, Csehszlovákia szolgáltatják, (I. Gerő László ismertetését. Irodalom), mégha megoldásaikkal nem is tudunk mindig egyetérteni. Az azonban, hogy a múlt értékeit meg kell óvni és a jövő fejlődésbe illeszteni, a várost a jövőre nézve is történeti valóságnak kell tekinteni, éppen ezeknek az országoknak urbanisztikai szemléletében és gyakorlatában határozottan megnyilvánul és mindinkább megnyilvánul nálunk is.\* De megnyilvánul a korábban merevebb, a múlt elsöprésére is hajlamos, új és fejlődésképtelen formákra törekedett építészeti szemléletben is, elméletileg főként *S. Giedion* újabb munkáiban, és a gyakorlatban igen jó példa rá az újonnan épülő indiai főváros: *Chandigarh*, Le Corbusier tervei szerint, amelynek tervezett szerkezete a fokozatos fejlesztést, az időben továbbélést már most lehetővé teszi, sőt szerkezetét éppen ez determinálja. A városnak mint építészeti alkotásnak a lényege tehát ma már új, a tér-idő kontinuumot is figyelembe vevő urbanisztikai értelmezést kapott.\*\* Legújabbán éppen építészek (CIAM-Team 10) törekszenek benne megkülönböztetni a múltot és maradandót, a szilárdat és a hajlíthatót, úgy szólván úgy mint egy-egy épületen belül is a szerkezetet és a berendezést. (L. Irodalom.) Hasonló tanulságokat rejt a legutóbbi (1960) moszkvai új városrész tervpályázati eredménye is. A közlekedés, a gépkocsizás, a hordozható házak pedig helyenként már-már a nomád civilizáció táboraiig tángítanak a település fogalmát, lehetőségét. Mindezzel — ilyen tendenciákkal — mindenesetre feloldódóban van az az ellentét, amely korábban az építészet formai szemlélete, kövült formákra törekvése és a tágabban értelmezett urbanisztika átfogó törekvései, dinamikusabb szemlélete között fennáll — az építésznek meg kell oldania és meg is oldhatja a maga módján, a város maradandó formáját és változó életét, és ily módon elérheti maga is a modern urbanisztika teljességét.

A modern urbanisztika tehát — hatalmas, spirálban táguló, felfelé tartó körön — visszatérhet bizonyos értelemben az építészethez, melyből mély az ókorban elindult. De egy olyan építészethez, építészeti értelmezéshez, melg egyrészt semmi esetre sem diploma, szakképzettség kérdése, s amely másrészt évezredek során és leginkább az elmúlt évszázadokban az emberi tudás, tapasztalás hatalmas ismeretanyagával gazdagodott. Szemlélete egy rohamosan táguló világban roppant méretűvé tágult. A társadalmi és technikai haladás pedig még ennél is nagyobb távlatokat nyit meg a számára. És éppen ezért is kell megmaradnia az építés, az építő közösségek szilárd talaján — az urbanisztika szó klasszikus és lényegi értelmezésénél —, hogy ezt a kiteljesedő, kitáguló

\* E tekintetben igen határozott és tiszta urbanisztikai szemlélet nyilvánult meg nálunk a *Papp Imre* kezdeményezte és szerkesztette *Városképek — Műemlékek* könyvsorozatban (Irodalom).

\*\* Lásd szerzőtől: *Az idő jelentősége a városépítésben* (1952), újból közzétéve a *Város és építészet* c. kötetben (1960).

hivatást a valóságban betölthesse. Mert a szemléletnek a célja nem lehet magában a szemléletben, az elméletekben, a szervezésben — ha ezek igen fontosak is —, hanem csak az alkotásban, a művekben: épülő és maradandó városokban, településekben.

### Összefoglalás

Ilyen terjedelmes — bár a téma nagyságát tekintve mégis csak vázlatos — fejtegetés fő konklúzióit helyes összefoglalunk akkor is, ha tézisszerű megállapításait ma még nem tekinthetjük az urbanisztikán belül sem teljesen kitisztultnak, és így előreláthatóan további viták alapjául szolgálhatnak.

Figyelembe kell vennünk azt is, hogy a modern urbanisztika eddig tárgyalt és itt összefoglalt fő vonásai nagyobbrészt tendenciák, az érvényesülés kisebb-nagyobb mértékével, de kétségtelenül léteznek és többé-kevésbé jellemzőek.

