

Budapest, ahol a múlt a jövővel találkozik

Szerkesztette
Sikos T. Tamás – Molnár Dóra



LUDOVIKA
EGYETEMI KIADÓ

Budapest,
ahol a múlt a jövővel találkozik

Vákát

Budapest, ahol a múlt a jövővel találkozik

Szerkesztette:

Sikos T. Tamás–Molnár Dóra



LUDOVIKA
EGYETEMI KIADÓ
Budapest, 2023

Támogatók
TKP2020-NKA-09 számú projekt, Nemzeti Kutatási Fejlesztési és Innovációs Alap,
Tématerületi Kiválósági Program 2020
OTKA K128717, K134877 és aK135546 projektek



Miskolci Egyetem GTK

Szerzők
Beluszky Pál (†)
Dövényi Zoltán
Egedy Tamás
Fonyódi Mariann
Jeney László
Kiss Kornélia
Kovács Zoltán
Michalkó Gábor
Molnár Dóra
Pál Viktor
Sikos T. Tamás
Székely Gáborné
Szendi Dóra
Tiner Tibor
Uzzoli Annamária

Szakmai lektor
Veresné Somosi Mariann

Kiadja a Nemzeti Közsolgálati Egyetem
Ludovika Egyetemi Kiadó
A kiadásért felel: Deli Gergely rektor
Székhely: 1083 Budapest, Ludovika tér 2.
Kapcsolat: kiadvanyok@uni-nke.hu
Felelős szerkesztő: Benkő Krisztina, Vida Krisztina
Olvasószerkesztő: György László
Korrekter: Fülöp Éva
Tördelőszerkesztő: Fehér Angéla

ISBN 978-615-6598-17-2 (nyomtatott)
ISBN 978-615-6598-19-6 (elektronikus PDF) | ISBN 978-615-6598-21-9 (ePub)

© A szerkesztők, 2023
© A szerzők, 2023
© A kiadó, 2023
Minden jog védve.

Tartalom

Ajánlás	9
Előszó	11
Beluszky Pál: A magyar főváros az idők hullámvasútján	13
1. „Eredendő” adottságok	13
2. Pest-Buda az első hullámhegyen (13. sz. – 1541)	17
3. Távol Európától	20
4. Árnyékban (1688–1790)	22
5. Az országközpont kifermálódása (1780-as évek – 1867)	23
6. Élet a hullámhegyen – Világváros születik (1867–1918)	29
7. A dualizmus kori Budapest – a szellemi élet központja	33
Felhasznált irodalom	35
Ajánlott irodalom	36
Jeney László: Budapest településföldrajzi pozíciója a kelet-közép-európai városhierarchiában	37
Bevezetés	37
1. A kelet-közép-európai városhálózat hosszú távú fejlődésének mérföldkövei	37
2. A népességnagyság szerinti városrangsor: Varsó és Budapest az élen	44
3. A gazdasági funkciók alapján kirajzolódó városhierarchia: a fővárosok vezető szerepe	48
4. A városhierarchiában betöltött pozíció és a gazdasági fejlettség összefüggése	50
Összefoglalás	54
Felhasznált irodalom	55
Molnár Dóra: Közigazgatási korszakok Budapest és agglomerációja fejlődéstörténetében	57
Bevezetés	57
1. Közigazgatási fejlődéstörténet az államalapítástól a kiegyezésig	57
2. Budapest megszületése: az 1873-as városeyesítés	60
3. Az I. világháború felé	62
4. Budapest közigazgatása 1918 és 1945 között	63
5. A Nagy-Budapest koncepció és a centralizáció évei	65
6. Budapest a tanácsrendszer évei alatt	66
7. Egy új korszak kezdete: 1990	67
8. Változások 1994 után	70
9. Napjaink Budapestje 2010 után	72
10. Az agglomeráció hanyattatott sorsa	74
Összegzés	80
Felhasznált irodalom	80
Kovács Zoltán – Székely Gáborné: Budapest lakáspiacának másfél évszázados fejlődése	85
Bevezetés	85
1. Lakásviszonyok a városeyesítéstől az I. világháborúig	86
2. Lakáshelyzet a két világháború között	88
3. „Lakás piac” az államszocialista időszakban	89
4. Lakás piaci folyamatok a rendszerváltozás után	93
5. A lakásállomány jellemzői napjainkban	95
6. Lakásviszonyok, lakásmobilitás, városfelújítás	100
Összegzés és kitekintés	104
Felhasznált irodalom	105

Pál Viktor – Uzzoli Annamária: A jóllét arcai. Az egészséggel összefüggő életminőség Budapesten	107
Bevezetés	107
1. Az életminőség, az egészséggel kapcsolatos életminőség fogalma, jellemzői	108
2. A jólét és a jóllét arcai Budapesten – az életminőség objektív és szubjektív elemei	111
3. Budapest mint fertőzési gócpont szerepe a Covid-19-járvány idején	125
4. Az egészségügyi ellátás jellemzői és térszerkezete Budapesten	128
Összefoglalás – Múlt, jelen, jövő	140
Felhasznált irodalom	143
Kovács Zoltán – Dövényi Zoltán: A budapesti agglomeráció kialakulása, fejlődése és változó térszerkezete	147
Bevezetés	147
1. Az agglomeráció térszerkezetét formáló tényezők	148
2. Az agglomeráció korai története, formálódó térszerkezete	149
3. Az agglomeráció fejlődése a két világháború között	154
4. Az agglomeráció fejlődése az államszocializmus időszakában	155
5. Az agglomeráció átalakulása a rendszerváltozás után	161
Összegzés és kitekintés	169
Felhasznált irodalom	170
Tiner Tibor: A főváros és agglomerációjának közlekedéshálózata: a jelenlegi helyzet és jövőkép	173
1. Történeti bevezető – az elmúlt évtizedek öröksége	173
2. Budapest és agglomerációjának jelenlegi közlekedéshálózati gondjai	176
3. Fővárosunk közlekedéshálózatának jövőképe	179
4. 2030-ig megvalósítható konkrét hálózatfejlesztési programok	183
Összefoglaló következtetések	193
Felhasznált irodalom	194
Sikos T. Tamás: Budapest kiskereskedelmének lenyomatai	197
Bevezetés	197
1. Budapest kereskedelmi zónáinak szerkezeti jellemzői	197
2. Góliátok versenye a bevásárlóközpontok piacán, összehasonlításuk, versenyanalízis	200
3. A budapesti agglomeráció nyugati kapuja kiskereskedelmének szívóhatása	206
4. A vevők véleménye a bevásárlóközpontokról	212
Összegzés	215
Felhasznált irodalom	215
Fonyódi Mariann – Kiss Kornélia – Michalkó Gábor: A jó helyek térbeli dinamikája a budapesti városfejlődésben	217
Bevezetés	217
1. Jó hely – jobb élet	219
2. Budapest jó helyei: történelmi kitekintés	221
3. Budapest szabadidőiparát formáló trendek	238
Felhasznált irodalom	239
Szendi Dóra: Lehet-e Budapest Kelet-Közép-Európa legokosabb városa?	243
Bevezetés	243
1. Elméleti áttekintés	244
2. Budapest okosváros-stratégiájának kulcselemei	252
3. Budapest mint okos város pozíciója a kelet-közép-európai fővárosok között, a globális okosváros-rangsorokban	258
4. Budapest helyzetének várható változása a térségben	271
Összegzés	274
Felhasznált irodalom	275

Egedy Tamás: A lehetőségek kapujában: úton a kreatív és tudásintenzív Budapest felé	281
Bevezetés	281
1. A kreatív gazdaság és a város	282
2. Múlt és jelen – Budapest útja a kreatív várossá válás felé	283
3. Mit mutat a statisztika?	286
4. A budapesti agglomeráció a kreatívok szemében	292
5. Javaslatok a kreatív gazdaság fejlesztéséhez	296
Összegző gondolatok	297
Felhasznált irodalom	298
A szerzőkről	301

Vákát

Ajánlás

„Buda és Pest sz. kir. fővárosok, valamint Ó-Buda mezőváros és a Margit-sziget, ez utóbbiak Pest vármegyéből kikebelezetvén, Buda-Pest főváros név alatt egy törvényhatósággá egyesítetnek.”

150 évvel ezelőtt, a fentebb idézett mondattal kezdődött az egyesített főváros létrejöttét megállapító 1872. évi XXXVI. törvénycikk. A jeles évfordulóhoz kapcsolódva jelenik meg a *Budapest, ahol a múlt a jövővel találkozik* című, igényes kivitelű, szakmailag felkészült szerzők munkáit felvonultató tanulmánykötet. A Kárpát-medence legjelentősebb, illetve a kelet-közép-európai térség meghatározó városának múltja, jelene és várható jövője képezi a könyvben található munkák elemzésének tárgyát. A történeti kitekintésen túl, a közelmúltban végbement fejlesztéseket, koncepciókat, jellemző tendenciákat is tárgyalják a szerzők. Tágabb perspektívából szemléltetik Budapest és agglomerációjának kialakulását, jelenlegi helyzetét és valóságát, mind a közlekedéshálózat, mind a változó térszerkezet tekintetében. A tanulmányokban nyomon követhető a főváros és térsége közigazgatás-története, lakáspiacának másfél évszázados fejlődése, illetve a helyi kiskereskedelem lehetőségei. A szerzők tárgyalják az itt élők egészséggel összefüggő életminőségének kérdéskörét, a szabadidőhöz kötődő „jó helyek” létrejöttét és elhelyezkedését, ugyanakkor elemzik a magyar főváros gazdaságának nemzetköziesedését, a külföldi működő tőke beáramlásának hatását, illetve a multinacionális vállalatok megjelenésének mikéntjét is. Településföldrajzi vizsgálódás tárgyát képezi még a kötetben Budapest pozíciójának megállapítása a kelet-közép-európai városhierarchiában, amelyhez különböző statisztikai mutatókat hívnak segítségül a szakemberek. A kötet szerzői a város jövőjét illetően ráirányítják figyelmünket a digitális technológiákra, a fenntarthatóság és az élhetőség kérdéskörére is. A másfél évszázadon is túlmutató tanulságok és a jelenlegi állapotok őszinte és elemző leírása, illetve a jövő kihívásaira megoldásokat kínáló írások mindenképpen érdeklődésre tarthatnak számot.

