

Urbanizáció

elektronikus tananyag

Prof. Dr. Kovács Zoltán¹ – Vida György²

¹ tanszékvezető egyetemi tanár, SZTE TTIK Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, Szeged, E-mail: zkovacs@geo.u-szeged.hu

² egyetemi tanársegéd, SZTE TTIK Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, Szeged, E-mail: vidagy@geo.u-szeged.hu

Jelen tananyag a Szegedi Tudományegyetemen készült az Európai Unió támogatásával.
Projekt azonosító:
EFOP-3.4.3-16-2016-00014

Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék.....	2
Ábrajegyzék	4
Táblázatjegyzék.....	6
Célmeghatározás	7
1. Az urbanizáció fogalma, értelmezése.....	10
1.1. A város mai fogalma	10
1.2. A városok kialakulásában szerepet játszó tényezők.....	14
1.3. A városodás fogalma	22
1.4. A városiasodás fogalma, jellemzői.....	26
Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések	28
2. Az urbanizáció tér- és időbeli változása a Földön.....	29
2.1. Az urbanizáció időbeli változása.....	29
2.2. A városlakók földrajzi megoszlása	33
2.3. A városállomány összetétele	37
Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések	44
3. Az urbanizáció kezdetei	45
3.1 Az első állandó települések megjelenése a Földön	46
3.2 Az első városok kialakulása	48
Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések	53
4. A nagy ókori birodalmak városfejlődése: az antik város	54
4.1 A korai antik birodalmak városai	54
4.2 A késői antik birodalmak városai.....	60
Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések	68
5. A középkor városfejlődése: a feudális város.....	69
5.1 A kora-középkor városfejlődése.....	69
5.2 A késő-középkor városfejlődése	74
Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések	90
6. Az ipari forradalom és a modern város megjelenése	91
6.1. Az ipari fejlődés szakaszai	92
6.2. Az urbanizáció jellemzői a 19. században.....	94
Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések	109
7. Az urbanizáció a 20. században: a nagyvárosi agglomerációk kialakulása	110
7.1. A nagyvárosi agglomerációk lehatárolása.....	112
7.2. A nagyvárosi agglomerációk átfogó fejlesztése.....	120
7.3. A 20. századi modern városépítészeti hatása az urbanizációra	123
Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések	128

8. A világgazdasági paradigmaváltás és globalizáció hatása az urbanizációra.....	129
8.1. A világgazdasági paradigmaváltás hatása az urbanizációra.....	130
8.2. A globalizáció hatása az urbanizációra	134
Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések	139
9. A fejlett országok urbanizációjának jellemzői: az urbanizáció szakaszai.....	140
9.1. A városrobbanás, agglomerálódás folyamata.....	141
9.2. A szuburbanizáció	141
9.3. A dezurbanizáció.....	146
9.4. A reurbanizáció	149
Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések	153
10. A fejlődő országok urbanizációjának jellemzői	154
10.1 Urbanizáció és overurbanizáció fogalmai	154
10.2 A túlvárosodás környezeti és társadalmi problémái.....	157
Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések	161
11. A világ földrészeinek urbanizációja	162
11.1 Afrika urbanizációja	162
11.2. Ausztrália/Új-Zéland urbanizációja	165
11.3 Ázsia urbanizációja	167
11.4 Észak-Amerika urbanizációja.....	170
11.5 Latin-Amerika urbanizációja.....	174
11.6 Európa urbanizációja.....	176
Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések	178
12. Kelet-Közép-Európa urbanizációja	179
12.1 A kelet-közép-európai urbanizáció értelmezésének elméleti háttere	179
12.2 A kelet-közép-európai országok urbanizációja 1990 előtt	182
12.3 Az urbanizáció keretfeltételei Kelet-Közép-Európában 1990 után.....	187
12.4 Az urbanizáció jellemzői Kelet-Közép-Európa országaiban 1990 után	189
12.5 A poszt-szocialista urbanizáció értelmezése	195
Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések	198
13. A városok belső szerkezete és életjelenségei	199
13.1. A városok funkcionális térszerkezetének történelmi háttere.....	199
13.2 A telekárak szerepe a városok belső funkcionális rendjében	202
13.3 Városökológiai modellek	204
13.4 A városi népesség szegregációja	211
Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések	214
Válogatott irodalom.....	215

Ábrajegyzék

1. ábra Bergen a Hanza-szövetség tagjaként vált a tengeri kereskedelem fontos központjává a középkorban	15
2. ábra Az Egri Vár Eger központjában	16
3. ábra: Az Egyesült Nemzetek Szervezetének (ENSZ) székháza New Yorkban	18
4. ábra A világnépesség összetételének változása	31
5. ábra Az antropocén korszak	32
6. ábra: A városi népesség megoszlása kontinensenként, 1950-2050	35
7. ábra A városlakók száma fejlett és fejlődő régióként, 1950-2050	36
8. ábra A milliós városok száma a Földön, 1975-2015	38
9. ábra A világnépesség megoszlása településtípus szerint, 2050	39
10. ábra Megavárosok a Földön, 2018	41
11. ábra Sanghaj a kínai gazdasági csoda „terméke”, a világ harmadik legnépesebb nagyvárosi agglomerációja	43
12. ábra Jerikó városának maradványai	51
13. ábra Çatal Hüyük városának maradványai	52
14. ábra A Termékeny Félhold	55
15. ábra: Az Ó- és Újbabiloni birodalom kiterjedése	56
16. ábra Az Istar-kapu rekonstrukciója	57
17. ábra Luxor temploma	59
18. ábra Gurnia romváros Krétán	61
19. ábra Milétosz alaprajza	63
20. ábra Róma hatalmas amfiteátruma a Colosseum, amely átlagosan 65 ezer nézőnek kínált helyet	65
21. ábra A Római Birodalom városai az európai területeken	67
22. ábra A Hagia Sophia (Aja Szofia) nagymecset Isztambulban, korábban ókeresztény bazilika, 1985 óta az UNESCO Világörökség része	71
23. ábra Brugge (Belgium) középkori városszerkezete	73
24. ábra Az újonnan alapított városok száma Közép-Európában 1000 után	74
25. ábra Urbanizációs centrumok Európában a késő-középkorban	76
26. ábra A Kölni Dóm impozáns mérete jelzi a város kereskedelmi jelentőségét a középkorban	78
27. ábra A Hanza városok hálózata	79
28. ábra A firenzei Uffizi utca a reneszánsz remeke	80
29. ábra Palmanova látképe és alaprajza	82
30. ábra A Versailles-i palota a kastélyépítészet csúcsa	84

31. ábra A Néva folyó torkolatában épült Szentpétervár, észak Velencéje	85
32. ábra Tenochtitlán	86
33. ábra A floridai St. Augustine főutcája	88
34. ábra A Spinning Jenny	92
35. ábra Az ipari forradalom tér- és időbeli terjedése Európában	95
36. ábra A brit városok a 19. század derekán	97
37. ábra Zsúfolt angliai iparváros	98
38. ábra Back to back házak tervrajza	100
39. ábra New-Lanark képe egy orosz nyelvű könyvben	101
40. ábra Ebenezer Howard kertváros koncepciója	103
41. ábra A Howard által elképzelt ideális városszerkezet	104
42. ábra A kispesti Wekerle-telep központja Kós Károly tervei alapján készült	105
43. ábra Camille Pissaro (1871–1903) francia impresszionista festő képe – Avenue de l’Opera, reggeli napfényben	107
44. ábra Chicago a viharos amerikai városfejlődés mintaképe	108
45. ábra Németország első számú agglomerációja a Ruhr-vidék	111
46. ábra Az Amerikai Egyesült Államok agglomerációinak földrajzi elhelyezkedése	113
47. ábra A sűrűsödési terek (Verdichtungsräume) Németországban 2000 után	114
48. ábra A Budapesti agglomeráció	116
49. ábra Az európai Kék-Banán	119
50. ábra Doxiades víziója a Földet körül folyó egyetlen nagyvárosról 1968-ban	120
51. ábra Az Abercrombie-féle Nagy London Terv	122
52. ábra Az Athéni Charta eszményének egyik megtestesítője: a Havanna-lakótelep (Budapest)	124
53. ábra Szocialista városok Kelet-Európa országaiban	125
54. ábra Az angol „újvárosok” elhelyezkedése	127
55. ábra Palo Alto (Apple székház) a kaliforniai Szilícium-völgyben	133
56. ábra Dinamizmus a periférián, Lagos	136
57. ábra New York a Wall Street révén kiemelkedő szerepet játszik a világ üzleti életében	137
58. ábra Világvárosok hierarchiája Friedmann (1986) szerint	138
59. ábra Az urbanizációs ciklusok modellje	140
60. ábra Tömeges korai szuburbanizáció az Egyesült Államokban	143
61. ábra A szolgáltató szektor gyors szuburbanizációja Budapest előterében (Budaörs)	146
62. ábra Az amerikai autóipar egykori fellegrája: a hanyatló Detroit	148
63. ábra New York Brooklyn negyedében a dzsentifikáció nyomán megújult Dumbo városrész	150
64. ábra Az urbanizáció hagyományos és fejlődő világbeli modellje	155

65. ábra A 15 millió lakosú Buenos Aires Argentína népességének 36%-át tömöríti, gazdasági szerepköre pedig még ennél is jóval nagyobb.....	156
66. ábra Mumbai nyomornegyed	158
67. ábra Favela Braziliában	159
68. ábra A városi népesség növekedési üteme Afrikában	162
69. ábra Az észak-afrikai Tunisz modern üzleti negyede	164
70. ábra Ausztrália népességének megoszlása	166
71. ábra Sydney Ausztrália első számú gazdasági-üzleti centruma	167
72. ábra A városi népesség növekedési üteme Ázsiában	169
73. ábra Kuala Lumpur Malajzia fővárosa a feltörekvő ázsiai metropolisz.....	170
74. ábra Boston központja	172
75. ábra A városi népesség növekedési üteme Latin-Amerikában.....	175
76. ábra A városlakók aránya Kelet-Közép-Európa országában (1950-1990).....	184
77. ábra Burgess és Park koncentrikus modellje.....	205
78. ábra Manhattan Központi Gazdasági Körzete New York-ban	206
79. ábra Hoyt szektoriális modellje (1939)	208
80. ábra Harris és Ullman többmagvú modellje (1945)	210

Táblázatjegyzék

1. táblázat A városi jogállás népességszámhoz kötött határa néhány országban	12
2. táblázat A városlakók aránya a Föld néhány országában (2014)	25
3. táblázat A városlakók aránya Földön (%), 1920-2015.....	33
4. táblázat A Föld 15 legnépesebb nagyvárosi agglomerációja (millió fő).....	42
5. táblázat A világgazdasági korszakváltás területi modellje.....	134
6. táblázat A népesség számának változása az urbanizáció egyes szakaszaiban, a különböző városi övezetekben	152
7. táblázat A városlakók száma és aránya Kelet-Közép-Európa országában (1990-2008)...	190
8. táblázat A városlakók „tisztított” száma és aránya Kelet-Közép-Európa országában (2008)	191
9. táblázat A nagyvárosok részesedése a városlakók körében Kelet-Közép-Európa országában (1990-2008).....	194

Célmeghatározás

Tárgy megnevezése és kódja: Urbanizáció (GBN547E)

Kredit: 3, Ajánlott félév: 4, Heti óraszám: 2, Státusz: K, Óratípus: EA, Értékelés: K

Tantárgy elsősorban az urbanizáció globális jelenségeire koncentrál, elhelyezve azokat térben és időben a nagy földrajzi paradigmák rendszerében, mintegy eszközt kínálva ezzel a később önállóan vizsgált térfolyamatok megértéséhez és jövőbeli alakulása előrejelzéséhez. E cél elérésének érdekében kiemelt témák: a modern urbanizáció sokoldalú értelmezése, átfogó elméletei; a városrobbanás, a szuburbanizáció, az agglomerálódás, a dezurbanizáció, az exurbanizáció stb. értelmezései, magyarázatai a különböző megközelítésű elméletek segítségével – az elméletek kritikája. Az előadás további célja a szélesen értelmezett modern urbanizáció, illetve szakaszai térben (globális, európai, nemzeti, regionális léptékben) és időben eltérő legfontosabb jellemzőinek bemutatása. Végül, külön hangsúlyt kapnak az urbanizációnak a kelet-közép-európai térben, azon belül elsősorban Magyarországon okozott, illetve a várható társadalmi, gazdasági, környezeti problémái, térbeli hatásai.

A fejlesztendő kompetenciák, elvárt tanulási eredmények megnevezése (A 18/2016. (VIII. 5.) EMMI rendelet 1. melléklet és a KKK 1. pontjában részletezettek alapján):

Az urbanizáció – és részben az ehhez kapcsolódó várostervezés – alapvető fogalmainak, történetének, folyamatainak megismerése, ezek térbeli és időbeli jellemzőinek elsajátítása, a vonatkozó összefüggések feltárása.

A kurzus elvégzését követően a hallgatók képessé válnak a történelmi és a napjainkban zajló urbanizációs jelenségek, folyamatok, megértésére, valamint azok tágabb összefüggésbe (területfejlesztés, területi tervezés stb.) helyezésére. Megismerik és értelmezik a vonatkozó

főbb szakirodalmat, a kapcsolódó területi-települési adatbázisokat (pl. urbanizációs indikátorok), valamint e statisztikák kritikáit. Az előadás kitér a városfejlődés fenntarthatóságára is, a résztvevők ezáltal képesek lesznek az urbanizáció különböző társadalmi, gazdasági, infrastrukturális és környezeti hatásait interpretálni, valamint a kedvezőtlen hatásokra lokális szinten megoldási javaslatokat tenni. Ezt segíti elő, hogy a kurzus hallgatói részben betekintést nyernek az urbanizáció egyes rokon- és társtudományai (pl. urbanisztika, várostörténet, városszociológia) és gyakorlati alkalmazásai (pl. várostervezés, ingatlanfejlesztés) alapvető eredményeibe. Az Urbanizáció előadás hozzájárul más földrajzi BSc tárgyak (pl. területfejlesztés, településfejlesztés) tartalmának erősítéséhez, valamint a geográfus MSc képzés megalapozásához, az ehhez szükséges komplex látásmód elsajátításához.

Az előadások hagyományos formában, frontális előadás keretében zajlanak, főként illusztrációs diásorokkal. E tanítási mód segíti a hallgatók hallás utáni értésének fejlődését, a sokféle, ismertetett adat és ábra vizuális megértését. Ugyanakkor a kurzus ismeretanyagának megértését, a tanteremben hallott és látott adatok és információk feldolgozását nagyban segíti és kiegészíti a „Budapesti várostérség” című (GBX532T2), szintén a 4. félévben tartott terepgyakorlat. Magyarország egyetlen európai léptékű nagyvárosa és agglomerációja az előadásokon tárgyalt témákat és jelenségeket illetően kiváló lehetőségeket nyújt a terepi demonstrációra. E terepgyakorlaton a résztvevők a helyszínen, oktatók és külső szakemberek előadásainak segítségével ismerik meg az urbanizáció részét képező városodás és városiasodás aktuális térfolyamatait, jelenségeit, azok összefüggéseit. A terepgyakorlat során még nyitottabbakká és motiváltabbakká válnak, hogy az Urbanizáció kurzus keretében említett városfejlődési és városfejlesztési problémákat tanulmányozzák és megoldják.

Tehát: Azoknak az előírt szakmai kompetenciáknak, kompetencia-elemeknek (tudás, képesség stb., KKK 8. pont) a felsorolása, amelyek kialakításához a tantárgy jellemzően, érdemben hozzájárul:

a) tudása

- Ismeri a regionális fejlődés és fejlesztés, a városkutatás, a településfejlesztés és településüzemeltetés alapvető összefüggéseit és fogalmait.
- Ismeri a települések és térségek helyzetelemzésére, koncepciók, stratégiák és programok készítésére vonatkozó módszereket

b) képességei

- Képes a térben lejátszódó folyamatok különböző időtávú előrejelzésére
- Képes a terület- és településfejlesztés különböző szintjein bekapcsolódni a tervezési- és döntés-előkészítési folyamatokba.

c) attitűdje

- Törekszik a földrajztudományi elméletek, paradigmák, elvek minél teljesebb megismerésére.

d) autonómiája és felelőssége

- Alapvető elméleti és alkalmazott földrajzi és releváns környezettudományi szakmai kérdésekben önállóan, források felhasználásával hoz döntéseket.

1. Az urbanizáció fogalma, értelmezése

Az urbanizáció a városfejlődés átfogó fogalma, amely az urbs ("város") latin szóból ered és a **városok** megjelenéséhez, ill. elterjedéséhez köthető a Földön. A fogalom ez emberiség kultúrtörténetének szerves része, városban élni, városi életmódot folytatni a korai civilizációk születése óta mindig is kiváltságot jelentett. Bár az első városok már legalább 6 ezer évvel ezelőtt megjelentek, mégis a városlakók aránya a 18. sz. végéig, 19. sz. elejéig világviszonylatban is elhanyagolható volt. Ekkor vette kezdetét az ipari forradalom, amely a növekvő üzemméretek révén a népesség gyors ütemű koncentrációját, s minden korábbinál nagyobb népességtömörülések (városok) kialakulását eredményezte. Ekkortól beszélhetünk **modern urbanizációról**. A rákövetkező két évszázad alatt a városlakók aránya Földünkön pár százalékról 50 százalék fölé emelkedett. Ebben az utolsó két évszázadban kezdte el foglalkoztatni a tudomány képviselőit, így a geográfusokat is, az urbanizáció jelensége, a városfejlődés térbeli különbségei. Az urbanizáció mai fogalmaink szerint összetett jelenség, amely jelenti egyfelől a városok számának, ill. a városlakók számának és arányának növekedését. Ez utóbbi, mennyiségileg jól leírható folyamatot hívjuk **városodásnak**. A városodás során a város-falu viszonyrendszerben a városok javára történik mennyiségi eltolódás, az itt élő népesség száma és aránya nő. Másfelől azonban az urbanizáció jelenti a városi életforma terjedését, a város-falu közötti különbségek csökkenését, a vidéki népesség életkörülményeinek javulását is, ez utóbbit nevezzük **városiasodásnak**. A következőkben az urbanizáció alapfogalmait ismerjük meg.

1.1. A város mai fogalma

Az, hogy mit tekintenek városnak, illetve falunak a Föld adott pontján roppant önkényes, amelyre nincs egyetemenlegesen elfogadott definíció. Napjainkra a város fogalmának meghatározása során mind a közigazgatási gyakorlat, mind a településföldrajzi elmélet

oldaláról alapvetően két koncepcionális megközelítési mód kristályosodott ki. Az egyik, lényegében mennyiségi megközelítési mód, a városokat a településhálózat népesebb tagjaival azonosítja, s a városi jogállást valamilyen népességszámhoz köti. Ezt hívjuk **statisztikai** (vagy egykomponensű) **városfogalomnak**. A másik megközelítési mód a városok funkcionális szerepkörére, térségi jelentőségére helyezi a hangsúlyt, s városnak tekinti a településhálózat azon tagjait, amelyek központi funkciókkal rendelkeznek, s saját népességük mellett a környező települések (falvak) lakóit is ellátják áruval és szolgáltatásokkal. Ezt a megközelítési módot hívjuk **funkcionális** (vagy többkomponensű) **városfogalomnak**. Míg a statisztikai városfogalom egy (vagy kevés számú) mutató segítségével határozza meg, hogy mi a város, addig a funkcionális városfogalom kiterjedt számú, és sok esetben adatokkal nem, vagy csak nehezen alátámasztható (pl. településkép) szempont szerint határolja le a városok körét. Az eltérő megközelítésmód ellenére a kettő között igazából nincs éles határ, amit az is mutat, hogy a világ számos országában a két városfogalmat sokszor együttesen alkalmazzák.

A városok **statisztikai**, azaz népességszámhoz kötött definíciója a Föld egyes országaiban roppant eltérő. Az államok ugyanis önállóan döntenek arról, hogy mely településeiket tekintik városnak, s melyeket nem, hol húzzák meg a városok statisztikai határát. A Föld országait e tekintetben két nagy csoportba oszthatjuk: egyfelől ahol a népességszám – mint a “fontosság” közvetett mérőszáma – kizárólagos szerepet játszik a városi jogállás definiálásában, másrészt ahol valamiféle egyéb mutatókat (pl. népsűrűség) is alkalmaznak.

Mint az első táblázatból kitűnik, még csak közelítőleg sincs a városok meghatározására szolgáló egyetemes érvényű népességszám. Általánosságban azonban elmondható, minél fejlettebb egy ország (pl. skandináv országok, Ausztrália, Kanada, Új-Zéland stb.), annál alacsonyabb a városi jogálláshoz szükséges népességszám, s ugyanez megfordítva is igaz, az alacsony urbanizációs szinten álló fejlődő országokban viszonylag magas népességszám szükséges ahhoz, hogy egy települést városnak tituláljanak (1. táblázat).

1. táblázat A városi jogállás népességszámhoz kötött határa néhány országban

Ország	Fő	Ország	Fő
Izland	200	Luxemburg	2000
Grönland	200	Németország	2000
Norvégia	200	Vietnam	2000
Svédország	200	Mexikó	2500
Ausztrália	1000	USA	2500
Kanada	1000	Közép-Afrika	3000
Új-Zéland	1000	Botswana	5000 ²
Venezuela	1000	Ghána	5000
Írország	1500	India	5000 ³
Kolumbia	1500	Szlovákia	5000
Angola	2000	Szudán	5000
Argentína	2000	Görögország	10000
Bolívia	2000	Jordánia	10000
Cseh Köztársaság	2000	Malajzia	10000
Etiópia	2000	Portugália	10000
Franciaország	2000	Svájc	10000
Hollandia	2000	Szenegál	10000
Izrael	2000	Szíria	20000
Kuba	2000	Japán	50000
Libéria	2000		
ahol a népsűrűség min. 400 fő/km ²			
² ahol az aktív keresők min. 75%-ka nem-mezőgazdasági foglalkoztatott			
³ ahol a népsűrűség min. 400 fő/km ² és az aktív keresők min. 75%-ka nem-mezőgazdasági foglalkoztatott			

Forrás: saját szerkesztés

Ez alól – történelmi okoknál fogva – csak Japán és Svájc jelent kivételt. Sok helyen a népességszámot mint statisztikai kritériumot nem tekintik a városi jogállás kizárólagos kritériumának, s más egyéb mutatókkal pl. népsűrűség, lakásszám, laksűrűség stb. kombinálják. Az országok egy másik csoportjánál **funkcionális** értelemben különítik el a várost a falutól. A funkcionális szerepkör meghatározásához rendszerint valamiféle komplex mutatót használnak, amelyben a központi funkciók megléte, a helyi foglalkozási szerkezet, a népsűrűség, vagy az infrastruktúra fejlettsége (pl. a szilárd burkolatú utak, vagy a közcsatorna hálózatba bekötött lakások aránya stb.) mellett olyan szempontokat is figyelembe vesznek, mint a történelmi hagyományok. Ebbe a csoportba tartozik Magyarország és a posztoszocialista országok többsége mellett Belgium, Chile, Brazília és Uruguay is. A közigazgatás sok évszázados fejlődése során a központi szerepkörrel rendelkező települések, vagyis a városok előbb-utóbb igazgatási szerepkörük révén is elkülönülnek a falvaktól. Ezt veszik alapul a latin-amerikai országok többségénél, ahol a városok definíciójánál a közigazgatásban betöltött szerepkör a legfőbb rendező elv (pl. Dominikai Köztársaság, Salvador, Guatemala, Haiti, Paraguay), ugyanez érvényesül Iránban, Mongóliában, Kínában és Törökországban is.

Összegezve tehát **városnak** tekintjük a településhálózat nagyobb népességű, központi funkciókkal rendelkező, kiemelt közigazgatási jogállású tagjait. Szemben a falvakkal, a városok aktív keresőinek többsége az iparban és a szolgáltatások valamelyik ágában dolgozik, városok látják el a falvak lakóit magasabb szintű szolgáltatásokkal, s részben munkaalkalmakkal is. A városok külső megjelenésére általában a zárt, emeletes beépítés a jellemző, népsűrűségük kontinentális Európában rendszerint meghaladja a 200 fő/km²-t.

1.2. A városok kialakulásában szerepet játszó tényezők

A történelem során számos eltérő funkció játszott szerepet abban, hogy bizonyos települések jelentősége, térségi szerepköre kiemelkedjen a környezetéből. A városoknak a területi munkamegosztásban játszott szerepe, illetve az ezt létrehozó funkciói alapján beszélhetünk **funkcionális várostípusokról**. Minthogy a városfejlődés hosszú történelme során az egyik funkció vonzotta a másikat így egyetlen szerepkörre szakosodott várossal csak ritkán találkozunk, általában a funkciók keveredése a jellemző. Az adott központi funkció erőssége is fontos szempont a városok osztályozásánál, hiszen nem mindegy, hogy járási, megyei vagy tartományi székhelyről van szó, s ugyanígy számottevő eltérés figyelhető meg egy több karral rendelkező, nagy múltú egyetem és egy kisebb főiskola vonzóhatása között is. Megfigyelhető, hogy minél népesebb egy város, funkciói annál összetettebbek és magasabb rangúak, ennél fogva annál magasabb helyet foglal el a városhierarchián belül.

Talán a legősibb, s mindmáig legfontosabb városképző funkció a **kereskedelmi szerepkör**, vagyis az áru és termékek elosztása. Kereskedelmi funkcióra szakosodtak a vásárvárosok, amelyek leggyakrabban közlekedési, forgalmi szempontból jó megközelíthető helyeken, vásárvonalak mentén (pl. Brno, Lipcse), folyami átkelőhelyeken (pl. Basel, Köln, Frankfurt), tengerparti kikötőhelyeken (pl. Hanza-városok) fejlődtek várossá (1. ábra).

Kereskedővárosként nőtt nagyra Brüsszel, Koppenhága, Prága, Krakkó, és Pest is, de említhetjük az észak-itáliai (Pl. Velence, Firenze, Genova) és németalföldi városokat is (Pl. Antwerpen, Amszterdam, Brugge). A kereskedelmi funkció, ugyan némileg módosult formában, de szakvásárok és termékbemutatók (pl. frankfurti könyvvásár, genfi autószalon), a tőzsdei élet, kereskedelmi elosztó központok képében napjainkig őrzi városfejlesztő szerepét.

1. ábra Bergen a Hanza-szövetség tagjaként vált a tengeri kereskedelem fontos központjává a középkorban



Forrás: saját kép

Sajátos, ősi városképző funkciót jelent a **védelmi szerepkör**, amely különösen az ókori és középkori városfejlődésben játszott fontos szerepet. Hosszú időn át a védelmi funkció jelentette a hazai városok jelentős részének (pl. Eger, Sárospatak, Veszprém, Buda) legfőbb szerepkörét (2. ábra). Egy vár vagy erődítés ugyanis nemcsak az adott település, hanem a



szűkebb-tágabb környék lakóinak védelmét is szolgálta. A hely védettsége emellett számos más funkció (pl. igazgatás, egyházi élet, kereskedelem stb.) megtelepedését is elősegítette, a katonaság kiszolgálása emellett számos iparosnak és kereskedőnek nyújtott megélhetést. A modern hadviselés elterjedésével a védelmi funkció szerepe a városfejlődésben a 19. század derekától fokozatosan halványult, s csak erre a funkcióra szakosodott garnizonvárosok (korábbi hazai példák Hódmezővásárhely, Cegléd, Nyíregyháza), szárazföldi (pl. Belfort, Verdun) és tengerparti erődvárosok (pl. Trieszt, Brest, Toulon) esetében maradt erős.

2. ábra Az Egri Vár Eger központjában



Forrás: saját kép



Ugyancsak ősi eredetű központi funkció az **igazgatási-kormányzati szerepkör**, amely részben a védelmi funkcióval karöltve fejlődött. Korai példák az Indus menti Harappa és Mohenzodaro, amelyek egyaránt voltak védelmi erődítések és uralkodói székhelyek. A középkorban, a feudális igazgatás elaprózottsága révén a hatalmi-irányítási funkció szerepe tovább erősödött. A nagyobb várak köré nőtt települések előbb-utóbb igazgatási szerepkörre is szert tettek. Így a Szent István által alapított magyar vármegyék székhelyei is kivétel nélkül rendelkeztek valamilyen erődítéssel, leggyakrabban földvárval. Az igazgatási-kormányzati szerepkör a funkció jellegéből adódóan mindenkor erősen hierarchizált. A hierarchia csúcsán állnak a fővárosok, majd ezt követik föderatív államok esetén a tartományok (kantonok, szövetségi államok stb.) székhelyei, ez alatt rendszerint egy megyei majd egy még alacsonyabb járási szintű közigazgatási székhely következik. De még ez alatt is léteznek néhány falut összefogó igazgatási egységek, mint a lengyel "gmina" vagy a magyar körjegyzőségek rendszere. Külön is említést kell tenni a korábbi uralkodói székhelyekről pl. Potsdam, Versailles, vagy hazánkban Gödöllő, melyek rendszerint egy nagyváros árnyékában fejlődtek. Újkeletű igazgatási szerepkörnek tekinthető a nemzetközi szervezetek és több országot felölelő integrációk (pl. EU) székhelyei pl. Brüsszel, Strasbourg, Genf. Ilyen értelemben az egyetlen igazi világszervezet az ENSZ székhelye New York (3. ábra), már csak irányítási feladatai révén is méltán pályázik a "világfőváros" szerepkörére.

Az igazgatási-kormányzati funkció elvesztése, avagy megszerzése érezhető hatást gyakorol egy település fejlődésére. Így Philadelphia (1800), Rio de Janeiro (1960) és az újabb időkben Bonn (2000) fővárosi funkcióinak elvesztése érezhetően visszavetette az említett városok fejlődését, amiből elsősorban Washington, Brazíliaváros és Berlin profitált. Ugyanígy a második világháború után a magyar közigazgatási rendszer kommunista átszervezését (1950) követően a megyeszékhelyek egy részének lefokozása (pl. Balassagyarmat, Esztergom, Gyula) érezhető hanyatlást hozott a helyi gazdaság és társadalom terén, míg az újonnan kinevezett városok (pl. Salgótarján, Tatabánya, Békéscsaba) fejlődése felgyorsult.

3. ábra: Az Egyesült Nemzetek Szervezetének (ENSZ) székháza New Yorkban



Forrás: saját kép

Hagyományosan a védelmi és igazgatási funkciókkal összefonódva jelent meg a történelem során a **vallási szerepkör**. A püspöki székhelyeket rendszerint várral erősítették meg, s legtöbbször jelentős igazgatási (mind egyházi, mind világi) feladatokat is elláttak. A magyar püspöki székhelyek többsége az évszázadok során számos egyéb funkcióval gazdagodott (pl. Esztergom, Eger, Győr, Veszprém, Pécs). Jelentős egyházi funkcióval rendelkeznek a főbb vallások zarándokhelyei és templomvárosai is, pl. Róma, Jeruzsálem,

Mekka, Medina, Benares, Lhasza, Amritsar. A vallási funkció különösen a kisebb lélekszámú, jórészt a zarándoklatok bevételeiből élő városok esetén erős pl. Lourdes, Mariazell, Fatima, Czestochowa, vagy hazánkban Máriapócs.

Nagy történelmi hagyományokra tekint vissza, s az utóbbi évtizedekben egyre erősödő funkciót jelent a **kulturális szerepkör**. Ezen belül sajátos típust képviselnek az iskola- és egyetemvárosok, mint pl. az angliai Oxford és Cambridge, a német Heidelberg és Tübingen, a svéd Uppsala és Lund, a holland Delft és Leiden. Nem egy közülük máig megmaradt a kis- és középvárosi szinten, s jórészt az oktatási funkcióból él, közéjük tartozik a nagy múltú skóciai St. Andrews (1411-ben alapított egyetemével), a német Marburg (1527), a spanyol Salamanca (1243), vagy a portugál Coimbra (1307). A hazai városok közül tipikus iskolavárosnak számít Sárospatak, Sopron, Keszthely, Pépa. Ugyancsak jelentős energiát merítenek a kultúrából fejlődésükhöz a jelentős művészeti központok (pl. Párizs, Milánó, Berlin, kisebb példák Dessau, Nagybánya), a múzeum- és műemlékvárosok (pl. Szentendre, Kőszeg), valamint a fesztiválvárosok (pl. Cannes). Többségük nagyszámú látogatót vonz, s egyben jelentős idegenforgalmi centrumnak is számít.