Nem térünk ki ezúttal újból a kialakulásra, az előzményekre, mert ezek az eddigi fejtegetésben is már több ízben megismétlésre kerültek. Itt most, befejezőként a modern szemlélet teljességét kívánjuk jellemezni és nem csupán újabb vonásait.

Mindenekelőtt meg kell állapítanunk, hogy az urbanisztikai szemlélet lényegében — és mindig is ez volt — nem leíró, megismerő, helyesebben nem egyedül ilyen, hanem alkotó, javító, eszközei és lehetőségei révén pedig elsődlegesen létesítő, *műszaki* jellegű. Újabban, és különösen szocialista viszonyok között, korábbi passzív, szabályozó szerepével ellentétben ismét megerősödött tevőleges, *építő* jellege.

Feladatai, módszerei lehetőséget adnak arra, sőt mindinkább igénylik is azt, hogy *tudományos* művelés tárgyát képezzék, rendszerezésük révén az urbanisztika — a műszaki tudományok körén belül, de a társadalomtudományokhoz nagymértékben kapcsolódóan — önálló tudománygá válják.

Felismerései, feladatai egész városokra és ezen túlmenően mindennemű településre, ilyenek csoportjaira, környékükre, sőt újabban települések nagyobb számát egybefoglaló területi egységekre, régiókra, terjedtek ki. Alapvető tendenciája tehát szemléletének *tágulása*, a nagyobb területi, települési méretek, a tágabb összefüggések felé.

A területi, települési méretek növekedésével együtt növekedett az összefüggések mértéke, tudata, felismerésük kötelezettsége, a más jellegű ismeretek, tevékenységek, tudományágak ismereteinek átvétele, felhasználása, az urbanisztika sajátos, vezető szempontjai szerint — lényegében tehát a szemlélet *komplex mivolta*. A korábban éppen ezért elsősorban építészek és mérnökök által gyakorolt tevékenységnek mind több más hivatású művelője akadt, ugyanezért az egységes szemlélet fontossága erősödött. Ezzel együtt váltak fontossá a szemlélet határai is, és a vezető, a jellemző szempont kiemelése.

A területi tágulással kapcsolatosan válik fontosabbá *az urbanisztika közösségi, mégpedig valódi, térbelileg is megnyilvánuló közösségeket (településeket) szolgáló, ilyeneket építő, fejlesztő jellege*, ennek határozott kidomborítása. Ez a közösségi jelleg ugyanis a településeken és környékükön túlmenő méretű területeken (régiók, majd országok) fokozatosan csökken és más jellegű (igazgatási, gazdasági tervezési) feladatok elsőbbségét hozza előtérbe. Az urbanisztika szempontjai itt már fontos részszerzőpontokká válnak.

A közösségben a modern urbanisztika a közösség teljességét, az osztály nélküli társadalmat tekinti, innen ered társadalmi értelemben *haladó, jövőbe mutató* jellege: Felismerései, követelései, már csak a problémák tényleges megoldásának korlátai miatt is, nagyrészt a jövőre irányulnak és a társadalmi haladást szolgálják. Ugyanezért céljait legeredményesebben szocialista viszonyok között valósíthatja meg.

Végül: a közösséget illetően az urbanisztika a feladatok *teljességét* látja maga előtt, tehát nemcsak a fizikai értelemben funkcionális és nemcsak a gazdaságossági szempontokat, hanem — az előbbieken bázisán — az eszmei, végső fokon az esztétikai követeléseket is. És ugyanezért az urbanisztika nem egyedül gyakorlati tevékenység és ismeret, művelése pedig nemcsak tudományos lehet, hanem — éppen teljességében — nagymértékben alkalmas *esztétikai szemléletre* — végső fokon, kedvező körülmények között *műalkotások* létrehozására is.

Az urbanisztika modern esztétikai szemlélete azonban csak a feladat teljességére irányulhat és nem egyes kiragadott részeire vagy vonatkozásaira, továbbá nem fogható fel az egyedi építészeti alkotás, az egyéni műalkotás módján, hanem tárgynak növekvő, fejlődő, időben átalakuló, valójában *történeti mivoltának felismeréséhez, az alkotásnak pedig közösségi módjához* kell, hogy elérkezzen.