Navracsics Tibor
területfejlesztési miniszter

Vákát

Előszó

Jelen kötet előzménye az Eötvös József Kutatóközpont Gazdaság és Versenyképességi Intézete által „A Modern Városok” program keretében indított konferenciasorozat volt, amely Budapest történetével, fejlődésével és jövőjének alakulásával foglalkozott. A jelentős szakmai részvétel mellett lezajlott előadások iránti érdeklődés – és nem utolsósorban Budapest létrejöttének közelgő 150. évfordulója – arra indította a kötet szerkesztőit, hogy az elhangzott gondolatokra építkezve megfogalmazzák az ország fővárosát érintő legfontosabb kutandó témaköröket.

Az évfordulóhoz közeledve Budapest társadalmának, gazdaságának térbeli megoszlásával foglalkozva megkerülhetetlen, hogy vizsgáljuk a főváros helyét a közép-európai városok rendszerében. A három város, a Duna bal partján fekvő Pest, valamint a jobb partján elterülő Buda és Óbuda városának egyesítésével nyílt meg annak lehetősége, hogy a főváros az Osztrák–Magyar Monarchia Béccsel rivalizáló társközpontjává váljon, egyben a Kárpát-medence centruma is legyen. Budapest volt ez idő tájt a társadalmi és technikai modernizáció hídfőállása. Igazán iparának köszönhető, hogy ki tudott lépni a világvárosok piacára, hiszen termékei jelentős újdonságnak számítottak, így sok sikert hoztak és segítették a városfejlődést is. Hosszú időn keresztül Budapest ipara volt a zászlóshajó, amely a főváros nemzetközi kapcsolatait is meghatározta.

Az 1989–90-es rendszerváltás tovább erősítette ezt a folyamatot, amelynek eredményeként Budapest a térség egyik legdinamikusabb városa lett, és esélye nyílt arra, hogy a nemzetközi városhálózatban, a kelet-közép-európai térségen belül, komoly pozíciót foglaljon el. Ezt többek között köszönhető a beáramló külföldi tőkének is: a multinacionális cégek elkezdték kiépíteni hálózataikat a fővárosban, mivel itt találták meg mindazt, ami számukra fontos volt – a képzett és olcsó munkaerőt, amely még szakmailag alakítható és rugalmas volt, továbbá a fejlett infrastruktúrát és a jelentős vásárlóerő-potenciált.

Kelet-Közép-Európa fővárosai – néhány rövidebb történelmi időszakot leszámítva – sosem voltak képesek a térség egészére kiterjedő vonzást gyakorolni – különösen a szocialista évtizedek zárt keretei között. A rendszerváltással és az elmélyülő globalizációval a kelet-közép-európai nagyvárosok megkérdőjelezhetetlenül országaik motorjaivá váltak – de ez vajon elegendő lehet a nagytérségi vezető szerephez Budapest vagy versenytársai esetében? Az egykori államszocialista blokk európai integrációja révén a térségben könnyen átjárhatóvá váltak a határok, illetve fokozatosan elmélyültek az olyan regionális kooperációk, mint a visegrádi együttműködés, így különös aktualitást kap a kérdés: vajon van-e Kelet-Közép-Európának „fővárosa”? Budapest – a kapuváros a Balkán felé, a Kárpát-medence első számú központja – aspirálhat-e a V4-ek vezető szerepére?

A kötetben vizsgáljuk továbbá még azt a sajátos, hosszú történelmi fejlődési utat, amely a fővárost és a hozzá ezer szállal kapcsolódó agglomerációt összeköti. Ez a régió a Kárpát-medence központi, sűrűn lakott térségeként már a prekapitalista időkől kezdve kitüntetett szerepet játszott az ország térszerkezetében, s az 1873-as város-egyesítés is lényegében a korai agglomerálódás tényét ismerte el. Külön hangsúlyt kap

az agglomeráció fejlődésének rendszerváltozás utáni térfolyamata, amikor Budapest és elővárosai között a kapcsolatok és a munkamegosztás jellege új fejlődési szakaszba léptek. Budapest metropolisszá formálódásában kiemelt szerepe volt a fővárosi közlekedési hálózat több lépcsőben megvalósult fejlődésének. A másfél évszázadot átfogó folyamatra a hálózat szüntelen bővülése, térszerkezetének a változó utazási igényekhez való igazítása volt a jellemző. Ezzel párhuzamosan fontos hálózatfejlesztési feladat volt a főváros és az egyre nagyobbra növekvő agglomeráció települései közötti sokoldalú személyközlekedési kapcsolatok kiépítése, amely a különböző kötött pályás, valamint a közúti közlekedési hálózatok bővítését is megkövetelte. A kötet bemutatja és röviden értékeli Budapest és agglomerációja közlekedési hálózatának jelenlegi állapotát, kiemelve annak legfőbb működési problémáit. Ezt követően egyrészt vázolja azokat a stratégiai fontosságú fejlesztési célokat, amelyek elérésével egy hatékonyan működő, környezetkímélő közlekedéshálózattal rendelkező, élhető nagyváros teremthető meg. Másrészt sorra veszi mindazon fejlesztési eszközöket, amelyek a fenti célok elérését szolgálják. Közülük a legfontosabbak: 1. Biztonságos, kiszámítható és integrált fővárosi közlekedési rendszer létrehozása. 2. Az agglomeráción belüli közlekedési térkapcsolatok terén a kooperáció elmélyítése és sokoldalúbbá tétele. 3. Az integrált hálózatfejlesztés intelligens (energiatakarékos, nem szennyező és zajmentes) formáinak elterjesztése. 4. A fővárosi közterületek használatában a gépjármű- és gyalogosforgalom közötti optimális arányok kialakítása a konfliktushelyzetek minimalizálásával. 5. Az intermodális személyközlekedési kapcsolatok bővítése és utasközpontú fejlesztése.

Budapest az elmúlt 150 évben a szórakozás, a kultúra, a sport, az egészségmegőrzés és az aktív kikapcsolódás színtere is volt. A főváros biztosítani tudta budapestiek és a magyar fővárosba látogatók számára a „jó helyeket”, amelyek alkalmasak az egyéni és a társas szabadidő-eltöltésre, örömteli, boldog pillanatok megélésére.

Hatékony városfejlesztési megoldásokat igényelnek az olyan komplex kihívások is, mint a globalizáció káros hatásai, az ipar 4.0, a mesterséges intelligencia vagy a jelenlegi világjárvány, ezért az okosvárosokkal kapcsolatos kutatások prioritássá váltak. 2000 után a kreatív gazdaság is megerősödött Magyarországon: különösen a tudásintenzív iparágak előretörése volt látványos az elmúlt két évtizedben. Ennek köszönhetően Budapest szerepe felértékelődött, és a budapesti agglomeráció súlya jelentősen nőtt a magyar kreatív gazdaságban, amit a válságok sem tudtak érdemben befolyásolni. Mindez napjainkban aktívan formálja Budapest földrajzi környezetét: a főváros társadalma, gazdasága és nem utolsósorban a város fizikai környezete és térbeli megjelenése jelentős átalakuláson megy keresztül.

Budapest, 2022. június 22.

A szerkesztők

A magyar főváros az idők hullámvasútján

Pest-Buda hosszú utat tett meg a történelem hullámvasútján, míg a „ma” megállójához érkezett. Jelen tanulmányunkban ennek az útnak a város szempontjából kiemelkedő szakaszait, hullámhegyeit vesszük szemügyre, e „jó” periódusok okait, feltételeit kutatva.

1. „Eredendő” adottságok

A Kárpát-medencében a Dunakanyar vidéke, ezen belül is a folyam Gellért-heggyel koronázott (a mai Margit- és Csepel-sziget közötti) szakaszának „melléke” kiváló városfejlesztő adottságokkal rendelkezett-rendelkezik; e néhány tucat km²-nyi terület predestinálva volt egy (nagy)város felnövelésére.¹

Pest-Buda földrajzi energiái sokrétűek:

1. A Dunakanyar környéke a Kárpát-medence közepe, súlypontja; nem geometriai közepe, hanem népességi, gazdasági és uralmi – geopolitikai súlypontja, ahonnan az országperemek elérhetősége optimális, s ennek hatalmi, igazgatási, hadászati s gazdasági-forgalmi előnyei egyértelműek.
2. Egy olyan nagy kiterjedésű (körülbelül 300 ezer km² területű), majd tökéletes medencében, mint a Kárpátok gerincén belül fekvő terület, kézenfekvő, hogy *centrális-sugaras térszerkezet* alakuljon ki; ezt támogatják a medence közepe felé tartó folyóvölgyeket követő természetes útvonalak, a hegységkeret és a medencefenék alföldjei-dombságai eltérő gazdasági szerkezetéből, a közöttük kialakult munkamegosztásból következő centripetális-centrifugális erővonalak. Egy ilyen térszerkezet esetében már csak a radiális térpályák központjának „bemérése” szükséges az ország központja helyének kijelölésekor. Ez a kiváló forgalmi fekvés hozzájárult ahhoz, hogy a Dunakanyar és környezete a Kárpát-medencének gazdasági, politikai centruma legyen, hogy ne csak topográfiai szempontból alakuljon ki a centrum-periféria viszony a régió s az ország más területei között. Ez a fekvés predestinálta e tájat az országos politikai-hatalmi, majd a gazdasági központ kialakulásának helyszínére.
3. Pest-Buda kiváló forgalmi helyzete nem csak centrum voltából fakadt; a Kárpát-medence történelme során mindvégig megkülönböztetett jelentőségű volt a Duna