Az ipari forradalom megjelenésétől fogva számít jelentős városképző funkciónak az **ipari szerepkör**, bár már a középkorból is számos olyan várost ismerünk, amely fejlődésének alapját a nyersanyag kitermelése (bányászat) és feldolgozása jelentette. Utalhatunk itt a felvidéki magyar bányavárosokra (pl. Körmöcbánya, Selmezbánya, Besztercebánya) vagy a flandriai textilszövő központokra (pl. Gent). Mégis, az ipari szerepkör uralkodóvá válása a városfejlődésben elsőként a 18-19. századi Angliában volt megfigyelhető, ahol egy-egy tevékenységre (pl. textilipar, szénbányászat) szakosodott monofunkciós városok sora jött létre pl. a Lancashire-i "pamutvárosok" Preston, Oldham, Bolton. Az ipari kapitalizmus terjedése a 19. és 20. században szerte a világon ipari városok sorát hozta létre, amelyek elsősorban a nyersanyaglelőhelyek (főleg szénmedencék) közelében sűrűsödtek. Mindezek eredményeként a nagy ipari körzetekben (pl. Közép-Anglia, Ruhr-vidék, Felső-Szilézia, Nagy-tavak vidéke)

ipari üzemekből és a hozzájuk kapcsolódó munkáskolóniákból álló iparvárosok sűrű szövetédeke jött létre. Ipari monofunkciós városok létrejöttét gyakran az állam is elősegítette tervszerű ipartelepítéssel, új iparvárosok kijelölésével.

Erre különösen a volt szocialista országokban találunk jó példákat így a vas- és acélkohászatra létrehozott magyar Dunaújváros (korábban Sztálinváros), a lengyel Stalowa Wola és Nowa Huta, a kelet-német Eisenhüttenstadt, vagy a 60-as években a szénhidrogén vegyészetre épült városok pl. hazánkban Százhalombatta, Tiszaújváros (korábban Leninváros) és Kazincbarcika, Kelet-Németországban Schwedt, Lengyelországban Kedzierzyn-Kozle, Police, Szlovákiában Homonna, Romániában Darmanesti, Onesti és Victoria, Bulgáriában Devnya.

Az 1970-es évtizedtől kezdve a fordí típusú ipari kapitalizmus hanyatlása a fejlett világ államaiban a hagyományos ipari térségek és városaik válságát hozta, ami az ipar gyors ütemű leépülését, valamint új gazdasági funkciók (pl. üzleti szolgáltatások, irodai funkciók, média, telekommunikáció, idegenforgalom, logisztika) megjelenését eredményezte. Mára a kifejezetten ipari szerepkört betöltő városok száma a fejlett gazdaságú országokban erősen megcsappant, s többségük kis- és közepes méretű, egy-egy nagyobb ipari üzemnek (pl. autógyár, erőmű, kőolajfinomító) otthont adó város.

Újabb keletűek és csupán a tömeges áru- és személyszállítás megjelenése után jöttek létre a közlekedési csomópontokba települt városok, amelyek **közlekedési szerepkörük**nél fogva emelkedtek ki környezetükből. Időben egymást követve előbb a tengerhajózás, majd a vasút és a közút, s végül a légiforgalom eredményezett gyorsabb városfejlődést. A nagy európai kikötővárosok fellendülése szinte kivétel nélkül a késő-középkorra nyúlik vissza (pl. Rotterdam, Liverpool, Hamburg, Bréma, Marseille, Genova). A közlekedési funkcióra települt városok külön csoportját képezik a 19. században, a vasútvonalak kiépülése idején, a főbb vasutak kereszteződésébe települt vasúti csomópontok. Ez különösen a ritkán lakott, viharos vasútfejlődésen átmert észak-amerikai kontinensen eredményezett népesebb városokat (pl. Kansas City, Indianapolis, Denver). Bár Európában a vasútnak nem volt ilyen meghatározó

szerpe a városok fejlődését tekintve, ennek ellenére a magyar városok között is több olyat találunk, amelyek fejlődésében meghatározó szerepet játszott a vasút pl. Hatvan, Záhony, Dombóvár.

Történelmi léptékkal szemlélve az is megállapítható, hogy azon városok fejlődése, amelyeket elkerültek a főbb vasútvonalak (pl. Eger, Kalocsa, Nagyálló) megtorpant, megint mások fejlődése főként a vasútnak köszönhetően felgyorsult (pl. Nyíregyháza, Szolnok, Békéscsaba) tágabb térségükből ennek köszönhetően kiemelkedtek és megyeszékhely funkcióhoz jutottak.

A közúti közlekedés szerepe a városfejlődésben még nehezebben mérhető, bár kétségtelen, hogy a nagy autópálya csomópontok, a gyorsforgalmi és nagy távolságú szállítási útvonalak kereszteződései az elmúlt évtizedekben a közúti szállítás, valamint a logisztika fejlődése révén a városfejlődés motorjának számítottak (hazánkban jó példa erre Budaörs és Törökbálint látványos fejlődése az M1-M7-M0 csomópontjában). A légi közlekedés szerepe mind a személy-, mind az áruszállításban felértékelődően van, a nagy világvárosok (London, Párizs, Tokió, New York) repülőterei mellett létrejöttek az egyes kontinensek másodlagos légiforgalmi központjai (pl. Frankfurt, Szingapúr, Atlanta, Denver), melyek kivétel nélkül kisebb városok, s fejlődésükben a légiforgalomnak kiemelkedő szerep jut. Sajátos, gyakran összetett (vasút, közút, víziút) közlekedési szerepkörre rendelkeznek a főbb határátkelőhelyek (pl. Komárom, Russze).

Ugyancsak újkeletű városképző funkció, s a turizmus tömegessé válásával lényegében csak a 20. században értékelődött fel, az **idegenforgalmi szerepkör**. Hagyományosan nagy tömegeket vonzanak klimatikus adottságaiktól függetlenül a tengerparti nyaralóhelyek (pl. Opatija, San Remo, St. Tropez, Brighton, Blackpool), a hegyvidéki üdülő- és síparadicsomok (pl. Davos, St. Moritz), a nagyobb tavak mellé települt üdülőhelyek (pl. Bregenz, Lugano vagy hazai példa Siófok), a termálvizeket hasznosító gyógyüdülőhelyek (pl. Baden-Baden, Karlovy Vary, hazai példák Hajdúszoboszló, Hévíz, Sárvár). Különösen kedvező a városfejlődésre nézve, ha egyszerre több idegenforgalmi vonzótényező is rendelkezésre áll, s ezzel az

idegenforgalmi szezon határai kitolhatók (kiváló hazai példa Balatonfüred). A pihenés, kikapcsolódás sajátos formáját képviselik a szerencsejátéokra szakosodott kaszinóvárosok (pl. Monte Carlo, Makaó, Las Vegas).

1.3. A városodás fogalma

A városodás egy statisztikailag viszonylag **pontosan mérhető** jelenség, amit a városok és városlakók számával, valamint a városi népesség össznépességhez viszonyított arányával fejezhetünk ki. A világ földrészei, országcsoportjai és egyes országai között óriási különbségeket tapasztalhatunk a városlakók arányát tekintve. Néhány alacsonyan fejlett országban a népesség alig egytizede él városokban, (pl. Trinidad és Tobago 9%, Burundi 12%, Pápua Új-Guinea 13%), míg a fejlett, kis területű országokban a népesség több mint 90 százaléka városlakó (Izrael 90%, Málta 95%, Belgium 98%). De mitől függ az, hogy egy ország lakosságának hány százaléka ér városokban?

A városlakók számát, illetve arányát egy adott területen alapvetően négy tényező határozza meg:

- a város hivatalosan elfogadott definíciója (statisztikai városfogalom);
- a társadalmi-gazdasági fejlettség szintje;
- a történelmi tényezők;
- a természetföldrajzi viszonyok.

A **statisztikai városfogalom** lényegét korábban részletesen kifejtettük. A városi jogállás népességszámhoz kötött szabályainak változása természetesen jelentősen módosíthatja a városlakók arányát és a városodottság szintjét egy országban. Ha egy ország jogrendjében pl.

10 ezer főről 5000 főre csökkentik a városok lehatárolásának hivatalos küszöbértékét, akkor egycsapásra megváltozik a városodottság szintje is. Még egy bonyolult, sok mutatóra alapozott várossányilvánítási rendszer is változhat időben, melyre Magyarország nyújt kiváló példát. Hazánkban a rendszerváltozást megelőzően mintegy másfélszáz várost tartottak nyilván, jelentős részük a településhierarchia magasabb fokán álló, markáns központi szerepkörrel rendelkező, népesebb település volt.

Az azóta eltelt negyedszázad alatt csaknem kétszáz település kapott hazánkban városi címet, amelynek köszönhetően városaink száma napjainkra 346-ra emelkedett. Kizárólag ennek volt köszönhető, hogy a városlakók aránya Magyarországon az 1990-es évek elejétől napjainkig 61%-ról 71%-ra emelkedett. Ha nincs az elmúlt évtizedek szorgos várossá nyilvánítási gyakorlata, akkor hazánk urbanizációs mutatója, az időközben végbement elővárosi fejlődés (szuburbanizáció) jóvoltából tetemesen csökkent volna. A várossá nyilvánítás szabályainak "kiürülésével" a városok hazai mezőnye erősen felhígult, a városi jogállás nagymértékben leértékelődött.

A városodás mértéke szorosan összefügg a **társadalmi-gazdasági fejlettség** szintjével is. A fejlett gazdasággal rendelkező országokban az ipari forradalom és a népesség városokba áramlása már viszonylag korán (a 19. század elején) elkezdődött, ennek következtében az urbanizáció korán felgyorsult, s jól fejlett városhálózat jött létre. Ezekben az országokban a városi jogállás küszöbértéke alacsony (1-2 ezer fő), s népesség túlnyomó része ma városokban él (2. táblázat). Ezzel szemben, azokban az országokban, ahol az ipari forradalom csak megkésve, ill. részlegesen jelentkezett (pl. a dél- és a kelet-európai országok, köztük Magyarország), az urbanizáció is késve bontakozott ki, s a városodottság szintje mindmáig elmarad a fejlett országokétól. Ugyanakkor, legalacsonyabb a városlakók aránya a modern urbanizációba csak késve, lényegében a 20. század második felében belépett, korábban gyarmati függőségbe szorított afrikai és ázsiai fejlődő országokban.

A városodottság szintje függ a **történelmi tényezőktől**, nevezetesen a településhálózat történelmi fejlődésétől is. A politikai-kormányzati viszonyok a történelem során mindenkor kivetülnek a térre, hatásuk a későbbi évszázadokban is érezhető. A történelmi tényezők érvényesülésére kiváló példa Latin-Amerika városfejlődése. A 16-17. században feltárt és gyarmatosított kontinensen részben a mostoha terepviszonyoknak (Andok-hegység, őserdő), részben az állandó külső fenyegetésnek (indiánok) köszönhetően egy rendkívül koncentrált, javarészt csak fallal körülvett kisvárosokból álló településhálózat jött létre.

Aprófalvak vagy szórványtelepülések kialakítására az ellenséges környezetben nemigen nyílt lehetőség. Kedvezett a koncentrált településfejlődésnek a gyarmatosítók politikai berendezkedése is. Az abszolutizmus keretei között ugyanis csak ott lehetett települést létrehozni, ahol arra az uralkodó helyi megbízottja, az alkirály engedélyt adott. Az így létrejött ritkás, de szinte kizárólag fallal körülvett városokra "zúdult rá" azután a modern urbanizáció az 1950-es 60-as években, amelynek eredményeként Latin-Amerika ma egyike a Föld legvárosodottabb kontinenseknek, jóllehet a társadalmi-gazdasági fejlettség szintje a magas urbanizációs értékeket közel sem indokolná.

2. táblázat A városlakók aránya a Föld néhány országában (2014)

Ország	%
Belgium	98
Japán	93
Dánia	88
Egyesült Királyság	82
Franciaország	79
Csehország	73
Magyarország	71
Románia	54
Nigéria	47
Szomália	39
India	32
Nepál	18
Uganda	16

Forrás: ENSZ, World Urbanization Prospects alapján saját szerkesztés

A történelmi tényezők szerepe érvényesül hazánk városodásában is, ahol a többé-kevésbé kiegyensúlyozott településfejlődésen keresztülment Nyugat-Dunántúl sűrű, jól fejlett kis- és középvárosi hálózattal rendelkezik, s ennél fogva magasabban "urbanizált", mint az ipari fejlődésbe és polgárosodásba később, s csak akadozva bekapcsolódott Alföld (még ha a városlakók aránya statisztikailag éppen ellentmond ennek). A nagy népességszámú, központi funkciókkal és vonzáskörzettel alig rendelkező alföldi települések ugyanis legjobb esetben is csak mezővárosoknak tekinthetők.

Végül, ha közvetett módon is, de a **természetföldrajzi viszonyok**, azon belül a domborzat is kihatással lehet egy ország városodottságára. A tagolt domborzat, a hegyvidéki jelleg általában nem kedvez a városok, valamint nagyobb népességtömörülések létrejöttének, ezért a hegyvidéki jellegű országok urbanizációs értéke rendszerint elmarad a szomszédos síkvidéki országok hasonló mutatójától, pl. Svédország népességének 86%-a, Norvégiának csak 80%-a városlakó, jóllehet mindkét országban a 200 főnél népesebb településeket tekintik városnak, s a társadalmi-gazdasági fejlettség szintjét tekintve is nagyban hasonlítanak egymásra. Hazánk nyugati szomszédja a magasan fejlett, de hegyvidéki jellegű Ausztria (66%) hasonló mutatója is elmarad hazánkétól.

1.4. A városiasodás fogalma, jellemzői

A városiasodás egy roppant összetett, minőségi változások sorozatából álló folyamat, épp ezért a városodáshoz képest jóval nehezebben határozható meg, ill. mérhető. A városiasodás az urbanizáció eredményeként fellépő **minőségi fejlődés**, amikor a városokra jellemző minőségi jegyek megjelennek, és széles körben elterjednek a falusias térségekben, miközben a város és falu közötti különbségek elhalványulnak.

A városiasodás lényegében két tényezőnek: egyfelől az **infrastruktúra** (pl. csatornázás, víz- és gázszolgáltatás, tömegközlekedés, hulladékkezelés stb.) javulásának, másrészt a városi **életmód és magatartásforma** széleskörű elterjedésének a következménye. A városiasodás során a városias életforma (kulturális, szabadidős és bevásárlási szokások stb.) egyre több követőre talál a falvak lakói körében, megindul a falusi települések átalakulása, a helyiek életmódjukban, napi életritmusuk terén sok tekintetben hasonulni kezdenek a városiakhoz.

A városiasodás különbségei és az ebből fakadó problémák kivált a gazdasági fejlettség

alacsonyabb fokán szembetűnők. Míg egy svéd falun élő a szolgáltatások (pl. egészségügy, kereskedelem) és munkahelyek elérhetősége, valamint a jövedelem terén semmiféle hátrányt nem szenved városi társához képest, addig az életkörülmények terén mutatkozó eltérések a fejlődő országok városi és falusi térségei között évről évre sok millió embert készítenek arra, hogy elhagyja lakóhelyét és a városokba – azon belül is főként a nagyvárosokba – vándoroljon. Hazánk városiasodása az 1990-es rendszerváltozás óta jelentősen felgyorsult. A város-falu közötti különbségek, jórészt a piaci viszonyoknak (kiskereskedelem, gáz- és telefonellátás), valamint a helyi önkormányzatok tevékenységének, a települések racionális fejlesztésének (pl. csatornahálózat) köszönhetően fokozatosan csökkentek.

Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések

1. Magyarázzuk meg az alábbi fogalmak jelentését a fenti fejezet segítségével:

Városodás
Városiasodás
Statisztikai városfogalom
Funkcionális városfogalom

2. A fenti fejezet alapján fejtse ki, hogy mi a különbség a városodás és városiasodás fogalma között?

3. A tanultak alapján sorolja fel milyen főbb történelmi tényezők játszottak szerepet a városok kialakulásában?

4. Fejtse ki, hogy városokban kialakuló történelmi tényezők közül időrendben melyek voltak a legősibbek és miért? Milyen funkciók, erőforrások kerültek előtérbe az ipari forradalmat követően?

5. Napjainkban a városlakók számát és arányát alapvetően milyen tényezők határozzák meg? Miért lehetnek ezek a tényezők meghatározóak?

6. Keresse fel az ENSZ World Urbanization Prospects honlapját! Az időszerű adatokat megfigyelve határozza meg egy kiválasztott kontinens országainak mekkora a városlakók aránya! Csoportos munkában is lehet összehasonlítani különböző országokat!

2. Az urbanizáció tér- és időbeli változása a Földön

2019-ben a világ 7,6 milliárd lakosának már több mint fele (55%) városokban élt. Az emberiség sok ezeréves technikai és civilizációs fejlődés után jutott el oda, hogy a mezőgazdasági termelésre szerveződő faluközösségek népességszámát a városlakók túlszárnyalják. A városlakók számának és arányának növekedési üteme az elmúlt évtizedekben egyre gyorsul, miközben földrajzi eloszlása is átalakult.

2.1. Az urbanizáció időbeli változása

A városlakók arányának időbeli változását vizsgálva kitűnik, hogy nem véletlenül nevezzük a 20. századot az **urbanizáció évszázadának**. 1800-ban a Föld népességének még csak 2-3%-a élt városokban, ez az arány 1900-ra 15%-ra emelkedett, ami mögött számottevő földrajzi különbségek rejtőztek. 1900-ban csupán három olyan térsége volt a Földnek, ahol a városlakók aránya meghaladta a 25%-ot. Közülük messze legmagasabb mutatóval az ipari forradalom szülőhazája Nagy-Britannia rendelkezett, ahol a városlakók aránya 1800 és 1900 között 32%-ról 78%-ra emelkedett. Ettől némileg elmaradt és 40-50% körüli szinten alakult az európai atlanti térség fejlett államainak urbanizációs aránya (Benelux államok, Franciaország, Németország). Míg a harmadik magterületet, az Egyesült Államok jelentette, ahol a népesség alig 40%-a élt városokban, döntő többségük az atlanti partvidék nagyvárosaiba koncentrált. Magyarország urbanizációs szintje ebben az időpontban 18% volt, enyhén a világátlag fölött.

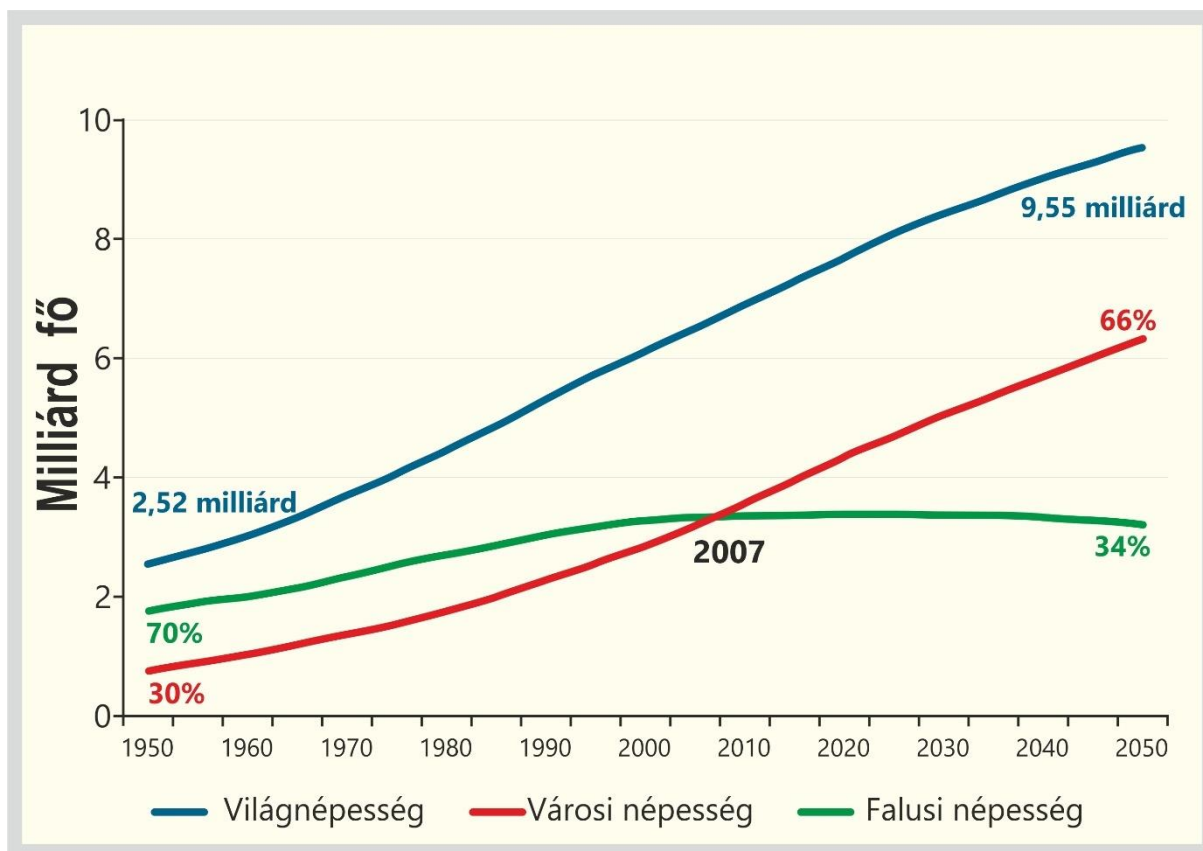
A 20. század derekára nem sokat változott a kép, akkora a Föld népességének 25%-a volt városlakó, s a magasan (50% felett) urbanizált térségekhez csak néhány európai (pl. skandináv országok) és tengerentúli állam (pl. Kanada, Argentína, Uruguay, Ausztrália és Új-Zéland) tudott csatlakozni.

Az időközben jelentős területi átalakuláson átesett Magyarország 36,8%-os (1949) értékével a világtátlagnál már jóval urbanizáltabb országok körébe tartozott, ugyanakkor a falvakban élők kétharmados aránya továbbra is jelezte az ország erős agrárhagyományait.

A második világháború után – jórészt a gyarmati függőségből felszabadult fejlődő országokban végbement urbanizációs fordulat hatására – a városlakók részesedése a korábbiakhoz képest rohamos ütemben nőtt, miközben súlypontja egyre inkább a fejlődő országokba helyeződött át. Bár bizonytalanságot jelent a városlakók arányának pontos meghatározásánál, hogy a fejlődő országok nagyvárosaira többnyire csak becsült értékek állnak rendelkezésünkre, az ENSZ HABITAT, vagyis a világszervezet településfejlődéssel foglalkozó szakosított szervezete szerint **2007-ben vált Földünk urbanizált bolygóvá**, ekkor érte el a városlakók aránya az 50%-ot (4. ábra).

A városlakók száma kb. 65 millió fővel nő évente, ami Franciaország vagy az Egyesült Királyság népességszámának felel meg. Az urbanizáció növekedési üteme várhatóan a jövőben sem törik meg. Az előrejelzések szerint a 21. század derekára a világ népességének már kétharmada városokban fog élni, s csupán a fennmaradó egyharmad lesz falvak lakója.

4. ábra A világnépesség összetételének változása

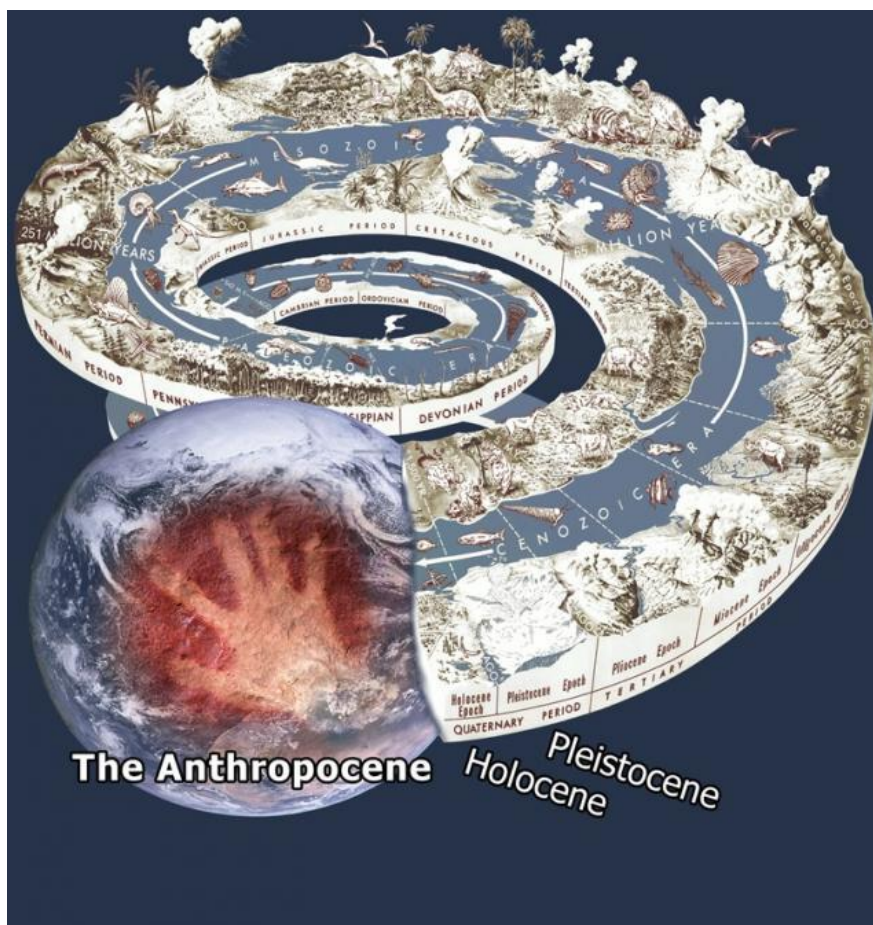


Forrás: United Nations (2018) World Urbanization Prospects alapján Kovalcsik Tamás szerkesztése

Az urbanizáció, a népesség fokozatos koncentrációja, s ennél fogva a nyersanyagok és energia (pl. villamos áram) megnövekedett fogyasztása, a különböző hulladékok és környezetszennyező anyagok (CO₂) erőteljes kibocsátása révén a globális környezeti átalakulásban is kiemelkedő szerepet játszik. A városok a szárazföldek 3%-át foglalják el, de ők bocsátják ki a globálisan megtermelt CO₂ 75%-át. Nem véletlen, hogy az ember által a földi

ökoszisztémába tett jelentős beavatkozás megjelölésére javasolt új földtörténeti korszak, az **antropocén**, aminek kezdetének sokan az ipari forradalom és a modern urbanizáció megjelenését, a 18. század végét javasolják (5. ábra). Az új földtörténeti korszak elfogadása azonban még vita tárgya.

5. ábra Az antropocén korszak



Forrás: <https://sandiegofreepress.org/> honlapja

2.2. A városlakók földrajzi megoszlása

A **városlakók aránya** a Föld egyes nagytérségeiben jelentős eltérést mutat. Kontinensek szintjén ma legmagasabb a városlakók aránya Észak- és Latin-Amerikában, valamint Ausztrália és Óceánia területén, ahol a népesség több mint 80%-a él városokban (3. táblázat). Ettől a szinttől némiképp elmarad Európa (73%) urbanizációs mutatója, ugyanakkor a kontinens keleti és nyugati fele között e tekintetben tetemes különbséget fedezhetünk fel. Míg Nyugat-Európa államai többnyire 80% feletti értékekkel rendelkeznek, addig Kelet- és különösen Dél-Kelet Európa országaiban a városodottság szintje nem éri el a 60%-ot sem (pl. Bosznia-Hercegovina 40%, Moldova 45%, Románia 54%, Szerbia 55%). A világ magasan urbanizált régióival szemben Afrikában és Ázsiában a városlakók aránya 2015-ben messze elmarad az 54%-os világátlagtól.

3. táblázat A városlakók aránya Földön (%), 1920-2015

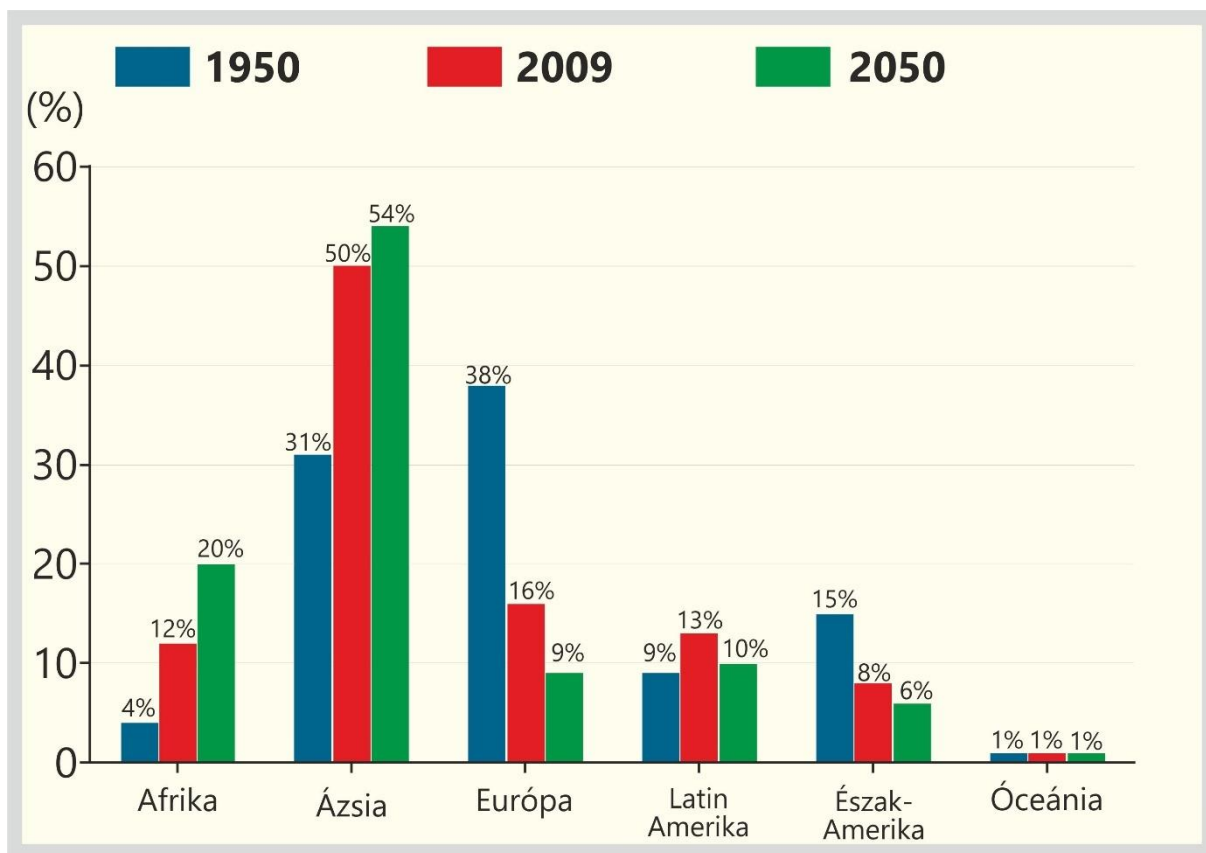
	1920	1940	1960	1980	2015	Sorrend
Föld	15	19	25	46	54	
Európa	35	40	44	65	73	4.
Észak-Amerika	41	46	70	74	82	2.
Latin-Amerika	14	20	49	64	80	3.
Ázsia	6	12	21	27	48	5.
Afrika	5	7	13	28	40	6.
Ausztrália/ Új-Zéland	37	41	67	71	88	1.

Forrás: United Nations (2018) World Urbanization Prospects

A **városi népesség gyarapodása** ezzel szemben eltérő képet mutat, pont ott a leggyorsabb az ütem, ahol a legalacsonyabb a városlakók aránya. A városi népesség évi átlagos növekedési üteme 2010 után Afrikában 3,5%, Ázsiában 2,5% volt, miközben Észak-Amerikában 1,05%, Európában csupán 0,33%. A városok lélekszáma tehát Afrikában és Ázsiában (különösen Dél-Kelet-Ázsiában) jóval gyorsabb ütemben növekszik, mint a világ többi részén, ennek eredményeként 2050-re Afrika várhatóan 56%-os, Ázsia 64%-os urbanizációs szinttel fog rendelkezni. A 2050-ig tartó városnövekedés 90%-át ez a két kontinens fogja realizálni.

Ennek eredményeként megváltozik az egyes **kontinensek részesedése** a városlakók körében. Európa a második világháború után még a városlakók több mint egyharmadát tömörítette, mindez századunk derekára várhatóan 9%-ra csökken. Ezzel párhuzamosan Ázsia és Afrika együttesen 2050-ben a világ városi népességének háromnegyedét tömöríti majd (6. ábra).

