

ink igazi városfejlődése eldőlt. Ahhoz, hogy valaki világosan lásson ezekben a kérdésekben, a problémákat ketté kell választani. Egyrészt vannak azok a problémák, amik a múltból erednek, másrészt azok, amelyek a jövőből. Ez utóbbiakról szoktunk elfeledkezni, holott létrejöttük éppen jelenlegi magatartásunk függvénye!

Lássuk előbb a múltból eredő problémák lényegét. Az elmúlt évtizedek fejlődése mára hatalmas költségvetési hiányként jelenik meg az önkormányzatoknál. Az általános infrastrukturális elmaradottság természetesen még nagyobb az agglomerációban, ami lényegében magánereős alapon épült fel az elmúlt évtizedek során. Ehhez járul számos környezet-szennyező beruházás beékelődése az agglomeráció és a városmag közé. Az infrastruktúra fejlesztéséhez csak egy módon tűnik előteremthetőnek a tőke - a még meglévő területek értékesítésével.

Itt jelennek meg azok a problémák, amik a jövőből erednek. Az az erő, ami korábban a hatalom, most a pénz révén folyamatosan hat, azt sugallja, hogy a múlt hibáit a jövő rovására korigáljuk. Vagyis adjuk el a jövőt. Így következhet be az, hogy egy lakótelep közepére, ahová annak idején egy tudatos politika csak papíron építette meg az uszodát, most sem uszoda kerül, hanem bevásárlóközpont. A legnagyobb veszélyben a leendő M0-ás körgyűrű csomópontjainak körzete van. Itt reális közelségbe került egy olyan ipari-kereskedelmi sivatag megvalósulása, mely tökéletesen démonikus jellegénél fogva megsokszorozza a városszörny erejét. Az emberek már most is kényszerből közlekednek annyit a városban, ami rengeteg energiát köt le. Láttuk, hogy a

dinamikus elem minden esetben városromboló hatású, ezért elsődleges kérdés a kezelése. Ma az agglomeráció és a város között sok helyütt még mezőgazdasági területek húzódnak. Amennyiben a dinamikus elem teljesen átjárja őket, úgy sorsuk megpecsétlődik. Ahhoz, hogy ezt elkerüljük, a településeknek tudatos önmérsékletet kell gyakorolniuk fejlesztéseikben. A köztes területek sorsa sohasem lehet egy település magánügye. Még elemi szinten sincs kommunikáció az egyes szomszédos önkormányzatok között. Márpedig az önmérséklet csak a másik fél szempontjainak figyelembe vételétől várható. A felmerülő problémákra ugyanis semmiféle előzetes válasz, ideálterv előre nem adható. Ezek szükségszerűen racionális megoldások lennének, azaz a külső embertől származnának. Így esetleg "megoldunk" egy helyzetet, a megoldás azonban még nagyobb problémák forrása volna. Tényleges megoldás csak a belső embertől eredhet. A belső emberből származhat egy jelenlét-tudat, amely megmondja, hogy mit tegyünk egy adott helyzetben. Ez a jelenlét azonban a városfejlesztés esetén mindig a többi emberhez való viszonyban ölt testet, ezért érezzük kulcskérdésnek a kommunikációt, az együtt gondolkodást. Csak ezen az úton van esély szemébe nézni a jövő és a múlt démonainak, Ahrimánnak és Lucifernek.

(1993. július hónapban)

(Az első három illusztráció Moholy-Nagy László: Festészet, fényképezés, film című könyvéből való - Bauhausbücher 8. - Corvina Kiadó 1978.)

## Paul Virilio TISZTA HÁBORÚ

A városépítésről való gondolkodásnak két nagy iskolája van: az első szerint a város kikristályosodásának, a városban való megtelepülésnek a kereskedő hajlam az oka, a kisebbségben lévő másik felfogás szerint - melyet Philip Toynbee is képvisel - a kiváltó ok a háború, a kereskedelem csak azután jön. Nyilvánvaló, hogy én a kisebbséghez tartozom, amely azt állítja, hogy a város a háború eredménye, legalábbis a háborúra való készülődésé.

