

## VÁROSOK VÁLSÁGA ÉS RENESZÁNSZA AZ EZREDFORDULÓN

KOCSIS János Balázs

Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Szociológia és Kommunikáció Tanszék  
H-1111 Budapest, Stoczek u. 2.; e-mail: kocsisjb@gmail.com

Marshall, A.: *How Cities Work – Suburbs, Sprawl, and the Roads Not Taken*. Austin: University of Texas Press, 2000.

A 20. század utolsó két évtizedében a korábbi előrejelzésekhez képest új irányba fordult a városok fejlődése: számos, új és önmagában ellentmondó folyamat indult meg, kettészakadt a városok mezőnye továbbfejlődőkre és visszaesésüket folytatókra, mind a városközpontot, mind az egész agglomerációt illetően; a városi szegregáció szintje növekedett, a város és környéke közötti kontúrok fokozatosan elmosódtak, illetve a városi életmód korábbi falusi területekre terjedt ki. E folyamatok számos vonása Magyarországon is megjelent, még ha erősen módosult formában is. A folyamatokról bizonyos elméleti keretekben megfogalmazva néhány összefoglaló mű született,<sup>1</sup> viszont ezek zömmel meglehetősen elméleti módon dolgozzák föl a jelenségeket. Az elmélet és a gyakorlat sikerült szintézisére mutat példát Alex Marshall könyve, amely egy világos és egyszerű elméleti alapból, a vonatkozó irodalom ismeretében jut korábbi ismereteinket és megközelítéseinket felülíró következtetésekre. Megközelítésében igyekszik a hagyományos és az új városszociológia érvrendszerét egyformán figyelembe venni.

Az elemzés középpontjában a 20. század végi – 21. század eleji amerikai városfejlődési folyamatok vizsgálata áll, aminek meghatározó jelensége a szuburbanizáció folyamatának új szakaszba lépése, a korábbi belvárosok funkciójának drasztikus megváltozásával párhuzamosan. A könyv fontos kérdései e jelenségekhez kapcsolódnak: miért jelentkezik az az általános érzés, hogy valami rossz történt a városokkal az elmúlt ötven évben és mit lehet tenni, hogy a városok ismét élhetőkké váljanak, és mért vallottak szinte kivétel nélkül kudarcot az ezt célzó kísérletek. Ezen jelenségek leírása, okok keresése és a folyamatok értelmezése a könyv valódi célja; ami az európai és főképp a magyar olvasó számára több szempontból is új megvilágítást adhat. Egyrészt az amerikai folyamatok leírásakor folyton (nyugat-) európai példákhoz hasonlítja az adott jelenségeket az Európában éveket élt szerző, e módszerrel ezen utóbbiakat is elemezve; másrészt a könyv vezérfonala szerint a nyugati kultúrkörben gyakorlatilag azonos a városi változások mögöttes mechanizmusa is, ennél fogva a jelenségek is ha-

1 Például Gottdiener –Hutchinson 2006, amely Marxra (és részben Weberre) alapozó, a politikai gazdaságtant a szociológiába oltó és az 1980-as évekre dominánssá váló irányzat egyik legteljesebb kifejtése, és egyben az 1970-es éveket megelőző, ökológiára alapuló városszociológia erős kritikája. Távolsgáttartóbb, és kritikai jellegű összefoglalás például Savage et al. 2003.

sonlóak, inkább csak a mértékben vannak különbségek, azaz az általa leírt folyamatok Európában is hasonlóan működnek.

A szerző nem szociológus, sőt, nem is az akadémiai szférából származik, így megközelítési módja a tudományosság magas kritériumainak talán nem is felel meg; gyakorló szakmája, az újságírás erősen rányomta stílusára a bélyeget: gyakran személyes témákra evez, bevallottan szubjektív, más „jelentős szerzők” megközelítéseinek bírálatával nem foglalkozik, nem rajzol ábrákat és táblázatok sem találhatóak a könyvben, s főképp a könyv vége felé nagyon elkapja a szenvedély. Mindezeket „talán” pótlendő szerző a „klasszikus” tudományos megközelítéssel dolgozza föl témáját. Szigorúan és tömören definiálja kutatásának tárgyát, a várost, leírja az azt alakító erőket; megvizsgálja, különböző körülmények között ezek az erők mivé teszik a várost, mindezt a vonatkozó szakirodalom ismeretében és velük polemizálva, csak néhányat említve, köztük van az amerikai B. J. Frieden és L. B. Sagalyn (1989) Joel Garreau (1991), a New York-i „Közmunkatanácsot” hosszú évtizedekig vezető Robert Moses (1956); városokkal foglalkozó európai szerzők közül talán legjelentősebb Peter Hall (1988a, 1988b) és természetesen Max Weber.

A városokkal szembeni negatív érzéseknek és kezelésük sikertelenségének okait a szerző azon egyszerű tényben látja, hogy nem értjük, mi a város és miképp működik, így irreális elvárások jelentkeznek, és rossz megoldások születnek. A könyv felépítése elég egyszerű: a városok működésének modellje és a definíciók szerepelnek a bevezetésben, majd a könyv törzsét képező tárgyalásban egy jelenséget jól illusztráló város példáját a témakört körbejáró elméleti fejezet követ, ez négy fordulóban ismétli magát a négy választott témához és városhoz kapcsolódva; az egészet a könyv addig megszóktat színvonalánál alacsonyabb szintű összefoglalóval zárva. Az alábbiakban a szerző elméleti gondolatmenetét igyekszem kritikusan rekonstruálni, kitérve, milyen értelemben tud az általa adott megközelítés újdonságot nyújtani.

Modelljében a település három, kölcsönösen összefüggő tényező által meghatározott erőterben létezik. E három a politika, a gazdaság és a közlekedés.

A gazdaság hozza létre a várost. Definíciója szerint minden olyan település város, ami már nem az alapvető élelmiszerek megtermelésére épül és jövedelmet<sup>2</sup> teremt. Jane Jacobs definícióját idézi: a városok export<sup>3</sup> létrehozói, olyan ipar nélkül, ami folyamatosan kiviteli termékeket hoz létre, legyen az a termék bármi, egy város nem létezik. Minden más várost jellemző tulajdonság – kultúra, művészetek, esztétikum – ezen jövedelmi alap létezése miatt jöhet csak létre, e szempont szerint másodlagos jelenség. A város által megtermelt áruból jövedelem akkor jön létre, ha azt más, a közösségen kívüli termékekre és szolgáltatásokra cserélik.

A közlekedés két szinten határozza meg a települést<sup>4</sup>. Egyrészt a települések közötti közlekedés lehetővé teszi, hogy egyáltalán város létezzen – hiszen egy város valamilyen termék létrehozásából él, amit mások számára nyújt, azaz azt valamilyen módon el és oda kell szállítani; ilyen szempontból a város mindig közlekedési folyosók metszéspontjában található, ahol közlekedési folyosó valamilyen nem mindenhol meglé-

2 A „wealth” szó magyarítására legalkalmasabbnak e fogalmat találtam ebben az esetben.

3 Export a város és környezete viszonylat értelemben.

4 A közlekedés szerepét a 20. század első felében domináns ökológiai megközelítés egyes képviselői tartották megkerülhetetlennek, lásd például Roderick McKenzie evolúciós írását (Park et al. 1967).

vő szállítási módot jelent. A város külső kapcsolatai meghatározzák iparának és lakosságának lehetőségeit. Jellemzően ez legyen az út, vasút, csatorna, kikötő vagy repülőtér – e négy közül kettő a szerző megítélése szerint szükséges feltétele a mai városok sikerességének. Ez a jellemző az internet korában is változatlanul létezik. Másrészt, a városon *belüli* uralkodó közlekedési forma meghatározza a város térbeli alakját és lehetséges kiterjedését<sup>5</sup>. A gyalogos közlekedés esetén a város nagy népsűrűségű és átmérője néhány kilométer – még akkor is, ha lakosságának száma meghaladja a milliót, mint a 19. századi Párizs esetében; valamilyen tömegközlekedési mód esetében a kiterjedés jelentősen megnőhet, de a népsűrűség nem csökken látványosan, hiszen az állomásról gyalog kell haza és boltba menni, az állomások és az útvonalak sűrűsége pedig erősen behatárolt. Az utak építése és az autós közlekedés elterjedése szüntette meg gyakorlatilag a kiterjedési korlátot és tette lehetővé az alacsony népsűrűségű beépítési formát, és változtatta meg radikálisan a települések képét.