6. ábra: A városi népesség megoszlása kontinensenként, 1950-2050

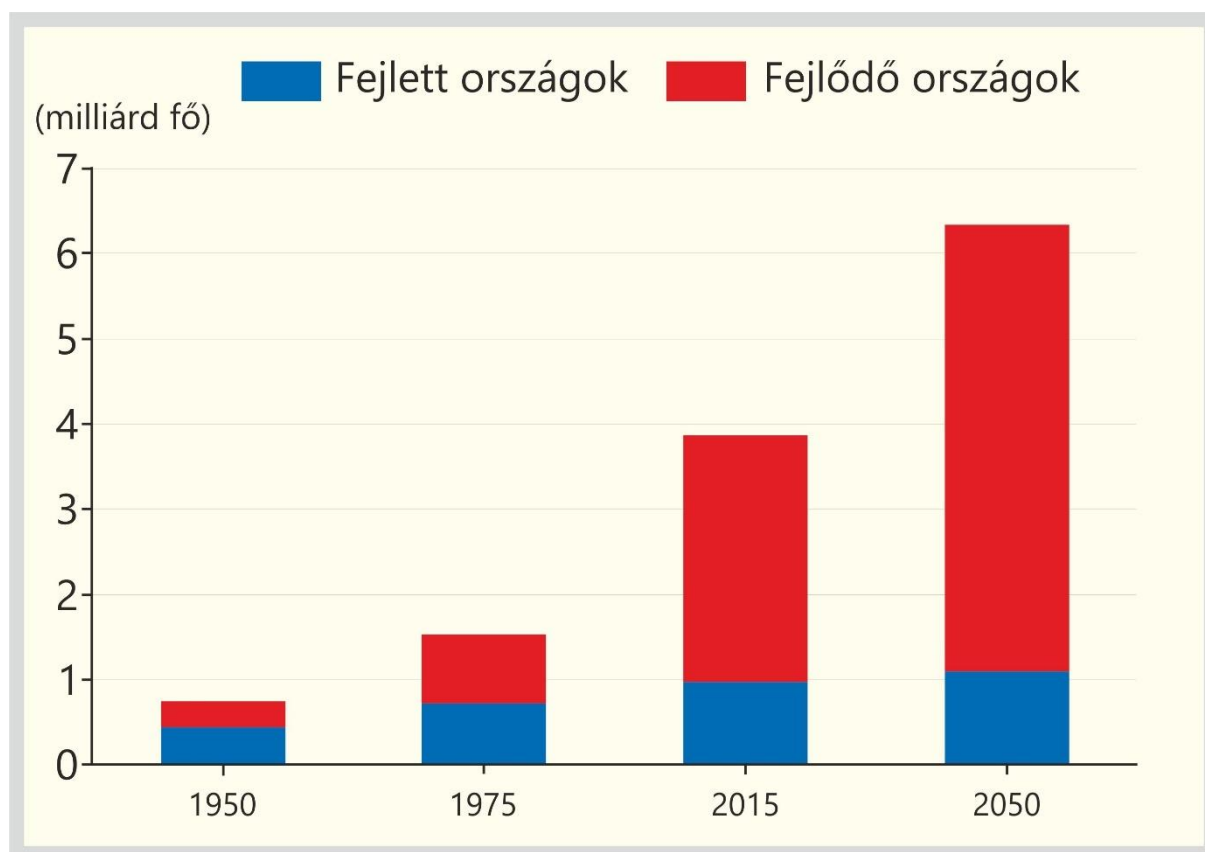


Forrás: United Nations (2018) World Urbanization Prospects alapján Kovalcsik Tamás szerkesztése

Az elmúlt évtizedek eltérő urbanizációs fejlődése eredményeként számottevően átalakult a **városlakók földrajzi megoszlása** is. A városi lét többé már nem a fejlett országok kizárólagos ismérve. 1950-ben a 750 millió városlakó 60%-a a fejlett ipari országokban élt. Az 1970-es évek közepére a fejlett és fejlődő régiók közötti megoszlás kiegyenlítődött. 2015-ben a 3,9 millió városlakó csupán egynegyede élt fejlett országban, s ez az arány 2050-re várhatóan

17,5%-ra fog csökkenni (7. ábra). A Föld összes városlakó népességének közel egynegyede két ország, Kína és India városaiba koncentrálódik. Ez egyben azt a furcsa ellentmondást is előre vetíti, hogy össztömegét tekintve a legtöbb városlakó éppen azokban az országokban él, ahol az urbanizáltság foka messze elmarad a világ átlagától.

7. ábra A városlakók száma fejlett és fejlődő régióként, 1950-2050



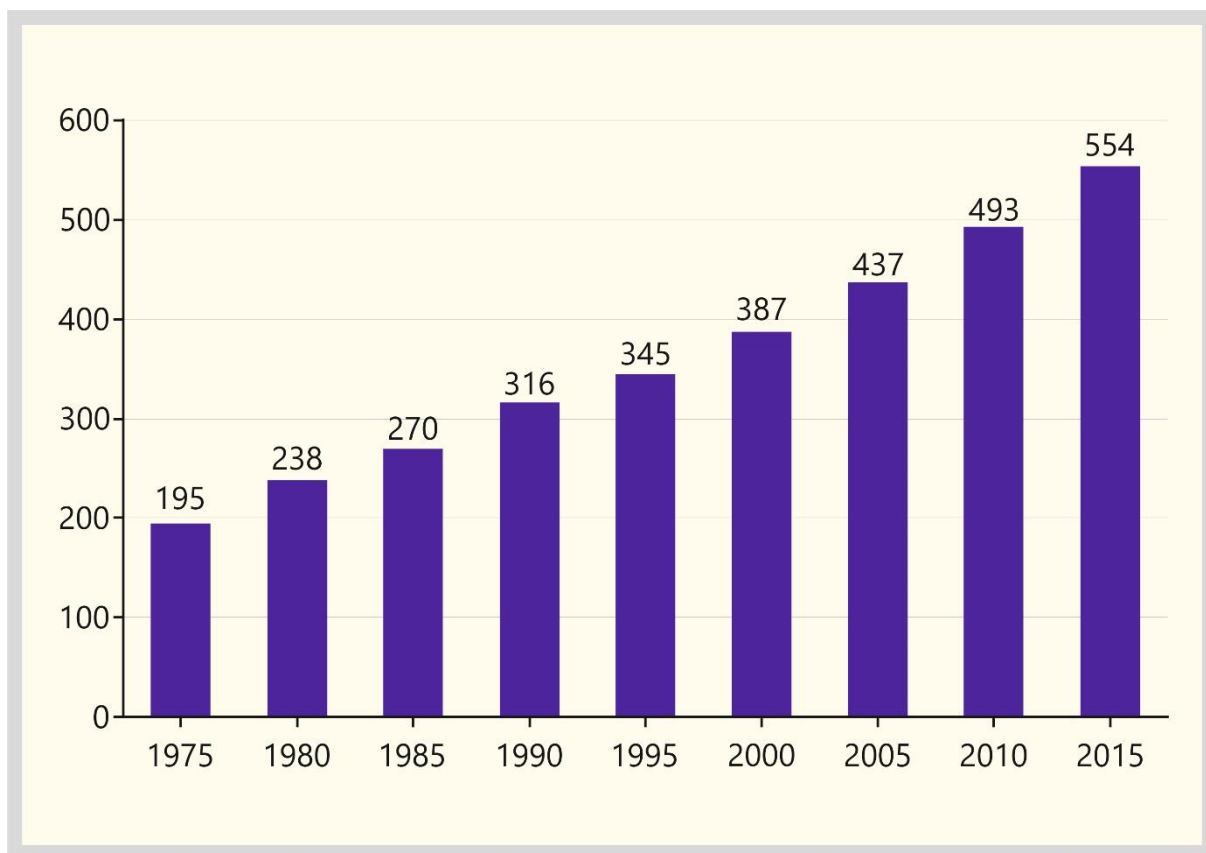
Forrás: United Nations (2018) World Urbanization Prospects alapján Kovalcsik Tamás szerkesztése

Az **urbanizáció globális súlypontjának** változása lemérhető abban is, hogy a fejlett államokban az urbanizáció szintje már az 1980-as években elérte csúcspontját, azóta a szuburbanizációnak és dezurbanizációnak köszönhetően jórészt stagnált, s csak a jelentős bevándorlási célpontnak számító országok (Egyesült Államok, Kanada, Ausztrália, Új-Zéland) esetében figyelhető meg enyhe növekedés. Mindeközben a fejlődő országok urbanizációs mutatója az 1950-ben regisztrált 10% alatti átlagértékekről fél évszázad leforgása alatt a 40% fölé emelkedett.

2.3. A városállomány összetétele

Bár a világ városlakó népességének fele ma is 500 ezer főnél kisebb városban él, ez az arány lassan, de fokozatosan csökken. Az urbanizáció viharos üteme nyomán az elmúlt évtizedekben megváltozott a világ **városállományának összetétele** is. 1900-ban még csak tizenhárom 1 milliónál népesebb város volt a Földön, melyek a világ akkori népességének 1,6%-át tömörítették. 1950-ben már 83 olyan városa volt a Földnek, ahol a népességszám meghaladta az 1 millió főt. A milliós városok száma 1990-re elérte a 290-et, 2000-re pedig a 350-et. Ma a Föld népességének kb. 27%-a él a közel hatszáz 1 milliónál népesebb nagyvárosban (8. ábra).

8. ábra A milliós városok száma a Földön, 1975-2015

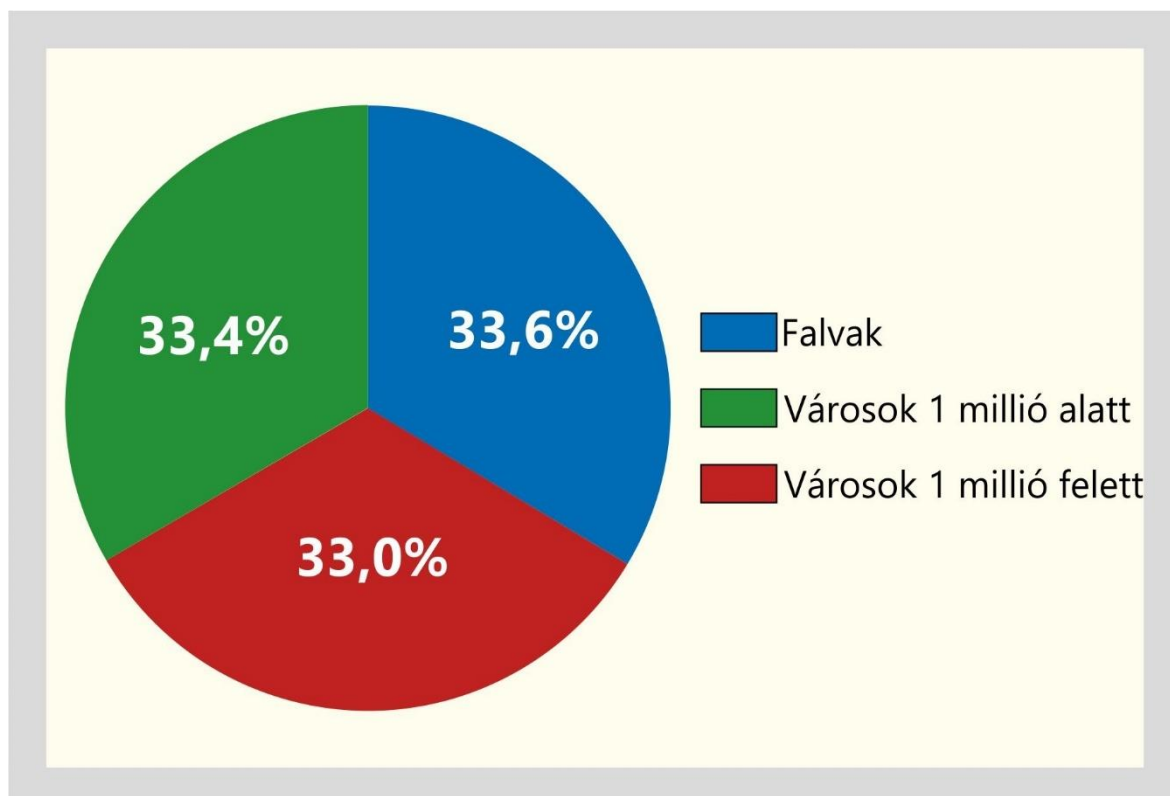


Forrás: United Nations (2018) World Urbanization Prospects alapján Kovalcsik Tamás szerkesztése

Ez az arány a jövőben is dinamikusan növekszik majd, s az előrejelzések szerint 2050-ben a városlakók fele (a világnépesség harmada) **millió nagyvárosban** fog élni. Századunk derekán a világnépesség települési megoszlásánál vélhetően a hagyományos város-falu beosztást egy új szempont egészíti ki majd: a milliós nagyvárosban (metropoliszban) élők számbavétele (9. ábra). Az eddigiekből tehát az következik, hogy a következő években a Föld

népességének egyre nagyobb hányada fog a szegényebb fejlődő országok milliós nagyvárosaiban élni, ami egy már most is jelentkező globális problémát, a tömeges nagyvárosi szegénységet vetíti előre. Már napjainkban is a mintegy 4 milliárd városlakóból kb. 1 milliárd fő nyomornegyedekben él, s ez az arány vélhetően nem fog csökkenni.

9. ábra A világnépesség megoszlása településtípus szerint, 2050



Forrás: United Nations (2018) World Urbanization Prospects alapján Kovalcsik Tamás szerkesztése

Külön is meg kell emlékezzünk a legnépesebb városok, a 10 millió főnél nagyobb ún. **megavárosok** csoportjáról. Jellemző módon, 1950-ben még csak egyetlen 10 milliónál népesebb városa volt Földünknek: New York. Tíz évvel később már ebben a csoportban találjuk Tokiót, majd 1970-ben Sanghajt is. 1990-ben már 10 megavárosa volt a Földnek összesen 153 millió lakossal, vagyis a világ akkori városlakóinak 7%-ával. Napjainkban 30 megaváros van a világon, közel 500 millió lakossal, ami a városlakók 13%-át jelenti. A megavárosok túlnyomó többsége a fejlődő országokban található. A két észak-amerikai (New York és Los Angeles) valamint európai (Párizs és Moszkva) megaváros mellett Japánból Tokió és Oszaka tartozik ebbe a csoportba, a többiek a gyorsan iparosodó, ill. fejletlen országokban található.

Kína egymaga hat megavárossal rendelkezik (Peking, Tiencsin, Sanghaj, Kanton, Sencsen, Csengdu), de emellett 10 olyan városa van melyek népességszáma 5-10 millió fő között van, és közülük öt várhatóan átlépi a 10 milliós küszöbértéket a nem túl távoli jövőben. India négy megavárosa (Delhi, Mumbai, Kalkutta, Bengaluru) várhatóan további hárommal bővül a közeli jövőben: Csennai, Hajdarábád, Ahmedabad. Afrikában a meglevő három megaváros (Kairó, Lagos, Kinshasa) mellé csatlakozik majd Dar es-Salaam (Tanzánia), Johannesburg (Dél-Afrika) és Luanda (Angola). Latin-Amerikában a mostani négy (Mexikóváros, Sao Paulo, Rio de Janeiro, Buenos Aires) mellé zárkózik fel a jövőben Lima (Peru) és Bogotá (Kolumbia). A világ többi részén nem várható, hogy a 10 milliónál népesebb városok köre tovább bővülne. Összességében 2030-ig a megavárosok köre várhatóan 43-ra bővül, ahol kb. 750 millióan élnek.

10. ábra Megavárosok a Földön, 2018



Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

A megavárosok fejlődését azért kell megkülönböztetett figyelemmel követni, mert nagy népességszámuknál fogva komoly kihívást jelentenek a mindennapi élet megszervezése (pl. tömegközlekedés, ivóvízellátás, hulladékgazdálkodás, közbiztonság) terén, egyszersmind a hatalmas népességkoncentráció megnöveli a külső (pl. környezeti, biztonsági) kockázatok veszélyét, az esetleges katasztrófák esetleges következményeinek nagyságát. A megavárosok többsége ráadásul saját országán belül kivételezett helyzetben van, nem csak a népesség, de a gazdaság igen nagy hányada is náluk koncentrálódik. Mindez komoly kihívások elé állítja számos fejlődő ország politikai vezetését és tervezési rendszerét.

Jelentős átrendeződést figyelhetünk meg a világ **legnépesebb nagyvárosi agglomerációi** terén is (4. táblázat). A második világháborút követően a 15 legnépesebb

agglomeráció közül kilenc Európa és Észak-Amerika urbanizált térségeiben helyezkedett el. Közülük napjainkra csak New York maradt, de az 1950-hez képest az élről a kilencedik helyre csúszott vissza.

4. táblázat A Föld 15 legnépesebb nagyvárosi agglomerációja (millió fő)

	1950	2015	2015
New York	12,3	Tokió	37,8
London	8,7	Delhi	24,9
Tokió	6,9	Sanghaj	22,9
Párizs	5,4	Mexikóváros	20,8
Moszkva	5,4	Sao Paulo	20,8
Sanghaj	5,3	Mumbai	20,7
Essen/Ruhr	5,3	Oszaka	20,1
Buenos Aires	5,0	Peking	19,5
Chicago	4,9	New York	18,6
Kalkutta	4,4	Kairó	18,4
Oszaka	4,1	Dakka	16,9
Los Angeles	4,0	Karacsi	16,1
Peking	3,9	Buenos Aires	15,0
Milánó	3,6	Kalkutta	14,7
Berlin	3,3	Isztambul	13,9

Forrás: World Urbanization Prospects, U.N. 2016. alapján saját szerkesztés

Tokió pozíciója, mint a világ legnépesebb nagyvárosa, a közeli jövőben sem forog veszélyben, bár a prognózisok szerint népességnövekedése a jövőben leáll. 2030-ra viszont erőteljesen megközelíti majd Delhi, melynek addigra 36 millió főre nő a lakosságszáma, mellette Sanghaj éri el a 30 millió főt (11. ábra).

11. ábra Sanghaj a kínai gazdasági csoda „terméke”, a világ harmadik legnépesebb nagyvárosi agglomerációja



Forrás: saját kép

Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések

1. Magyarázzuk meg az alábbi fogalmak jelentését a fenti fejezet segítségével:

Antropocén korszak
Megavárosok
Millió nagyvárosok
Urbanizáció évszázada

2. A fenti fejezet alapján fejtse ki, hogy városlakók aránya hogyan alakul Földünkön és mikor érte el az 50 %-ot?

3. A tanultak alapján fejtse ki az utóbbi időszakban hogyan változott megavárosok darabszáma és milyen ennek a földrajzi eloszlása?

4. A tanultak alapján fejtse ki, hogy napjainkban milyen főbb tényezők játszanak szerepet a fejlődő világ megavárosainak dinamikus növekedésében?

4. Jelentős átrendeződést figyelhetünk meg a világ legnépesebb nagyvárosi agglomerációi terén az utóbbi évtizedekben! Milyen globális problémákat okoz a fejletlen területek radikális urbanizációja?

6. A fenti diagrammok és táblázatok alapján hasonlítsuk össze a kontinensek városlakóinak arányát és annak változását 1950 és 2050 között! Milyen főbb átrendeződés zajlott le az utóbbi évtizedekben? Készítsünk jövőre utaló prognózisokat!

3. Az urbanizáció kezdetei

Az emberiség eddigi történelme során jellegét, társadalmi-gazdasági alapjait és belső szerveződési viszonyait tekintve három alapvető várostípus jött létre: az **antik**, a **feudális** és a **modern** város. Az urbanizáció igazából csak az ipari forradalom és a modern város megjelenésével vált világméretű jelenséggé. Bár jelentős lélekszámú városokat (pl. Babilon, Róma) már a megelőző korszakokból is ismerünk, a városlakók aránya az ipari forradalom kezdetéig a Föld egészét tekintve elenyésző maradt (1-2%), s ez is főként az európai kontinensre korlátozódott.

Az egyes településképző és -fejlesztő erők köre, miként a létrejött városok száma és minősége is korszakról korszakra változott. Ha visszamegyünk az őstörténeti időkig a települések számának szempontjából az újkőkor (neolit) és a bronzkor gyors fejlődést hozott. Nem kedvezett ugyanakkor a településfejlődésnek a népvándorlás kora és a középkor első fele. Megint gyorsabb fejlődés következett be a feudális kötöttségek oldódása, a nagy erdőirtások és a kolonizáció révén a késő-középkorban, a 12. századtól kezdődően. Majd a középkor vége (15-16. század) a feudalizmus válsága, az agrárkrízis újabb hanyatló szakasz kezdetét jelentette, amit a kapitalizmus megerősödése és az ipari forradalom kibontakozása révén egy gyorsabb ütemű, a korábbiakhoz képest viharosnak nevezhető városfejlődés váltott fel a 18. és 19. század fordulóján. Az urbanizáció azonban valójában a 20. század derekától, különösen az utóbbi két-három évtizedben vált globális méretű jelenséggé, amikor mind több és több ország kapcsolódott be a városfejlődésbe, miközben súlypontja kikerült a fejlett térségekből (Európa, Észak-Amerika), s a városnövekedés egyre inkább az alacsonyabb fejlettségi szinten álló országok jellemzőjévé vált.

3.1 Az első állandó települések megjelenése a Földön

Régészeti leletek tanúsága szerint az első állandó települések (mai szemmel inkább apróbb falvak) a paleolit kor végén kb. Kr. e. 10-12 ezer évvel jöttek létre Indiától a Baltikumig. Fő élelemforrásuk a hal és a gumós termények voltak. Az emberiség hajnalán a Föld népességszáma csak igen lassan növekedett, magas volt a halálozási arányszám a különféle betegségek, a táplálékhiány és a természet okozta kihívások révén. A gyűjtögető, halászó, vadászó életforma 1 km²-en csak kb. 6-8 főnek nyújtott megélhetést, ennél fogva a népsűrűség is roppant alacsony maradt, ami nem tette lehetővé jelentősebb települések kialakulását.

Az emberiség bölcsője Kr. e. 8-10 ezer évvel a szárazabb magasföldeken ringott (Közép-Ázsia, Kelet-Afrika), ugyanakkor az ókor vezető kultúráit Kr. e. 5-6 ezer évvel már a nagy folyóvízi síkságokon (allúviumok) találjuk pl. Mezopotámia, Egyiptom, Indus-völgye. Az emberiség fejlődésének e korai szakaszában tehát a fejlődés súlypontja viszonylag rövid idő alatt nagy földrajzi távolságot vándorolt. Ennek hátterében az állt, hogy a növényi és állati házasítás (domesztikáció) színhelyei többnyire a Föld magasföldi zónái voltak, amelyeket **géncentrumoknak**, vagy Vavilov-zónáknak is neveznek¹. Ezek a területek ugyanakkor nem kínáltak kedvező terepet intenzív mezőgazdasági termelésre és nagyobb népességgkoncentrációk kialakulására. Az emberiség első nagy civilizációi ezért gyakran több ezer kilométerrel odébb, a nagy **folyami síkságokon** alakultak ki a neolit (újkor) kezdetén, Kr. e. 6000 tájékán.

A nagy síkvidékek fő folyói a domesztikációs magasföldeken eredtek, s ezeken keresztül érkeztek a házasított növények és állatok az alacsonyabb térszínre, ahol kedvezőbb

¹ N. I. Vavilov orosz növénygenetikás a legfontosabb kultúrnövények kialakulási helyeként a világ nyolc földrajzi tájegységét jelölte meg géncentrumként, amelyek főként magasföldeken húzódnak. Ezeket szokták Vavilov-zónáknak is nevezni: 1. Közép-Kína; 2. India; 3. Perzsia; 4. Mezopotámia; 5. Földközi tenger medencéje; 6. Etióp-magasföld; 7. Mexikó; 8. Kolumbia, Ecuador, Peru.

környezetbe kerülve a korábbinál sokkal nagyobb hozamot értek el. Mindezek hatására sokat javult az **élelmiszertermelés hatékonysága**, megnőtt a rendelkezésre álló táplálékmennyiség, ami magasabb népességszaporulatot és népsűrűséget tett lehetővé.

A rendszeres földművelés emellett direkt módon is hozzájárult a települések fejlődéséhez. Egyrészt a megtermelt felesleget el kellett raktározni a szűkösebb időkre, másrészt a föld rendszeres műveléséhez az év jelentős részében egyhelyben kellett maradni, ami nagy mértékben megnövelte a szilárd hajlék (állandó lakóház) iránti igényt, következésképpen elősegítette térben rögzült, állandó települések létrejöttét.

Az állandó települések létrejöttének voltak bizonyos technikai-civilizációs feltételei is. Kr. e. 6000 táján, az újkőkorszak (neolitikus) kezdetén, megjelentek az első **csiszolt kőszerszámok** (kalapács, balta, kés stb.), amelyek forradalmi változást hoztak a települések kialakulása, fejlődése szempontjából. Az új szerszámok révén egyrészt sokat javult az építőanyagok (kő, fa) megmunkálása, másrészt a földművelés is hatékonyabbá vált, ami javuló táplálékellátást és nagyobb népsűrűséget tett lehetővé. Mindez azt eredményezte, hogy már kevesebb ember is képes volt ugyanazt az élelmiszertermenységet megtermelni, ezért a társadalom bizonyos tagjai a földműveléssel felhagyva kézművességbe és más tevékenységekbe foghattak (a kézműipari és agrártermékek cseréjét pl. egy új réteg, a kereskedők végezték). Létrejötték tehát a **munkamegosztás** első csírái, ami döntőnek bizonyult az első nagyobb népességtömörülések, vagyis a városok kialakulásában. Az ókor hajnalán még a családi alapokon szerveződött (20-60 fős) falu az uralkodó településforma, ebből a homogén falusi településrendszerből emelkedtek ki (döntően helyzeti energiáik révén) az első nagy civilizációk városai.

3.2 Az első városok kialakulása

Az állandó települések kialakulásának számos technikai, civilizációs előfeltétele volt, melyek együttesen eredményezték a számban egyre bővülő településállomány megjelenését. De milyen okokra vezethetők vissza az első városok kialakulása, és hol voltak ezek?

Az első városok kialakulásával kapcsolatban az egyes tudományterületek képviselői eltérő elméleteket dolgoztak ki. Közös bennük ugyanakkor, hogy a városok kialakulásában egyaránt kiemelt szerepet tulajdonítanak a **társadalmi szervezethegnek**. A korai városkeletkezési elméletek igyekeztek egyetlen magyarázó tényezővel indokolni a városok megjelenését. Ma már azonban általánosan elfogadott nézet, hogy az első városok megjelenésében több tényező együttes hatását kell keresni.

A **mezőgazdasági terményfelesleg** elméletet régészek (Gordon Childe, Leonard Woolley) dolgozták ki. Szerintük a mezőgazdaság hatékonyságának javulása terményfelesleg kialakulást eredményezett, ami nem csak növekvő népesség eltartását tette lehetővé, de a termény tárolása, feldolgozása, és kereskedelme új intézményeket és magasabb szintű társadalmi szerveződést tett szükségessé. Mindez erősödő belső munkamegosztást és társadalmi rétegződést eredményezett, a mezőgazdasági termelésből egyre többen válhattak ki, s kezdhettek más a társadalom számára hasznos tevékenységbe (kézművesség, kereskedelem, adószedés, hitélet stb.). Ennek során megindult a társadalom belső vagyoni differenciálódása is.

A német származású történész Karl August Wittfogel (1896-1988) a korai társadalmak szerveződését vizsgálva jutott el az **öntözés** elmélethez. Értelmezése szerint számos kora ókori város jelentős folyók (Eufrátesz, Nílus, Indus, Jangce) mentén, öntözéses gazdálkodás révén jött létre. A folyók szabályozása, az öntözési rendszerek kiépítése és folyamatos működtetése új, a korábbiakhoz képest erősebb munkamegosztást igényelt. Mindenhez nagy tömegek önkéntes együttműködésére volt szükség, erős központi irányítással. Ezek a változások

stimuláló hatással voltak a városok kialakulására, hiszen a nagyobb népességet fennmaradása érdekében társadalommá kellett szervezni és belső szabályok szerint működtetni.

A dán közgazdász, történeti demográfus Ester Boserup (1910-1999) **népesedési nyomás** elmélete szerint a paleolit kor végén a népsűrűség fokozatos növekedése a korábbi gyűjtögető, halászó, vadászó életmódot ellehetetlenítette, rendszeres mezőgazdasági termelésre és új technológiákra (pl. öntözés) volt szükség a népességfőlölség ellátásához. Ennek megvalósításához helyben ülő életmódra és növekvő társadalmi szervezettségre volt szükség, ami az első jelentősebb népességtömrölések (városok) létrejöttéhez vezetett.

A korai városok létrejöttét számos tudós a **kereskedelem**, bizonyos áruféleségek (fémeszközök, obszidián, cserépedények stb.) nagyobb földrajzi léptékben történő cseréjéhez köti a városok kialakulását. Elméletük alapját az a megfigyelés képezi, hogy a korai városok kivétel nélkül az árucseré központjai voltak. Kialakulásukban a távolsági kereskedelem játszott vezető szerepet, amelynek irányításában kereskedők, nyilvántartásban írnokok, biztosításában katonák vettek részt, ami erősödő munkamegosztást és belső társadalmi rétegződést eredményezett a korai társadalmakon belül. A kereskedelem kínálta lehetőségek további népességet vonzottak a kialakuló piacközpontokba, ami fokozatosan az első városok megjelenését eredményezte.

Számos társadalomtudós, köztük a szociológia atyaként számon tarott német Max Weber (1864-1920) annak a véleményének adott hangot, hogy az első városokat a háborús pusztítástól való félelem, és a **védelem igénye** hozta létre. Wittfogel ugyancsak hangsúlyozta az öntözőművek külső támadás elleni védelmének szerepét a korai városfejlődésben. A korai városokat valóban fal övezte, és valamiféle erődítés mindenhol kimutatható. A védelmi funkció megszervezése a helyi lakosság körében nagyfokú együttműködést igényelt, a városfal emellett az összetartozás tudatát is erősítette. A megerősített városok veszély esetén nem csak saját, de a környék népességének is védelmet nyújtottak. Nem véletlen, hogy a magyar nyelvben is a város szó eredete a védelmet nyújtó erődítésből (vár) ered.

Végül a városkeletkezési elméletek egy csoportja a **vallás** szerepét hangsúlyozza. Valóban, a korai antik városok szinte mindegyike rendelkezett templommal, szakrális (pl. áldozati) helyekkel, oltárokkal. A vallás megléte már a paleolitikori kultúrák régészeti feltárásaival is kimutatható volt. Ez a hagyomány örökítődött tovább a folyóvölgyi, öntözéses gazdálkodásra épülő civilizációkba, ahol a természetfeletti erőkkel kapcsolatba lépni képes egyének (papok) kiváltságot élveztek. Generációk során a papok csoportja fokozatosan elkülönült a társadalmon belül és a hitélet irányítása (áldozatok, jóslások) mellett társadalomszervezési, közösségformálási szerepet is betöltöttek. A vallás a papok befolyása révén fontos szerepet játszott a korai gazdasági, technológiai és védelmi újításokban.

Régóta foglalkoztatja az emberiséget, hogy hol lehetett a történelem első városa. Sokak szerint **Jerikó** az (12. ábra), amely a Holt-tenger északi előterében, a Jordán folyó völgyében, a folyótól 8 km-re nyugatra, Jeruzsálemtől 35 km-re északkeletre, 250 m-rel a tengerszint alatt fekszik. Minthogy vízelőhely közelében feküdt, alighanem fontos kereskedelmi gócpont volt. A Holt-tengerből kitermelt só és bitumen (szurok) cserélhetett itt gazdát türkizért, a porceláncsiga kagylójáért és obszidiánért, amelyből szerszám készült. A város lakói meggazdagodtak és fallal vették körül településüket. Régészeti ásatások tanúsága szerint Kr. e. 7400-ban kb. 2000 lakosa lehetett a virágzó városnak.

12. ábra Jerikó városának maradványai

Forrás: Wikipédia

Más vélemények szerint a dél-anatóliai **Çatal Hüyük** az első város (13. ábra), melynek romjait Törökország déli részén Konya város közelében tárták fel. A település a Kr. e. 6800-6300 közötti időszakban élte virágkorát, s Kr. e. 5700-5500 körül néptelenedett el. Városfal meglétére ez estben nincsenek bizonyítékok. Fénykorában mintegy 1000, átlagosan 25 m² alapterületű lakóházában mintegy 5 ezer fő élt.

13. ábra Çatal Hüyük városának maradványai



Forrás: Wikipédia

Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések

1. Magyarázzuk meg az alábbi fogalmak jelentését a fenti fejezet segítségével:

Allúviumok
Öntözés elmélet
Társadalmi munkamegosztás
Vavilov-zónák

2. A fenti fejezet alapján fejtse ki, hogy az állandó települések létrejöttének miért voltak feltétele az első csiszolt kőszerszámok létrejötte?

3. A tanultak alapján sorolja fel azokat a főbb elméleti megközelítéseket, amelyek az első városok kialakulásának hatótényezőit magyarázzák!
Mely tudományterületek képviselői foglalkoztak elsőként a városok kialakulásával?

4. A fenti fejezet alapján fejtse ki, hogy a korai városok kialakulásában miért tölthetett be jellegzetes szerepet a kereskedelem?

5. A tanultak alapján jellegét, társadalmi-gazdasági alapjait és belső szerveződési viszonyait tekintve az emberiség történelmében mely három alapvető várostípus jött létre?

6. Gyűjtsön képeket és információkat az interneten Jerikó és Çatal Hüyük településekről! Képzeld el hogyan élhettek ezekben a városokban! Milyen munkamegosztás működhetett ezekben a településekben és mi okozhatta a hanyatlásukat?

