

A FASIZMUS VÁROSRENDEZÉSE

A DIKTATÚRA BIZONYÁRA ELMÉLETILEG is alkalmas korszak arra, hogy ellenmondásokat elhallgattam a városrendezés nagy gondolatai valóra váljanak általa, de valóságban is alkalmas lehet akkor, ha a diktátornak érzéke van ahhoz, hogy felismerje a rendezés jelentőségét, kiválassza a megoldásokat és megfelelő emberek kezébe tegye le a végrehajtás hatalmát. Ha mindezen felül a helyes tapasztalatokat is levonja, akkor évszázadokra meg tudja változtatni az ország és főleg a városok képét. Az olasz városrendezés utolsó tíz éve jellemző példa erre. A fasizmus éve alatt ugyanis több évtizede vajúdo problémákat oldottak meg eleinte gyengén, az utóbbi évek munkái azonban már úgyszólván tökéletesek és mintaképül szolgálhatnak. Ha végighaladunk egy pár jólismert olasz városon, a háborúelőtti évekhez viszonyítva mélyreható változásokat veszünk észre. Annak idején csak a múlt alkotásai jelentettek látványosságot és érdekességet, a jelenkor alkotásai vagy semmitmondók voltak, vagy zavarták, sértették a múlt alkotásainak harmóniáját. A kor követelményeit — ami akkor főleg a vasút, villamos pályatestek és pályaudvarok építésének szükségességében jelentkezett — lélek nélkül, siváran, az emlékek könyörtelen megnyomortásával és igen sokszor ízléstelenül oldották meg. A mai kor városrendezését is főleg a közlekedési kérdések befolyásolják, de nem annyira a vasúti kérdések, mint inkább az autóközlekedés kifejlődése révén a belső városi forgalom. A történelmi városrészek szűk utcáinak kiszélesítése — szerencsére — a háborúelőtti időben még nem volt időszerű és akkor szívesen halasztották a felmerült kérdések megoldását a legvégső határig. A mai forgalmi követelmények már halaszthatatlanná teszik a belső, szűk városrészek átépítését. A fasizmus első éveiben bele mertek fogni a legkényesebb feladatok megoldásába és az utóbbi években már olyan rutinnal, tapasztalattal oldják meg, hogy a városrendezés terén véghezvitt munkák nemhogy zavarólag hatnának, hanem épp ellenkezőleg a város szépségeit, érdekességeit, látnivalóit szaporítják. A fasizmus városrendezéséről csak úgy kaphatunk helyes áttekintést, ha a különböző városjellegek tipikus példáinak fejlődését vizsgáljuk: Rómát, Olaszország történelmi fővárosát, Milánót, a tulajdonképpeni kereskedelmi fővárost, a különböző jellegű és rendeltetésű városok közül Velencét, Bolognát és Torinót, végül mint a nagy városrendezési nehézségekkel küzdő

kikötőváros reprezentánsát, Genovát megvizsgálva, az utolsó évtized városrendezéséről jellegzetes keresztmetszeti képet tudunk kapni. Természetesen nem lehet kihagyni ebből a képből a faszizmus új várostelepítéseit sem.