A politikai oldal szerepe a legjelentősebb, de egyben a legfontosabb is. Legyen a kormányzat vagy az önkormányzat, ez a fél teremti meg és tartja fenn mind a gazdaság, mind a közlekedés alapelemeit. A kormányzat tervezi és építteti meg a közlekedési infrastruktúra legfontosabb elemeit, amin a gazdasági tevékenység kibontakozhat. Politikai döntés kérdése, milyen közlekedési eszközön alapul a város belső közlekedési rendszere, hogy tömegközlekedésbe vagy utak építésébe fektetik a pénzt. A közlekedési infrastruktúra kialakításával a politika valójában a város térbeli struktúráját is kialakítja. A közlekedés preferált módjának kijelölésével a politika további térszerkezeti átalakító erővel rendelkezik. A kormányzat minden közlekedési eszközt támogat, némelyeket látható módon, közvetlenül – mint a tömegközlekedést és a vasúti közlekedést – másokat viszont indirekt módon, például központi forrásból történő út és autópálya építésének formájában. Az utazásokkal és szállításokkal keletkező externáliák érdekében támogatja a kormányzat a közlekedést. Azonban a kormányzaton múlik, melyiket és milyen formában teszi.

Feladata ennél azonban több: a politika aktív szereplő a várostervezésben is, hiszen csak ez a szféra tudja koordinálni a különböző szereplőket a közösség összességének érdekében. Ha erről a feladatáról lemond, az eredmény, mint az USA-ban, a városok szétesése lesz. A politika feladata másrészt a gazdaság működési kereteinek kialakítása, mint a jogrend kialakítása és betartatása is, a pénzrendszer működtetése, az infrastrukturális feltételek kialakítása, a munkaerő képzése. Mindezek nélkül a város és a gazdaság is működésképtelen lenne. Ha azonban az alapok lerakásánál és a létének biztosításánál többet tesz a kormányzat, átesik a ló túlsó oldalára, a tervbizottságok és más központi szervek „diktatúrájába”. A forma kitöltése már más szereplők dolga.

A gazdasági szereplők nem alkalmasak az állam szerepének átvételére, hiszen a jogrendet megalkotni és betartatni nem tudnák; illetve az infrastrukturális beruházások sohasem lehetnek rövidtávú gazdasági értelemben hagyományos üzleti értelemben rentábilisak. Kormányzati kontroll nélküli magánbefektetésekből, lehetnek azok akár mennyire megtervezett városrészek is, inkoherens helyek jönnek létre, amelyek ren-

5 Valójában a városok közötti közlekedés is meghatározza városok térbeli szerkezetét. Például csatornákra épülő gazdaság és gyalogos városi közlekedés esetében – mint ami a 19. század első harmadában jellemző volt – a város magjában található a gyárak és a lakónegyedek, nagy zsúfoltságban – lásd Birmingham.

detlenségüket a magánosított központi tervezés felszíne alá rejtik. Sikertelenek, mivel jogosítványaik sokkal szűkebbek, mint az államé, és céljuk a minél gyorsabb megtérülés, minél nagyobb haszon, nem törődnek a pozitív externáliák létrehozásával, ami a további és széles körű fejlődés alapja.

A város megfelelő elhatárolása a többi településtől mindig is a várostudományok egyik legnehezebb kérdése maradt. Számos definíció ragadja meg ennek egy-egy aspektusát, a pusztán magas népességszámtól kezdve a kifinomultabb, az összetett termelési struktúrával jellemző gazdasági megközelítésekig, viszont mindegyik ellen számos érvet lehet találni.

Amennyiben egyáltalán szükséges a város többi településtől történő elhatárolása – ami a városnak illetve a városi létnek, mint más településfajtáktól minőségileg eltérő típusnak szinte általános elfogatottsága miatt indokolható – egy fontos aspektusát próbálja megragadni Alex Marshall definíciója. Sajnos az általa megadott tömör definíció nem adja vissza pontosan, hogy a könyv alapján mit is ért pontosan „jövedelem teremtésén” a szerző, így e formában talán félreérthető is, ezért írása alapján igyekszem röviden megvilágítani. Jövedelem teremtésén olyan gazdasági tevékenységet ért, amelynek eredményeképpen egy településen vagy jön létre valamilyen tevékenység következtében, amelyet el lehet cserélni más települések javaira. E definíció értelmében a szerző például nem tekinti városoknak azon helyeket, ahol csak másodlagos gazdasági tevékenység folyik és önálló jövedelemtermelése nincs, mint például a skanzenként működő városokat (például Velence), üdülő-településeket és az elhalt iparvárosokat. A definícióból következően a város munkahelyeket hoz létre, ami embereket vonz a városba, ami újabb munkahelyeket teremt, egészen addig, míg az alapvető jövedelemtermelés létezik a városban. A beteg városok munkahelyeket és ezzel együtt lakosságot veszítenek. A növekedő városok vonzzák a bevándorlókat, a betegek nem. Ennek következtében a népességfogyás a város betegségének jele, míg a bevándorlási nyomás a gazdasági egészségéé.

A városnak, Peter Calthorpe építész idézve, három fő része van: a város maga, az azt körülvevő szuburbia és a mindezt ölelő természeti környezet. Ennél fogva a város már nem a szűken értelmezett városmag, hanem annál jóval nagyobb, a szó szoros értelmében vett egység; a nagyvárosi térség („Metropolitan Area”) a valódi várost jelentő igazi gazdasági rendszer (ökoszisztéma), amelynek bemeneti oldalán (input) állnak a munkahelyek és az emberek, míg kimeneti oldalán (output) a házak, a bevásárlások és a helyek. Ezek az erőforrások korlátosak és csak egyszer fogyaszthatóak. A nagyvárosi térségben például korlátos a kereslet a lakások iránt: amennyiben e kereslet kielégítése a szuburbokban történik, nem marad kereslet a városmagra. Hasonlóképpen a vásárlásra is: amennyiben a kereskedelmi kereslet kielégítése valahol megtörténik, máshol már e kereslet nem jelenik meg. A fejlesztési források is korlátosak: nem lehet egyszerre városkörnyéki autópályákat építeni és a tömegközlekedést fejleszteni. A város és az állam vezetőinek felelőssége, ezen alternatívák közül melyiket választják.

A szerző definíciójának operacionalizálása, más városdefiníciókhoz hasonlóan természetesen sok buktatóval jár, azonban a szerző célja nem az, hogy egy általánosan és könnyen használható eszközt adjon definíciójával, hanem városok utóbbi fél évszázados átalakulásának egy fontos aspektusára hívja föl a figyelmet, aminek elemzése a könyv célja.