4. A nagy ókori birodalmak városfejlődése: az antik város

A korai városok fizikai megjelenésében sorsdöntő lépés volt a városfal, valamint a vár (erőd) és a templom megjelenése, melyek a védelem és hitélet mellett biztosították a településen élő népesség lelki és fizikai együvé tartozását. Az ókor legjelentősebb településeit, az **antik városokat**, elsősorban megerősített uralkodói és vallási székhelyek adták. Ide összpontosultak legnagyobb számban a földművesek, halászok, vadászok (ellátók) mellett a katonák, papok, kézművesek és kereskedők (szolgáltatók).

4.1 A korai antik birodalmak városai

A korai antik birodalmak száraz trópusi, szubtrópusi területeken, folyóvölgyekben (Eufrátesz, Nílus, Indus Sárga-folyó) jönnek létre, gazdaságuk alapja az öntözéses földművelés volt, lakosságuk túlnyomó része még a mezőgazdaságból élt, de már egyre nagyobb arányt tettek ki a szolgáltatók. A Tigris és Eufrátesz folyók közötti terület, vagyis **Mezopotámia** (mezo-potamosz görögül "folyók köze") gazdasági felvirágzása Kr. e. 4000-3500 körül kezdődött, ekkor hozzák létre a Közép-Ázsiából bevándorolt sumérok első városállamaikat. Az Eufrátesz torkolatvidékétől félkörívben a Földközi-tenger keleti partvidékéig, a mai Izrael területéig húzódó terület a következő évezredekben folyamatos, egymásra települő városfejlődés színtere volt, melyet **Termékeny Félholdnak** hívunk (14. ábra).

14. ábra A Termékeny Félhold

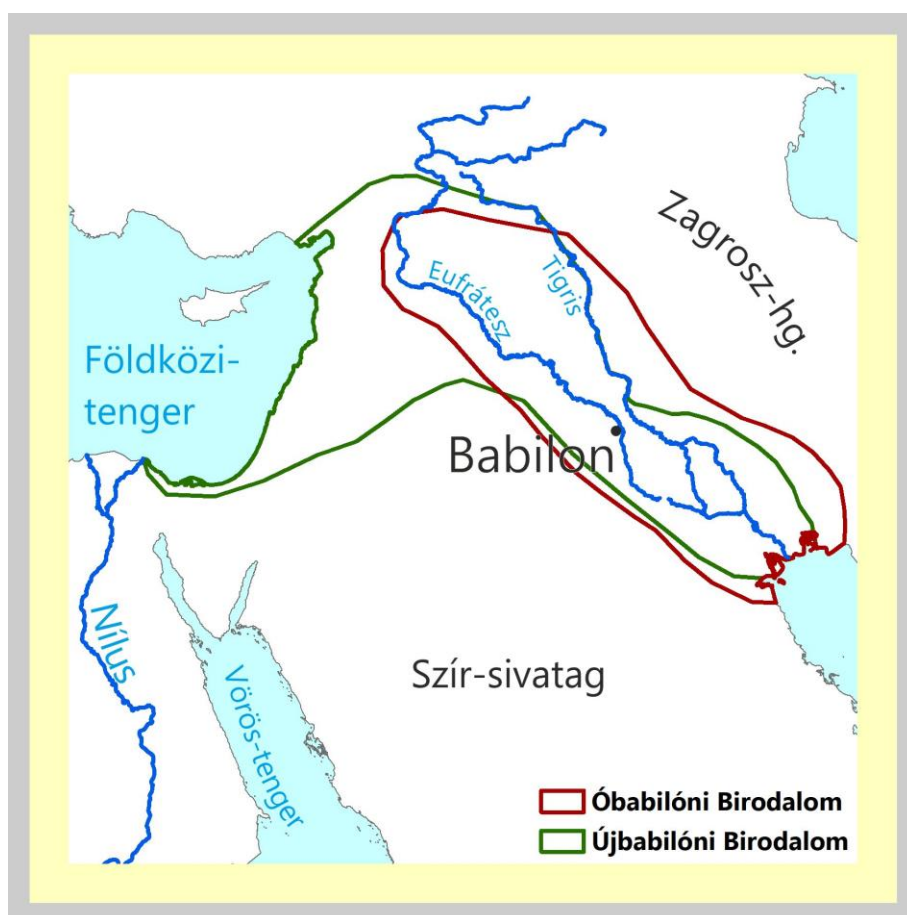


Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

A terület keleti végén kialakuló **sumér városok** gazdasági alapját a földművelés jelentette, fejlett öntözési rendszerrel és kereskedelemmel rendelkeztek. A városok önálló államot képeztek, kivétel nélkül jól védhető területre épültek, hiszen egymással is állandóan hadban álltak. Ezekre a városokra jellemző volt a szabálytalan utcavezetésű, többnyire zsákutcás alaprajz, többszintes házakkal, intim belső-udvarokkal. Fő építőanyaguk az agyag- és nyerstégla, ami a sivatagi környezetben jól konzerválódott. Feltárt városaik közül Uruk (mai nevén Warka) Kr. e. 3500-3000 között virágzott, majd Kr.e. 2000 körül már az Eufrátesz mentén fekvő, sokak által a világ legősibb városának tekintett Ur a legnagyobb sumér város.

Az asszír és babilóniai államok megteremtésével Kr. e. 1500-500 között gyorsabb ütemű városfejlődés következik be Mezopotámiában. Az **Újbabilóniai Birodalom** területi kiterjedése nagyjából egybe esett a Termékeny Félhold területével (15. ábra). Az egységes, központosított állam fővárosa Babilon 200 ezer lakosú nagyváros volt, amely az Eufrátesz két partján épült, s a két városrészt 3 híd kötötte össze.

15. ábra: Az Ó- és Újbabilóni birodalom kiterjedése



Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

A város hét központtal rendelkezett, amelyben a vallási, igazgatási, kereskedelmi stb. központok térbelileg jól elkülönültek. Az igazgatás központja a királyi palota volt, amelynek ékessége Semiramis függőkertje, a világ hét csodáinak egyike. A város másik ékességét az Istar-kapu jelentette, amelyen keresztül vonultak az újonnan felavatott harcosok a városba egy fogadalmi szertartás keretében (16. ábra).

16. ábra Az Istar-kapu rekonstrukciója



Forrás: Wikipédia

Mezopotámia mellett, a korai antik városfejlődés másik nagy központja **Egyiptom** volt. Hosszantartó háborúskodás után Kr. e. 3200 táján jött létre a Nílus mentén az egységes egyiptomi állam (óbirodalom), melynek élén a fáraó állt. A termékeny öntéstalajon a nagyszámú rabszolga munkaerejének felhasználásával rendkívüli gazdagság halmozódott fel, amely viszonylag sűrű településhálózatot eredményezett. Az óbirodalom fővárosa az Alsó- és Felső-Egyiptom határán fekvő, falakkal körülvett Memphisz volt, amely a fáraók székhelyéül szolgált.

A középbirodalom (Kr. e. 2151-1584) idején fejlődésnek indult a kézműipar pl. hajóépítés, papiruszkészítés, szövés, bronz- és más fémeszközök készítése. Sok város épült ekkor (pl. Téba, Kahun), sőt megjelentek az első tervszerűen létesített városok is a nagyobb munkák (piramisok, víztározók stb.) közelében létesített rabszolga-, tisztviselő- és katonakolóniák formájában.

Az újbirodalom (Kr. e. 1584-726) idején Téba lett Egyiptom fővárosa. Ebben a korszakban megnőtt a kultikus építkezések szerepe, ami abban is megnyilvánult, hogy rengeteg (gyakran kolosszális méretű) templomot építettek (17 ábra). A városok főbb elemei a templomok és paloták hatalmas tömegei, az őket összekötő szobrokkal, pálmákkal szegélyezett utak pedig a modern városi utak előhírnökei. Sajátos városa a kornak Ekhet-Aton (jelentése "Nap ragyogása", mai nevén Tell-el-Amarna, a Nílus partján Kairó és Luxor között félúton), amelyet Echnaton fáraó épít a nagyhatalmú tébai papok politikai-vallási ellensúlyozására. A városban az élet mindössze 14-16 évig tartott, ennek ellenére igen jó állapotban maradt fenn az utókornak. Merőben más volt, mint a többi egyiptomi város. Fallal nem rendelkezett, védelmét egy természetes hegykoszorú biztosította. Elrendezésében határozott szabályosság észlelhető, három párhuzamosan futó észak-déli irányú főutcával.

17. ábra Luxor temploma



Forrás: Wikipédia

Az antik városfejlődés kisebb centruma jött létre **Perzsiában**, az Iráni-felföldön. Itt Kr. e. 1000 körül szilárdult meg a perzsa birodalom, amely fénykorában a mai Afganisztántól Egyiptomig terjedt. A perzsa királyok hódításaik jövedelméből építették gazdag városaikat Kyros király Pasargadát, majd Dárius Persepolist. A kultikus építkezések helyett a perzsa városokban a paloták és egyéb polgári épületek voltak dominánsak, ahol agyag és téglá mellett gyakran használtak terméskövet és márványt, ezért (különös tekintettel a száraz klímára) a perzsa városok viszonylag épen fennmaradtak az utókor számára.

Ugyancsak említést érdemelnek az ókori **Asszír** városai, amelynek története Asszur város történetével kezdődött Kr. e. a 3. évezredben. Az asszír birodalom Kr. e. az 1300-as években jött létre, lételeme volt a hódítás, fennhatósága kiterjedt Mezopotámiára, Föníciára, sőt Egyiptomra is. Az asszírok a meghódított területek leigázására, kirablására helyezték a hangsúlyt, nem igyekeztek a meghódított területek integrálására. A király székhelyét Kr. e. a 7. században Ninivébe helyezte át, amelyből a rabolt kincsekből pompás fővárost épített. Ninive tündöklése mindössze 80 évig tartott, a médek felégették.

A korai antik városfejlődés központját kétségkívül Nyugat-Ázsia és Észak-Afrika jelentette, de emellett magasan fejlett civilizációk jöttek létre az **Indus-völgyében** és **Kínában** is, ahol ugyancsak jelentősebb városok fejlődtek ki. Az Indus és mellékfolyóinak völgyében indult virágzásnak Kr. e. a 3. évezredben a harappa kultúra, amelynek jelentős városa volt az Indus középső folyásánál feltárt Mohendzsó Dáró (jelentése "holtak dombja"). Szabályos sakktáblás alaprajza, egy- kétemeletes, fürdőszobás lakóházai, fejlett infrastruktúrája (fürdők, vízvezeték, burkolt utak stb.) magas szintű urbanizmusra utal. Hasonlóan magas szintű városi lét alakult ki Kr. e. a 3. évezredben Kínában a Sárga folyó mentén. Kína feltételezett legrégibb városa a folyó alsó szakaszán épült Anjang.

4.2 A késői antik birodalmak városai

A korai antik civilizációk fejlődésének és ezzel együtt a városok virágzásának súlypontja Ázsia, kisebb részben Észak-Afrika (Egyiptom) volt. Kr. e. az első évezred kezdetén az urbanizáció fokozatosan a Földközi-tenger keleti medencéjébe tolódott át. Tér- és időbeli kapcsolatot az európai és a korai antik Európán kívüli városfejlődés között a **minószi kultúra** jelentette, amely Kréta szigetén (18. ábra) virágzó bronzkori kultúra volt (Kr. e. 3000-1500). Az itt letelepedő, Kis-Ázsiából bevándorolt népek élénk kereskedelmet folytattak a közel-keleti partvidékkel és

Egyiptommal. Fejlett városépítéssel rendelkeztek (pl. Knósszosz, Phaisztosz, Gurnia). Hatásuk igen erős a mükénéi kultúrára (Kr. e. 1580-tól). A minószi kultúra pusztulását Kr. e. 1500 táján a Théra (Santorin) vulkán kitörése okozta, ill. a nyomában járó szökőár (cunami), amely a kultúra létalapját jelentős hajóflottát megsemmisítette.

18. ábra Gurnia romváros Krétán



Forrás: saját kép

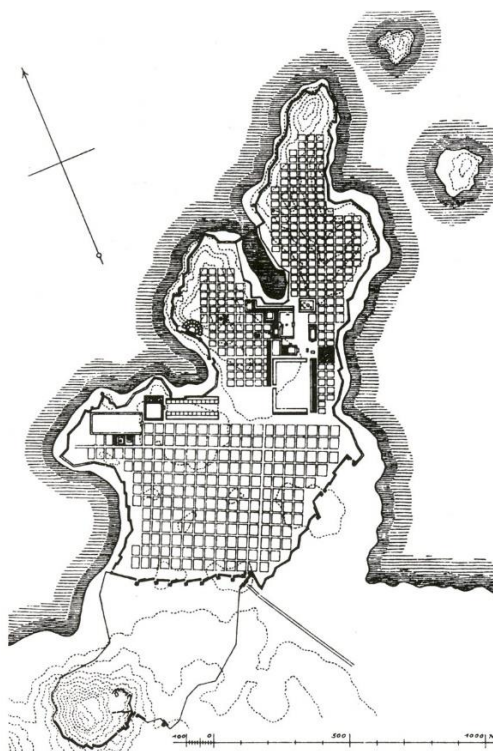
Az európai kontinensen Kr. e. 1600 körül a Peloponészosz-félsziget K-i részén jött létre a görögség késő-bronzkori kultúrája a mükénéi kultúra. Ez a **görög** történelem monarchikus korszaka, amely jól szervezett harcias királyságokból (Mükéné, Spárta, Thébai, Athén stb.) állt. Az uralkodók hatalma erőszakon alapult, ami kidomborodott a mükénéi városok erőd jellegén. Így pl. Mükéné, Tirünsz, Argosz, sziklára épült, hatalmas fallal körülvett városok voltak. Majd

Kr. e. 1200-1100 táján megkezdődött a Földközi-tenger medencéjének (Ciprus, Szicília, Szíria stb.) gyarmatosítása, ahol egy sereg új város született pl. Syracusa, Taormina, vagy a Fekete-tenger partvidékének görög városai, ezzel egyidőben fokozatosan kialakult a görög városállam a polisz. A görög középkor időszakában (Kr. e. 1125-480) megszűnnek a királyságok, a települések élén a legnagyobb földbirtokosok állnak. Ez az időszak civilizációs szempontból hanyatlást hozott („sötét kor”), ugyanakkor az urbanizáció vonatkozásában két jelentős előrelépést eredményezett. Egyfelől fokozatosan kialakul a **polisz**, a demokratikusan alulról építkező önkormányzati modell. A polisz lényegében egy olyan települési-szervezeti forma, amely leginkább egy város és vonzáskörzetéhez hasonlatos (a környező falvakkal és földekkel együtt). Az önálló városállamot alkotó poliszok átlagos mérete meglehetősen kicsi volt (50%-uk területe 100 km²-nél kisebb), a nagyobbak közül Athén 2600 km² kiterjedésű volt, Spárta még nála is háromszor nagyobb volt. Platón a polisz ideális méretét 5 ezer szabad „polgárban” határozta meg, ami a korabeli arányokat tekintve kb. 25 ezer lakost jelenthetett. A kor másik jelentős változása, hogy megindul a **görög gyarmatosítás**. Ennek elsődleges oka a túlnépesedés és az élelemhiány volt az Égei-tenger medencéjében. A gyarmatosítás során városok („anyaváros”) hoztak létre gyarmati telepeket, döntően gazdagon termő gabonaföldek megszerzése céljából. Az anyaváros és gyarmatvárosa között élénk kereskedelem fejlődött ki. A görög gyarmatosítás első hulláma Kr. e. 750-től Szicília, az Appennini-félsziget (Ephesus, Syracusa, Taormina, Nápoly) és a Földközi tenger nyugati medencéjének feltárását eredményezte, a második hullám Kr. e. 650-től már elsősorban a Fekete tenger medencéjébe irányult.

A görög történelemben Kr. e. 480-tól „városi forradalom” kezdődik. A perzsa háborúkkal köszönt be a görögök klasszikus korszaka, amely Athén és a poliszrendszer virágzásával jellemezhető. A perzsák elleni háború élére álló Athén ekkor válik az első számú polisszá (kvázi főváros), háttérbe szorítva Spártát. A hűbéradókból befolyó jelentős jövedelmekből fényűző építkezések folynak (Periklész kora). Kr. e. az 5. században

megjelennek a görög városépítészetben a szabályos alaprajz elemei, az ún. **hippodamoszi rendszer** formájában. Ennek első példája Milétosz, amely Kr. e. 494-ben pusztult el a perzsák betörése nyomán, majd 479-ben építették újjá Hippodamosz görög építész vezetésével, szabályos sakktáblás alaprajz szerint, az egyes funkciók (agora, színházak, stadionok) helyének tudatos kijelölésével (19. ábra). A hippodamoszi elvek szerint épültek Nagy Sándor városai is Macedóniától Egyiptomig (pl. Alexandria, Pergamon). A szabályos sakktáblás alaprajz mellett közös jellemzőjük, hogy növekszik a közterek (agorák) és a lakóépületek kiképzésének jelentősége, háttérbe szorítva a templomépítkezést.

19. ábra Milétosz alaprajza



Forrás: Wikipédia

A késői antik városfejlődés a **rómaiak** idején jutott tetőpontjára. Az egész Római Birodalom története szervesen összefügg egyetlen város, Róma történetével, ill. bukásával. Róma a Tiberis folyó bal partjának hét dombjára épült, a tengerparttól körülbelül 30 kilométerre. A monda szerint Romulus és Remus ikerpár alapította Kr. e. 753-ban. A valóságban azonban latin és szabin földműves telepések már Kr. e. a 10. századtól lakták a Tiberis partját. A **királyság kora** (Kr. e. 8-6. század) Róma kialakulásának, az ősi településkezdemények egyesülésének és az államszervezet kiépülésének időszaka. A mondai hagyomány szerint Rómának hét királya volt, ami az utolsó király elűzésével szűnt meg Kr. e. 510 körül. Ebben a korban jelentős gazdasági-társadalmi változások mentek végbe, ekkor épült az első erődítmény a Capitoliumon, hidat vertek a Tiberisen, a fiatal várost falakkal vették körül, s a folyó torkolatában megépül Róma kikötővárosa Ostia.

A **köztársaság kora** (Kr. e. 509-27) Róma hatalmi megerősödésének, a birodalom terjeszkedésének, és a város birodalmi székvárossá fejlődésének időszaka. Ez a központosított államszervezet kiépülésének korszaka („minden út Rómába vezet”). Kr.e. a 4. században Róma lakossága már elérte a 200 ezer főt. A lakosságszám gyors gyarapodásában fontos szerepet játszott a városnak adományozott sokféle kiváltság, köztük főként a gabonakiváltság, amely kimondta, hogy az állam köteles Róma polgárainak a piaci árnál olcsóbban adni a gabonát. Mindez természetesen fölerősítette a spekulációt és a bevándorlást. A városi infrastruktúra nehezen tartott lépést a gyors növekedéssel. A falakon belül rendszertelenül épített házcsoportok között a keskeny, legfeljebb 4-6 méter széles utcákat csak későn, a Kr. e. 3. évszázadban, kezdték kikövezni. Megépült a város első vízvezetéke, az aqua Appia, melyet továbbiak követtek, biztosítva a növekvő népesség ivóvíz ellátását. A város 9 km-nyi hosszú falrendszerén belül kb. 420–430 palota (domus) és 1368 bérház (insulina) állt. Ebben az időszakban intenzíven fejlődtek a főutak menti városok is (pl. Capua, Pompeji, Brindisi). Róma hatalma igazán a pun háborúk (Hannibal legyőzése) után, Kr.e. 202-től erősödött meg, a város egyre inkább politikai, birodalmi igazgatási központtá vált.

A **császárság korában** (Kr. e. 27-től 476-ig) tovább növekedett a birodalom, megerősödött a rabszolgatartó rend, fokozódott a kézműipar és a kereskedelem jelentősége, amelynek köszönhetően a város virágzása is tetőfokára jutott. A város kiterjedése is folyamatosan és nagymértékben nőtt, hogy lakosságát befogadhassa. Ebben a korszakban Róma építészeti is sokat gazdagodott (Ceasar fóruma, Augustus palotája, Circus Maximus, Colosseum (20. ábra) stb.). Róma első császára Augustus azzal dicsekedett, hogy fából és agyagból épült város felett vette át a hatalmat és márványból épült metropoliszt hagyott hátra. A város lakosságszáma Augustus korára elérte a 1,5 millió főt, ezzel a világtörténelem első **metropolisza**.

20. ábra Róma hatalmas amfiteátruma a Colosseum, amely átlagosan 65 ezer nézőnek kínált helyet



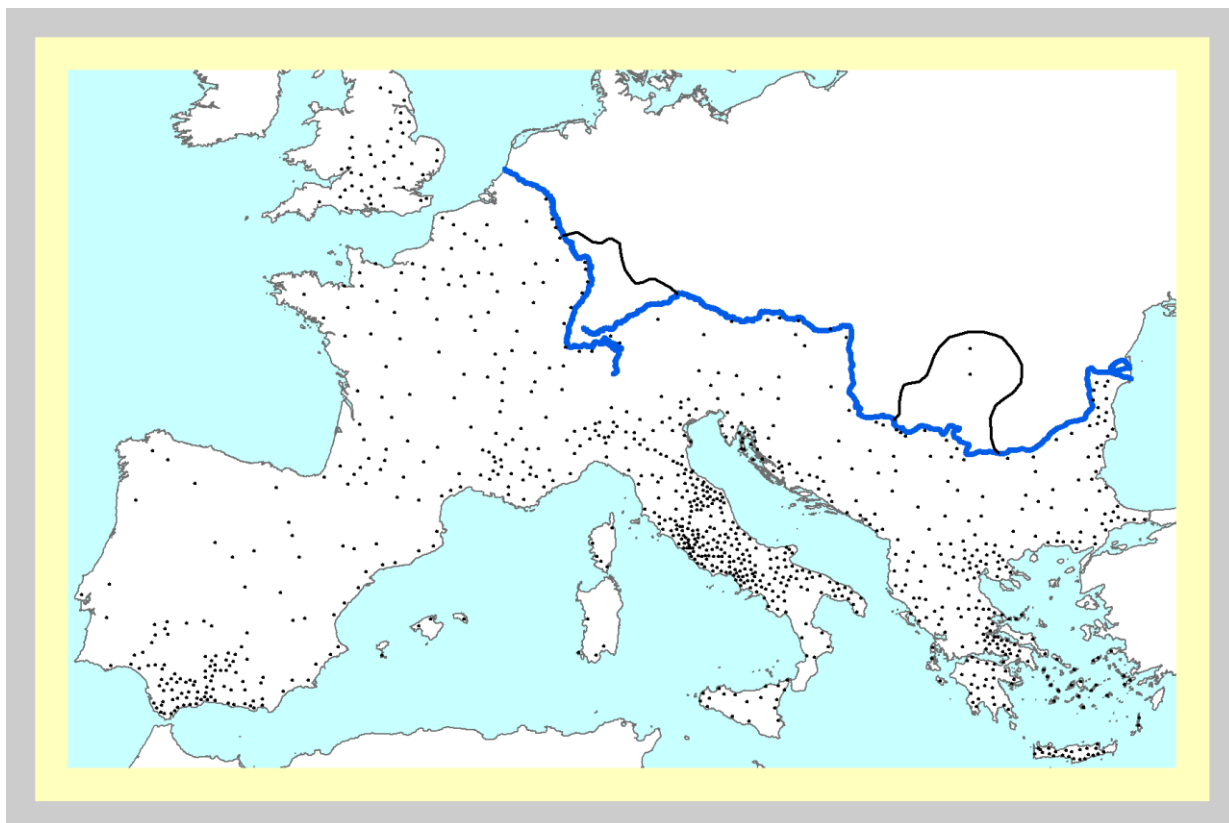
Forrás: saját kép

A beépítés egyre zsúfoltabbá vált, 3-5 emeletes bérházak épültek, s hogy elkerüljék a zűrzavart **Augustus építési törvényt** adott ki, amelyben 70 lábra (kb. 21 m) korlátozta az épületek magasságát². A bérházak ugyanakkor többnyire roppant zsúfoltak voltak, egy lakás általában egy szobából állt (kb. 10 m²), egy házban gyakorta 150 lakás is volt, 5-600 lakossal. A városban uralkodóvá vált a lakbéruzsora, a zsúfoltság járványok és tűzvészek formájában szedte áldozatait. A jómódúak egyre inkább a városon kívül, kellemes környezetben építettek villákat, ami a szuburbanizáció ősi formájaként fogható fel.

A terjeszkedő császárság a birodalom egész területén városok sorát hozta létre Észak-Afrika, Nyugat- és Közép-Európa (azon belül Pannónia, vagyis a mai Dunántúl) területén (21 ábra). Ezek többnyire erősített katonai települések (**castrum**) voltak helykiválasztásukban elsősorban a katonai, stratégiai szempontok domináltak. A rómaiak kiváló érzékeléssel használták ki a relatív helyzetből fakadó előnyöket, a helyzeti energiákat, a birodalom hadiútjainak és városainak kiépítése során, ezért nem meglepő, hogy számos jelentős nyugat-európai város (pl. London, Párizs, Bécs, Köln, Regensburg) alapját a rómaiak vetették meg.

Róma hanyatlása Kr. u. a 3. században vette kezdetét. Constantinus (Nagy Konstantin) a birodalom székhelyét 330-ban a jobban védhető Konstantinápolyba (Bizánc) tette át, ezzel Róma fénykora végképp lehanyatlott. 395-ben a birodalom kettéválk nyugati és keleti részre, a nyugat-római birodalom 476-ban a rabszolga-felkelések és a barbárok (gótok, vandálok, germánok stb.) betörése révén megbukik. Róma eltűnik a történelem süllyesztőjében, s a 14. században, amikor pápai székhelyként ismét felvirágzik, mindössze 20 ezren lakják.

² Ez az első ismert városrendezési törvény a történelemben.

21. ábra A Római Birodalom városai az európai területeken

Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések

1. Magyarázzuk meg az alábbi fogalmak jelentését a fenti fejezet segítségével:

Antik város
Castrum
Hippodamoszi rendszer
Polisz

2. A fenti fejezet alapján fejtsse ki, hogy milyen hatótényezők hatottak az egyiptomi városok fejlődésére a közép- és az újbirodalom során!

3. A tanultak alapján a tér- és időbeli kapcsolatot az európai és a korai antik Európán kívüli városfejlődés között melyik kultúra hordozta? Ez hol volt található?

4. A fenti fejezet alapján értelmezze, hogy a görög városfejlődésre hogyan hatottak a demokratikus viszonyok és a korabeli gyarmatosítás kifejlődése?

5. A tanultak alapján fejtsse ki, hogy mi lehet az oka, hogy számos nyugat-európai város alapját a rómaiak vetették meg?

6. A fenti fejezet ábrája és az internet segítségével tanulmányozza a Római Birodalom városainak földrajzi eloszlását az európai és nem európai területen! Milyen földrajzi törvényszerűség határozható meg a városok eloszlásáról?

5. A középkor városfejlődése: a feudális város

Európában 476 után a rabszolgatartó társadalmi rendet felváltotta a feudalizmus, s ezzel kezdetét vette egy új urbanizációs korszak, amelynek legfőbb térbeli megjelenési formája a **feudális város** volt. A megváltozott társadalmi-gazdasági viszonyok a korábbtól merőben eltérő településfejlődést eredményeztek, átalakult a városok átlagos mérete, szerepköre és társadalmi szerepköre. Azonban urbanizációs szempontból ez a hosszú, több mint ezer éves, történelmi korszak is felosztható két nagy periódusra.

5.1 A kora-középkor városfejlődése

A középkor első öt évszázada nem igazán kedvezett sem a kultúra (benne a művészetek), sem a városok fejlődésének, ezért nem véletlen, hogy az európai történelemnek ezt a szakaszát a "sötét" középkor névvel szokták illetni. Az Európában Kr. u. 300-900 között több hullámban végbemenő **népvándorlás** elsöpörte a rómaiak által létrehozott településhálózatot, a barbárok (frankok, germánok, hunok stb.) társadalmi szerveződése nem igényelte a városokat, a nomád népek sok esetben a római városok tözsomszédságában vertek tábor, s nem használták ki azok előnyeit. A korábbi római települések majd csak két-háromszáz évvel később kezdtek újra benépesülni.

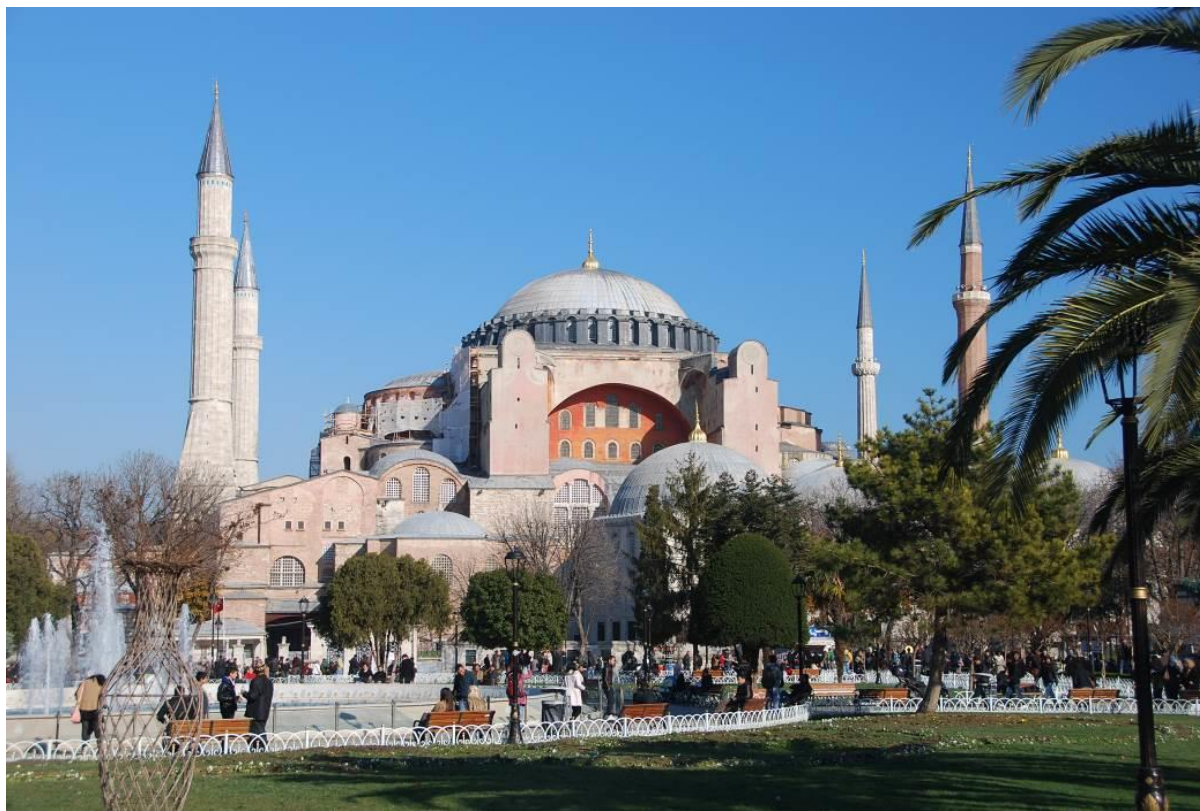
A népvándorlás jelentette állandó háborúskodás és pusztítás mellett gátat jelentett a városfejlődésnek az **új társadalmi-gazdasági rend** is. A feudalizmus gazdasági alapját ugyanis a hűbéri rendszerű (földesúr-jobbágy) mezőgazdasági termelés jelentette. A mezőgazdasági technika alacsony színvonala mellett a földesúr elsősorban abban volt érdekelt, hogy jobbágysait a birtokán viszonylag egyenletesen telepítse, amelyre az apró (40-50 fős) családi alapokon szerveződő jobbágyfalvak kínálták a legjobb lehetőséget. A földesúr így tudta a föld optimális

művelését elérni. Ezek a falvak önellátásra rendezkedtek be, a fejlődésükben a kereskedelem alárendelt szerepet játszott. Ilyen körülmények között a társadalmi munkamegosztás foka alacsony maradt, az urbanizáció szintje, az előző korszakhoz képest jelentősen elmaradt.

A kora középkor tipikus európai településformája volt az **aprófalú** és a feudális urak **vára**, ill. a köréje nőtt település. A városi kultúra fejlődése globális léptékben ebben az időszakban Kínában, Indiában és az iszlám világban koncentrált, az európai kontinens egyetlen nagyvárosa a Boszporusz partján fekvő Bizánc volt.

Bizánc (330-tól Konstantinápoly) a Kelet-római Császárság, majd a Bizánci Birodalom fővárosa volt 1453-ig, amikor hosszas harcok után a törökök kezére került és Isztambul néven az oszmán birodalom fővárosa lett. Kezdetben kisebb erődítmény, kiváló természetes kikötő, amely fokozatosan a kései görög kultúra központjává vált, rengeteg márványpalotával, könyvtárral, diadalívvel, iskolával. Virágkora Justinianus császár uralkodása idejére esett (6. század), ő építtette a Hagia Sophiát (532-537), amely sokáig a legnagyobb keresztény templom volt, később az előre törő iszlám révén a mecsetek kialakításának mintaképe lett (22. ábra). Konstantinápoly gazdasági alapját a kereskedelem jelentette, hidat képezett Európa és Ázsia között, ahol az átmenő áruforgalomra hamarosan fejlett kézműipar települt, s már a 9. században megjelentek az első céhek.

