



Terembelső MARTIN KIPPENBERGER festményével, IMI KNOEBEL szobrával és ROSEMARIE TROCKEL sarló és kalapácsos nőt ábrázoló textiljével, 1980-as évek
© fotó: 2009 Museum Associates/LACMA



Terembelső A.R.Penck műveivel és dokumentumokkal, 1960-as évek
© fotó: 2009 Museum Associates/LACMA

elsejeli felvonulás után hátrahagyott szeméttel, arra célozva, hogy minden művészetté válhat. Saját szavai szerint: aktívan próbálta bevonni a szemlélőt Németország visszaszerzésébe, ha muszáj, annak romjain keresztül, amit ez esetben a mindennapi hulladék jelképez.

Az 1970-es évek nyugatnémet történelmét a társadalmi elégedetlenség jellemezte. A Vörös Brigádok csoportja 1977 őszén elrabolta és meggyilkolta Hanns-Martin Schleyer üzletembert, volt SS-tisztet. A politikai fanatizmusnak és erőszaknak ez a nyílt feltámadása felháborította a tömegeket, köztük a művészeket is. A fotódokumentáció szerepe jelentősen megnőtt. KATHARINA SEVERDING óriási méretűvé nagyítja *Német Hadterén* (1978) a szövetségi rendőrség terrorista ellenes egységét, míg JÜRGEN KLAUKE napilapokból kivágott fotókat használ *Arcok* (1972–2000) című, egész falat beborító, terroristákat megjelenítő sorozatán.

A nyolcvanas években Gerhard Richter, Georg Baselitz, Joseph Beuys és Anselm Kiefer világhírű művészekké váltak és számos kiállításuk nyílt meg a világ minden részén.

Keleten a helyzet változatlan maradt. A művészeket továbbra is erőteljesen foglalkoztatta a német múlt. RAFHAEL RHEINSBERG *Lábak és kezek* (1980) című installációján 400, kényszermunkások által viselt cipőt és kesztyűt sorakoztat fel, éreztetve az azt viselők sorsának tragikumát.

Az AUTOPERFORATION csoport tagja, VIA LEWANDOWSKY *Fagyott végtagok könnyen törnek* (1988) című kompozícióján régi fametszetek motívumait használja fel. A kétféjű Janus-figura egyik lába megkötözött, míg a másik szabadon lóg, jelképezve a mesterségesen megosztott Németországot. A kép baloldalon látható nyílhegy az elnyomást jelképezi. A kérdés az, hogy meddig tudja a hatalom kordában tartani ezt az általa létrehozott szörnyeteget?!

Nem sokáig, mint azt a történelem bebizonyította. Lewandowsky 1989-ben engedélyt kapott fenti művének bemutatására Nyugat-Berlinben. A kép hátoldalára integető kezét festett, jelezve hogy nem szándékozik visszatérni Kelet-Németországba. A festék jóformán meg sem száradt, amikor 1989. november 9-én ledőlt a Fal.

Polyák Levente

A jövő képeslapjai: A Nagy Párizs és a várostervezés dilemmái

Le Grand Pari(s)

- Cité de l'architecture et du patrimoine, Párizs
- 2009. április 29 – november 22.

■ 2007 őszén egy régi-új múzeum került Párizs kulturális térképére. A *Cité de l'Architecture et du Patrimoine*¹ egy évtizedes készülődés után a franciaországi építész-szakma székhelyeként nyitotta meg kapuit a Chaillot-palotában. A megnyitó beszédben – némi meglepetésre – Nicolas Sarkozy köztársasági elnök mutatta be vízióját az eljövendő „Nagy Párizsról”, amely szerint össze kell kapcsolni a külvárosokat a városmaggal, a „banlieue”² központjait pedig valódi városokká kell fejleszteni, köztterekkel, szolgáltatásokkal és közösségi helyekkel. „Szeretném, hogy ennek az új intézménynek a felavatása ahhoz is hozzájáruljon, hogy az építészetet visszahelyezzük politikai döntéseink központjába. (...) A közös gondolkodás serkentésé érdekében, azt szeretném, hogy 8-10 építésziroda dolgozzon a Nagy Párizs következő 20, 30, 40 éveére vonatkozó urbanisztikai diagnózison” – jelentett ki rendkívül mediatizált beszédben az elnök.

