

Dr. Csomós György
Az urbanizáció
nemzetközi
dimenziói



Debreceni Egyetem Műszaki Kar
Építőmérnöki Tanszék

DEBRECENI EGYETEM
MŰSZAKI KAR
ÉPÍTŐMÉRNÖKI TANSZÉK

Dr. Csomós György

AZ URBANIZÁCIÓ NEMZETKÖZI
DIMENZIÓI



Debreceni Egyetemi Kiadó
Debrecen University Press

2019

Lektorálta:

Dr. Kozma Gábor

egyetemi docens

Debreceni Egyetem, TTK Földtudományi Intézet,
Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék

© Debreceni Egyetemi Kiadó Debrecen University Press,
beleértve az egyetemi hálózaton belüli elektronikus terjesztés jogát is

ISBN 978-963-318-802-6

Kiadta: a Debreceni Egyetemi Kiadó Debrecen University Press

Felelős kiadó: Karácsony Gyöngyi

Nyomdai munkálatokat

a Debreceni Egyetem sokszorosítóüzeme végezte 2019-ben

dupress.unideb.hu

Tartalom

Bevezetés.....	6
1. Az urbanizáció definiálása	8
1.1. Az urbanizáció kvantitatív megközelítése.....	8
1.2. Az urbanizáció komplex folyamatként értelmezése.....	13
1.2.1. Gazdasági változások.....	14
1.2.2. Demográfiai változások	16
1.2.3. Politikai változások.....	17
1.2.4. Kulturális változások	17
1.2.5. Technológiai változások	17
1.2.6. Környezeti változások.....	18
1.2.7. Társadalmi változások	18
2. Az urbanizáció kezdetei	19
2.1. A városok eredete	20
2.1.1. Mezopotámia.....	20
2.1.2. Egyiptom.....	20
2.1.3. Az Indus-völgy.....	21
2.1.4. Észak-Kína.....	21
2.1.5. Az Andok és Közép-Amerika	22
2.2. Az ősi városok belső szerkezete	22
2.3. Az európai városfejlődés kezdete	23
2.3.1. A görög városok.....	23
2.3.2. A római városok.....	24
2.3.3. A koraközépkor.....	25
2.3.4. A középkor.....	26
2.3.5. Városfejlődés a reneszánsz és barokk korban.....	27
2.3.6. Urbanizáció és az ipari forradalom	29

3. A városfejlődés kezdeti szakasza az Egyesült Államokban	32
3.1. Az urbanizáció kezdetei az Egyesült Államokban (a kezdetektől 1790-ig).....	32
3.2. A kereskedelmi szakasz (1790–1840).....	34
3.2.1. A kereskedő város belső szerkezet.....	34
3.3. Korai iparosodás és regionális átszerveződés (1840–1875).....	35
3.3.1. A korai iparváros belső szerkezet	37
3.4. A szervezett kapitalizmus (1875–1920).....	39
3.4.1. Az iparváros	39
3.5. A fordizmus (1920–1945)	43
4. Az Egyesült Államok városrendszerének transzformációja és a városok újjászületése	46
4.1. Regionális decentralizáció és a városok terjeszkedése (1945-1973)...	46
4.1.1. A városok terjeszkedése.....	47
4.2. Gazdasági válság és városi feszültségek (1973-1983)	48
4.3. Gazdasági szerkezetváltás és a városok új megjelenési formái (1983-)	49
4.3.1. Világvárosok	49
4.3.2. A városok átalakulás a globalizáció hatására.....	50
4.3.3. A policentrikus metropolisz	51
5. A fejlődő országok urbanizációja.....	52
5.1. Urbanizációs trendek és előrejelzések a fejlődő országok vonatkozásában.....	52
5.2. A városnövekedést elősegítő tényezők.....	53
5.3. Városszerkezet és területhasználat a fejlődő országokban	54
5.3.1. Városszerkezet és területhasználat a latin-amerikai városokban ..	55
5.3.2. Városszerkezet és területhasználat az afrikai városokban	56
5.3.3. Városszerkezet és területhasználat az iszlám városok	58
5.3.4. Városszerkezet és területhasználat a dél-ázsiai városokban	60
5.3.5. Városszerkezet és területhasználat a kelet-ázsiai városokban	61

6. Városi problémák és a rájuk adott válaszok a fejlődő országokban.....	63
6.1. Városi problémák: A szegénység	63
6.2. Városi problémák: Elégtelen lakhatási körülmények.....	65
6.3. Városi problémák: A városi közszolgáltatások hiánya.....	67
6.4. Városi problémák: Közlekedés.....	68
6.5. Városi problémák: A környezet degradációja	69
Zárszó	72
Felhasznált irodalom	74

Bevezetés

Napjainkban a Föld népességének 55 százaléka városokban él, az ENSZ előrejelzései szerint pedig 2050-re a világnépesség kétharmada lesz város lakó. Ugyanakkor nemcsak a városi népesség aránya növekszik rohamosan, hanem a városok száma és a városok népességszáma is. Utóbbi talán a leglátványosabb jelensége az urbanizációnak, hiszen míg 1950-ben mindössze két 10 millió főnél népesebb ún. megaváros volt a világon, addig számuk napjainkra 34-re emelkedett, néhány megaváros népességszáma pedig a 30 millió főt is meghaladja. A legdinamikusabb népességnövekedés, következésképpen a leggyorsabb urbanizáció Afrikában és Ázsiában figyelhető meg, míg néhány nyugat-európai országban, a kelet-közép-európai országok többségében, illetve Japánban és Dél-Koreában a népességszám csökkenő tendenciát mutat, és a legtöbb város népességszáma is hanyatlik. A fejlődő országokban a városok népességszám növekedésének alapvető forrása az átlagot meghaladó természetes szaporulat és a vidéki területekről városokba irányuló migráció. Történelmi léptékből megfigyelve látható, hogy a fejlett országokban a városok népességszám változását mindig megelőzte valamilyen, legtöbbször pozitív gazdasági változás, amelynek következtében a városokban megjelenő tömegek (legyenek azok a természetes szaporulat, vagy a vidéki területekről a városokba irányuló migráció következményei) rendszerint megtalálták a helyüket a városok társadalmi-gazdasági rendszerében. A fejlődő világban viszont alapvetően nem gazdasági faktorok mozgatják a városok népességszám változását, hanem a tradíciók és az elvárások (magas születésszám), illetve a hit és a remény egy jobb életben (belföldi migráció). Mivel a gazdasági feltételek, és vele párhuzamosan az infrastrukturális feltételek és az alapvető városi szolgáltatások hiányoznak a rohamosan gyarapodó népesség igényeinek kielégítéséhez, az urbanizációnak a fejlett világban nem, vagy csak érintőlegesen megtapasztalt negatív hatásai jelentkeznek. Természetesen az urbanizáció által generált problémák és jelenségek a fejlődő és a fejlett országok nagyvárosaiban ugyanúgy megjelennek, sokszor hatásaik is azonosak, viszont a problémákra adott válaszokban jelentősek az eltérések. Az urbanizációt ezért nem is elsősorban a kiváltó okok miatt kell differenciáltan megközelíteni (bár a fejlett és fejlődő országok esetében az okok között markáns különbségek vannak), hanem a reakció minőségében és hatékonyságában megmutatkozó különbségek miatt.

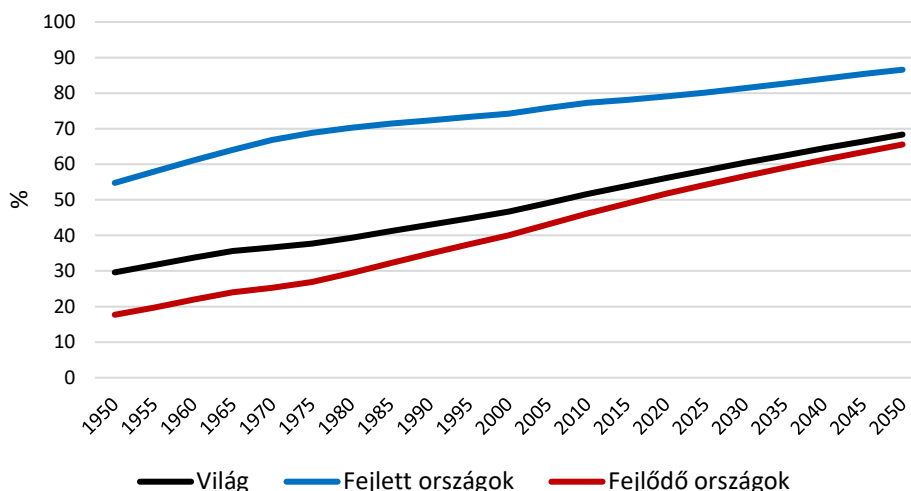
Az urbanizációt szokás egyetlen globális folyamatként azonosítani, azonban a nemzetállamok sajátos történelmi tradíciói, földrajzi elhelyezkedése, illetve egyedi társadalmi-gazdasági környezete miatt valójában roppant összetett jelenségről van szó. Mivel az említett jellemzők egyes földrajzi régiókban többé-kevésbé hasonló mintát követnek, az urbanizációt is érdemes földrajzi régióként megközelíteni. Továbbá, a történelem során egyes földrajzi régiók urbanizációs karaktere is roppant dinamikusán változott, számos külső hatás (pl. világgazdasági hatások, kolonizáció) és belső hatás (pl. természetes szaporulat, politikai döntések, változás a várostervezési gyakorlatban) befolyásolta, ezért napjaink urbanizációja csak történelmi

előzményeivel együtt érthető meg. A nemzetközi urbanizációs folyamatot tehát megfelelő történelmi és földrajzi kontextusba kell helyezni. A könyv – amely elméleti kereteit tekintve nagymértékben támaszkodik – Enyedi György 2012-ben megjelent Városi világ c. munkájára – bemutatja az urbanizáció kvantitatív megközelítését, körüljárja az urbanizáció trendjeit a történelem során, valamint külön tárgyalja az egyes földrajzi régiók jelenlegi urbanizációs folyamatát.

1. Az urbanizáció definiálása

1.1. Az urbanizáció kvantitatív megközelítése

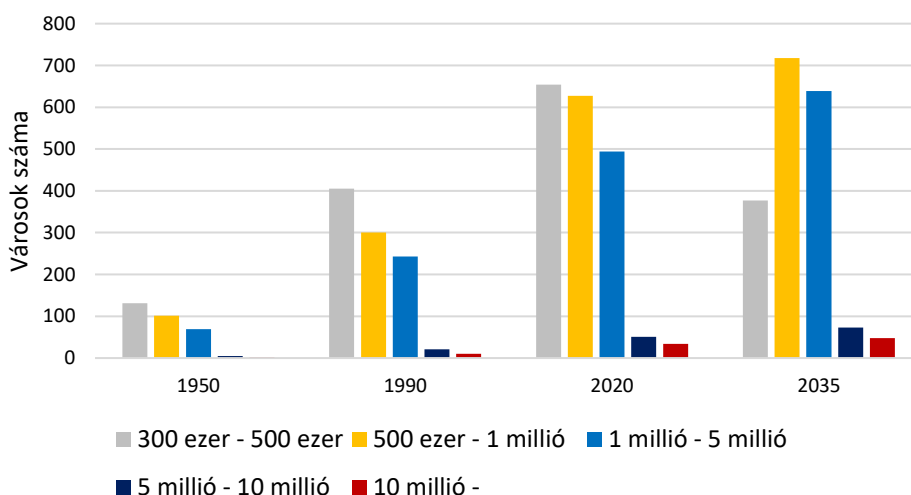
Az általános megközelítés szerint az urbanizáció jól körülírható számokkal. A kvantitatív megközelítésben az urbanizáció nem más, mint a városok számának emelkedése a Föld felszínén, a városi népesség arányának növekedése a vidéki területeken élő népességgel szemben, valamint a városok népességszámának és területének növekedése. Az ENSZ adatai szerint 2018-ban 7,63 milliárd ember élt a Földön, 55,3 százalékuk városokban (United Nations, 2018). Az elmúlt közel 70 évben a városi népesség száma jelentősen megnövekedett: míg 1950-ben 750 millió ember élt városokban, addig 2015-ben már 3,98 milliárd fő, 2050-ben pedig várhatóan 6,68 milliárd lakosa lesz a világ városainak, vagyis a Föld népességének 68,4 százaléka város lakó lesz. A fejlett és a fejlődő országokban a városi népesség arány mesze eltérő: 2018-ban a fejlett országokban a népesség 78,7 százaléka élt városokban, ezzel szemben a fejlődő országokban ez az arány éppen csak meghaladta az össznépesség felét (50,6 százalék). Az abszolút értékek között azonban jelentős a különbség: míg 2018-ban a fejlett országokban 993,8 millió éltek városokban, addig a fejlődő országokban 3,23 milliárdan. Az ENSZ prognózisa szerint a fejlett és fejlődő országok között folyamatosan záródik az olló: 2050-re a fejlődő országok városi népességének aránya megközelíti a világot (1. ábra), és amíg 1950-ben a város lakók aránya háromszor nagyobb volt a fejlett országokban, mint a fejlődőkben, addig 2050-re ez az arány 1,3-szeresre csökken.



Forrás: UN (2018) adatok alapján saját szerkesztés

1. ábra: A városi népesség arányának változása a fejlett és fejlődő országokban 1950 és 2050 között

A fejlődő országok tehát hatalmas városi népességnövekedéssel néznek szembe (2020 és 2050 között duplázódik a városlakók száma), ám a városok számának növekedése ezt nem követi. Következésképpen a városrendszer jelenleg is városként funkcionáló településeinek népességszáma emelkedik meg drasztikusan és relatíve gyorsan. Az ENSZ adatai szerint 1950-ben mindössze 308 olyan város volt a Földön, amelynek népességszáma meghaladta a 300 ezret, 1990-ben már 979, jelenleg 1860, és számuk 2035-ig sem változik számottevően. A világ országaiban változó, hogy milyen népességszűzötől definiálnak településeket városként, ezért a városok száma sem állapítható meg egyértelműen. Az viszont biztosan megállapítható – függetlenül a városok pontos számától –, hogy 2020-ban a 300 ezer főnél népesebb városok adnak otthont a városi népesség 58,7 százalékának, vagyis a Föld városlakóinak majd kétharmada mindössze 1860 városban él. A 300 ezer főnél népesebb városok között a relatíve kisebb népességszámmal rendelkező városok lesznek a legtöbben 2020-ig, azonban 2035-re az 1 millió és 5 millió fő közötti metropoliszok száma is jelentősen megemelkedik, megközelítve az 500 ezer és 1 millió fő közötti városok számát. Nemzetközi relációban tehát a kisközép méretkategóriába tartozó városok száma abszolút értékben hanyatlásnak indul, ezzel szemben a metropolisz kategóriába tartozó (1 millió főnél népesebb) nagyvárosok száma rohamosan emelkedni fog. Az 5 millió főnél, de különösen a 10 millió főnél népesebb városok száma elenyészőnek tekinthető, utóbbiak aránya 2020-ban a 2 százalékot sem éri el a 300 főnél népesebb városok között.

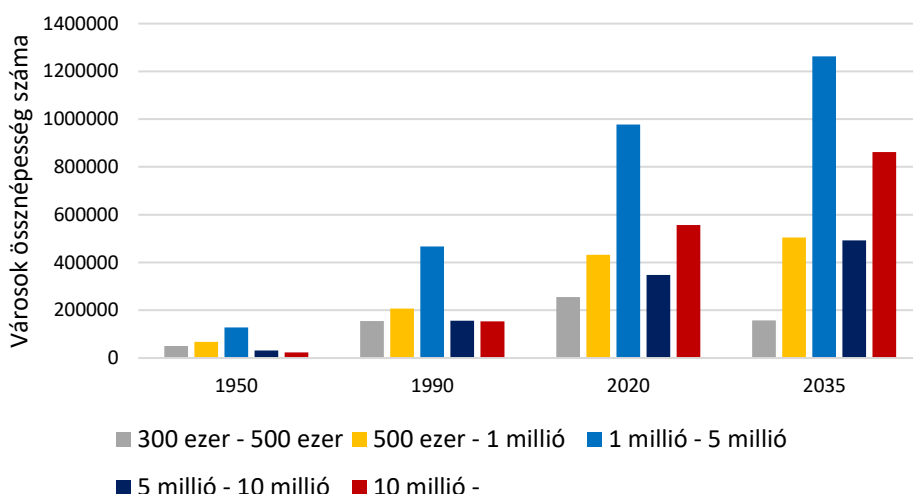


Forrás: UN (2018) adatok alapján saját szerkesztés

2. ábra: A 300 ezer főnél népesebb városok száma népességekategóriákba rendezve 1950 és 2035 között

A városi népesség legnagyobb része, 2020-ban a 22,3 százaléka, 1 millió és 5 millió fő közötti metropoliszokban él, és ez az a városkategória, amely az össznépességszám tekintetében mindig is dominált a városrendszerben (3. ábra). Az 1970-es évek közepétől a fejlődő országokban tapasztalt extrém mértékű népességrobbanásig a metropoliszok főleg a fejlett országokra jellemző városkategóriának számítottak, napjainkban azonban különösen elterjedtek az 1 millió és 5 millió fő közötti városok Kínában, Indiában, Délkelet-Ázsiában és Latin-Amerikában.

A leglátványosabb növekedés azonban kétségkívül a 10 millió főnél népesebb városokhoz köthető, amelynek az oka egyrészt a kategóriába tartozó városok abszolút számának emelkedésében keresendő, másrészt a megavárosokban¹ élő népesség számának roppant gyors növekedésében. Míg 1950-ben mindössze két megaváros létezett, mindkettő a fejlett országokban (New York és Tokió), addig 2020-ban 34-re emelkedik a számuk, 2035-ben pedig eléri 48-at. A megavárosok összlakosság száma még ennél is dinamikusabb növekedést mutat: 1950-ben összesen 23,6 millióan éltek megavárosokban, 2020-ban viszont 556,8 millióan (vagyis 34 város több lakossal rendelkezik, mint az Európai Unió, vagy Észak-Amerika), 2035-ben pedig 862,1 millió ember fog megavárosokban élni.

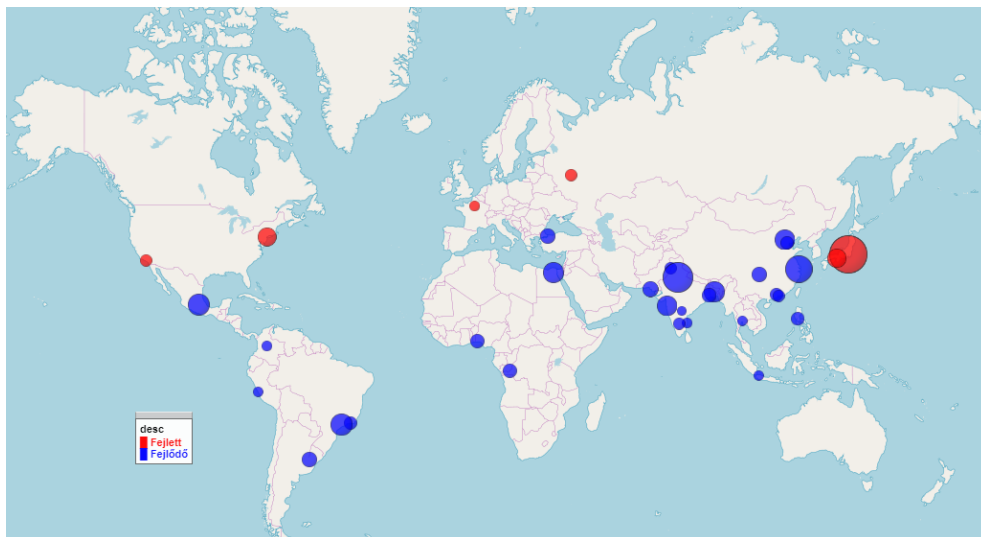


Forrás: UN (2018) adatok alapján saját szerkesztés

3. ábra: A 300 ezer főnél népesebb városok össznépességszáma népességkategóriákba rendezve 1950 és 2035 között

¹ A megavárosok népességküszöbének meghatározásában nincs konszenzus. Dogan és Kasarda (1988) szerint a 4 millió fős városok már megavárosnak számítanak, Kraas (2011) szerint 5 millió fő tekinthető alsó küszöbnek, Richardson (1993), Gilbert (1996) és Silver (2008) szerint viszont legalább 8 millió fős népesség jellemzi a megavárost. Ward (1990) 10 millió főben állapítja meg a megavárosok minimum népességszámát, és ez megegyezik az ENSZ által alkalmazott definícióval is (United Nations, 2018).

A megavárosok többsége a fejlődő országokban található (4. ábra), és a prognózisok szerint 2035-ig az újabb megavárosok is szinte kizárólag a fejlődő országokból kerülnek majd ki.



Forrás: UN (2018) adatok alapján saját szerkesztés

4. ábra: A megavárosok földrajzi elhelyezkedése 2020-ban

Az 1990-es évek végéig jellemzően a kelet-ázsiai, főleg a japán és kínai megavárosok dominálták a városkategóriát, a 21. század elejétől azonban a népességnövekedési trendekkel párhuzamosan főleg Dél-Ázsiában és Afrikában jelennek meg újabb, és soha nem látott méretű megavárosok.

Az ENSZ előrejelzése szerint 2035-ben a legnépesebb megaváros az indiai Delhi lesz (1. táblázat), amely ebben a tekintetben 70 év után veszi el az első helyet Tokiótól. Továbbá, 85 százaléka a 10 millió főnél népesebb városoknak a fejlődő országokból kerül majd ki.

1. táblázat: A megavárosok 2035-ben az ENSZ előrejelzése szerint

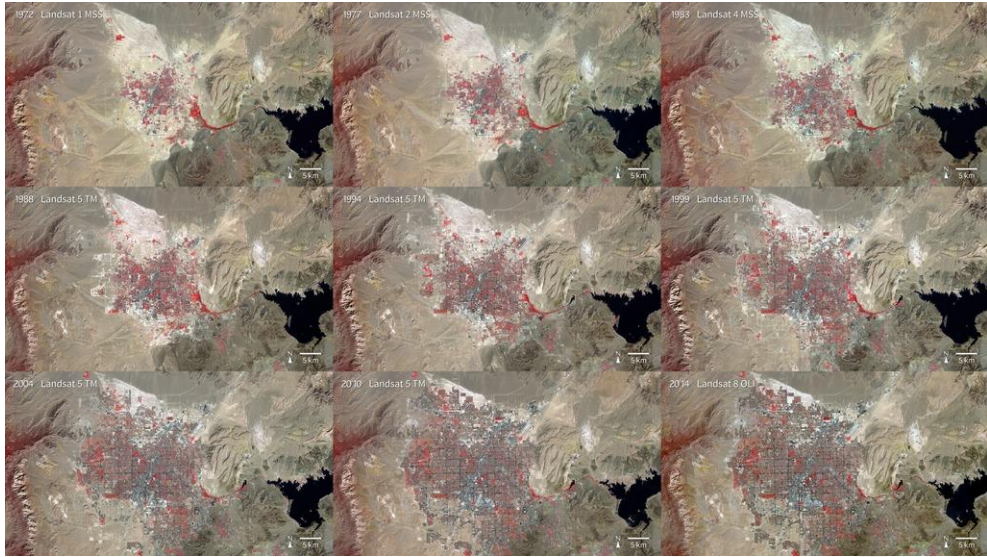
Sorrend	Város	Ország	Népesség (millió fő)	Sorrend	Város	Ország	Népesség (millió fő)
1.	Delhi	India	43,35	25.	Sencsen	Kína	15,19
2.	Tokió	Japán	36,01	26.	Rio de Janeiro	Brazília	14,81
3.	Sanghaj	Kína	34,34	27.	Luanda	Angola	14,50
4.	Dakka	Banglades	31,23	28.	Hyderabad	India	14,15
5.	Kairó	Egyiptom	28,50	29.	Los Angeles	USA	13,78
6.	Mumbai	India	27,34	30.	Jakarta	Indonézia	13,69
7.	Kinshasa	Kongói DK	26,68	31.	Dar es-Salaam	Tanzánia	13,38
8.	Mexikóváros	Mexikó	25,42	32.	Lima	Peru	12,97
9.	Peking	Kína	25,37	33.	Moszkva	Oroszország	12,82
10.	Sao Paulo	Brazília	24,49	34.	Bogotá	Kolumbia	12,75

11.	Lagos	Nigéria	24,42	35.	Bangkok	Thaiföld	12,68
12.	Karacsi	Pakisztán	23,13	36.	Ho Si Minh-város	Vietnám	12,24
13.	New York	USA	20,82	37.	Párizs	Franciaország	12,07
14.	Csuning	Kína	20,53	38.	Nanking	Kína	11,51
15.	Kalkutta	India	19,56	39.	Ahmadábád	India	11,30
16.	Lahor	Pakisztán	19,12	40.	Csengu	Kína	11,21
17.	Manila	Fülöp-szigetek	18,65	41.	Szúrat	India	10,81
18.	Oszaka	Japán	18,35	42.	Bagdad	Irak	10,75
19.	Bengaluru	India	18,07	43.	Teherán	Irán	10,66
20.	Isztambul	Törökország	17,99	44.	London	UK	10,56
21.	Buenos Aires	Argentína	17,13	45.	Kuala Lumpur	Malajzia	10,47
22.	Kanton	Kína	16,74	46.	Hszian	Kína	10,43
23.	Tiencsin	Kína	16,45	47.	Szöul	Dél-Korea	10,29
24.	Cennai	India	15,38	48.	Vuhan	Kína	10,04

Forrás: UN (2018) adatok alapján saját szerkesztés

A városok robusztus népességszám-növekedésével párhuzamosan hatalmasra nő a területük, hiszen – a belső területek extrém népsűrűsége ellenére is – egyre nagyobb földterületet vesz igénybe az infrastruktúra kiépítése, új lakónegyedek, közintézmények, ipari létesítmények, gyárak, erőművek, bevásárlóközpontok megtelepítése, továbbá a fejlődő országok nagyvárosaiban a tervezetlen városrészek, szlömök megjelenése. A világ legnagyobb kiterjedésű megvárosa a közel ezer kisebb-nagyobb méretű települést átfogó New York-Newark városrégió 34493 km²-es területet fed le, a Párizs városrégió 1798 települést tartalmaz, és 17174 km²-re terjed ki, míg Peking város területe önmagában is 16801 km², amelyből a 4144 km² a folyamatosan beépített terület.

Az Egyesült Államokbeli Las Vegas a világ egyik legdinamikusabban növekedő városának nevezhető, népességszáma az 1905-ös alapításától kezdődően napjainkra közel 2,5 millióra emelkedett, a növekedés üteme pedig jelenleg is évi 1,7 százalék körül alakul. Ez a hatalmas népességnövekedés természetesen a területhasználatra is hatással van: Las Vegas területe folyamatosan növekedik, a város újabb és újabb területeket hódít el a sivatagtól, amelyeket művelés alá von, vagy zöld felületté alakít (az 5. ábrán piros színnel jelölve), vagy egyszerűen beépít (az 5. ábrán szürke színnel jelölve). A városban élő lakosság számának emelkedésével, valamint az öntözést igénylő biológiailag aktív felületek növekedésével párhuzamosan fokozódik a város vízigénye is, amelynek következtében a természetes vízbázisok területe folyamatosan csökken (5. ábra).