*Úgy érted, hogy a város nem a tulajdonképpeni háború eredménye?*

Természetesen milliók haltak erőszakos halált a neolitikus kortól kezdve a városállam háborújáig; ezeket az eseteket

azonban a régiek csak "zavargások"-nak (*tumultus*) titulálták, nem voltak egyebek, mint pusztítások, olyan állapotok, melyek még nem érték el a háború szintjét. Sőt, egyetértel Pierre Clastres-ral, aki azt mondja, hogy éppen a törzsek, vagy ha úgy tetszik, a gerillák "zavargása" volt az, ami akadályozta az állam kialakulását. Mikor az állam létrejött, a háborút szervezetté fejlesztette, területi gazdasággá, a tőkésítés, a technológia gazdaságává. Mindez magával hozta az erődített várost, és a hajtógépekkel folytatott háborút. (A katapultra és a többi furcsa szerkezetre gondolok, amelyek a mai ágyú megfelelői.)

*Tehát nem a gazdaság az átfogóbb jelenség, hanem a háború?*

Nevezük hadieszköz-mozgatásnak, vagy más szóval *logisztikának*. A logisztika a háborús gazdaság kezdete, ami aztán egyszerűen gazdasággá változik, és végül teljesen átveszi a politikai gazdaság szerepét.

*Ami tehát meghatározó a város létrejöttében, az nem az útközet, hanem annak előkészületei.*

Az ókori hadviselésben a védelem nem a gyorsításon, hanem a lassításon alapult. A háborúra készülődést a fal, a földsánc, az erődítmény jelentette. És az erődítmény, mint tartós erődítés volt az, ami a várost állandóvá tette. A város, mint tartózkodási hely állandósulása ezért az akadály tartósságával függ össze. Akár az *oppidum* - a spontán mód erődített Dél-itáliai falu - földsáncáról van szó, akár az ókori városról, a körülvevő fal a háború megszervezésével, mint térszervezéssel kapcsolatos.

*Várostervezői munkád révén kezdted tehát érdeklődni a stratégia, még pontosabban a geostratégia iránt. Mégis azt írod a L'Insecurité du territoire-ban, hogy a terület manapság már nem geostratégiai kérdés.*

A kérdés egyszerűen hangsúlyeltolódáson ment át. Az ókori társadalmak benépesítették a teret. A kereskedelmi pontokon, majd a városokban, aztán a fővárosokban tömörüültek. A városállam viszonylagos koncentrációt jelentett, amely a falvakat egyesítette. Ez a koncentráció ismétlődött nagyobb léptékben a nemzetállamban, és fővárosának létrejöttékor, mely a városok városa volt. Akkoriban arról volt szó - s még ma is gyakran előfordul -, hogy felosztották a földrajzi teret, vagy megszervezték egy terület népességét. Ez geopolitika volt.

*És milyen politikai térben élünk ma?*

Ma kronopolitikában élünk. A földrajz a tér mérése. Most, a második világháború utáni időszak vektorai óta átalakult a földrajz. A tér analízisének új fázisába értünk, mely a téridővel függ össze. Az, amit mi *azimutális ekvidisztans vetítésnek* nevezünk, nem egyéb, mint az idő földrajza. Ez már egy adott nap sebességgel mért geográfiája, nem pedig a meteorológiai napé. Már most is, amikor Los Angelesből vagy New Yorkból az év bizonyos szakában jövünk haza Párizsba, a sarkvidék fölött láthatjuk az ablakból, ahogy a Nap lemegy és följön a láthatáron. Hajnal és naplemente ugyanabból az ablakból. Ezek a sztereoszkópikus képek jól mutatják a földrajzi városon túl felsejlő valóságot, és az utazási időben való emberi koncentráció eljövételét. Ez a földrajzon túli város a holt idő városa.