RÓMA rendezését, épúgy mint a többi olasz városét, főképp az új forgalmi követelmények irányítják. Különleges nehézséget jelent az, hogy a műemlékkel bíró városrészek és az ásatások kímélendő területei szét vannak szórva a dombok között. Elkerülhetetlen, hogy néhol az értékes műemlékek kárt ne szenvedjenek. Azonban Róma olyan gazdag műemlékekben, hogy ezt a veszteséget meg sem érzi. Azonkívül a bontások révén értékes leletekre bukkantak, ami a veszteséget többszörösen kárpótolta. A közlekedési kérdések rendezése terén az a fő irányelv, hogy a kivezető főútvonalakat a Piazza Veneziáig, illetve Piazza del Popolóig vezetik. A két pont közötti városrészt, amit a Via del Umberto szel át, óvatos kézzel úgy rendezik, hogy az átvonuló forgalomtól mentesüljön. A faszizmus leglátványosabb városrendezési munkája ugyancsak egy közlekedési főút, a Via del Impero, ami a Colosseumból a Piazza Veneziáig vezet. Szokatlanul nagy költséggel létesült, mert az általános gyakorlattól eltérően az útvonal mellett kisajátított telkek nem voltak újra értékesíthetők, mivel a bontás alatt római leletekre bukkantak, amit többé elépíteni nem lehetett. Viszont így lett a Via del Impero Róma legérdekesebb útvonala, mert mindkét oldalon parkozott romok szegélyezik. A város közepén egy másik, igen nagyjelentőségű és látványos városrendezési munka vette kezdetét, ami Róma új modern centrumát van hivatva kialakítani. Augustus sírja felett a múltban koncertpalotát építettek. A sír felszabadítását és műemléki restaurálását már megkezdték. Környezetében ócska bérházak kisajátítása és lebontása révén hatalmas teret alakítanak ki egész a Tiber is partjáiig. Róma új központi főterét így stílusosan az újra megbecsült romok fogják díszíteni.

A tervbevett munkálatok között legérdekesebb a Borgo kiszabadítása. Borgónak nevezik a Szt. Péter-templom előtt levő öreg házakból és szűk utcákból álló városrészt. Ez a szegényes városrész eltakarja a Szt. Péter-templomot és a megközelítését is igen kínossá teszi. A villamosok ma Borgo szűk utcáin közlekednek és Bemini kolonnádjai előtt térnek el. A forgalmi kérdések megoldása még nem tenné szükségessé, hogy a városrész lebontassék, mert mellette lehetne széles utat nyitni, ahol a villamosok is elférnének. A városrész részbeni lebontását esztétikai szempontok miatt vették tervbe. Egyesek véleménye szerint ugyanis a templomra nézve igen előnyös volna, ha már a Tiberis partjáról széles útvonal végében tárulna fel. Vannak azonban, akik a mai állapot fenntartását indokolják azzal, hogy a templom hatását fokozza az, hogy impozáns tömege meglepetés-szerűen tűnik fel a szűk utcából kijövő szemlélőre. A kivitelre elfogadott terv megalkuvó közbenső álláspont. A Borgo két, a Tiberis irányában egymásfelé közeledő utcája között az egész háztömböt le akarják bontani. Ezzel a kolonnád nyílásszélességével megadott

perspektivikusan szűkülő tér a Tiberis partjáiig folytatódnék. A tér lezárása és a templom kupolájának a hatása kedvéért a tölcészerűen szélesbedő teret a szélesebbik részein keresztben haladó kolonnáddal akarják lezárni. Ez évtizedek óta tartó vitákat végül is Mussolini vágta ketté döntésével. A munka megkezdésére azonban még nem került sor.