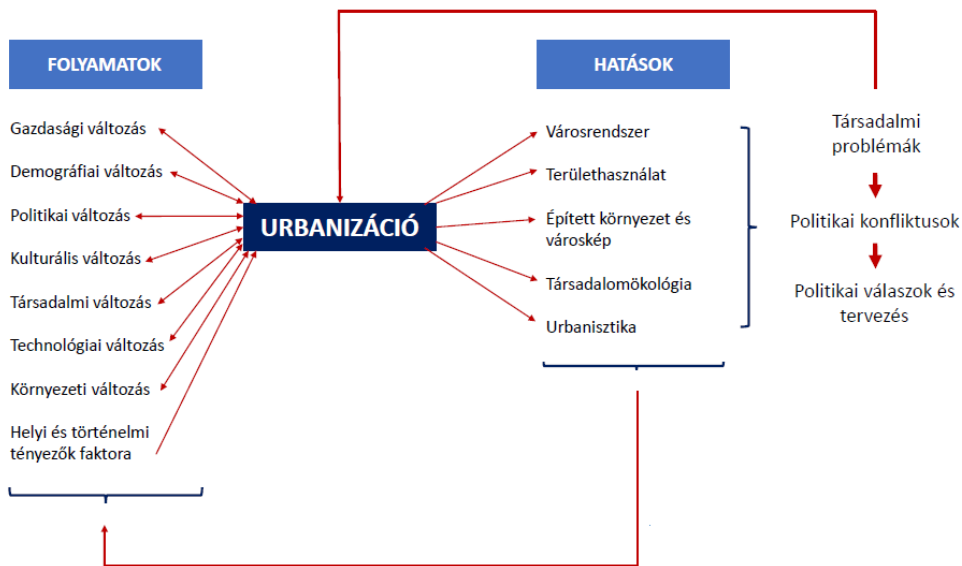
Forrás: NASA Landsat (<https://svs.gsfc.nasa.gov/30215>)

5. ábra: Las Vegas, NV beépített területének növekedése a NASA Landsat felvételei szerint 1972 és 2014 között

Az urbanizáció körülírható tehát kvantitatív megközelítéssel, amely jelenti egyrészt a városi népesség abszolút számának és a vidéki területeken élők arányához képest a városi népesség arányának növekedését, továbbá a városok, különösen a metropolisz méretű városok számának növekedését, illetve a városok beépített területének és népességszámának drasztikus emelkedését.

1.2. Az urbanizáció komplex folyamatként értelmezése

Az urbanizáció összetett folyamat (6. ábra), amely kizárólag mélyebb kontextusba helyezve érthető meg, és amelynek értelmezése messze túlmutat a kvantitatív megközelítésen. Az urbanizáció komplex modelljét Knox és McCarthy (2012) foglalja össze: Az urbanizációt befolyásolják a gazdasági változások, a demográfiai változások, a politikai változások, a kulturális változások, a társadalmi változások, a technológiai változások, a környezeti változások, továbbá a helyi és történelmi sajátosságok. Ezeknek a folyamatoknak a hatására átalakul a városrendszer, megváltozik a területhasználat, az épített környezet és a városkép, de nem maradnak érintetlenül az urbanizáció olyan elvont aspektusai sem, mint a társadalomökonómia és az urbanisztika. Az urbanizációt befolyásoló folyamatok tehát hatással vannak más rendszerekre, megváltozásuk társadalmi problémákat generál, amelyek politikai konfliktusokat eredményeznek, és a konfliktusok feloldása végül politikai és tervezési beavatkozásokat igényel. Ezek a beavatkozások pedig közvetlenül és a kiinduló folyamatok megváltoztatásán keresztül közvetve is visszahatnak az urbanizációra.



Forrás: Knox és McCarthy (2012) alapján saját szerkesztés

6. ábra: Az urbanizáció komplex modellje

1.2.1. Gazdasági változások

Az urbanizációra ható gazdasági folyamatok történelmi korszakokként és országokként változnak, a legerősebbel hatást azonban kétségkívül a kapitalizmus gyakorolta az urbanizációra. A kapitalizmus jelenlegi stádiumát a globalizáció fémjelzi, amelynek hatásai alól kevés ország képes csak távol maradni. Hosszú évszázadokon keresztül a nemzetállamok többé-kevésbé különböző gazdasági fejlődési pályán mozogtak, ami megmutatkozik az urbanizációs karakterükön is, azonban napjainkra az urbanizációt befolyásoló gazdasági hatások egyre erőteljesebben uniformizálódnak, következésképpen az urbanizációs folyamat is homogénebbé válik. A kapitalizmust alapvetően négy fejlődési szakaszra lehet osztani, amelyek a következők:

- Szabad versenyes kapitalizmus (18. század vége – 19. század eleje)
- Szervezett kapitalizmus (19. század vége – 20. század közepe)
- Fejlett kapitalizmus (20. század közepe – 1980-as évek közepe)
- Globalizáció (1980-as évek közepe – napjainkig)

A kapitalizmus kezdeti szakasza a 18. század végétől formálódó szabad versenyes kapitalizmus. Az időszakot a klasszikus liberalizmus jegyében a szabad vállalkozások elterjedése és a laissez-fair gazdasági fejlődés jellemezte. A családi vállalkozások között éles verseny bontakozott ki alacsony szintű kormányzati és társadalmi kontroll mellett. A periódus kezdetén a gazdasági rendszer a

mezőgazdasági termelés profittermelő képességétől függött, ám egyre jelentősebb mértékben a gépesített mezőgazdasági termeléstől. Az időszak végére a családi vállalkozások egy részéből nagyvállalatok nőttek ki, az állam pedig egyre erősebb szabályzóként lépett fel. A szabad versenyes kapitalizmust jellemző technológiai rendszerek a vízenergia, gőzgépek, gyapjú textilek és vaskohászat. A regionális szintű kereskedő városrendszert a „gyalogos” városok dominálták.

A 19. század végén a szabad versenyes kapitalizmust fokozatosan felváltotta a szervezett kapitalizmus, amely egészen a 20. század közepéig, a második világháború kirobbanásáig elhúzódott. A kapitalizmusnak ebben a szakaszában egy markáns földrajzi elmozdulás történik: a kapitalista gazdaság fejlődését immár nem Anglia határozza meg, hanem az Egyesült Államok. A futószalagok használatának és a nagyfokú gépesítésnek köszönhetően ebben az időszakban jelenik meg a tömegtermelés (fordizmus), az ipari folyamatok hatékonyságát pedig jelentősen növeli a tudományos irányítás és vezetéselmélet (taylorizmus) alkalmazása. A tömegtermelés és a hatékonyság javulása magasabb béreket eredményezett, amely – kiegészülve az időszak innovációjával, a reklámokkal – útjára indította a tömegfogyasztást. A gyártulajdonosokkal szemben a munkások érdekeit a frissen formálódó szakszervezetek képviselték, de megerősödött a központi kormányzat közvetítő szerepe is a cégek és a szakszervezetek között. Az 1929 és 1933 között lezajlott nagy gazdasági világválság eredményeként a laissez-fair liberalizmust egalitárius liberalizmus váltotta fel, amelynek célja a szabad piaci kapitalizmus mellékhatásainak csökkentése volt. A korszak végén, a gazdasági világválságot követően, jelentős gazdasági paradigmaváltás történt, amelyet az alacsony munkanélküliségre törekvő top-down gazdasági megközelítés, a Keynesianizmus megjelenésével lehet jellemezni. A technológiai rendszerek ebben az időszakban a szénerőmű, a gőzgépek, az acélkohászat, a vasút, a gépgyártás, és a nemzetközi hajózás voltak. A városrendszer nemzeti szintű maradt és az ipar szervezeti keretét követte, a korszak tipikus városformája pedig a városi szektorokra és zónákra osztott iparváros volt.

A második világháború után radikális változás állt be a kapitalista gazdaság természetében. Az Egyesült Államokban és Kanadában az ipari tömegtermelést folyamatosan felváltották a fejlett szolgáltatások, az üzleti és pénzügyi szolgáltatások. A szervezett kapitalizmus fejlett kapitalizmussá alakult: a profitabilitás már nem a termelés sajátossága volt, hanem a szolgáltatásoké. Az Egyesült Államokban nagyfokú dezindusztrializáció kezdődött, radikális csökkenésnek indult a termelésben dolgozók száma, miközben a termelés volumene változatlan maradt. Az időszak közepén, alapvetően az 1970-es években jelennek meg a transznacionális vállalatok, amelyek a szakértelmet nem igénylő összeszerelést és az alacsony szintű tömegtermelést fokozatosan a fejlődő országokba helyezték (Vernon, 1992). A transznacionális vállalatok által folytatott termelésracionálizálás az új nemzetközi területi munkamegosztáshoz kialakulásához vezetett (Fröbel et al., 1980, Munck, 2002): az ipari termelés kilépett a nemzeti keretből, a magasabb szintű, nagyobb szakértelmet igénylő tevékenységek (kutatás-fejlesztés, tervezés, marketing,

döntéshozatal) a fejlett országokban maradtak, míg az alacsonyabb hozzáadott értéket képviselő tevékenységek (összeszerelés, gyáripari termelés) a fejlődő országokba települtek. A fejlett országokban a tömegtermelés helyett rugalmas gyártási technológiák jelentek meg. Az Egyesült Államokban és az Egyesült Királyságban a neoliberális vált a követendő gazdasági paradigmává, amely az állam szerepének visszaszorulásához vezetett. A városfejlesztés a köz- és a magánszektor közötti együttműködés tárgyává alakult: az állam és az önkormányzatok piaci szereplőként próbáltak viselkedni, annak érdekében, hogy befektetőket vonzanak. A nemzeti kormányok együttműködésük kialakítására törekedtek másokkal globális befolyásukat visszaszerzése érdekében, és ezek az együttműködések új szupranacionális szervezetek (EU, NATO, OECD, stb.) születéséhez vezettek. A nemzeti intézmények megpróbálták nemzetközivé válni, a helyi és regionális szereplők pedig határokon átnyúló kapcsolatokat kerestek. A korszak jellemző technológiai rendszerei a belsőégésű motor, az olaj és műanyagok, az elektromos gépek, a repülőgépgyártás és a telekommunikáció. A városrendszer a városrégiók területi decentralizációt mutatja, a korszak tipikus városformája pedig a metropolisz városok, amelyeket szuburbán települések övezetei vesznek körül.

A kapitalizmus jelenlegi szakasza a globalizáció, amelynek gyökerei már az 1970-es években megjelentek, azonban a kiteljesedésének kezdete az 1980-as évek közepére tehető. A globális gazdaságban a városok a magas szintű megélhetés új lehetőségét biztosítják lakosaiknak, ám annak ellenére, hogy a nemzeti vagyon nagy részét itt állítják elő, a városok továbbra is otthonai a kizsákmányolásnak és a munkanélküliségnek, és lenyomatai az urbanizáció minden negatívumának. Ez a kettősség minden városban megtalálható, ám hogy melyik irány lesz a meghatározó, milyen életkörülményeket tud majd polgárainak biztosítani, és hogyan tudja majd magát pozícionálni a globális rendszerekben azt döntően meghatározza, hogy a problémák megoldására a milyen válaszok születnek. A globális kapitalizmus technológiai rendszerei a mikroelektronika, a digitális telekommunikáció, a biotechnológia, és az informatika. A városrendszert a világvárosok és azok nemzetközi hálózatai alkotják, a korszak tipikus városformáját pedig a megvárosi régiók képviselik.

1.2.2. Demográfiai változások

Az urbanizáció és a demográfiai változások között roppant szorosabb a kapcsolat, a városok ugyanis végső soron az ott élő emberek produktumai. A városi népesség mérete, összetétele, számának változása döntően befolyásolja az urbanizáció karakterét. Kulcskérdés, hogy a lakosság milyen gazdasági (megélhetési) lehetőséget talál a városokban, az ugyanis hatással van a születési ráta alakulására és a bevándorlásra. Amennyiben egy város prosperál, az ott élők pedig biztos jövőt látnak a város kínálta lehetőségekben, nagyobb valószínűséggel vállalnak több gyermeket. A város ugyanakkor célterülete lesz a bevándorlóknak is, akiket a jobb

életkörülmények vonzanak. Mindezek összességében a városi népesség növekedését (fordított esetben hanyatlását) eredményezik, amely az urbanizáció alakulásában is megtestesül.

1.2.3. Politikai változások

Az időről időre felbukkanó új ideológiák szintén nagy hatással vannak az urbanizációra. A társadalmi problémák megközelítése különböző ideológiai szempontok szerint történhet meg, és más-más eredményre vezethet. Németország egyesülése után a korábbi szocialista városfejlődést a nyugati értékek szerinti fejlődés váltotta fel, amely a városi formák átalakulásában is testet öltött (Nipper, 2002). A nemzetközi politikai változások is jelentősen befolyásolhatják az urbanizáció karakterét (pl. a hidegháború végét követően a fegyvergyárak egy része bezárt, egyes városok gazdasága recesszióba került). A politikai változások és a gazdasági folyamatok között szoros összefüggés áll fenn. Amennyiben a város lakossága elégedett, vagy elégedetlen a helyi gazdasági, vagy városfejlesztési folyamatokkal, az önkormányzati választások alkalmával érvényre juttathatja véleményét, amely adott esetben új irányokat szabhat a város fejlődésének.

1.2.4. Kulturális változások

A társadalmi szinten megnyilvánuló kulturális változások jelentős hatást gyakorolhatnak az urbanizációra. A kulturális változások megnyilvánulnak a városi lakosság életmódjában és a városi karakterekben is. A kerékpározás, a futás és általában az egészséges életmód társadalmi térnyerése következtében rengeteg kerékpárút és futópálya épül, szabadtéri kondiparkok jönnek létre. A magyarországi városokban egyre több skandináv stílusú ház épül, amely hatással van a városképre, a fiatalok körében pedig népszerűvé válnak a loftlakások, penthouse-ok.

1.2.5. Technológiai változások

A technológiai változások párhuzamban állnak a gazdasági változásokkal, az új technológiai rendszerek sikeres adaptációja pedig nagy hatással van az urbanizációra.

- A korai gépesítés a vízerőn és a gőzgépeken alapult, illetve a textilgyártás, a kerámia- és fémmegmunkálás, továbbá a folyószabályozás, a vámszedés, és a késztermék-kereskedelem fejlődésén.
- A szénrel fűtött gőzgépek, az acéltermékek, a vasutak, a nemzetközi hajózás és a szerszámgépek átalakították a munka jellegét világszerte.
- A belsőégésű motor, az olaj és a műanyag, az elektromosság és a nehézipar, a gépjárművek, repülőgépek, a rádió és telekommunikáció a mai napig jellemzője a városoknak.

- Az atomenergia, az autópályák, a tartós fogyasztási-cikk ipar, a repülőgépipar, az elektronika, a petrokémia fejlődése jelenti a további lépést.
- A legújabb technológiai rendszer a mikroelektronikán, a digitális telekommunikáción, a robotikán, a biotechnológián és az információs rendszereken alapszik. Napjainkban, az infokommunikációs technológiák rohamos fejlődésének következményeként új fejlesztési irányzat jelent meg a várostervezésben, amely az ún. okos város témakör köré rendeződik.

Ezek a technológiai rendszerek nemcsak a nemzetgazdaságot formálják, hanem hatással vannak az urbanizációra és a mindennapi életre is.

1.2.6. Környezeti változások

A legtöbb város a lokális környezetre van hatással, de a hatalmas méretű megvárosok a globális környezeti rendszereket is terhelik. New York City évente 14 millió tonna szemetet állít elő (háromszor többet, mint Magyarország), a hulladék egy részét pedig Kína és India fogadja be. Lokális szinten, főleg az Egyesült Államokban és Európában a barnamezős területek jelentenek problémát. Ezek a területek a korábbi iparosodás nyomai, amelyeket a későbbiekben felhagynak, nem használnak tovább, ám továbbra is erősen szennyező hatásúak maradnak.

1.2.7. Társadalmi változások

A társadalmi folyamatok leginkább a városi lakosság összetételében nyilvánulnak meg. Az Egyesült Államokban, egyes városokban az afroamerikai, majd a spanyol ajkú kisebbség megjelenése alakította a városok helyi társadalmát, amelyet a fehérek sokszor teljesen elhagytak (a folyamat tipikus példája Detroit). Európában a tömegesen bevándorló és egy tömbben letelepedő, az európaiától eltérő etnikumú kisebbség van hatással az urbanizációra (példája a Párizs peremén panelekben élő egykori afrikai gyarmatokról származó francia anyanyelvű kisebbség). Az urbanizáció is hatással van a társadalomra, például a sűrűn lakott nagyvárosokban megfigyelhető a magányos tömeg által generált társadalmi elszigeteltség és elzárkózás jelensége (Riesman et al., 2001).

Magyarországon a szegregáció jelent társadalmi problémát, amelynek megszüntetése, vagy legalább mérséklése érdekében minden településnek anti-szegregációs tervet kell készítenie.

2. Az urbanizáció kezdetei

A legtöbb ember könnyen felismer egy várost, ám amilyen evidens a várost külső jegyek alapján azonosítani, legalább olyan nehéz pontosan definiálni. Mitől város egy város? A mérete teszi azzá, a lakosság száma, az épületei? A világ országaiban roppant eltérő módon definiálnak városokat (Kovács, 2007), nincs standardizált meghatározás. Az ausztrál archeológus, V. Gordon Childe szerint azonban nem is a városok fizikai jegyeit szükséges azonosítani, hanem azt, hogy a városi civilizáció miben különbözik más civilizációktól. A várost ugyanis a benne élő emberek teszik egyedivé. Childe (1950) a korai városi civilizációknak a következő ismérveket tulajdonítja:

- A városok népességszáma kétségkívül nagyobb volt, mint bármilyen megelőző településtípusé, még akkor is, ha az első városok valójában a mai falvak többségének népességszámát sem érték el.
- A városi népesség többségének továbbra is a földek biztosították megélhetését, ám megjelentek azok a városi lakosok, akik az élelmüket nem saját termelésükkel állították elő. A városban élők egy részének lehetősége nyílt egy-egy speciális feladat ellátására, megjelentek a kereskedők, a mesteremberek, papok, stb. A hivatásbeli specializáció kialakulása azt eredményezte, hogy a városi társadalmat többé nem a rokoni kapcsolatok determinálták, hanem a képzettség.
- Mind a földeken dolgozók, mind a mesteremberek adót (dézsmát, tizedet) fizettek, amelynek eredményeként közösségi tőke képződött. A közösségi tőke lehetővé tette, hogy a város monumentális templomokat és középületeket emelhessen.
- Azok közül, akik nem vettek részt az élelmiszertermelésben kiemelkedtek a papok és a katonai vezetők, megszületett az uralkodó osztály. Az adóként befolyó többlet jelentős részét az uralkodó osztály használta fel, cserébe védelmet, lelki és fizikai biztonságot nyújtottak a városban élőknek. A többletből lehetőség nyílt a termelésben közvetlenül nem érdekelt emberek eltartására is, így születhettek meg különböző művészeti csoportok, színházak.
- A városi civilizáció egyedi sajátossága az írás és a természettudományok megjelenése. Az írás lehetővé tette az események feljegyzését, a város kontinuitásának biztosítását, a számolás képessége és a természettudományok pedig utat nyitottak a város fejlődése előtt. A számolás és a természettudományok hozzásegítették a városi civilizációt a naptár használatához.
- Minden kétséget kizárólag a városi civilizáció legjelentősebb innovációja a kereskedelem, a piacok megjelenése. A kereskedelem döntő hatást gyakorolt az urbanizációra (és végső soron formálja a mai napig).

2.1. A városok eredete

A legkorábbi városok világszerte egymástól függetlenül fejlődtek, az ott élő embereket pedig a mezőgazdasági termelés gyűjtötte össze. A független városállamokból később kiterjedt méretű urbanizált birodalmak nőttek ki. Az urbanizáció és a városi civilizáció kialakulásának kezdetei öt régióra vezethető vissza (Childe, 1950, Davis, 1955, Knox & McCarthy, 2012), amelyek a következők: Mezopotámia, Egyiptom, az Indus-völgy, Észak-Kína, az Andok és Közép-Amerika.

2.1.1. Mezopotámia

Mezopotámia (folyóköz) a Tigris és az Eufrátesz közötti területet foglalta el, amely lényegében megegyezik a mai Irak nagyobb részével. Az urbanizáció i.e. 3500 körül indult: a jó talajnak és a folyó áradásainak köszönhetően a mezőgazdasági falvak jelentős méretűre növekedtek, és megszülettek az első kvázi független és sokszor rivális városállamok. Ezekből a városállamokból (pl. Ur, Uruk, Eridu) jött létre i.e. 3000 körül a Sumer Birodalom. Az egyik legnagyobb városállam az i.e. 3800 körül létrejött Ur volt, amelynek népességszáma i.e. 2030 és i.e. 1980 között megközelítette a 65 ezret, az akkori világnépesség 0,1 százalékát. A város kialakítása részben tervezett volt: külön tömbökben éltek a kereskedők, a mesteremberek, egyéb foglalkozást űzők (Westenholz, 1996). Az utcák változatos szélességűek voltak, a közterek pedig tömegrendezvényeknek is helyet adhattak. Az épületek vályogból készültek, a nagyobbakat azonban bitumennel és náddal is megerősítették. A várost 8 méter magas és 25 méter széles lejtős töltés vette körül. A régészek által feltárt gazdag sírok arra utalnak, hogy Ur a Sumér–Akkád korszak vezető gazdasági központja volt (Reade, 2003). A városban társadalmi rétegződés alakult ki, amelynek csúcán a papok álltak. I.e. 1885-ben a Sumer városállamokat elfoglalta Babilon, a birodalom kormányzása pedig Babilon városba került.

2.1.2. Egyiptom

A termékeny félhold nyugati végén, a Nílus völgyében feküdt az ősi Egyiptom. A birodalom i.e. 3100-tól formálódott, lényegében egyetlen hatalmas városállamként (legalábbis Alsó-Egyiptom). A mezőgazdasági termelésen alapuló városok felvirágozását a Nílus vizének öntözéses felhasználása tette lehetővé. Az Egyiptomi Birodalom belső békéje miatt nem kellett falakkal védett városokat építeni, az emberek nagyfokú mobilitással rendelkeztek, a városok élettartama pedig rövid volt. Egy-egy városból általában csak a fáraók sírjai maradtak fenn, a középületek elpusztultak. Néhány nagyobb város i.e. 2000 és i.e. 1400 között létrejött, ilyenek voltak Théba és Ahet-Aton. Utóbbit Ehnaton fáraó alapította i.e. 1346-ban, az új főváros az Aton kultusz vallási központja lett. Az építkezés viszonylag gyors ütemben haladt, az épületeket vályogtéglából építették, és helyben bányászott kövekkel

erősítették meg. A város több negyedből állt, a Nagy Aton-templomot és a királyi palotát is tartalmazó központi városrészt lakónegyedek vették körül. A központi városrészben helyezkedett el a kikötő is, amely élénk kereskedelmet bonyolított le a birodalmon belül. Ahet-Aton az egyetlen ókori egyiptomi város, amely részletesen megőrizte tervezett szerkezetét, amelynek az az oka, hogy a fáraó halála után a város lakosai az új fáraót, Ehnaton fiát, Tutanhmunt követve visszatértek Thébába.

2.1.3. Az Indus-völgy

I.e. 2500 körül az Indus öntözéses rendszerén jött létre az Indus-völgyi civilizáció (a mai Pakisztán területén), és hoztak létre hatalmas városokat. A birodalmat egy uralkodó kormányozta, ám két fővárosa volt: északon Harappa, délen pedig Mohendzsodáro. A Harappa civilizáció nagyon fejlett kereskedelemmel rendelkezett, bár sok írásos emlék nem maradt fenn (a nem sikerült megfejteni) a civilizáció mindennapjairól. Mohendzsodáro a tervezett városok jó példája. A várost az i.e. 26. században alapították és egészen az i.e. 19. századig virágzott, amikor a Harappa civilizáció hirtelen hanyatlásával lakosai elhagyták (Kenoyer, 1998). Az utcaszerkezet rostélyos mintázatot követett, a házakat egymással párhuzamosan, és egymásra merőlegesen helyezték el. A város központjában a piactér állt a központi kúttal. A piactér kettéosztotta a várost a Fellegvárra és a lakóépületekre. A több mint 1000 négyzetméter alapterületű Fellegvár mellett egyéb középületek sorakoztak, itt állt a városi adminisztráció épülete és a közfürdő is. A közösségi funkciókat kiszolgáló épületek nagy száma fejlett társadalmi szervezettségre utal. A lakóépületeket a város déli részén hatalmas alapterületű lakótömbökbe rendezték. A tömböket átlagosan 10 méter széles utak vették körül, a tömbökön belül pedig az épületek között 2 méter széles utcák futottak. Mohendzsodáro egyik sajátossága, hogy megjelentek benne a kétszintes lakóházak. A várost nem vette körbe védelmi fal, helyette a peremeken őrtornyok álltak, ami arra utal, hogy a lakóknak nem kellett rendszeres külső fenyegetéssel szembenéznük. Mohendzsodáro fénykorában nagyjából 60 ezer lakossal rendelkezett (Dyson, 2018).

2.1.4. Észak-Kína

A Sang-dinasztia i.e. 1800 körül jött létre a Sárga-folyó termékeny alföldjein. A főváros, Csengcsou és más városok is az öntözésnek köszönhetik felvirágzásukat. A dinasztia városaiban már megjelent a társadalmi rétegződés és a hivatásbeli specializáció: a katonai elit teljhatalommal rendelkezett a földművelő parasztok felett.

A Sang-dinasztia első jelentős városa az új főváros, Sang volt, amely a mai milliós nagyváros Csengcsou mellett található. Hasonlóan a többi korabeli kínai városhoz az új fővárost is két városfal vette körül: egy külső és egy belső városfal. A város átlagos polgárai a külső városfalon belül éltek, de nem léphettek be a belső fal által körbevett területre. A két városfal közötti terület funkcióját tekintve otthont adott

egy templomövezetnek, a temetőnek, bronzműves műhelyeknek, csontfeldolgozó műhelyeknek. A belső városfal a politikai elit és a mesteremberek övezetét ölelte körül, tőlük függött, hogy a város milyen keretek között működik. Ennek az építészeti kettőségnek köszönhető, hogy a dinasztia városaiiban erős társadalmi rétegződés alakult ki.

2.1.5. Az Andok és Közép-Amerika

A dél-amerikai kontinens első városi civilizációja egy 18 településből álló csoport volt Peruban. Az i.e. 3000-ben kialakult Caral-civilizáció fővárosa a 3000 lakossal rendelkező Caral-Supe volt. Közép-Amerika első települései azonban csak i.e. 500 körül jöttek létre. A mai Mexikó területén, egy mesterséges dombon, a Monte Albán településegyüttesben formálódott a Zapoték civilizáció. Tőle északra, i.sz. 300-700 között létezett Teotihuacan, amelynek akár 250 ezer lakosa is lehetett, és amely romokban állt mikorra az Aztékok megérkeztek. A városban széleskörűen kiépített csatornahálózaton szállították a mezőgazdasági terményeket, a korszak ipari termelésében pedig az obszidián művesség játszott főszerepet. A várost szinte kettészelte a 40 méter széles és 4 kilométer hosszú Holtak útja, amely összekötötte a város templomait, köztük az Újvilág harmadik legnagyobb piramisát, a Nap-piramist. Teotihuacan alaprajzát, az épületek tájolását döntően meghatározta a csillagászati és a domborzati sajátosságok elegye (Šprajc, 2018). Malmström (1981, 1997) szerint a Nap-piramis, és más épületek 285 fokos tájolásnak megfelelően épültek, és éppen augusztus 11-én a maja hosszú számítás kiinduló napján (a maják i.e. 3114. augusztus 11-re vezették vissza az időszámításuk kezdetét) néztek szembe a Nappal. Az erődítmények és falak hiánya arra utal, hogy külső támadás nem fenyegette a várost, és talán ennek köszönheti pusztulását is: általánosan elfogadott nézet szerint Teotihuacant idegen hódítók döntötték romba, bár akadnak vélemények miszerint a gazdagok épületeit egy belső forradalom során gyújtották fel (Manzanilla, 2015). A maja városok a Yucatán-félszigeten, Guatemalában, Belize-ben jöttek létre i.e. 100 körül, a legnagyobb a 90 ezer lakosú Tikal volt. Knox és McCarthy (2012) szerint mivel a mezőgazdaság nem az öntözésen alapult, hanem a kukorica termesztésen, a közép-amerikai civilizációkban a kor legfontosabb technológiai vívmányai (fém szerszámok, állatvontatású járművek, extenzív öntöző rendszer) sem voltak ismertek. A Maja civilizáció i.sz. 300 és 900 között élte fénykorát, és mire a spanyolok a 16. században megérkeztek Közép-Amerikába már régen hanyatlásnak indult.