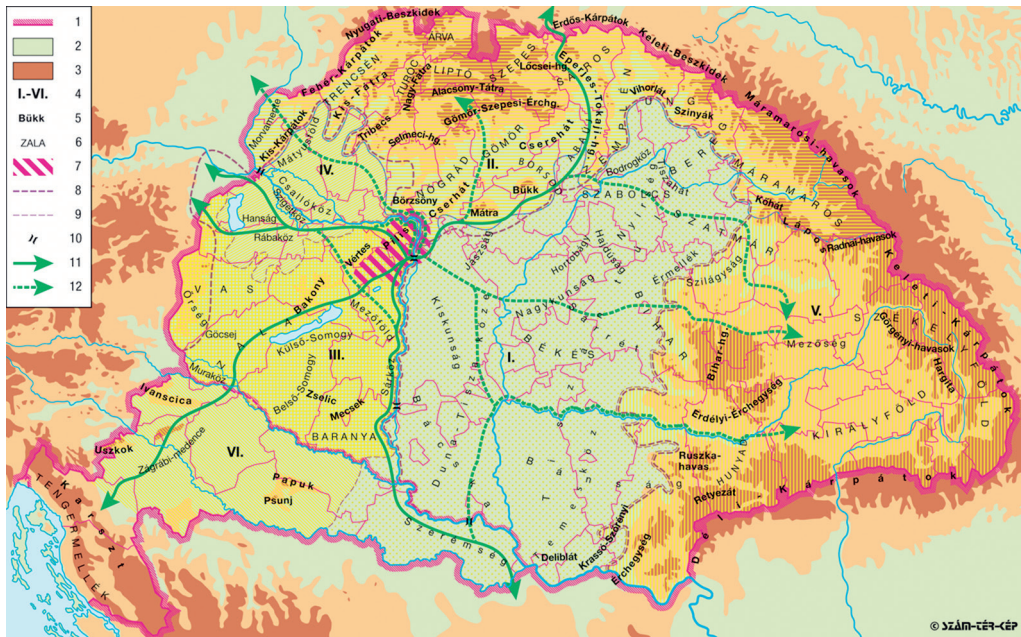
¹ Nyilvánvalóan nem tételezzük fel, hogy a „természet”, a természeti erőforrások, földrajzi energiák automatikusan várost emelnének bárhol, de ha egy táj, régió társadalma elérkezik fejlettségének azon fokára, amikor egyes tagjai, csoportjai között munkamegosztás alakul ki, akkor szükségszerűen megjelenik a földrajzi munkamegosztás is, s létre kell jönnie a csere helyszíneinek, a városoknak. A társadalomnak pedig ki kell választani a városépítésre alkalmas helyszíneket. Pest-Budát társadalmi szükséglet hívta életre, kialakulásának helyszínét viszont a „természet” kínálta adottságok (is) sugallták.

vízi útja, s a folyam jobb partját követő szárazföldi útvonal, amely a Balkán, Kis-Ázsia, sőt a Levante s Európa központi régiói között teremtett kapcsolatot.²

4. A Dunának a középkorban elsősorban stratégiai jelentősége volt, majd a 18–19. században az árucseré élénkülése nyomán a magyarországi agrárexport javarészt e folyón hagyta el az országot, Pest-Buda mellett kisebb-nagyobb gabonakereskedő városok sorát virágoztatta fel partjainál (Újvidék, Apatin, Baja, Dunaföldvár, Vác, Komárom, Győr, Moson, Pozsony stb.). Pest-Buda példátlanul gyors, 18. század végi, 19. századi gyarapodása, országhoz központtá válása a Duna vízi útja, az azon zajló forgalom, a folyam által lehetővé tett terményfelvásárló szerepkör, az ebből gazdagodó polgárság nélkül alig elképzelhető. A Duna menti nemzetközi jelentőségű *útvonalhoz* Budánál csatlakozott az Adriai-tenger felől Zágrábon, a Balaton-felvidéken, Fehérváron át vezető, ugyancsak nemzetközi jelentőségű, a tengeren bonyolódó export-importunkat hordozó útvonal. A Pestről kiinduló, az Északi-középhegység (a Felföld) hegy lábán futó utat a Hernád völgyén és a Szepességen át Lengyelország felé irányuló forgalom használta, de innen ágazott ki a tokaji réven át Erdéllyel kapcsolatot teremtő legfontosabb útvonal is. Végül a Duna bal partján indult Pestről a Kisalföld északi peremén, Nagyszombaton át Morva- és Csehországba vezető kereskedelmi útvonal, amely különösen a középkorban volt forgalmas.
5. Az sem véletlen, hogy a nemzetközi jelentőségű útvonalak fordítópontja Pest-Budánál alakult ki. Ezeknek az utaknak, ha össze kívánták kapcsolni az egyes országrészeket, át kellett kelniük a Dunán. Erre pedig a Duna Kárpát-medencei szakaszán, különösen annak észak–déli futású részén, a Dunakanyartól a Dráva torkolatáig meglepően kevés alkalmas hely kínálkozott (árvizektől rendszeresen elöntött árterek, szigetek nehezítették az átkelést). Csak Pest-Budánál s kevésbé egyértelműen Bajánál kínálkozott az év majd egészén használható átkelőhely a Duna észak–déli futású szakaszán. A pesti Duna-szakasz a Gellért-hegy lábánál, a mai Erzsébet hídnál keskenyedik el legjobban. A *tabáni révhely* évszázadokon át a Kárpát-medence forgalmának kitüntetett pontja, összegyűjtője és szétosztója. Környéke ideális hely volt egy országos hatókörű település kialakulása számára. Jelentőségét mutatja, hogy már a rómaiak erődöt építettek az átkelő bal partján, a Barbarikum területén, védendő a révhelyet. A római erőd romjai közé telepedtek le a honfoglalás utáni kor első „pesti” lakói, a kereskedéssel foglalkozó izmaeliták (mohamedán népcsoport).
6. Mindezen forgalmi előnyök akkor aktivizálódtak, amikor a társadalmi és földrajzi munkamegosztás előrehaladtával nagyobb volumenűvé vált az árucseré, először a 13. századtól kezdődően a középkorban, majd különösen a 18. század második felétől. A felélénkülő árucseré aktivizálta a más-más áruféleleségeket előállító tájak

² A Duna a régészeti leletek bizonyossága szerint már a történelem előtti időkben népek, kultúrák érintkezésének, vándorlásának útvonala; a Római Birodalom idején védvonal, a jobb partján futó kiépített út stratégiai jelentőségű volt. Az államalapítás után „kitűzött” úgynevezett Jeruzsálemi út a Szentföld felé teremtett kapcsolatot, s nemcsak zarándokok járták, hanem „keleti” árukkal üzletelő kereskedők is. Ez az útvonal Budát egy nemzetközi kapcsolatrendszer állomásává tette.

közt húzódó úgynevezett *vásárvonalakat*, a csere zónáit. A Kárpát-medence fő vásárvonalai a hegyvidékek és az alföldek között, illetve a Dunántúlt és az Alföldet elválasztó Duna vonalán alakultak ki. Pest-Budánál (környezetében) a Kárpát-medence négy nagytája érintkezik, illetve közelíti meg egymást: az Alföld, a Dunántúl, a Felföld és a Kisalföld. Sehol a Kárpát-medencében nem csomósodnak ily számban a markáns vásárvonalak. E zónákban ott a legélénkebb a csere, ahol közlekedési vonalak metszik azt, ahová kényszerítő körülmények (hágók, révhelyek, kiterjedt közlekedési akadályok) terelik a forgalmat. Pest-Dunánál a vásárvonalak csomósodását a Kárpát-medence egyik, ha nem a legfontosabb révhelye s egy sor nemzetközi jelentőségű természetes, később kiépített útvonal metszi. Ezek a tényezők, adottságok hozták létre Pest-Budánál a Kárpát-medence *legenergikusabb* pontját (1. ábra).



1. ábra: Pest-Buda helyzete a Kárpát-medencében, a fontosabb út- és vásárvonalak

Forrás: a szerző szerkesztése

Megjegyzések: 1 = Magyarország határai a dualizmus korában; 2 = alföldek; 3 = magashegységek; 4 = az ország nagytájai: I. Alföld, II. Felföld (Felvidék), III. Dunántúl, IV. Kisalföld, V. Erdély, VI. Horvátország és Szlavónia; 5 = tájnevek; 6 = vármegyék nevei; 7 = az „ország közepe”; 8 = Kárpát-medence legfontosabb vásárvonalai; 9 = vásárvonalak; 10 = fontosabb révhelyek a Dunán; 11 = a legfontosabb (természetes) nemzetközi útvonalak; 12 = egyéb fontosabb útvonalak

7. Még egy, már nem „öröktől fogva létező” természeti adottság járult hozzá az egész országra kiterjedő (Trianonig a Kárpát-medencére kiterjedő) hatáskörű, domináns (hegemón?) város – Pest-Buda – kialakulásához a Kárpát-medencében, nevezetesen a *magyar államszervezet centralizált* volta. A Magyar Királyságban nem

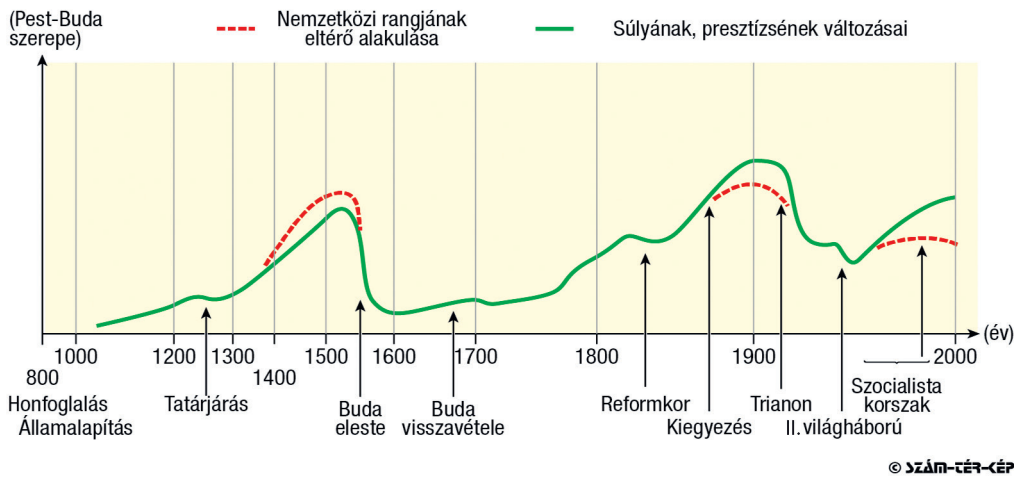
jutottak érvényre az Európa számos országára jellemző regionalizációs, föderalista törekvések, nem alakultak ki – a speciális helyzetű Erdélyt leszámítva – jelentős önállósággal rendelkező tartományok, föderális államok, országmozaikok, mint például a középkorban még a centralizált államok példajaként emlegetett Franciaországban, nem is beszélve (a 19. század második feléig nem is létező) Németországról, Olaszországról, de még akár Ausztriát (a Habsburg Birodalmat) is említhetnénk. Az egyközpontú hatalom hozzájárult a gazdaság, a kultúra koncentrációjához – egy központban, Pest-Budán.