A közlekedési kérdéseket kevésbé érintő és esztétikai szempontból vitathatatlan problémákat már páratlan gyorsasággal oldják meg. A romok és műemlékek közeléből egymásután eltűnnek a dísztelen bérházak, piszkos nyomortanyák. Minden év meghozza e téren a maga meglepetését. Legutóbb az Angyalvár környékét tisztították meg és parkozták. A betömött és elépített várarkot eredeti állapotába állították vissza. A századforduló Rómájához hozzátartozott, hogy a császári idők félelmetesen nagy és megdöbbentően szép romjai mellett, sőt néhol azokra ráépítve ott állottak a sivár szürke, piszkos bérkaszányák, amiket csak a kilcgatott ruhák tarka tömege és a sivító, maszatos gyermekek élénkítettek. Ez a furcsa Összeállítás eltűnik Rómából és vannak romantikusok, akik sajnálják, hogy ez a régi hangulat megváltozott. Ma már bajos romokat és eldugott, elfelejtett, elhagyott szépségeket felfedezni. A romokat kitakarították, körülparkozták, rendes utakat építettek a parkok körül és fokozatosan eltüntetik közelükből a festői bérházak tömegét. A városrendezés nem ismer Rómában szentimentális romantikát, csak rendet. A lebontott és igen sűrűn lakott bérházak helyett új városrészeket kellett építeni. Az új városrészeknek megjelenésben semmi kapcsolatuk sincs a régi várossal. A Piazza del Popolo mögött a Tiberis partján egész új negyed épült fel. Széles utcái, tizemeletes házai között ki érezné, hogy Rómában van? Az új városrészszel szemben, a Tiberis túlsó oldalán egy vízáradásos lapos terület volt a katonai kincstár tulajdonában, a környező erdővel borított dombokkal együtt. A hegyektől a Tiberis partjáiig húzódó síkon építették fel a Foro Mussolinit, a katonai testnevelési főiskolát. Az új városrész és a sportváros között most építenek egy modém szellemű, egyszerű vasbetonodat. Ez a környék már tipikusan a fasizmus Rómája. Az új kor városrészével szemben erdős dombokkal koszorúzott síkon, fényűző gazdagsággal berendezett sporttelep. Az egész mezőt hét méter magasan feltöltötték. A sportpályák mélyen fekszenek. A mélyített rézsűkön márvány nézőteret építettek. Az épületek és szobrok tömege, a pazar gazdag életnek és a sportszeretnek, az ifjúsági nevelés fontosságának kiáltó, büszke szimbóluma.

Róma városrendezésének utolsó évtizede a felsoroltakon kívül még sok bámulatos eredményt tud felmutatni. Tervekben gazdag és egységes vonalvezetés fogja át. Elgondolását azonban kissé túlzottan befolyásolja a hatásosság. Jellemző példa erre, hogy Ponte Umberto hídfőjétől a Corso Umbertoig új, széles útvonal kihásítását vették tervbe. Az új útvonalnak sem forgalmi, sem kereskedelmi jelentősége nincs, legalább nem áll arányban azzal a költséggel, amit a kihásítása fel fog emészteni. Létesítésének főindoka az, hogy tengelye a Szent Péter-templom kupolája felé irányul, s hogy így Róma büszkesége már a Corso Umbertóról látható lesz. Róma

hiúságokon alapuló városrendezése azonban így is érdekes gyakorlati tapasztalatot eredményezett. Ugyanis a romok kiszabadítása kapcsán, sűrűn lakott városrészeket kellett lebontani. Természetesen ezt a lakosság kitelepítése előzte meg. A kitelepített lakosság elhelyezése céljából, mindent megelőzően, új városrészt kellett építeni. Ennek pedig az lett a következménye, hogy a régi háztömbökben a lakberek lényegesen csökkentek. Mivel a kisajátítási törvény értelmében a kártalanítás a házbérlőjéhez igazodik, a belső területek kisajátítása annál olcsóbb lett, minél több új városrész keletkezett. A római nagy hatásos városrendezési célok kivételére minden összeget előteremtettek, azonban a kisebb városokban igen nagy szerepet játszik a kisajátítási összegek mérséklése. Ezért a római tapasztalatok alapján a követendő irányelv majd mindenütt az lett, hogy a városcentrum rendezése előtt külső, olcsóbb területeken előbb új negyedet építettek. Ezzel a történelmi városrész öreg bércaszámyáinak bérlőjévé lényegesen csökkent, a kisajátítási árat alacsonyabban tudták megállapítani és így képesek voltak végrehajtani a már régóta kívánatos szabályozásokat is.