2.2. Az ősi városok belső szerkezete

A városok belső szerkezetének vizsgálata két megközelítés alapján történhet: tervezetlenül formálódtak, vagy tervezték őket? A tervezetlen városok organikusan növekedtek, míg a tervezett városokat előre meghatározott célok szerint alakították ki. A tervezett városok legnépszerűbb mintája a négyzethálós (rostélyos) utcarendszer

volt (7. ábra), vagyis az egymásra merőleges és egymással párhuzamos utcák sokasága. A tervezett utcák az erős központi irányítás jelenlétére utalnak. A városok belső szerkezete természetesen nem stabil: az ókorban tervezett városok egy része (pl. a római korban tervezett London is) a középkorban organikusan fejlődött tovább. Organikusan növekedő városokat a későbbi korokban áttervezhették, és sokszor csak a belső városrészek viselik magukon a természetes fejlődés nyomait, míg a külső városrészek már tervezetten fejlődtek.



Forrás: Stark, 2015

7. ábra: Az egyik legkorábbi tervezett város, Mohendzsodáro alaprajza

2.3. Az európai városfejlődés kezdete

2.3.1. A görög városok

A görögök i.e. 800-tól alapítottak városokat, például Athént, Spártát, Korinthoszt. A görög városok alaprajza tökéletesen reflektál a görög vallásra, kereskedelemre, közigazgatásra és védelemre: A középpontban a védelmi funkcióval is rendelkező akropolisz (felsőváros) állt, amely magában foglalta a templomokat, kormányzati hivatalokat, raktárakat. Az akropolisz alatt helyezkedett el az agora (piactér), amelyet egyéb kormányzati és vallási célú épületek, illetve katonai szállások és polgári

lakóépületek sora övezett. A várost végül egy védelmi célú fal vette körbe, Athén esetében például két párhuzamos fal futott 7 kilométer hosszan. Az idősebb görög városok (így Athén is) mezopotámiai hatással tervezetlenül fejlődtek, az újabbak négyzethálós szerkezettel kerültek kialakításra. Az ókori görög városok közül Athén érte el a legnagyobb méretet, és akár 150 ezer lakosa is lehetett, azonban a legtöbb görög város mindössze 10-20 ezer fős lakossággal rendelkezett (Morris, 2006).

A görögök elévülhetetlen érdeme továbbá a rostélyos alaprajzú várostervezés európai meghonosítása. A vonulat legismertebb képviselője az i.e. 5. században élt milétoszi Hippodámusz, akire úgyis tekintenek, mint az európai várostervezés atyja (Glaeser, 2011). Hippodámusz elképzelése az ideális város létrehozása volt, amely tökéletes összhangban áll város közigazgatási rendszerével, valamint a társadalmi és mesterségbeli rétegződéssel. A városban élő embereket két társadalmi főcsoportba sorolta (szabad férfiak, illetve nők, gyermekek és rabszolgák), a mesterségbeli rétegződést háromsztatúként értelmezte (katonák, kézművesek és földművesek), csakúgy, mint a város szerkezetét (szent-, magán- és közterület). Hippodámusz ideális városa 50 ezer lakónak adott otthont, a település alaprajza pedig rostélyos mintát követett. Fő műve a ma Törökországban található, első tervezetten rostélyos alaprajzú európai város, Milétosz volt.

2.3.2. A római városok

Az i.e. 2. és 1. évszázadban a Római Birodalom foglalta el a görög civilizáció helyét. A rómaiak rengeteg várost alapítottak, megteremtve ezzel a nyugat-európai városhálózat alapjait. A római városok sokban hasonlítottak a görög elődeikre: Hálózatos utcarendszeren alapultak, a középpontjukban a fórum (a piactér és a politikai gyűlések színtere) állt, amelyet fallal vettek körül. Míg a birodalom magterületén a természetesen formálódott városok vettek fel tervezett jelleget, az újonnan meghódított területeken direkt ilyen városok épültek. Utóbbiak viszonylag kisméretű városok voltak, és a hosszú távú kereskedelem központjaiként funkcionáltak. A legtöbb római nagyváros 15-30 ezer lakossal rendelkezett, a kisebbek pedig csak 2-5 ezer lakosnak adtak otthont, azonban i.sz. 100 körül Róma (tehát a város) lakossága az 1 milliót is elérhette (Chandler, 1987). A római városok sajátossága az volt, hogy – ellentétben a görög városállamokkal – nem voltak függetlenek, a városrendszer erősen hierarchikus jelleget öltött, a rendszert pedig Róma dominálta.

A rómaiak számos lenyűgöző mérnöki alkotást vezettek be. A legnagyobb római városok utakkal kapcsolódtak egymáshoz és Rómához, az úthálózat pedig elsősorban a katonaság és a kereskedelem érdekeit szolgálta. A római városok felszínalatti csatornahálózata és a felszíni vízellátása jelentősen javított az életkörülményeken, és követendő mintát jelentett a későbbi városok számára. Rómában az ivóvíz közel 500 kilométeres vezetékhalózaton futott, és 1,7 millió köbméter vizet szállított naponta.

Az i. sz. 5. században, a Római Birodalom területe Angliától Babilonig terjeszkedett. Az i. sz. 2. századtól azonban elkezdődött a birodalom hanyatlása: lakossága folyamatosan csökkent, a földeket elhagyták, a munkaerőhiány miatt kevesebb élelmet tudtak termelni, amely miatt tovább csökkent a lakosság és végül a városok is zsugorodni kezdtek. Twine (1992) szerint az i. sz. 1. évszázad közepén Rómának 1,2 millió lakosa volt, amiből az 5. évszázad közepére alig 30 ezer maradt.

2.3.3. A koraközépkor

A Nyugat-Európában a Római Birodalom bukásától nagyjából i. sz. 1000-ig tartó „sötét középkor” néven is emlegetett periódusra a városi életforma hanyatlása volt jellemző. A világ más részein azonban folytatódott a városok virágzása: az i. sz. 7. századtól kezdtek újjáéledni a legnagyobb iszlám városok (pl. Mekka, Medina, Bagdad, Damaszkusz), és születtek újak (pl. Teherán, Baszra, Moszul, Kairó). A szubszaharai övezetben, a karavánutak és kereskedelmi utak csomópontjaiban Timbuktu (Mali), Kano (Nigéria) és Mombasa (Kenya) virágzott. Európában a mohamedán befolyás alatt álló városok (pl. Granada, Córdoba, Sevilla) látványosan fejlődtek. I. sz. 360-650 között a világ legnépesebb városa, közel félmillió lakosságával a Bizánci Birodalom központja, Konstantinápoly volt.

A Római Birodalom bukása utáni vákuumot a germán törzsek és a vikingek betörései töltötték ki. Európa szerte ebben a környezetben alapvetően háromféle várostípus maradt fenn (Knox & McCarthy, 2012):

- Az egyházi központok és egyetemi városok: St. Andrews (Skócia), Canterbury, Cambridge (Anglia), Reims, Chartres (Franciaország), Liège (Belgium), Bréma (Németország), Trondheim (Norvégia), Lund, Uppsala (Svédország).
- A védelmi központok: A folyamatos támadások miatt az európai városfejlődésben korábban alulreprezentált várostípus jelent meg, az erős falakkal körül vett, erődökkel és várakkal megerősített erődváros. Tipikus példája a világörökségnek számító itáliai Urbino, amely a 6. századi gót háborúk során vált kiemelt jelentőségű stratégiai ponttá.
- Az igazgatási központok: A feudális hierarchia felső rétegének otthont adó városok, például Köln (Németország), Winchester (Anglia), Toulouse (Franciaország).

Az európai feudalizmus látszólag meglehetősen kedvezőtlen hatást gyakorolt a városok fejlődésére, mégis, az önállatásra és önfenntartásra törekvő feudális királyságok, uradalmak nagymértékben hozzájárultak ahhoz, hogy egyes városok végül a városrendszer csomópontjaivá váljanak.

2.3.4. A középkor

A 11-12. századtól Nyugat-Európában megjelentek a feudális rendszer hanyatlásának első jelei (Jupp, 2000), amelynek okai a következők voltak: a népességszám stagnált, a technológiai fejlődés megállt egy viszonylag kezdetleges szinten, a megmunkálható földek mennyisége pedig egyre kevesebb volt. A folyamatosan növekedő földesúri adók miatt a jobbágyok mind több terméket adtak el készpénzért a piacon. Fejlődésnek indult a kereskedelem, amelynek következtében a városok kezdtek növekedni és megerősödni. A középkori városok eredetük alapján öt csoportba sorolhatók (Knox & McCarthy, 2012):

- A római gyökerű városok olyan települések, amelyek sikeresen átvészelték a koraközépkor nehézségeit, és a feudalizmus hanyatlásával párhuzamosan rohamos fejlődésének indultak. Legtipikusabb példájuk London.
- Az erődvárosok, az ún. burg-ök korábban megerősített katonai bázisok voltak, azonban fejlődésük során kereskedelmi funkciót kaptak. Ez a típus elsősorban Angliában terjedt el, közéjük tartozott például Buckingham, Exeter, Southampton és Winchester.
- A falvakból organikusan növekedett városok egész Nyugat-Európában elterjedtek voltak, igaz nagyobb méretet sehol sem értek el.
- A stratégiai okok miatt tervezett városok, az ún. bastide-ok, amelyeket főként Franciaországban hoztak létre, bár megjelentek Angliában és Walesben is. A bastide-ok erős fallal körülvett települések voltak, amelyek jelentős számú katonaságnak adtak otthont, biztosítva a környező földek zavartalan művelésének lehetőségét. A bastide-okba befogadott jobbágyok mentesültek a földesúri joghatóság alól, szabad emberekké váltak és nem kellett többé tizedet fizetniük. Az új lakosokat viszont arra ösztönözték, hogy műveljék meg a bastide-ot körülvevő földeket, a terményeiket pedig a helyi piacon értékesítsék. Továbbá minden beköltözőt arra köteleztek, hogy lehetőleg egy éven belül valamilyen hajlékot építsen a bastide területén. A piacon eladott termékek után, valamint a lakhatási jogért cserébe mindenkinek adót kellett fizetnie a település tulajdonosának. Ezek a települések végső soron jelentősen hozzájárultak a feudális rendszer lebontásához. A bastide-ok középpontjában egy nagy, 2500-5000 négyzetméteres nyitott tér állt, amely a piacnak, és egyéb gyűléseknek adott otthont. A települést az egymással párhuzamos és egymásra merőleges utcák negyedekre osztották fel. Az utcák 6-10 méter szélesek voltak, vagyis kocsival is keresztül lehetett rajtuk hajtani, viszont a házak közötti utcák már csak maximum 6 méter szélesek voltak, néhol pedig a 2 méteres szélességet is alig érték el. Bár a bastide-ok legjellemzőbb eleme a védelmi falak rendszere, a települések alapításukkor eredetileg nem rendelkeztek fallal, és csak a békés időszakot felváltó háborús periódusok (pl. a százéves háború) során vették fallal körül őket. Példái: Lalande, Libourne, Pau, Pimbo, Toulouse (mind Franciaország).

- A kereskedelmi okok miatt tervezett városok: A kereskedelmi funkciójú városokat a hosszú távú kereskedelmi utak, vagy folyók mentén hozták létre, lehettek közöttük tervezettek és organikusan formálódhattak is. Jellemző példájuk az Aare mentén fekvő Bern Svájcban.

2.3.4.1. A városok újjászületése a középkorban

A középkori városok belső szerkezete sokban hasonlított egymásra: a középpontban állt a piactér, amelyet a katedrális (nagyobb városokban), vagy a templom, a városháza, a céhek, a paloták és a kiváltságosak házai kereteztek. A központ közelében egyedi funkcióra specializálódott utcák, vagy kerületek húzódtak, így például külön utcák adtak otthont a pénzügyeknek, bútorgyártásnak, a kereskedelemnek, stb. A védelmi funkció a legfontosabb városi funkciónak számított, amely a falak építésében testesült meg. A városfejlődés egymást követő szakaszaiban újabb és újabb falakat építettek. Mivel a folyamatosan növekvő lakosság a falakon belül koncentrált, a népsűrűség nagyon magas lett, és megjelentek az emeletes házak.

Az urbanizáció középkori szakasza a kereskedelmi kapitalizmuson alapult. A középkori városok a kereskedők szükségleteinek kielégítését szolgálták, fejlődésüket pedig a kereskedők érdekei határozták meg. Ebben az időszakban emelkedtek fel az itáliai kereskedővárosok (pl. Velence, Pisa, Genova, Firenze), és északon a Hanza-szövetség városai (pl. Lübeck, Hamburg, Rostock, Gdańsk, Riga). Utóbbi a 13. században a németországi Lübeck vezetésével nőtt kiterjedt észak-európai kereskedelmi szövetséggé, érdekszférája pedig a 14. században már Londontól skandináv városok érintésével az oroszországi Novgorodig húzódott. Fénykorában a szövetség tagjait a pillanatnyi érdekektől függően 70-170 város alkotta.

A 13. század végén Európában mintegy 3000 város volt, amelyek 4,2 millió lakosnak adtak otthont. Ez az akkori világnépesség 15-20 százalékát jelentette. A városok általában 2000 főnél kevesebb lakóval rendelkeztek, a legnagyobb város mintegy 275 ezer lakosával Párizs volt.

2.3.5. Városfejlődés a reneszánsz és barokk korban

A 13-18. század közötti periódust alapvető változások jellemezték, amely nemcsak az európai városi életformára és városrendszerre gyakorolt hatást, hanem az egész világgazdaságra. A protestáns vallásreform és a korabeli tudományos forradalom gazdasági és társadalmi újrászerveződéshez vezetett. A középkori egyház mindenhatóságával szemben az emberi értékek és vívmányok kerültek a mindennapok középpontjába. Az időszakot a kereskedelmi kapitalizmus kiteljesedése és a tengerentúli gyarmatosítás jellemezte. Ebben a periódusban Európa gazdaságilag és társadalmi vonatkozásban is formálta a világot.

A spanyol és portugál gyarmatosítók voltak az elsők, akik a világ más részeit az európai városhálózathoz kapcsolták. 1520-tól kezdve mindössze 60 év kellett az európai gyarmatosítóknak, hogy kialakítsák a latin-amerikai városrendszer alapjait. A spanyol gyarmatosítók főleg a nyugati parton hoztak létre városokat az elfoglalt települések átépítésével (pl. Oaxaca és Mexikóváros Mexikóban, Cuzco Peruban, Quito Ecuadorban). A Spanyol Korona ezeknek a gyarmati városokon keresztül igazta le és zsákmányolta ki az újvilágot. A portugálok a délkeleti parton, a mai Brazíliában építettek városokat (pl. Sao Paulo és Rio de Janeiro), és bár alapvető érdekük szintén a kizsákmányolás volt, nagy hangsúlyt fektettek a kereskedelemre is. A gyarmatosítás eredményeként létrejöttek az ún. kapuvárosok. Az európai gyarmatosítók a kereskedelmi hálózatuk szétterjedésével párhuzamosan több ezer várost hoztak létre világszerte. A legtöbb ilyen város kikötőváros volt (Ignazzi, 2015), amelyeket erődökkel és hadihajókkal védtek. Néhány gyarmati város jelentős méretűre növekedett, és a kontinens további gyarmatosításának kapuvárosává vált. Az európai telepesek ezeken a városokon keresztül léptek be a gyarmatokra, az áruk pedig ezeken a városokon keresztül hagyták el a gyarmatokat. Rio de Janeiro az aranykivitel, Sao Paulo a kávékivitel, Buenos Aires a birkahús- és gyapjúexportálás, Kalkutta a juta- és pamutkivitel, Accra pedig a kakaóexportálás központjaként növekedett egyre nagyobb méretűre.

Természetesen az európai kikötővárosok is egyre nagyobbra nőttek: Londonnak 1700-ban már félmillió lakosa volt, Lisszabon és Amszterdam 175 ezres városokká nőttek, ezzel szemben a gyarmatosításból kimaradó mediterrán városok mérete alig változott (pl. Velence 110 ezresről csak 140 ezresre nőtt, Milánó mérete pedig stagnált).

A politikai hatalom fokozódó centralizálásával párhuzamosan az európai nemzeti városrendszerek is egyre integráltabbak lettek. Az olyan fővárosok, mint Párizs és Madrid központi helyzete nagyban hozzájárult a nemzeti politikai konszolidációhoz, az erősödő igazgatási funkciójuk pedig tovább serkentette növekedésüket. A nemzeti városrendszerek csúcspontjaiban regionális központok (Bordeaux, Lyon, Marseille és Sevilla, Valencia, Zaragoza) jelentek meg.

A reneszánsz korában virágzásnak indult a városok (különösen a fővárosok) belső szerkezet és építészete is. Egyszerűbb közterületi szobor jelent meg, szökőkutakat és monumentális épületeket emeltek, ekkor épült a Louvre Párizsban, az Uffizi és a Santa Maria del Fiore katedrális Firenzében, az Escorial Spanyolországban. A kereskedelmi kapitalizmus komoly jólétet hozott a legtöbb országban, amely fényűző városi építkezésekben testesült meg. A reneszánsz várostervezés egy különleges példája az 1593-ban alapított itáliai Palmanova (8. ábra), amely a kor felfogása szerint az ideális várost testesítette meg és az ideális lakosságnak épült, ám erős védelmi funkcióval is rendelkezett. Palmanova ma a világörökség része.



Forrás: UNESCO – The Venetian Works of Defence

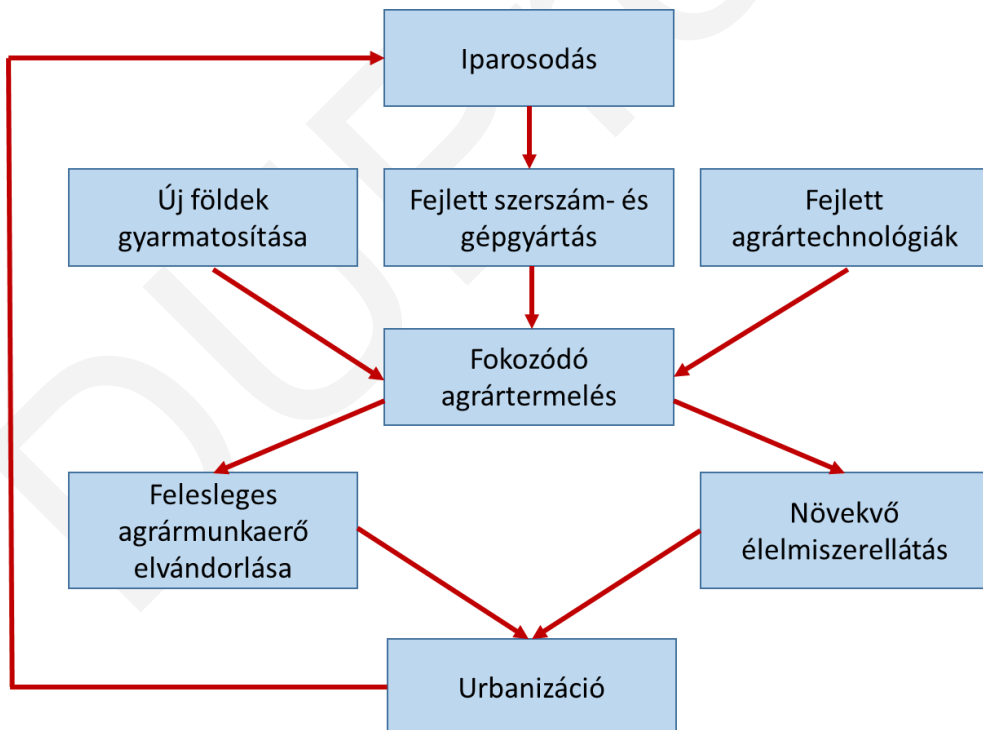
8. ábra: Palmanova, az ideális város

2.3.6. Urbanizáció és az ipari forradalom

Az 1700-as évek derekán nagyfokú termelés indult Közép-Angliában. Az ipari forradalom komoly impulzust jelentett a városfejlődésnek, hiszen alapvető változásokat hozott a textiliparban és a vaskohászaton keresztül a gépgyártásban. A termelés teljes vertikumát átfogó céhek helyette gépesített gyárak jöttek létre. Míg korábban a vízerő befolyásolta a gyártást, addig az új körülmények között a szén lette a meghatározó energia, a gyárak pedig vonzották a munkásokat. Új városok születtek. Az ipari gazdaságoknak pontosan arra volt szükségük, amit a városok nyújtani tudtak: fizikai infrastruktúra a gyáraknak, raktáraknak, hivataloknak; áruszállítási hálózat és utak; nagy mennyiségű munkaerő koncentráltan és végül hatalmas fogyasztópiac.

Az iparosodás teljesen megváltoztatta a városok belső szerkezetét: A gyárak új kerületei emelkedtek, amelyek jellemzően koszosak, füstösek és zajosak voltak. Ennek ellenére a városok központi elemeit a gyárak jelentették. A tömegközlekedés és áruszállítás főleg sín kocsikkal és vonatokkal történt, amelyhez megkövetelte az állomások és sínhálózatok kiépítését. Már nyomokban feltűntek a későbbi nagyvárosokra jellemző központi üzleti negyedek (central business district – CBD) elődei, amelyek főleg hivataloknak és cégközpontoknak adtak otthont. Nagy területen épültek fel a munkások bérházai. Ezek a szűkös és szerény épületek minden angliai városban elterjedtek voltak.

Nyugat-Európa és Észak-Amerika ipari övezeteiben a vidék fejlődése és a városok növekedése szorosan összekapcsolódott. A városokban kifejlesztett innovatív technológiákat és gépeket felhasználta a vidéki mezőgazdaság. A mezőgazdasági termelés hatékonyabbá vált, vagyis kevesebb munkás kellett több élelem előállításához. A munka nélkül maradt vidéki lakosságot a városok textil- és gépipara szívtá fel. A városok népessége tovább növekedett és ez még több élelmiszert igényelt. Ez a fajta urbanizáció speciális esete a Myrdal (1957) által leírt kumulatív okságnak, ahol az egymástól térben elkülönülő helyek közötti externáliák és agglomerációs előnyök (lásd részletesen Lengyel és Mozsár, 2002) spirális fejlődést eredményeznek.



Forrás: Knox & McCarthy (2012) alapján saját szerkesztés

9. Az urbanizáció-iparosodás összefüggés

Az iparosodással párhuzamosan egész Európára kiterjedt az urbanizáció. A bérek növekedése miatt egyre többen költöztek városokba, ahol folyamatosan javultak az életkörülmények, és csökkent a halálozási ráta. Ennek következtében tovább nőtt a városok népességszáma, és a rendelkezésre álló munkaerő mennyisége. A 19. században az iparosodás és az urbanizáció már nemcsak Európát érintette, hanem az Egyesült Államokat, Kanadát, Ausztráliát, Új-Zélandot és Dél-Afrikát is. Kialakulóban volt az új világrendszer, amelyet a kapitalista gazdasági rendszer, az iparosodás és az urbanizáció fémjeleztek.

A technológiai fejlődés miatt hatékonyabb lett a mezőgazdasági termelés, a kisebb farmok nagy agrárgazdaságokba olvadtak, a feleslegessé vált agrármunkások pedig a városokba özönlöttek. A túltermelés és a bőségesen rendelkezésre álló munkaerő miatt zuhantak az árak, a termelők költségcsökkentésbe kezdtek, és a bérek is csökkenésnek indultak. A munkások egyre kevésbé tudták megfizetni a lakhatási költségeiket: megjelentek a szlömök (lásd részletesen Ward, 1976; Flanders, 2012). Ezekben a negyedekben alig, vagy egyáltalán nem volt szennyvízkezelés és csatornázás, mindennapossá vált a tífusz és a kolera.

1800-ban a Föld népességének 7,3%-a élt városokban, 1900-ban már 16,4%-a (Ritchie & Roser, 2018). A 19. század közepére a világon 900 város lakosság száma haladta meg a 100 ezret.

3. A városfejlődés kezdeti szakasza az Egyesült Államokban

Az Egyesült Államok urbanizációja a kezdetektől a második világháború végéig öt szakaszra osztható, amelyek a következők:

- Az urbanizáció kezdete (a kezdetektől 1790-ig)
- A kereskedelmi szakasz (1790–1840)
- Korai iparosodás és regionális átszerveződés (1840–1875)
- A szervezett kapitalizmus (1875–1920)
- A fordizmus (1920–1945)

Mint az korábban részletezésre került a világgazdasági változások és az urbanizáció egymástól elválaszthatatlan folyamatok. Az Egyesült Államokban lezajlott urbanizáció, mint követendő és minden befolyásoló minta, alapjaiban határozta és határozza meg a közelmúlt és a jelen urbanizációs folyamatait világszerte. Éppen ezért az Egyesült Államok urbanizációs folyamatát indokolt külön és részletesen vizsgálni.

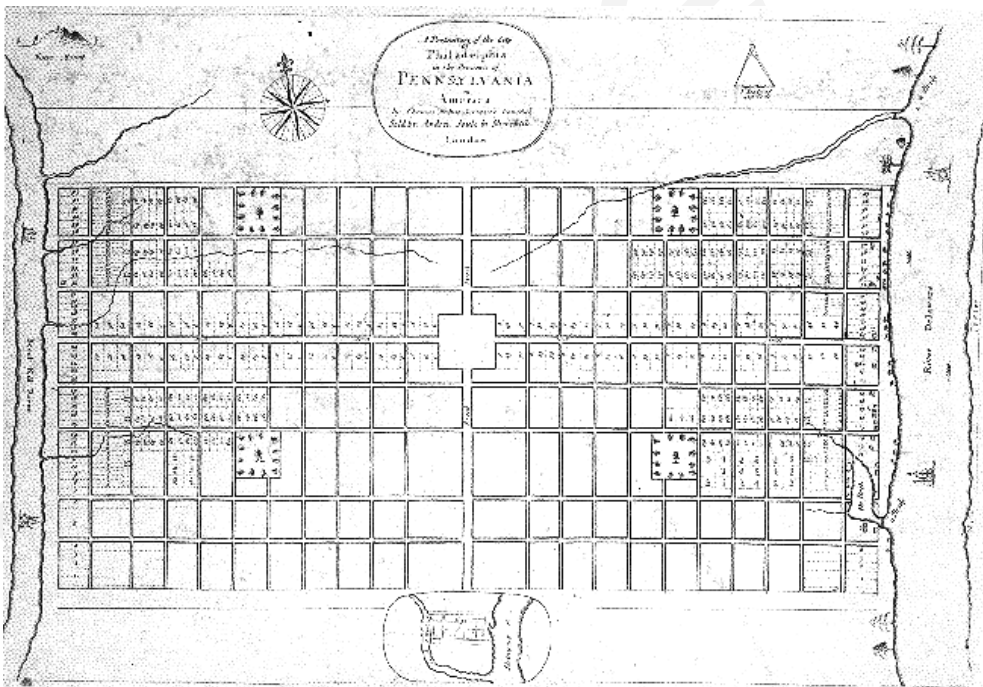
3.1. Az urbanizáció kezdetei az Egyesült Államokban (a kezdetektől 1790-ig)

Már a 16. század előtt is voltak települések Észak-Amerikában (Beck Kehoe, 2017), ám az első jelentősebb városokat az európai gyarmatosítók építették. A korai gyarmati városokat a spanyolok hozták létre Floridában és az amerikai délnyugaton. Ezeknek a városoknak az általános jellemzője a nagyméretű központi teret körülvevő rostélyos szerkezetű utcák hálózata volt. Az első jelentősebb méretű város az 1610-ben alapított La Villa Real de Santa Fe (Santa Fe, Új-Mexikó) volt Új Spanyolország északi határán (Ebright, 2014). A következő 150 évben a spanyol gyarmatosítók számtalan kereskedelmi, igazgatási, vallási, hadászati funkciójú települést emeltek, például San Antoniót, Santa Barbarát, Los Angelest, San Diegót, San Franciscót. Santa Fe megalapításával párhuzamosan a Hudson-folyó mentén a hollandok letették New Amsterdam (a mai New York City) alapjait. Az Észak-Amerikai kontinens kolonizálásában a franciák is részt vettek, ám hagyományos értelemben vett gyarmatosítás helyett inkább a kereskedelem (a fosztogatásban) voltak érdekelték (Pritchard, 2004). A franciák által alapított halászfalvakból a Nagy-tavak északi partjától kiindulva a Mississippi mentén egészen a Mexikói-öbölhöz jeltős nagyvárosok fejlődtek, így például Québec, Montréal, Detroit, St. Louis, Columbus, Baton Rouge és New Orleans.