8. A vázolt kép teljességéhez hozzátartozik természetesen néhány hiányzó adottság, illetve a „balsors”. Már a középkor derekán korlátok közé szorította Pest-Buda kiterjedését a Kárpát-medence s a város tengerektől való elszigeteltsége. A népvándorlás korának viharai után konszolidálódó Európa kibontakozó gazdasága, kereskedelme erősen támaszkodott a tengereken bonyolódó forgalomra, a kikötővárosokra, a tengerek közelségére. A középkori Európa „műhelye”, kereskedőháza Észak-Itália s két világvárosa, Velence és Genova, s Európa legnépesebb városa, Konstantinápoly és kikötőváros. Majd a kora újkorban az Atlanti-óceán kikötővárosai váltak a világgazdaság és -kereskedelem „zászlóshajóivá” (elnézést a képzavarért) (London, Gent, Brügge, Ypres, Amszterdam, Hamburg stb.), de közvetlen tengeri kapcsolatokkal rendelkezett például Párizs vagy Köln is, s a Hanza-városok szintén a tengeri kikötőknek, kereskedelmüknek köszönhetőek virágzásukat. N. J. G. Pounds szerint: „A 14. század elején Délkelet-Angliától és Németalföldtől a Rajna-vidéken át Észak-Itáliáig húzódó sáv volt az a tengely, amelyen a nagyvárosok legtöbbször elhelyezkedett, s a kontinens belkereskedelmi forgalmának legnagyobb hányada bonyolódott.”³ Ettől az urbanizációs zónától Pest-Buda távol esett, ami kétségtelenül korlátozta fejlődési lehetőségeit.

Végül meg kell említenünk Magyarországot, illetve Pest-Buda kitettségét a külső hatásokkal szemben; elsősorban az Oszmán Birodalom hódító törekvéseire, az ország középső harmadának elfoglalására, amelynek következtében Pest-Buda másfélszáz évre török végvárrá lett s kikerült az európai városfejlődés sodrából, valamint a közel négy évszázados „osztrák függőséget”, amely Pest-Budát másodhegedűsi szerepre kárhoztatta Bécs mögött, majd a trianoni békeszerződést, amely a kisállamok sorába kényszerítette Magyarországot s harmadára zsugorította Budapest „hatásterületét”, végül a II. világháború után a „Moszkvától” való függést, amely szintén kiszakította a várost a fejlett világ urbanizációs folyamataiból.

A következőkben e potenciális előnyök s a korlátozó tényezők érvényre jutását követjük nyomon a századok során. Az alábbi ábrán Pest-Buda városi súlyának az évszázadok során bekövetkező változásait kíséreltük meg szemléltetni (2. ábra).

³ Norman J. G. Pounds: *Európa történeti földrajza*. Budapest, Osiris Kiadó, 1997. 115.



2. ábra: Pest-Buda városi súlyának az évszázadok során bekövetkező változásai

Forrás: a szerző szerkesztése

Jól látható, hogy a honfoglalást követő két és fél, három évszázadban egyértelműen városi szerepkört betöltő település nem jött létre a mai Budapest környezetében. A római provinciává szervezett Dunántúlon és a Dráva–Száva közén létrejöttek az adott korban városnak tekinthető települések (a mai Óbuda helyén is kialakult Kr. u. 40 körül erődítmény és garnizonváros s mellettük egy polgári település, Aquincum), a római kori városok – így Aquincum is –, azonban a népvándorlások viharában megsemmisültek. A 895–896-ban a becslések szerint 400–450 (?) ezerre tehető honfoglalók egy várostalan tájat vettek birtokukba, s a honfoglalás, majd az államalapítás utáni évtizedekben-évszázadokban, egészen a 12. század végéig, nem kedveztek a feltételek a Kárpát-medencei városfejlődésnek. Az ország gazdasága közel állt az autarkiahoz, a földrajzi munkamegosztás kialakulatlan volt, a mezőgazdasági munkát végzők s a kézművesek személyükben nem váltak külön, így nem is koncentrálnálódhattak egy-egy településbe (városba). Elkülönült kézműves és kereskedelmi tevékenység, illetve az e tevékenységeket folytató lakosság nélkül, vagyis városi polgárság nélkül, nagyobb volumenű, folyamatos árucserre nélkül pedig „valódi” városok nem vagy igen csekély számban alakulhattak ki, noha e korai századokban is felbukkantak bizonyos „központi funkciók” Pest-Buda területén vagy környezetében – Óbudán például királyi uradalmi központ működött, valamint hiteles helyként szolgáló káptalan.

2. Pest-Buda az első hullámhegyen (13. sz. – 1541)

A 13. századra ért el a magyar társadalom fejlődése arra a szintre, amikor már szüksége volt városokra, s el is tudta tartani a kialakuló városokat. Uralkodóink képességeit dicséri, hogy felismerték ezt a folyamatot és maguk is támogatták a városodást.

A társadalom szerkezetében, termelési színvonalában a következő, a városkeletkezést-növekedést támogató változások említendők:

- A 12–13. századi európai „agrárforradalom” újításainak átvétele és az európai klíma kedvező változása megkettőzte a mezőgazdasági hozamokat, lehetővé tette növekvő mennyiségű áru piacra vitelét. Lehetővé vált nagyobb számú-arányú nem agrártermelő kiválása a mezőgazdaságból, ezáltal elmélyülhetett a *munkamegosztás*. A tömegárúk – gabona, bor, élő állat, hal, méz, állatbőr gyapjú stb. – növekvő cseréje élénkítette a kereskedelmet, felértékelte az áruszállításban kedvező helyzetet elfoglaló települések pozícióit, segítette városiasodásukat.
- Előrehaladt az agrár- és a kézműves tevékenységet folytatók elkülönülésével járó társadalmi munkamegosztás is.
- A külső fenyegetettség, mindenekelőtt a tatárok támadásától, illetve a tatárjárás (1241–1242) után annak megismétlődésétől való félelem nyomán elsőrendű feladattá vált az országvédelem kérdése. A tatárjárás tapasztalatai azt mutatták, hogy hatékony védelmet csak a várak, a kőfalakkal övezett városok nyújthatnak. Így az uralkodó, IV. Béla és utódai nagy eséllyel támogatták a városfejlődést. Az uralkodó ekkor költöztette a budai Várhegyre a környék megmaradt lakosságát.

A 13. század végén Pest-Buda még nem az ország hegemon fővárosa; királyaink nem tartózkodtak folyamatosan Budán, gyakrabban Óbudán voltak, vagy a középkori szokások szerint udvartartásukkal egyetemben járták az országot. A 14. század kezdetétől a töröknek való hódolásig (1541) Pest-Buda ezen a fejlődési pályán haladt tovább, illetve ez a fejlődési pálya teljesebben ki.

Gazdasági téren Pest-Buda funkcióinak kiteljesedését a nemzetközi kereskedelmi központok közé való feljutása és az ország egyértelmű és növekvő súlyú gazdasági központjává válása jelentette. Buda és Pest már nemcsak az alkalmasszerűen érkező külföldi kereskedők piachelye, nemcsak élénk éves vásárok színhelye, nem csupán a forgalom többszöröződött meg, hanem e tevékenysége beépült az európai gazdasági rendszerbe, kapcsolatai sokrétűekké váltak s intézményesültek. Ennek jellemző formája volt a külföldi, többnyire jelentős tőkével érkező kereskedők végleges vagy átmenetinek szánt letelepedése Budán, akik továbbra is fenntartották rokoni-üzleti kapcsolataikat korábbi lakóhelyükkel. Többségük német nyelvterületről, az ausztriai és délnémet tartományokból, Bécsből, Nürnbergből, Regensburgból érkezett. Az Anjouk uralkodása idején, majd a 15. század második felében Észak-Itália is jó néhány kereskedőt küldött Budára. A 15. században a nemzetközi kereskedelem modern formái, így a „multinacionális” cégek képviselői, irodái is megjelentek Budán (a Fugger-ház, az augsburgi Welser cég, firenzei cégek stb.).

Buda a hazai kereskedelemnek is uralkodó központjává vált. Becslések szerint a külföldi áruk 70%-a budai polgárok közvetítésével került hazánkba, ők adták tovább az ország kereskedőhelyeinek. Így Pest-Budát akár már a középkor vonatkozásában is az ország „vízfejének” nevezhetnénk, igaz, ennek kialakulásában Buda árumegállító joga s az ehhez társuló útkényszer is hozzájárult.