Mindebben megnyilatkozik a modern urbanisztikai szemléletnek alapvetően *humánus* jellege: az a célja, hogy a tevékenység végpontjában az embert, méghozzá az emberi élet teljességét lássa — hogy városok, települések lakosságának, a városokban, településekben egyesült közösségeknek a leghaladottabb szervezési és technikai eszközökkel lehetővé tegye a biztonságot, a kényelmet, az otthonosságot és a szépséget — legalábbis a tetszetőséget —, ezek együttesét.

#### IRODALOM

Ez a tanulmányokban szokásosnál nagyobb bibliográfia részben azért készült, hogy megkönnyítse azok munkáját, akik a témát továbbfejleszteni, esetleg megállapításainkat vitatni kívánják.

A hatalmas méretű urbanisztikai irodalomból itt olyan munkákat emelünk ki, amelyek témánkat közvetlenebbül érintik, főként azokat, amelyekre az elmondottakat alapoztuk.

Még így is — különösen hazai vonatkozásban — igen nagyszámú művet kell említenünk, részben folyóiratokban megjelent tanulmányokat is. Ezek egészükben vagy egyes részeikben, esetleg éppen szemléletük révén kapcsolódnak a témához. Említünk olyanokat is, amelyek e tanulmánytól eltérő felfogást tükröznek.

A társtudományok még bőségesebb irodalmából csak néhány olyan munkát említenünk, amelyek szempontjai az urbanisztikához a legközelebb állnak, és amelyekre közvetlenül támaszkodtunk is.

Nem szerepelnek itt a szövegben említett, a maguk korában nagy jelentőségű művek (Alberti, Blondel, Sitte, Stübben, Unwin stb. művei), — az amúgy is terjedelmes felsorolást az újabbakra, általában az első, de többségükben a második világháború utáni munkákra korlátoztuk.

A felsorolt munkák túlnyomó része szakkönyvtárakban (ideértve az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Városépítési Tanszéke, az ÉM Városépítési Tervező Vállalat, más tanszékek, tervezővállalatok könyvtárait is), illetve ezek egyikében vagy másikában megtalálható.

Egyes, a jegyzékben említett tanulmányokat tartalmazó folyóiratokat, illetve kiadványokat az alábbi módon jelöltünk: A — Alkotás. AD — Architectural Design. AF — Architecture Française. AR — Architectural Review. Ép — Építészet. ÉKK — Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények. JA — Japan Architect. KKK — Korszerű Közszolgálat útja II. kötet (Városfejlesztés, Városrendezés, Városépítés). KN — Kelet Népe.

M — Munka. MÉ — Magyar Építőművészet. MMÉK — Magyar Mérnök- és Építészegylet Közlönye. MTK — Mérnöki Továbbképző Intézet Kiadványai. Mv — Műemlékvédelem. Sz — Századok. TA — Technique et Architecture. TtK — Településtudományi Közlemények. TF — Tér és Forma. VL — Városok lapja. Vk — Városkultúra. VSz — Városi Szemle

A könnyebb áttekinthetőség érdekében különválasztottuk a hazai és a külföldi irodalmat, ugyanezért \*-al jelöltük az 1945 előtti munkákat.