MILÁNÓBAN hasonló törekvéseket látunk. A belső városrész átalakítása, a növekvő forgalom útjában álló bércaszámyák lebontása csak a legutolsó években vette kezdetét. Eddig forgalmi rendszabályokkal és forgalmi berendezésekkel igyekeztek a nehézségeken könnyíteni. Ezek közül legfeltűnőbb és legérdekesebb a Dóm-tér rendezése. Pár év előtt még a Dóm előtt lévő nagyméretű tér tele volt villamoshálózattal és az autók a legnagyobb nehézséggel keringtek rajta. A Belváros szűk utcáiból erre az egyetlen nagy térre ömlött ki a forgalom, hogy a nagy össze-visszaság kavargon rajta. A villamosforgalmat most elterelték a térről, a templom előtt a térnek közel kétharmadát kitevő egységes járdafelületet építettek, ahol csak gyalogosforgalom van. Ezzel az ú. n. sagratóval a templom hatása és nyugalma felbecsülhetetlen mértékben emelkedett. A tér maradék részén a kocsiforgalom ma a járdaszigetek között sokkal nagyobb rendben bonyolódik le, mint annak idején a teljesen szabad téren. A forgalom tűrhető lebonyolítása érdekében a város mindent megtesz. Aligha van olasz város, ahol annyi forgalmilámpa volna, mint Milánóban. A lámpákat központból irányítják, ahol egy nagyméretű térképen apró lámpák mutatják, hogy melyik lámpa, mely irányban és mikor nyitja vagy zárja a forgalmat. Tűzoltók vagy mentőautó haladásakor a telefonon jelzett irányt pillanatok alatt végig tilosra tudják állítani. Kísérleteket tettek automatikus jelzőlámpákkal is. Az útvonalban gumiszalag alatt elrejtett szerkezet hozza működésbe a lámpát, és amelyik kocsit előbb ér az utca keresztesződéséhez, annak az útja válik szabaddá. Nagy forgalom esetén a lámpa önműködőleg 50 másodperces váltakozásba kezd. Az ilyen és hasonló berendezésekkel könnyítettek ugyan a nehézségeken, de a növekvő forgalom további követelésekkel állott elő. Tíz év alatt úgyszólván az összes belső csatornákat beburkolták, hogy felettük forgalmi utat létesítsenek. A pályaudvart kijebb helyezték és előtte nagyméretű új

parkot és új városrészt építettek. Az új 8—10-emleletes modern bérházak bércsökkenő hatása a cityben már jelentékeny és ez lehetővé tette, hogy hozzáfogjanak az útban álló öreg bérházak lebontásához, és végül is erélyes szabályozással oldják meg véglegesen a városközpont forgalmi kérdéseit.

Amíg Rómának városrendezésében a vezérmotívumot a közlekedési igények és a látványosságok harca jelenti, addig Milánóban a rendezési törekvések úgyszólván teljesen a közlekedés megoldására koncentrálnak. Milánó forgalmi gócpont és kereskedelmi város, ezért a forgalmi nehézségeket műemlékvédelem és terepnehézségek nélkül is nehezebben tudja megoldani, mint Róma.