Pest-Buda egyre inkább rendelkezett a korabeli városi élet kellékeivel. A 16. század elején Budán 25, Pesten 11 céh működött. A 14–15. században Buda fokozatosan az ország vitathatatlan *hatalmi-politikai és adminisztratív* központjává vált. Zsigmond nagyszabású építkezéseket folytatott a budai várhegyen, s az építkezéseket Mátyás király reneszánsz pompával folytatta. Az országos intézményeket már Zsigmond áttelepítette Budára.

Buda a Magyar Királyság *nemzetközi kapcsolatainak* is központjává vált. E kapcsolatok egyrészt a Balkán, másrészt Közép-Európa, a német fejedelemségek, Lengyelország és Észak-Itália felé irányultak. Buda tehát elsősorban Közép-Európa s időnként a Balkán „világvárosa”. A sokoldalú nemzetközi gazdasági és politikai-diplomáciai kapcsolatrendszer ellenére már akkor is felismerhetők Pest-Buda nemzetközi szerepében azok a *korlátok*, amelyek újra és újra feléledtek, egészen napjainkig. Ezek:

- Buda elsősorban befogadója a külföldi kapcsolatoknak: itt nyitnak képviselőket a külföldi cégek, ide telepednek át a külhoni kereskedők, ide érkezik közvetítésükkel a külföldi tőke, a királyi udvar fogadja a külhoni tanácsadókat, humanista művészeket, tudósokat, s nem a budaiak hódítják meg a külföldet.
- Buda gazdasági súlya, polgárainak vagyona, „cégeinek” volumene jelentősen elmaradt az észak-itáliai, délnémet városokétól, de még Bécstől is.
- Budán a tőke hozadéka adatszerűen kimutatható módon csekélyebb volt, mint Európa fejlettebb régióiban.
- Buda, s rajta keresztül az ország, többnyire közvetítőkön keresztül érintkezett Európa nyugati régióival; a magyar kereskedők rendszerint csak Bécsig jutottak el, de például a korszak vége felé egyre jelentősebbé váló exportcikkünket, a vágómarhát gyakran már Nyugat-Magyarországon felvásárolták a közvetítő kereskedők.
- Buda gazdaságának „akcióradiusza” Közép-Európára terjedt ki: az ausztriai tartományokra, Cseh- és Morvaországra, Észak-Itália városaira, Dél-Németország közelebbi területeire (3. ábra).
- A városhármas – amelyet a kortársak a jogi különállás ellenére egységes városnak tekintettek – lélekszáma a 15. században meghaladta a 20 ezer főt; Budának 13–14 ezer, Pestnek közel 10 ezer lakója lehetett. E lélekszámmal versenyre kelhettek a közép-európai városokkal, Béccsel, Prágával. Ugyanakkor Itáliában ekkor 80–100 ezres, Nyugat-Európában 25–50 ezres városok is találtak.

A 15. század dereka az ország s Pest-Buda középkori fejlődésének csúcspontja; el kell fogadnunk Makkai László történész véleményét, miszerint „[...] a XV. század első évtizedeiben volt a legkisebb távolság a nyugat-európai és a magyarországi városiasodás között”.⁴

⁴ Makkai László: A magyar városfejlődés történeti vázlata. In Borsos József (szerk.): *Vidéki városaink*. Budapest, KJK, 1961. 41.



3. ábra: Buda nemzetközi kapcsolatai a középkor végén

Forrás: a szerző szerkesztése

Megjegyzések: 1 = a Magyar Királyság területe; 2 = intenzív és sokoldalú kapcsolatok övezete; 3 = közepes intenzitású kapcsolatok övezete; 4 = a speciális kapcsolatok övezete (a török hódítás előtt hatalmi, politikai kapcsolatok; utána hadszíntér, diplomáciai tevékenység); 5 = kis intenzitású, de rendszeres kapcsolatok; 6 = esetleges, ritka kapcsolatok.

3. Távol Európától

Am a 15. század végén az Oszmán Birodalom feltartóztathatlannak tűnő terjeszkedését látva a kortársakban is felmerült a töröknek való hódolás réme. A baljós árnyból valószínűség lett, a „nyugathoz” való felzárkózás folyamata torzó maradt. A „vég” már Mátyás halálával elkezdődött (1490): a királyi hatalom meggyengülése, az udvar pénztelensége, az ország déli védvonalának török kézre kerülése, a szaporodó török betörések már a 15–16. század fordulóján jó néhány tehetős budai polgárt az országból való távozásra bírtak. 1526 szeptemberében a törökök bevonultak Budára is; kétheti ott-tartózkodás után zsákmánnyal rakodva kivonultak ugyan, de Pest-Buda sorsa megpecsételődött. A város végleges török kézre kerüléséig eltelt másfél évtized már csak agónia: II. Lajos halála

után ugyanis *két uralkodót* is választottak a megosztott magyar rendek. A két király hívei több alkalommal és kölcsönösen ostromolták s foglalták el Budát, s ugyancsak kölcsönösen üzték el a városból a másik félhez húzó polgárokat. 1541-ben Szulejmán már egy elnéptelenedő, elszegényedett, korábbi funkcióitól és fényétől megfosztott várost foglalt el. Századok építőmunkája, a „Nyugathoz” való felzárkózás esélye enyészett el néhány rövid évtized alatt.

Mielőtt a török hódolttatás következményeit vázolnánk, hangsúlyoznunk kell, hogy a sanyarú századokért nemcsak az ország központi régióinak hódoltsági területté válása, még csak nem is a véget nem érő magyar „belháborúk tehetők felelőssé, hanem egy lopakodó folyamat is, mégpedig Európa regionális-, geo- és gazdaságpolitikai átrendeződése, *gazdasági súlypontjának fokozatos átcusúsítása* Észak-Itáliából (s általában a Mediterráneumból) »Atlanti Európába«, a Németalföldre, Németország nyugati tartományaiba, a Rajna-vidékre, majd Angliába. Ez a régió a 15. századtól kezdődően a *korai kapitalizmus* kibontakoztatásában vállalt vezető szerepet. A feudális viszonyok bomlása teret nyitott a tőkés ipar korai formáinak terjedése előtt. Az atlanti partvidékre, annak felvirágzó nagy kikötővárosaiba (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bréma, Hamburg, London stb.) tevődött át a világkereskedelem központja. Megváltozott a nemzetközi kereskedelem jellege is. Míg korábban elsősorban a luxuscikkek – drága textíliák, ötvösárúk, »keleti« fűszerek stb. – közvetítését végezte a világkereskedelem addig a 15–16. századtól kezdve már tömegárúk cseréje folyt; a gyorsan növekvő városi lakosság ellátására élelmiszert, nyersanyagokat importáltak s cserébe iparcikket (elsősorban textilárukat, posztót, fémeszközöket) szállítottak a kevésbé fejlett régiókba. Az ugrásszerűen növekedő nyugat-európai élelmiszer- és nyersanyagigény, meg az Amerikából özönlő nemesfém »*árforradalomhoz*« vezetett: a növekvő termelékenység és kínálat következtében az iparcikkek ára nem vagy csak kismértékben emelkedett, az élelmiszerek árai viszont többszörösére növekedtek a 16. században. A nagyarányú ármozgások rendkívül dinamikus hatottak Európa gazdaságára. Nagy területek, a Balti-tenger partvidéke, Lengyel-, Cseh- és Magyarország, a keleti német tartományok kapcsolódtak be a tömeges (agrár) árutermelésbe és kivitelbe, ezzel egyúttal piacot teremtve a nyugat-európai iparcikkek számára. Az agrártermelő Közép- és Kelet-Európa egyre inkább az iparos-kereskedő Nyugat periferiájává vált. Ezek a folyamatok elsősorban az agrártermelésnek kedveztek. A megváltozott árarányok miatt a nyugat-európai iparcikkek olcsóbbakká váltak Közép-Európában, igen erős versenytársat teremtve a helyi iparnak. Ezért nem tudtak Közép- és Kelet-Európában áttérni az iparszervezés korszerű, kapitalizálódó formáira, a tömegtermelésre. A közép-európai városok ipara egyre inkább a helyi piacra (még csak nem is az országos piacra) termelt, a növekvő konkurencia miatt a céhes keretek sáncai mögé húzódott, nemhogy motorjává vált volna a tőkés termelésnek, hanem gátolta azt. A magyarországi céhek is elkeseredett küzdelmet folytattak a tőkés üzemszervezés csírái ellen is, tiltották, hogy a céhtagok »bedolgozókat« alkalmazzanak, neheztették a céhekbe való felvétel feltételeit, céhen kívül készült áruk forgalomba hozatalát. A szabad királyi városokból kitiltották a zsidókat. Közép-Európa birtokos nemessége pedig az agrárkonjunktúrát a *feudális járadékok* növelésével, a saját kezelésű földek kiterjesztésével (major-sági gazdálkodás), az ezek műveléséhez szükséges robot növelésével tudta kihasználni.

Mindehhez növelni kellett a feudális függőséget; mindez végső soron Közép-Európa társadalmi fejlődésének a *nyugat-európai »úttól« való elkanyarodását* eredményezte.⁵

A vázolt folyamatok Magyarországon is egyértelműen kimutathatók. A magyar külkereskedelem szerkezete rendkívül egyoldalú: szinte kizárólag agrár- és bányatermékeket (nemesfémeket) exportált s nagy mennyiségű iparcikket hozott be az országba. Ez megakadályozta az iparosok nagyobb mérvű számbeli gyarapodását, végső soron a további városodást.

Mindezen folyamatok s a török hódítás Pest-Buda kapcsolatait a Kárpát-medence településeivel, lakóival, valamint Európával gyökeresen megváltoztatták. Országközpontból, közép-európai hatósugarú városból az Oszmán Birodalom *határvárosává* vált, *garnizonvárossá*, a hódoltság egészét védő *végvárrá*. A civil lakosság jórészt kicserélődött; a németajkú polgárokat már a török hódoltság előtt elűzték, 1541-ben a magyar lakosság zöme is elmenekült. A város „keresztény” intézményei megszűntek, s megszűnt a város mint autonómia is, épületei pusztultak, területe zsugorodott. A város visszafoglalását több ízben megkísérelték a keresztény seregek, végül a 145 éves török uralom után 1686-ban, háromhavi pusztító ostrom után visszavívták Budát. Az ostrom, az engedélyezett szabad rablás, az életben maradtak válogatás nélküli fogságba ejtése lakatlan romhalmazzá tette Budát és Pestet.