22. ábra A Hagia Sophia (Aja Szofia) nagymecset Isztambulban, korábban ókeresztény bazilika, 1985 óta az UNESCO Világörökség része



Forrás: saját kép

Az európai kontinensen a városfejlődés csak lassan és akadozva a 8-9. századtól indult meg. A korai városfejlődés három szegmens köré koncentrálódott, egyfelől a császár és hűbéresei által a kereskedelmi útvonalak, átkelési helyek védelmére emelt várak környékén. Nagy Károly idején ezek voltak az ún. **pfalzok**, más néven császári őrhelyek (pl. Aachen), másrészt a megerősödő római katolikus egyház falakkal védett intézményei (templomok, kolostorok) környékén. Tipikus koraközépkori **püspökvár** volt pl. Bordeaux, Lyon, Metz,

Basel, Genf, Strasbourg, Köln, Regensburg, Passau. Valamennyiük már a római időkben is állt, s ezzel részben átmentődött a római alapítás. Harmadrészt a távolsági kereskedelem révén jöttek létre megerősített kereskedelmi telepek, ún. wik-ek (**wick**). Napjainkig számos város hordozza nevében ilyenén keletkezésének nyomait (Ipswich, Norwich). A kor legjelentősebb városai azok voltak, amelyek mindhárom funkciót magukba tömörítették (pl. Brugge, Münster, Trier).

A középkori városok belső szerkezete sajátos, a korra jellemző elrendeződést mutatott. Utcahálózatuk szabálytalan volt, amely fokozatos besűrűsödés nyomán alakult ki a városfal által körbezárt területen (23. ábra). A város központját jelölő főtér vagy piactér, adott helyet az egyház intézményeinek (templomok, iskolák), de itt épültek a világi hatalom épületei is (városháza), és ide koncentráltak a rangosabb kereskedők és kézművesek üzletei, házai (gabonaházak, posztóházak, sóházak stb.). A városok társadalmi összetételére is egyre sajátosabb, a falvakétól eltérő képet mutatott, megnőtt a feudális kötöttségektől mentes, szabad polgárok aránya. A németajkú területeken ekkor jelenik meg a Bürger (polgár) szó, amely a Burg-ból (vár) eredeztethető.

23. ábra Brugge (Belgium) középkori városszerkezete



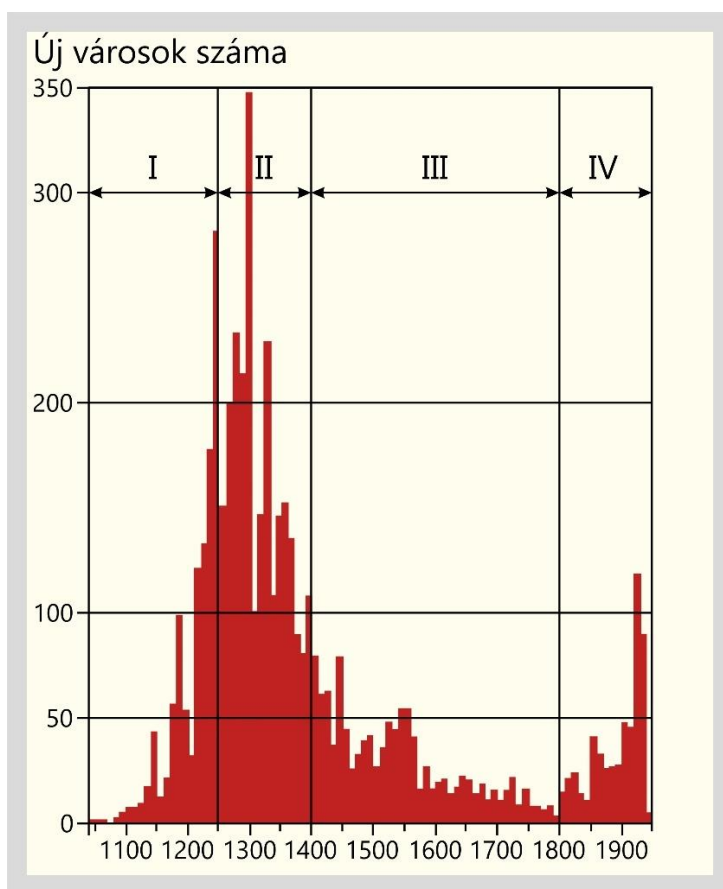
Forrás: Wikipédia

A városfejlődés a kora középkorban még szinte kizárólag a kontinens nyugati felére koncentrálódott, a Pireneusi félszigetet megszállva tartották az arabok (mórok), keleten pedig még a népvándorlás újabb hullámai érkeztek, köztük mi magyarok is a Kárpát-medencébe. Mindezek révén Európa keleti felében 1000 előtt alig alakultak ki jelentősebb városok (kivétel pl. Kijev vagy Novgorod a 9. században), s a városfejlődés Nyugat-Európához képest már ekkor erősen megrekedt.

5.2 A késő-középkor városfejlődése

A 11. század végétől kezdődően Európa szerte gyorsabb városfejlődés vette kezdetét (24. ábra). Ennek okai a feudális rend megszilárdulásában, a kereskedelem és a céhes ipar fokozatos megerősödésében, valamint a mezőgazdasági technika forradalmi átalakulásában, a nyomásos gazdálkodás elterjedésében volt keresendő.

24. ábra Az újonnan alapított városok száma Közép-Európában 1000 után



Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

A nyomásos gazdálkodás fejlettebb változatában a földet három egyforma részre osztották fel (**háromnyomásos gazdálkodás**). Az első részbe ősszel gabonát (búzát, rozsot), a másodikba tavasszal árpát, zabot vagy hüvelyeseket (babot, borsót, lencsét) vetettek, a harmadik nyomást pedig ugaron hagyták, vagyis pihentették. Az élelmiszertermelés hatékonysága ezzel a módszerrel rohamosan fejlődött, ami egyrészt népességrobbanást eredményezett (Európa népessége 1000 és 1350 között a becslések szerint 52 millióról 86 millióra nőtt), másrészt a megnövekedett gazdasági potenciál és jövedelemtermelő képesség révén a települések egyre szélesebb köre volt képes kiváltságra szert tenni, megszabadulni a hűbérurak uralmától. Ennek köszönhetően Európa szerte megerősödött, követendő példává vált a szabad polgárok akaratán alapuló városi önkormányzati rendszer.

A középkori városfejlődés virágkora az európai kontinensen a 13-14. századra esett (pl. a mai Németország területén a 11. században még csak 140 várost tartottak nyilván, számuk a 13. századra 2000-re nőtt). A városfejlődésnek földrajzilag **két magterülete** alakult ki fokozatosan, északon: É-Franciaország (Lille), Flandria (Gent, Antwerpen, Brugge), Németalföld (Delft) területén; délen: É-Itália (Velence, Firenze, Genova, Pisa, Padua, Bologna, Ferrara) központtal (25. ábra).

25. ábra Urbanizációs centrumok Európában a késő-középkorban



Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

Míg az északi urbanizációs centrum alapját a céhes ipar (fémeszközök, fegyverek, csipke, textíliák előállítása) jelentette, addig az észak-itáliai városfejlődés alapját a keleti kereskedelemről származó busás haszon adta. Kizárólag Velence és Genova kikötőin keresztül jutottak be Európába a Kelet-Ázsiából származó, és Európában luxuscikknek számító porcelán, selyem és az élelmiszerek tartósításában fontos szerepet játszó fűszerek (bors, szegfűszeg, vanília, szerecsendió stb.). A kereskedelemről származó jövedelem képezte a meginduló hitelélet (bankok) alapját. Intenzíven fejlődött a két magterületet összekötő kereskedelmi folyosók városhálózata is pl. a Rajna-völgy (Basel, Freiburg, Mainz, Köln), Rhone-völgy (Lyon). A középkori urbanizáció gyűjtőpontjai egybeesetek az eredeti tőkefelhalmozás magterületeivel (26. ábra).

26. ábra A Kölni Dóm impozáns mérete jelzi a város kereskedelmi jelentőségét a középkorban

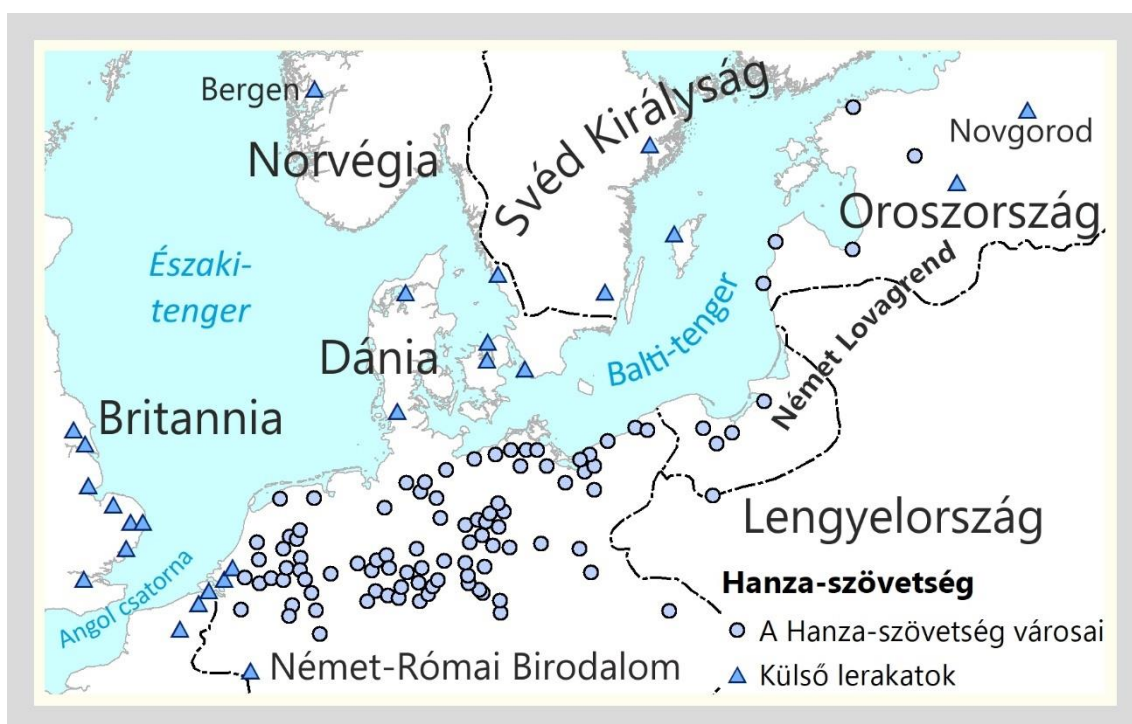


Forrás: saját kép

A 14-15. században tettek szert nagy jelentőségre az északi kereskedelmi útvonalak mentén fekvő un. **Hanza-városok**. Történetük a 13. századra nyúlik vissza, Hamburg és Lübeck között 1241-ben kötötték az a barátsági szerződés, amely a Hanza Szövetség alapját képezte (27. ábra). A szövetség virágzása a 15. századra esett, amikor Lübeck vezetésével mintegy 160 várost tömörített (pl. Bergen, Brugge, Bréma, Köln, Magdeburg, Visby, Rostock, Krakkó, Gdansk stb.), közülük nem egy mélyen a kontinens belsejében feküdt. A szövetség célja

az volt, hogy kereskedelmi utat nyisson, ill. monopolhelyzetet teremtsen a terjeszkedő német városoknak az elsősorban szlávok lakta kelet-európai területeken, az Északi-tenger és a Baltikum mellékén. A térségben rendelkezésre álló nyersanyagokért (fa, só, prémek stb.) cserében Nyugat-Európa városaiban előállított késztermékeket szállított, ilyenén módon a hanza kereskedelmet a gyarmatosítás korai példájának tekinthetjük.

27. ábra A Hanza városok hálózata



Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

A **reneszánsz korszak** (15. századtól) elsősorban az észak-itáliai városfejlődésben hozott maradandót. A virágzó távolsági kereskedelemről származó pénzből virágzásnak indult a korai bankrendszer és megjelentek az első manufaktúrák. Mindezek eredményeként

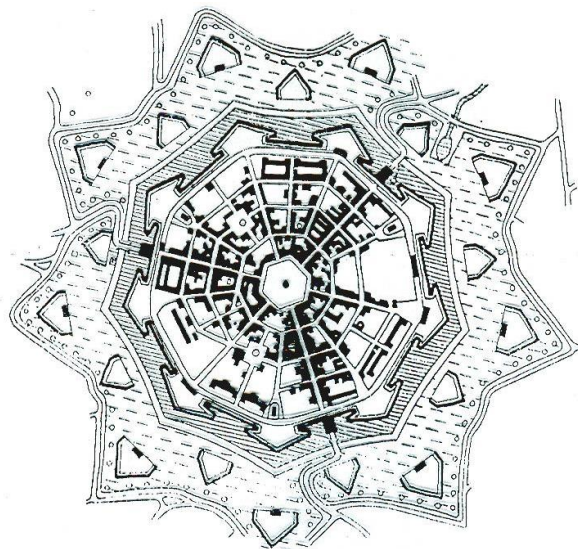
létrejötték a kapitalizmus első csírái, amelyek a művészetek és a városok fejlődésére is jótékony hatást gyakoroltak. A korszak során Velence lélekszáma elérte a 190 ezer főt, Genováé és Firenzéé a 80 ezret. Az itáliai városokban **városrendezési hivatalok** létesültek, melyek akár kisajátítással is érvényt szereztek a városrendezési elgondolások megvalósításának. Az észak-itáliai városokban rendkívül jól megkomponált építkezések folytak (pl. velencei Szt. Márk tér, firenzei Uffizi utca) művészileg és esztétikailag rendkívül magas színvonalú épületegyüttesekkel, terekkel (28. ábra).

28. ábra A firenzei Uffizi utca a reneszánsz remeke



Forrás: saját kép

A reneszánsz új szemléletmódot hozott a városok tervezését és építészeti kialakítását tekintve is. Hippodamosz után két évezreddel a városépítészetbe ismét visszatért a **szimmetria**, a **szabályos alaprajz**. Ennek háttérében elsődlegesen katonai szempontok álltak, időközben ugyanis sokat tökéletesedtek a löfegyverek, ágyúk stb., amelyek ellen a hagyományos városfal már kevés védelmet tudott nyújtani. Ezért szükség volt a városok védelmének megerősítésére, ami szükségszerűen magával hozta a tervszerű mérnöki beavatkozást, a szabályosságra való törekvést. Ez az ún. ideális vagy "**eszményi**" **várostervek** korszaka. Az eszményi városok alaprajza négyzet-, kör- vagy sokszögalakú, amit erődítésrendszer fog körül, bástyákkal. Az utcahálózat sakktáblás vagy sugaras-gyűrűs elrendezésű. A tervek megjelölik a beépítés módját, a középületek helyét. Mivel az eszményi városoknál a védelmi jelleg dominált, többségük az európai nagyhatalmak ütközőzónáiban létesült. Ugyanakkor jóval több terv született, mint ami a valóságban megvalósult. A kevés megvalósult kivétel közé tartozik Palmanova, a Velence védelmére 1593-ban épült város (29 ábra). De hasonló tervek alapján épült Vitry-le-Francois (1545), La Valetta (1566), Zamosc (1578), és kb egy tucat más európai város. A reneszánsz kor eszményi városai elsősorban a későbbi abszolutisztikus korszak városépítészetére gyakoroltak nagy hatást.

29. ábra Palmanova látképe és alaprajza

Forrás: Wikipédia

A feudalizmus utolsó két évszázada (16-17. század) ismét megtorpanást hozott az európai városfejlődésben. A korábbinál jóval kevesebb új város jött létre, amelyben szerepet játszottak a sorozatos pestisjárványok, az agrárkrízis, a háborúk (pl. a harmincéves háború, török hódítások), ill. az ezek következtében végbement jelentős népességszámcsökkenés. Az Újvilág felfedezésével a városfejlődés súlypontja fokozatosan a kontinens nyugati peremövezetébe (Anglia, Franciaország, Spanyolország, Portugália) tolódott át. A nagy földrajzi felfedezések révén előnyös helyzetbe kerültek az atlanti kikötővárosok pl. Bristol, Liverpool, Rotterdam, Amszterdam, Antwerpen, Le Havre, Nantes, Lisszabon stb. A beáramló gyarmatáru (gyapot, cukor, dohány, fűszer, nemesfém stb.) kereskedelme és feldolgozása (pl. Antwerpenben az arany) nagy gazdagságot és virágzást hozott a térség városainak.

A 16. század végétől indultak gyors fejlődésnek az **abszolút monarchiák fővárosai**, mint a kormányzati-politikai (ill. gazdasági, pénzügyi) élet irányító központjai. Közéjük tartozott a brit, illetve francia birodalmi törekvések központjául szolgáló London és Párizs, az iszlám béklyóitól megszabaduló Spanyolország új fővárosa Madrid, a Habsburgok székvárosa Bécs, vagy Róma a pápaság központja, katolikus világfőváros. Mellettük egész sereg királyi, hercegi un. **rezidenciaváros** épült fel pl. Karlsruhe, Salzburg, vagy Potsdam és a Napkirály (XIV. Lajos) fő művének tekinthető Versailles. Utóbbiról 1721-ben Montesquieu (1689-1755) a francia felvilágosodás kiemelkedő személyisége így ír: "palotájának kertjében több a szobor, mint egy nagyvárosban a polgár" (30. ábra).

30. ábra A Versailles-i palota a kastélyépítészet csúcsa



Forrás: Wikipédia

Többükénél, átmentve a reneszánsz örökséget, racionális alapokon álló, horizontálisan meglehetősen szellős kialakítás és szimmetrikus elrendeződés érvényesült. Építésük, ill. átépítésük fő időszaka a 17-18. századra, a barokk korszakra esett. Közös jellemzőjük a monumentalizmus, a paloták, parkok, reprezentatív középületek és közterek sokasága, ami a birodalom (ill. az uralkodó) gazdagságát, nagyságát hivatott tükrözni. A kor sajátos szülötte az 1703-ban alapított Szentpétervár, az orosz abszolutista uralkodó Nagy Péter cár székvárosa, amelynek a 18. század végén már 425 ezer lakosa volt, s ezzel Párizs és London után Európa harmadik legnagyobb városa (31. ábra). A rezidenciavárosok fontos szerepet játszottak a modern urbanisztikai elvek és városfejlesztési koncepciók elterjedésében. A középkori,

városfalon belül nőtt, zsúfolt városokkal szemben szabályos belső elrendezésükkel példát mutattak a későbbi korok városfejlesztése számára.

31. ábra A Néva folyó torkolatában épült Szentpétervár, észak Velencéje



Forrás: saját kép

A nagy földrajzi felfedezések és a meginduló gyarmatosítás révén a 16. századtól a városfejlődés fokozatosan áttevődött az újonnan meghódított kontinensekre is, azon belül elsősorban **Amerikára**. Az amerikai kontinens benépesülése elmaradt az Óvilágétól. Amerika felfedezésekor a Föld akkori népességének mindössze 5%-a élt a kontinensen. A társadalmi fejlődés üteme is jócskán elmaradt az eurázsiai térségtől, az első rabszolgatartó birodalmak és gyér városhálózatuk kiépülése csak Kr.u. a 3. századtól kezdődött meg. A kontinens városfejlődésére az európai gyarmatosítók megjelenése előtt három nagy birodalom felemelkedése, majd hanyatlása nyomta rá bélyegét. Időben először a **maja birodalom**

virágzott (Kr.u. 300-tól) a mai Honduras és Guatemala öserdeiben kb. 60 településüket tárták fel, legnagyobb városuk Tikál volt, amelynek fénykorában 200 ezer lakosa lehetett. A Mexikói-fennsíkon épült ki a 13. századtól az **azték birodalom**, itt hozták létre a sós vizű Texoco-tó egyik szigetén a birodalom fővárosát Tenochtitlánt 1325-ben (32. ábra). A várost a betörő spanyolok 1521-ben dúlták fel, maga Cortez a "világ legszebb városának" nevezte. Később a kiszáritott tó helyén épült fel Mexikóváros, a világ egyik legnagyobb városa. Az előző kettőtől jóval délebbre (kb. a mai Peru területén) és időben később (14-15. század) jött létre az **inka birodalom**, de hatása a dél-amerikai városfejlődésre jóval tartósabb volt. A 16. századra a birodalom területe a mai Kolumbia déli része, Ecuador, Peru, Bolívia, Észak-Chile és Argentína északnyugati részére terjedt ki. 2 millió km² volt a területe és 10 millió fő volt a lakossága. Fővárosa a 3380 m magasan fekvő szabályos utcahálózattal és hatalmas palotákkal rendelkező Cuzco volt, mely az inkák nyelvén annyit tesz: a föld köldöke. Róma mintájára az Egyenlítőtől a Déli-sarkkörig terjedő birodalom összes útja ide vezetett.

32. ábra Tenochtitlán



Forrás: Wikipédia

Az amerikai kontinens északi és déli felének településfejlődése a 16. századtól kezdve fokozatosan eltérő irányt vett. **Délen** a két katolikus nagyhatalom Spanyolország és Portugália hódított, gyarmati településeik három jellegzetes funkciót töltöttek be, egyidejűleg hordozták a katonai állomás, a kereskedelmi, valamint a vallási központ szerepét. A településhálózat fejlődése igazodva a késő-feudális, abszolutisztikus keretekhez szigorú körponti irányítás alatt állt, a népesség fokozottabb kirajzását, szórványtelepülések és aprófalvak létrejöttét a központi hatalom mellett az indiánok tartós jelenléte sem tette lehetővé.

Ezzel szemben **Észak-Amerika** birtokbavétele megkésett, ahol a spanyolokkal egyidejűleg több, a kapitalizálódás útjára korán rátért állam (Anglia, Hollandia, Franciaország) hódított. Különbséget jelentett Dél-Amerikával szemben az is, hogy a Rio Grandétól északra nem beszélhetünk bennszülött településhálózatról, így városokról sem. A déli, délnyugati területeket (Kalifornia, Arizona, Texas, Florida) a spanyolok veszik birtokukba, sokan az általuk 1565-ben létrehozott floridai St. Augustine-t tartják az USA első városának (33. ábra).

33. ábra A floridai St. Augustine főutcája

Forrás: saját kép

Az angol gyarmatosítás 1585-ben veszi kezdetét, ők 1607-ben hozzák létre első városukat Jamestown-t (Virginia). Mellettük a franciák (1608 Quebec, 1620 Montreal) és hollandok (1624 Albany, 1626 Új-Amszterdam, a későbbi New York) is városok sorát építik fel a 17. század során. Nagy-Britannia 13 amerikai gyarmata 1776. július 4-én a függetlenségi nyilatkozat elfogadásával alakította meg az Amerikai Egyesült Államokat. Az új állam alkotmánya szerint a szövetségi fővárosnak el kell különülnie az államoktól, hogy megoldott legyen fenntartása és biztonsága. Ennek szellemében 1790. július 16-án Maryland és Virginia államok területéből kiszakították a mai Washington D.C. a későbbi főváros területét, ahol az európai rezidenciavárosok szellemében a francia származású Pierre-Charles L'Enfant (1754-1825) tervezett tágas, impozáns várost. Az Egyesült Államok kongresszusa először 1800. november 17-én ülésezett Washingtonban.

Az amerikai kontinens városfejlődése a 17. századtól eltérő pályát követette. Észak-Amerikában a brit és francia gyarmati területeken számottevő különbséget jelent a kontinens déli felével szemben, hogy a kedvező természeti viszonyok (nagy kiterjedésű sík területek, mérsékelt klíma), az indián őslakosság módszeres lemészárlása, valamint a gyarmatosítók (főként protestáns angolok) társadalmi-gazdasági berendezkedése kisebb gátat jelentett a népesség térbeli kirajzása, és kisebb települések, esetenként szórványok (farmok) kialakulása elé, mint délen. Az atlanti partvidék kikötővárosaiból kiindulva nyugati irányba fokozatosan épült ki az arányos településhálózat. Ezzel szemben a spanyol és portugál fennhatóság alatt álló területeken a centralizált államigazgatási rendszer a településhálózat fejlődésére is rányomta bélyegét. A nagyobb közigazgatási székhelyeken kívül csak kisebb, fallal körülvett városok jöttek létre. A kontinens két része között ekkor meginduló eltérő településfejlődési pálya nyomai máig kivehetők.

Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések

1. Magyarázzuk meg az alábbi fogalmak jelentését a fenti fejezet segítségével:

Háromnyomásos gazdálkodás
Feudális város
Pfalzok
Wick

2. A fenti fejezet alapján fejtse ki, hogy a kora középkori városok belső szerkezete milyen sajátosságokat mutatott!

3. A középkori városfejlődés virágkora az európai kontinensen a 13-14. századra esett. Földrajzilag hol volt a két magterülete ennek a fejlődésnek? Mely településeket lehetne felsorolni ehhez kapcsolódóan?

4. A fenti fejezetben tanultak alapján gyűjtsön minél több példát rezidenciavárosra a 16. és a 19. század közötti időszakra vonatkozóan! Milyen változásokat hozott a városok tervezésében- építészetében a reneszánsz?

5. Az amerikai kontinens északi és déli felének településfejlődése a 16. századtól kezdve fokozatosan eltérő irányt vett. A tanultak alapján fejtse ki, hogy ennek mi volt az oka!

6. Az internet segítségével gyűjtsön minél több példát eszményi városra, majd nézze meg, hogy jelenleg hány lakosa van ezeknek a településeknek! Hogyan változott az utóbbi időszakban ezeknek a településeknek a lélekszáma?

6. Az ipari forradalom és a modern város megjelenése

A 18. század végén Angliában vette kezdetét az ipari forradalom, a köszén alapú gyáripari termelés, amelynek révén létrejött a **modern város**. A modern város és a nyomában járó modern urbanizáció mind minőségi, mind mennyiségi jegyeit tekintve változást hozott az antik és feudális korszakok városfejlődéséhez képest. A megelőző korszakok városai jelentékeny kézműiparuk ellenére a falusi agrártérségek nyersanyagának feldolgozására, ill. kereskedelmére alapozták fejlődésüket. Az ipari forradalom jóvoltából egy teljesen új gazdaság jött létre, amely egyre növekvő létszámú „városi” munkaerő segítségével állított elő „urbánus” termékeket. Az iparosodás több szempontból is új feltételeket teremtett az urbanizáció számára, kifejezetten kedvezett a városok korábbinál gyorsabb ütemű növekedésének.

- az ipari termelésben a kézi munkát felváltotta a gépi (gőzgépeken alapuló) termelés, nőtték az üzemméretek, kialakult a tömegtermelés, a munkásokat egyre nagyobb üzemekbe vonták össze, mindez elősegítette **nagy népességgkoncentrációk** kialakulását;
- a gazdasági fejlődés (növekvő élelemtermelés), az orvostudomány és közegészségügy fejlődése révén a népesség gyors ütemben gyarapodni kezdett, megindult az első **demográfiai forradalom** (Anglia népességszáma 1750-1850 között megháromszorozódott, s 6 milliőről 18 millióra nőtt, Franciaország lakosságszáma 1800-tól 1900-ig 27 milliőről 39 millióra, Németorszáé 23 milliőről 56 millióra növekedett);
- a mezőgazdaságból felszabaduló munkaerő és a falvak népességfölöslege egyre nagyobb számban az iparban keresett megélhetést, felgyorsult a foglalkozási átrétegződés, ami erőteljes faluról-városba történő **migrációt** eredményezett;
- az ipari forradalom által megalapozott **technikai fejlődés**, mérnöki tudás lehetővé teszi a modern nagyvárosi infrastruktúra (pl. vízvezeték, szennyvízcsatorna, tömegközlekedés) kialakulását, amellyel műszaki szempontból a korábbinál jóval nagyobb városok építése válik lehetővé.

6.1. Az ipari fejlődés szakaszai

Az ipari kapitalizmus fejlődése, amelynek révén a jórészt önellátó agrártársadalmakból álló világ egyre jobban összefonódó, globalizálódó gazdasággá alakult, több szakaszra osztható. Minden szakasz kb. ötven évig tartott és mindegyik új innovációk megjelenéséhez köthető, amelyek új ágazatok kialakulását eredményezték, s egyben egy "stagflációs" időszak végét is jelzik. Az ipari kapitalizmus következőiben jellemzett szakaszai az urbanizáció menetére és az egyes korszakok városainak képére is alapvető hatással voltak.

I. szakasz (az 1770-es évektől az 1820-as évekig): az "angol ipari forradalom" időszaka, amely kizárólag Angliára koncentrálódik. A változást kiváltó technológiai újítások elsőként a textiliparban jelentkeznek (James Hargreaves 1770-ben szabadalmaztatott fonógépe a "Spinning Jenny") (34. ábra).

34. ábra A Spinning Jenny



Forrás: Wikipédia

II. szakasz (az 1820-as évektől az 1870-es évekig): a "második ipari forradalom" kora, amikor az ipari forradalom Angliából áttért Ny-Európára (Franciaország, Belgium, Németország) és az USA-ra. Az alapvető műszaki innováció a James Watt 1776-ban szabadalmaztatott gázkonzenzoros gőzgépének széleskörű alkalmazása (pl. 1825-ben megnyílik az első vasútvonal Stockton és Darlington között), amelynek fűtéséhez kőszén használtak, segítségével megkezdődhetett az ipari termelés gépesítése.

III. szakasz (az 1870-es évektől az 1920-as évekig): a "klasszikus gyáripari kapitalizmus" korszaka, amikor az ipari növekedés már elérte K-Európát és Japánt is. Az alapvető innovációt az olcsó acéltermelés (Bessemer 1860, Gilchrist Thomas 1879) elterjedése, a villamosenergia hasznosítása, a belső égésű motorok feltalálása és a korszerű vegyipar megjelenése jelentette. Számottevően nőtt az üzemek, gyárak mérete.

IV. szakasz (az 1920-as évektől az 1970-es évekig): a "fordizmus" időszaka, amikor az iparosítás kiterjedt a harmadik világra, s az ipar dominanciája világméretűvé szélesedett. Az alapvető innovációt a Henry Ford (1863-1947) által bevezetett futószalagszerű tömegtermelés elterjedése és széleskörű alkalmazása (pl. autóipar, gépipar, gyógyszeripar, élelmiszeripar) jelentette. Ennek eredményeként minden korábbinál nagyobb üzemek, gyáróriások nőttek ki a földből.

V. szakasz (az 1970-es évektől): a "rugalmas felhalmozás" (más néven posztfordizmus) időszaka, amikor a hagyományos nehézipari tömegtermelés válságba jutott, az ipar dinamizáló szerepét fokozatosan a szolgáltató ágazatok vették át. A gazdaságban fokozatosan a kis és közepes vállalatméret vált meghatározóvá, a mikroelektronika és informatika révén az információáramlás jelentősen felgyorsult, a globális kommunikációs hálózatok révén bonyolult üzleti hálózatok alakultak ki.

6.2. Az urbanizáció jellemzői a 19. században

1800-ban a városlakók aránya a Földön csak 2-3% között mozgott, majd a 19. század során 15%-ra emelkedett. Ebben az időszakban az urbanizáció folyamata főként Európa nyugati felébe koncentrálódott. A városokba történő áramlás Nagy-Britanniában már a 18. század végén elkezdődött, ugyanakkor Németországban és Ausztriában a 19. század első felében, Kelet-Közép-Európában a 19. század második felében (Magyarországon döntően az 1867-es kiegyezést követően), míg Oroszországban és a Balkánon csak a 20. század elején (35. ábra).



35. ábra Az ipari forradalom tér- és időbeli terjedése Európában



Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése



A korszak során a legviharosabb városfejlődés **Angliában** ment végbe, a városlakók aránya 1800 és 1900 között 32%-ról 78%-ra emelkedett, s messze a legmagasabb volt a Föld országai között. A számban gyorsan gyarapodó népesség tömegével vándorolt a nagy ipari központokba (Manchester, Birmingham, Liverpool, Glasgow, Leeds, Scheffield stb.), s mindezek következtében robbanásszerű városfejlődés játszódott le. Az urbanizáció ütemét jól illusztrálja Manchester példája, amelynek lakosságszáma 1801 és 1851 között 75 ezerről 338 ezerre (351%) nőtt. A városban 1830-ban már 560 gyapotfeldolgozó működött, ahol 110 ezer munkást alkalmaztak, köztük 35 ezer gyerekkorút. Ugyanezen időszak alatt Birmingham 71 ezerről 265 ezerre (273%), Glasgow 84 ezerről 350 ezerre (317%) növekedett. A 19. század során világ legnépesebb városa London, amelynek 1800-ban 1 millió lakosa volt (Párizsban ekkor 500 ezer fő élt), a század derekán a brit főváros lakosságszáma már 2,5 millió, és 1900-ban 6,5 millió fő volt. A brit gyarmatbirodalom székhelyeként, politikai-irányítási szerepköre mellett London sokat profitált az ipari hátország termékeinek kereskedelméből is (36. ábra).