VELENCE Milánó ellentétje, mert a belső város a növekedő kocsiközlekedés veszedelmétől megmenekült. Az utcák szélesítésének feltétlen szükségessége nem merült fel. Villamossínek lefektetésére szükség nem volt, a kanálisokban az ősi gondola a közlekedést kielégítően lebonyolítja. Házakat tehát nem bontottak le és nem építettek újakat. A régi város érintetlenül megmaradt és mint látványosság a maga zavartalanságában bír vonzóerővel. Egyetlen városrendezési ténykedés a vasútvonal bevezetése és a pályaudvar felépítése volt. A századforduló vállalkozási kedve a Lidón tombolta ki magát. A város helyzeti adottsága biztosította azt, hogy a zürzavaros, szerencsétlen kor alkotásai elkülönültek és a történelmi város a maga szépségében zavartalanul fennmaradhatott. Ezekután azt hihetnők, hogy Velencének ma nincsenek városrendezési problémái. Pedig nem így van; a motoros közlekedés, autóturisztika már ostromolni kezdte ezt a vízbe épített fészket is. Ha a város fenn akarta tartani az idegenforgalom terén megszerzett nimbuszát, akkor be kellett kapcsolódnia a nemzetközi úthálózatba. Ugyanakkora problémát jelentett ez — ha nem többet — mint a vasúthálózatba való bekapcsolódás. Az országutat éppúgy 4 km-es hídon át kellett behozni a városba, mint valamikor a vasutat. Az autók számára, amelyek más városokban szerteoszlának — egy nagy központi garázst kellett építeni. A feladat igen nehéz volt. Már a háború előtti években foglalkoztak vele papíron. A legtöbb terv az országút hídját a vasúti hídtól függetlenül akarta megépíteni. Végül is 1933-ban úgy döntöttek, hogy a hidat a vasúti híd mellett, azzal közvetlen kapcsolatban oldják meg. Ennek a tervnek a nehézsége abban rejlett, hogy a velencei vasúti állomás környékén nem volt hely a nagy garázs felépítésére. A nehézséget úgy küzdötték le, hogy közvetlenül a város előtt, az országút hídját átkanyarították a hajókikötő szigetére. Ezen a szigeten értéktelen épületek állottak. A kisajátítás aránylag kis áldozatot kívánt és nem kellett műemlékeket lerombolni. A hajóállomás szigetének zavartalansága lehetővé tette azt is, hogy a korszerű építmény korszerű kiképzést nyerhetett anélkül, hogy a város egységét megzavarná. Nem kellett az épületnek hamis történelmi kulisszahomlokzatot adni. A hidat 1933 tavaszán adták át a forgalomnak és azóta a garázs, — mely Európa egyik legnagyobb garázsa — már szüknek bizonyult, de előrelátóan úgy tervezték meg, hogy az könnyűszerrel kibővíthető és hatásában a kibővítéssel csak nyerni fog.



Róma, Augusteo körüli szabályozás modellképe



Róma. Egyetemi város részlete. Palazzo del Rettorato



Róma. Foro Mussolini, a Katonai testnevelési főiskola részlete.



Velencei autógarázs.

A mai forgalom irama a városban is átalakításokat követel. Velence főforgalmi ütőere, a Canale Grande „S” alakban kanyarog át a városon és az állomástól a Piazza S. Marcóig 4 km hosszú. Új gyorsforgalmi — motorcsónak közlekedésre alkalmas kanális építésére volt szükség. Az új kanalist megépítették. Természetesen ugyanúgy kisajátításokkal és bontásokkal járt karöltve, mint bármely más szárazföldi város belső új forgalmi ütőérének kiépítése. A kanális 475 m hosszú, a Canale Grande egyik nagy kanyarját átvágja és ezzel az út felére rövidül. A költségeket tetemesen fokozta a csatorna kotrása és kiépítése. A telkek kisajátításával, házak megvételével és az új gyaloghidak és kanális-építési költségekkel együtt 7-5 millió lírába került. Tervbevették az országút hidjának továbbépítését a Lidóra, azonban ez a munka meghaladná az eddigi összes létesítmények költségeit és az üdülésre szolgáló Lidó szigetének autóforgalommal való elárasztása veszedelmet is rejt magában. E helyett inkább a gyalogsétányok kiszélesítésén munkálkodnak. A Piazza S. Marcótól a Lidó felé vezet Velence legforgalmasabb parti sétánya, a Riva degli Schiavoni. Ezt a 600 m után befejeződő útvonalat ma már hosszabbítják. Jövő évben a 20 m széles parti út a Giardini Pubblici-ig fog vezetni.