Az amerikai városrendszer kialakulására azonban az angol gyarmatosítók gyakorolták a legnagyobb hatást. Az angolok a dohánykereskedelem érdekében 1607-ben megalapították a Virginia állambeli Jamestown kolóniát, amely az első választott kormányral rendelkezett (Grizzard & Smith, 2007). Jamestown az amerikai demokrácia első mérföldkövének tekinthető, azonban az észak-amerikai kontinens legtragikusabb periódusa is itt veszi kezdetét: 1619-ben Virginia dohányültetvényein megjelentek az első afrikai rabszolgák (Horn, 2018). A britek a rabszolga-

kereskedelem 1807-es betiltásáig 600-650 ezer fekete rabszolgát hurcoltak Afrikából Észak-Amerikába.

A kezdeti városrendszer kapuvárosok sorából állt, amelyek közé tartozott New York (a holland New Amsterdam kolóniát 1664-ben a britek elfoglalták és átnevezték), Boston (1630), Newport (1639), Charleston (1680), Philadelphia (1682) (Knox & McCarthy, 2012). A kapuvárosok feladata az áruk összegyűjtése és kivitelre történő előkészítése, valamint a feldolgozott késztermékek elosztása volt, továbbá ezekből a városokból történt az új területek közigazgatása is. Kezdetben a kikötővárosok egymástól függetlenül működtek és szorosabb kapcsolatban álltak Európával, mint egymással, vagyis az amerikai városok inkább az anyaország (elsősorban Anglia) városhálózatába integrálódtak. A partmenti és a transzatlanti hajózás fejlődésének következtében egyes városok (New York, Boston, Philadelphia) roppant dinamikusan növekedtek, és Észak-Amerika legfontosabb belépési pontjaivá váltak. A britek által alapított városok szerkezet rostélyos mintázatú volt (10. ábra), amelyet alapvetően praktikus okok motiváltak: a leendő brit telepeselemek még Angliában kiválaszthaták majdani hajlékuk telkeit.



Forrás: Cramer, H., 2018

10. ábra: Philadelphia, PA eredeti, William Penn által megalkotott szerkezeti terve 1683-ban

A nagyvárosok árnyékában kisebb kereskedővárosok emelkedtek, amelyek belföldi kapuvárosokként kezdtek funkcionálni. Ilyen voltak Hartford és Norwich

(Connecticut), Albany (New York), Lancaster (Pennsylvania), Richmond (Virginia). 1775-ben, az amerikai függetlenségi háború kezdetén a 13 lázadó kolónia szövetségéből megszületett az Amerikai Egyesült Államok. Ebben az időben a legnagyobb város New York volt 25 ezer lakossal, Philadelphia 24 ezer lakossal rendelkezett, Bostonnak pedig 16 ezer lakosa volt. A belföldi kereskedő városok lakosság száma nem érte el a 10 ezret.

3.2. A kereskedelmi szakasz (1790–1840)

Az amerikai alkotmány megalkotásának idején, 1787-ben csak minden huszadik amerikai élt városokban, azonban az alkotmány a városokon alapuló termelésnek és kereskedelemnek kedvezett. Ennek következtében fordulat állt be a városhálózat fejlődésében is: Európa helyett az amerikai városok egymással kezdtek el kereskedni, a gazdasági kapcsolatok elsősorban belföldön fejlődtek. Az amerikai tőke által finanszírozott fejlesztések belföldön realizálódtak és a profit nem vándorolt vissza az európai városokhoz. A kormányzati funkciók megerősödése és elterjedése miatt sok megyeházát, városházát és szövetségi állami kormányzati épületet emeltek, 1790-ben pedig George Washington elnök vezetésével kijelöltek egy 259 négyzetkilométeres területet (District of Columbia) az új szövetségi főváros otthonaként. A nyugati terjeszkedés következtében új határvárosok születtek, amelyek fokozatosan helyi szolgáltató központokká váltak. A stratégiai pontokon elhelyezkedő városok, és a folyóparti kikötővárosok gyors fejlődésnek indultak. A kereskedelem fejlődésével párhuzamosan egyes városok a komparatív előnyeiknek köszönhetően specializált termelést tudtak folytatni, például Cincinnati a sertésstenyésztés központja lett (1835 körül ragadt rá a Porkopolis becenév).

A bevándorlás komoly hajtóereje volt a területi terjeszkedésnek és a belföldi növekedésnek. A 2,5 milliós gyarmati népesség ötöde afro-amerikai rabszolga volt.

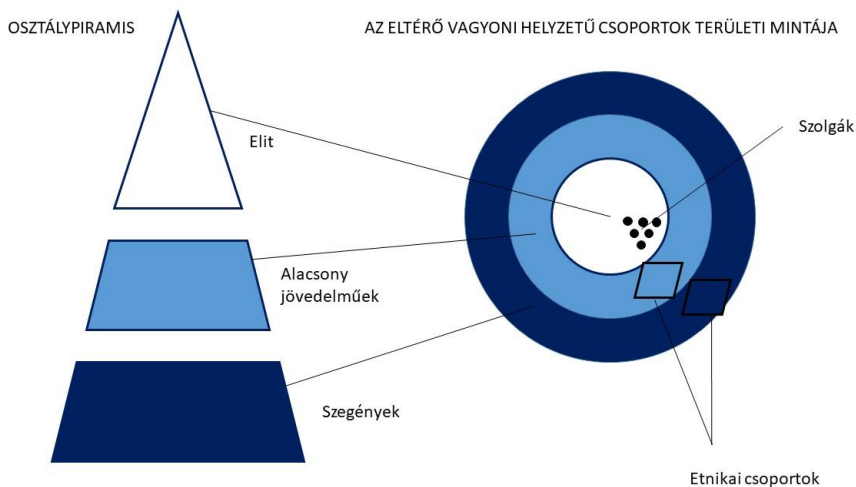
New York lakosság száma 1840-re elérte a 310 ezret, Baltimore és New Orleans a 100 ezret, Boston és Philadelphia pedig a 90 ezret (U.S. Bureau of the Census, 1998a).

3.2.1. A kereskedő város belső szerkezet

A városok fejlődésére a gazdasági fejlődés és a vándorlás/bevándorlás mellette komoly hatást gyakorolt a gazdasági és társadalmi interakciók változása, a társadalmi szerkezet és életforma átalakulása, az építőanyagok és az építési technológiák innovációja, a városi közlekedés fejlődése, a tulajdonviszonyok jogi szabályozásának változása, illetve a területhasználattal kapcsolatos jogszabályok és politikák változásai. Az említett tényezők közül kiemelkedik a városi közlekedés rohamos fejlődése, amely jelentősen befolyásolta a városok népsűrűségének területi mintázatát, valamint a városok területi kiterjedésének alakulását.

Ebben a történelmi korszakban az emberek alapvetően gyalog közlekedtek, az árumozgatás is kézzel történt, a városi funkciók pedig lazán keveredtek. A legtöbb kereskedő város kikötő is volt, ezért a gazdasági tevékenységek a kikötőkben koncentráálódtak, itt voltak a kereskedők irodái, a raktárak. A kikötőt vették körül a szállodák, templomok, kereskedelmi üzletek, középületek, a gazdagabb polgárok otthonai. A kézművesek, kiskereskedők, munkások épületei az üres helyeket töltötték ki, és a város pereme felé terjedtek. A városok szélén helyezkedtek el a nagy helyigényű, sok vizet felhasználó, veszélyes, vagy zajos, bűzös üzemek, például a textil gyárak, malmok, vágóhidak.

A funkciókkal párhuzamosan a város területét a lakosság a vagyoni helyzetnek megfelelően töltötte ki (11. ábra). A kikötők környékén éltek a leggazdagabbak, az elit, akiket nagyszámú munkásréteg vett körül: a gazdagokhoz közel a hivatalnokok, banki, vállalati alkalmazottak éltek, majd távolodva a kétkezi munkások. A város szélén gyárak, vágóhidak környezetében a legszegényebbek találtak helyet, olyanok, akiknek a városi funkciók jelentős része irreleváns volt.



11. ábra: A kereskedő város belső szerkezet Vance merkantil modellje szerint

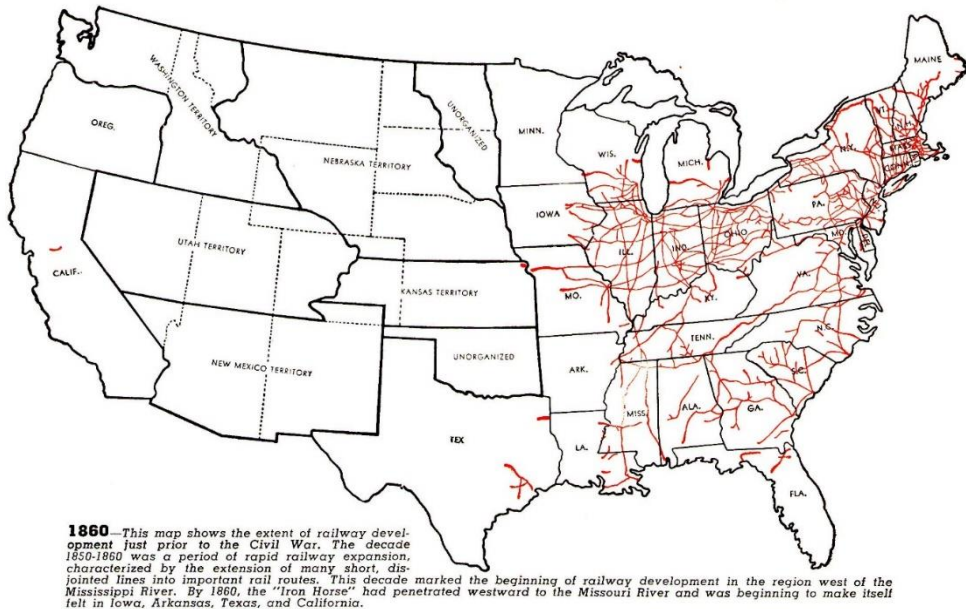
3.3. Korai iparosodás és regionális átszerveződés (1840–1875)

Az 1840-es években a kereskedelemre épülő gazdaságot lassan felváltotta az érett mezőgazdaság és kezdeti ipari gazdaság. Ennek okai a következőkben keresendők: 1) Az európai ipari forradalom vívmányai az Egyesült Államokat is elérték is, az Angliában kifejlesztett mezőgazdasági és ipari innovációk az amerikai gazdaság számára is elérhetővé váltak. 2) A mezőgazdaság produktivitása emelkedett miközben az újonnan elfoglalt nyugati területekről egyre több termény került a városokba. 3) A városok felszívták a felesleges agrármunkaerőt, akik – kiegészülve a folyamatosan

érkező bevándorlókkal – jelentősen hozzájárultak a városok méretének növekedéséhez.

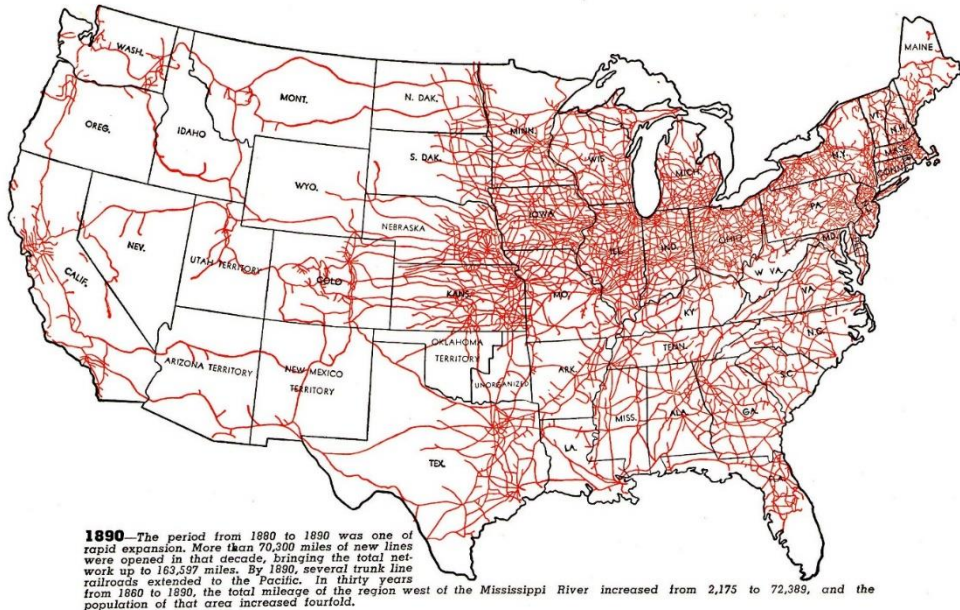
1840-es évektől rengeteg bevándorló érkezett az Egyesült Államokba. Az első hullámot az írek képviselték, akik főleg az éhínség elől menekültek, illetve az angolok, akiket a laissez fair politikai kényszerített távozásra. Őket az 1850-es években a németek, franciák, belgák, skandinávok követték, majd az 1880-as években Európa más országaiban is fellángolt az amerikai kivándorlás utáni vágy: megjelentek az olaszok, szlávok, magyarok, zsidók.

A városok speciális földrajzi fekvését megkövetelő új ipari technológiák miatt rengeteg város született ebben az időben. Egyes városok döntően az energiatermelésben játszottak szerepet, kezdetben a vízenergia-termelésre alapozva jöttek létre új városok, főleg a gyorsvízű folyók és a hegyi folyók mentén. Később, az energiaforrások változásával, a bányavárosok lendültek fel, a szénbányászat miatt alapított városokat az ércek bányászatára létrehozott városok követték, elsősorban az Appalache hegylábfelületén. A közlekedési központok a vasútvonalak és a hajózási csatornák mentén jöttek létre. A nyersanyag lelőhelyek közelében és szállítási útvonalak mentén nehézipari városok születtek, mint például Pittsburgh. A gőzhajózás fejlődése miatt a belföldi vízi utak mellett is jelentős városok emelkedtek (pl. Chicago, Cincinnati, Memphis, Nashville), főleg, ha keresztezték őket a főbb vasútvonalak.



Forrás: Olson-Raymer, 2014

12. ábra: Az Egyesült Államok vasúthálózat 1860-ban



Forrás: Olson-Raymer, 2014

13. ábra: Az Egyesült Államok vasúthálózat 1890-ban

A vasúthálózat kiépülése az Egyesült Államok urbanizációjának sarokköve. Az 1860-as években csak a középanyugati területeket fedte le változó sűrűségű vasúthálózat (12. ábra). Az 1870-es években a vasút elért a Pacifikus-hegységet is, az egymással versenyző vasúttársaságok pedig minden nagyobb települést bekapcsoltak a városrendszerbe. A 19. század végére a vasúthálózat szinte az egész Egyesült Államokat behálózta (13. ábra).

A kezdeti ipari fejlődés, és így a városnövekedés is elsősorban a legnagyobb városokat érintette. 1880-ban már 20 város népességszáma haladta meg az 100 ezret, Chicago, Brooklyn és Philadelphia a félmillió, New York City pedig az 1,2 milliót is átlépte (U.S. Bureau of the Census, 1998b).

3.3.1. A korai iparváros belső szerkezet

A városok belső szerkezetének alakulását, a területfelhasználás módját az a verseny határozta meg, amely a gyárak, raktárak, irodák, üzletek elhelyezéséhez szükséges legjobban és legkönnyebben elérhető területek megszerzésért folyt. Az iparosodás közben három társadalmi csoport formálódott: az üzleti elit, akik birtokolták a gyárakat, vasutakat, bankokat, a fehérgalléros menedzserek, hivatali dolgozók, akik az üzleti tevékenységet végezték és a kékgalléros gyári munkások tömegei, akik a fizikai termelést végezték. A városi népesség lakáshelyzetét döntően befolyásolta a bérleti díjra rendelkezésre álló pénz: az emberek laccíme (vagyis a környék) a

társadalmi státuszukat jelképezte. A városok szerkezete radikálisan átalakult: a központi területeket elfoglalták a gyárak és a raktárak, amelyek működése jelentős légszennyezéssel és zajjal járt, továbbá a nagyszámú munkásság miatt hatalmas tömegek jelentek meg. A gazdagok kiköltöztek (vagy inkább kimenekültek) a korábbi perifériára, a munkások pedig beköltöztek a gyárak környékére. Ezek a folyamatok az alapvető környezeti és jogi szabályozások hiányában zajlottak le, a közlekedési módok jelentősebb fejlődése nélkül. A városokra általánosan jellemző jelenség volt, hogy újabb és újabb gyárak zsúfolódtak össze a belső területeken, a kifogyhatatlan munkalehetőség miatt tömegek lepték el a várost, miközben a közlekedés relatív fejletlensége nem segítette a térszervezés racionalizálást.

Az első lóvontatású kocsik, az omnibuszok, 1826-ban jelentek meg a franciaországi Nantes-ban, Európa jelentősebb fővárosaiban, Párizsban és Londonban pedig az 1830-as években terjedtek el (Young, 2015). Az Egyesült Államokban az omnibusz szolgáltatás 1828-ban indult New York Cityben, az 1840-es években pedig szinte minden amerikai nagyvárosban elérhető volt. Az első lóvontatású könnyűvonat-hálózat 1832-ben került kiépítésre Manhattanben (ez a közlekedési mód Európában 1854-ben jelent meg, Párizsban). 5-7 km távolságot 30-45 perc alatt lehetett megtenni, vagyis már munkába járásra is alkalmas volt. Az elővárosok elérhetősége omnibusszal drága volt (12 cent egy út), ezért csak a tehetősek engedhették meg, hogy kiköltözzenek a zsúfolt városokból. A lóvontatású vasút olcsósága (5 cent egy út) miatt azonban egyre több lett az utas, következésképpen megnövekedett a potenciális elővárosi lakosság száma. Mindemellett a lóvontatású vasút messze kényelmesebb közlekedési eszköznek bizonyult az omnibusznál, hiszen a többnyire földutakon közlekedő omnibuszon olykor komoly kihívást jelentett az utazás.

A vasúthálózat döntően a városok között épült ki, és elsősorban a város rendszer fejlődését határozta meg, azonban a városok belső szerkezetén is nyomot hagyott:

- A vasúttársaságok nagyméretű állomásokat építettek a belvárosok központi részein.
- Az állomások környékén hotelek, éttermek, üzletek jelentek meg, és így hozzájárultak a mai értelemben vett CBD-k kialakulásához.
- Az új építési technológiák (pl. vasgerenda, függönyfal) és az új innovációk (pl. a lift) segítették a magasépítés fejlődését. A liftek az 1850-es évektől terjedtek el, és alapvetően meghatározták New York építkezési trendjeit.
- A vasúttársaságok saját igényeiknek megfelelően alakították a város belső szerkezetét, sokszor tudomást sem véve az ott élők igényeiről. A korszak egyik jellemző kritikája szerint a vasúttársaságoknak fontosabb volt a vonatok mozgatása, mint a személyek szállítása.
- A városközpontból radiálisan kiinduló vasútvonalak mentén (ha volt elég szabad terület) istállók, gyárak és raktárak jelentek meg, illetve itt telepedtek meg a szegények lakóépületei is.

- A vasúti tömegközlekedés fejlődése lehetőséget teremtett a középosztály tömeges kiköltözésére a degradált városokból.

3.4. A szervezett kapitalizmus (1875–1920)

A szervezett kapitalizmus időszakában a városrendszer jelentősen megerősödött, a gazdasági specializáció és az eltérő területek közötti integráció elmélyült. A vasúthálózat egyre jobban kiterjedt, a vasból készült síneket acél sínek váltották fel, amelynek következtében hosszabb szerelvényeken nehezebb szállítmányokat lehetett egyre nagyobb távolságra eljuttatni. Az élelmezés, a közegészségügy, a gyógyszerészet fejlődése miatt csökkent a halálozási arány, stabilan növekedett a népesség. 1890 és 1910 között 12 millió bevándorló érkezett az Egyesült Államokba, azonban a szakszervezetek és a nacionalista szervezetek tiltakozása miatt 1921-ben 250 ezer fő/évre, 1924-ben 150 ezer fő/évre korlátozták a bevándorlók számát (Koven & Götzke, 2010; Yuill, 2014). A gazdasági fejlődés, a demográfiai változások és a bevándorlás következtében tovább növekedtek a meglévő városok, valamint egyre több város épült a bányavidékeken és a nyugati mezőgazdasági területeken.

1920-ban New York City lakosságszáma 5,62 millió fő volt, Chicago 2,7 milliós, Philadelphia pedig 1,8 milliós várossá nőtt. A milliós nagyvárosok mellett kilenc város lakosságszáma haladta meg a félmilliót (pl. Detroit, Cleveland, St. Louis, Boston, Baltimore, Pittsburgh), és további 56 városé lépte át a 100 ezret (U.S. Bureau of the Census, 1998c). 1920-ra kialakult a nemzetgazdaság egészét meghatározó ipari övezet, amelynek nagyvárosai körül kiterjedt agglomerációk jöttek létre, a kisebb városok pedig a specializált ipari termelésnek adtak otthont.

3.4.1. Az iparváros

Az iparosodás ebben a szakaszában a városoknak nemcsak a lakosságszáma és a területe növekedett meg radikálisan, hanem megváltozott a területhasználat jellege is. Továbbá jelentősen átalakult a városi gazdaság és társadalom szerkezete. A városok szerkezetét a gyárak határozták meg, amelyek közlekedési okok (szállítás, elérhetőség) és a vízellátás szükségessége miatt általában a tenger- és folyópartokra épültek. A gyárakat vették körbe a munkások hajlékai.

A munkáslakásokat kezdetben a gyártulajdonosok építették, azonban a gyárak tömeges megjelenésének köszönhetően és az iparosodás kiterjedésével párhuzamosan immár a munkásoknak kellett saját lakást keresniük. Ezzel megjelent a mai értelemben vett általános ingatlanpiac. Az alacsony bérű munkások a legkevésbé versenyképes elemei voltak a városi területek használóinak. Mivel a munkások nem engedhették meg a tömegközlekedést a roppant igénytelen lakásaik a gyárak, a szeméttelpek és a vasútvonalak között épültek.

A városok területhasználatát két ellentétes mozgás jellemezte: egy kifelé tartó centrifugális és egy befelé ható centripetális mozgás. A tehetősebb fehérgalléros és

kereskedő réteg a város agglomerációjában található elővárosi (szuburbán, vagy exurbán) településekre költözött (kifelé tartó mozgás), azonban a gyárak, raktárak, hotelek, hivatalok, boltok a városban maradtak, amelyek ide vonzották a megélhetést kereső, kevésbé mobilis munkásokat (befelé tartó mozgás).

A városokban új innovációk jelentek meg: gázvilágítás, elektromosság, acélszerkezetű felhőkarcok, liftek. Kiepült a modern infrastruktúra alapja, a városokat utak, alagutak, hidak, ivóvíz- és csatornahálózat, telegráf- és telefonvonalak, közvilágítás, metróvonalak szőtték át. A városok folyamatos változását a növekedésük, az új iparágak megjelenése, az új intézmények építése, valamint az átalakuló városi élet mozgatta. Mindez az épített környezet megváltozásához vezetett. Felerősödött az igény a kaotikusan szerveződött metropoliszok területfelhasználásának racionalizálására. Európában a középkorból megörökölt városrészeket bontották el, és hoztak létre sugárutakat, tereket, monumentális épületeket (lásd lentebb a párizsi haussmannizáció jelentőségét), az Egyesült Államokban viszont az egyenesek által határolt utca- és közműhálózat terjedt el.

Európában a leglátványosabb városszerkezeti beavatkozás Georges-Eugène Haussmann nevéhez kötődik, aki III. Napóleon megbízásából 1853 és 1870 között rendezte Párizs belső területeit. A 19. század végén – sok más európai nagyvároshoz hasonlóan, amelyek később követték a párizsi példát – Párizs organikusan formálódott belső területeit a középkorból öröklött szerkezet és épületállomány jellemezte. Az utcák 5-6 méter szélesek voltak, kocsikkal nehezen járhatók, a 3-5 szintes épületek között a fény alig hatolt át, a levegő rosszminőségű volt, állandóak voltak a betegségek, járványok (de Moncan, 2002). A fából készült tetőszerkezetek gyakran kigyulladtak, viszont a szűk utcákon szinte lehetetlen volt a tüzet eloltani. Ráadásul a szűk utcákon könnyű volt barikádokat emelni, ezért a forradalmak leverése roppant körülményessé vált (Hervé, 1990). A haussmannizáció során a középkori városrészben hosszú bemetszésekkel széles, fasorokkal kísért sugárutakat alakítottak ki (pl. a mai Avenue Foch, vagy a Boulevard Saint-Germain), amelyek hatalmas terekben (pl. a Place de la République, vagy a Place de l'Europe) futottak össze. A változások teljesen átalakították Párizs szerkezetét, amely egyértelműen Haussmannnak köszönhetően vette fel ma ismert megjelenését (14. ábra).

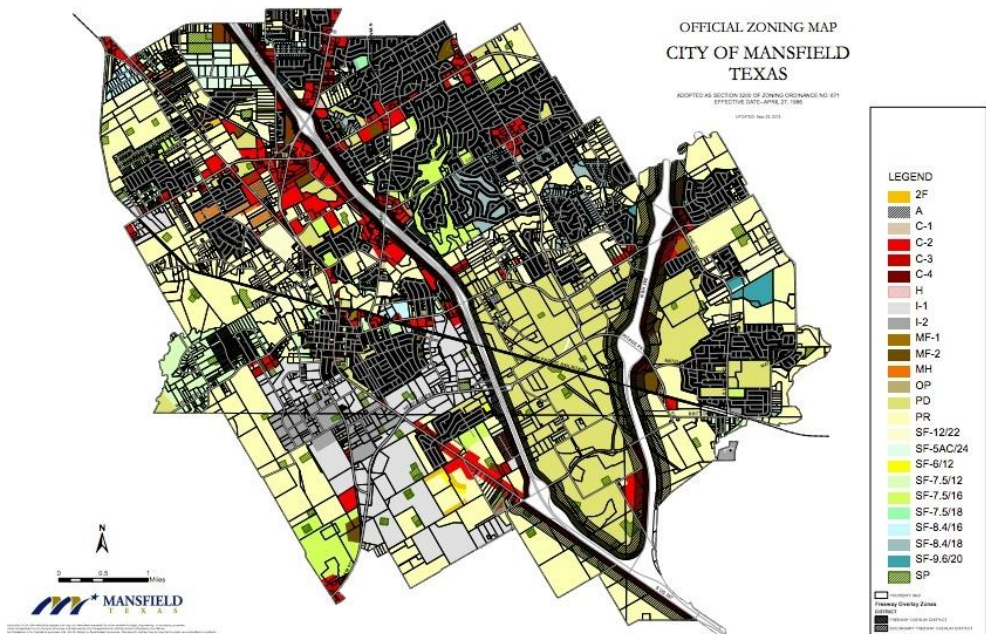


14. ábra: A Charles de Gaulle téren összefutó párizsi sugárutak

Ebben az időszakban vette kezdetét a hivatalos területhasználati zónák használata (Weiss, 1986). Az 1880-as évek elején San Francisco városban tiltakozás indult a kínai mosodák elterjedése (valójában a kínai bevándorlók) ellen, a lakosság be akarta záratni a tűzveszélyesnek és szennyezőnek tartott mosodákat. A legfelsőbb bíróság azonban kimondta, hogy a mosodabezárások háttérében rasszizmus áll, a fehérekből álló önkormányzati vizsgáló testületek működése pedig sérti az alkotmányt (Nelson, 1996). A kaliforniai Modesto önkormányzat azzal az ötlettel állt ellő, hogy két zónára osztja a várost: az egyik zónában (a város külterületén) működhetnek kínai mosodák, a másik zónában (lényegében magában a városban) viszont nem (Pollard, 1931). Ezzel életbe lépett az Egyesült Államok első zónásítása, amely a városi területfelhasználási rend nemzetközi szabályozásának mérföldköve lett (a zónatérkép példája a 15. ábrán látható). Los Angelesben a területhasználat sajátossága alapján hoztak létre zónákat: csak lakossági használatú, csak ipari használatú, illetve korlátozott ipari funkciójú lakossági használatú zónák.