4. Árnyékban (1688–1790)

Az élet lassan tért vissza a romok közé, de nem folytatódhatott ott, ahol 1541-ben (vagy 1526-ban, még inkább a 15. század derekán) megszakadt. Nemcsak az épületállomány pusztulása, nemcsak az egykori polgárság hiánya, nemcsak a 145 évre megszakadt városi lét tradícióinak, a városi kultúrának a hiánya miatt, hanem mert *megváltoztak a városodás feltételei Magyarországon*, Pest-Buda esetében is a 16. század eleje óta.

Közép-Európa *perifériává* rögzülése a török uralom évtizedei alatt előrehaladt, az „elkésettség” *mássággá* alakult, egyre inkább a Nyugat élelmiszer- és nyersanyag-termelői szerepkörébe szorítva e régiót. Az iparosodás kibontakozását gátolták az olcsó nyugati iparcikkek, a régió céhei régi kiváltságaikra támaszkodva mindenféle céhen kívüli iparszervezési-modernizációs kísérletet megakadályoztak.

Az Európa–Magyarország viszonylatot a Habsburg Birodalom közvetítette számunkra, az ország – s Pest-Buda! – közvetlen gazdasági kapcsolatai szinte kizárólag az örökös tartományokra s legfeljebb a Balkánra korlátozódtak. A hódoltság idején az ország *politikai függetlensége, integritása is megszűnt*. Ebből következően Pest-Buda fővárosi funkciója is. A birodalom, a császári és királyi udvar, a birodalmi hivatalok központja, székhelye Bécs, a magyar államhivatalok s az országgyűlés székhelye pedig továbbra is Pozsony.

⁵ Beluszky Pál: *Budapest – zászlóshajó vagy vízfej? A főváros és az ország – történeti-földrajzi áttekintés*. Gödöllő, Szent István Egyetemi Kiadó, 2014. 172.

Ha jelen áttekintésünk célja a városi fejlődés „hullámhegyeinek” számbavétele, akkor a 18. századdal röviden végezhetünk. Lassan újranevesedik, elsősorban külföldi német és rác telepésekkel az ikerváros, de negyven évvel a város visszavétele után is csak kisvárosok: 1724-ben Budán 13 840-en, Pesten hozzávetőleg 6000-en éltek. Újjáéledt a budai lejtőkön a bortermelés, a telepések rajaival kézművesek is érkeztek a városokba; a század vége felé már mintegy 1000 mester dolgozott Pesten és Budán, az utóbbiban művelt szakmák száma 77. Ám a mesterek többsége kicsiny műhelyben, legfeljebb 1-2 legénnyel-inassal dolgozott, modern iparszervezési kísérletekkel mutatóban sem találkozunk, a kézműiparból nem vezettek „kifelé” (például a manufaktúraipar irányába) vagy „felfelé” (például a nagypolgárság irányába) utak. Egy-egy iparágban viszonylag kevesen dolgoztak, nem állítottak elő annyi árut, hogy az országos piacra kiléphetek volna. Pest-Buda regionális piacra termelő kézműves központ. A kézművesek továbbra is céhes keretekben dolgoztak.

Azon erőforrások közül, amelyek majd Pest-Buda 19. századi robbanásszerű városfejlődést táplálják, a *kereskedelem* – pontosabban az *árucseré* – lépett színre elsőként, noha a 18. század végéig a testvérvárosok kereskedelme még inkább a *regionális* s nem az országos piacon tevékenykedett. A kereskedelem szerepének megítélésénél figyelembe kell vennünk, hogy még a 18. században sem vált szét minden esetben az áruk termelőjének és forgalomba hozójának személye; ennek következtében a főfoglalkozású kereskedők száma csekély (1720-ban Budán csupán 17, Pesten 15 kereskedő tevékenykedett), a települések gyakorta csak színterei a kereskedelmi tevékenységnek, a forgalom zöme még a hetipiacokon és vásárokon bonyolódott.

Végül is Buda és Pest a 18. század 80-as évéig nem több mint a *legnagyobb kisváros egy perifériára szorult országban*.

5. Az országközpont kiformalódása (1780-as évek – 1867)

Gyakran esünk abba a tévedésbe, hogy Pest-Buda újkori „sikerkorszakát” a dualizmus korára korlátozzuk. Pedig hosszú út vezetett a 18. század végi kisvárosi létből a dualizmus korában „korlátozott hatósugarú” világvárosáig. A városkettős a 18. század végében elindult azon az egyre meredekebbé váló kaptafán felfelé, amely a „sikerkorszakhoz” vezetett. A 18. század végére *újranevesült* az ország (az 1784–87-es népszámlálás adatai szerint) körülbelül 9 és fél millióra tehető a magyar korona országainak lélekszáma), újjászerveződött mezőgazdasága, szükségessé vált igazgatásának korszerűsítése. A 18. század végétől egyre kevésbé lehetett eltekinteni attól, hogy Pest-Buda újra az „ország közepévé”, annak forgalmi központjává vált (vagyis feltámadtak azok a földrajzi energiák, amelyekről korábban szóltunk).

Pest-Buda életében is markáns határvonalat jelentettek az 1780 körüli évek; a városok lélekszámának gyors növekedése (1784-ben Budán 24 ezren, Pesten több mint 13 ezren éltek), gazdaságuk gyarapodása (lásd lent) megalapozta II. József racionális döntését,

a legfontosabb kormányhivatalok Budára, Pestre költöztetését.⁶ E lépés nyomán Pest-Buda vált az ország kormányzati-adminisztratív központjává; politikai központjává nem, ezt a szerepet még egy ideig továbbra is Pozsony töltötte be. A következő évtizedekben ez a fejlődési irány folytatódott, hogy 60–70 év elmúltával a folyamatos gyarapodás nyomán ismét *strukturális váltás* következzen be. Ezekben az évtizedekben az országos kormányzati-igazgatási szerep mellé társult az ország kulturális, oktatási, tudományos és a társadalmi élet központjának, a nemzeti törekvések központjának funkciója, hogy aztán a korszak végére hazánk elismert, majdhogynem kizárólagos *szellemi és politikai fővárosává* váljék Pest-Buda. Olyanná, amelyre az egész ország figyelt, ahová „behúzódtak” íróink, tudósaink, az ország szellemi, társadalmi, politikai elitje, ahová még a bűnös városi életen szörnyülködni óhajtó „peleskei nótáriusok” is ellátogattak, de még nemzetiségeink – a szlovákok, szerbek, németek – nemzeti törekvéseinek, kulturális életének is központjául szolgált. A testvérvárosok politikai-szellemi súlyának, jelentőségének, teljesítményének látványos gyarapodása támaszkodhatott a gazdaság – az árucserre, a közlekedésre, az iparra, ezen belül a gyáriparra, majd a pénzpiacra – rohamos fejlődésére, amely a korszak végére már nemcsak az ország legnagyobb gazdasági tömörülését hozta létre, hanem egy *rendszerre szerveződő* országos gazdaság *szervezője-irányítója, döntési központja*, egyben legnagyobb termelője.

Pest-Buda gazdasági tevékenységei közül legkorábban az *árucserre* jutott országos szerephez, annak ellenére, hogy a kereskedelem előtt tornyosuló akadályok továbbra is fennálltak, legalábbis az 1840-es, 1850-es évekig.⁷ Ugrásszerűen növekedett a nyerstermékek felhozatala (élő állat, gyapjú, nyersbőr, bor, dohány), a vásárok forgalma. A 18. század végén, a 19. század elején Pesten működött Európa egyik legnagyobb forgalmú gyapjúpiaca. Az áruforgalom élénkülése egyrészt továbbra is a pesti vásárok látogatottságát növelte,⁸ másrészt elősegítette az egész évben tevékenykedő helyi kereskedők számának növekedését, vagyonosodásukat.

A 19. század elején már kiformalódtak a pest-budai kereskedelem fő tevékenységi körei:

- *A mezőgazdasági nyerstermékek közvetítő kereskedelme*, majd fokozatosan ehhez kapcsolódva bizonyos raktározási és feldolgozási tevékenység;

⁶ 1777-ben a nagyszombati egyetem költözött Budára, majd a „felvilágosult” II. József az államigazgatás racionalálására tett intézkedései sorában 1784-ben a Pozsonyban működő kormány szerveket (helytartótanács, kamara, főhadparancsnokság, országos levéltár) Budára költöztette.

⁷ Az ország kereskedelmének feltételei igen kedvezőtlenek voltak. A feudális jogrend már nem felelt meg a korszerűsödő gazdaság igényeinek; hiányzott a kereskedelmi bíraskodás, a kereskedés jogi-törvényi háttere, nyomasztó volt a hitelek hiánya – Magyarországon az első pénzügyintézetet csak 1840-ben alapították – vagy drágasága, a híd-, út- és rétvámok sokasága, a manufaktúrák-gyárak hiánya – amelyek áruikat a kereskedelem juttathatta volna el a vásárlókhöz, szemben a kézművesek maguk árulta termékeivel –, a hírhedten rossz útviszonyok és így tovább.

⁸ Például az 1790. évi Medárd-napi vásárra 12 735 szekér, s rajtuk mintegy 30 ezer vásároló érkezését regisztrálták.

- Az ország ellátása kézműipari, (főleg külföldi eredetű) gyáripari termékekkel, gyarmatáruval – *elosztó kereskedelem*.
- A város lélekszámának növekedése nyomán a lakosság közvetlen ellátása is egyre jelentősebb igényeket támasztott a kereskedelemmel szemben. A helyi lakosság ellátásának kitüntetett színterei a piacok, hetivásárok, szatócsüzetek (s a házaló kereskedők).
- A vásárvonalon fekvő kettős város piacain egyre jelentősebb *tájak közötti* árucseré.