E fontos aspektus pedig a szuburbia és a hagyományos városmag szerepcseréje több értelemben is. A folyamatokat erősen leegyszerűsítve e dinamika úgy írható le, hogy míg a 19. század végéig a városok gyakorlatilag csupán a magból álltak, itt folyt a jövedelem termelése, a különböző másodlagos gazdasági tevékenység és az igazgatás is itt zajlott. Ettől kezdve egyre többen költöztek ki, főképp a középosztály tagjai, a város külső területére, de a mag funkcióját ez érdemben nem változtatta meg, ugyanúgy megmaradt munka-, bevásárló-, ügyintéző-, és szórakozóhelynek; míg lakossága egyre inkább csak az elitből és az alsóbb osztályokból állt. A második világháború után, először az Egyesült Államokban, majd kisebb mértékben Európában, a szuburbok új típusa jelent meg,<sup>6</sup> ahol a fenti, korábbi belvárosi vagy belső városi funkciók egyre nagyobb száma jelent meg (például bevásárlóközpont, irodapark, egyéb munkahely formájában), míg egy idő után egyre több helyen a szuburbia vált a jövedelem termelésének és elköltésének fő helyszínévé, amihez toldalékként, jobb esetben dzsentrifikált tematikus park, rosszabb esetben menthetetlen gettó formájában tapad a funkcióját veszített korábbi belváros. Míg a „hagyományos város” esetében a főutca, azaz a hely, ahol a helyiek bevásárolnak, szórakoznak és intézik ügyes-bajos ügyeiket, a város központi részén található és jobbára gyalogosan bejárható, a szuburbok által uralt városokban ennek feladatát leggyakrabban valamilyen gyorsforgalmi út veszi át, ahonnan ezek az intézmények autóval gyorsan megközelíthetők és parkolóhely is található. A korábbi főutca vagy leromlik, vagy turisták veszik át az uralmat, vagy erősen dzsentrifikálódva egy bizonyos szűk közönség számára válik szolgáltatásaival csupán elérhetővé. Gyakran a három változat közül egyszerre több is jelentkezik egy környéken.

A kereskedelmi tevékenység átalakulása megváltoztatja a város képét. A kereskedelmi tevékenység mindig oda települ, ahol jelentős mennyiségű ember halad el, akár gyalog, akár autóval. Amerikai számítások szerint akkor lehetséges egy városi jellegű, néhány bolttal bíró bevásárlóutca rentábilis fenntartása, ha legalább tízezer család lakik gyalogos távolságban, ami laksűrűségben legalább bruttó 25 lakást jelent hektáronként.<sup>7</sup> Manhattanben azért lehetséges sűrű üzlethálózat fenntartása, mert akár tízezer ember is lakhat blokkonként. Ennél alacsonyabb népsűrűség esetén nem élnek meg a boltok.<sup>8</sup> Tipikusan ilyen a helyzet a kertvárosi környezetben, ahol a rossz tömegközlekedési lehetőségek<sup>9</sup> miatt amúgy is autó használatára kényszerülő emberek már csak autót igénylő, főutak mentén fekvő bevásárlóközpontokban vagy hipermarketekben tudják bevásárlásaikat intézni. Ennek további előnye, hogy nagyobb mennyiségben történő árusítás egyre alacsonyabb árakat tesz lehetővé. Az Egyesült Államokban legolcsóbb bevásárlási lehetőséget kínáló, húsz ezer négyzetméteres hipermarketnek,<sup>10</sup> árai alacsony szinten tartásához legalább fél millió háztartásnak kell lennie húsz perces utazási távolságon belül, amihez ideális helyszínt valamilyen nagyváros külső részein található autópálya-keresz-

6 Ezt hívja például J. Garreau *edge city*-nek vagy R. Fishman *technoburb*-nek, fenntartva a szuburb szót a korábbi, középosztályi lakóterület számára.

7 Eredetiben 10 lakás per „acre”.

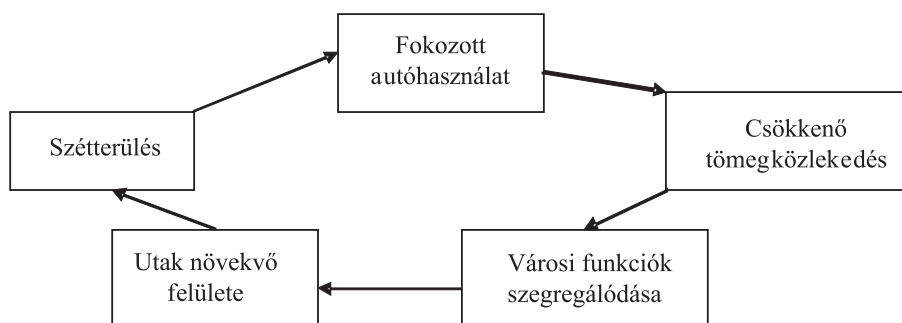
8 Marshall szerint ennek figyelmen kívül hagyása nagyon sok várostervező hibája, oda terveznek üzlethelyet, ahol azok képtelenek megélni. Le Corbusier is ragaszkodott a toronyházankénti bolthálózat elképzeléséhez annak ellenére, hogy ennek fenntarthatatlanságára többen felhívták figyelmét.

9 Rentábilis tömegközlekedés fenntartásához is minimálisan hektáronként 25 lakás szükséges.

10 Mint a Wal-Mart Superstore.

teződés jelent. Ennek következtében a „funkcionális belváros” ilyen közlekedési csomópontokba települ – amit gyakran követ a „hivatalos belváros”, azaz a közigazgatási intézmények és közszolgáltatások kitelepedése.<sup>11</sup>

A város szétterülését az utak városon belüli tömeges építése és az autók ezzel lehetővé váló városi használatra való elterjedése okozza. Victor Gruen, az egyik első bevásárlóközpont létrehozója, egy körben ábrázolja a város térbeli kiterjedését folyamatokat, amit ő „Ördögi Körnek” (*Vicious Circle*) hív, amit az alábbi ábra mutat.



1. ábra Victor Gruen Ördögi Köre

A szerző nem tér ki mélyebben, mi is okozza a szuburbanizációban (is) tetet öltő szegregációt és a sűrűn lakott városrészek elhagyását. Erre alapvetően két válasz található általában a diskurzusokban. Egyrészt feltehető, hogy a heterogén, sűrűn egymás mellett lakás távol áll az emberi természettől, amit csak akkor tud elfogadni, ha más lehetősége nincsen. Amint ezek a kényszerítő körülmények enyhülnek vagy megszűnnek, az emberek kiköltöznek homogén, ritkásan lakott környékre. Azaz amikor az infrastruktúra fejlődése és az autók elterjedése lehetővé tette, az emberek kiáramlottak a városból. Másrészt Robert Fishman szerint a 19. század elejétől jelentkező családi értékek középpontba állítása felelős a folyamatokért, azaz a gyermekek számára ideális életfeltételek megteremtése, amihez természeti mellett a megfelelő társadalmi környezet is tartozik, azaz a nem megfelelő csoportoktól és egyénektől való mentesség. Fishman szerint a közlekedés és a szükséges infrastruktúrák elterjedése nem okozta, hanem lehetővé tette a város szétterülését. Marshall egy újabb lehetőséget vázol, amikor rövid, ide vágó részeiben úgy véli, a magas társadalmi osztályok életmódja utánzásának vágya hajtja az embereket. Ennek felsőbb osztályok által gyakorolt formája a minél nagyobb lakás és a vidéki környezet (aminek előképe a városkörnyéki kastély), illetve más társadalmi osztályoktól és etnikumoktól való elkülönülés. A szerző szerint a szuburbanizáció illetve a szuburbán életforma elleni elit-értelmiségi idegenkedés egyik forrása éppen a korábban elit számára fenntartott életformának alacsonyabb osztály általi elbitorlásban rejlik.<sup>12</sup> A nagy lakás kiváltsága immár nem csak az elité; a szegregáció, főképp más etnikai csoportoktól való elkülönülés vágya pedig természete-

11 Ez a jelenség jól megfigyelhető Budaörsön és környékén, az M5 és M3 bevezető szakaszánál például.



tes reakció egy olyan környezetben, ahol e más csoportok életmódja idegenkedést és jelenlétük félelmet vált ki. Amint a szegény, eltérő kultúrájú Másokból álló bevándorlók (délen és észak-keleten a feketék, spanyolajkúak délnyugaton) ellepik a városmárgokat, egyre kevésbé válik kellemessé korábbi fehér középosztályi lakói számára,<sup>13</sup> akik, amint tehetik, elhagyják a várost.<sup>14</sup>