Az építészeti és az urbanisztika mindig is központi szerepet játszott a francia államhatalom reprezentációs politikájában. Párizs a királyi, a császári majd a köztársasági reprezentáció laboratóriuma, s ebből következően a 20. század második felében minden francia elnök létrehozta a maga építészeti emlékművét a városban. Georges Pompidou Művészeti Központja, François Mitterrand Musée d'Orsay-je, Villette-je, Arab Intézete, Bastille Operaháza, vagy Jacques Chirac Musée du Quai Branly-je egyaránt az államfői megalománia kőbe és betonba vésett üzenetei. A Cité de l'Architecture megnyitó szövegével világhossá vált, hogy Nicolas Sarkozy a Párizs-régió adminisztratív átalakításában látja megvalósulni a maga emlékművét.

A Sarkozy-beszéd nem csak azért volt meglepő, mert politikusoktól ritkán tapasztalt részletességgel tárgyalta a párizsi agglomeráció kihívásait, hanem azért is, mert olyan témát emelt saját projektjévé, amely eddig a baloldali politika felségterületéhez tartozott: Párizs kibővítésének témáját. Párizs ma azon kevés metropoliszok egyike, amely megmaradt 19. századi adminisztratív határai között; az a politikai lépés, amely New Yorkban 1898-ban, Berlinben 1920-ban, Budapesten 1950-ben és Londonban 1965-ben bekövetkezett, kimaradt a párizsi történelemből, főként a kommunista külvárosok választói súlyától való félelem miatt.

A párizsi városrag és a külvárosok adminisztratív, szimbolikus és fizikai elválasztása a hatalom és a források hosszútávú koncentrációjához vezetett; az ebből adódó egyenlőtlenségek pedig fokozatosan növekvő társadalmi feszültséget gerjesztettek, amelyet az 1980-as évek válsága után ismét a közfigyelem középpontjába helyeztek a 2005-ös zavargások. A párizsi városháza a 2001-es baloldali hatalomátvétel óta folyamatosan dolgozik a külvárosokkal való kapcsolat megerősítésén: a lehetséges együttműködési formák között a gazdasági szolidaritás, az elválasztó autópályák lefedése és egyéb közös programok szerepelnek. Ebben a folyamatban tenyerelt bele a Sarkozy-javaslat, amely a városháza együttműködési paramétereitől eltérő intézményi modellt kínál: a Grand Paris-projekt ebben az értelemben egy politikailag jól körülhatá-

1 Az építészeti és a kulturális örökség negyede
2 A francia külvárosok összefoglaló neve

rolható programba ágyazódik, és más jövőképet fest, mint a városháza Paris Métropole-koncepciója. Nem mindegy ugyanis, hogy hol húzódik az új főváros határa, hol alakulnak ki új városközpontok, miként szerveződik a régió kormányzása, ki kezeli a terület forrásait és ki viseli a terheket; mint ahogy a sem, hogy mindezt milyen fizikai, építészeti, urbanisztikai szerkezet támogatja. A Cité de l'Architecture-ben meghirdetett „konzultációs folyamat” egy évig tartott. A nemzetközi pályázaton kiválasztott építészirodák mindegyike arra a kérdésre kereste a választ, hogy miként lehet Párizst „Kyoto utáni metropoliszként” elgondolni, magyarul az energiafogyasztás és a CO₂-kibocsátás csökkentésével „fenntartható nagyvárossá” formálni. A reflexió eredményeképpen 2009 áprilisában megnyílt a *Grand Pari(s) de la région parisienne* elnevezésű kiállítás, a lassan zajló Nagy Párizs-diskurzus jéghegyének csúcsa.³

Az urbanisztikai kiállítások története összefonódik az építészeti kiállítások történetével. Az utóbbiak problémája ismert: hogyan lehet az építészetet a külvilágban megvalósuló épületekre utaló jelek segítségével bemutatni a galéria terében?⁴ (Ezt a kérdést a MoMA „House in the Museum Garden”-sorozata, vagy a Pompidou Központban kiállított életnagyságú épületek sikeresen zárják rövidre.) Az urbanisztikai kiállítások kérdése némileg más: hogyan lehet a város komplex témáját megragadni térképek, tervek, fotók, elemzések segítségével, miként lehet tematikus ösvényeket vágni a város bonyolult szövetébe olyan módon, hogy azok kapcsolatot teremtsenek a látogató saját város-élményével?