A villamosok elterjedésének köszönhetően egyre több elővárosi településrész született: a villamosok 10-30 perces elérhetőségében korábban beépítetlen alapvetően lakófunkciójú városrészek nőttek ki, amelyek főleg a középosztályt vonzották. A nagyobb városokban a villanyvonatok és a metrók is megjelentek a tömegközlekedésben. Londonban 1863-ban, Budapesten 1896-ban (Európa első elektromos földalatti vasútvonala), Bostonban 1897-ben, New Yorkban 1904-ben, Philadelphiában 1907-ben adták át az első metróvonalakat.

Az Egyesült Államokban a tömegközlekedési vállalatok ingatlanfejlesztőkként is felléptek: a közlekedési vonalaik kiépítését összefűzték kereskedelmi negyedek és elővárosi településrészek fejlesztésével.



Forrás: City of Mansfield, TX, 2018

15. ábra: Mansfield, TX zónatérképe

A városok szerkezetére, funkciójára, az épületek formáira jelentős hatást gyakorolt az iparosodás. A városfejlődés három legfontosabb dimenziója a CBD növekedése, a lakásbérlet alapelveinek alárendelt területhasználat, és a különböző minták szerinti lakossági szegregáció lettek. A városok fejlődésének, modernitásának tükörképeivé a CBD-k váltak. Itt jelentek meg a legújabb építészeti technológiák, az acélszerkezetű felhőkarcolók és a liftek. Egyes CBD-k nemcsak az adott város gazdasági, társadalmi, politikai, kulturális életében töltötték be központi szerepet, de hatásuk az államra, vagy az egész országra kiterjedt. A CBD-ben komplett bevásárló negyedek alakultak ki, amelyek alapvetően hatalmas áruházakból álltak, és amelyek lehetőleg a tömegközlekedési vonalak mentén álló utcasarki épületeket foglalták el. New York Cityben a nagyáruházak elhelyezése a metróállomásoktól legfeljebb 300 méteres távolságra történt. Az exkluzív, luxus üzletek a bevásárló központoktól messze, de egymás közelében jöttek létre, az üzletek sora jellemzően egy egész utcát kitöltött (ilyen például az Ötödik sugárút [5th Avenue] New Yorkban). A hivatali negyed a bevásárló negyeden belül jött létre, amelyet elsősorban az elérhetőség motivált: a mindennapi ügyintézéséhez megfelelő közlekedési feltételek kellenek, márpedig a bevásárló negyed elérhetősége érdekében a városi közlekedési hálózat eleve jól kiépített. A hivatali negyedbe bankok, ügyvédi irodák, orvosi rendelők települtek. A nagyáruházak hatalmas területet foglaltak el, ám vertikális kiterjedésük viszonylag korlátozott volt, azonban a hivatali negyed épületei kisebb alapterületre épültek, de egyre magasabb lettek. A CBD külső megjelenését a hivatali negyed épületei

határozzák meg, a biztosítók, bankok, vállalati központok, kiadók egyre magasabb és magasabb felhőkarcolókat építettek. A 102 emelet magas Empire State Building 1931-ben került átadásra New York Cityben és 381 méteres magasságával 1973-ig a világ legmagasabb épületének számított. A CBD-vel együtt fejlődött a raktárzóna, amelynek feladata a nagyáruházak kiszolgálása volt. A közlekedés fejlődésével párhuzamosan, illetve a belvárosi ingatlanárak emelkedésének köszönhetően a raktárzóna a központi városok peremére, a központi városok és az elővárosok közé szorult. A CBD-ben csak a luxus termékek (pl. ékszerek, illatszerek, ruhák) és az élelmiszerek forgalmazása maradt meg. Továbbá a CBD-ben jelentek meg egyes középületek is, például egyetemek, könyvtárak, múzeumok, ám kétségtelenül valamennyi közül a városházák lettek a legikonikusabb épületek, hiszen megjelenésükkel a várost szimbolizálták.

3.5. A fordizmus (1920–1945)

A fordizmus időszakának két meghatározó jellemezője a tömegtermelés megjelenése és a belsőégésű motorok elterjedése. Az autók a tömegközlekedéssel versenyző, azt kiváltó tényezővé váltak, ez pedig az elővárosok robbanásszerű fejlődéséhez vezetett. A mezőgazdaságot elárasztották a traktorok, amelynek következtében még kevesebb munkásra lett szükség, a munkaerő felesleg pedig a városokba vándorolt.

A déli államokból az 1920-as években kezdődött a feketék északra vándorlása, elsősorban az I. világháború következtében északon jelentkező általános munkaerőhiány (a bevándorlás továbbra is korlátozott volt), a déli államokban fellángoló rasszizmus és erőszakhullám, valamint a mezőgazdasági innovációk által generált munkanélküliség miatt. Az 1920-as, 1930-as években, az északi nagyvárosokban, elsősorban New York Cityben (a legismertebbé Harlem vált) és Chicagóban megjelentek a fekete gettók (Logan et al., 2015).

A közlekedés fejlődése miatt a vásárlók nagyobb távolságokra is utazhattak, a helyi piacokon jelentősen zuhant a forgalom, aminek következtében sok kis- és középváros fejlődése megállt. Mivel a gőzgépeket felváltották a belsőégésű motorok a szénbányászat hanyatlani kezdett, az olajmezők városai (pl. Oklahoma City) pedig egyre nagyobbra növekedtek. A repülőgépek fejlődése miatt a nagyvárosokban forgalmas repülőterek épültek, amely hatással voltak az üzleti élet alakulására is, a gyorsforgalmi autópályák mentén pedig alvóvárosok sora jött létre. A fordizmus időszakát erőteljes regionális decentralizáció jellemezte.

Az időszak közepén, 1929-1933-ban zajlott le az első nagy gazdasági világválság, amely az Egyesült Államokból indult ki. Az amerikai jegybank felemelte a kamatokat, az emberek részvényekbe fektettek, a vállalatok pedig egyre több árucikket termeltek, miközben a fogyasztók száma csökkent és valójában egyre kevesebb termékre volt szükség (James, 2010). 1929-ben a New York-i tőzsde összeomlott, az 1929-es 3%-ról 1933-ra 25%-osra emelkedett a munkanélküliség (Detroitban, Pittsburgh-ben meghaladta az 50%-ot). Az Egyesült Államok a központi

kormányzat jelentős beavatkozásával jutott túl a válságon (a program neve New Deal volt): országszerte állami építkezések indultak (New York Cityben ekkor épült a La Guardia repülőtér, San Franciscóban a Golden Gate híd), amelyek emberek tömegeinek nyújtottak munkalehetőséget.

Az időszakban virágzásnak indultak az elővárosok, amelyek a nem meghatározó funkciók (pl. kereskedelem) egy részét átvették a CBD-től. Az elővárosok csak autókkal, vagy tömegközlekedéssel voltak megközelíthetők, ezért elsősorban a középosztály engedhette meg magának, hogy kiköltözzön. A folyamat eredményeként erősödött a társadalmi szegregációt, a központi városok társadalmi szerkezete átalakult.

A fordizmus egy egész korszak gazdaságát és társadalmát formálta át: Henry Ford víziója az volt, hogy minél nagyobb volumenű termelés valósuljon meg, minél olcsóbban, a munkások pedig kapjanak annyi fizetést, hogy ők is megvehessék az általuk készített termékeket. A termelés automatizálásához döntő hozzájárult a futószalag, munkaszervezés pedig a Taylorizmus elvei szerint történt.

Az elővárosok számának növekedése és az autók elterjedése az aszfaltozott utak építését követelte meg. A szövetségi államokat törvények kötelezték az útépitésre, amely – az oktatás után mind a mai napig – a kormányzatok második legnagyobb kiadási tételévé vált (Greenstone & Looney, 2011). Az elővárosokba való bejutás főleg autókkal történt, a tömegközlekedés hanyatlani kezdett, és visszaszorult a belvárosokba. A közlekedési vállalatok veszteségesek lettek, a szolgáltatásuk intenzitása és színvonala pedig folyamatosan csökkent. Egyes városokban az autóiipari cégek, autógumi-gyártók és olajipari cégek kartelljei összefogtak a városi villamosok megszüntetése érdekében. A legnagyobb botrányt kirobbantó eseménysorozat a General Motors, a Firestone Tires és a Standard Oil of Californai alkotta konzorcium nevéhez kötődik, amely összefogva a National City Lines közlekedési vállalattal 1938 és 1950 között 25 városban szerezte meg a városi közösségi közlekedés jogait, majd az addig már széles körben kiépített villamossíneket felszedték, a villamosokat hulladékfémként értékesítették, a közösségi közlekedési szolgáltatást pedig kizárólag autóbusszokkal oldották meg (The Guardian, 2016). A National City Lines és leányvállalatai 25 amerikai városban jártak el hasonló módon, többek között Los Angelesben, Baltimore-ban, Oakland-ben.

Az elővárosok növekedésének mintáiban általános jellegzetességek figyelhetők meg. Az elővárosok fejlesztőit nem kötötte a gyalogos forgalom iránti igény, ezért az utcákon általában nem is épületek járdák. Ez egyrészt költségmegtakarítást eredményezett a beruházóknak, másrészt egyfajta exkluzivitást igyekezett kelteni a potenciális lakókban (a környék annyira előkelő, hogy senkinek sem kell gyalog járnia, hiszen mindenkinek saját autója van). Ezekben az elővárosokban a telkek nagyok voltak, de a házak átlagos mérete nem nőtt meg a korábbiakhoz képest. Az utcák kezdetben rostélyos szerkezetűek voltak, majd a minél kevesebb csomópont építése érdekében görbülőre tervezték őket (ettől még különlegesebbnek és előkelőbbnek tűntek). A későbbi évtizedek során ezeket az elővárosokat a növekedő központi városok elnyelték, és a viszonylag sűrű beépítésük,

kis alapterületű házaik és alacsony városi funkcióik miatt jellemzően az alacsony státuszú munkásosztály foglalta el őket. Az elővárosok gyakran valódi városi jogköröket kaptak, képviselő testületet választhattak.

A háztartások szuburbanizációját csak lassan követte a kereskedelem és az ipar szuburbanizációja. Elsőként a kiskereskedelem decentralizációja ment végbe, amely kezdetben az autós kiszállításban testesült meg. Ezt követte az alacsonyabb szintű üzleti és hivatali szolgáltatások (pl. bankfiókok), valamint egyes általános városi szolgáltatások (pl. fogorvosok, ügyvédek) megjelenése. A nagykereskedelem megjelenését a közúti szállítás fejlődése, a teherautók elterjedése tette lehetővé az 1920-as, 1930-as években. Az ipari tevékenységek ugyan lassabban mozdultak, ám a központi városokban egyre drágábbak lettek a bérleti díjak, a nagy üzemek pedig egyszerűen nem is fértek el. Az ipar szuburbanizációját a közúti közlekedés fejlődése és a költségeinek csökkenése is elősegítette, hiszen a munkások napi rendszerességű utazása, ingázása elől minden külső akadály elhárult. Az 1930-as években megindult a központi városok dezindustrializációja.

4. Az Egyesült Államok városrendszerének transzformációja és a városok újjászületése

A II. világháború után a világgazdaságban új fejezet kezdődött el: a „szervezett kapitalizmust” felváltotta a „fejlett kapitalizmus”. A technológiai innovációk és fejlesztések elterjedésének következtében a gyáripari termelésben dolgozó munkások száma csökkent, a szolgáltatásokban dolgozók száma viszont növekedett. Az emberek egyre többet kerestek, vagyis egyre több pénzt tudtak szolgáltatásokra, vásárlásra, étkezésre fordítani. Az 1970-es évektől a gazdasági tevékenységek nemzetközivé válása a korábbi nemzetgazdaságokra épülő „szervezett kapitalizmus” kereteit összetörte, és kiegészülve a tőke területszervező szerepével teljesen átszabta a már kialakult városrendszereket és a városok belső politikáit. Az Egyesült Államokban a közlekedésben és a kommunikációs technológiákban végbement változások meghatározták a fejlett kapitalizmus nemzetközi gazdasági változásait.

A közlekedési hálózat, különösen az autópálya-hálózat és a belföldi repülőgépjáratok fejlődése két jelentős hatást gyakorolt a városrendszerre: regionális decentralizáció és a metropoliszok konszolidációja. A napfényövezet (Sunbelt) roppant vonzó lett a magas hozzáadott értékű high-tech szektornak, a városok infrastruktúrája pedig roppant gyorsan fejlődött, hogy kiszolgálja a cégeket. A városok fejlődését a cégekért folytatott verseny hajtotta. A korábban domináns ipari övezet városai leépültek, az ipari szerkezetük elavulttá, az infrastruktúrájuk pedig túlzottan drágává vált. A munkahelyek és az emberek az övezet korábbi perifériájára menekültek.

4.1. Regionális decentralizáció és a városok terjeszkedése (1945-1973)

A legnagyobb és legsikeresebb városok a vezető cégek központjainak otthonává váltak, következésképpen a cégek legmagasabban kvalifikált és legjobban fizetett alkalmazottait tudták megtartani. Az 1970-es években New York City és Chicago voltak a vezető cégek központ városok, az ipari övezetben azonban sok cég leépült, vagy elköltözött az övezetből, főleg a napfényövezet nagyvárosaiba, elsősorban Atlantába, Houstonba, Los Angelesbe, San Diegóba. Hasonlóan, a cégek központokhoz a cégek kutatás-fejlesztési részlegei is a napfényövezet nagyvárosaiba (vagy azok agglomerációjába) költöztek. A K+F létesítmények vagy együtt mozogtak a központokkal, vagy önállóan költöztek a napfényövezetbe, mivel a cégek a jól fizetett kutatóknak, mérnököknek kikapcsolódási lehetőséget, kulturális feltöltődést kívántak biztosítani. Különösen vonzóak lettek az egyetemi tudásparkok, pl. Kaliforniában a Szilikon-völgy, Észak-Karolinában a Kutatási háromszög (Raleigh, Durham és Chapel Hill között), vagy Boston és környéke.

4.1.1. A városok terjeszkedése

Az Egyesült Államokban az autók száma 1945-ben 26 millió volt, 1972-ben pedig 97 millió (Federal Highway Administration, 1995), miközben az autók átlagsebessége az 1920-as 80 km/h-ról 1950-re 130 km/h-ra emelkedett. A központi városok körül már távolabb is létrejöttek elővárosok, amelyek népességszáma átlagosan háromszor olyan gyorsan nőtt, mint a központi városoké. A központi városok, részben a népességvesztésük ellensúlyozására, részben a költségvetésük javítása miatt folyamatosan magukhoz csatolták (annektálták) az elővárosokat, amelynek következtében az 1950-es, 1960-as években egyes városok (pl. Dallas, Houston, Phoenix, San Diego, San José) területe akár 260 km²-el is növekedhetett. Napjainkban Houston 1624 km²-en húzódik, miközben a négyszer népesebb New York City területe csak 1213 km² (és annak is csak kétharmada szárazföld).

A II. világháború előtt évente 350 ezer új ház épült az elővárosokban, 1950-ben pedig már 2 millió (Knox & McCarthy, 2012). Az elővárosok növekedése azonban mindenfajta településtervezés és szabályozás nélkül történt, amely a későbbiekben számos városi problémához és konfliktushoz vezetett. Az elővárosok házainak építése a fordista termelés jegyében valósult meg: minél többet minél többeknek minél olcsóbban, de minél több profittal. Az összeszegecselt favázis szerkezetű házak építése a tömeges megjelenésük és a betanított munkások alkalmazása miatt 40%-kal olcsóbb volt, mint a hagyományos házak építése. Igaz, a későbbiekben a házak minőségével és tartósságával kapcsolatban számos probléma merült fel, amelyek elsősorban a módszer hiányosságaira és a rohamtempóban épített házakon dolgozó ácsok gyenge szakértelmére vezethetőek vissza (Monteyne, 2004).

A II. világháború után is folytatódott az ipar decentralizációja. Bár számos nehézipari tevékenység erősen kötődött az eredeti ipari övezetekhez és a vasúti elérhetőséghez, mégis a legtöbb termelési tevékenység szabadon mozdíthatóvá vált, és azokba a városi helyekre települt, amelyeket az önkormányzatok ipari zónákká minősítettek. Ilyen zónák lettek az autópályákat kísérő földek, az autópályacsomópontok mellett fekvő földek, a befektetők által épített ipari parkok, és a repülőtereket körülvevő földek. Az emberek és az ipar decentralizációját követte a kereskedelem és a hivatalok decentralizációja. A kereskedelem decentralizációjának látványos mintája a város peremére helyezett bevásárló központok megjelenése lett.

A központi városok területfelhasználása is megváltozott. Az elővárosokkal ellentétben a központi városok relatíve hanyatlani, a CBD-k pedig átalakulni kezdtek. Az ipari tevékenységek elvándorlása miatt csökkenni kezdett a központi városok népességszáma, például New York City az 1950-es és 1970 között közel 250 ezer ipari munkahelyet veszített (New York City Department of City Planning, 2016). A fehérgalléros munkaerő száma a központi városokban ugyan emelkedni kezdett, ám a lakhatás szempontjából ez a réteg főleg az elővárosokat preferálta. A CBD-kben a korábbi gyárakat bezárták, a vasúti síneket felszedték. A fehérgalléros munkaerő

számára új hivatali épületek jelentek meg, de nem a lerombolt és elhagyott területeken, hanem a belvárosokban, új felhőkarcolókban. A korábbi ipari zónákat szlömök és elhagyott, leromlott állagú házak váltották fel.

A központi városokon áthaladó küllőszerűen megtervezett autópályák pályánként 60-90 méter nyomvonalat igényeltek. A küllők csomópontja és a nyomvonalak mentén alacsony státuszú rétegek telepedtek meg. Az 1960-as évekre megjelentek az ún. „fánkvárosok”, vagyis az üres és elnéptelenedett központi városokat gyűrűszerűen körülölelő jómódú elővárosok (Naess, 2017).

Ezzel párhuzamosan a CBD-k is kezdtek átalakulni: a központi üzleti negyedek azon részei, amelyek a legközelebb voltak a gazdagok elővárosaihoz luxus hoteleknek és üzleteknek adtak otthont, a többi részében viszont zálogházak, fegyverüzletek, lemezboltok, olcsó könyveket áruló boltok, sérült termékeket áruló üzletek jelentek meg. Ezekben a negyedekben jelentek meg az alacsony szolgáltatást nyújtó hotelek, az utcákon elterjedt a bűnözés, a kábítószer kereskedelem és fogyasztás, valamint a prostitúció. A CBD tehát a nemzetközi üzleti és az ipari jegyek ötvözője lett, társadalmának skálája pedig a leggazdagabbaktól a legszegényebbekig terjedt. A városok megújulása és dzsentifikációja csak később indult el.

4.2. Gazdasági válság és városi feszültségek (1973-1983)

A II. világháborút követő gazdasági prosperitásnak az Egyesült Államokban és Nyugat-Európában radikális gyorsasággal lett vége: az 1973-as (negyedik) arab-izraeli háború után az OPEC országok jelentősen felemelték a nyersolaj árát. A nyersanyag függő gazdaságokban ez recesszióhoz és stagflációhoz vezetett. Az Egyesült Államok és Nyugat-Európa gazdasági növekedése lelassult, az egy főre jutó GDP alig növekedett, a keresetek reál értéke pedig csökkenni kezdett. Ebben az időszakban erősödtek meg az ún. újonnan iparosodott gazdaságok (*newly industrialized economies – NIE*), elsősorban Tajvan, Mexikó, Hongkong és Dél-Korea. Ezeknek az országoknak közös jellemzője volt a tömegesen rendelkezésre álló olcsó munkaerő, és az ebben az időben kevésbé korlátozó jogszabályi környezet. A NIE országok, valamint Japán és Nyugat-Európai vállalatai erős versenyre készítették az amerikai cégeket, amely a későbbiekben a vállalati kultúra átalakulásához és intenzívebb innovációs tevékenységhez vezetett.

A társadalomban egyre nagyobb elégedetlenség jelentkezett az államokkal szemben: az emberek azt tapasztalták, hogy túl sok adót fizetnek, a megatakarításuk viszont egyre kevesebb, miközben az állam túl sok mindenbe avatkozik bele, az állami alkalmazottak pedig a munkások pénzéből élnek jól. Az 1980-as években az egalitárius liberalizmus felől elmozdulás történt egy új paradigma, a neoliberalizmus felé, amelyet az Egyesült Királyságban Margaret Thatcher, az Egyesült Államokban Ronald Reagan képviselt. A központi kormányzat kivonult a városi beruházásokból, amely az önkormányzatokat egyre erőteljesebb szerepvállalásra készítette a gazdasági folyamatokban, városi fejlesztésekben. Elterjedtek az ún. PPP (*public-private*

partnership) beruházások, vagyis a közszféra és a magánszféra együttműködésével megvalósuló fejlesztések.

A vállalatok tovább folytatták az áttelepülést a hagyományos ipari övezetből a déli államok felé. A drágán termelő üzemeket átalakították, vagy bezárták, az új üzemeket pedig sokszor már eleve más országokban építették fel.

A városokban egyre kevesebb munkahely maradt, a munkanélküliek száma emelkedett, a munkások kevesebbet kerestek, a kevesebb jövedelemből kevesebbet tudtak vásárolni, a kereskedelem és a szolgáltatások is zsugorodni kezdtek. A csökkenő adóbevételek miatt a városok nem tudták finanszírozni az infrastruktúra fenntartását és fejlesztését, a városi szolgáltatások fejlődése megrekedt, színvonaluk zuhanni kezdett.

A központi városokból jelentős elvándorlás kezdődött.

4.3. Gazdasági szerkezetváltás és a városok új megjelenési formái (1983-)

A gazdasági válságra az Egyesült Államokban és Nyugat-Európában a technológiai fejlesztések adtak választ, amelyek a következő szegmenseket érintették (Knox & McCarthy, 2012):

- Technológiai változtatások a termelési folyamatokban: számítógép vezérelt összeszerelő szalagok, automatizált szerszámgépek, robotok.
- Tranzakciós technológiák fejlődése: számítógéppel felügyelt just-in-time raktározási technológiák.
- Telekommunikációs technológiák fejlődése: kommunikációs műholdak, optikai szál hálózatok, mikrohullámú technológiák, e-mail, széles törzsű repülőgépek.

A nemzetközi munkaerő megosztás eredményeképpen a hagyományos termelés folyamatosan kiszorult a fejlett országokból, helyette a szolgáltatások, a magas hozzáadott értékű termelés és a K+F tevékenységek maradtak meg.

4.3.1. Világvárosok

Az 1950-es éveket a tradicionális termelés fémjelezte, amelyet az 1980-as években felváltott a szolgáltatásokon alapuló globalizált kapitalizmus. Az ún. világvárosokká a városrendszer azon tagjai váltak, amelyek a legszorosabban integrálódtak a globális gazdasági rendszerbe.

A világváros definíciót 1915-ben Patrik Geddes skót geográfus (szociológus, biológus, filozófus) alkotta meg *Cities in Evolution* című könyvében. A kifejezést Sir Peter Hall brit várostervező, geográfus ruházta fel tartalommal az 1966-ban megjelent *The World Cities* című könyvében: a világvárosok olyan városok, amelyek képesek befolyásolni a világgazdaság működését. Hogy mely városok számítottak koruk világvárosainak az tökéletes lenyomata a globális gazdasági fejlődésének és összhangban áll a kapitalizmus történelmi fázisaival.

- A kapitalizmus kezdeti szakaszában, a 17. században a kereskedelmet szervező és a kolonizációt lebonyolító városok voltak a világvárosok: London, Amszterdam, Antwerpen, Genova, Lisszabon, Velence.
- A 18. században Párizs, Róma és Bécs váltak kiemelt központokká, Antwerpen és Genova elhalványodtak.
- Az ipari forradalom Berlint, Chicagót, Manchestert, stb. tette világvárosokká, Lisszabon és Velence kevésbé domináltak.
- Az 1970-es évektől a világvárosok olyan városok közül kerültek ki, amelyekből a legnagyobb TNC-k és bankok működését szervezték, amelyek a divat, a design, a média központjaivá váltak, amelyeket a nemzetközi szervezetek székhelyüknek választottak.

Saskia Sassen amerikai-holland szociológus 1991-ben jelentette meg *The Global City* című könyvében rávilágított arra, hogy a vezető városokkal szemben az új gazdasági világrénd új elvárásokat támasztott, amelyeket a következőképpen fogalmazott meg:

„A vezető városok hosszú ideje központjai a nemzetközi kereskedelemnek és pénzügyeknek, azonban mostantól funkciójuk négy új területre is kiterjed: egyrészt a világgazdaság irányításának szervezésében nagyfokú koncentrátságot mutatnak, másrészt elsődleges célterületei a pénzügyi szervezeteknek és a vezető gazdasági szektorok között a hagyományos gyáripari termelést felváltó speciális szolgáltatásoknak, harmadrészt a termelés, különösen az innovatív termelés legfontosabb szinterei, és végül piaci is a termelésnek és innovációnak. Így egy új típusú város tűnt fel: a globális város. Napjainkban vezető példái: New York, London, Tokió, Frankfurt és Párizs.”

A világ-, vagy globális városok egyfajta gazdasági, kulturális, intézményi interfészek: a nemzeti erőforrásokat, produktumokat közvetítik a globális gazdaság felé, és a más országok által generált globalizációs impulzusokat (akár a negatívakat is) továbbítják nemzeti szintre. A világvárosok hálózatokat formálnak (Taylor, 2004), nem függetlenek egymástól: a legnagyobb légi utasforgalom és a legintenzívebb banki kapcsolat a világvárosok között létezik, a legmodernebb technológiák kifejlesztése és továbbadása a világvárosokon keresztül történik. A világvárosok belső szerkezete és karaktere megváltozik, előtérbe kerül a dszentrifikáció, a fejlesztéseket nagyméretű városi regenerációs projektek jellemelik. A városok megjelenését ikonikus épületek teszik egyedivé (speciális példája Dubaj), az üzletek luxustermékeket, antikvitásokat árulnak. Összességében jelentősen emelkedik a világváros-hálózatba kapcsolat városok presztízse.

4.3.2. A városok átalakulás a globalizáció hatására

A nagyvárosokban felerősödött az ún. szilánkos urbanizáció: egyes kerületek (enklávék) fejlődését speciális funkciók határozták meg:

- A világvárosokban és a főbb regionális központokban a nemzetközi üzleti és pénzügyi élet, a bankok negyedei alakultak ki.

- A fejlett országok nagyvárosaiban (pl. San Franciscóban, New York Cityben, Los Angelesben, Tokióban) a digitális technológia és multimédia enklávéi formálódtak.
- Szintén a fejlett országok nagyvárosaiban (pl. Londonban, Párizsban, Berlinben, Helsinkiben, vagy Austinban, Torontóban) high-tech klaszterek jöttek létre, amelyek jellemzően egyetemek közelében helyezkednek el. Néhány NIE ország nagyvárosaiban (pl. a malajziai Kuala Lumpurban, vagy az indiai Bengaluruban,) is kialakultak hasonló klaszterek.
- A NIE országokban (illetve hozzájuk hasonlóan Magyarországon is), valamint a fejlett országok korábbi iparvárosaiban épültek ki a back-office szolgáltatások, a call centerek, az e-kereskedelmi szolgáltatások (pl. az indiai Haidarábádban, vagy Magyarországon Debrecenben).