A szegregációs nyomást az Egyesült Államokban fokozza az önkormányzati rendszer sajátossága. Egyrészt a szétszabdalt közigazgatás miatt minden egyes helység csak saját partikuláris érdekét nézi, leginkább a NIMBY elvének megfelelően. Másrészt a központi újraelosztás alacsony szintje miatt az önkormányzatok bevételeit, és ezzel az általuk nyújtott szolgáltatások színvonalát alapvetően meghatározza a lakosok státusza. Ennek következtében az egyik legfontosabb és kötelező szolgáltatás, az iskolai oktatás minőségében fényévnyi különbségek vannak önkormányzatok között. Mivel a magánoktatást csak nagyon kevesen engedhetik meg gyermekeiknek, illetve egy adott területről kötelező beiskolázás van, gyermekeik boldogulására nagy hangsúlyt fektető szülők olyan helyre igyekeznek költözni, ahol magas az oktatás színvonala, tehát ahol tehetősebbek laknak. Ez a nyomás hatással van természetesen a lakásárakra is, ami a népesség összetételének további változását okozza. Hasonlóképpen, ahol rossz az iskola, onnan elköltöznek a középosztályhoz tartozó családok, negatív irányba befolyásolva az ingatlanárakat és így romló spirálba taszítva a környéket.

Néhány város maradt gazdasági értelemben is virágzó ebben a világban.<sup>15</sup> Olyan tevékenység folyik ezekben a nagyvárosokban, ami a fizikai közelséget, a mindennapos személyes kapcsolatot igényli. Ilyen gazdasági tevékenység például a kreatív reklámtevékenység, tőzsdei-pénzügyi műveletek, újságírás, könyvkiadás, multimédiás üzletágak, ruhatervezés és a design. Ezekben a városokban megmaradt a gazdaságilag aktív, sűrűn lakott belső mag, amit egy jól működő tömegközlekedési hálózat tesz lehetővé, mint például New Yorkban a metrórendszer.<sup>16</sup>

A szerző szerint ugyanez az átalakulás nagyrészt lezajlott Európában is. A város magja az amerikai városok többségétől eltérően nem romlott le, leginkább az aktív várospolitika és a közlekedés közösségi formáinak erős támogatása miatt, és láthatólag egészséges, viszont ez elfedi a felületes vizsgálódó elől a tényt, hogy város környéke vált a gazdasági tevékenység fő terepévé és a középosztály lakóhelyévé. Ezt a jelenséget több európai szerző is leírja, például Amsterdam irigylet városiassága, heterogenitása alig pár százezer embert jelent, amit körbevesz milliányi középosztályi holland homogén szuburbijája. Marshall hasonló jelenséget ír le Koppenhága esetében is.

12 Ezt az alkalmat ragadja meg Marshall, hogy a szegregáció ellen fellépő elitértelmiség visszas helyzetére figyelmeztessen, mondván, azok kényszerítenék a hozzájuk képest alacsonyabb társadalmi osztályú középosztályt heterogén környezetbe, akik maguk a legszegregáltabb módon élnek.

13 Olyan városokban marad általában meg a működő belváros az Egyesült Államokban, ahol nagyon kis számban van jelen etnikailag más underclass.

14 A szerző e negatív jelenség megoldásaként az asszimilációt látja, azaz a Mások egyre kevésbé lesznek mások, így a félelem oldódik.

15 E városok kiemelkedéséről és a többiek lesüllyedéséről ír mélyebben Saskia Sassen a *The Global City: New York, London, Tokyo* című könyvében.

16 Tömegközlekedés erősítésének relatív egyszerű módjai is vannak, amivel ez a város sikeresen él. Ilyen például a szabad busz-metró átszállások is, azaz egy jeggyel egy irányban új jegy váltása nélkül lehet átszállni. Ez az intézkedés jelentősen növelte a tömegközlekedés kihasználtságát New Yorkban.

Mivel a belvárosok értékei valamilyen elképzelt múltbéli aranykorban voltak jelen, ezért szükségszerű, hogy az aranykor nagyjából ötven évvel ezelőtti elmúltá óta „reakciós” mozgalmak alakítsák a városokat. Marshall szerint két ilyen mozgalom van jelen és határozza meg a várospolitikát. Az egyik a környezetvédelem, ami leginkább városon belüli és város körüli zöldövezetek megóvásában, esetleg „növekedési határok” (*Growth Boundaries*) kijelölésében ölt testet. A másik mozgalom a műemlékvédelem, ami az egy-egy értékes épület védelméről egyre inkább egész városi „környezetek” megőrzésére helyezi a hangsúlyt.

Belváros a szuburbanizációs folyamatok eredőjeképp közben maga is erősen átalakult. Egyik szélsőségeként magára hagyatva erősen leromlott és megszűnt létezni, és immár csak a nevében maradt központ, mint South Central Los Angeles területén. Ennél jóval gyakoribb, hogy az ötvenes-hatvanas évek aktív rehabilitációs várospolitikája következtében autók számára is jól járható, városiasnak kevésbé nevezhető, akkoriban modernnek tartott negyedek jöttek létre, mint Boston East End negyedében vagy Norfolk belvárosában. Ekkoriban a várost még korszerűtlen, a modern kor kihívásainak megfelelni nem képes jelenségnek tartották, amit bulldózeres rekonstrukcióval, belvárosi autópályák és utak építésével lehet korszerűvé és a távozó üzleti élet számára ismét vonzóvá tenni. Ez a két típus számít ma leginkább problémásnak. Az első társadalmi értelemben, a szegénység kezelhetetlen mérvű koncentrációja miatt. A másik esztétikailag problémás – egyszerűen csúnya és nem városias, másrészt a gazdasági szereplők kiáramlását ez sem állította meg, így gyakran elhagyatott, üres tér közepén álló betonmonstrumok találhatók a korábbi szűk utcácskák helyén, melynek ismételt rehabilitációja újra napirenden van.

A harmadik lehetőség a város magjának dzsentrifikációja. Ebbe az irányban hat a városi terek és környékek megóvásának mozgalma is, bár korántsem ez fő mozgatórugó. Az Egyesült Államokban ez a folyamat a kilencvenes évektől érzékelhető, főképp olyan helyeken, amit az ötvenes-hatvanas évek rehabilitációs hulláma megkímélt. A belváros lakossága kicserélődik, a szegényebb rétegek eltűnnek, s zömmel a családalapítás előtt álló, tehetséges veszik át a helyüket. A belváros sokkal kifinomultabb, ellenőrzöttebb és ellenőrzőbb helyé vált, ahonnan eltűntek az áruházak, kis üzletek, háztartási boltok, a fodrászok, a kocsmák. Helyüket átvették a különleges, specializált butikok, művészeti galériák, kávéházak, konyha- és lakberendezési „stúdiók” és leginkább az éttermek. Ezen negyedek célközönsége sokkal választékosabb, anyagilag tehetősebb, mint a korábbiaké.