Mindezekon kívül is vannak Velencének modem látványosságai. Most fejezik be a központi tűzorségi laktanya építését. A monumentális épületnek az a különös érdekessége, hogy a városban víziközlekedés lévén, a földszintje nagy ívekkel van kinyitva, ahol a vízgarázsokba lehet bejutni. Egyébként a városrendezés egész különleges és nehéz problémák előtt áll itt. Legnehezebb az egészségügyi követelményeket kielégíteni. Jellemző példa erre, hogy a 2 m-nél keskenyebb utcákban — ami Velencében elég gyakori — nem engednek a meglévő házakra emeletet építeni. Egyébként szabad emeletráépítéssel emelni a házakat az utcaszélesség háromszorosáig, azonban minden építkezés és renoválás engedélyezése kapcsán kikötik, hogy a földszinti helyiségeket többé lakás céljára igénybe venni nem szabad. Két emeletet a legkritikább esetben lehet ráépíteni, egyet nem érdemes, mert akkor viszont a földszint használata elvész, hiszen a csatornákra üzletet nyitni nem lehet. Így az emeletráépítés nagyon ritka. Az új házak építésénél nem kötik ki a történelmi stílus használatát, azonban minden egyes építkezést külön bírálják el abból a szempontból, hogy beleilleszkedik-e kellőképpen a városképbe. Látjuk tehát, hogy Velence, bár egészen különös helyzetben van, városrendezésében mégis a forgalmi kérdés és a műemlékvédelem játssza a főszerepet. Az új olasz városrendezésnek a legfőbb erénye az, hogy mindkét kérdéshez bátran nyúl hozzá, újszerű követelményeknek megfelelően, újszerű eszközökkel és újszerű formában oldja meg, mégis a város jellegét igekekszik az új alkotásban kifejezésre juttatni.

BOLOGNÁBAN, az árkádok városában ugyancsak nagy főforgalmi ütőér kivágására volt szükség a vasútállomástól a város belsejébe. A régi kis 8 m széles Via Casset úgy szélesítették ki 20 m-re, hogy az egyik oldala egyelőre régi állapotában maradt meg. Az 1—2-emeletes régi árkádos házakkal szemben az utca másik oldalán 8—10 épü-

letes modern paloták állanak. Jellemző, hogy a nagy palotasor alatt ugyancsak árkád húzódik végig, de már nem íves és földszinti magasságig terjedő, hanem egyenes vasbeton-szerkezetű és az első emeletet is magában foglaló árkádsor. A modern és régi Bologna egymással szemben. A régi épületek mögött van a vásárcsarnok. A vásárcsarnok közelében a régi épületek többnyire egyszobás lakásai igen magas bérért értékesíthetők, a csarnok közelsége miatt. Ilyenformán az öreg, nagyon rossz állapotban lévő kislakásos bérházak aránytalanul jól jövedelmeznek. A törvény szerint a telkek forgalmi értékén felül a felépítmény olyan összegben sajátítható ki, ami a bérház jövedelmezőségének tőkésítéséből adódik. Az utca másik oldalán a lakbérek már jóval kisebbek voltak, a kisajátítás olcsóbb volt. Az új házak nagy mértékben elvonják a szembenlévő házak lakóit, ott a lakbérek csökkenni fognak és a kisajátítás ennek következtében lényegesen olcsóbb lesz. A kivitelre vonatkozóan még meg kell jegyezni, hogy a részben hitelüzlettel lebonyolított telek kisajátítás után, az egész telektömböt a város bizonyos veszteséggel eladta az „Istituto Nazionale Providentia Societale“-nak, mely részvénytársaság erre a célra alakult. Ez a részvénytársaság részben a telkeket értékesítette, részben pedig új házakat épített. Az új korszerű szellem bátran hatolt be a városba. Az új technikai főiskolát Vaccaro meglepő merészséggel, de igen ízlésesen építette, az ősi hegyoldali parkban. Ez az épület szélsőségesen modern, de mégis bolognai. A Stadion a fasizmus első éveiben épült és még igen gyengén sikerült. Hiába lehet folyamatos árkádsoron át megközelíteni a város belsejéből, hiába erőlteti a bolognai specialitásokat, mégsem bolognai. A fasizmus városrendezésének fejlődése ezen a két épületen kiválóan érezhető.