A kereskedelmi tevékenység mennyiségi gyarapodásával egy időben, már az 1820-as évektől egy sor olyan elemmel gyarapodott a kettős város kereskedelmi tevékenysége, amely a „rendszerű” *kereskedés* felé tett lépésnek számított, amelyek eredményeként a korszak végére „új” minőséget képviselt Pest-Buda árucseréje. E lépések közül a legfontosabbak:

- 1826-ban a mai Erzsébet téren megnyitották az új vásárteret, közel 600 állandó árusítóhellyel (bódéval) a kirakodóvásárok számára.
- Egy 1817-es rendelet szerint a császári privilégiummal rendelkező gyárak bárhol lerakatot létesíthettek. 1828-ban már 99 cég tartott fenn lerakatot Pesten és Budán. A lerakatok révén a gyári áruk kereskedésének haszna a gyártóké (s nem a pesti kereskedőké), mindenesetre növelték e városok forgalmát is.
- A 19. század 30-as, 40-es éveiben egy sor szakosodott bolt, illetve luxusárúkat kínáló kereskedés nyílt a Belvárosban.
- Egy sor kereskedelmi „intézmény” létesült a század második negyedében: 1827–28-ban alakult meg a pesti Polgári Kereskedelmi Testület, amely 1828-ban megjelentette az első *kereskedelmi újságot* Pesten, *kereskedelmi képzőintézetet* szervezett, *kereskedelmi csarnokot* építtetett stb. 1845-ben alakult meg a Királyi Kiváltságos Nagykereskedők Testülete. 1840-ben egy sor, a gazdasági életet szabályozó törvényt fogadott el az országgyűlés, így a hiteltörvényeket.

Mielőtt a pest-budai kereskedelem további alakulását áttekintenénk, vessünk egy pillantást az árucseré nélkülözhetetlen feltételére, a *közlekedési lehetőségekre*.

A pesti áruforgalomra a legnagyobb hatást minden bizonnyal a *közlekedés forradalma* gyakorolta. Pest és Buda ugyan már a 19. század elején Magyarország *postai hálózatának* központja volt, de az áruszállítás ekkor még számos akadállyal küzdött: a hazai utak nagy többsége kiépítetlen, az év egy részében szinte járhatatlan volt. A folyók szabályozatlanok voltak, a hajózható csatornák hossza pedig csekély. Pest-Buda számára története során mindvégig alig túlbecsülhető jelentőségű vízi út volt a Duna, de a ló vontatta hajózás lassú – a Pest–Bécs út időtartama teherhajón négy hét is lehetett, az Al-Dunáról 3 hónap alatt értek a szállítmányok Bécsbe.

A közlekedés forradalmának első eredménye a gőzhajó megjelenése (1829), illetve a gőzhajózás rendszeressé válása volt. A teherhajók három nap alatt Pestről Bécsbe értek, a személyszállítás menetrend szerint történt. Míg a 19. század elején mintegy 100 ezer mérő búzát indítottak útnak Pestről Bécsbe, addig az 1840-es évek közepén már közel 2 millió mérőt.⁹ Ennek (is) köszönhetően 1847-be már 170 (!) gabonakereskedőt írtak össze a városban. Ám a gőzhajózás lehetőségeit korlátozta a hajózható vizekhez való kötöttsége, így a megközelíthető területek kiterjedése is behatárolt volt, Erdély, a Felvidék, de a Dunántúl majd egészéről továbbra is alig volt elérhető Pest-Buda; elérhetetlen maradt Fiume, s időnként szünetelt a hajózás (a folyók jegesedése, árvizek esetén, alacsony vízálláskor). Az országos piac kialakulásához, Pest országos hatókörű kereskedelmi szerepkörének kialakulásához szükség volt a *szárazföldi áruszállítás* forradalmára is. Európában az 1830-as évek elején jelent meg a gőzvontatású vasút; Magyarországon meglepően hamar általános támogatásra talált a vasútügy; az 1836. évi XXV. tc. már konkrét, egy szélsőségesen centralizált vasúthálózat tervet hagyott jóvá, középpontjában Pest-Budával. Pest-Budáról nyolc sugárirányú vonal futott volna az ország minden nagyobb régiója felé. Ám 1848-ig csak rövid szakaszok épültek meg az országos hálózatból, Pestről Vácig – a Bécsbe tartó vonal részeként –, s a Pest–Szolnok vonal, az alföldi nagy terménygyűjtő városok, Szeged, Temesvár, Arad, Debrecen, Békéscsaba felé futó vonalak részeként.

Kossuth Lajos 1842-ben jelentette ki, hogy „a nemzet ipar nélkül félkarú óriás”. 1840-ben az országgyűlés „A gyárak jogviszonyáról” hozott törvénye az iparszabadság felé tett lépés volt, leszerelve a céhek akadékoskodását. 1840 után egy évtized alatt 60 új iparvállalatot alapítottak Pesten és Budán, köztük az első pesti gőzmalmot.

Alapos késéssel ugyan, de Pest-Budán is megjelentek az első modern bankok; 1848-ig három *pénzintézet* alakult a városban. Enyhítették ugyan a pest-budai gazdaság hitelképességét, de egyelőre Pest még nem töltötte be az ország pénzügyi központjának szerepét.

Pest-Buda fővárossá válásának másik „szegmense”, az *adminisztratív-politikai-szellemi domináns központtá válás* folyamata is töretlenül folytatódott a 19. század első felében. Az igazgatási-kormányzati szerepkör mellé felzárkózott a *politikai-szellemi élet* országos központjának a funkciója is. A reformkor nemzeti felbuzdulása Pesten és Budán hozta létre a „nemzet intézményeit” (Nemzeti Színház, Nemzeti Múzeum, Nemzeti Kaszinó, a Magyar Tudományos Akadémia, Nemzeti Képcsarnok stb.). A magyar irodalmi-művészeti élet egyre több képviselője költözött Pest-Budára (még ennek előtte nemesi kúriákban – Berzsenyi, Kölcsey, Kazinczy, a Kisfaludiak stb. –, alföldi mezővárosokban – Csokonai Vitéz, Katona, Arany, Fazekas stb. – „húzták meg” magukat). Itt szerkesztették a lapokat. Az országos politikai élet színtere is egyre inkább Pest lett (noha az országgyűlések továbbra is Pozsonyban tették dolgukat).

Pest-Buda gazdasága, adminisztratív-kulturális szerepköre gyarapodásának hatására a 18. század végétől felgyorsult a két város lakosságának növekedése (*1. táblázat*).

⁹ 1 pesti mérő = 93,7 liter.

1. táblázat: Pest-Buda (együttes) lakosságának alakulása 1785–1869

Év	A népesség száma	Az 1785. évi népesség százalékában
1785	47 363	100
1813	70 217	148
1826	94 140	199
1840	106 700	226
1851*	126 847	268
1857	186 945	395
1869**	215 380	455

* Az úgynevezett jogi népesség száma, a ténylegesen jelen lévő népesség 156 506 fő volt, a katonasággal együtt 169 058 fő.

** A jelen lévő népesség 180 058 fő.

Forrás: Faragó Tamás: Budapest népességfejlődésének vázlata. *Statisztikai Szemle*, 73. (1995), 4–5. 381.

Mіндеzen folyamatokat az 1848–49-es szabadságharc befolyásolta ugyan, de felszámolni nem tudta, sőt a polgári átalakulás (amelyet 1848 vívmányai is támogattak) új városfejlesztő tényezőket teremtett.

- A gazdaság *rendi korlátainak* megszüntetése (például a feudális tulajdonviszonyok, a céhek által korlátozott iparfejlődés, a tőkés gazdaság törvényi feltételeinek hiánya stb.) a gazdaság fejlődésében s annak regionális vonatkozásaiban is *szabadverseny viszonyokat* teremtett, s ennek folyamányaként a településfejlődésben is a *szabad verseny* vált meghatározó tényezővé.
- A jobbágyfelszabadítás tette teljesen *szabaddá a migrációt*.
- A kapitalizálódó és modernizálódó gazdaság új településfejlesztő tényezőket hívott életre, mint például a gyáripárt, a modern közlekedést, vasúti csomópontokat, a kiegyezés után a polgári közigazgatás intézményeit.
- A század derekán az Angliában tetőző, Nyugat-Európában, Közép-Európa fejlettebb régióiban kibontakozó ipari forradalom tovább növelte az élelmiszerek és nyerstermékek iránti igényt. Az *agrárkonjunktúra* újabb szakasza bontakozott ki, s ebben Magyarország helyzete különösen kedvező volt.
- Az Ausztriával fennálló vámközösség előnyös piaci pozíciókat biztosított a magyar termények számára a Monarchia területén.
- A vasútépítések nyomán az ország egyre nagyobb területein teremtődtek meg az agrártermékek szállítási lehetőségei, újabb és újabb körzetek kapcsolódhattak be a mezőgazdasági kivitelbe.
- Fejlődött a *mezőgazdasági termelés technikája*, gépesítettsége, emelkedtek a termésátlagok. A századfordulóig a búzatermés két és félszeresére, a kukoricatermés hétszeresére, a cukorrépa-termelés hatszorosára emelkedett. A *gabonakivitel* már a kiegyezés körüli években ötszöröse volt az 1849-et követő évek átlagának.
- Kedvezett a gyors gazdasági növekedésnek, hogy az „ipari forradalom” a 19. század közepére megteremtette azokat a *technikai feltételeket*, amelyek lehetővé

