

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 kutatandó 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 köszönhetette, 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 köszönhetette 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 időktől 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 predesztinálva volt egy (nagy)város felnövelésére.¹

Pest-Buda földrajzi energiái sokrétűek:

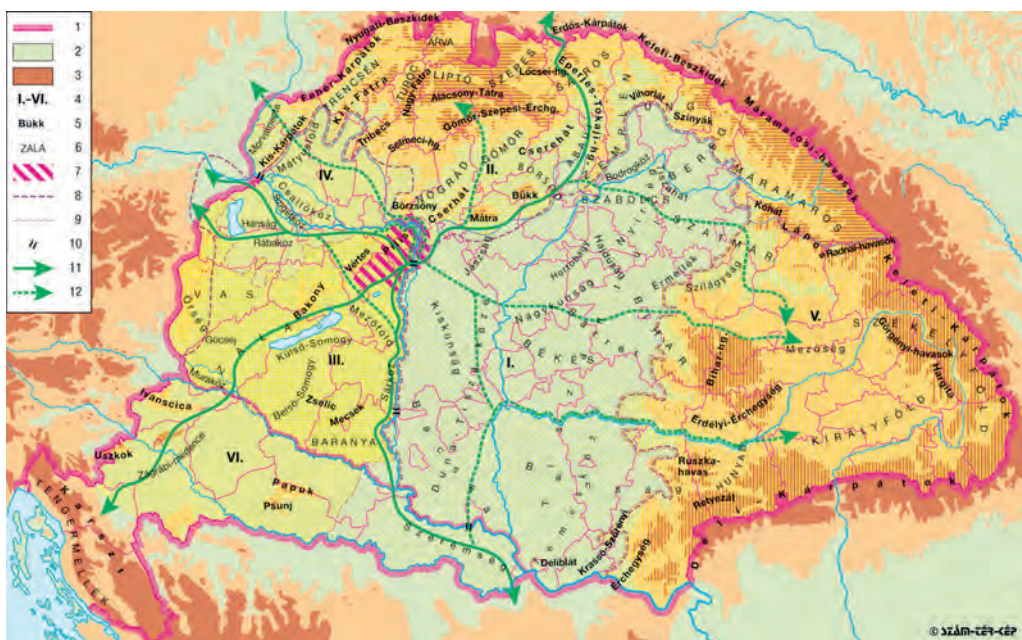
1. A Dunakanyar környéke a Kárpát-medence közepe, súlypontja; nem geometriai közepe, hanem népességi, gazdasági és uralmi – geopolitikai súlypontja, ahonnan az országperemek elérhetősége optimális, s ennek hatalmi, igazgatási, hadászati s gazdasági-forgalmi előnyei egyértelműek.
2. Egy olyan nagy kiterjedésű (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 predesztinálta 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, országközponttá 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) hegylában futó utat a Hernád völgyén és a Szepességen át Lengyelország felé irányuló forgalom használta, de innen ágazott ki a tokaji révén 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 egészen 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 kereskedelemmel 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 árufelvételeket 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 Dunántúl 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

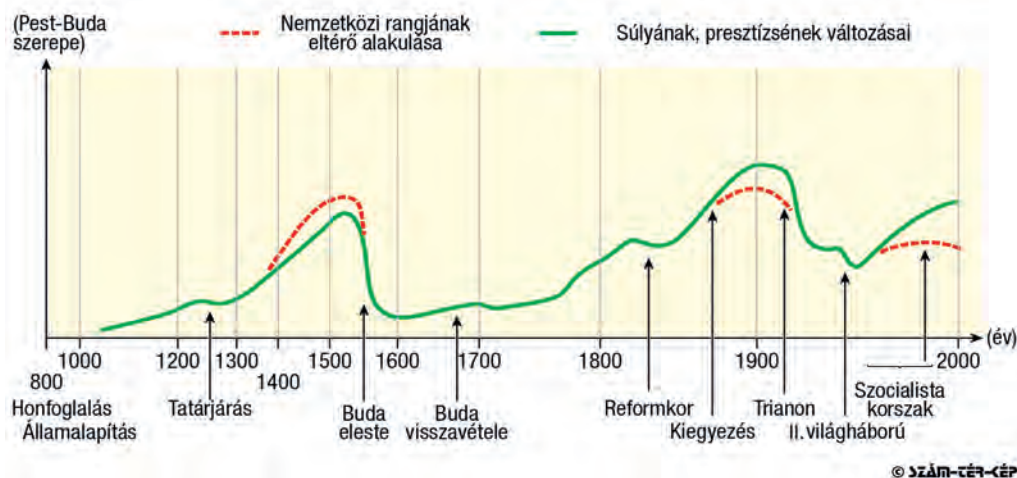
jutottak érvényre az Európa számos országára jellemző regionalizációs, föderalista törekvések, nem alakultak ki – a speciális helyzetű Erdélyt leszámítva – jelentős önállósággal rendelkező tartományok, föderális államok, országmozzaikok, mint például a középkorban még a centralizált államok példajaként 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 kiteljesedését 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 világ gazdaság és -kereskedelem „zászlóshajóivá” (elnevezést 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 kikötőiknek, kereskedelmüknek köszönheték 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 árucseré 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 elsősorú 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 teljesedett 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, lerakatai 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 képviseleteket a külföldi cégek, ide telepednek át a külhoni kereskedők, ide érkezik közvetítősükkkel 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 Bécsétől 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 „akciórádusza” 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 való-ság 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