#### Hazai irodalom

- \* *Bierbauer (Borbíró) Virgil* : Budapest városépítési problémái (1933)
- \* *Bierbauer (Borbíró) Virgil* : A magyar városrendezés eszközei és feladatai (KKU 1940)
- \* *Bierbauer (Borbíró) Virgil* : A múlt és a közelmúlt magyar városépítése (Ép 1941).
- Borsos József* : Városgazdaságtan (1956—59)
- \* *Dézsnai Viktor* : Urbanográfia (VL 1934)
- \* *Elek Péter* : Városiasodás Csonkamagyarországon (KN 1938)
- Építőipari Műszaki Egyetem Városépítési Tanszéke: Településtudományi fogalmak (1955)
- Faragó Kálmán—Major Jenő*: A magyar mezőgazdasági településhálózat fejlesztésének kérdései (TtK 1957)
- \* *Fischer József* : A lakásépítés politikájához (M 1928)
- \* *Fischer József* : Budapest városépítés politikájához (TF 1936)
- Gerle György* : Beruházások gazdasági-műszaki előkészítése (Bp. 1959)
- Gerő László*: „Városépítéstörténet és építés történeti városokban” c. akadémiai munkaközösség első három konferenciájának ismertetése (1956 Erfurt, 1957 Dobris, 1959 (Varsó) (ÉKK 1961).
- \* *Granasztói Pál* : Elavult városrészek újjáépítése (VSz 1946), (Készült 1942-ben)
- Granasztói Pál* : Városépítés — a közösség művészete (A 1947)
- Granasztói Pál* : Európai építészet (Bp. 1948.)
- Granasztói Pál* : A korszerű városépítés szempontjai műemléki városokban (ÉKK 1960)
- Granasztói Pál* : Várostervezésünk előzményei, különös tekintettel a történeti városokra (Mv 1960)
- Granasztói Pál* : Város és építészet (Bp. 1960)
- \* *Hajnal István* : Az európai város kialakulása (VSz 1940)
- \* *Harrer Ferenc* : Elnöki előterjesztés Budapest városfejlesztési programjához (VSz 1933)
- \* *Harrer Ferenc* : Budapest városfejlesztési programja (1940)
- \* *Harrer Ferenc* : Nagy-Budapest (Vsz 1945)
- \* *Hergár Viktor* : A városrendezés tudományának helye a többi tudományok között (Vk 1937)
- \* *Korompay (Krompecher) György* : A városi főterek kialakulása (Tanulmány a középkori olasz városépítés fejlődéstörténetéből. Bp. 1940)
- \* *Korompay György* : A városrendezés korszerű kérdései (Bp. 1942)
- Korompay György* : Városépítéstan (Bp. 1949)
- Korompay György* : A városépítészet esztétikai alapismeretei (MTIK 1959)
- Korompay György* : Műemléki együttések védelmének irányelvei (ÉKK 1960)
- Kislegény Nagy István* : Utak, utcák városképi elemzése (1954)
- Különbizottság (vez.: *Preisich Gábor*, tagok: *Brenner János, Hermány Géza, Granasztói Pál, Perczel Károly, Szímely Károly, Valentiny Károly*) : A településrendezés tervezési módszerének alapjai (ÉKK 1957)
- Laboda Zsigmond—Keresztély György*: Egy dunamenti falu településtudományi vizsgálata (TtK 1956)
- \* *Magyary Zoltán—Kiss István* : A közigazgatás és az emberek (Bp. 1939; ebben a tatai járás vizsgálata)
- Major Jenő* : Szempontok a faluépítési hagyományok kutatásának módszeréhez (TtK 1959)
- Major Máté* : Építészettörténet. Tőkés és szocializmust építő társadalmak építésze (Bp. 1960)
- Markos György* : Magyarország gazdasági körzetbeosztása (1952)
- \* *Mendöl Tibor* : Településtörténet, településföldrajz, történeti földrajz (Bp. 1938)
- \* *Mendöl Tibor* : A városföldrajz tárgyköre és feladatai (VSz 1943)
- \* *Pálfy-Budinszky Endre* : A városkörnyék vizsgálat szerepe a városépítésben (KKU 1940)
- \* *Pálfy-Budinszky Endre* : A városépítés magyar irodalma (KKU 1940)