A város magja átalakulásának fentihez hasonló, további két, talán legszomorúbb lehetősége a lakók eltűnésével és egyfajta kirakattá alakulásával jár. Az egyik esetben a városmag a szuburbok lakóinak „etetőjévé” válik, ahol a belső városrészek szinte egy hatalmas kávézó-étterem-bisztró komplexummá válik. A másik esetben a városmagja a turisták kiszolgálására alakul át, ahová a helyiek csak akkor mennek, ha látogatóiknak meg akarják mutatni az „igazi” várost.<sup>17</sup>

A város magja a szuburbanizáció korszakában egy már biztos nem: a közép- és a munkásosztály lakhelye. Csak néhány, nagyon speciális esetben marad meg e két réteg a város magjában. Ilyen hely például New York, ahol a sűrű metróhálózat lehetővé teszi a nem autó alapú közlekedést és a folyamatos bevándorlás a belső területekről való

17 Ilyen Európában Velence, mint a legextrémebb példa.



eláramlás utánpótlását. Maga a bevándorlás, ha létezik egyáltalán, a város gazdasági egészségének egyik biztos jele. Sok városi vezetés igyekszik gátolni a nem kívánt, alacsony státuszú bevándorlók érkezését, mivel jelentősek a rájuk költött összegek – számos gyermek oktatása, munkanélküli ellátás, stb. formájában. Azonban a bevándorlók általában fiatal felnőttek, nem vagy csak kevés alkalommal veszik igénybe a szociális ellátórendszert; az iskolára költött összegek pedig az igénybe vett egyéb szolgáltatások hasznából megtérülnek. Mindemellett a bevándorlás lelassítja vagy meg is akadályozza a város magjának elnéptelenedését; a fiatalok jelenléte pedig a kellő pezsgésről gondoskodik. Mindenesetre a fenti példa inkább speciális kivétel, ami New York és a hasonló, nem túl nagyszámú város helyzetéből adódik.

A változás a dzsentrifikált városmag irányítási formájában is megjelenhet, amikor is a korábbi választott önkormányzat szerepét eleinte kiegészíti, majd egyre inkább átveszi egy gazdasági szervezet, a helyieket akarátát kifejező kormányzásról a gazdasági hatékonyságot célpontba helyező menedzselésre fektetve a hangsúlyt.

A hagyományos belvárosok a szuburbia kiszolgálóivá váltak, a tehetősek járnak be „élményeket” vásárolni, legyen az étel, ital, művészet. A szuburbia élményparkjává változik; s mivel elvesztette gazdasági súlyát, így már nem is tekinthető „valódi” városnak, lévén nem hoz létre jövedelmet. A várost egyre inkább olyan szavakkal írják le, mint kultúra, szépség és harmónia, rend, csend és nyugalom – szembeállítva a szuburbia nyüzsgésével, folyamatos átalakulásával, káoszával és a piaci és technikai erők pöre uralmával. A terek az elmúlt száz évben jelzőt cseréltek: a 20. század első felében a kertváros ígerte a nyugalmat, természetet, családi életet és harmóniát, szemben a város káoszával, kíméletlen, lélektelen világával. Mai városok esetében az unalmas-sá rendezett, steril belváros áll szemben a dinamikus, változatos, kaotikus, élő szuburbokkal, a városi élet valódi színpadával. A szerző szerint a városok megítélése azért eshetett át ekkora változáson, mert már a népesség túlnyomó többsége nem él bennük.

A városmag megmentésének egyik elterjedt, ámbár csupán csak nagyobb városokban működőképes módja a fenti értelemben vett hagyományos „műemlék”-funkciók visszaállítása, és a nosztalgiára, illetve a különlegességek iránti keresletre alapozó új-jáélesztése. Ilyen ismert eszköz a régi, sokszor lerobbant belvárosi piacterek felújítása és új funkciókkal feltöltése – New Yorkban és Bostonban épp úgy, mint Budapest Fővám téri csarnoka esetében.

Dzsentrifikációt általában negatív folyamatként értékeli sok társadalomtudós, mivel kiszorulnak az alacsonyabb státuszúak a város jobb környékeiről, eltűnik a társadalmi csoportok keveredése, stb. Marshall szerint azonban a dzsentrifikáció pozitív a város számára. Egyrészt a belső területek egészségét mutatja, azaz a magasabb státuszúakat visszavonzza a városba; másrészt jó alkalmat is jelenthet az alacsonyabb státuszúaknak helyzetük javítására, mivel egyrészt a növekvő ingatlanárakból profitálni tudnak, azaz tőkájük nő, másrészt a növekvő munkaalkalmak számukra is további lehetőségeket jelentenek. Ami igazán káros a lakosság számára, az az ingatlanárak hirtelen változása, mivel nem tudnak alkalmazkodni hozzá.

A szeparáltság a szegregációban is jelentkezik. Míg az 1980-as évekig a belváros „privilegiuma” volt a gettók és egyéb súlyosan elszegényedett urbánus környékek megléte, azóta kialakultak a szegény szuburbok is, nem ritkán a belváros dzsentrifikációjával párhuzamosan és következményeképpen. A faji szegregáció is

megjelent a fekete és egyéb nem-fehér középosztály létszámának növekedésével és szuburbanizálódásával; a homogén középosztályi fehér szuburbia már a múlté. A belváros szuburbiaiba költözése is elősegítette a szegények perifériára áramlását, hiszen a szolgáltatások nagyszámú, olcsó munkaerőt igényelnek, melyek nehezen tudják megfizetni a távolból való bejárás költségeit, azaz kénytelenek valahol a közelben, olcsó helyen letelepedni. Ezt a jelenséget a szerző a slum kalifornizálódásának (*Californization of Slums*) nevezi, mivel leginkább ebben az államban találhatók ilyen negyedek. Az ilyen slumosodott szuburbán területek kinézetre nagyon hasonlítanak a magasabb státuszú szuburbán övezetekre, a házak és az utcák külcsínének hiányosságai mutatják rossz helyzetüket. Amúgy is sokszor megtévesztő egy-egy környék külalakja: jó néhány gettó házai nagyon tetszetősek, míg sok luxusberuházás lakótelepként néz ki.

A szuburbán térhasználatot általánosságban is a szeparáltság jellemzi, mint Le Corbusier álmaiban, a funkciók szerint elkülönülnek a térszerek; a városokat ellenben kevert térhasználat az uralkodó: egy terület egyszerre lakó-, bevásárló, üzleti és közlekedési negyed. A modern város töredezett térszerkezetű, inkoherens – mindez nem csak a térbeliségre igaz, hanem az egész jelenkorú kultúrára is, mint a rímeket nélkülöző versek, nonfiguratív képek, melódia és harmónia nélküli modern klasszikus zene, struktúra nélküli építészet. A szerző szerint a város megszűnt helyként funkcionálni. Az utca is meghalt a Jane Jacobs-i értelemben. Eltűntek a közösségi intézmények és maguk a közösségek is.

Az Egyesült Államokban a várossal foglalkozó irodalom általános értékelése szerint a szuburbia a város halála. Mindama negatív jellemzőkkel illetik, amivel hatvan-száz évvel korábban a városokat szokták: elidegenedés, a pöre, érzéketlen gazdasági értékek uralma, rendezetlenség, strukturátlanság. Ebben a képben a korábbi városmag egy elmúlt, sok szempontból gazdagabb, idealisztikus élet szinonimája, s gyakran tekintenek úgy az óceán túloldalára, ahol mindez még megtalálható. A szerző szerint a szuburbán átalakulás általa is osztott negatív megítélése részben pusztán nosztalgia. Az emberiség urbánus része több ezer éve fallal körülvett, zsúfolt városokban lakott, és ez a gyors átalakulás felkészületlenül ért sokakat. A város térbeli kötöttségeinek eltűnésével párhuzamosan eltűnt az otthonosság és a hely érzete (*Sense of Place*).

Robert Fishman szerint (1987: ix) a 20. század három legmeghatározóbb urbanistája, azaz Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright és Le Corbusier mindegyike gyűlölte a szuburbokat, amikor új városi formákat igyekeztek létrehozni. Valójában azonban mindhárman többé-kevésbé a mai szuburbokat tervezték meg. Howard kertvárosa valódi sikert kertszuburbként (*Garden Suburb*)<sup>18</sup> ért el, s a mozgalmából a II. világháború után kinövő Új Városok kísérlet valójában eredményeiben szuburbokat hozott létre. Wright Broadacre City-je, a négyzethálós rendszerben, ritkán elhelyezkedő házaival szinte a mai szuburbok előképe. Le Corbusier Sugaras Városa, a toronyházak között kanyargó autópályáival, tökéletes előképei a szuburbanizáció legújabb változatának külvárosi központjaival (*Edge City* vagy *Technoburb*).<sup>19</sup>

18 Ilyen például az 1907-ben Howard mintáit követve Henrietta Barnett által alapított, és Howard első kertvárosának, Letchworth-nek építészé, Raymund Unwin által tervezett Hamptstead London északi részén.