Az elsőnek tartott urbanisztikai kiállítás, a Patrick Geddes által rendezett, és az 1910-es években világszerte utazó *Cities and Town Planning Exhibition* elsősorban pedagógiai jellegű volt: azzal a céllal készült, hogy segítsen közönségnek rendszerként látni a várost, s megérteni annak dinamizmusait. Az első művészeti múzeumban helyet kapó építészeti osztály, a MoMA Architecture Department-je fennállása kezdetekor (az 1930-as években) folyamatosan ingázott a modern építészetet mint művészetet bemutató⁵, valamint a várost politikai-társadalmi szempontokból megközelítő⁶ kiállítások között. (Ez utóbbiak vállaltan kritikus álláspontjukon keresztül erős nyomást gyakoroltak az állami és városi lakáspolitikára.) A promóciós és analitikus megközelítések közötti feszültség évtizedekre rögzítette az építészeti és urbanisztikai kiállítások pozícióját, illetve egymáshoz való viszonyukat.⁷

Ez a viszony azóta csak még tovább bonyolódott. Az elmúlt években, miközben a kísérleti-utópista (város)építészeti egyre erősebben jelen van a kortárs művészeti galériák és múzeumok programjában⁸, és az építészeti központok a fenntarthatósági imperatívum tematikus csapdájából az urbanisztika irá-

3 A Pari(s) szójáték: „pari” franciául „fogadást” jelent

4 Ld. Steierhoffer Eszter: *Curating the City*, kézirat, Royal College of Arts (2009), London; vagy Yves-Alain Bois, Dennis Hollier és Rosalind Krauss beszélgetése Jean-Louis Cohennel. In: October 89, 1999

5 Ld. Philip Johnson és Henry-Russell Hitchcock: *Modern Architecture Since 1922* (1932); *Machine Art* (1934)

6 Ld. Lewis Mumford és Catherine Bauer: *Housing Exhibitions of New York* (1934); *Architecture in Government Housing* (1935)

7 Barry Bergdoll: *At Home in the Museum?* In: Log 15, 2009 tél

8 Ld. http://tranzit.blog.hu/2008/10/22/a_jovo_formaja_ujra_kozottunk_az_epiteszeti_utopiak

Párizs a levegőből



Grandparis meghívó



Christian Potzamparc és a periférikus magasvasút skicce

nyában próbálnak kivergődni, a „város” kiemelt kulturális témává vált, amely a nem-művészek, nem-építészek és nem-urbanisták érdeklődésére is számot tart. Ami a 2000-es évek nagy figyelmet felkeltő nemzetközi urbanisztikai kiállításait illeti, ezek szinte kivétel nélkül kritikai álláspontra, illetve pozícióba helyezkedtek a kiválasztott városok és problémák bemutatásakor, gondosan elkerülve a sztárépítészet vonzaskörét.⁹

A *Grand Pari(s)* sajátos középutat választ az analízis és látványosság között: miközben a kiállítás egésze tekinthető a párizsi régió jelenlegi problémáinak, működési zavarainak és gyenge pontjainak feltérképezéseként, ezeket elemzéseket sztárépítészek végzik el, gyakran a háttérbe szorítva a közreműködő helyi szakembereket. A munkák kritikai élet értelemszerűen az is tömpítja, hogy a köztársasági elnök felhívására készültek.

A kiállítás felületeként állóképeket látunk: a CDG repülőteret körbevevő autópálya-gyűrűk, a Disney ingatlanfejlesztései Val d'Europe-ban, Marne-la-Vallée új városa, lakótelepek, bevásárlóközpontok, felüljárók, vonatsínek, folyópartok, erdők képei váltakoznak a monitorokon. Ez a láthatatlan Párizs, a mintegy 2500 négyzetkilométeres és 10 millió lakosú összefüggő városi régió és roppant infrastruktúra-szövevény, amely életben tartja a régió látható közép-pontját, a 100 négyzetkilométeres, 2 milliós Párizst.