- Papp Imre* : Városrendezési tervfajták és előkészítő vizsgálatok (MTIK 1954)  
*Papp Imre* (szerkesztésében): Városképek – Műemlékek c. könyvsorozat (Bp. 1956—)  
*Perczel Károly* : A részletes rendezési terv építészeti alkotás (MÉ 1957)  
*Perczel Károly* : A magyarországi regionális tervezés elvi alapjai (ÉKK 1960)  
*Perényi Imre* : A szocialista városépítés (Bp. 1952)  
*Perényi Imre—Jankovits István—Faragó Kálmán* : A regionális tervezés metodikája (TtK 1956)  
*Perényi Imre—Faragó Kálmán—Major Jenő* : A városkörnyék tervezés metodikája (TtK 1956)  
*Perényi Imre* : Településtervezés. Városépítéstan II. kötet (Bp. 1958)  
*Perényi Imre—Faragó Kálmán* : A racionális városnagyságok meghatározásának elvei (TtK 1960)  
*Perényi Imre* : A városépítés története. Városépítéstan I. kötet (Bp. 1961)  
\* *Pleidell Ambrus* : A magyar várostörténet első fejezete (SZ 1934)  
*Pogány Frigyes* : A város szépség problémái (Bp. 1948)  
*Pogány Frigyes* : A városépítéstörténet néhány módszertani kérdése (ÉKK 1957)  
*Pogány Frigyes* : Terek és utcák művészete (Bp. 1960, második kiadás)  
*Preisich Gábor* : Budapest városrendezésének története (Buda visszavételétől a kiegyezésig, 1960)  
\* *Princz Gyula* : Magyarország településformái (1922)  
*Princz Gyula, ifj.* : A földrajzi és természeti adottságok szerepe a városépítésben (MTIK 1954)  
\* *Rihmer (Granasztói) Pál* : Adatok és szempontok a magyar városépítés problémájához (MMÉK 1939)  
\* *Rihmer (Granasztói) Pál* : Városok a múltban és jövőben (Bp. 1942)  
\* *Ruisz Rezső* : Városstudomány (VL 1936)  
*Sós Aladár* : A városépítés alapelveinek fejlődése (MTIK 1954)  
*Szabó Dezső* : A városi közlekedés (Bp. 1952)  
Településtudományi Főbizottság (előkészítették: *Granasztói Pál, Ruisz Rezső* és *Sós Aladár*) : A településtudomány fogalmának meghatározása és tudományterületének elhatárolása (ÉKK 1957)  
*Tattay Pál* : Műszaki városkép (KKU 1940)  
*Valló István* : Városstudomány — településtudomány (ÉKK 1959)  
Városépítési Tervező Vállalat (*Granasztói Pál* és *Helle László*) : Jelenleg használt városrendezési nomenklatúra (1954)  
*Vásárhelyi Boldizsár* : Nagyvárosok közlekedése (ÉKK 1960)  
*Vidor Ferenc* : Települések homogén szemlélete (MTIK 1960)  
\* *Wildner Ödön* : Városstudományi tanulmányok, különös tekintettel a nagyvárosokra (VSz 1930)  
\* *Zádor Anna* : Olasz építészetelméletek a reneszánsz és barokk korban (1926)  
*Zádor Anna* : A magyarországi klasszicizmus kialakulásának európai előzményei (ÉKK 1960)

#### Külföldi irodalom

- \* *Abercrombie, Patrick* : Greater London Plan (1944)  
*Adams, James, W. R.* : Modern Town and Country Planning (London 1952)  
Architectural Design: Team 10 Number (1960)  
*Auzelle, Robert* : Encyclopédie d'Urbanisme (Paris 1957)  
*Bakema, J.* : L'architecture et la nouvelle société (Le Carré Bleu, 1961)  
*Baranov, Nicolas* : L'Urbanisme contemporain (Construction et reconstruction des villes). Rapport général (Vezérreferátum az U. I. A. — Union International des Architectes — 1958. évi moszkvai városépítési kongresszusán)  
*Bardet, Gaston* : Problèmes d'Urbanisme (Paris 1948)  
*Bernoulli, Hans* : Die Stadt und ihr Boden (Zürich 1946)  
*Bogorad, D. J.* : Regionális tervezés (Kijev 1960)  
\* *Blum, Otto* : Städtebau (Berlin 1937)  
*Borislavievitch, M.* : Esquisse d'une esthétique de l'urbanisme (AF 1954)  
\* *Brinckmann, A. E.* : Stadtbaukunst vom Mittelalter bis zur Neuzeit (Berlin 1925)  
*Brunhes, Jean* : La géographie humaine (Paris 1935)  
*Bunyin, A. V.* : Isztorija Gradosztiteinovo iszkusztva (Moszkva 1953)  
*Candilis, Josic, Woods* : Proposition pour un habitat évolutif (TA 1960)  
*Christen, A.* : Zur Entwicklungsgeschichte des Städtebaues (Zürich 1946)