FIRENZÉBEN ugyancsak kirívó példát találunk arra, hogy milyen merészen viszik be a korszerű építészet stílusát a történelmi városokba. Firenze most elkészült pályaudvara Olaszország legjobban sikerült effajta építménye. Nem akar más lenni, mint a célját szolgáló üzemi épület. Tömeghatásában nagyszerűen és ízlésesen van megoldva. A mai kor reprezentánsa és méltán sorakozik Firenze műemlékei közé. Firenzében még idejében eszméltek rá, hogy a nagyhatású műemlékeket nem szabad kiszabadítani a régi épületek közül, mert ezzel a hatásuk, monumentalitásuk lényegesen leromlik. Ma már nem bontják a templomok körül a régi épületeket, sem a hatás, sem a forgalom kedvéért. Az új kor épületeinek elhelyezkedése a régi városképben nem mindig sikerül olyan szerencsésen, mint a firenzei pályaudvarnál.

TORINÓBAN pl. a királyi palota előtti tér, a Piazza Castello egyik sarkában a Fascio 20-emeeletes felhőkarcolója városképi szempontból igen kétes értékű. A toronyház mögötti utcának egyik oldalán egész újszerű épületek sorakoznak, melyek közvetlenül csatlakoznak és stílusban igazodnak a műemlék-épületek közül messze kimagasló székházhoz. A házsor másik oldala a Via Romara néz és stílusban igazodik az útvonal tradicionális régi épületeihez. A két homlokzati formát erőltetett átmenetek kötik össze. Annál különösebb Torinónak

ez a városrendezési látványossága, mivel a város különben a legszigorúbb rendben épült már ősidőktől fogva. Régi római castmm nyomait viseli. Derékszögű utcahálózata van. Terei egyforma utcaáthidalásokkal zártak. Utcái egyforma szélesek, a homlokzatok uniformizáltak és a párkánymagasságok egyformák. Nyoma sincs sehol az olasz festőiségnek. A város különös jellegét óvják ugyan, bár forgalmi szempontból az egyforma jelentőségű utcakereszteződések megszüntetése előbb-utóbb elkerülhetetlen lesz. Az ősi városmag rendezése lényegesen könnyebb mint más városban, mert az utcák vonalvezetése egyenes és két, legfeljebb három emeletes házakkal van beépítve. Annál nehezebb feladat a kikötővárosok belvárosainak rendezése.