36. ábra A brit városok a 19. század derekán

Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

A robbanásszerű és tervszerűtlen városfejlődésnek természetesen számtalan negatív következménye volt. A városok társadalmán belül óriási jövedelmi különbségek alakultak ki, kevés számú jómódú nézett farkasszemet az elesettek széles rétegeivel. Az angliai városokban óriási **nyomornegyedek** (37. ábra), ("slum"-ok) alakultak ki, egész városrészek épültek közművesítés nélkül, pusztán spekulációs megfontolásokból. Ennek eredményeként a korabeli angliai városokban óriási volt a zsúfoltság, sorozatosan **járványok** (kolera, himlő, tífusz stb.) pusztítottak. A kizsákmányolás és az elégtelen lakáskörülmények következtében rendkívül magas volt a **halandóság**, pl. a 19. század elején Liverpool munkásnegyedeiben 16 év volt a születéskor várható átlagos élettartam.

37. ábra Zsúfolt angliai iparváros

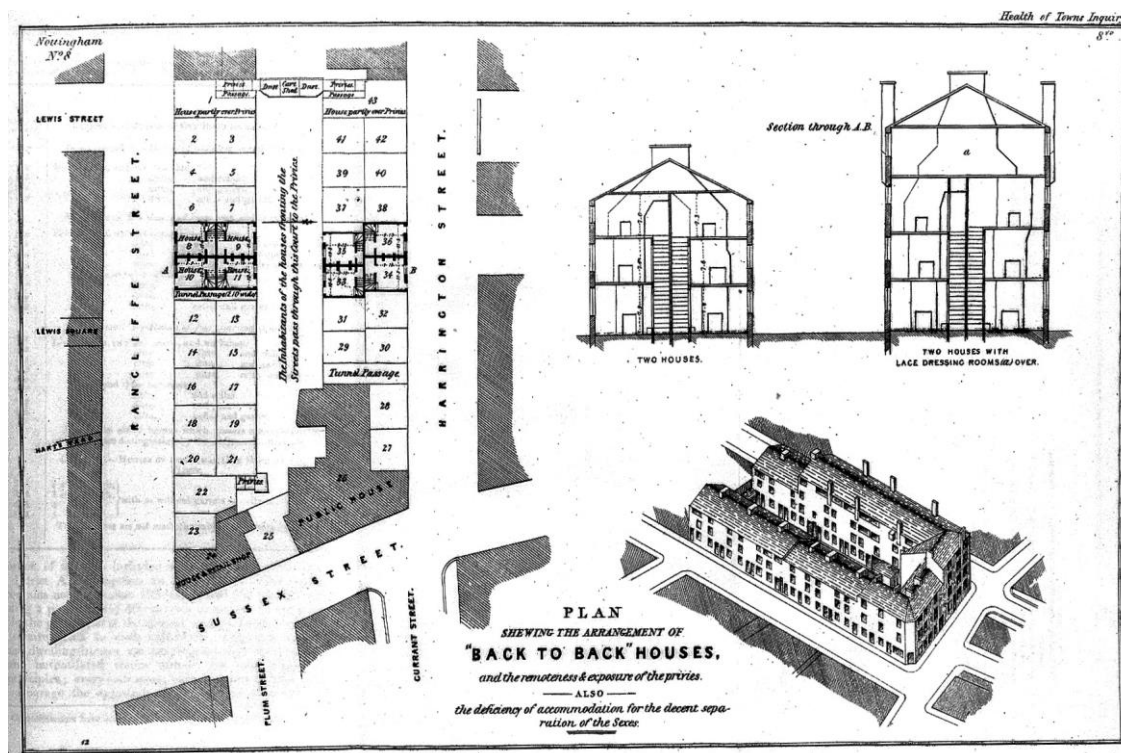


Forrás: Wikipédia

Az embertelen viszonyok beavatkozásra készítették a politikusokat, különösen Edwin Chadwick-nek (1800-1890) a korabeli közegészségügyi állapotokat számba vevő 1838-as jelentését követően. A kaotikus városnövekedés és rossz közegészségügyi állapotok felszámolására 1848 és 1875 között egy sereg új törvény született Angliában, melyek fokozták a helyi önkormányzatok befolyását a városnövekedés felett, egyúttal városrendezési feladatokat írtak elő a helyhatóságok számára. Az 1848-as országos egészségügyi törvény elrendelte a városokban a „Board of Health” (Egészségügyi Hivatalok) létesítését, amelyek szigorú egészségügyi normákat írtak elő. Az ennek hatására általánossá váló **építésügyi szabályozás** egészségügyi normákat írt elő a házépíttetők számára (38. ábra).

A szabályozás megszabta a minimális utcaszélességet, biztosítva ezzel az átszellőzést, limitálta a laksűrűséget, betiltotta a pincelakásokat, és mindenféle építkezést a helyi egészségügyi hivatalok jóváhagyásától tett függővé (ezek az ún. "bye-law" házak [bye-law=helyhatósági szabályrendelet]). A törvényi szabályozás folytán a városi lakosság lakás- és életkörülményeiben lassú javulás állt be. Az angliai példa a kontinensre is áttért, s a brit példát követve a 19. század 60-as 70-es éveiben szinte valamennyi nagyobb európai város elkészítette saját építésügyi szabályzatát.

38. ábra Back to back házak tervrajza



Forrás: Wikipédia

Ezzel egyidőben elgondolások egész sora látott napvilágot az ipari forradalom kitermelte városok lakás- és életkörülményeinek orvoslására. Az egyik ilyen reformelképzelés **Robert Owentől** (1771-1858) és az **utópista szocialisták** mozgalmától származott. Owen elképzelésének lényege az volt, hogy a nagyvárosi fejlődéssel szemben a kisebb városok "fejlesztésére" kell helyezni a hangsúlyt. Ezeket a településeket a környezetükkel összhangban kell fejleszteni, s az ellátás céljából nem csak az iparnak, de a mezőgazdasági termelésnek is feltételeket kell teremteni. Owen elképzeléseit **New-Lanark**-ban (39. ábra), egy Glasgow melletti kisvárosban a gyakorlatban is megvalósíthatta. Owen szerint ha egy-egy telep

lélekszáma meghaladja azt a határt, amelyen belül a közösség magát a "legnagyobb kényelemmel ellátni képes" akkor új telepet kell létrehozni, s ez a folyamat addig tart, amíg az egész Földet szövetkezeti lakótelepek be nem hálózzák.

39. ábra New-Lanark képe egy orosz nyelvű könyvben

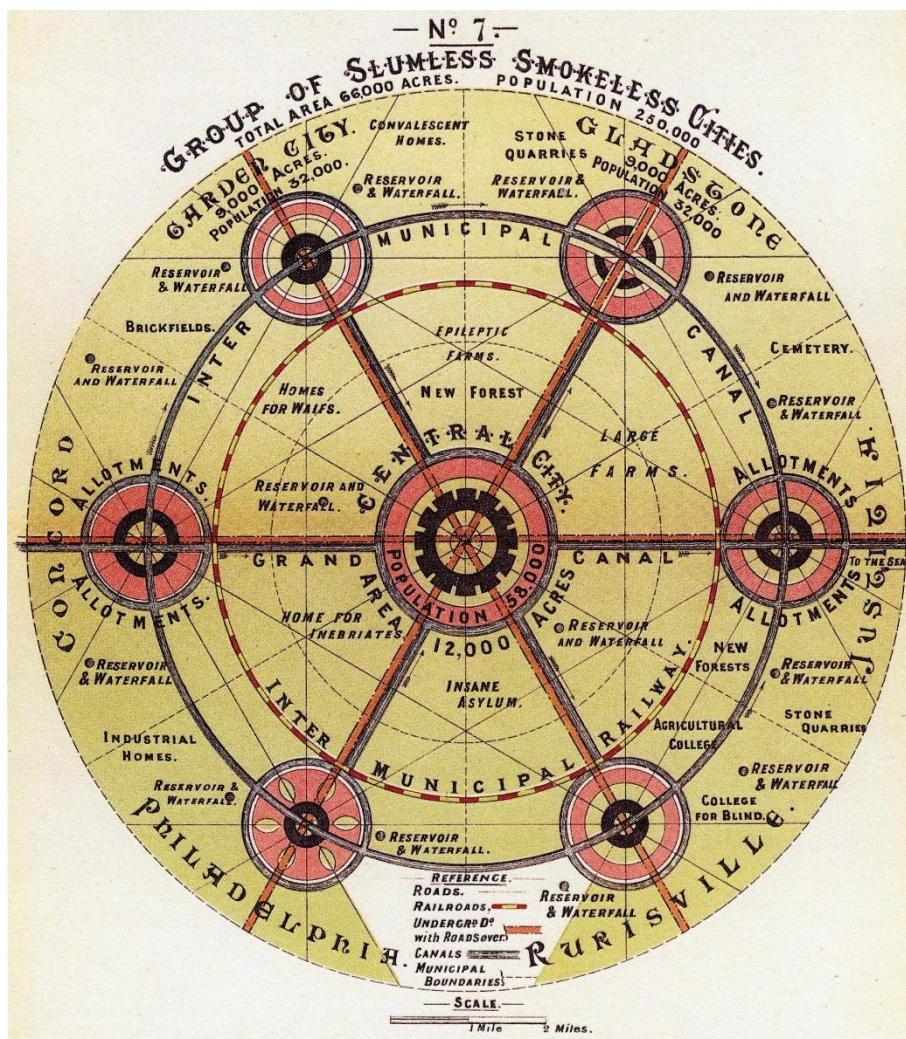


Forrás: Wikipédia

A másik jelentős reformmozgalom, amely nagy hatással volt a kor városfejlődésére a **kertvárosmozgalom** ugyancsak Angliából indult. **Ebenezer Howard** (1850-1928) brit építész 1885-ben alapította meg a "Kertváros és várostervező társaság"-ot (Garden Cities and Town Planning Association), amely mozgalmat indított az ún. kertvárosok létesítésére. Ezeknek a városok az elképzelés szerint a lakosságnak fényt, levegőt és zöldfelületet biztosítottak, vagyis mindazt, ami a korabeli nagyvárosokban hiányzott. A kertvárosmozgalom kezdeti lépéseként gazdag iparmágnások pénzén 1879-ben Birmingham mellett létrehozták Bournville, majd 1888-ban Liverpool közelében Port Sunlight kertvárosokat. Előbbit a Cadbury csokoládégyár, utóbbit a Lever szappangyár tulajdonosai finanszírozták, saját munkásaik részére. A növényzettel gazdagon átszőtt, alacsony beépítésű, olcsó lakbérű lakások mellett, az itt élők egészségügyi és kulturális (pl. könyvtár) szolgáltatásokban is részesedtek, gyerekeik pedig óvodai és iskolai elhelyezést kaptak. Mindezek nyomán a munkások termelékenysége a gyárakban ugrásszerűen megnövekedett.

Howard koncepciója szerint, amelyet a *Carden Cities of Tomorrow* (1898) c. munkájában hozott nyilvánosságra, a korabeli nagyvárosok kaotikus beépítésével, zsúfoltságával szemben a jövő városait kertvárosként kell kialakítani, ami megköveteli a munkahelyek és lakások tervszerű decentralizációját. (40. ábra).

40. ábra Ebenezer Howard kertváros koncepciója

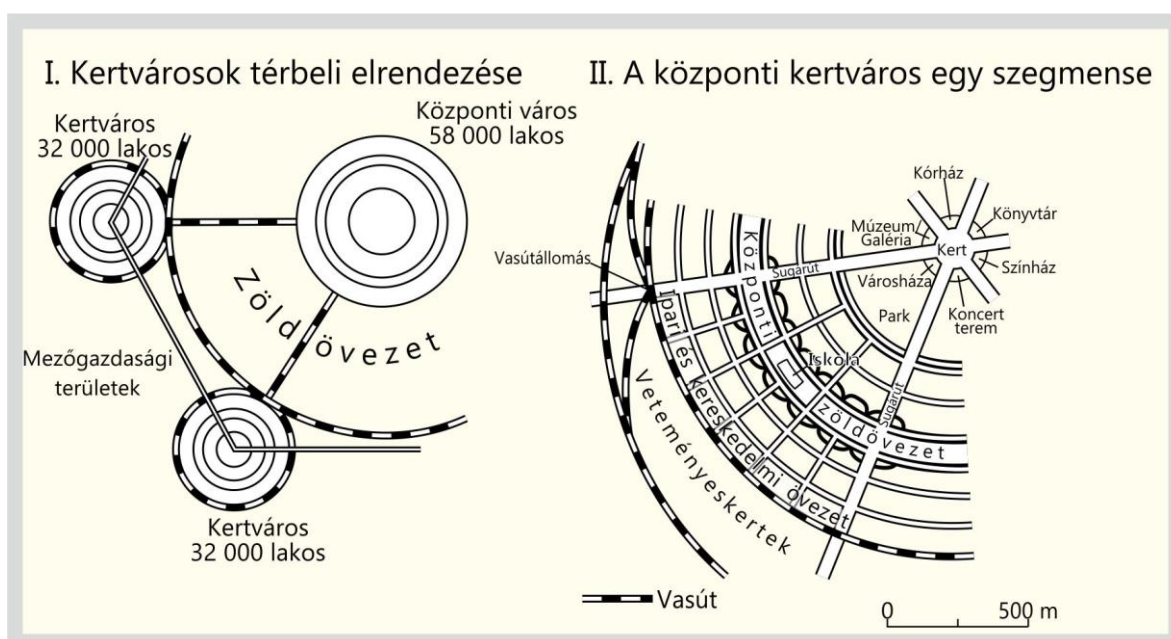


Forrás: Wikipédia

Howard szerint az ideális **kertvárosok** egy 58 ezer lakosú központi város körül hatszög alakban helyezkednek el, szigorúan ingázási távolságon kívül, amivel garantálható a munkaerő

helyben maradása. Az egész településkomplexum (1 központi- és 6 kertváros) együttes népességszáma maximum 250 ezer főt tesz ki, ezzel Howard szerint kordában lehet tartani a városnövekedést, elkerülhető a milliós nagyvárosok kialakulása. Egy-egy kertváros népességszáma optimális esetben 32 ezer fő. A központi várost övező zöld parkgyűrű megakadályozza a beépítés további terjedését, illetve lehetőséget kínál élelmiszertermelésre (kertészetek) és rekreációra. A minden kertváros kör alakú, sugaras-gyűrűs utcahálózattal, központi térrel, ami önmagában is egy hatalmas kert, a legfontosabb középületekkel. A város szerkezetének lényegi eleme a központi zöldövezet (Grand Avenue) amely gyűrű formájában két részre osztja a várost, e mellett található az iskolák, játszóterek. A város külső övezetében kapnak helyet az ipari üzemek, raktárak és a pályaudvar (41. ábra).

41. ábra A Howard által elképzelt ideális városszerkezet



Forrás: Howard, E. 1902 alapján Kovalcsik Tamás szerkesztése



Howard maga 2 kertváros – Letchworth (1903) és Welwyn (1920), mindkettő London körül – megvalósításában vett személyesen is részt. A kertvárosok eszméje (a várostest tagoltsága, ellátottság szervezettsége, laza beépítés stb.) később nagy hatással volt a 20. századi városépítésre is, utat nyitott a telepszerű építkezések eszméjének. Egyebek közt a kertváros gondolat jegyében született hazánk első lakótelepe, a kispesti **Wekerle-telep** is (korabeli nevén Állami Munkástelep), amelynek építéséhez 1908-ban fogtak hozzá és az első világháború okozta késedelmek miatt csak 1926-ban fejezték be (42. ábra).

42. ábra A kispesti Wekerle-telep központja Kós Károly tervei alapján készült



Forrás: saját kép



A megnövekedett közúti forgalomnak és a lakásokkal szembeni fokozódó elvárásoknak köszönhetően a 19. században Európa nagyvárosainak többsége jelentős átalakuláson ment keresztül. Ez a nagy városrekonstrukciós beavatkozások időszaka. Az újjáépített városok közül kiemelkedett **Párizs**, ahol a város halaszthatatlanná vált rekonstrukciójára 1852-70 között került sor Georges **Haussmann** (1809-1891) párizsi prefektus irányításával. A belváros szűk utcáinak, síkatorainak egy részét eltüntették, egész negyedeket, elavult városrészeket romboltak le, s helyükön széles körutakat és sugárutakat, valamint parkokat létesítettek. Szabályozták az épületek magasságát, elrendelték az egységes emeletszám alkalmazását, ami szavatolta a beépítés homogenitását, egyszersmind a városképp harmóniáját (43. ábra). A nem kis tiltakozást kiváltó radikális városrendezési beavatkozással Párizs példát szolgáltatott a kor nagyobb európai városainak (Bécs, Berlin, Budapest, München, Köln stb.) központjaik újjáépítéséhez, belső szerkezetük, közlekedési- és infrastruktúra rendszerük modernizációjához.

43. ábra Camille Pissaro (1871–1903) francia impresszionista festő képe – Avenue de l’Opera, reggeli napfényben



Forrás: Wikipédia

A 19. század második fele viharos városfejlődést hozott a tengerentúlon is. Az **Amerikai Egyesült Államokban** a városlakók arányának növekedése a 19. század folyamán rendkívül gyors volt, hiszen 1800-ban az ország lakóinak még csak 4%-a, 1900-ban már 40%-a élt városokban. Mindeközben az ország népességszáma 5,4 millióról 76 millióra nőtt. Ez a

hirtelen, robbanásszerű urbanizáció visszatükröződött az amerikai városok képén is, a sakktáblás alaprajz ellenére a beépítés rendezetlen, kaotikus maradt. Az épületek minősége messze elmaradt az európai városokétól, gyakorta használt építőanyag volt a fa, amelynek következtében mindennaposak voltak a tűzvészek. A nagy távolságokból fakadóan az észak-amerikai városok kialakulásában nagy szerepet játszott a közlekedési hálózat. Kezdetben az országutak és vízi utak, majd a 19. század derekától a vasútvonalak jelentették a városfejlődés gyújtópontját. Mindezek mellett a városfejlődés súlypontja a 19. század során a keleti parttól fokozatosan a kontinens belsejébe, nyugat felé tolódott. A robbanásszerű amerikai városfejlődésre Chicago nyújt kiváló példát, amelyet 1804-ben alapítottak, lakóinak száma 1860-ban érte el a 100 ezer főt, 1900-ban pedig már több mint másfél millióan lakják (44. ábra).

44. ábra Chicago a viharos amerikai városfejlődés mintaképe



Forrás: saját kép

Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések

1. Magyarázzuk meg az alábbi fogalmak jelentését a fenti fejezet segítségével:

Fordizmus
Kertvárosmozgalom
Modern város
Posztfordizmus

2. A fenti fejezet alapján az ipari forradalom miért okozott robbanásszerű lakosságszámnövekedést a városokban?

3. A tanultak alapján sorolja fel azokat a főbb elméleti elgondolásokat, ami az ipari forradalom kitermelte városok lakás- és életkörülményeinek orvoslására született a korszakban!

4. A tanultak alapján fejtse ki, hogy a 19. század nagy városrekonstrukciós beavatkozások időszakában miért Párizst tekintjük az úttörőnek!

5. A tanultak alapján fejtse ki, hogy az európai mintához képest miért volt teljesen más a városfejlődés az Amerikai Egyesült Államokban!

6. Az internet segítségével keressen rá az angliai kertvárosmozgalom mintatelepüléseire és vesse őket össze a hazai példával! Alkossanak két csoportot és érveljenek Ebenezer Howard kertváros koncepciója mellett és ellen!

7. Az urbanizáció a 20. században: a nagyvárosi agglomerációk kialakulása

A 19. században megindult nagyvárosi fejlődés, ami az első milliós nagyvárosok kialakulásához vezetett a 20. század első felében tovább gyorsult. Minden korábbinál nagyobb népességtömörülések, **nagyvárosi agglomerációk** jöttek létre. A nagyvárosi lét általánossá válásának egyszerre voltak népesedési, gazdasági és technikai okai:

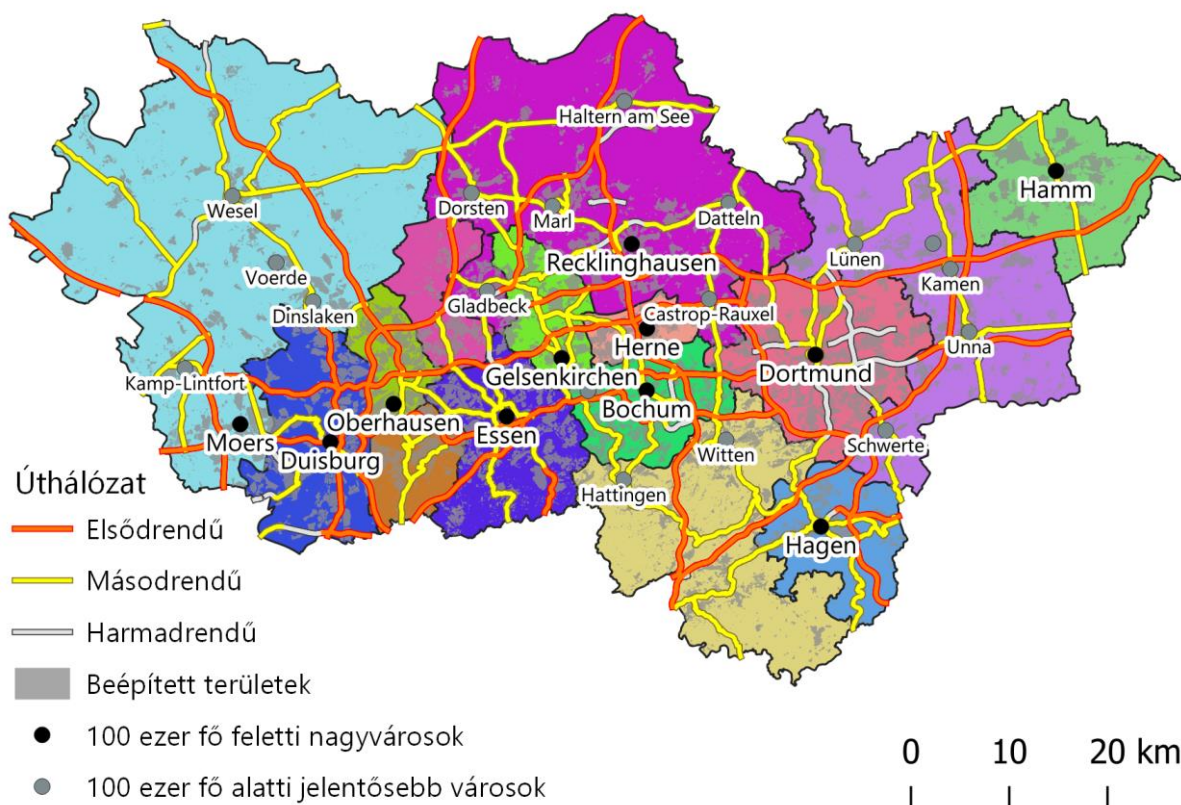
- a 20. században gyors **népességnövekedés** és foglalkozási átrétegződés ment végbe a világ országainak többségében, a kapitalista modernizáció keretében az ipari munkahelyeket követő migráció általánossá vált;
- a **gazdaság** is hozzájárult a nagyvárosok kialakulásához, a fordí típusú iparszervezés növekvő térbeli koncentrációt eredményezett, a nyersanyag- és energiaigényes fordí ágazatok egymás mellé tömörülése összefüggő ipari övezeteket hozott létre, s ezek váltak a migráció elsődleges célpontjaivá;
- a **technikai** oldalon gyors fejlődés ment végbe (tömegessé váló lakásépítések, a tömegközlekedés modernizációja, a közműhálózat pl. a távfűtés kiépülése), ami lehetővé tette egyre nagyobb tömegek egyidejű kiszolgálását, együttélését, következésképpen nagy népességtömörülések kialakulását.

A nagyvárosi növekedés folyamatát másnéven agglomerálódásnak ("tömörülés") hívjuk. Ennek során nem csak a nagyváros, hanem az azt övező települések is gyorsan növekednek, a nagyváros mind aktívabban vesz részt környezetének ellátásában, közmű és közlekedési hálózatát kiterjeszti a körülötte fekvő településekre³. A mind szorosabb kapcsolatok eredményeként nagy településegységek, agglomerációk alakulnak ki.

³ Ilyen értelemben nem keverhető össze a szuburbanizációval, ami a népesség dekoncentrációját jelenti, s időben jóval később jelentkezett.

Szerkezetüket tekintve megkülönböztetünk egyközpontú, vagy **monocentrikus agglomerációkat** (pl. London, Párizs, Budapest), és többközpontú un. **policentrikus agglomerációkat** (pl. a Randstad-gyűrűváros Hollandiában, a Ruhr-vidék vagy Felső-Szilézia) (45. ábra).

45. ábra Németország első számú agglomerációja a Ruhr-vidék

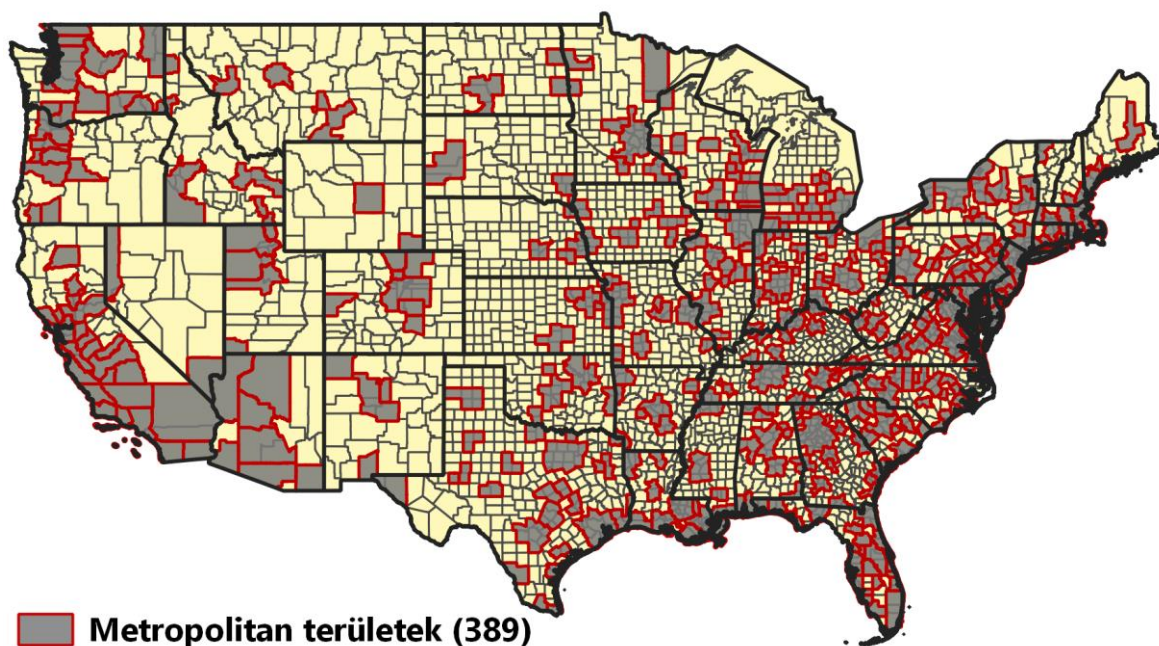


Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

7.1. A nagyvárosi agglomerációk lehatárolása

Hogy az agglomerációkat igazgatási és tervezési szempontból meg tudjuk ragadni az egyes országokban a 20. század során az agglomerációk lehatárolására bizonyos kritériumok alapján (pl. népességnagyság, népsűrűség, foglalkozási szerkezet stb.) hivatalosan elfogadott statisztikai definíciók alakultak ki. Közülük is úttörőnek számított az 1950-ben az Amerikai Egyesült Államokban a szövetségi statisztikai hivatal (U.S. Bureau of Census) által bevezetett **Standard Metropolitan Statistical Area (SMSA)** („Egységes Nagyvárosi Statisztikai Terület”) rendszer. Nem véletlen, hogy az agglomerációk hivatalos, standardizált lehatárolásának igénye éppen az Egyesült Államokhoz kötődik, itt ugyanis az egyre erősödő szuburbanizáció, ennek nyomán a nagyvárosok rohamos szétterülése (másnéven „urban sprawl”) révén a város-vidék közötti határ már a két világháború között fokozatosan elmosódott. Az amerikai gyakorlat szerint egy nagyvárosi agglomerációban a központi város lélekszáma legalább 50 ezer fő, a hozzá tartozó metropolitan terület lakosságával együtt minimum 100 ezer fő. A metropolitan terület népességének legalább 75%-a nem mezőgazdasági foglalkoztatott kell legyen és legalább 30%-uk a központban dolgozik. Az agglomerációk megnevezéséből 1983-tól elhagyták a "Standard" szót. Ekkor 257 MSA volt az USA-ban, itt élt az össznépesség 76%-a, míg az ország összterületének csak 16%-át foglalták magukba (46. ábra).

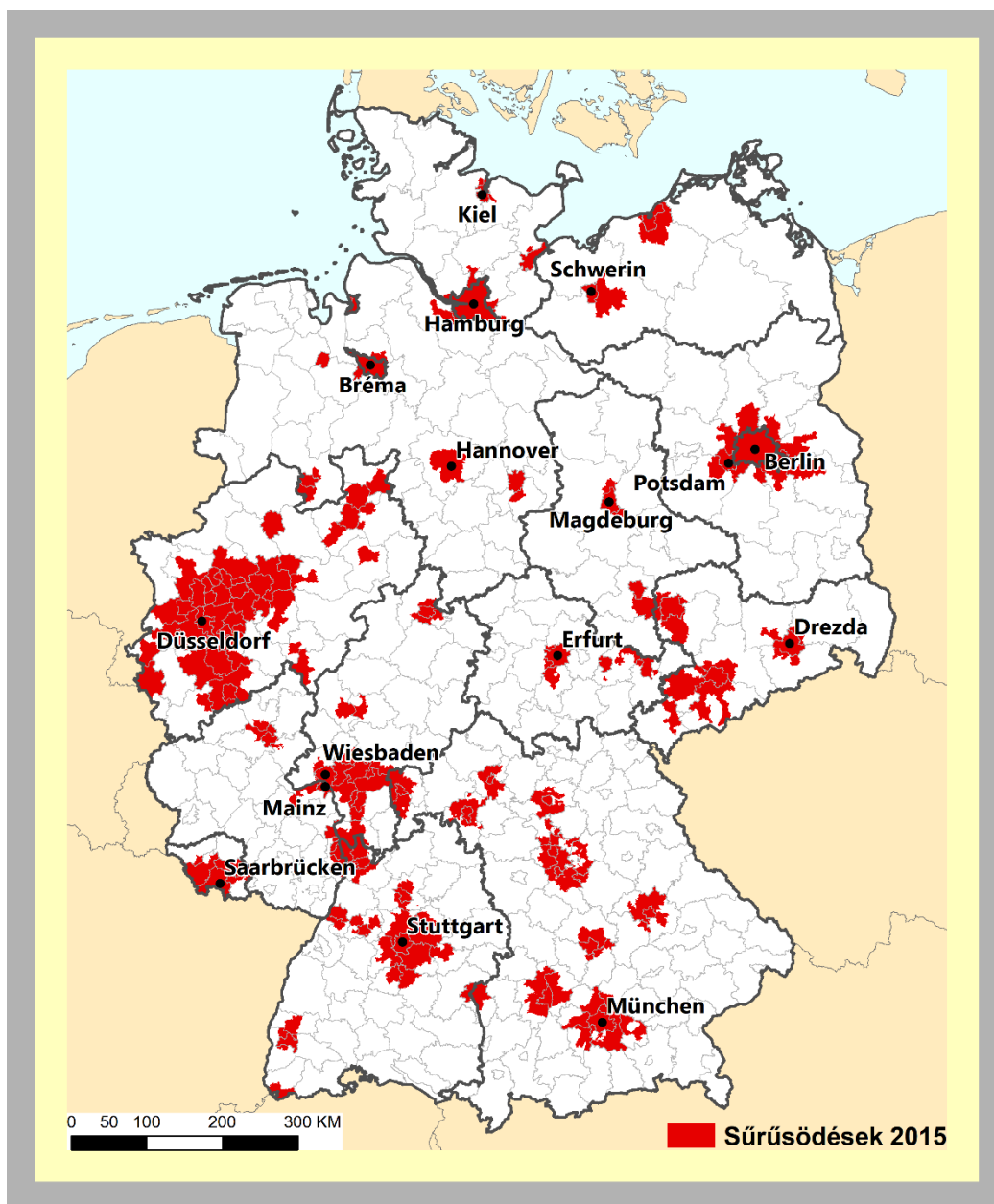
46. ábra Az Amerikai Egyesült Államok agglomerációinak földrajzi elhelyezkedése



Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

Az agglomerálódás, agglomerációk kialakulása a két világháború között – ha nem is az amerikai léptékben – de az európai kontinens nagyvárosai körül is fölerősödött. Ezzel próbált lépést tartani 1970-től a német (akkor még csak az ország nyugati tartományaira érvényes) területfejlesztési politika, amikor az első agglomerációkra vonatkozó lehatárolását kidolgozta. Mivel a szűk értelemben vett agglomeráció lehatárolás komoly kritikákat váltott ki, ezért Németországban agglomerációk helyett a tágabban értelmezett **sűrűsödési terek**-re (Verdichtungsräume) terelődött a figyelem a tervezéskor. Ezek lehatárolásánál a következő minimális határértékekre voltak tekintettel: 100 km² kiterjedés, 150 ezer lakos, 1000 fő/km² fölötti népsűrűség, és a lakos/munkahely koefficiens. 1990 után, a német egyesítést követően, ezt a módszertant alkalmazták az egész országra (47. ábra).