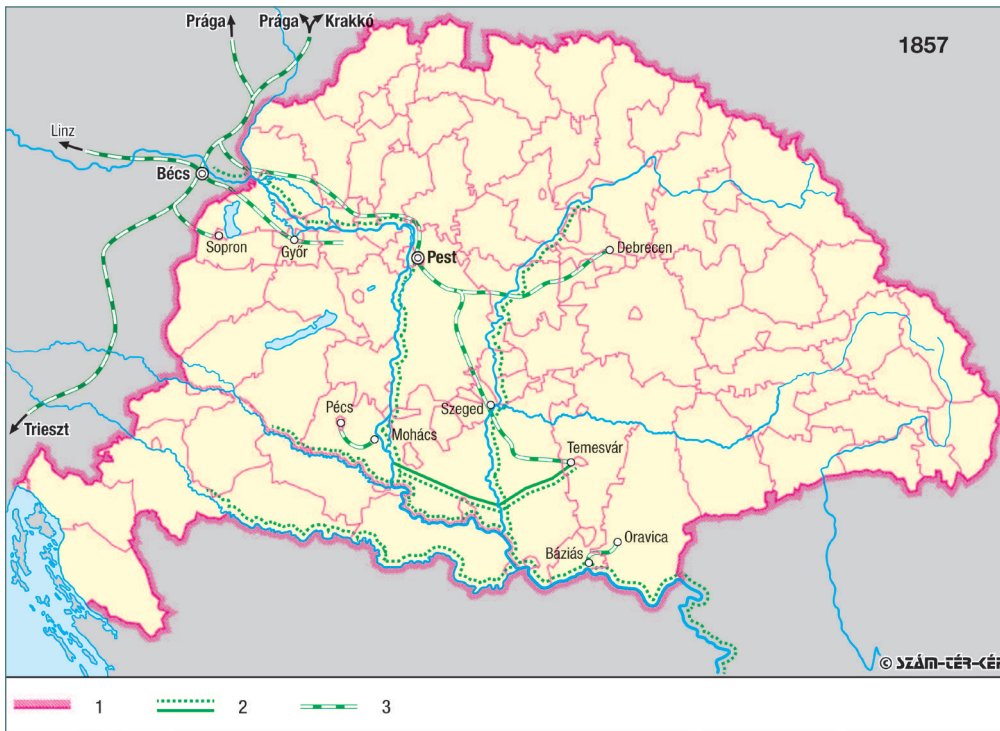
tették a gazdaság gyors modernizációját, a termelés ugrásszerű növelését (gőzgép, gőzhajó, vasút, modern hírközlés-távíró, a vas- és acélgyártás nagyüzemi technológiája, gyári berendezések, mezőgazdasági gépek stb.).

- A magyarországi gazdaság modernizációjának, növekedésének *nemzetközi feltételei* 1848 után kedvezően alakultak; 1850 táján világméretű *konjunktúra* bontakozott ki. A világ fejlett országaiban jelentős *tőkefeleslegek* halmozódtak fel, gyors ütemben növekedett ezen országok tőke kivitele. Magyarország tőkeimportja azonban csak a politikai viszonyok stabilizálódása után, a kiegyezést követően gyorsult fel.

Mindezek hatására:

- Pest-Buda *közlekedési helyzetében* (országos közlekedési központ voltában) gyökeres változást hozott az ország vasúthálózatnak kezdődő kiépülése. Míg 1850-ben 176, 1860-ban 1605, 1867-ben 2279 km hosszúságú vasútvonal üzemelt az országban. A kiépülő úthálózat erősen centralizált, domináns központja Pest-Buda (4. ábra). De a kiegyezéskor még mindig hatalmas fehér foltok foglalták el Magyarország „modern” közlekedését bemutató térkép nagyobb hányadát (lásd Erdélyt, a Felvidéket, Horvátországot).
- Pest-Buda a korszak végére az ország legjelentősebb *pénzügyi központjává* vált, ha nem is az ország hegemon pénzügyi központjaként, s forgalma még csak kis hányada volt a dualizmus korának végére elért forgalomnak. De a kiegyezésig önálló bank – nem fiókiintézet vagy takarékpénztár – csak Pesten működött.
- A város(ok) *gyáripara* az abszolutizmus két évtizedében vontatottan fejlődött, de már megkezdődött a magyar gyáripar sikertörténete, a modern malomipar kiépülése, s jelentősebb ipari üzemnek számított az óbudai hajógyár és Ganz Ábrahám öntödéje.
- A város(ok) *kereskedelmében* e két évtizedben a forgalom további növekedése, a kereskedelem országos hatáskörű *intézményrendszerének* folytatódó kiépülése, a kereskedelem strukturális átalakulása hozott változást. 1851-ben kezdte működését a Pesti Kereskedelmi és Iparkamara, 1854-ben pesti kereskedők megalapították a Lloyd Társulatot, az általa fenntartott gabonacsarnok az árutőzsde elődje, amely majd 1863-ban szerveződik meg érték- s árutőzsdeként. Szabad György összegző megállapítása szerint: „A tőzsdének [...] megnyitása zárta le azt a folyamatot, amellyel Pest a tőkés viszonyok kialakulása során a hazai áruforgalom központjává emelkedett.”¹⁰

¹⁰ Szabad György: Az önkényuralom kora. In Kovács Endre – Katus László (szerk.): *Magyarország története, 1848–1890*. I. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1987. 331.



4. ábra: Magyarország vasúthálózata 1857-ben

Forrás: Kovács Endre – Katus László (szerk.): *Magyarország története, 1848–1890*. I. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1987. 225.

Megjegyzések: 1 = országhatár; 2 = fontosabb folyók és csatornák (a pontozott szakaszok gőzhajóval járhatók voltak); 3 = üzemben lévő vasútvonalak.

6. Élet a hullámhegyen – Világváros születik (1867–1918)

Pest-Buda az abszolutizmus éveiben (1849–1866) a kedvezőtlen közjogi-politikai viszonyok közepette is lerakta a világvárosi fejlődés alapjait, támaszkodva az 1848 által szabaddá tett polgári fejlődés energiáira. Vörös Károly szerint a polgári társadalom kibontakozása a város „[...] olyan jelentős megerősödést hozta magával, mely [...] Pest-Budát a Habsburg-birodalom magyarországi felében ténylegesen egyre inkább alkalmassá tette az egész magyar országos piac megszervezésére és ezzel mindazon igények sokoldalú megfogalmazására, kifejezésére, alátámasztására is, melyek Magyarországnak a birodalmon belüli lehető különállását célozták”.¹¹

¹¹ Vörös Károly: Budapest története a márciusi forradalomtól az őszirózsás forradalomig. In Vörös Károly (szerk.): *Budapest története*. IV. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1978. 126.

A kiegyezés évtizedei egyedülálló *kegyelmi időszakot* jelentettek Pest-Buda történetében. Sokféle ok összejátszásának eredményeként a város „természetes” adottságai – országközepe, kiváló forgalmi helyzet, konjunktúra, a technológiai haladás kínálta feltételek stb. – *kivirágoztak, a politikai és társadalmi szándékok mellé álltak*, támogatták „nagygyá és dicsővé” növelését, s kedvező csillagállások alakultak ki Európa egén is (gazdasági konjunktúra, pénzbőség).

Melyek voltak ezek az okok?

- Alig felbecsülhető mértékben ösztönözte Pest-Buda fejlődését az állami szuverenitás visszanyerése. Ez nemcsak az állam- és közigazgatási szervezetek, hivatalok, a polgári berendezkedés intézményeinek Pest-Budára való telepítését-telepedését eredményezte – a minisztériumoktól a statisztikai hivatalon, a meteorológiai szolgálaton, a földtani intézeten, a közegészségügy intézményein, a bakjegynyomdán át a külhoni követségekig –, hanem lehetővé tette önálló magyar társadalom- és gazdaságpolitika kialakítását. Ennek része volt a *főváros modern (világ)városává való kiépítésének* támogatása. Ez beleillett a magyar államvezetés nagy ívű távlati politikai-geopolitikai-hatalmi elképzeléseibe is: Budapestnek a Monarchia „társközpontjává” fejlesztésével növelni kívánták Magyarország súlyát az Osztrák–Magyar Monarchián belül, megteremtendő a két „fél” kiegyenlített viszonyát, másrészt Budapestet a Balkán felé irányuló gazdasági-politikai expanzió hídfőállásává kívánták tenni, a Balkán kapujává, Délkelet-Európa legközelebbi – közvetítő szerepet vállalni tudó – nagyvárosává.

Ugyancsak szélesebb horizontú elképzelések vezették a magyar államot *közlekedéspolitikájának* alakításában. A Mikó Imre (a kiegyezés után alakult kormány közlekedésügyi minisztere) által kidolgozott *vasúthálózat-fejlesztési koncepció* a korábbi elképzeléseket magáévá téve ismét Budapest kiemelkedő szerepét kívánta biztosítani a magyarországi városhálózatban, elősegíteni egyértelmű integrációs, „asszimilációs” központtá válását.

Az állam *ipartámogatási törvényei* (1881-ben, 1890-ben, 1899-ben) a gyáripar kibontakozását voltak hivatva támogatni – noha az ipari beruházások összvolume- néhez képest csekély összeggel –, s ugyancsak részt vett az állam a magyarországi hitelintézetek létrehozásában.

- Az *egyes gazdasági szereplők együttműködésének* tényleges *lehetőségei* a makrogazdaság szintjén szinte kizárólag Budapesten kínálóztak. Ez az előny nem merült ki a különböző iparágak kooperációs kapcsolataiban (például a világgazdasági tényezőként működő budapesti malmok – versenyképességüket jórészt termékeik kiváló minőségének köszönhették – „első kézből” juthattak hozzá az ugyancsak világszínvonalú budapesti malomipari gépgyártás termékeihez), hanem jelentette például az innovatív ipari ágazatok intenzív kapcsolatát a Műegyetem kiváló tudósgárdájával, a gazdaság egyes szereplőinek és a pénzintézetek kapcsolatát, a jelentős fogyasztópiac s a gazdaság kapcsolatát, a minőségi munkaerő-kínálatot és így tovább.

Az ország s Budapest gazdasági növekedésének, modernizációjának *nemzetközi feltételei* a 19. század utolsó harmadában is kedvezők voltak. A 19. század