9 Ld. *Mutations, Project on the City* (Rem Koolhaas, 2001-), *Shrinking Cities* (Philippp Oswald, 2002-2008), *Massive Change* (Bruce Mau, 2003-) 3. *Berlini Biennalé* (Uta Meta Bauer, 2004), *Cities, Architecture and Society* (Richard Burdett, 2006, Velencei Biennalé), *In the Chinese City* (Frédéric Edelmann, 2007-)



Yves Lion pavilonja

Az építészirodák mindegyike egy-egy önálló pavilonban rendezkedett be, térképek, tervek, makettek, fotók és videók formájában mutatva be a diagnózisait. A projektek egy része Párizs északi periferiájára fókuszál, így próbálva meg azt összekapcsolni a város magjával: RICHARD ROGERS (LONDON SCHOOL OF ECONOMICS, ARUP) az északi vonalak használaton kívüli vasúti sínei mentén képzelte el egy 7 km-es, 65 hektáros parkot (lakásokkal, vízgyűjtőcsatornákkal), amely egy zöld tengelyt (kerékpárok, elektromos autók) hozna létre a Gare du Nord és a régió egyik legszegényebb városa, St Denis között. Hasonlóképpen gondolkodott, CHRISTIAN POTZAMPARC (INSTITUT D'URBANISME DE PARIS) is, aki, miközben egy légivasutat helyez a várost körbevevő autópálya, a Périphérique fölé, a Gare du Nord és a Gare de l'Est összeolvasztásával egy új csomópontot hívna életre északon, Aubervilliers-ben, az agglomeráció egy másik érzékeny pontján. Potzamparc biológiai rendszerként ábrázolja a várost, és narratívája középpontjába a „rizóma” fogalmát helyezi, amelyet Gilles Deleuze és Félix Guattari emeltek be a kulturális metaforák körébe az 1980-as évek elején.¹⁰ A rizómaként elgondolt központok úgy helyeződnek át folyamatosan, hogy a város képes őket mozgásokban befogadni.

A városi szövet további sűrítésében látja a fenntarthatóság lehetőségét WINY MAAS és JEAN NOUVEL. Winy Maas (MVRDV) a hausmann-i városlogika folytatását javasolja, a kifelé vezető tengelyek meghosszabbítása és a központi pályaudvarnak a város kellős közepére, a Halles alá való helyezése révén. Párizs besűrűítését itt a *City Calculator*© elnevezésű hipotetikus program hivatott koordinálni a város mindenkori teljesítményének kiszámításával. Nouvel verziójában, miközben az üres telkek beépülnek és a meglévő épületek tetejére új emeletek kerülnek, a város egyes pontjai helyet adnak a felhőkarcolóknak is. Nouvel javaslata része annak a már több év óta folyó támadás-sorozatnak,

¹⁰ Ld. Gilles Deleuze és Félix Guattari: *A Rizóma*. In: Ex-symposion, 1996/15-16.

amelyet a „felhőkarcoló-lobbi” intéz a magasságkorlátozások ellen.¹¹ Nouvelhez hasonlóan felhőkarcolókban gondolkodik ROLAND CASTRO is, amikor szimbolikus emlékműveket, „képeslap-tájakat” kíván a város stratégiai pontjaira helyezni a város „olvashatóságának” érdekében.

A kutatásban fontos szerepet kapnak a beépítetlen, „köztes terek” is. YVES LION (GROUPE DESCARTES) szerint ezek a terek a szabályozások lazításával beépíthetőkké, vagy mezőgazdasági célokra használhatókká válhatnak; az erdős területek 30%-os megnövelése fokokat érhet a globális felmelegedés elleni harcban. BERNARDO SECCHI és PAOLA VIGANO egy „porózus város” létrehozását javasolják, amelynek középpontjában a hozzáférhetőség áll; a milánói csapat az „izotróp” fizikai metaforáját alkalmazza a városra.¹² A városi csomópontok megsokszorozása, a közösségi közlekedés, a vízi utak, a zöld terület összekötése egy dinamikus városhálózatot teremtene meg. FINN GEIPEL és GIULIA ANDI (LIN) mikroközpontok létrehozását javasolják, amelyeket egy összetett közlekedési rendszer szolgál ki, elektromos autókkal és buszokkal, stratégiaileg elhelyezett átszállópontokkal.

A kiállítástól némileg kilóg ANTOINE GRUMBACH és az AUC csoport munkája. Grumbach egy napóleoni gondolatból indul ki, amely szerint Párizs, Rouen és Le Havre mind egy olyan város részei, amelyeket a Szajna köt össze. A nyugati irányban meghosszabbított Párizs így kikötővárossá válik, s képes versenyezni a többi nagy tengerparti metropolisszal. Az AUC elutasítja a terület globális – térképészeti – megközelítését, és inkább egy-egy karakteresnek ítélt helyszínnel foglalkozik. Ez a megközelítés a kiállítás szempontjából rossz döntésnek bizonyul: a vezérfonalat nélkülöző elemzés töredezettsége miatt kevésbé szintetikus és megjegyezhető, mint az analízist egy-egy kulcsfogalom köré csoportosító csapatok elképzelései.