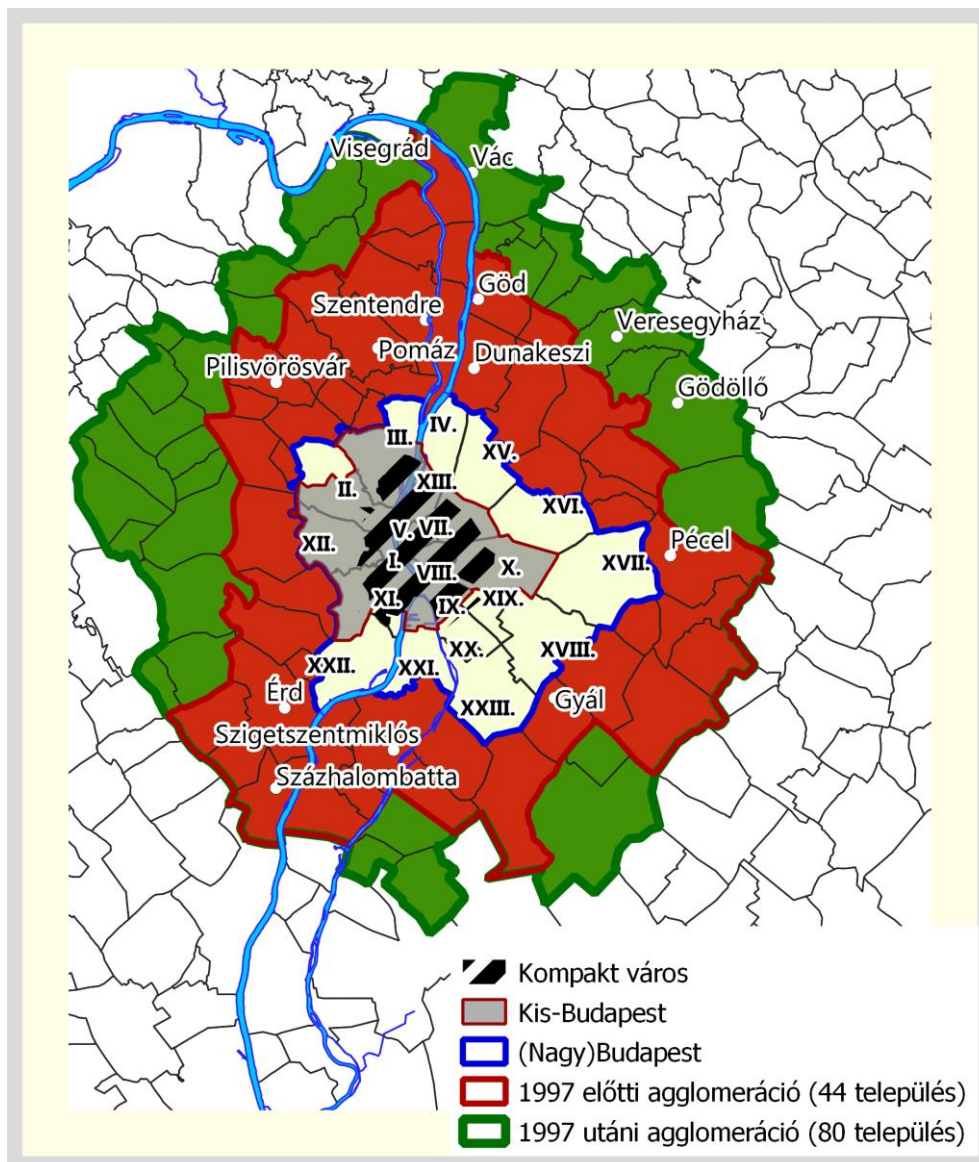
47. ábra A sűrűsödési terek (Verdichtungsräume) Németországban 2000 után



Forrás: Német Statisztikai hivatal! Kovalcsik Tamás szerkesztése

Hazánk egyetlen milliós nagyvárosa Budapest is a monocentrikus agglomerációk családjába tartozik. Budapest elővárosainak népességszáma a meginduló agglomerálódás következtében 1900 és 1949 között 130 ezerről 540 ezerre növekedett, s már a két világháború között felmerült az agglomeráció belső, a nagyvárossal legintenzívebb kapcsolatot fenntartó, településeinek egyesítése Kis-Budapesttel. **Nagy-Budapestet** végül is csak 1950. január 1-jével, a tanácsrendszer bevezetésével hozták létre, amikor a fővároshoz csatoltak 23 környékbeli települést, 17 falut és 6 várost (pl. Kispest, Csepel, Újpest), ami 120 km²-el és félmillió lakossal növelte meg az akkori fővárost. Az 1950-es és 60-as évek során új agglomerációs övezet jött létre Budapest környékén, az erősödő beköltözések és megnövekedett ingázás nyomán. Ezt ismerte el a területfejlesztési politika, amikor 1971-ben az Országos Településfejlesztési Konceptió (OTK) megfogalmazása során 44 elővárosi települést soroltak hivatalosan a Budapesti-agglomerációba. A rendszerváltozás után az intenzívebbé váló szuburbanizáció és az erősödő településközi kapcsolatok eredményeként egy 1997-es kormányrendelet szerint 80 település tartozik hozzá (48. ábra).

48. ábra A Budapesti agglomeráció



Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

A 20. század elejétől meginduló agglomerálódással sajátos településfejlődési folyamat vette kezdetét, amikor a fejlett országokban **magasan urbanizált térségek** jöttek létre. Ennek lényeges összetevője volt, hogy a nagyvárosok és agglomerációik térben sohasem statikusak, a közlekedési pályák mentén előszeretettel növekednek, mind újabb és újabb településeket kebeleznek be. Azt a folyamatot, amikor az egyes nagyvárosi agglomerációk a közöttük található útvonalak mentén egymás felé növekednek konurbálódásnak, s a létrejövő településformációt **konurbációnak** nevezzük. A konurbálódás révén az idők folyamán bonyolult városszövedékek jöhettek létre.

A Föld mind nagyobb területeire kiterjedő városi fejlődés és agglomerálódás eredményeként létrejött **urbanizált területeknek** a szakirodalom alapján az alábbi főbb típusait különböztethetjük meg:

- **Városrégió** (másnéven agglomeráció)

Egy nagyobb város és vonzáskörzetének belső, kizárólag a nagyváros által ellátott településeiből álló együttese. Legtipikusabb formája a monocentrikus nagyvárosi agglomeráció, amelynek nincs az egész világra elfogadott hivatalos definíciója, az egyes államok önállóan jelölik ki ezek határait (pl. Metropolitan Statistical Areas az Egyesült Államokban, vagy a Nyugat-Európában használt Functional Urban Regions).

- **Konurbáció** (másnéven városösszenövés)

Először Patrick Geddes (1854-1932) használta a kifejezést 1915-ben, két vagy több nagyváros és agglomerációjuk fokozatos összenövéséből keletkező, több központú városövezetre, ahol az egyes központok megőrzik funkcionális szerepkörüket, sőt e tekintetben kiegészítik egymást. Ismerünk kétközpontú konurbációt (pl. Manchester-Liverpool, St. Paul-Minneapolis), többségük ugyanakkor több eltérő méretű nagyvárost és agglomerációját foglalja magába

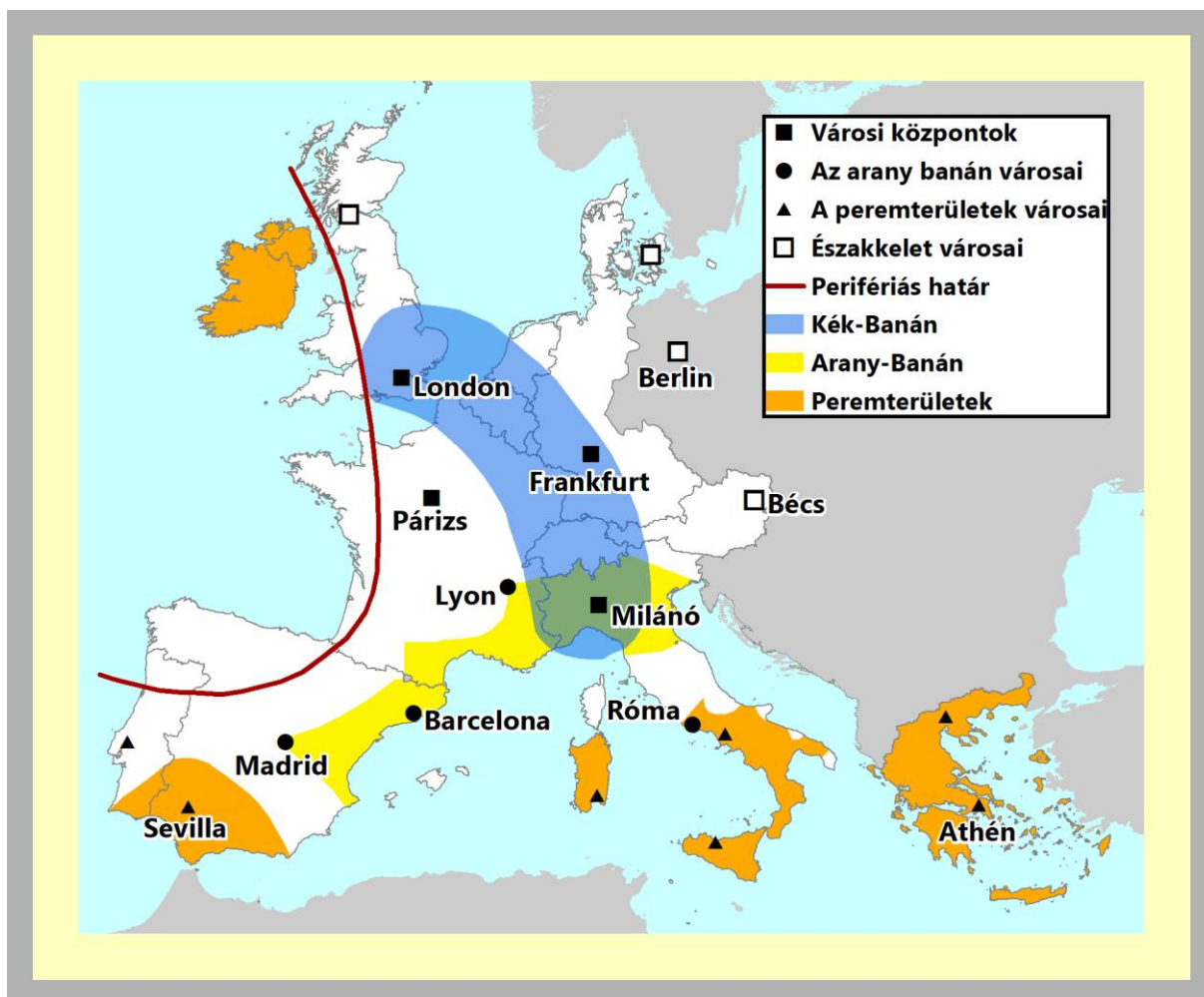
(policentrikus agglomerációk pl. Ruhr-vidék, Felső-Szilézia).

- **Megalopolisz** (másnéven óriásváros, vagy városövezet)

Először **Jean Gottmann** (1961) francia geográfus használta a kifejezést az USA atlanti partvidékén kialakult, Boston-New York-Philadelphia-Baltimore és Washington között húzódó kb. 40 millió főt tömörítő, magasan urbanizált városövezetre. A megalopolisz belső összetartó erejét a magasan fejlett közlekedési és telekommunikációs hálózatok jelentik. Világgazdaságban játszott szerepük, nemzetközi üzleti kapcsolataik meghatározó jelentőségű. Gottmann a megalopolisz népességének alsó határát 25 millió főben húzta meg, s eredetileg hat ilyen városövezet meglétét mutatta ki: 1.) az Egyesült Államok észak-keleti partvidéke; 2.) az Egyesült Államokban a Nagy-Tavak vidékén (Chicago-Detroit között); 3.) Japánban a Tokaido-övezet (Tokyo-Yokohama-Nagoya-Osaka-Kobe között); 4.) Anglia középső része (London-Birmingham-Manchester-Liverpool között); 5.) Nyugat-Európa (Párizs, Amszterdam-Ruhr-vidék között); 6.) Kínában Sanghaj körzete. Az utóbbi évtizedekben, különösen a fejlődő országok felgyorsult urbanizációja révén a világ számos pontján megalopoliszra utaló fejlődés indult be pl. Brazíliában Sao Paulo és Rio de Janeiro között, Kínában Peking és Tiencsin között, vagy a Gyöngy-folyó deltavidékén (Kanton és Hong Kong között), Egyiptomban Kairo és Alexandria között, emellett az Egyesült Államok kaliforniai partidékén is (San Diego és San Francisco között) stb.

Az Európai Unió területfejlesztési politikájához kapcsolódóan, a kontinens térszerkezetének feltárásához kapcsolódóan fogalmazták meg többen egy magasan urbanizált, gazdaságilag fejlett európai szupermegalopolisz létét, melyet alakja és az integráció színe alapján európai **Kék-Banánnak** neveztek el (49. ábra).

49. ábra Az európai Kék-Banán

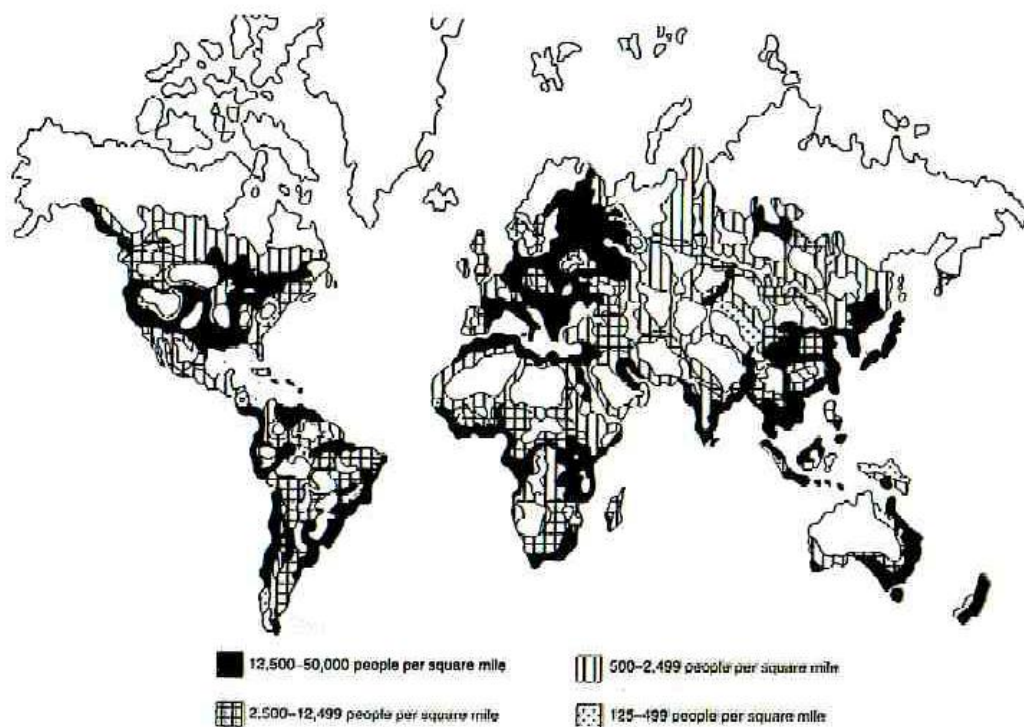


Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

• Ökumenopolisz

Doxiades görög építész használta először a fogalmat 1968-ban, amellyel azt az elképzelését vetítette előre, hogy a 21. század végére az egész világ egyetlen összefüggő nagyvárosból áll majd, amely körül öleli a Földet (50. ábra).

50. ábra Doxiades víziója a Földet körül folyó egyetlen nagyvárosról 1968-ban



Forrás: Doxiadis, C. A. 1968

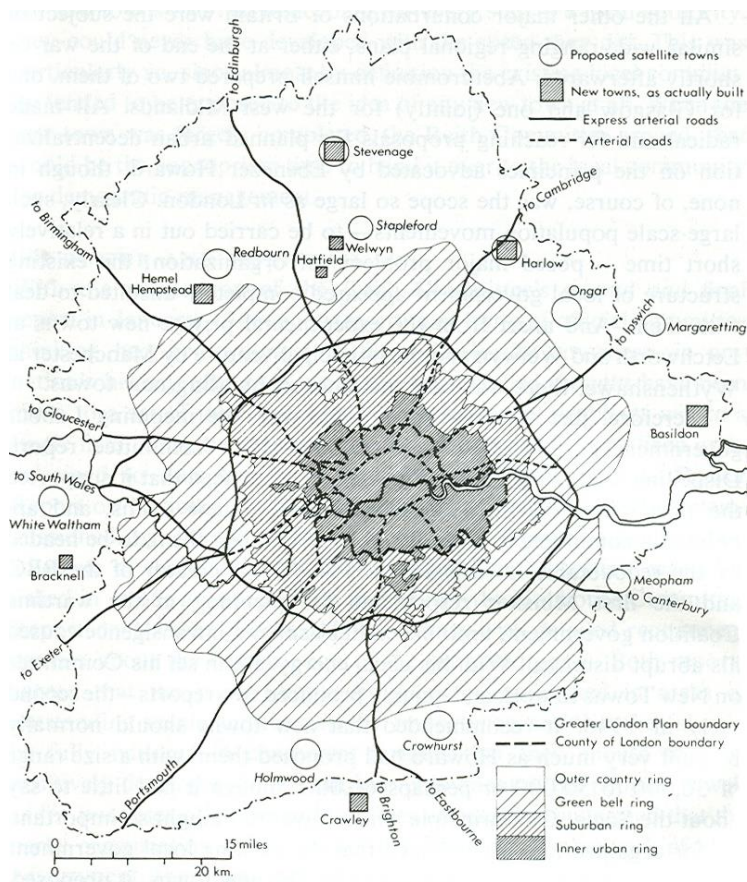
7.2. A nagyvárosi agglomerációk átfogó fejlesztése

A nagyvárosok burjánzása, gyors területi és népességszámbeli növekedése a 20. század első felében két lényeges kihívás elé állította a várostervezőket. Egyrészt munkájuk során már egyre inkább településcsoportokban, agglomerációkban, semmint egyetlen városban kellett gondolkodniuk, másrészt a tervezés eszközével kellett a nagyvárosok növekedését kordában

tartani, szabályozni. Ennek első iskolapéldája a **Patrick Abercrombie** (1879-1957) brit építész vezetésével – London és agglomerációja átfogó fejlesztésére – 1944-ben kidolgozott „**Greater London Plan**” (Nagy-London Terv) volt. A terv legfőbb célja az volt, hogy biztosítsa a népesség arányos eloszlását és a város harmonikus fejlődését a londoni agglomeráción belül. Mindezek érdekében a terv Nagy-London területét öt koncentrikus övezetre osztotta, amelyet az elképzelések szerint 10 gyorsforgalmi út szelt át, 2 körgyűrűvel összekötve, amely biztosította a nagyvárosi régió átjárhatóságát. A lehatárolt övezetek belülről kifelé haladva (51. ábra):

- belső mag, London grófság (a terv szerint a városrész változatlan marad, népessége lassan csökken);
- belső gyűrű (London legelavultabb, legegészségtelenebb része, amelyből a népesség jelentős része kitelepítendő);
- harmadik öv (alacsony laksűrűségű terület, amely biztosítja a közcélú zöldterületeket);
- negyedik öv (zöld védőgyűrű, ahol építés nem engedélyezett);
- a szatellitvárosok öve (a terv 60-80 ezer főre tervezett új városok építésével számolt).

51. ábra Az Abercrombie-féle Nagy London Terv



Forrás: Abercrombie, P. 1944

A az alábbiakban összegezhetjük:

- újabb lakónegyedek nem létesülhetnek a város határán belül;
- hatékony iparkitelepítés (a zsúfoltság csökkentése és a környezet színvonalának javítása érdekében);
- új lakásépítés döntően a város környéki, részben újonnan létrehozandó, szatellit településekre koncentrálódik;

- intenzív zöldterület gazdálkodás és fejlesztés;
- a közúthálózat sugaras gyűrűs rekonstrukciója.

A Nagy-London Terv a későbbiekben mintául szolgált számos európai nagyváros agglomerációjának átfogó rendezéséhez.

7.3. A 20. századi modern városépítéset hatása az urbanizációra

A 20. század első felének városfejlődésében a másik forradalmi változást a modern városépítéset és a „**funkcionális város**” eszméjének megjelenése jelentette. A funkcionális város gondolata Tony Garnier (1869-1948) francia építész nevéhez fűződik, aki 1917-ben ismertette egy 35 ezer lakosú ipari városra ("Cité Industrielle") vonatkozó elképzelését, amely Lyon tehermentesítésére létesült volna (soha nem épült meg). A funkcionális város első koncepciójának lényege, hogy Garnier tervei szerint három lényeges városi funkció a **termelés**, a **lakás** és a **pihenés** terei a tervezett városon belül elkülönültek.

Az ötlet felkarolója és tovább fejlesztője **Le Corbusier** (1887-1965) svájci származású építész volt, aki elvetette a howardi kertváros eszméjét, mondván a horizontális terjeszkedés számtalan belső nehézséget (pl. közlekedés) okoz, ráadásul a kor demográfiai növekedését figyelembe véve, a nagyvárosok környékén belátható időn belül elfogytak volna a mezőgazdasági területek. Szerinte ennek megakadályozására nagyobb szervezethegre, a tér tudatosabb kitöltésére van szükség. A modern városépítés követelményét az eldugult városközpontok tehermentesítésében, a zöldterületek növelésében, a közlekedés modernizálásában, a laksűrűség növelésében látta, amelyre szerinte a fölfelé irányuló (vertikális) terjeszkedés kínált lehetőséget.

Corbusier fogalmazta meg a modern városépítés chartáját, az ún. **Athéni Chartát**, a

modern építészek (CIAM – Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) 1933-ban Athén mellett tartott kongresszusa után (52. ábra). A koncepciót 1941-ben név nélkül publikálta. Az elképzelés kulcsfontosított eleme a lakás, szabadidő, munka (és közlekedés) térbeli szétválasztása a várostestben belül, s a városok funkcionális tagolása. Emellett Le Corbusier deklaráta, hogy a városépítés nem két-, hanem háromdimenziós tudomány. A magassági elem bevezetése megoldást jelent a modern forgalom és a szabadidő tereinek összehangolására, mivel az így nyert területek rekreáció céljára kiválóan alkalmasak. Ezek a gondolatok földcsuszamlásszerű változást indítottak el a 20. század második felének várostervezésében és városfejlesztési gyakorlatában, mivel az emberiség számára egyedül üdvöztető receptként kínálták a monoton toronyházas lakótelepek és újvárosok építését.

52. ábra Az Athéni Charta eszményének egyik megtestesítője: a Havanna-lakótelep (Budapest)



Forrás: saját kép

A 20. század derekán szerte a világon „újvárosok” építésébe kezdtek, mivel így egyszerűbb volt megvalósítani a modern városépítészeti törekvéseket. Főként a szocialista országok éltek eme lehetőséggel, az iparfejlesztéshez, tudományos kutatáshoz kapcsolódóan sok újváros épült a térségben. Jellegzetes példák a Szovjetunióban: Togliatti, Bratszk, Dubna, Akademgorodok, Nabereznije Cselni, stb.; Magyarországon: Dunaújváros, Kazincbarcika, Tiszaújváros; Lengyelországban: Nowa Huta (53. ábra). Ennek nyomán a Szovjetunióban a szocializmus fennállásának 70 éve alatt kb. 1000 újváros jött létre, s össznépességük 1990-ben elérte a 40 millió főt, ami a városlakó népesség egynegyedét jelentette. Ugyanakkor Kelet-Közép-Európa országaiban az új városok száma ennél jóval kevesebb (100-120) volt, s népességhez viszonyított arányuk is messze eltörpült a Szovjetunió mutatóitól.

53. ábra Szocialista városok Kelet-Európa országaiban



Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

Az „újváros” építés ugyanakkor nem csak a szocialista országok sajátosság volt. A második világháború után a háborús pusztítások ellensúlyozására, a népességnövekedés befogadására és gazdaságfejlesztési célokból több országban döntöttek új városok kialakítása mellett. Nagy-Britanniában 1946-ban indult meg a „**new towns**” országos program. Ennek keretében előbb nyolc várost terveztek London körül, további hatot szerte az országban. A program egészen az 1960-as évek végéig folytatódott. Ma az angliai újvárosok 3 generációja ismert (pl. Hemel-Hempstead, Harlow, Milton Keynes), s a 34 újvárosban kb. 4 millió fő él (54. ábra). De ugyanígy Franciaországban az 1950-es években Párizs körül, Svédországban Stockholm körül számos kisebb újváros létesült, amelyek célja kivétel nélkül a fővárosok tehermentesítése, új funkciók (pl. kutatás-fejlesztés, szolgáltatások) és lakónépesség letelepítése volt.

54. ábra Az angol „újvárosok” elhelyezkedése

Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések

1. Magyarázzuk meg az alábbi fogalmak jelentését a fenti fejezet segítségével:

Ökumenopolisz
Konurbáció
Megalopolisz
Városrégió

2. A fenti fejezet alapján határozza meg mi a különbség a monocentrikus és policentrikus agglomerációk között? Említsen mindkét típusra példákat!

3. A modern urbanizált területeknek a szakirodalom alapján mely főbb típusait különböztethetjük meg? Pár gondolatban fejtse ki ezeket a típusokat!

4. A tanultak alapján sorolja fel Patrick Abercrombie-féle Nagy London Terv alapelveit!

5. A fenti fejezet alapján a funkcionális város első koncepciójában Garnier tervei szerint hány lényeges elem található? Melyek ezek az elemek?

6. Az internet segítségével és a jegyzet sematikus ábráját felhasználva gyűjtse le hogyan változott az angol „újvárosok” lakónépessége 1990 után! Hasonlítsa össze ezt a franciaországi és svédországi példákkal!

8. A világgazdasági paradigmaváltás és globalizáció hatása az urbanizációra

Az **urbanizáció üteme** a Földön igazából a 20. században gyorsult fel. Napjainkban az emberiség több mint fele városlakó polgár, jóllehet ez az arány száz évvel ezelőtt még a 15%-ot sem érte el. A városfejlődés üteme különösen az utolsó két-három évtizedben ért el korábban soha nem látott mértéket. Az elmúlt évtizedekben a világ városai évente 60 millió fővel gyarapodtak, ami Nagy-Britannia vagy Franciaország teljes népességének felel meg.

Jelentős változás ment végbe az **urbanizáció földrajzi súlypontját** tekintve is. Mint arra korábban már utaltunk az urbanizáció, a városi lét hosszú évezredekén keresztül a **fejlett térségek** privilégiumának, egyszersmind a fejlettség fokmérőjének számított. Az ókori nagy öntözéses kultúrák városállamai, a középkori észak-itáliai és németalföldi városok, éppúgy mint az ipari forradalom angolai városai infrastruktúrájuk, civilizációs szintjük tekintetében kiemelkedtek környezetükből. Viszonylagos fejlettségük alapját technológiai-gazdasági okok jelentették, amelyre magasan fejlett társadalmi lét épült.

Ugyanakkor ez a kép a 20. század második felében megváltozott, amikortól a városlakók egyre növekvő többsége már a **fejlődő világ** országaiban él, és itt a leggyorsabb a városlakók arányának növekedése is. A Világbank becslése szerint az urbanizáció üteme az alacsony és közepes jövedelemmel rendelkező országokban ma négyszer olyan gyors, mint a fejlett országokban. A 20. század utolsó három évtizedében két egymással szorosan összefüggő jelenség gyakorolt hatást a világ urbanizációjára:

- a világgazdasági korszakváltás (fordizmus→posztfordizmus);
- a globalizáció.

Együttes hatásuk eredményeként az urbanizáció menete az elmúlt évtizedekben sok szempontból módosult, földrajzi tere kitágult, súlypontja globális léptékben áthelyeződött, az

urbanizációs folyamat során létrejövő városok képe, belső társadalmi mozgásfolyamata a korábbiakhoz képest számottevően megváltozott. Fontos vonása ugyanakkor az elmúlt időszaknak, hogy mind a világgazdasági korszakváltás, mind a globalizáció eltérő módon érintette a világ fejlett és fejlődő régióit, s urbanizációjukban lényegesen eltérő folyamatokat eredményezett.

8.1. A világgazdasági paradigmaváltás hatása az urbanizációra

Világgazdasági korszakváltás, másnéven gazdasági paradigmaváltás alatt a nyugat-európai és észak-amerikai fejlett ipari államokban az 1960-as és 70-es évek fordulójától bekövetkező mélyreható szerkezetváltást értjük, amelyet szokás **posztfordi átmenetnek** is nevezni. Ennek az átfogó – s valójában nemcsak a gazdaságot, de az élet majd minden területét érintő – átalakulási folyamatnak az eredményeként megbomlott a gazdaság korábbi térbeli rendje, s dinamikusnak számító térségek, ill. városok egész sora veszítette el gazdasági bázisát.

A fordí tipusú ipari kapitalizmus jellemzői

Gazdaság	Monopolista nagyvállalatok dominanciája; növekvő tőkekoncentráció; a szériaméret és a termelékenység folyamatos növelése, különösen a fogyasztási cikkek előállításában; a közszolgáltatások (oktatás, egészségügy stb.) expanziója
Foglalkoztatás	Teljes foglalkoztatás; az ipari munkahelyek számának gyarapodása a 60-as évek derekáig; a tercier foglalkoztatás bővülése; női foglalkoztatás terjedése
Fogyasztás	Tömegfogyasztás általánossá válik, különösen a személygépkocsi és a standardizált háztartási eszközök (pl. TV, mosógép) terén
Termelés	Méretgazdaságosság; futószalag jellegű tömegtermelés; a termelési funkciók szétválasztása és részleges kihelyezése külföldre
Munkaerőpiac	Kollektívizmus; képzettség szerinti tagolódás; erős szakszervezeti befolyás; kollektív béralku; erős munkahelyi érdekvédelem
Társadalom	A foglalkozási csoportok mentén rétegzett, erős homogenizálódás; lassú jövedelmi kiegyenlítődés
Politika	Szorosan kapcsolódik az egyes foglalkozási-társadalmi csoportokhoz pl. munkásszervezetekhez; a munkásosztály politikai befolyása jelentős; erős regionális érdekvédelem
Állam	Keyneziánus, beavatkozó, liberális jóléti modell; a piac korlátozása; a kereslet mesterséges

Területi fejlődés	főntartása; nagyfokú állami tőkeelvonás (pl. adók) Konvergencia, lassú területi kiegyenlítődés; öröklött területi különbségek; régiók funkcionális specializációja
--------------------------	---

A rugalmas (posztfordi) felhalmozási rendszer jellemzői

Gazdaság	A termelés racionalizálása és modernizálása a jövedelmezőség és versenyképesség javítása érdekében; kis- és középvállalatok dominanciája; high-tech termelés és a gazdasági szolgáltatások robbanásszerű fejlődése
Foglalkoztatás	Állandósuló tömeges munkanélküliség; az ipari munkahelyek száma zsugorodik, a magánszektor szolgáltató munkahelyeinek száma bővül; női foglalkoztatás csökken; a munkaerő kihasználása rugalmasabbá válik; terjed a részmunkaidős és ideiglenes foglalkoztatás;
Fogyasztás	Egyre differenciáltabbá válik, az egyes fogyasztási cikkeket és szolgáltatásokat csak meghatározott fogyasztói csoportok vásárolnak
Termelés	Kisszériás, egyedi tervezésű termékek gyártása; nagyfokú specializáció; rugalmas üzleti kapcsolatok; szervezeti széttagolódás; növekvő nemzetközi összefonódás
Munkaerőpiac	Erősödő verseny a munkahelyekért; gyengülő szakszervezeti befolyás; kollektívizmus gyengülése; fokozódó jövedelmi differenciálódás; helyi béralku
Társadalom	Növekvő differenciálódás, gyakori szociális feszültségek, polarizálódás; erős jövedelmi különbségek
Politika	Eltávolodás a társadalmi osztályoktól és csoportoktól; a munkásosztály politikai befolyása csökken, domináns konzervativizmus; erős helyi érdekérvényesítés
Állam	A keyneziánus modellt felváltja a szabadpiaci konzervativizmus; piaci dereguláció, a piac korlátoktól mentes befolyása; monetáris szabályozás mintsem keresletélénkítés; privatizáció
Területi fejlődés	Divergencia, hagyományos ipari régiók hanyatlása, új szolgáltató és high-tech régiók (pl. Szilícium-völgy) fölemelkedése; területi különbségek növekedése

Forrás: Martin, R. (1988) alapján saját szerkesztés

Az I. világháború után az amerikai autógyáros Henry Ford (1863-1947) után egyszerűen **fordizmusnak** elnevezett tőkés gazdasági rendszer alapját a standardizált termékek nagyszériás, futószalag jellegű termelése jelentette, ami szükségszerűen vezetett az üzemméreteknél látványos növekedéséhez, nagy ipari tömörülések (agglomerációk) kialakulásához. A ford típusú tőkeakkumuláció révén sokmillió, magasan urbanizált nagyvárosi régiók jöttek létre Európa és Észak-Amerika ipari körzeteiben.