4.3.3. A policentrikus metropolisz

A globális kapitalizmust kísérő szilánkos urbanizáció következtében a központi város és az elővárosok közötti hagyományos centrum-periféria kapcsolat átalakult egy, az autópályák által összefogott egymástól többé-kevésbé független városok halmazává, városrégiókká. Az ún. galaktikus metropoliszok (más megközelítés szerint megavárosok) több központúak, a sűrűségük változó. A galaktikus metropoliszok külső határán ún. peremvárosok (edge city) jelennek meg, amelyek üzleteknek, irodáknak adnak otthont, lakófunkciójuk viszont minimális. A peremvárosok mindig összeköttetésben állnak a központtal autópályákon, nagysebességű vasutakon, repülőtereken keresztül. Knox & McCarthy (2012) szerint a policentrikus metropoliszokban nem a központi város szervezi a városrégiót, hanem a városrégió határozza meg mi, hogy milyen funkciók maradnak a központi városban.

Összességében kijelenthető, hogy a központi városokat olyan jelentős mértékben hagyták el a hagyományosnak tekinthető városi funkciók, továbbá gazdasági és demográfiai helyzetüket annyira elhomályosították az őket körülvevő elővárosok, hogy a központi város elnevezés ma már pusztán csak a földrajzi elhelyezkedésre utalhat. Ma már az sem ritka, hogy a központi városokban a szabadon maradt területeken (pl. elbontott gyárak helyén) kevésbé városinak tekintett funkciók jelennek meg (pl. élelmiszerpiacok, rekreációs övezetek, stb.).

Az Egyesült Államokban tehát a városok, a városrendszer és az általuk nyújtott funkciók napjainkra jelentősen átalakultak, a hagyományos értelemben vett „város” helyett pedig sokkal inkább beszélhetünk nagykiterjedésű, akár több száz települést átfogó városrégiókról (még ha azokat döntően a központi városokkal is azonosítják).

5. A fejlődő országok urbanizációja

5.1. Urbanizációs trendek és előrejelzések a fejlődő országok vonatkozásában

A jelenkori urbanizáció leglátványosabb aspektus a legfejlettebb országok (Egyesült Államok, nyugat-európai országai, Japán, Kanada, Ausztrália) és a legkevésbé fejlett országok (latin-amerikai, afrikai, ázsiai országok) urbanizációs folyamata közötti különbségben nyilvánul meg. A legkevésbé fejlett országok erőteljes urbanizációja az 1960-as években kezdődött. Az eltérő külső és belső tényezők miatt szinte minden országnak egyedi az urbanizációs folyamata, azonban a legkevésbé fejlett országokra egyöntetűen jellemző az ún. túrurbanizáltság: a városok sokkal nagyobbra növekednek, mint amennyi munkahelyet és lakhatási lehetőséget tudnak biztosítani.

A fejlődő országokra jellemző urbanizációs folyamat Kínában ²a leglátványosabb. Évtizedeken keresztül a kínai kormány szigorú kontrollt alkalmazott a vidéki lakosság élete felett: megszabták, hogy az emberek hol élhetnek (vidékiek nem költözhetek városokba) és csak ott dolgozhattak, tanulhattak, vásárolhattak, ahol regisztrálásra kerültek. Az aktuális kínai kormányok lazítottak a lakhelyváltoztatásra vonatkozó jogszabályokon, továbbá egy grandiózus terv keretében 430 új várost kívánnak építeni. 1980-ban a kínai népesség kevesebb, mint 20 százaléka élt városokban, 2015-ben már 55 százaléka, az előre jelzések szerint pedig 2030-ra a népesség 70 százaléka városlakó lesz (United Nations, 2018). 1980-hoz képest 2015-re 583 millió fővel nőtt a városokban élők száma, egyes városok (pl. Peking, Sanghaj, Kanton, Sencsen) hatalmas megvárosokká nőttek, miközben a fejlett országokban évszázadok alatt felmerült és megoldott városi problémák hirtelen és fókuszáltnak jelentek meg, új és addig ismeretlen jelenségekkel együtt (pl. a városi falvak szinte csak Kínából ismert formái).

A fejlett országok urbanizációs rátája 2020-ban 78,1 százalék volt (Magyarországon a városi lakosság aránya 2015-ben 70,5% volt), amely az előre jelzések szerint 2050-re az 86,6 százalékra emelkedik (United Nations, 2018). Az újonnan iparosodott (NIE) országok, Brazília, Mexikó, Dél-Korea és Tajvan urbanizációs rátája (76,9-85,8 százalék 2015-ben) nagyjából megegyezik a fejlett országok átlagával, amelynek a gyors gazdasági fejlődés mellett alapvetően természetföldrajzi okai vannak: Brazíliában (ahol 2015-ben a város lakosság aránya

² Arról megoszlanak a vélemények, hogy vajon Kína továbbra is fejlődő ország-e. A Világbank szerint igen, mert bármekkora növekedést is mutatott az elmúlt évtizedekben, az egy főre jutó hazai összterméke továbbra is csak töredéke a fejlett országokra jellemző értéknek (The World Bank, <https://www.worldbank.org/en/country/china/overview>). Mások véleménye viszont inkább a kettősségre hívja fel a figyelmet: Kína egyszerre fejlődő és fejlett ország, mind földrajzi jellemzőit (nyugati típusú metropoliszok keleten, és hagyományos agrárgazdaság a belső területeken), mind intézményi struktúráját tekintve (tagja minden jelentős nemzetközi gazdasági szervezetnek, miközben a belső demokratikus intézményrendszere gyakorlatilag nem létezik) (ChinaPower, <https://chinapower.csis.org/is-china-a-developed-country/>).

85,8 százalék volt) a lakosság döntően a tengerparti sávban él, de ugyan ez igaz Tajvanra is.

A fejlődő országok urbanizációs rátája 2015-ben 49 százalék volt, és amennyiben eltekintünk a változó megítélésű Kínától (ahol a népesség 55,5 százaléka volt ebben az időpontban városlakó), az urbanizációs ráta csak 46,8 százalék lenne. A legkevésbé fejlett országok városi népességének aránya mindössze a teljes népesség 32 százaléka. Ugyanakkor az előrejelzések szerint a fejlődő országokban a városlakók aránya 2050-re eléri a 65,6 százalékot. Ez azt jelenti, hogy amíg a fejlett országokban 2015-hez képest mindössze 144 millió fővel nő a városi népesség száma 2050-re, addig a fejlett országokban 2,5 milliárd fővel gyarapodik a városban élők száma, kétszer annyival, mint amennyi ember a fejlett országok városaiban összesen élni fog.

A fejlődő világ országaiban a városi lakosság száma az átlagot tekintve alacsony, azonban egyes metropoliszok népességszáma roppant gyorsan nő. Több megaváros éves növekedési üteme megközelíti a 4 százalékot, egyes afrikai városoké pedig a 6 százalékot is meghaladja, például a tanzániai Dar es Salaam éves népességnövekedési üteme az utóbbi 5 évben átlagosan 6,2 százalékos volt. Sanghaj (Kína) és Dakka (Banglades) népességszáma évente több, mint félmillió fővel nő, Delhi (India) népességnövekedése jelenleg (2016 és 2020 között) 776 ezer fő/év, vagyis naponta 2000 fő feletti a gyarapodás. Londonnak 190, New Yorknak 140 év kellett ahhoz, hogy félmillió városból 10 milliós megavárossá váljanak (Knox & McCarthy, 2012), viszont Buenos Aires, Rio de Janeiro, és Szöul ugyanezt 75 év alatt megtette, míg Dakka és Lagos 40 év alatt vált „kisvárosból” megavárossá. A kínai Sencsen alighanem a rekorder, hiszen mindössze 20 év alatt lett 500 ezres városból 10 milliós óriásváros. Az afrikai városok növekedésének üteme még a fenti elképesztő tempót is felülírhatja.

5.2. A városnövekedést elősegítő tényezők

A fejlett világ országaiban az urbanizáció meghatározó tényezője a gazdasági növekedés, amelyet nem feltétlenül kísérték szignifikáns demográfiai változások, sokkal inkább a népesség területi reorganizációja (pl. a központi városból az elővárosokba költözés és vissza). A fejlődő világ országaiban az urbanizáció meghatározó tényezője a demográfiai növekedés, amely megelőzi a gazdasági fejlődést. A demográfiai tényező két komponensből áll, egyrészt a vidéki területekről a városokba történő vándorlásból, másrészt a roppant magas természetes szaporulatból. A vidéki területekről a városokba vándorlókat elsősorban a munkalehetőségbe, a jobb megélhetésbe, az egészségügyi ellátás és a szociális rendszer magasabb színvonalába és a vezetékes ivóvíz utáni vágyba vetett remény hajtja. Kulturális és vallási sajátosságok, az közegészségügyi ellátás relatív fejlődése, és a széleskörű iskolázatlanság miatt a termékenységi ráta a fejlődő országokban nagyon magas (Jain & Ross, 2012; Bakilana, 2016), a városi népesség növekedésének 60 százalékaért a magas születésszám a felelős.

Elsősorban Afrikában a városok növekedésére a háborúk, illetve az elsvatagosodás is hatással vannak, ezek a tényezők rengeteg embert hajtanak be a veszélyes vidéki területekről a biztonságosabbnak ítélt, vagy vízparton található városokba. Sőt, a háborúk elől menekülők akár önálló „városokat” is létrehozhatnak, mint például a kenyai Dadaab, amely a szomáliai menekültek számára az ENSZ által létrehozott, és ma már közel 240 ezer lakossal, valamint alapvető infrastruktúrával rendelkező sátoztábor.



Forrás: Hussein, 2015

16. ábra: A kenyai Dadaab, a világ legnagyobb menekülttábor

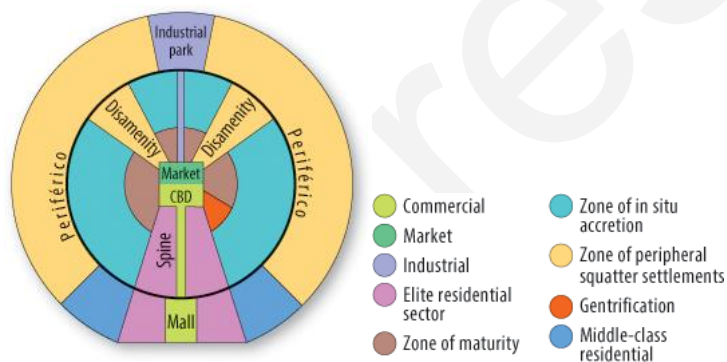
5.3. Városszerkezet és területhasználat a fejlődő országokban

A fejlődő országok városainak formálódására számos múltbeli és jelenlegi tényező hat és hatott, például a kolonizáció, a vidékről városba történő migráció, a túlurbanizáltság. A legjobb területekért a fejlődő országok városaiban is verseny van, de a lokális társadalmi különbségek sokkal nagyobbak, mint a fejlett világban. A városokba özönlő vidéki tömegek többnyire nem találnak rendszeres munkát, nem fizetnek adót és nem kapnak támogatásokat sem. A fejlődő országok városaira egyfajta duális gazdaság jellemző: egymás mellett létezik egy formális és egy informális gazdaság (Knox & McCarthy, 2012). A formális gazdaságot a gyorsan fejlődő, luxus lakásokkal ellátott, jól fizető munkahelyeket adó CBD-k fémjelzik, a másik oldalt a szlömök és a jogtalan földfoglalók, a fekete-/szürkegazdaság, és az iskolázatlanság.

5.3.1. Városszerkezet és területhasználat a latin-amerikai városokban

A latin-amerikai városok a kolonizáció, legfőképpen a spanyol gyarmatosítás örökségét viselik magukon. A városok belső szerkezetére a rostélyos mintázat jellemző (Lemoine, 2003). A központi plázát (kereskedelmi tér) a legfontosabb épületek vették körbe: a katolikus templom, a városháza, a kormányzóság épülete, a kórház, különböző kereskedelmi épületek. Ezeket keretezték a spanyol telepesek épületei, végül a bennszülött lakosság épületei következtek (Smith, 1955). A spanyol gyarmati városok a társadalmi kontroll eszközei voltak: a templomok feladata a hittérítés és a bennszülöttek városba telepítése volt. A helyi lakosság betelepítése nagy jelentőségű volt, hiszen ők adták a munkaerőt az aranybányászathoz. A rostélyos szerkezetű városszerkezet pedig megkönnyítette a spanyol katonaságnak a lázadások leverését.

A latin-amerikai városok szerkezetének egy sajátossága az ún. inverzen koncentrikus zónamintázat (Buzai, 2016), amelyet a Griffin-Ford modell mutat (17. ábra).



Forrás: OpenClass.com

17. ábra: A latin-amerikai városok szerkezete a Griffin-Ford modell szerint

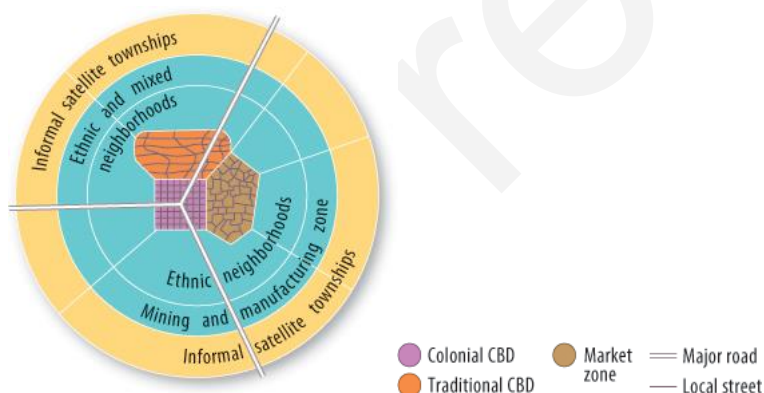
A város hagyományos központja a belső „plaza”, amely elsősorban turisztikai célpont kevés jelenkori kereskedelmi funkcióval. A CBD a plaza mellett jön létre, amelyet egy jellemzően fákkal övezett sugárút, egy kereskedelmi „gerinc” köt össze a város peremén felépülő bevásárló központokkal. A sugárutat szegélyezik a leggazdagabbak negyedei. Az ipari szektor markánsan elkülönül a kereskedelmi negyedétől, a város külső övezetében megjelenő ipari parkokat vasutak, és forgalmas közutak kötik össze a CBD-vel. A belső városrészeket veszik körbe a középosztálybeliek negyedei, azokat pedig az alacsonyabb jövedelműek lakózárai. Utóbbiak átmenetinek tekinthetők, és jeleket mutatnak arra, hogy a középosztály negyedeihez zárkóznak fel. Az alacsonyabb jövedelműek lakózáraiban folyamatosak az építkezések: a pillanatnyi bevételek függvényében bővülnek a házak, vagy állnak le az építkezések. A legkülső zóna a periféria, amelyen az illegális földfoglalk, a bevándorlók háza állnak. A

legnagyobb városokban egy perifériás körút (az ún. periférico) köti össze a bevásárló központot és az ipari parkot, de ennek kiépítése az illegális földfoglalók negyedei miatt nehezen kivitelezhető.

A latin-amerikai városok esetében nehéz egységes területhasználati zónamodelleket alkotni, mert a területhasználatra vonatkozó szabályozás gyenge, vagy nem is létezik.

5.3.2. Városszerkezet és területhasználat az afrikai városokban

Bár születtek kísérletek az afrikai városok általános urbanizációs modelljének megalkotására (18. ábra), mégsem váltak be, amelynek az elsődleges oka az országok (régiók) nagyon eltérő történelmi múltjában keresendő (Splansky, 1966). Az afrikai városok urbanizációs modellje Knox és McCarthy (2012) szerint hat kategóriába sorolható: 1) a természetesen fejlődött városok, 2) az iszlám városok, 3) a gyarmati (igazgatási) városok, 4) az „európai” városok, 5) a duális városok, és 6) a hibrid városok.



Forrás: OpenClass.com

18. ábra: A szubszaharai afrikai városok szerkezete a Deblij modell szerint

A természetesen fejlődött városok olyan települések, amelyek már az európai gyarmatosítók megjelenése előtt is az igazgatási hierarchia élére kerültek. Ilyen pl. a joruba városok Nigériában, amelyek már a 10. században is léteztek. A városokat fallal védték, és a középpontjukban terek álltak. A legnagyobb városok népességszáma az 50 ezret is meghaladta, mielőtt az európaiak megjelentek. A legnagyobb nem kolonizált afrikai városok egyike a mindvégig független Etiópia fővárosa, Addisz-Abeba volt³, amelyen az európai hatások azért érződnek.

³ Etiópiát 1896-ban próbálta kolonizálni Olaszország, ám a II. Menelik császár vezette etióp haderő az Adwa-i csatában döntő vereséget mért az európai hódítókra (Marcus, 2002). Az

Az afrikai iszlám városokat (pl. a nigériai Kano, a tanzániai Dar es-Salaam, a szomáliai Merca és Mogadishu, az etióp Harar) az iszlám hatásait magukkal hozó afrikaiak, vagy iszlám megszállók alapították. Fejlődésük nagyon hasonló volt a közel-keleti iszlám városokhoz: bazárok, piacok, mecsetek, erődök és közfürdők adták a fontosabb városi formákat.

Sok afrikai város eredete csak a 19. század végére, a 20. század elejére vezethető vissza. Ezeket a városokat inkább igazgatási és kereskedelmi okok miatt alapították, mint az európai telepesek számára. Sokuk (pl. a szenegáli Dakar, vagy Freetown Sierra Leonében) kikötő is volt, amely a gyarmatosítók és a helyi lakosság érintkezési pontjának számított. Ide futottak be a vasútvonalak és utak is, ezek a városok voltak a gyarmatosítás kiinduló pontjai. A gyarmati (igazgatási) városokat az éles funkcionális és társadalmi szegregáció jellemezte.

Az „európai” város a gyarmati város különleges kategóriája: ez a gyarmati város a szó eredeti értelmében. Az olyan városokat, mint Harare (Zimbabwe), Lusaka (Zambia), Nairobi (Kenya) az európaiak alapították saját maguk lakhatása és a környező európai telepesek szolgáltatással való ellátása érdekében. Ezek a városok, az európai várostervezési gyakorlat afrikai vetületei, amelyek funkciója nemcsak kereskedelem és igazgatás volt, hanem termelés is. A gyarmatosítók hosszútávon kívántak berendezkedni a meghódított országokban, az életterüket pedig európai mintára építették ki. Az „európai” városokban a bennszülött afrikai lakosság csak ideiglenes ott tartózkodó lakosságnak számított. Legszélsőségesebb példája az „apartheid város” volt Dél-Afrikában. Az 1948-ban választást nyert nacionalisták 1949-ben vezették be az első apartheid törvényt (amely megtiltotta a vegyes házasságot, vagyis a fehérek házasságát bár mely más etnikumból származóval) útjára indítva a modernkori történelem egyik legsötétebb periódusát. A kizárólag fehérekből álló dél-afrikai kormány célja az ország lakosságának bőrszín alapján történő teljes szeparációja volt, amelynek keretében a fehéreket, a feketéket, az indiaiakat, és az ún. színeseket (a különböző bőrszínű szülöktől származókat) minden nagyobb városban egymástól elválasztott kerületekbe költöztették, továbbá a feketék egy részét (3,5 millió embert) a kizárólag számukra kijelölt városokba telepítették át. A nagyvárosokban, mint például Fokváros, Johannesburg és Durban a fehérek a legjobb fekvésű kerületeket kapták meg. Fokvárosban kizárólag fehérek költözhetek a tengerpartra, a feketék a város legbelsőbb, a tengertől legmesszebb fekvő területeit foglalhatták el, a fehéreket és a feketéket pedig teljesen elszeparálták a kettőjük közé ékelt színes és az indiai csoportok. A fehérek európai stílusú épületekben éltek, míg a feketék főleg bádoggvárosokban. Az 1980-as évek elején átlagosan 3,5 fehérre jutott egy téglából épült ház/lakás, addig a feketék esetében az arány 1:43 volt (Beavon, 2005). A területi szegregációt drasztikus funkcionális szegregáció is kísérte. Az apartheid rendszer 1994-es lebontásával párhuzamosan várható volt, hogy a városok

olasz próbálkozásoknak köszönhetően Etiópia elkerülte a gyarmatosításban nagyobb tapasztalattal rendelkező franciákat és briteket, és hosszú időre Afrika egyetlen szabad állama tudott maradni.

helyi társadalmának faji szeparációja is megszűnik, Beavon (2005) szerint azonban ez mégsem történt meg. Ennek pedig egyszerűen gazdasági okai vannak. A dél-afrikai „rendszerátalakítás” után a különböző etnikai csoportok mozgása a városokban ugyan szabaddá vált, azonban az ingatlanpiacon a szokásos törvények kezdtek el hatni: a fehéreknek a tengerparti sávban, továbbá a város legjobb területein fekvő komfortos, nagy alapterületű lakásainak az ára az évekbe szökött, a közel fél évszázadon át nyomorúságban tartott feketéknek pedig esélyük sincsen a fehérek ingatlanjait megvásárolni. Az apartheid felszámolása után nem indult, nem indulhatott el tömeges népességmozgás a városokban, sőt az új piaci körülmények között a legtöbb feketének továbbra is csak egy „shanty town” (bádóváros) jelenti az otthonát.

A duális városok az előző kategóriák (a természetesen fejlődött városok, az iszlám városok, az „európai” városok) keveréke. Ilyen pl. Kano (Nigéria), amely keveri az iszlám sajátosságokat a gyarmati város formáival. A különböző kategóriatípusok ugyanazon a városon belül térben elkülönülnek, például a Kartúm (Szudán) agglomeráció két eltérő karakterű nagyvárosból áll: a Nílus nyugati partján a 2 milliós Omdurmán természetesen fejlődött afrikai város (kaotikus utcahálózattal), a keleti parton az 5 milliós Kartúm viszont gyarmati eredetű (jól kivethető rostélyos utcahálózattal).

A hibrid városokban a különböző kategóriák nem különülnek el élesen, mivel a városok történelmük során minden hatással érintkeztek. A legjobb példát a ghánai Accra nyújtja, amely 16. század előtt már lakott volt, a 19. században viszont a gyarmati adminisztráció egyik fontos városává vált. A város keveri a hagyományos afrikai, a gyarmati és modernkori fejlődés elemeit.

Az afrikai városok általános sajátossága, hogy két markánsan elkülönülő réteg létezik egyazon városon belül: egy szegény és erősen marginalizálódott réteg él egy tehető elitréteg mellett, és bár az elkülönülés földrajzilag jól megfogható (külön lakónegyedek), a funkcionális szimbiózis magas fokú. Az elit a nemzetközi gazdasághoz kapcsolódik, a szegények az informális gazdaságban élnek. A fejlett technológiák csak a gazdagokhoz jutnak el, a szegények számára elérhetetlenek. Az afrikai városok egy aktuális jelensége a túlurbanizáltság, amellyel a városok képtelenek megbirkózni. Accra (is) szemléletes példája a modern afrikai városfejlődésnek: a tehetősebb társadalmi rétegek a város központi részein élnek, közel a kormányzathoz (és a védelmet biztosító fegyveres szervekhez), míg a szegényebb rétegek a város szélére szorulnak, tervezetlen szlömökbe.

5.3.3. Városszerkezet és területhasználat az iszlám városok

Az iszlám városok a Közel-Keleten, az Arab-félszigeten, illetve Afrikában, Közép-Ázsiában és Délkelet-Ázsiában (Indonézia) találhatóak. Knox és McCarthy (2012) szerint az iszlám város kiváló példája annak, hogy a kulturális értékek (iszlám), a gazdasági szükségletek (kereskedelem), és a környezeti körülmények (szárazság) hogyan tükröződnek a városi formákban és a területhasználatban.

A városok alaprajza, szerkezete és formái kezdetektől az iszlám jegyében születtek meg, a vezérelvek már a Koránban is megjelennek. Bár a városnövekedés nem alkalmazkodik egyetlen általános tervhez sem, számos alapelv létezik, amelyeknek célja az iszlám értékeinek és sajátosságainak biztosítása. A „magánélet”, mint alapelv érvényesülése különösen fontos az iszlám városok megjelenésében. Az iszlám szerint a nőknek védettnek kell lenniük az idegen férfiak tekintetétől. Kis utcákban az ajtók nem nézhetnek szembe a túloldali ajtókkal, a szemmagasság felett elhelyezett ablakok pedig kicsik és keskenyek lehetnek. Fontosak a zsákutcák, hogy megakadályozzák az áthaladó gyalogos forgalmat (Correia & Taher, 2015). A nagyobb otthonok a privát szféra megteremtésének számára nélkülözhetetlen udvarokat zárnak körbe. A Korán azt is megfogalmazza, hogy a városokban lakóknak törekedniük kell a társadalmi kohézióra és az együttműködésre. A városok lakóinak olyan negyedekben kell élniük, amelyek sugara legalább 40 házból áll. A szomszédságban élőknek mindent tudniuk kell egymásról. A lakásokba való belátás minimalizálása érdekében a házak tetejét nagy párkányok veszik körül, a keskeny ablakokat rostélyok fedik, a tetőkön pedig széltornyok segítik a levegő bejutását az épületekbe. A végeredmény egy sejtyszerűen formált város, amely a kollektív helyi társadalmat és a privát szférát is kiszolgálja.

Történetük kezdetén a tradicionális iszlám városok többsége oázis volt, amelyek a kereskedelmet szolgálták. Az iszlám város központjában az erőd áll, amelyet díszes kapuk és falak vesznek körbe. Az erődben paloták, fürdők, kisebb mecsetek, boltok állnak. Az erődöt a falon kívül az óváros (medina) veszi körbe, amelyet szintén falak, valamint őrtornyok védenek. Az iszlám városokban a 11. századig nem voltak középületek, mivel a társadalom az uralkodónak és szabályainak volt alávetve. Később a mecsetek lettek a közösségi lét színterei, amelyek nemcsak az istentiszteletnek, de az oktatásnak és egyéb társadalmi interakciónak is otthont adtak. A központi és rendszerint a legnagyobb mecset a dzsámi. A dzsámi közelében áll a bazar, ahol a legjobb minőségű, legmagasabb színvonalú termékek kaphatók. Az alacsonyabb minőségű termékeket, építőanyagokat és a tisztátalannak tartott termékeket a városkapuk környékén található piacokon árúsítják. Az óvárosban külön negyedei voltak a hasonló munkát végzőknek, a zsidóknak, a keresztényeknek, az európaiaknak. A gazdagok és a szegények ugyanazon negyeden belül éltek, a társadalmi szeparáció nem vagyoni alapon történt. A kolonizáció időszakában az új fejlesztések az óváros falán kívül valósultak meg. Mecsetek, közfürdők, boltok is megjelentek az új városrészekben, de már magukon viselték a gyarmatosítók stílusjegyeit. A tradicionális iszlám formákkal párhuzamosan megjelentek az európai sugárutak, hotelek, kormányzati épületek.

A globalizáció az iszlám városokon is nyomot hagyott, ám a domináns iszlám kultúrának és társadalmi tradícióknak köszönhetően a nyugati hatások kevésbé érvényesültek. A gyarmati városrészeket a posztkoloniális városrészek veszik körbe. A zárt udvarral rendelkező házak eltűntek, helyettük családi házak épültek. Ezekben a városrészekben vannak a bevásárló központok, egyetemek, hotelek, felhőkarcolók, irodák, gyárak. A posztkoloniális városrészek peremén megjelentek a vidéki

bevándorlók házai is. A legújabb városnövekedés eredményeként a posztkoloniális városrészeket új zónák veszik körbe, amelyek vagy a környező falvak beolvadásai, vagy teljesen új építések eredményei.