Ez a probléma elvezet minket a kiállítás fő dilemmájához. Mi a fontosabb egy városi diagnózisban: az, hogy az elemzés egyes központi fogalmak köré való szervezésével a nagyközönség (vagy a politika) számára is érthető legyen, vagy inkább az, hogy ellenállva a kulcsszavak vonzásának, a helyi kontextusból kiindulva, induktív módon azonosítsa a gyenge pontokat? A *Grand Pari(s)* tapasztalata az első megoldást igazolja: a 10 csapat munkája közül elsősorban azok válnak igazán láthatóvá (jelennek meg újságok címlapján vagy televíziós adásokban), amelyek egy-egy jelszó vagy narratíva köré szervezték az analízist, és javaslataikat egy-egy ikonikus, látványos, reprodukálható fotóval illusztrálták. A kiállítás falain kívül elsősorban Potzamparc „rizómája”, Secchi „porózus városa”, valamint Nouvel, Potzamparc és Castro felhőkarcoló-kollázsai váltottak ki feltűnést.

A munkákban két alapvető koncepció fonódik össze: az egyik a mobilitás, a logisztika és az egyéb források hozzáférhetőségének kiegyenlítését a „konnektivitás”, az összekapcsolhatóság megerősítésével látja megoldani. A másik a régió „olvashatóságának” feladatára koncentrálna, kiemelkedő pontok, „emlékművek” létrehozását javasolja. A hálózatok urbanisztikai kialakítása és a reprezentáció építészeti megfogalmazásai mellett azonban igen kevés szó esik néhány olyan kulcsproblémáról, amelyek tisztázása nélkül igen nehéz lesz továbblépni a Nagy Párizs létrehozásában: hogyan lehet működtetni a kibővített várost, milyen kormányzási szerkezetet és milyen együttműködési formákat kell kialakítani?

Látványossága és óriási mediatizáltsága ellenére a *Grand Pari(s)* kiállításnak szerencsére nem sikerült monopolizálnia Párizs jövőképét: pár héttel a megnyitót követően kezdődött egy másik esemény, amely szintén Párizs jövőjét vizsgálta. A *Futur-en-Seine fesztivál* az új technológiák városi-urbanisztikai alkalmazhatóságát kutatta, és ebből a másik nézőpontból tette fel ugyanazokat a kérdéseket: a konnektivitás, a reprezentációk, a kormányzás kérdéseit.¹³ A fesztivál egyes eseményei, mint például a *NoGo Voyages* hangsetái, különös térképei, periférikus busztűzjai, képeslapjai és útbeszámolóí gyakran sokkal hitelesebben beszéltek a külvárosok tapasztalatáról, mint a *Grand Pari(s)* csapatai.¹⁴ Egy nagyváros nem létezhet egymással versengő jövőképek nélkül. A városi fejlődés dilemmáinak, problémáinak, lehetőségeinek szüntelen bemutatása és különböző fórumokon való nyilvános megvitatása nélkül nem jönnek létre jól informált víziók, és nem kristályosodnak ki fenntartható pozíciók; mindez kiállítások, események, fórumok és politikai elkötelezettség függvénye. Látván, hogy Párizsban mindenki a város jövőjéről beszél, önkéntelenül is felmerül bennem a kérdés: hol vannak Budapest jövőképei?

¹¹ A városi kezelésű Pavillon de l'Arsenal (www.pavillon-arsenal.com) aktuális kiállítása („Az európai torony feltalálása”, 2009. máj. 14 – okt. 4.) például éppen az európai toronyház történetét mutatja be, ezzel legitimálva az eljövendő felhőkarcolók párizsi jelenlétét

¹² Az izotróp anyag tulajdonságai mindenütt ugyanolyanok; az izotróp város helyei bárhol ugyanúgy elérhetőek, a hálózat minden csomópontja egyenlően megközelíthető

¹³ <http://www.futur-en-seine.org>

¹⁴ <http://www.nogovoyages.com>