19 Joel Garreau vagy Robert Fishman szavaival.

A szuburbán életmód és az azt ért kritikák megértéséhez a szuburb fogalmának tisztázása szükséges. Robert Fishman, Lewis Mumfordra hivatkozva a szuburbokat úgy definiálja, mint közösségi erőfeszítést magánélet folytatására. Úgy írja le a szuburbot, mint amely megtestesíti a magántulajdon és az individuális család felsőbb-ségét, elválasztván a várostól vagy magától a városi világtól, annak ellenére, hogy az jóléte forrása. A szuburbanizáció a 20. század elejéig a felső osztályok kiváltsága volt és nem is kapott túl nagy figyelmet. A középosztály ekkortól kezdett kiköltözni, ámbar ennek nagymértékű kibontakozása csak a második világháború után következett be. Míg korábban a kritikák főképp a városokat érték, ettől fogva inkább a szuburbokat célozták. A váltás Lewis Mumfordot oly módon érintette, hogy ő mindkét formát erős kritikával illette: a kifejlődő szuburbokat lélektelen, kulturálatlan, közönséges helyekként látta, míg a városokat az immoralitás és a bomlás szülőföldjeként említi. Mumford olyan szolgáltatások igényléséért kárhoztatja a kiköltözőket, amiket korábban csak a felsőosztályok tagjai élveztek, mint a lakásba vezetett folyóvíz. A lakhatás kérdése ezt jól megvilágítja. Míg a családok nagysága folyamatosan csökken, az átlagos lakás alapterülete szüntelenül emelkedik az Egyesült Államokban; első látásra abszurdnak tűnik, hogy egy négytagú család 500 négyzetméteres lakásokban lakjon. Viszont ha figyelembe vesszük, hogy a tehetősek számára mindig is ez volt a standard, és ez még mindig semmi az igazán gazdagabbak lakásaihoz képest, mindez más megvilágításba kerül. A szuburbán lakóknál minden gyermeknek külön szoba jár, a szülők számára külön dolgozószoba az egyéb számos más kényelmi helyiség mellett, mint mosókonyha, gardrób és a többi. Az elit szokásai természetesen átalakulnak és néha nevetségesnek tűnnek, mikor először a felsőközép, majd az az alatti osztályok tagjai gyakorolják: közönségesnek és csorbultnak látszanak, viszont a gazdagságnak az utóbbi 50-60 évben tapasztalt alsóbb osztályokba történő áramlásával már nem csak a gazdagok kiváltsága a nagy ház, a túl sok étel és az kicsapongó individualizmus.

Marshall hangsúlyozza, hogy különbséget kell tenni a szuburbok hiányosságai között aszerint, hogy a forma, struktúra okozza ezeket vagy más, társadalmi és egyéb okokból származnak. Herbert Gans a Levittownról klasszikus írt művében (1968) úgy érvel, hogy a szuburbia kritikusai összekeverik az osztály attribútumokat egy bizonyos fizikai elrendezés attribútumaival. Amint a munkás- és a középosztály tagjai a város helyett a szuburbot választották életterükül, jellegzetességeik – egyfajta sekélyesség és anti-intellektualitás – a szuburbokat is átítatta. Gans az alábbiakkal védi meg a szuburbiát és lakóit. Azoknak, akik a szuburbokban laknak, alapjában véve nincsen szükségük a városra. „A legfőbb kikapcsolódásuk a lakással és a gyermekekkel való törődés; társadalmi életüknek a barátok és a szomszédok a központjai a rokonok helyett; megtöltik az egyházak és önkéntes társadalmi szervezetek tagjegyzékeit. Kultúrájuk még akkor is antiurbánus volt, mikor még a városban éltek és sem sok hasznát vették a városi kultúrának akkor sem, mikor még könnyen elérhető volt.” Marshall szerint azonban vannak olyan tulajdonságai is a szuburboknak, amit az osztályon és kultúrán kívül állnak. Ilyen az elidegenedés: sokszor hónapokig tart, míg az ember a szomszédjával találkozik (Gans is beszámol ilyen élményéről), illetve a kisboltokat felváltják a kereskedelmi láncok egységei. A város közösséget kínál és közösségbe kényszerít, míg a szuburbokban csak „önkéntes” közösségek alakulnak ki, azaz mindenki csak a neki tetsző emberekkel működik együtt, más életvitelt követőket kizár környezetéből.

Van egy nagy csoport, amely nem elégedett a szuburbán életmóddal. Mint Gans írja, azért, mert nem tudnak teljes életet élni ott. „Legtöbb tinédzser unalmas helynek tartja [Levittownt], ahová szüleik szándékuk ellenére hozta őket. Általánosságban, nem lehet sehová sem menni és semmi sem lehet csinálni iskola után. Bár a kamaszok legtöbbször nincsen semmi gondja iskolai teendői terén, iskola után sokan unatkoznak, néhányuk dühös, amely dühüket a felnőttek iránti alig burkolt ellenségességgel és a felnőttek tulajdonai elleni vandalizmussal fejezik ki. (...) A leggyakoribb panasz a könnyen elérhető közlekedési eszközök hiánya.”

Marshall szerint a szuburbanizáció új fénybe helyezése és védelme nem oszlat e néhány alapvető kétséget. Alapvető gond, hogy a szuburb csak akkor tudja az ígért előnyöket biztosítani, ha csak néhányan akarják igénybe venni. Amint mindenki a zöldben, kilátással és magányosan akar a város közelében építkezni, mindeme kellemes dolgok eltűnnek, és csak egy elterült lakóterület marad, amely ráadásul nem alkot az életmódot, munkát, játékot, iskoláztatást és bevásárlás terén koherens rendszert. Szuburbán életmód legfőbb jellemzője az egyénnek a közösségi fölé helyezése. A modern társadalmi filozófia is az egyéni primátusát vallja a közösséggel szemben. A neoliberais gazdaságfilozófia és Adam Smith szerint az egyéniérdekmaximalizálás az egyének maximális hasznához vezet. Ez sok esetben nincsen így – lásd potyautas effektus, illetve a fogolydilemma esetét. A közlekedés, a környezet állapota két nyilvánvaló dolog a város tekintetében, ahol a fenti filozófia kudarcot vall.

Robert Fishman szerint a megfelelően tervezett és koherens szuburbán perifériától lendületet kaphat és megerősödhet a központi városmag; viszont az amerikai kormányzati rendszer széttagoltsága miatt a megfelelő, koherens tervezésre alig akad példa, ellenben a széteső, koordinálatlan fejlesztések a központi mag lesüllyedését okozhatják, ami az általános eset. Ugyanezen szerző szerint az ezredforduló városainak alapegysége már nem a blokk, hanem a növekedési folyosó (Growth Corridor), ami eshet a hagyományos városmag területére is, de azon kívülre is.