GENOVA tipikus példája a keskeny partra szorult kikötővárosnak. A városmagban igen Ids telkeket alakítottak és ezeket intenzíven beépítették. Nem ritka a 30 m magas házzal beépített telek. Ehhez mérten természetellenesen magas a telekár is. A telkek kiuzsorázására jellemző a gyakran közvetlenül a járdáról induló keskeny és létra-szerűen emelkedő lépcső, ami úgy kapaszkodik fel a 10—12-emleteres évszázados bérkaszányába, mint egy öreg templom toronylétrája. A telekárak és lakberek képtelenül magasak. Az utcák szűkek és a város a nagy árak következtében még az utcák kiszélesítésére is képtelen, nemhogy nagyobb mérvű szabályozást tudna végrehajtani a város belsejében. Az utcai forgalom állandóan fokozódik. Járdá nincsen. Forgalmi rendszabályok csődöt mondanak. Egyes utcákból egészen el kellett tiltani a járműforgalmat s ezekben bonyolódik le az átmenő gyalogos forgalom. A hegy és tenger közé ékelt város tehermentesítő terelőutat nem képes építeni. A növekvő teherautóforgalom úgyszólván megbénítja a közlekedési utcák életét. Kétségtelen, hogy a belváros átépítése soká már nem halasztható. Megkezdték tehát Róma mintájára a városmag elgyöngítését. A parti útvonalat lakatlan területekig kiépítették, úgyhogy minden elképzelhető jövőbeli forgalmi igényt kielégítsen. A mintegy 70 m széles útvonalat közepén parksáv választja szét. A parksávot szükséghez mérten autovárcshellyé alakítják át. Autóváróhely, virágoskert és díszes kutak váltják egymást az útvonal közepén. Ebből a főútvonalból merőlegesen ágaznak el azok a széles útvonalak, amelyek behálózzák a telepítésre alkalmas területeket. Ide épültek a 6—10-emleteres házakkal álló új városrészek. A hatás nem maradt el. A belső városrész öreg bérházaiban máris felére csökkentek a lakberek. A kisajátítás olcsóbb lett és hamarosan kezdetét veheti a belső város oly égető átépítése. Genova csak kelet felé tudott terjeszkedni, mert dél felől a tenger, északról a hegyek és nyugat felől S. Pier d'Aréna nevű iparváros rekeszti el. A hegyeken átvezető közlekedési főútóér, melyen Torino és Milánó felől egész Olaszország legnagyobb teherforgalma bonyolódik le, S. Pier d'Arénánál éri el a tengert. Genovát és S. Pier d'Arénát tengerbe nyúló sziklahegy választja el egymástól. A sziklahegy gerincén régi kaszánya, a S. Begnino Inferiore és az ormán a világitótorony áll. A két város forgalmi összekapcsolásáért a nagy kaszányát elbontották és a több mint 50 m magas sziklahegyet mintegy 300 m szélességben elbon-

tották. Az elhordott hegy helyén teherautóállomást építettek. Innét indul a teherautóstrada Milánó felé, innét ágazik el az út Genovába, S. Pier d'Arenába és a kereskedelmi kikötőkbe. Egymás felett és alatt futnak kereszteződés nélkül az országutak. A teherautó-fejlesztés ugyan Genova városrendezésének vívmánya, mégis egyidejűleg az országos úthálózat rendezésének szerves részét képezi. Általában az országos úthálózat rendezése gyakran kihatással van a városrendezésre is. jellemző erre az Imperiának elnevezett új város keletkezése. Torinóból a Földközi-tengerhez vezető főútvonal egy darabon francia területen halad keresztül. Kereskedelmi és főleg stratégiai szempontból indokolt volt, hogy a főútvonalat olasz területen hozzák végig át a hegyeken. Az út egy kis falunál éri el a tengert. A falu csakhamar várossá fejlődött. Közigazgatásilag 11 kis közfekvő halászfalut egyesítettek és elkészítették az új város: Imperia szabályozási tervét. A falvak közötti lakatlan területeket útvonalakkal látták el, parcellázták és megkezdték a betelepítést. Ma már egy nagy kikötőváros körvonala bontakozik ki ezen a helyen.

A fasizmus városrendezési munkájának ez áttekintését nem fejezhetjük be anélkül, hogy meg ne említsük az új városokat. Tudvalevőleg Olaszország büszkesége, hogy az Agro Pontino mocsaras területének lecsapolása két új várost varázsolt elő a semmiből. Az egyik: Littoria még a fasizmus első éveiben épült. Tervezése és kivitelezése gyenge. Épületei, terei csúnyák, élettelenek. Csak az eredmény volt a fontos, a város formai megjelenésére nem adtak semmit. Sabaudia nemrég épült, most van befejezés alatt. Tervezése és kivitele már egyaránt tökéletes. Művészi eszme hatja át és minden városi településnek mintaképeül szolgálhat. A két város közötti éles különbség rámutat arra a haladásra, a tapasztalatoknak arra a gazdag leszűrésére, amely a fasizmus eddigi éve alatt a városrendezés terén megnyilvánult.

KAFFKA PÉTER