*Az urbanista az, aki hivatása révén megjeleníti a várost; a sebesség növekedése ma elűnteti azt. Nem kétséges; az urbanista érzékenysége kellett ahhoz, hogy újra megmutasd a várost, önmagán kívül, túlzó formákban, a háború hatókörében*

Ez a politikához és a halálhoz való viszonyból következik. Ne felejtjük el, hogy az ókorban, ha bevettek egy várost, elpusztították, lerombolták, lakóit lemészárolták. A háború a város halála volt, a köveké és az embereké egyaránt. A háborús gépezethez való viszonyulásomnak mindig is volt egyfajta mítikus dimenziója.

*Miben áll egy város rejtelme egy várostervező számára? Azt állítod, hogy a városok a jövőben el fognak tűnni a sebesség vektorában. A földrajzi város azonban nem maga is a sebességnek köszönheti létezését?*

A város mindig is különböző gyorsasággal mozgó emberek összefüggésrendszere volt, egyfajta sebességváltó-doboz. A város szervezete: utcáinak rendszere. És mik az utcák? Egy merő rohanás. Görögországban az utcát úgy mondják "futás" (*dromosz*). Mindaddig, amíg csak csekély gyorsulási lehetőség volt, és a város jellegét inkább a bástyák határozták meg, mint a gyorsforgalmú autótutak, a várost nem tekintették sebességszervezőnek. Azonban ha megnézzük a görög várostervezést (például Miléosz városát), a gyarmati várostervezést, vagy a római hadi táborokét, jól látható, hogy az utak egyenes vonalúak. Ez nem más, mint sebességszervezés: a népet, amilyen gyorsan csak lehet, oda kell szívní a városkapukhoz, a külvárosokhoz. A város nem egyszerűen lakóhely, hanem mindenekelőtt is útkereszteződés.

*A gyorsulás tehát csak újból előhozza a város lényegét: azt, hogy a társadalmi teret egyfajta időbeli sebességváltóvá alakítja át.*

Eért van az, hogy mára a repülőtér lett az új város. A Dallas Fort Worth-i repülőtér évente 30 millió utast szolgál ki. A század végére ez százmillió lesz. Már nem városlakók vagyunk, hanem tarantulasok, egy világ körüli úton. Amikor tudjuk, hogy naponta több mint százezer ember van a levegőben, ez már a jövő társadalmának képét vetíti előre, melyet nem a helyhezköttesség, hanem a tovahaladás fog jellemezni. Nem lesz nomád társadalom a nagy népvándorlások értelmében, hanem egy olyan, amely a szállítások vektorában fog koncentrálni. Az új főváros nem térbeli, mint New York, Párizs vagy Moszkva; egy konkrét ponton, utak kereszteződésében lokalizálható város, hanem egy olyan, amely használható idők találkozásában fekszik, más szóval a sebesség városa. Talán ez ma az Örök Város. Nem egy térség, birodalom vagy hit fővárosa, mint Róma vagy Jeruzsálem, hanem az idő végének fővárosa.

*Ha a repülőtér lett az új város, s lakói átutazók, marad-e valami is a térbeli városból? Nem folytatódik máshol, olyan településformákban, amelyek ugyanolyan szélsőségesek és erőszakosak, mint poláris eltörlésük?*

Amennyiben a jövő városának inercijája nem a mozdulatlanságból, hanem a mozgás diktatúrájából fog fakadni, nem lehetetlen, hogy súlyos katasztrófáknak kell történniük ahhoz, hogy az emberek visszatérjenek eredeti településformáikhoz. Úgy tűnik, ez történik ma Dél-Amerikában és számos más térségben, ahol a csodás repülőterek közvetlen szomszédságában kalyibavárosok nőnek ki a földből. Ezeket *infra-urbanizmusoknak* is nevezhetnénk. Létezésükkel azt bizonyítják, hogy az abszolút mozgás szétesik, nemcsak az energiaválság miatt, hanem azért is, mert képtelenek vagyunk igazi vektoriális politikát kialakítani; valamiféle demokratikus sebességet.

*(A fenti idézetek a Sylvère Lothringer és Paul Virilio beszélgetéseit tartalmazó kötetben jelennek meg - BAE Tartóshullám Kiadó, Budapest 1993.)*