A legújabb városfejlesztési trendeknek köszönhetően az iszlám városok egy része jelentősen átalakul, több közülük a nemzetközi világváros hálózatba pozicionálja magát. Talán a leglátványosabb mintát Dubaj (Egyesült Arab Emírségek) szolgáltatja, amely monumentális és extrém épületeinek, valamint pénzügyi funkcióinak köszönhetően 2018-ra a vezető világvárosok közé került (GaWC, <https://www.lboro.ac.uk/gawc/world2018t.html>).

5.3.4. Városszerkezet és területhasználat a dél-ázsiai városokban

A dél-ázsiai városok (Pakisztánban, Indiában, Bangladesben) formálódására két erő hatott: a kolonizáció és a tradíció. Alapvetően háromféle várostípus különíthető el: a gyarmatosítás által formált városok, a bazárok által formált városok, és a tervezett városok.

A gyarmatosítás által formált városok egyik legfontosabb eleme a kikötő és a mellette álló erőd volt. Az erőd felett húzódott az őslakosok túlsúfolt, tervezetlen városrésze. A helyi lakosok a gyarmati adminisztrációt és az erődöt szolgálták ki. A nyugati stílusú CBD tartalmazta az igazgatás, a kereskedelem, és a közszolgáltatások épületeit. A CBD-n túl, az őslakosok városrészétől elkülönülve feküdt a gyarmatosító európaiak negyede, amelyet apartmanok, sugárutak, rekreációs övezetek alkottak. Az erőd és az európaiak negyede között egy kiterjedt üres terület húzódott (az ún. maidan), amely a katonai felvonulásoknak adott otthont és az európaiak rekreációs céljait szolgálta. Az őslakos (hinduk, pandzsábiak, pástuk, stb.) és az európaiak városrészei között mindig volt egy vegyes (anglo-indiai) terület, ahol a keresztény vallás szerinti házasságban élő vegyes etnikumú családok éltek. A függetlenség elnyerése után a városhoz új, jellemzően a tehetősebbek által lakott városrészek épültek.

A bazárok által formált városok egy prosperáló városhálózat részei voltak már a gyarmatosítás előtt is. Ez a városhálózat a függetlenség után éledt újra. A legfontosabb keresztutak mentén egy kereskedő övezet található, amelyet a gazdag és tehető kereskedő réteg házai vesznek körül. A belváros meglehetősen változatos területfelhasználású, de dominál a kereskedelem, amely a bazár növekedésével specializálódott, és mozaikossá vált. A belső területektől kifelé tartva csökken a társadalmi státusz, kivéve a legtehetősebbek gazdag negyedét. A város szélén tömbökben élnek az érinthetetlenek.

A legkorábbi tervezett városok (Harappa és Mohendzsodáró) – leszámítva a romokat – nem maradtak fenn. A gyarmatosítás előtti tervezett városok egyik mintája Dzsaiapur, amelyet 1727-ben II. Dzsai Szingh maharadzsa alapított. A brit gyarmatosítás alatt alapították Dzsamsedpurt, amely India első acélgyárának adott otthont. Napjainkban a legnagyobb megvárosok körül sok település mindenféle

tervezés, infrastruktúra és engedély nélkül jön létre. Számos, a megvárosokhoz csatlakozó tervezetlen várost, vagy városrészt csak a műholdak és a Landsat programok elterjedése után sikerül felismerni, korábban nem szerepeltek térképeken sem.

5.3.5. Városszerkezet és területhasználat a kelet-ázsiai városokban

A II. világháborút követően a kelet-ázsiai városok belső szerkezete a kommunista országokban (Kína, Észak-Korea, Mongólia) és a kapitalista országokban (Dél-Korea, Tajvan, Hongkong, Makaó) teljesen eltérően fejlődött. A szabadpiaci körülmények között fejlődött városok szerkezete, városi formái a világgazdasággal szorosan összefonódott ipari és urbanizációs folyamatokra reflektálnak. Ezekben a városokban fontos szerepe van a magántulajdonnak, az egyéni beruházói döntéseknek, a magas életminőségnek és a társadalmi-gazdasági rétegződésnek.

Kína és Mongólia szocialista városainak az 1940-es évektől az 1970-es évek végig tartó tervezését a kommunista ideológiai határozta meg: a központi kormányzat által standardizált formák terjedtek el az osztálytalan, önmagára támaszkodó társadalomban. A maoista politikai a „régii” és „új” sajátos keveredését hozta a városok formáiban és a területhasználatban. Az 1949 utáni várostervezés túlélője a városok eredeti szerkezetének formája volt, amely arra utal, hogy az eredeti dizájn egyfajta univerzális várostervezési elvek mentén valósult meg. A városok négyzetes szerkezetűek voltak, fallal és árkokkal körülvéve. Minden városfalon három kapu volt, amelyeket a városon belül három észak-déli és három kelet-nyugati út kötött össze. A kormányzati épületek és a palota a legfontosabb épületek voltak és a középpontban helyezkedtek el, a vallási és kereskedelmi épületek ugyanakkor másodlagosak voltak, a lakosság pedig társadalmi státusz és foglalkozás szerint rétegződött. 1949 után a városokban nagy sugárutak jelentek meg, a sugárutak és a keresztutcák négyzetes szerkezetűre osztották a várost, ezek lettek a kerületek. A tömeges megjelenésű szabványosított épületek oszlopokba, vagy sorokba rendeződtek, és a posztkommunista országokból ismert panel technológiával készült lakótelepeket alkottak. A város közepén nagy kiterjedésű tér áll a felvonulásoknak. A sugárutak mentén a kommunista párt épületei, és kereskedelmi épületek állnak. A gyárak és a munkások lakásai a periferián helyezkednek el, az egyetemek egy külvárosban csoportosulnak.

A gyarmatosítás alig érintette a kelet-ázsiai városokat. Az európai és a japán gyarmatosítók befolyása a kikötőkre (Sanghaj és Tienccsin) terjedt ki. Az 1842-es Nankingi Szerződés értelmében a britek megszerezték Hongkongot és néhány kisebb kikötőt, amelyek a kínai városoktól eltérően fejlődtek. Az 1970-es évek végén Kína nyitott a nyugati világ felé, Sencsenben létrehozták az első különleges gazdasági övezetet (SEZ), amely vámmentes kereskedést és olcsó kínai munkaerőt jelentett a nyugati cégeknek. Ebben a rendszerben Hongkong lett a „kirakat”, a Gyöngy-folyó torkolat többi városa pedig a „gyártósor”. A régió GDP-je jelentősen emelkedett, bár

a társadalmi szakadék sokszorosára növekedett, a környezet és a mezőgazdaság pedig túlterheltté vált.

A Gyöngy-folyó torkolat jelenleg a világ egyik legnagyobb és legdinamikusabban növekedő megvárosa. Az 55 ezer négyzetkilométeren (nagyjából Horvátországnyi területen) elterülő régió lakosságszáma megközelíti a 65 millió főt, összes GDP-je pedig 2018-ban elérte az 1200 milliárd dollár (7,7-szerese a 2018-as magyar GDP-nek).

DUPress

6. Városi problémák és a rájuk adott válaszok a fejlődő országokban

A fejlődő országokban a túl gyors urbanizáció számos problémát generált a városokban élőknek, és továbbá gyengítette a városok azon funkcióját, hogy a gazdaság motorjaivá váljanak. A mindent átható szegénység, az elégtelen lakhatási körülmények, a városi szolgáltatások hiánya, a sorozatos közlekedési problémák és a környezet degradációja egymást erősítve járulnak hozzá ahhoz, hogy a városi életkörülmények a többség számára elrettentőek legyenek. A jelenlegi folyamatok abba az irányba hatnak, hogy a problémákat a fenntartható városfejlesztés keretein belül oldhatják fel. A kormányzati törekvések célja kialakítani a demokratikus intézményrendszert és a közösségi tervezést annak érdekében, hogy az elszegényedett emberek és részesei legyenek a fejlődésnek.

A fejlődő országokban lejátszódó urbanizációs folyamat teljes vertikumában mutatja meg a nem kontrollált urbanizáció negatív hatásait, igaz azok erőssége földrajzi régióként, vagy akár országoként változik.

6.1. Városi problémák: A szegénység

A Világbank adatai szerint 2013-ban a világ népességének 10,7 százaléka élt az extrém szegénységi küszöb alatt, azaz napi 1,9 USD (kb. 504 Ft) összegnél kevesebből. Ez az arány 2012-ben 12,4 százalék, 1990-ben még 35 százalék volt (The World Bank, 2017). 1990-től kb. 1,1 milliárd ember került ki az extrém szegénység csapdjából.

A szegénységi ráta globális csökkenése azonban nem egyenlően jelentkezik: A szegénységi ráta általános csökkenéséhez leginkább a kelet-ázsiai országok (főleg Kína és Indonézia) járultak hozzá: ezekben az országokban 2013-ban a megelőző évhez képest 71 millióval kevesebb ember élt extrém szegénységben. A legtöbb extrém szegény ember a szubszaharai afrikai övezetben él, számuk egy év alatt csak 4 millióval csökkent, a 389 millió extrém szegénységben élő pedig több, mint az összes többi régió releváns értékének összege. Az extrém szegénységben élők fele 18 év alatti.

A szegény embereknek a szegénység „csapda”, amelyből számos ok miatt nem tudnak kikeveredni. Ennek okai többek között az iskolázottság hiánya, a rossz egészségi állapot, a degradált környezeti erőforrások, és a közszolgáltatásokra rendelkezésre álló források helytelen felhasználása. Az afrikai országok sajátossága a korrupció és a megvesztegetés (a mindenhol jellemző jelenség itt látható legélesebben), amelynek következtében az állami hivatalnokok és politikusok a források egy részét saját érdekükben kivonják a fejlesztésekből, miközben eltekintenek a jogszabályok betartásától. Egyes országokban időnként forradalmak törnek ki a diktátorok ellen, de az új rendszerek sem feltétlenül segítenek a szegénység leküzdésében, sőt olykor még nehezebb körülményeket magukkal hozó rendszerek követik egymást (lásd a líbiai káoszt a Kadhafi-diktatúra után).

A fejlődő országokban külső és belső tényezők formálják a városok gazdaságát, és a befolyásolják munkaerőpiac működését. Sok városban extrém mértékű népességnövekedés tapasztalható, amelyet a vidékre jellemző „push” faktor (túlnépesedés és a munkalehetőség hiánya), valamint a városokra jellemző „pull” faktor (a jövedelmező munkalehetőségbe és a jobb életkörülményekbe vetett remény) mozgat. A magas természetes szaporulat kiegészülve a városokba vándorló emberek nagy számával jelentős munkanélküliséget és alulfoglalkoztatottságot eredményez. Az alulfoglalkoztatottak (nem teljes időben foglalkoztatottak) aránya a fejlődő országok munkavállalói között 30-50 százalék körül alakul.

Az 1970-es évektől az amerikai, majd később a nyugat-európai és japán transznacionális vállalatok (TNC) a hagyományos termelést folyamatosan telepítették a fejlődő országokba, létrehozva az új nemzetközi munkaerő megosztást. A TNC-k jelentősen profitálnak az olcsó munkaerőből, és ez az egyik legfontosabb telephely-választási szempont. Ám nem az egyetlen. A nemzetközi piacra történő minőségi termeléshez fontos, hogy rendelkezésre álljon iskolázott és képezhető munkaerő, jó közlekedési infrastruktúra, megbízható kommunális és közszolgáltatások (áram, víz, stb.). Mivel ez nem biztosított Afrikában, a kontinens kimaradt a fejlődésből, Ázsia és Latin-Amerika viszont profitált belőle. A nemzetközi beruházások főleg a nagyvárosokban jelennek meg: megerősítik a már létező beruházásokat, ugyanakkor fokozzák a már létező városi problémákat és az egyenlőtlen fejlődést. A külföldi működőtőke beruházások egymást erősítik, a vállalati kapcsolatok és szinergiák miatt egy-egy város roppant népszerűvé válik a befektetők körében, míg mások gyakorlatilag kimaradnak a tőkevonásból. A fejlődő országokon belül hatalmas regionális különbségek alakulnak ki, amely fokozza a belső migrációt.

A nemzetközi tőkétől és a globális gazdasági trendektől való függés instabilitást eredményezett a munkaerő-piacon, amelynek következtében egy széles informális és egy kisebb formális komponens bontakozott ki. Az informális szektorban élők nem rendelkeznek rendszeres jövedelmet biztosító munkával, következésképpen nem terjed ki rájuk az állami szabályozás sem. A gazdaság formális és informális szektorát jellemző dualizmus az épített környezetben is visszaköszön: a formális szektort a luxusotthonok és felhőkarcolók, az informális szektort a szlömök és bádogvárosok jellemzik. Továbbá az informális szektorban a munkaerő rétegződését nagyban befolyásolja nemi, etnikai és faji hovatartozás. Indiában az érinthetetlenek még a legszegényebb rétegeken belül is kiteszítottnak számítanak.

Az informális szektor tevékenységei különböző munkásokat vonzanak (Knox és McCarthy, 2012):

- Szükségeltelkekre termelők: a szolgáltatások (pl. karbantartás) és az áruk (pl. ruházat) kizárólag a háztartási szükségleteket elégítik ki, nem kerülnek értékesítésre.
- Kiskereskedők: az otthon megtermelt/előállított javak eladása, a termelők egyben az árusok is (pl. élelmiszerek, művészeti termékek).
- Kisstílusú munkaadók: az adókat elkerülni igyekvő, a minimálbéretet kihasználni akaró munkaadók.

- Bűnözők: drogkereskedelem, prostitúció, rablás, orgazdaság, csempészás, stb.

Egyes városokban a lakosság egyharmada, extrém esetekben kétharmada is az informális szektorban dolgozik. Nemzetközi Munkaügyi Szervezetet (International Labour Organization – ILO) szerint a világ összes alkalmazásban állójának 61 százaléka, mintegy 2 milliárd ember, az informális szektorban talál megélhetést (ILO, 2018). Az informális szektorban dolgozók 93 százaléka a fejlődő országban él. Afrikában az összes dolgozó 85,8 százalékának nyújt munkalehetőséget az informális szektor, Kelet-Ázsiában a dolgozók 68,6 százalékának, az arab államokban 40 százalékának, a fejlett országokban nagyjából és átlagosan a dolgozók 25 százalékának. Az országos szinten nagy népességkoncentrációt jelentő városokban még nagyobb arányban van jelen az informális szektor (WIEGO Dashboard, 2018):

- Afrika: Kampala (Uganda) 86 százalék, Lomé (Togo) 83 százalék, Bamako (Mali), 82 százalék, Cotonou (Benin) 81 százalék, Ouagadougou (Burkina Faso) 80 százalék, Dakar (SzeneGál) 80 százalék
- Kelet- és Délkelet-Ázsia: Ahmadábád (India) 88 százalék, Kalkutta (India) 85 százalék, Mumbai (India) 80 százalék, Delhi (India) 71 százalék, Hanoi (Vietnam) 46 százalék
- Latin-Amerika: Lima (Peru) 55 százalék, Mexikóváros (Mexikó) 49 százalék

2020-ra az előrejelzések szerint az informális szektorban dolgozók aránya eléri az összes dolgozó kétharmadát. A legtöbb országban az informális szektor munkakörülményei teljesen szabályozatlanok. Az extrém szegénységben élő családokban mindenkinek dolgozni kell, a gyerekeknek is. A formális gazdaságban működő nagy cégek egy része úgy kerüli ki az olcsó, de illegális gyerekmunkát, hogy beszállítókkal, vagy családokkal köt szerződést. Az informális szektor és formális szektor között erős kapcsolat van: az informális szektor olcsó szolgáltatásai és termékei a formális szektorban dolgozók életkörülményeit is olcsóbbá teszik, ami lehetővé teszi a munkaadóknak, hogy a béreket alacsonyan tartsák. Ez a folyamat ugyanakkor nem segít a szegényeknek kikerülni a szegénységből, sőt tovább generálja a szegénységük körülményeit.

6.2. Városi problémák: Elégtelen lakhatási körülmények

A társadalmi polarizáció az urbanizáció egy olyan dimenziója, amelyet a globalizáció fokozattan erősít. Az UN-Habitat szerint a társadalmi polarizáció ugyan indirekt, de egyre kritikusabb összetevője a fejlődő országok nagyvárosaiban megmutatkozó szegregáció jelenlegi mintájának (UN-Habitat, 2009). Következménye a városok feldarabolódása, széttagolt lakónegyedekre bomlása, a területi fragmentáció. A fejlődő országokban ezek az elkülönülő negyedek alkotják a gazdagok védett enklávéit, a középosztály és az alacsony keresetűek szeparált negyedeit, valamint az etnikai alapon tagolt negyedeket. Az ENSZ szerint minden nyolcadik ember a Földön, tehát 1 milliárd ember él elégtelen lakhatási körülmények között, többségük

szlömökben és bádogvárosokban (UN-Habitat, 2016). A szlömökben élők aránya 2000-hez képest 2014-re 39 százalékról 30 százalékra csökkent, ám fejlődés csak látszólagos, hiszen abszolút értékben a szlömökben élők száma tovább emelkedett. A fejlődő országokban a lakások negyede szükséglakás, harmada pedig mindenféle szabályozás nélkül épült.

Az informális gazdaságban dolgozók döntő többsége szlömökben és bádogvárosokban él. A munkanélküliség, az alulfoglalkoztatottság és a szegénység túlsúfoltsághoz vezet. A túlurbanizáltság mértéke miatt sem a kormányok sem a beruházók nem tudnak elég olcsó épületet építeni, ez pedig szlömök és bádogvárosok kialakulásához, a kialakult állapotok konzerválásához vezet. A szlömök bár jogi értelemben állandó otthonoknak számítanak, valójában szükséglakásokat tartalmaznak, amelyeket a tulajdonosaik illegálisan építettek olyan telkekre, amelyet nem birtokolnak vagy bérelnek. A szlömök általában a városok legelhagyottabb részein, közművesítés nélküli telkeken jönnek létre, akár temetőkön, vagy szemétdombokon is. A szlömökben elhanyagolható mértékben van villany-, vagy vízszolgáltatás, sokszor csak illegálisan. A szlömökben a „házak” elkészítéséhez minden elérhető anyagot felhasználnak: hullámlemezt, palánkot, sarat, nádat, kátránypapírt, kartonpapírt. Mivel a túlsúfolt szlömökben nincsenek megfelelő közszolgáltatások és a higiénia sem kielégítő, ezért sok a fertőző betegség és magas a csecsemőhalandóság. Az ENSZ szerint a szlöm-hajlékban élőket legalább az egyik tényező sújtja: a tiszta víz hiánya, a higiénés helyiségek hiánya, az elégséges lakótér hiánya, a tartós háztartási cikkek hiánya, a bérleti rendszer hiánya (UN-Habitat, 2016).

Napjaikban több kormány is úgy döntött, hogy felszámolja a szlömöket, bádogvárosokat. Ez leginkább egyszerűen kilakoltatást és a szlömök lerombolását jelenti, sokszor mindenféle előzetes figyelmeztetés nélkül, a lakók sokszor még a személyes tárgyaikat sem tudják megmenteni. Jakarta (Indonézia), Caracas (Venezuela), Lagos (Nigéria), Kolkata (India) önkormányzatai több százezer ember hajlékát rombolták le az elmúlt években és építettek helyettük új városnegyedeket, parkokat, turisztikai látványosságokat. Kínában a 2008-as pekingi olimpia érdekében 1,5 millió embert telepítettek ki a lakhelyükről. A hivatalos kormányzati beszámolók szerint minden kiköltöztetett család új ingatlant kapott, ám szemtanuk a lakosság és a fejlesztő vállalatok közötti összecsapásokról is beszámoltak (Reuters, 2007). Az alapvető problémát az jelenti, hogy a legtöbb város nem engedheti meg, hogy új, alacsony bérleti díjú lakhelyeket építsen a kilakoltatott embereknek, ezért a szlömök és a bádogvárosok a város más részein újraépülnek. Azokban a szlömökben viszont, ahol a közösségi civil szervezetek erősek változásokat tudnak elérni, és legalább valamilyen védelmet nyújtanak a lakóknak. Ennek egyik eszköze a szlömök feltérképezése, ugyanis ha a szlöm épületei dokumentáltak, nehezebben rombolhatók le. Több város önkormányzata, miután felismerte a rombolások hiábavalóságát, továbbá azt a tényt, hogy a szlömökben, bádogvárosokban sok olyan önszervező civil szervezet működik, amelyek a vidékről beáramlók beilleszkedését támogatják, inkább segítséget nyújtanak a civil szervezeteknek, mintsem további rombolásokat végezzenek. Az fejlődő országokban az állami, önkormányzati erőfeszítések azonban

korlátozottak, így sok szlőmben és bádogvárosban nem jönnek létre önségító civil szervezetek, vagy szerepük roppant korlátozott.

6.3. Városi problémák: A városi közszolgáltatások hiánya

Az informális szektor jelentősen hozzájárul ahhoz, hogy város ne tudja kiépíteni az alapvető közszolgáltatásokat. Az informális szektorból nem származik adóbevétel, ezért a város részéről minimális lehetőség nyílik a bevételek visszaforgatása. Napjainkban „már csak” kevesebb, mint 1 milliárd ember nem jut tiszta vízhez, azonban egy jellemző példa szerint a fejlett világban egy ember másfél perces zuhanyozással több tiszta vizet használ fel (20 liter), mint amennyi Afrikában egy fő egy napi vízadagja. Sok országban a háztartásoktól legfeljebb 100 méteres távolságra lévő ivóvízes kút jelenti az elfogadható távolságot, azonban ez semmit sem ér, ha a kútból nem folyik tiszta víz, vagy ha a kút csak napi néhány órát üzemel. A fejlődő országokban csak a lakosság fele jut vezetékes vízhez. A szennyvízelvezetés hasonlóan problémás: a fejlődő országokban csak a lakosság felének érhető el szennyvízelvezetés. A többség a kezeletlenül juttatja a szennyvizet a legközelebbi folyóba, tóba, tengerbe. Sao Paulóban (Brazília) több mint 1500 km-en keresztül folyik nyílt vizes árkokban a szlőmök (és a város) szennyvize közvetlenül a Billings rezervoárba, ami a város legfontosabb ivóvízbázisa (van Horen, 2001). Indiában csak a szennyvíz 30 százaléka kerül kezeleten a folyókba és a tengerekbe. A Yamuna-folyó naponta 1,9 milliárd liter kezeletlen szennyvizet gyűjt össze, miközben ez Delhi legfontosabb ivóvízbázisa. A fejlődő országokban a háztartási hulladék 30-60 százaléka kerül összegyűjtésre. Dar es-Saalam (Tanzánia) városban a szilárd hulladék 35-40 százalékat gyűjtik össze, a maradékot vízmosásokba, csatornába, folyókba öntik, vagy csak otthagyják az útszélén. Ugyanakkor az összegyűjtött hulladék is problémát okozhat: a privatizált városi szolgáltatások eredményeként magán cégek végzik a szemétygyűjtést, akik a profit maximalizálását tartják szem előtt és a laza szabályozásnak köszönhetően illegálisan rakják le a szemetet. A munkások általában nem kapnak védőfelszerelést, kesztyűt, stb., így körükben elterjedt a kolera és egyéb bakteriális fertőzések. Bár ezek igen komoly városi problémák, az informális szektorban rengeteg embernek adnak munkát. Például a saját vezetékes vizüket lajtos kocsiból, vagy gallonokban árusítók jellemzően 5-10-szer drágábban adják a vizet, mint a helyi szolgáltatók, de egyes szlőmökben akár 60-100-szoros is lehet a differencia. Néhány ázsiai városban a háztartások által összegyűjtött szemetet vállalkozók szállítják el éjszaka talicskán (és öntik a legközelebbi folyóba). A szennyvizet hasonló formában „kezelik”.

A NIE országok (Dél-Korea, Tajvan, Hongkong, Szingapúr) felemelkedésének egyik záloga az oktatási rendszerük kiugróan magas színvonala. A legtöbb fejlődő országbeli városban az iskolák a városközpontokban helyezkednek el, távol a szegények negyedeitől. Az oktatási beruházások éppen a legszegényebbeket és (főleg az iszlám országokban) a nőket zárják ki az oktatásból.

Az ENSZ észrevételei a városi egészségügyi problémákkal kapcsolatban:

- A 2030-as évekre a fejlődő országok nagyvárosiban a jelenlegi vezető halálokokat (tüdőbetegség, vírusos hasmenés, korai gyermekhalálozás) felváltják a depresszióból, szívinfarktusból, közlekedési balesetből származó halálozások.
- A HIV/AIDS egyre jobban terjednek a fejlődő országokban. A világ összes HIV fertőzöttjének 67 százaléka a Szubszaharai Afrikában él, miközben a világ népességének csak 13 százalékát adja. Minden új HIV fertőzés 70 százaléka ezt a régiót érinti. Botswana-ban, Sváziföldön a várható élettartam 32 évre csökkent. A Szubszaharai Afrikában évente félmillió gyermek hal meg AIDS-ben még öt éves kora előtt. A fejlődő országokban élők az AIDS gyógyszereket nem engedhetik meg maguknak.
- Sok nagyvárosban élő szegény éppen olyan egészségügyi problémákkal küzd, mint a vidékiek: elégtelen étkezés, gyenge közegészségügy. Ehhez járulnak hozzá a nagyvárosi problémák, mint például a túlszűfoltásból és a rossz munkakörülményekből származó stressz.

6.4. Városi problémák: Közlekedés

Annak ellenére, hogy a fejlődő országokban a városi önkormányzatok a költségvetésük nagy részét (szinte mindent) a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére fordítják, hogy lépést tudjanak tartani a népességnövekedéssel, az valójában csak egyre rosszabb állapotokba kerül. A fejlődő országok megvárosaiban állandóan zsúfoltak az utak, de a magán gépjárművek számának gyarapodásával egyre nagyobbak a közlekedési dugók. Kínában 2007-ben 59 millió személygépjármű volt forgalomban, amelyek száma 2017-re 217 millióra emelkedett (Statista, 2019), és ezzel megelőzte az Egyesült Államokat is.

A megvárosoknak nemcsak a népességszáma növekedik, de a mérete is, a munkahelyek és az otthonok egyre távolabb kerülnek egymástól, vagyis egyre többet kell utazni. Egy-egy megváros egységnyi területre jutó népességszáma az autók elterjedésének köszönhetően tizedére csökkent. Dakka (Banglades) területe 1981-ben 510 négyzetkilométer volt (Uddin et al., 2014), jelenleg pedig közel 2200 négyzetkilométer. Mindeközben a lakosságszáma az 1980-as 3,3 millió főről közel 20 millió főre emelkedett, és bár a népesség döntő többsége a belső kerületeket igyekszik elfoglalni (kb. 47 ezer fő/négyzetkilométer), a népsűrűség a város peremei felé is folyamatosan emelkedik. A városi funkciók többségének otthon adó belvárosba való bejutás komoly kihívást jelent a közlekedőknek. Egyes városokban próbálkoznak új autópályák és szélesített utak építésével, de azokat főleg a városközpontokba vezetik be, ahol a legtöbb munkahely és szórakozási lehetőség van. A városközpontokba így még nagyobbak a dugók, az autók keverednek biciklikkel, állat és ember vontatta járművekkel.

A legkritikusabb helyzettel Peking, Bangkok, Mumbai, Mexikóváros és Dakka néz szembe. Bangkokban a repülőtér és a belváros közötti 25 kilométeres út általában 90 perc alatt tehető meg, Dakkában 7 kilométert egy óra alatt lehet megtenni. A közlekedési dugókban megjelennek a vizet, szendvicseket, cigarettát árusítók, jellemzően az eredeti árak sokszorosáért (highway robbery prices). Jakartában 13 km/h az átlagos közlekedési sebesség, a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség szerint a város évente 100 milliárd indonéz rúpiát (közel 200 milliárd forint) veszít az ebből adódó késések miatt. A Jabodetabek régióban a 2015-ben 47,5 millió ingázás történt naponta, ami minden évben emelkedik. Dakka a GDP-jének 3,3 százalékát veszti el minden évben a közlekedési problémák miatt. A braziliai Sao Paulóban 2014-ben a közlekedési dugóba ragadt városi autósor összes hossza elérte a 344 kilométert, az Egyesült Államokban pedig 2005-ben 3000-en haltak meg a közlekedés dugóknak köszönhetően, amelyek minden járulékos költségükkel 24 milliárd dollár veszteséget okoztak (Levy et al., 2010).