A közösség az egyik legfontosabb dolog, ami hiányzik az új városokban, a szuburbokban. A közösség egyének, családok és csoportok közötti kapcsolati háló, amely egymást kölcsönösen támogató és egymástól függő struktúrába fogja tagjait.<sup>20</sup> A közösségnek lehetnek rossz, illetve jó oldalai is, viszont tagadhatatlan, hogy nélküle társadalom és egyén nem létezhet. Társadalmat nem lehet tisztán piaci kapcsolatokra alapozni: fontos társadalmi tevékenységek – mint gyermekek nevelése, értékekkel és morális kódokkal ellátása – mind a piacon kívül megy végbe, valamilyenfajta közösségen keresztül. Valójában a piac is kölcsönösen elfogadott társadalmi megállapodásokon keresztül keletkezik, amelyek a közösségnek egyik aspektusa. Közösségi kérdések jelentős része politikai kérdés – a politikai kérdések negligálása a közösségi értékek és érdekek negligálásához vezet már rövid távon is. Amennyiben a társadalom tagjai minden esetben az egyéni utat választják a közösséggel szemben – legyen az közlekedés, egészségügy, iskoláztatás – a közösség meggyengülésének, felbomlásának tüneteit is el kell fogadni – mint bűncselekmények magas száma, fiatalkori bűnözés, alkoholizmus, elidegenedés. A térbeli fragmentáltság nem oka, hanem jele, tünete a közösség meggyengülésének.

20 Fishman definíciója (1987:193).

Élethez szükséges javak jelentős része nem vásárolható meg a piacon, csak közösségen, vagy valamilyen közösségi irányítási rendszeren keresztül szerezhetők be. Ilyen például a gyerekek egészséges felneveléséhez hozzájáruló barátságos, harmonikus közösség, alacsony gyerekhalandóság, alacsony bűnözés, múzeum, stb. A közösségi élet erősítése érdekében a társadalomnak konzervatívabbnak kell maradni abban az értelemben, hogy a múltból többet kell megőriznie, és a változásokra kevésbé nyitottnak lennie. E rugalmatlanságnak persze van számos hátránya is, viszont alkalmat és időt ad el lassabb életritmus kapcsolatok formálására. Kevesebb költözéssel<sup>21</sup> a kapcsolatok, a barátságok is tartósabbak és hosszabbak lehetnek.

Szuburbanizáció kordában tartására és a hagyományos városmag megmentésére a városkörnyék beépítésének korlátozása – az úgynevezett növekedési határok kijelölése lehet az egyik eszköz. Ezzel a szuburbanizációnak ha nem is az okát, de legalább a fő eszközét, az utak mindent elborító terjeszkedését lehet kordában tartani. Több hasonló jellegű próbálkozás volt az elmúlt évszázadban, amely többé-kevésbé a növekedési határokkal hasonló eszközökkel és célokkal próbálta a városok túlterjeszkedését lassítani, mint a zöld gyűrűk (például a Greater London Council rendezési terve 1944-45-ből). Ez az eljárás nagyon komplex megközelítést kíván, a szimpla korlátozás semmilyen eredményre sem vezet, mint több példa is bizonyítja, akár Budapest esetében is az 1960-1970-es években. Egyszerre kell elemezni, kezelni és összehangolni a város fejlődését meghatározó három nagy területet, azaz az igazgatást, a közlekedést és a gazdaságot. A növekedési határok kijelölése mögötti elgondolás elég egyszerű: a gazdasági növekedés miatt kialakuló fejlesztési nyomást a határ a belső területek felé irányítja, ahelyett, hogy a város környéki szuburbiára áramlana. A város környéki autópályák és feltáró utakra szánt pénzzel a tömegközlekedést kell támogatni. Az ilyen elgondolást évtizedek óta végigvivő közepes (milliónál kisebb) Portland (Oregon) esetében az eredmény: belvárosi áruházak, egészségesen fejlődő belvárosi bevásárló utcák, amelyek nem néhány központi kezdeményezés mestersegesen fenntartott világában vegetálnak; a városkörnyéken az egybefüggő szuburbia helyett elkülönülő kisvárosok és falvak. A városban, közepes városoktól Amerikában (és lassan Magyarországon is) szokatlan módon teljes élet élhető autó nélkül, vagy csupán családonként egy autóval. Az autóközlekedés korlátozását segíti elő, hogy az 1970-es évek közepén abbahagyták új belvárosi parkolóhelyek létesítését és új lakások, irodák létesítésénél sem kívánja meg az építési előírás létrehozásukat.

A város népsűrűsége megnőtt, hiszen ugyanakkora területen kell elhelyezni egy növekvő számú népességet. Ezzel az uralkodó lakásforma egyre inkább a sűrűbb, többlakásos formák felé tolódott. Az új lakások építésének helyszínéül megjelent a korábbi területek újrahaznosítása is: egyrészt a szóba jöhető területek szűkössége miatt, másrészt a belváros dzsentifikációja miatt a városmag közeli volt iparterületek népszerű befektetési célponttá váltak. Az új lakások majd 30 %-a barnamezős területen ment végbe az ezredforduló környékén.

Eredményes működő növekedési határok kijelöléséhez legnehezebb a politikai akaratot megteremteni. Szétforgácsolt kormányzati rendszerekben, mint az Egyesült Államok is, a különböző települések érdekei eltérőek: a belső város szeretné a növekedést magában tartani – és ezért jelentős forrásokat is mozgósít<sup>22</sup> –, de a környező tele-

21 Amerikában gyakori költözési ráta semmi esetre sem jellemző Magyarországra, inkább az ellentéte.

pülések is a növekedésben érdekeltek, és rendszerint az utóbbiak győznek, mivel nincsen olyan szereplő, amely a térséget egységként kezelve az utóbbiakat rászorítaná növekedésük megállítására, természetesen valamilyen ellenszolgáltatás fejében. Az állam (Portland esetében Oregon) nem a várost akarta megmenteni – ebben az esetben a környező települések ellenállásán a terv megbukott volna – hanem az egész nagyvárosi térséget, azaz a környező vidéket is, jelentős részben környezetvédelmi okokból. Valójában az állam vezetőinek fő céljuk nem is Portland városának megmentése volt, hanem a környező természeté, a város egyben maradása csak szerencsés mellékhatásként jelentkezett. A növekedési határ fő kiharcolói és fenntartói a város környéki farmerek és környezetvédők voltak, és nem a város vezetői. A növekedési határt életbe léptető progresszív republikánus kormányzó elsősorban környezetvédő volt, hasonlóan a terv támogatóihoz, akik csupán a városra gyakorolt pozitív hatás láttán váltak egyben városvédőkké is.

Más különleges feltételek is hozzájárultak Portland és Oregon sikeréhez. Egyrészt relatív kicsi, népessége mind etnikailag, mind politikailag homogén – nem-fehér ember még mindig ritkaság errefelé; emiatt könnyebben kezelhető a térség, a szabályokat nagyobb sikerrel lehet betartani. Elhelyezkedése nagyon is izolált, távol vannak a sűrűn lakott területek, mint Kalifornia vagy Seattle környéke, s az állam is ritkán lakott. Másrészt se nem túl gazdag, se nem túl szegény: sem gazdaságilag, sem politikailag nincs előtérben, nem jelentkezik ennél fogva olyan nagy súlyú szereplők, melyek saját egyéni igényeik szerint alakíthatnák át a város- és az állami politikát,<sup>23</sup> a bevándorlókat sem vonzza túlzottan e város.<sup>24</sup> Azonban a térség kultúrájára a nyugati parti eszmék, mint szellemi függetlenség, egyéni utak követése, környezetvédelem, erősen rányomták bélyegüket.

Szerző szerint Európa azért sikeresebb városainak megmentése terén, mivel a városok és egyéb települések jobban alá vannak rendelve a nemzetállamnak, azaz jobban kényszerítve vannak egységként tevékenykedni – ez a meglátás nyilvánvalóan nem igaz Magyarországra. Másik meglátása szerint Amerikában annyira erős a városellenesség, hogy városvédelem mögé nagyon nehéz fajsúlyos támogatást találni – sikeres városmentés valamilyen egyéb folyamat nem kívánt, de örömmel fogadott mellékhatásaként jelentkezhet.