- Chkvarikov, Viacheslav* : Le plan: ses aspects fonctionnel et esthétique. (Referátum az U. I. A. — Union International des Architectes — 1958. évi moszkvai város-építési kongresszusán)
- CIAM (Szerk. *I. Tyrwitt, I. L. Sert, E. N. Rogers*): The Heart of the City (London 1952)
- Corbusier (Le Corbusier)* : Oeuvre comlète, 1910—1957 (Paris)
- \* *Corbusier (Le Corbusier)* : La ville radieuse (Paris 1937)
- \* *Corbusier (Le Corbusier)* : Manière de penser l'Urbanisme (1943)
- Corbusier (Le Corbusier)* : Propos d'Urbanisme (Paris 1946)
- Davidovics, V. G.* : Várostervezés (Moszkva 1948)
- Deutsche Bauakademie, Polska: Akademia Nauk, Ceskoslovenská Akademie véd, Slovenská Akadémia Vied: Städtebau. Geschichte und Gegenwart (Materialien der Konferenz Erfurt 1956)
- Dickson, B.* : City, region and regionalism (London 1947)
- Fischer, Theodor* : Sechs Vorträge über Städtebau (München 1922)
- Fischer, Robert M. C. Ed.* : The Metropolis in Modern Life (New York 1955)
- Fortune (The Editors of): The Exploding Metropolis (New York 1958)
- \* *Geddes, Patrick* : Cities in Evolution (London 1915)
- \* *Gerkan, Armin* : Grieshische Städteanlagen (Leipzig 1924)
- Gibbert, Frederic* : Town Design (London 1955)
- Giedion, Siegfried* : Space, Time and Architecture (Harvard 1956. 2. kiadás)
- Giedion Siegfried* : Architektur und Gemeinschaft (Hamburg 1957)
- Gropius, Walter* : Architektur (Hamburg 1955)
- Gutkind, E. A.* : Community and Environment (London 1953)
- Hilberscheimer, L.* : The Nature of Cities (Chicago 1955)
- Hjorns, T. R.* : Town Building in History. (1956)
- Introduction at CIAM-Team 10, Meeting Otterlo (Stuttgart, 1961, kiadás alatt)
- Junghans, Kurt* : Die Duetsche Stadt im Frühfeudalismus (Berlin 1959)
- Kenzo Tange* : Technology and Humanity (JA 1960)
- Keyser, Erich* : Städtegründungen und Städtebau in Nordwest Deutschland im Mittelalter. (Remagen bei Rhein 1958)
- Lang, S.* : The Ideal City from Platon to Howard (AR 1952)
- Lavedan, Pierre* : Histoire de l'Urbanisme (Paris 1958. új kiad.)
- Lee, Rose Hum.* : The City; Urbanism and Urbanisation in Major World Region (1955)
- Levesenko, Ja. P.* : Planyirovka gorodov (Moszkva 1952)
- Ling, Arthur* : Le plan: ses aspects fonctionnel et esthétique (Referátum az U. I. A. — Union International des Architectes — 1958. évi moszkvai városépítési kongresszusán)
- Mackensie, Norman* : The New Towns; The Succes of Social Planning (1955)
- Martin, Roland* : L'urbanisme dans la Grèce antique (Paris 1956)
- Mumford, Lewis* : The Culture of Cities (New York 1938)
- \* *Münter, Georg* : Die Geschichte der Idealstadt (1929)
- Münter, Georg* : Idealstädte, Ihre Geschichte vom 15—17. Jahrhundert (Berlin 1957)
- Ortmann, W.* : Städtebau, früher und heute (Düsseldorf 1956)
- Otto, Karl* : Die Stadt von Morgen (Berlin 1959)
- \* *Poëte, Marcel* : Introduction á l'Urbanisme (La leçon d'antiquité) (Paris 1929)
- Reichov, H. B.* : Organische Stadtbaukunst (Braunschweig 1948)
- Riemer, S.* : The modern City. (New-York, 1955 új kiad.)
- Rosier, C. L.* : L'Urbanisme, ou la science de l'agglomération (Paris 1953)
- Sert, J.* : Can our Cities Survive? (Harvard 1947)
- Smailes, A. E.* : The Geography of Towns (London 1953)
- Smithson, Peter* : Social focii and social space (AD 1960)
- Sztramentov, A. E.* : Inzsernüe voproszü planyirovki gorodov (Moszkva 1955)
- Sztramentov, A. E.* : Szpravocsnyik pr kommunalnomu hszjajsztvu (Kijev 1956)
- Tonev, Ljuben* : Ploesadt (Szofia 1952)
- U. I. A. (Union International des Architectes), Cinquième Congrès, Moscou 1958. (Referátumok angol, francia, orosz nyelven)
- Wagner, Martin* : Wirtschaftlicher Städtebau (Stuttgart 1951)
- Weisbach, W.* : Die italienische Stadt der Renaissance (Leipzig 1922)
- Wittkoven, Rudolf* : Architectural Principles in the Age of Humanisme (London 1952)
- Woodberg, Coleman* : The future of Cities and urban Redevelopment (Chicago 1955)
- Wright, Frank Lloyd* : The living City (New York 1958)
- Zevi, Bruno* : Architecture as Space (New York 1957)