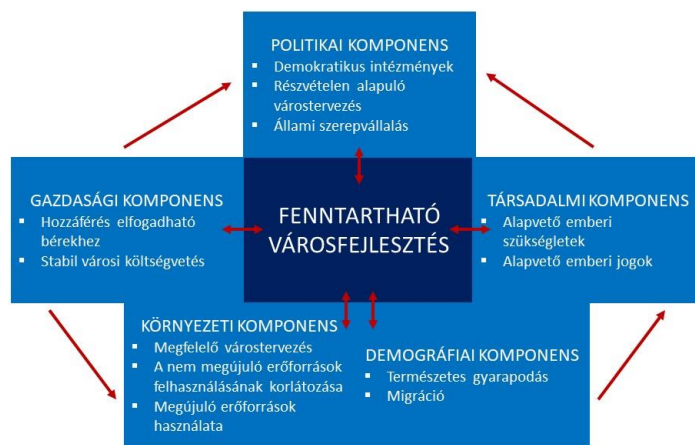
Mi lehet a megoldás? Könnyű lenne azt mondani, hogy több, szélesebb, gyorsabb haladást biztosító útra van szükség. A probléma az, hogy a városok, főleg a külső területeken jelentkező megállíthatatlan népességnövekedése miatt egyszerűen lehetetlen újabb és újabb utakat építeni, a belső területeken pedig nem lehet egyszerűen elbontani az épületeket utak számára. Megoldást a közösségi közlekedés reformja jelentheti, amelyre kiváló példák láthatók Európában, és néhány Európán kívüli nagyvárosban (Hongkongban, Hangcsouban), de annál kevesebb a fejlődő megavárosokban. A privát autóhasználat virágzása jelenleg megállíthatatlan, a közösségi közlekedés társadalmi hasznának felismertetése pedig komoly kihívást jelent az önkormányzatoknak.

6.5. Városi problémák: A környezet degradációja

A szegénység, az elégtelen lakhatási körülmények, a városi szolgáltatások hiánya, valamint a közlekedési problémák miatt nem jut elég forrás a környezeti problémák kezelésére. A népességnövekedés miatt a környezeti problémák is gyorsan nőnek. Az ipari és lakossági hulladék szennyezi a természetes vizeket, az ellenőrizetlen szemétdombokból szivárgó vegyi anyagok a talajvizet. A fa iránti növekvő igény (építés, fűtés) miatt egyre kevesebb az erdő. Az életkörülmények a környezeti degradációval érintett városrészekben rosszabbak, mint a vidéki területeken, a várható élettartam alacsony, a gyermekek 50-szer nagyobb eséllyel halnak meg 5 éves kor előtt, mint a környező vidéki településeken (Roser, 2019). Évente több tízmillió ember hal meg korábban a környezeti problémák miatt, az Egészségügyi Világszervezet szerint hét millióan levegőszennyezésből származó tüdőbetegségekben (WHO, <https://www.who.int/airpollution/en/>). Dakkában évente 15 ezren halnak meg levegőszennyezésből származó tüdőbetegségekben. Delhiben 10 és 30 ezer közötti az évente levegőszennyezésben meghaltak száma. A városvezetés által készített kutatás szerint a városi közlekedés csak 7 százalékban járul hozzá a légszennyezéshez,

ugyanakkor a városon kívüli fűtők szálló pora (<10 µm) 50 százalékban, az ipari tevékenység 23 százalékban, és a városi hőerőművek 10 százalékban (Clean Air Asia, 2017).

Az ipari létesítmények szintén veszélyesek, főleg mivel a szegények a gyárak mellett tudják megszerezni a legolcsóbb telkeket. A gyárak mellett sűrűn lakott szlömök jönnek létre. A világtörténelem legsúlyosabb ipari katasztrófája éppen egy szlömökkel sűrűn körbevett területen történt meg. Az Union Carbide India Limited bhopali vegyipari gyárából, amely egy amerikai vegyipari cég és kisebb rész az indiai kormány tulajdonában ált, 1984 december 2-án éjszaka és 3-án hajnalban szivárgást követően 40 tonna metil-izocianát gáz került a levegőbe. Az erősen toxikus metil-izocianát előntötte a gyár körüli szlömöket, 3787-en azonnal meghaltak, 8000-en a következő két hétben, és még 8000-en a gázmérgezésnek tulajdonítható különböző betegségekben. A balesetben összesen 558 ezer ember sérült meg. A károk helyre állítása a mai napi folyik, hiszen a talaj és a víz is mérgezővé vált, a környező tavakban a halak toxikusak. Az alapvető probléma azonban mit sem változott: a legszegényebb gyári munkások továbbra is csak a gyár melletti területeken tudják a hajlékaikat felépíteni.



Forrás: Knox és McCarthy (2012) alapján saját szerkesztés

17. ábra: A városi problémákra a fenntartható városfejlesztés lehet a válasz

Rodrik (2011) felhívja a figyelmet az ún. globalizációs paradoxonra, amellyel globalizált világban az embereknek szembe kell nézniük. A globalizáció és a neoliberalizáció kihívásaira a válasz: egy város lakóinak és cégeinek, valamint az önkormányzatnak egységesként kell fellépniük, hogy válaszolni tudjanak a nemzetközi verseny kihívásaira, illetve hatékonyan versenyezzenek a

világgazdaságban, miközben egyre kevésbé támaszkodhatnak a nemzeti kormányokra. A globalizáció és a neoliberalizáció hatásainak eredménye: A növekvő társadalmi és gazdasági töredezettség akadályozza az embereket, hogy szövetségeket alakítsanak ki, mobilizálják az erőforrásokat, és megfelelő városvezetési struktúrát hozzanak létre. A globalizáció hatása tehát éppen azokat az eszközöket gyengíti, amelyekkel az általa gerjesztett kihívásokra lehetne válaszolni.

Az elmúlt évtizedekben a fejlődő országokban négy fontos változás történt, amely segíthet válaszolni a globalizációs paradoxon kihívásaira.

1. Decentralizáció és kormányzati reformok: Egyes problémák, mint a vidéki szegénység és a migráció, csak nemzeti szinten kezelhetők, de a decentralizációs törekvések erősíthetik a városi önkormányzatokat. A latin-amerikai országokban sok nemzeti szintű programot (pl. környezetvédelmi programok, bűnözés elleni küzdelem) helyeztek városrégiók szintjére. Indiában 2009-ben alkotmányba foglalták, hogy az önkormányzatok képviselőtestületeinek felét nőknek kell alkotnia.

2. Helyi civil szervezetek részvétele a városi politikák alkotásában és megvalósításában: A városi polgárok bevonása a városi politikák alkotásába egyre népszerűbb. Ez különösen fontos azokban a városokban, ahol a helyi közigazgatások nem tudnak megfelelő városi szolgáltatásokat nyújtani, és nagymértékben támaszkodniuk kell a helyi önszervező csoportokra. Dar es-Salaam (Tanzánia) lakói azzal szembesültek, hogy a város sem gazdaságilag, sem technikailag nem tudja az ivóvíz minőségét javítani, ezért saját megoldást kerestek. 1991-ben létrejött a választott tagokból álló Kijitonyama Development Community (KIJICO) civil szervezet, amely 30 ezer embert képviselt (Harvard Kennedy School, <https://www.innovations.harvard.edu/kijitonyama-development-community-kijico>). Világbanki támogatással kutat fúrtak, 15 km vízvezetékét építették, és vízszivattyúval 121 ezer liter/nap vizet emelnek ki.

3. Többszintű kormányzás és közösségi-magán együttműködés (PPP): Sok városban a többszintű kormányzás azt eredményezi, hogy nemcsak önkormányzati szervek vesznek részt a város irányításában, hanem magán cégek, nonprofit szervezetek és nem kormányzati szervezetek (NGO) is. A magán cégek jelenléte elkerülhetetlen, mivel a privatizáció során megszerezték a városi szolgáltatások (pl. víziközmű-szolgáltatás) egy részét. Az NGO-k szintén fontosak, mert rendelkeznek a megfelelő menedzsment ismeretekkel, és felelősségteljesen vesznek részt a városvezetésekben.

4. Folyamat-orientált és területalapú politikák: A folyamat-orientált politikák azért szükségesek, mert a városok kormányzása annyira összetett, bonyolult és sokszereplős lett, hogy egységes állami szabályozást már nem lehet rájuk alkalmazni. A területalapú politikák lényege, hogy a nemzeti szinten hozott döntések, a nemzeti szinten alkotott szabályok nem érvényesíthetők egy adott ország minden városára, annyira egyediek a jellemzőik.

A fejlődő országok városai rengeteg problémával küzdenek, miközben a forrásaik limitáltak, és számukra az sem jelenthet vigaszt, hogy a legfejlettebb országok városai szintén sok urbanizációs problémával néznek szembe.

Zárszó

Az urbanizáció korunk leglátványosabb globális folyamata, amely bár eltérően érinti a fejlett és fejlődő világot, sőt eltérően érinti az egyes országokat is, hatása mindenhol érezhető, az általa generált problémák mindenkit érintenek. Az urbanizáció két legfontosabb komponense a gazdasági növekedés és a demográfia. Ideális esetben a gazdasági növekedés megelőzi a városok népességrobbanását, vagyis a városok népességszáma azért kezd el növekedni, mert egyre több munkahelyen egyre több dolgozóra van szükség. A fejlett országok többé-kevésbé ezt az utat járták be, városaik folyamatos megújulásban vannak, a régi struktúrát újak váltják fel, miközben az emberek életkörülményei javulnak, de legalább ugyanazon a szinten maradnak. A fejlett világ városai általános jellegű kihívásokkal is szembe néznek, ilyenek például a városi környezeti ártalmak kezelésének kérdése, vagy a közlekedést érintő problémák, egyes esetekben viszont sajátos problémák jelentkeznek, mint például az előregedő társadalom. A fejlődő országok esetében a demográfiai attitűd határozza meg az urbanizációt, az embereket vidékről a jobb életbe vetett remény hajtja a nagyvárosokba, miközben a természetes szaporulat is igen magas. A városi lakosság számára nem evidens a munkalehetőség, sőt tulajdonképpen csak a városban élők egy kisebb része talál legális munkát. A helyi társadalom jelentősebb része az informális szektorban, egy végtelenségig kiszolgáltatott közegben próbál boldogulni, amelyre semmilyen szabályozás, állami védőháló nem vonatkozik. Az emberek egészségi állapota rossz, a születéskor várható élettartam alacsony, sokszor a fejlett országokra jellemző érték kétharmadát sem éri el. A környezeti ártalmak olykor elviselhetetlen körülményeket teremtenek, különösen a hatalmasra nőtt városok szlömjeiben élő milliók számára. A fejlett világban a városok gazdasági prosperálásának kulcsa a munkaadók és a munkavállalók, a városban élők adója, amelyből az önkormányzatok széles spektrumú közszolgáltatásokat biztosítanak a városlakók számára. A fejlődő világ városaiban az informális szektorban dolgozók és dolgoztatók nem fizetnek adót, ezért a városnak nincsenek megfelelő bevételei, nincs mit visszaforgatni, következésképpen nincsenek elfogadható színvonalú közszolgáltatások sem. Nem megfelelő a vízszolgáltatás, vagy nincs is kiépítve, nincs közegészségügyi szolgáltatás, az oktatás a többség számára elérhetetlen, nem működik a közösségi közlekedés. Ennek ellenére a városok népességszáma rohamosan emelkedik, a területük egyre nagyobbra nő, mindez pedig a tervezés és szabályozás teljes hiányában történik meg. A problémákra természetesen vannak megoldások, de azok olykor még a fejlett nagyvárosokban is nehezen érvényesíthetők (lásd például a személygépjárművel történő közlekedés visszaszorítása), a fejlődő világ nagyvárosaiban pedig szinte lehetetlen pozitív változásokat bevezetni. Egy-egy lokális program keretében civil és önszervező szervezetek látványos és mintaértékű sikereket könyvelhetnek el, ám a koncentrált helyi akciók kiterjesztésük egy hatalmas megvárosban nem könnyű feladat. Még akkor sem lenne az, ha a helyi kormányzatok

is felkarolnák a civil szervezetek munkáját, ám a mindent átszövő korrupció sokszor inkább hátráltatja a működésüket.

A fejlett és a fejlődő világban az urbanizáció egyaránt kihívás, az általa generált problémák azonban eltérőek, akár csak a szükséges válaszok és beavatkozások. Ami viszont bizonyos a problémák megoldásához a helyi társadalom minden tagjára szüksége van, a lakosságra, a civil szervezetekre, a profit orientált vállalkozásokra és az önkormányzatokra, csakúgy, mint a nemzeti kormányokra.

DUPress

Felhasznált irodalom

- Bakilana, A., 2016. Why are fertility rates so high in Sub-Saharan Africa? World Economic Forum. Regional Agenda.
<https://www.weforum.org/agenda/2016/05/why-are-fertility-rates-so-high-in-sub-saharan-africa> (Letöltés: 2019.01.11)
- Beavon, K. S. O., 2005. The post-apartheid city: hopes, possibilities, and harsh realities. In: Smith, D. M. (ed.) *The Apartheid city and beyond: urbanization and social change in South Africa*. Routledge, London-New York, pp. 232-243.
- Beck Kehoe, A., 2017. *North America before the European Invasions*. Routledge, New York–Abingdon.
- Buzai, G. D., 2016. Urban models in the study of Latin American cities. *Innsbrucker Geographische Studien*, 40, 271-288.
- Chandler, T., 1987. *Four Thousand Years of Urban Growth: An Historical Census*. Edwin Mellen Press, Lewiston, NY.
- Childe, V. G., 1950. The Urban Revolution. *The Town Planning Review*, 21 (1), 3-17.
- City of Mansfield, TX, 2018. Official Zoning Map.
<https://www.mansfieldtexas.gov/file/321> (Letöltés: 2018.12.11)
- Clean Air Asia, 2017. How Bad is Delhi's Air? Results from a Clean Air Asia Public Perception Survey on Air Pollution in Delhi. Clean Air Asia, Delhi.
- Correia, J., Taher, M., 2015. Traditional Islamic cities unveiled: the quest for urban design regularity. *Revista Gremium*, 2 (4), 1-23.
- Cramer, H., 2018. Articles on Historical Maps of Pennsylvania. Placing Pennsylvania on the Map: The Seventeenth Century.
<http://www.mapsofpa.com/article3.htm> (Letöltés: 2018.12.05)
- Davis, K., 1955. The Origin and Growth of Urbanization in the World. *American Journal of Sociology*, 60 (5), 429-437.
- de Moncan, P., 2002. *Le Paris d'Haussmann*. Du Mecene, Paris
- Dogan, M., Kasarda, J. D. (eds.), 1988. *The metropolis era, vol. 1: A world of giant cities*. Sage, Newbury Park, CA.
- Dyson, T., 2018. *A Population History of India: From the First Modern People to the Present Day*. Oxford University Press, Oxford.
- Ebright, M., 2014. *Advocates for the Oppressed: Hispanos, Indians, Genízaros, and Their Land in New Mexico*. University of New Mexico Press, Albuquerque, NM.
- Enyedi, Gy., 2012. *Városi világ*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Federal Highway Administration, 1995. State motor vehicle registrations, by years, 1900–1995. Federal Highway Administration, Washington D.C.
<https://www.fhwa.dot.gov/ohim/summary95/mv200.pdf> (Letöltés: 2018.12.20)

- Flanders, J., 2012. *The Victorian City: Everyday Life in Dickens' London*. Atlantic Books, London.
- Fröbel, F., Heinrichs, J., Kreye, O., 1980. *The New International Division of Labour: Structural Unemployment in Industrialised Countries and Industrialisation in Developing Countries*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Geddes, P., 1915. *Cities in evolution*. Williams & Norgate, London.
- Gilbert, A. (ed.), 1996. *The mega-city in Latin America*. United Nations University Press, Tokyo.
- Glaeser, E., 2011. *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*. The Penguin Press, New York, USA
- Greenstone, M., Looney, A., 2011. *Investing in the Future: An Economic Strategy for State and Local Governments in a Period of Tight Budgets*. The Hamilton Project. Brookings Institution, Washington, DC.
- Grizzard, F. E., Smith D. B., 2007. *Jamestown Colony: A Political, Social, and Cultural History*. ABC-CLIO, Santa Barbara, CA.
- Hall, P., 1966. *The World Cities*. Heinemann, London.
- Hervé, M., 1990. *Paris impérial: la vie quotidienne sous le Second Empire*. Armand Colin, Paris
- Horn, J., 2018. *1619: Jamestown and the Forging of American Democracy*. Basic Books, New York, NY
- Hussein, A., 2015. Why I call Dadaab home. UNHCR
<https://www.unhcr.org/innovation/why-i-call-dadaab-home/> (Letöltés: 2019.01.11)
- Ignazzi, C. A., 2015. The Brazilian Urban System: the trajectories of Brazilian cities between general dynamics and specific peculiarities. *CyberGeo* 2015, 754.
- ILO [International Labour Organization], 2018. Informal economy. More than 60 per cent of the world's employed population are in the informal economy.
https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_627189/lang--en/index.htm (Letöltés: 2019.01.31)
- James, H., 2010. 1929: The New York stock market crash. *Representations*, 110, 129-144.
- Jain, A. K., Ross, J.A., 2012. Fertility Differences Among Developing Countries: Are They Still Related to Family Planning Program Efforts and Social Settings? *38* (1), 15-22.
- Jupp, K., 2000. European Feudalism from its Emergence through its Decline. *American Journal of Economics and Sociology*, 59 (5), 27-45.
- Kenoyer, J. M., 1998. *Ancient Cities of the Indus Valley Civilization*. Oxford University Press, Oxford.
- Knox, P. L., McCarthy, 2012. *Urbanization: An introduction to urban geography*. Pearson Education, Glenview, IL.
- Kovács Z., 2007. *Népesség- és településföldrajz*. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest.

- Koven, S. G., Götzke, F., 2010. *American Immigration Policy: Confronting the Nation's Challenges*. Springer, New York–Heidelberg.
- Kraas, F., 2011. *Megacities: Our Global Urban Future*. Springer, Heidelberg.
- Lemoine, R. M., 2003. The classical model of the Spanish-American colonial city. *The Journal of Architecture*, 8 (3), 355-368.
- Lengyel, I., Mozsár F., 2002. A külső gazdasági hatások (externáliák) térbelisége, 16 (2), 1-20.
- Levy, J. I., Buonocore, J. J., and von Stackelberg, K., 2010. Evaluation of the public health impacts of traffic congestion: a health risk assessment. *Environmental Health*, 9, 65
- Logan, J.R., Zhang, W., Turner, R., Shertzer, A., 2015. Creating the Black Ghetto: Black Residential Patterns before and during the Great Migration. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 660 (1), 18-35.
- Malmström, V. H., 1981. Architecture, astronomy, and calendrics in pre-Columbian Mesoamerica. In: Williamson, R. A. (ed.) *Archaeoastronomy in the Americas*. Ballena Press, Los Altos, CA, pp. 249–261.
- Malmström, V. H., 1997. *Cycles of the Sun, Mysteries of the Moon: The Calendar in Mesoamerican Civilization*. University of Texas Press, Austin, TX.
- Manzanilla, L. R., 2015. Cooperation and tensions in multiethnic corporate societies using Teotihuacan, Central Mexico, as a case study. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, 112 (30), 9210-9215.
- Marcus, H. G., 2002. *A History of Ethiopia*. University of California Press, Berkeley, CA.
- Monteyne, D., 2004. Framing the American dream. *Journal of Architectural Education*, 58 (1), 24-33.
- Morris, I., 2006. The growth of Greek cities in the first millennium BC. In: Storey, G. R. (ed.) *Urbanism in the Preindustrial World: Cross-Cultural Approaches*. University of Alabama Press, Tuscaloosa, AL, pp. 27-51.
- Munck, R., 2002. *Globalization and Labour: The New 'Great Transformation'*. Zed Books, London-New York.
- Myrdal, G., 1957. *Economic Theory and Underdeveloped Regions*. University Paperbacks, Methuen, London.
- Naess, P., 2017. Housing culture and residential preferences. In: Skjerven, A., Reitan, J. (Eds.) *Design for a Sustainable Culture: Perspectives, Practices and Education*. Routledge, Abingdon–New York, NY, pp. 69-88.
- Nelson, J. S., 1996. *Residential Zoning Regulations and the Perpetuation of Apartheid*. Faculty Publications. St. John's University, New York, pp. 1689-1730.
- Nipper, J., 2002. The Transformation of Urban East Germany since the 'Wende': From a Socialist City to a ? *Hommes et Terres du Nord*, 4, 63-74.

- New York City Department of City Planning, 2016. *Employment Patterns in New York City. Trends in a Growing Economy*. New York City Department of City Planning, New York.
<https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/data-maps/nyc-economy/employment-patterns-nyc.pdf> (Letöltés: 2018.12.21)
- Olson-Raymer, G., 2014. *Industrialization, Urbanization, and Immigration in the Gilded Age*.
<http://users.humboldt.edu/ogayle/hist111/industrial.html> (Letöltés: 2018.12.06)
- Pollard, W. L., 1931. *Outline of the Law of Zoning in the United States*. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 155 (2), 15-33.
- Pritchard, J., 2004. *In Search of Empire: The French in the Americas, 1670-1730*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Reade, J., 2003. *The Royal Tombs of Ur*. In: Aruz, J., Wallenfels, R., (eds.) *Art of the First Cities: The Third Millennium B.C. from the Mediterranean to the Indus*. Metropolitan Museum of Art, New York City, NY., pp. 93-134
- Reuters, 2007. *Beijing to evict 1.5 million for Olympics: group by Beck, L*.
<https://www.reuters.com/article/us-olympics-beijing-housing/beijing-to-evict-1-5-million-for-olympics-group-idUSPEK12263220070605> (Letöltés: 2019.02.01)
- Richardson, H. W., 1993. *Efficiency and welfare in LDC mega-cities*. In: Kasarda, J. D., Parnell, A. M. (eds.), *Third world cities: problems, policies and prospects*. Sage, Newbury Park, CA, pp. 32-57.
- Riesman, D., Gitlin, T., Denney, R., Glazer, N., 2001. *The Lonely Crowd, Revised edition: A Study of the Changing American Character*. Yale University Press, New Haven, CT.
- Ritchie, H., Roser, M., 2018. *Urbanization*. *Our World in Data*,
<https://ourworldindata.org/urbanization>
- Rodrik, D., 2011. *The Globalization Paradox: Democracy and the Future of the World Economy*. W. W. Norton & Company, New York – London.
- Roser, 2019. *Child Mortality*. *OurWorldInData.org*.
<https://ourworldindata.org/child-mortality> (Letöltés: 2019.02.04)
- Sassen, S., 2001. *The Global City: New York, London, Tokyo*. 2nd Edition. Princeton University Press, Princeton.
- Silver, C., 2008. *Planning the megacity: Jakarta in the twentieth century*. Routledge, Oxfordshire.
- Smith, R. C., 1955. *Colonial Towns of Spanish and Portuguese America*. *Journal of the Society of Architectural Historians (Town Planning Issue)*, 14 (4), 3-12.
- Splansky, J., 1966. *The Concentric Zone Theory of City Structure: As Applied to an African City: Ibadan, Nigeria*. *Yearbook of the Association of Pacific Coast Geographers* 28, 135-146.
- Šprajc, I., 2018. *Astronomy, Architecture, and Landscape in Prehispanic Mesoamerica*. *Journal of Archaeological Research*, 26 (2), 197-251.

- Stark, M. T., 2015. Southeast Asian urbanism: from early city to Classical state. In: Yoffee, N. (ed.) *Early Cities in Comparative Perspective, 4000 BCE–1200 CE*. Cambridge University Press, Cambridge, pp 74-93.
- Statista, 2019. Vehicle population in China from 2007 to 2017 (in millions). Statista, The Statistics Portal.
<https://www.statista.com/statistics/285306/number-of-car-owners-in-china/>
 (Letöltés: 2019.01.04)
- Taylor, P.J., 2004. *World City Network: A Global Urban Analysis*. Routledge, London-New York.
- The Guardian, 2016. Story of cities #29: Los Angeles and the 'great American streetcar scandal' by Marshall, C.
<https://www.theguardian.com/cities/2016/apr/25/story-cities-los-angeles-great-american-streetcar-scandal> (Letöltés: 2018.12.20)
- The World Bank, 2017. *Atlas of Sustainable Development Goals 2017. No poverty. End poverty in all its forms everywhere*.
<http://datatopics.worldbank.org/sdgateatlas/archive/2017/SDG-01-no-poverty.html> (Letöltés: 2019.01.31)
- Twine, K., 1992. The City in Decline: Rome in Late Antiquity. *Middle States Geographer*, 25, 134-138.
- Uddin, M. N., Anwar, M. F., Rahman, M. T., Mobin, M. N., 2014. An Investigation on the Pattern of Land Use Change in Dhaka City Using Remote Sensing and GIS Application. *Journal of Environment Sciences & Natural Resources*, 7 (2), 105-109.
- UN-Habitat, 2009. *Planning Sustainable Cities: Global Report on Human Settlements 2009*. Earthscan, London – Sterling, VA
- UN-Habitat, 2016. *Slum Almanac 2015-2016*. UN-Habitat, Nairobi.
<https://unhabitat.org/slum-almanac-2015-2016/> (Letöltés: 2019.02.01)
- United Nations, 2018. *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision*.
<https://population.un.org/wup/Download> (Letöltés: 2018.11.19)
- U.S. Bureau of the Census, 1998a. *Population of the 100 Largest Urban Places: 1840*.
<https://www.census.gov/population/www/documentation/twps0027/tab07.txt>
 (Letöltés: 2018.12.05)
- U.S. Bureau of the Census, 1998b. *Population of the 100 Largest Urban Places: 1880*.
<https://www.census.gov/population/www/documentation/twps0027/tab11.txt>
 (Letöltés: 2018.12.07)
- U.S. Bureau of the Census, 1998c. *Population of the 100 Largest Urban Places: 1920*.
<https://www.census.gov/population/www/documentation/twps0027/tab15.txt>
 (Letöltés: 2018.12.10)
- van Horen, B., 2009. Developing community-based watershed management in Greater Sao Paulo: the case of Sao André. *Environment and Urbanization*, 13 (1), 209-222.
- Vernon, R., 1992. Transnational corporations: where are they coming from, where are they headed? *Transnational Corporations*, 1 (2), 6-35.

- Ward, D., 1976. The Victorian Slum: An Enduring Myth? *Annals of the Association of American Geographers*, 66 (2), 323-336.
- Ward, P. M., 1990. *Mexico City: the production and reproduction of an urban environment*. Belhaven Press, London.
- Weiss, M. A., 1986. Urban Land Developers and the Origins of Zoning Laws: The Case of Berkeley. *Berkeley Planning Journal*, 3 (1), 7-25.
- Westenholz, J. G. (ed.), 1996. *Royal Cities of the Biblical World*. Bible Lands Museum, Jerusalem.
- WIEGO [Women in Informal Employment: Globalizing and Organizing] Dashboard, 2018.
<http://www.wiego.org/dashboard>
- Young, J., 2015. Infrastructure: Mass Transit in 19th- and 20th-Century Urban America. *Oxford Research Encyclopedia of American History*.
<http://oxfordre.com/americanhistory/view/10.1093/acrefore/9780199329175.001.0001/acrefore-9780199329175-e-28> (Letöltés: 2018.12.07)
- Yuill, K., 2014. In the Shadow of the 1924 Immigration Act: FDR, Immigration and Race. *Immigrants and Minorities*, 32 (2), 183-205.