Portland másik tanulsága az, hogy urbánus értelemben vett helyeket nem lehet terv alapján létrehozni, csak létező városi helyeket megőrizni, erősíteni vagy újjáépíteni; a meglévő épületek, utcaszerkezet felhasználásával való fejlesztés vezethet eredményre. A szerző sommás megállapítása szerint „[M]ég nem láttam második világháború után épült utcák és házak olyan gyűjteményét, amelynek koherens hely érteze lenne” (Marshall 2000: 165).

22 A második világháború után óriási, zömmel szövetségi összegek mentek el a városmagok megmentésére, elsősorban később sikertelenek bizonyuló rehabilitáció formájában.

23 Ez főképp a növekedési határok kialakításának időszakában volt igaz, manapság Portland az egyik leggyorsabban fejlődő régió az Egyesült Államokban. Viszont már a város, az állam, és a határok elfogadottsága is annyira megerősödött, hogy úgy tűnik, ellent tud állni e határok megszüntetésére irányuló nyomásnak.

24 Az észak-nyugati városok (Portland mellett Seattle például) sikerei mögött ez a tényező is megbúvik.



A városok bajaira gyógyírt kínáló mozgalmak egyik legújabb hajtása Amerikában az úgynevezett Új Urbanizmus (*New Urbanism*) építészeti mozgalom. Célja szerint e mozgalom azt igyekezik újra létrehozni, ami eltűnt a szuburbanizációval az emberek életéből. Ez pedig az intimitás, a biztonság és a közösség egymással összefüggő jelenségei. Képe az emberléptékű, otthonos és esztétikus házakból álló kisvárosé, a főterével, a közösségi élet központjával szolgáló templommal és „kocsmával”,<sup>25</sup> ahol mindenki mindenkit ismer. Az Új Városok mozgalom inkább esztétikai, mint sem városi gondokat megoldó kísérlet: céljuk szerint a korábbi – ez itt a 19. század második felétől a 20. század közepéig tartó időszakot jelöli – városiasság legjavát kívánja feléleszteni, amit szó szerint ért: a legsikeresebbnek ítélt épületeket, városközpontokat külsőben lemásolva, belsőben az aktuális igényeknek megfelelően kialakítva, a szuburboknál megszokott beépítésnél sűrűbben egy elmúlt időt próbál visszahozni. Ez a megközelítés a városépítészetben gyakori, a „tér határozza meg a tudatot” irányzatba tartozik, amely szerint egy térbeli forma alakítja ki a használatot, azaz a megfelelő térbeli forma kívánt életmódbeli és társadalmi hatással jár.<sup>26</sup> Ennyiben e mozgalom inkább rokonítható Camillo Sitte bécsi építész századfordulón vallott elképzeléseivel, aki szerint a modern nagyváros bajai az intimitástól való elszakadásból fakadnak, így a megoldás olyan korok, jelesül a középkor építészeti hagyományához való visszatérés, ahol ez még jelen volt. Az Új Urbanizmus a nevéől eltérően antiurbánus – egy olyan városkép él benne, ami sohasem volt, steril, kilúgozott, műanyag, aminek a valódi városokhoz vajmi kevés köze van.

A mozgalom által kínált megoldás kudarcát az okozza, hogy nem veszi figyelembe a városi élet gyökeresen megváltozott jellegét. A vásárlók az „átlag” szuburbán településeken megszokott lakásnagyságot és komfortot várják el, ami ellentmondásban van a megcélzott sűrűbb beépítéssel. Az utcára néző front, tornác miatt a megszokott, korábban az utcára nyíló, két-három autónyi garázs a ház mögé került, ami a kertet teszi használhatatlanná és a beállást meglehetősen nehézé. Az utcán kiépített járdát alig használják. A lemásolt kisvárosi főterek vagy főutcák, ha egyáltalán épülnek, csupán csak kirakatként funkcionálnak. Mindezek az ellentmondások eltörpülnek amellet, hogy míg a korábbi korok idealizált (amerikai) kisvárosai<sup>27</sup> alapvetően tömeg-, illetve gyalogos közlekedésre épültek, amely térbeli forma már anakronisztikus egy autóra épülő társadalom esetében. Hiába épülnek sűrűbben az Új Urbanizmus városai, jóval elmaradnak a gazdaságos tömegközlekedést lehetővé tevő szinttől.

A múlt építészeti formáihoz való éles visszakanyarodás, a modern elvetése egy másik jelenségre is figyelmeztet. A szerző sommás megállapítása szerint az elmúlt ötven évben semmi építészeti marandó nem épült, mivel az építészet-művészet, hasonlóképpen más művészetekhez, elszakadt a nagyközönségtől, s már nem számára épít.

25 Hogy a „kocsmá” mennyire beépült közösségi centrumként az emberek gondolkodásába, példázza, hogy majd’ minden amerikai sorozatban (és az ezt példaképül tartó európai variációkban is, mint a magyar *Barátok közt*) a közösségi élet színtere, a találkozóhely a valamilyen formájú kocsmá vagy kávézó, ami ilyen formában valójában sehol sem létezett, legkevésbé a szuburbokban.

26 Természetesen ebbe a körbe tartozik a Le Corbusier féle lakótelep-építészet, ami ugyancsak Howard kertvárosából nőtt ki némi Bauhausos kitéré után – hogy aztán a II. világháború utánra követői a legnagyobb ellenségek legyenek.

27 Mint például Charleston, Annapolis.

Marshall könyve széles íven mozgó kísérlet a modern városfejlődési folyamatok leírására. Egyrészt szintetizálni kívánja a politikum, városmenedzsment, közösség, civil társadalom fontosságát hangsúlyozó új városszociológia, illetve a gazdaság, közlekedés önszervező folyamatainak elsőbbségét hangsúlyozó „régí” városszociológia megközelítéseit. Másrészt az új jelenségeket nem valamely elképzelt aranykor felől, az újdonságokat gyanúval fogadva vizsgálja, hanem a mélyebb okaikat kutatva keres a gondokra lehetséges megoldási lehetőségeket, azzal a megjegyzéssel, hogy valódi megoldás nem létezik. Élesen elveti az elképzelt aranykorhoz visszakanyarodni igyekvő megoldásokat, lévén nem az okok, hanem a tünetek oldaláról keresik a megoldásokat; ugyanakkor határozottan elveti a drasztikus módszereket is, s a várostervezés, a városmenedzsment lehetőségeinek erősen korlátozott mivoltára hívja föl a figyelmet. Állítása szerint két központi jelenségből fakadnak a mai városok főbb gondjai: egyrészt a gazdasági szerkezetváltáshoz történő felemás alkalmazkodásból, másrészt a közösség eltűnése és az elidegenedés jelenségeiből, illetve az erre adott jobb-rosszabb válaszokból származóan jelennek meg negatív jelenségek.

### IRODALOM

- Fishman, R. (1987): *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. New York: Basic Books.
- Frieden, B.J.– Sagalyn, L.B. (1989): *Downtown, Inc.: How America Rebuilds Cities*. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Gans, H. (1968): *People and Plans, Essays on Urban Problems and Solutions*. New York, N.Y.: Basic Books.
- Garreau, J. (1991): *Edge City*. New York, N.Y.: Doubleday.
- Gottdiener, M.–Hutchinson, R. (2006): *The New Urban Sociology*. Boulder, Col.: Westview Press.
- Hall, P. (1988a): *Cities in Civilization*. New York, N.Y.: Pantheon Books.
- Hall, P. (1988b): *Cities of Tomorrow*. Oxford: Blackwell.
- Moses, R. (1956): *Working for the People*. New York, N.Y.: Harper & Brothers.
- Park, R.E.–Burgess, E.W.–McKenzie, R.D. (1967): *The City*. Chicago, Il.: The University of Chicago Press.
- Sassen, S. (1991): *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton, N.J.: Princeton University Press.
- Savage, M.–Warde, A.–Ward, K. (2003): *Urban Sociology, Capitalism and Modernity*. New York, N.Y.: Palgrave Macmillan.