A ford típusú, ipari tömegtermelésen alapuló kapitalizmus fejlődési lehetőségei az

1960-as évekre fokozatosan kimerültek. A fordizmust sorozatos csapások érték (pl. az olajválság) amely felszínre hozta a rendszer gyenge pontjait (nagyfokú termelési és térbeli rugalmatlanság, nyersanyag- és energiapazarlás stb.), s ezzel véget ért a második világháborút követő hosszantartó gazdasági fellendülés időszaka.

Az 1970-es évekre Nyugat-Európa és Észak-Amerika nagy ipari körzeteiből rohamossá vált a tőke, majd egy idő után a munkaerő menekülése. Magas munkanélküliséggel jellemezhető **ipari válságrégiók** alakultak ki. Ezzel egyidejűleg egyre intenzívebbé vált Japán és az újonnan iparosodó (főként kelet-ázsiai) országok versenye, ami újabb csapást jelentett az érintett országok ipari válságrégióira és nagyvárosaira nézve.

A fordizmus megingásával párhuzamosan egy új felhalmozási rendszer, a **posztfordizmus** körvonalai kezdtek kirajzolódni. A csődhelyzetbe került, hagyományos, nagy nyersanyag- és energiaigénnyel rendelkező iparágak (pl. kohászat, alumíniumipar, textilipar) dinamizáló szerepét fokozatosan a kisszériában, fejlett technológiával (high-tech) termelő iparágak (pl. elektronikai ipar, híradástechnika), valamint a gazdasági szolgáltatások (pl. pénzügyek, biztosítás, kereskedelem) vették át. Földrajzilag a posztfordi gazdaság szervezetei elhagyták a hagyományos iparvidékeket, s új, korábban periférikusnak számító régiókban (pl. Dél-Anglia, Dél-Franciaország, az Egyesült Államokban Kalifornia, Texas) telepedtek le, ami azok dinamikus gazdasági kibontakozását eredményezte. A hanyatló válságrégiókat a **snow-belt**, a fellendülő, dinamikus régiókat **sun-belt** névvel illették, utalva a köztük gyakorta kimutatható klimatikus különbségekre is (55. ábra).

55. ábra Palo Alto (Apple székház) a kaliforniai Szilícium-völgyben

Forrás: saját kép

Globális léptékkal vizsgálva, míg a fordai ipari társadalomban a **centrum** feladata a perifériáról odaszállított nyersanyag feldolgozása volt, addig a posztfordi gazdaság viszonyai között a centrum térségekből a termelés jelentős része kikerül a **perifériára**, ahol olcsó a munkaerő, így alacsonyak a termelési költségek (pl. Délkelet-Ázsia, Mexikó, s a 90-es évek elejétől Kelet-Európa). Ebben a felállásban a centrum feladata egyre inkább a gazdaság megújulását (kutatás-fejlesztés) és irányítását végző, magasanszintű szolgáltatói tevékenységek (kereskedelem, tőzsde, üzleti szolgáltatások stb.) ellátása (5. táblázat).

5. táblázat A világgazdasági korszakváltás területi modellje

	Centrum	Periféria
fordizmus	termelés	nyersanyag utánpótlás
posztfordizmus	irányítás, szervezés	termelés

Forrás: saját szerkesztés

Mindez az urbanizáció szempontjából azt eredményezte, hogy a 70-es évektől kezdve megtorpant a centrum térségek városainak növekedése, sőt egy viszonylagos hanyatlás vette kezdetét, míg a periféria országaiban roppant módon felgyorsult a városnövekedés.

8.2. A globalizáció hatása az urbanizációra

A másik lényeges, az urbanizáció menetét az utóbbi évtizedekben ugyancsak nagyban befolyásoló tényező a **globalizáció** volt, amelyre csak a legutóbbi időkben irányult figyelem, jóllehet egy régóta tartó folyamatról van szó. A világgazdaságban már az 1920-as 30-as évektől megjelentek az első nagyobb multinacionális vállalatok (pl. Royal Dutch Shell, Nestlé), s lökést adott a globalizációnak a második világháború után az amerikai befolyás szabad terjeszkedése Európában (a Marshall-segély), ill. a gyarmatok felbomlása is. Igazából azonban az 1970-es évektől kezdve, a modern telekommunikáció elterjedésével vált igazán markáns folyamattá. Az egységesülő világgazdaság létrejöttével az utóbbi évtizedekben megerősödtek az egész világot átfogó (globális) üzleti hálózatok. Ezek fő hordozói a termelést és szolgáltatást irányító transznacionális vállalatok. Az ENSZ már 1991-ben 36,600 multinacionális céget tartott számon a világon, melyek akkor a világtermelés 25%-át, és a világkereskedelem 75%-át adták. Az arányok az azóta eltelt közel három évtizedben tovább nőttek.

A globalizáció területi hatása a centrum térségek, ill. a periféria államaiban ugyancsak

eltérő. A globalizáció fölerősödése a **periféria országában** a térbeli egyenlőtlenségek látványos növekedését eredményezte. Ennek hátterében az áll, hogy a gazdaság és a beruházások elsősorban a globális szereplők által könnyen "ellenőrizhető" kevésszámú közponba koncentrálódnak. Ennek megfelelően az urbanizáció is roppant egyenlőtlenül oszlik meg a térben: nem az egész ország városhálózata növekszik, hanem csak egy-egy nagyváros (többnyire az adott ország fővárosa, tengeri kikötője), azok viszont extrém ütemben. Például 1975 és 1995 között Mumbai népességszáma évi 4%-kal, Karacsié 4,5%-kal, Lagosé 5,7%-kal, Dakkáé 7,4%-kal nőtt. Ugyanakkor ezekben az országokban jószerevel hiányzik az Európában megszokott fejlett kis- és középvárosi hálózat.

A fejlődő országok térszerkezetének „felborulása” mögött az áll, hogy a centrum térségek transznacionális vállalatai csak a periféria bizonyos városait preferálják, oda telepítik ki termelésüket, a tágabb régióról legtöbbször nem vesznek tudomást. Ezáltal a gazdaság térbelileg roppant koncentrálttá, egypólusúvá válik. Jellemző, hogy Abidjanban él Elefántcsontpart népességének 15%-a, ugyanakkor itt termelik az ország GDP-jének 70%-át. Ugyanígy Bangkok részesedése a népességből 13%-os, míg a GDP-ből 86%-kal részesedik. Lagosban él a nigériai népesség 5%-a, míg a város az ország GDP-jéből 57%-kal részesedik. Ezek a városok „**kapuváros**” (gateway city) szerepkört töltenek be országukban, s bekapcsolják őket a globalizálódó világgazdaság vérkeringésébe (56. ábra).

56. ábra Dinamizmus a periférián, Lagos



Forrás: Wikipédia

A globalizáció természetesen a **fejlett térségek** államainak térszerkezetére és városhálózatára is hatással van. A globális folyamatok erősödése révén a nemzetállamok szerepe rohamosan csökkent, aránytalanul megnőtt viszont egyes üzleti-politikai szempontból kitüntetett helyzetben levő **világváros** (global city) gazdasági-politikai súlya és szerepe. Az egyre inkább globális hálózattá összefonódó világ gazdaság szervező/irányító funkciója ma a világ néhány nagyvárosába koncentrálódik. Ezek a városok nem elsősorban népességszámukkal, vagy közigazgatási szerepükkel tűnnek ki (sok közülük még csak nem

is főváros pl. New York, Sydney, Frankfurt), hanem a világgazdaságban betöltött szerepük révén (57. ábra). Ezek a globális üzleti központok, nem egy-egy ország piacát hanem gyakran fél kontinensét irányítják. Fő feladatuk a kereskedelem (tőzsde), a pénzügyi funkció (bankok), a társasági irányító funkció (headquarter economy), de emellett közlekedési központok (pl. nemzetközi légi forgalom) és nemzetközi szervezetek (pl. EU, ENSZ szakosított szervezetei) központjai is.

57. ábra New York a Wall Street révén kiemelkedő szerepet játszik a világ üzleti életében



Forrás: saját kép

A világvárosok az elmúlt évtizedekben a földrajzi kutatások középpontjába kerültek. A vizsgálatok főként a közöttük meglevő alá-fölérendeltség meghatározására irányultak. A világvárosok hierarchiaszintek szerinti csoportosításánál Friedmann (1986) 30 központot sorol

fel 2 szinten, Thrift (1989) ugyanakkor már 3 szintet különböztet meg. Közös ugyanakkor mindkettőjük felosztásában, hogy a legfelső szintbe csupán három várost sorolnak, ezek New York, London és Tokió. E városok alkotják a világgazdaság elsőszámú erőcentrumait, ide csoportosulnak a legjelentősebb transznacionális vállalatok központjai, falaik között hozzák meg a világ fejlődését befolyásoló legfontosabb gazdasági-politikai döntéseket (58. ábra).

58. ábra Világvárosok hierarchiája Friedmann (1986) szerint

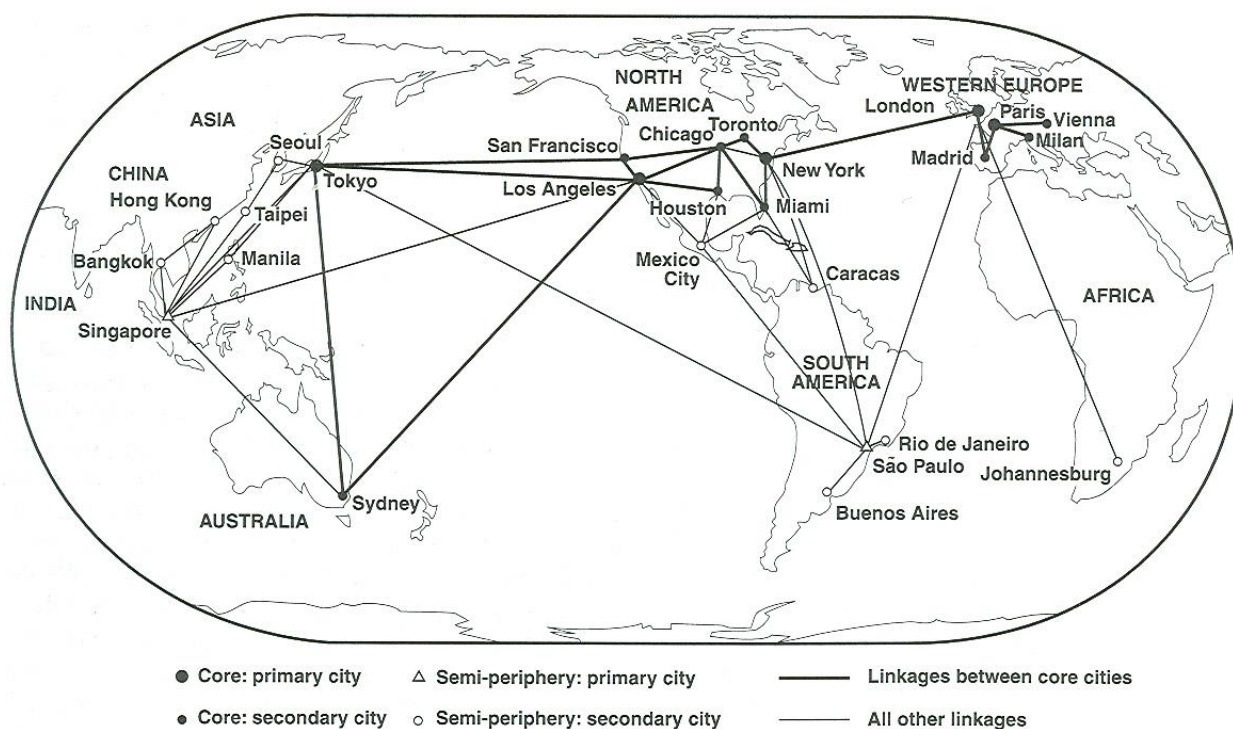


Figure 14.1 The hierarchy of world cities

Forrás: Friedman, J. 1986

Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések

1. Magyarázzuk meg az alábbi fogalmak jelentését a fenti fejezet segítségével:

Gateway city
Posztfordi átmenet
Szilícium-völgy
Világváros

2. A fenti fejezet alapján vesse össze a fordizmus és a posztfordizmus jellemzőit!

3. A városi lét hosszú időszakon keresztül a fejlettség fokmérőjének számított. Mikorra datálható, hogy megváltozik ez a trend?

4. A fenti fejezet alapján mondjon példákat a 20. századból hanyatló válságrégiókra a (snow-belt), és fellendülő, dinamikus régiókra (sun-belt)!

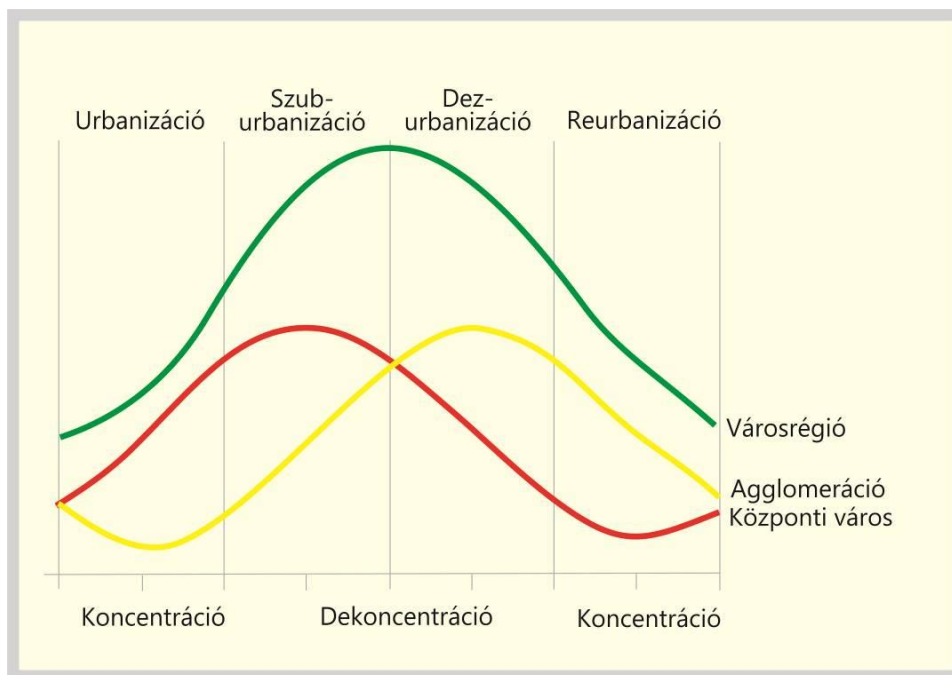
5. A globalizáció fölerősödése a periféria országaiban a térbeli egyenlőtlenségek látványos növekedését eredményezte az urbanizált központ és a vidék között. Mi az oka ennek a jelenségnek?

6. Az internet segítségével keressen rá hálózattudomány szóra és gyűjtsön adatot a gráfokról! Hogyan lehet magyarázni a világvárosok hierarchiáját a hálózatokkal és az kölcsönhatásokkal?

9. A fejlett országok urbanizációjának jellemzői: az urbanizáció szakaszai

Észak-Amerika, Ausztrália és Európa fejlett államainak urbanizációja sok tekintetben eltért a világ többi részétől az utóbbi fél évszázad során. Itt a városoknak nem annyira a korlátlan növekedés jelentette gondokkal kellett szembenéznük mint a népesség (majd a gazdaság) folyamatos és egyre gyorsuló csökkenésével. A népesség és a munkahelyek térbeli mozgása, ill. a városhálózaton belül végbemenő folyamatok alapján fejlett országok városfejlődésére dolgozták ki az urbanizációs ciklusok elméletét (59. ábra). Ennek alapján a fejlett térségek urbanizációja négy jól elkülöníthető szakaszra osztható: (1) városrobbanás, (2) szuburbanizáció, (3) dezurbanizáció, és (4) reurbanizáció.

59. ábra Az urbanizációs ciklusok modellje



Forrás: Enyedi Gy. 1988 alapján Kovalcsik Tamás szerkesztése

9.1. A városrobbanás, agglomerálódás folyamata

Az ipari forradalommal vette kezdetét és az extenzív iparosításhoz kapcsolható a városrobbanás, amely együtt járt nagy népességtömörülések, nagyvárosi agglomerációk kialakulásával. Gyors nagyvárosi növekedés ment végbe a népesség falvakból városokba történő tömeges vándorlása és erőteljes térbeli koncentrációja révén.

A világ egyes országai eltérő időpontban léptek az ipari forradalomba, ennek megfelelően a modern urbanizáció első szakasza is időben változó módon jelentkezett. Anglia már a 18. század végén eljut a városrobbanás stádiumába, s a legtöbb fejlett ország a 19. század első felében éri el. Hazánkban a Kiegyezést (1867) követően bontakozott ki, míg a fejlődő országokban jelentős késéssel csak a 20. század derekától jelentkezik.

Erre a szakaszra a munkahelyek és a lakóhelyek (tehát a népesség) abszolút térbeli koncentrációja a jellemző. Fokozódó üzemméretekkal, növekvő zsúfoltsággal és az ebből adódó társadalmi feszültségekkel (pl. nem kielégítő lakásviszonyok, növekvő környezetszennyezés, bűnözés).

9.2. A szuburbanizáció

A városok szakadatlan növekedése először az Egyesült Államokban tört meg az 1930-as években, amikor a fiatal kisgyermekes családok egyre nagyobb számban hagyták el a városokat, s költöztek a környező "szub-urbán" övezetbe. Innen származik a ciklus neve is.

Ma már a szuburbanizációt szélesebben értelmezzük, mint a népesség kiköltözését a környező településekre, s nem csak a népesség, hanem a munkahelyeknek, a különféle városi funkcióknak a város közigazgatási területéről kívülre történő mozgását értjük alatta. Ennek megfelelően megkülönböztetünk **népesség** szuburbanizációt, **ipari** szuburbanizációt és a **szolgáltató szektor** szuburbanizációját.

A **népesség szuburbanizációja** az USA-ban már a 20. század elején megindult, de igazából a 30-as 40-es évektől erősödött fel. Európában némileg megkésve, a második világháború után jelentkezett, s csúcspontja igazából a 60-as 70-es évekre esett. A népesség szuburbanizációjának legfőbb oka, hogy a zömmel a 19. század második felében épült amerikai és nyugat-európai nagyvárosok belseje 70-80 év elteltével jelentősen leromlott, **lakáspiaci helyzete** leértékelődött. Az elavult lakásállomány, a fojtogató levegőszennyezés, a zaj és zsúfoltság egyre kevésbé tudott elfogadható otthont nyújtani a fiatal kisgyermekes családoknak, akik épp ezért tömegével hagyták el a belső városrészeket, s telepedtek le az agglomerációs övezet zömmel családi házas lakónegyedeiben. Helyükön lepusztult slumnegyedek maradtak hátra (New Yorkban a Harlem, vagy Lower East-Side), idős háztartásokkal és hátrányos helyzetű népséggel (gettósodás). A népesség szuburbanizációja tehát egy fokozódó demográfiai és társadalmi elkülönülést (szegregációt) is eredményez.

Lényeges technikai előfeltétele volt a szuburbanizációnak a **közlekedési infrastruktúra** rohamos fejlődése. A 20. század elején megépültek a nagy elővárosi vasutak (Budapest körül a HÉV vonalak), a két világháború között széles főútvonalak, autópályák létesültek, egyre terjedt a motorizáció. Az autógyárak egymás után bocsátották ki olcsó, mindenki számára elérhető népautóikat (T-modell, VW "Bogár", Citroen "Kacska", Mini Morris stb.). Mindezek révén lehetővé vált a széles tömegek elszakadása a nagyvárostól és az ott található munkahelyektől, s megindul a napi ingázás (60. ábra).

60. ábra Tömeges korai szuburbanizáció az Egyesült Államokban

Forrás: Wikipédia

Az észak-amerikai és nyugat-európai nagyvárosok szuburbanizációja között lényeges különbséget jelent, hogy egyrészt az USA-ban – miként a városodás, a szuburbanizáció is – sokkal robbanásszerűbben zajlott le. Másrészt az USA-ban új alvótelepülések (kertvárosok) egész sora jött létre, míg Európában a már meglevő településhálózatra (falvak) zúdult rá a szuburbanizáció.

Az **ipar szuburbanizációja** a fejlett országok nagyvárosaiban az 1970-es 80-as években erősödött fel. Ennek során az ipari termelés súlypontja a központi város területéről az agglomerációba helyeződik át, az ipar dekoncentrációja megy végbe. Ez két módon lehetséges, egyrészt már meglevő ipari üzemek a központból a perifériára helyezik át tevékenységüket (telephelycsere), másrészt, a központ üzemeinek egy részét bezárják (pl. levegőszennyezés miatt), az új üzemek pedig már eleve az agglomerációba települnek.

Az ipari szuburbanizáció jellemzői:

- a város területén csökken az ipari munkahelyek száma, az agglomerációban növekszik, a központban egyre inkább a szolgáltató ágazatok játsszák a vezető szerepet (posztindusztriális fázis);
- az egyes ipari funkciók szegregációja megy végbe, a magas színvonalú tevékenységek (K+F, marketing, adminisztráció stb.) a városban maradnak, a termelő egységek kivonulnak az elővárosokba;

Az ipari szuburbanizáció okai:

- a régi telephely kicsinek bizonyul a növekvő üzem számára, nincs mód a város belső területein terjeszkedni;
- megnő bizonyos tercier funkciók, pl. szállítás, raktározás, nagykereskedelem stb. szerepe, ami jelentős térigényénél fogva konkurenciát jelent az ipari termelés számára, a telekárak növekedni kezdenek, a az ipar kénytelen kiköltözni;
- a belső területek zsúfoltsága, az állandó közlekedési dugók, a vasútvonalak távolsága nem kedvez a modern technológiáknak (just-in-time rendszerek), a munkaerő bejárásának stb., a periférián ezzel szemben jobbak az elérhetőségi mutatók;
- a környezetvédelmi, városfejlesztési szabályozás a központban erős, a periférián gyenge;
- a telekommunikáció fejlődése és a modern szállítási technológiák lehetővé teszik, hogy az egyes részüzemek, ill. az irányítási, termelés-szervezési funkciók a térben eltávolodjanak egymástól.

Időben a legfiatalabb dekoncentráció, a **szolgáltató szektor szuburbanizációja**, amely csak az utóbbi egy-két évtizedben jelentkezett a fejlett világ nagyvárosai körül tömegével, jóllehet már a 19. század végén is a térigényes szolgáltató tevékenységek (pl. kórházak,

laktanyák) a városokon kívül telepedtek le. Az ipari szuburbanizációhoz hasonlóan a jelenség mögött a szolgáltató tevékenység (munkahelyek) egy részének a kiköltözése áll. Elsősorban a nagy térigényű szolgáltatói tevékenységek (pl. raktározás, nagykereskedelem) költöznek ki a városok peremére, a belső városrészekben csak az intenzív területhasznosítású, nagy értéket termelő, vevőorientált tevékenységek maradnak pl. bankok, biztosító társaságok, minőségi kiskereskedelem, irodai funkció. Ez a jelenség a hazai városok körül csak az elmúlt néhány évben jelentkezett, döntően új üzletközpontok formájában.

Új jelenség a fejlett országokban (elsősorban az USA-ban), hogy a népesség és a gazdasági funkciók térbeli dekoncentrációjának (szuburbanizációjának) összekapcsolódása révén az a nagyvárosok peremövezetében új városok, functionális értelemben véve is központok, képződnek. Az amerikai irodalom ezeket a településeket **peremvárosnak** (edge-city) írja le. Hazánkban ehhez hasonlatos fejlődési folyamatnak lehetünk tanúi a Budaörs (61. ábra) és Törökbálint közötti térben.

61. ábra A szolgáltató szektor gyors szuburbanizációja Budapest előterében (Budaörs)



Forrás: saját kép

9.3. A dezurbanizáció

Az urbanizációnk ezt a szakaszát az 1970-es évek elején figyelték meg a legfejlettebb országokban, ahol a nagyvárosi agglomerációk (tehát mind a központi település, mind az agglomerációs gyűrű) népessége és az ott található munkahelyek száma csökkenni kezdett, míg ezzel egyidejűleg a periférikusnak számító térségek kisvárosai és falvai növekedésnek indultak. Ez a folyamat ellentétben állt az urbanizáció egész korábbi logikájával ezért az amerikai B. Berry (1976) a jelenséget **ellenurbanizáció**nak (counterurbanisation) nevezte el. Különösen erős dezurbanizációs hatás jelentkezett az Egyesült Államok keleti partvidékén, Belgium, Németország (Ruhr-vidék, Saar-vidék), Anglia (Nagy-London, Midlands) hagyományos

iparvidékein és nagyvárosi körzeteiben. Például Nagy-London 1970-1980 között 853 ezer főt veszített népességéből.

A dezurbanizáció során tehát nem pusztán a nagyvárosok, hanem a nagyvárosi, magasan urbanizált térségek hanyatlása megy végbe a városhiányos, falusi térségek javára. A dezurbanizáció okait a következőkben foglalhatjuk össze:

- új közlekedési és kommunikációs technológiák jelennek meg, amelyek révén a munkavégzés a munkahelytől térben egyre jobban eltávolodhat, általánossá válik a távmunka;
- az elavult, fordí tipusú gazdaság válsága nyomán tömegével szűnnek meg a munkahelyek a hagyományos ipari központokban, az új munkahelyek többsége viszont már a napfényövezetben (sun-belt) jön létre, ezért a dezurbanizáció különösen a torz, egyoldalú ipari szerkezettel rendelkező nagyvárosi térségeket sújtja leginkább (Ruhr vidék, Detroit, Pittsburgh, Cleveland stb.) (62. ábra);
- a falusi térségek javuló eséllyel rendelkeznek egyes posztfordi tevékenységek meghódítására, mert olcsóbb a helyi munkaerő, nincsenek szakszervezetek, nincs elavult ipari gyárnegyed (amit szanálni kellene), jobb a levegő és a környezet minősége;
- a zsúfolt, szennyezett nagyvárosi agglomerációk gyorsan veszítenek népszerűségükből, miközben divatba jön ismét a vidéki (de városias) életforma, különösen a tehetősebbek körében.

62. ábra Az amerikai autóipar egykori fellekvára: a hanyatló Detroit



Forrás: saját kép

A dezurbanizáció a legfejlettebb országokban főként a hetvenes és a nyolcvanas évek első felét jellemezte, a nyolcvanas évek végére jórészt csillapodni látszott a folyamat, egyrészt, mert végbement a világgazdasági paradigmaváltás, a posztfordi gazdaság megszilárdult, másfelől a hanyatló válságtérsegek és városaik vezetői egymás után dőbbsentek rá, hogy csak magukra számíthatnak, s az életben maradáshoz új városfejlesztési eszköztárra, új típusú várospolitikára van szükség. Mindez hozzájárult a városrehabilitációs eszközök sokszínűségéhez és a városmarketing elterjedéséhez.

9.4. A reurbanizáció

Az 1980-as évek második felétől figyeltek fel rá a kutatók, hogy egyes nagyvárosok népessége ismét növekedni kezdett. Ezt a „vissza a városba” folyamatot találóan reurbanizációnak nevezték el. A jelenség szoros összefüggésben áll a korábban lepusztult belvárosi lakónegyedek és elhagyott iparterületek színvonalas szanálásával, az úgynevezett városrevitalizációval, a környezeti állapot javulásával (vonzó zöldterek, javuló szabadidős lehetőségek), a városmarketing tudatos alkalmazásával, s nem utolsósorban a városi lét általános reneszánszával.

A reurbanizáció főbb jellemzői:

- a történelmi városmag (inkább Európában) épület- és lakásállománya a városrehabilitációs beavatkozások eredményeként gyors ütemben modernizálódik, a lakókörnyezet luxusszínvonalon megújul (parkok, belső udvarok stb. hasznosítása), korábbi ipari üzemek, raktárak átalakulnak lakófunkcióra, ill. galériává, drága éttermekké, egyedi cikkekkel kínáló üzletekké. Mindez a belvárosok újbóli felértékelődését vonja maga után. A folyamat sokszor központilag stimulálják, ösztönzik, s a városnegyedek felújítására a köz- és a magánszféra üzleti összefogása (3P: public-private partnership) valósul meg.
- a fiatal értelmiségi, menedzseri réteg tagjai, a yuppiek, egyre nagyobb számban költöznek vissza az elegánsan helyreállított belső városrészekbe (a lakóhely és munkahely térben ismét közeledik egymáshoz), a növekvő lakbérek és ingatlanárak révén kiszorítják onnan a szegényebb rétegeket, egy új életminta jelenik meg, s a saját képükre formálják a korábbi slum-negyedeket
- megváltozik a népesség demográfiai és társadalmi összetétele, fiatalodik és a státusza egyre emelkedik, ezt hívjuk dzsentrisedésnek (dzsentrifikáció)

Kiváló példa a reurbanizációra Manhattan (Greenwich Village, Harlem) vagy Brooklyn

(63. ábra) (Dumbo) egyes részei, vagy Londonban a dokknegyed, de csaknem valamennyi nyugat-európai nagyvárosnál megfigyelhetők a reurbanizáció bizonyos jelei (az ingatlanok felértékelődése).

63. ábra New York Brooklyn negyedében a dzsentrifikáció nyomán megújult Dumbo városrész



Forrás: saját kép

A reurbanizáció okait a következőkben foglalhatjuk össze:

- a belvárosi lakókörnyezet fizikai értelemben számottevően feljavul (a lakásállomány modernizálódik, új parkok létesülnek, rendezettebbé válik a környezet stb.);
- a tudatos image javítás, propaganda (városmarketing) révén a városrész új élettel telik meg (vállalkozók és új népesség telepedik meg a városneygedben);
- új társadalmi réteg termelődik ki, a posztfordi gazdaságon megerősödik egy fiatal tehetős technokrata réteg, amely saját millióra vágyik, s ezt a régi belvárosokban találja meg.

Hazánkban főként Budapesten (pl. Középső-Ferencvárosban, Corvin-negyed) és néhány vidéki nagyvárosunkban (pl. Győr, Szeged, Pécs) az elmúlt évtizedben végbement dinamikus városrevitalizációs tevékenység nyomán találkozunk ezzel a folyamattal.

Az egyes urbanizációs szakaszok áttekintése után lényeges hangsúlyozni, hogy a nagyvárosok fejlődésének egyes fázisai térben és időben nem különülnek el egymástól mereven és egy adott országban (különösen, ha nagyméretű) egyidejűleg több fázis is megfigyelhető (6. táblázat).

Erre jó példa az Egyesült Államok, ahol Délen (Texas, Arizona, Új-Mexikó) még tart az urbanizációs fázis, Nyugaton (pl. Kalifornia) legjellemzőbb a szuburbanizációs fázis, Északon a Nagy-Tavak vidékén még mindig a dezurbanizációs fázis a jellemző, míg az ÉK-i partvidék városai pl. New York, Philadelphia, Boston már jó egy évtizede a reurbanizációs fázisban találhatók.

6. táblázat A népesség számának változása az urbanizáció egyes szakaszaiban, a különböző városi övezetekben

	városközpont	agglomeráció	periféria
urbanizáció	+	+	-
szuburbanizáció	-	+	-
dezurbanizáció	-	-	+
reurbanizáció	+	-	-

Forrás: saját szerkesztés

Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések

1. Magyarázzuk meg az alábbi fogalmak jelentését a fenti fejezet segítségével:

Dzsentrifikáció
Dezurbanizáció
Reurbanizáció
Szuburbanizáció

2. A fenti fejezet alapján fejtse ki, hogy mi a különbség a szuburbanizáció és a dezurbanizáció között!

3. A tanultak alapján sorolja fel az fejlett térségek urbanizációjára jellemző négy jól elkülöníthető szakasz!

4. A fenti fejezetben tanultak alapján fejtse ki az ipar szuburbanizációjának főbb okait!

5. A tanultak alapján a dzsentrifikáció folyamata hogyan hat a városok lakáspiacára?

6. A fenti fejezet alapján és az internet segítségével gyűjtsön össze képeket a hanyatló iparvidékek belvárosairól! Milyen gazdasági és társadalmi folyamatok mennek végbe ezeken a területeken? Gondolkozzon el megoldási javaslatokon!

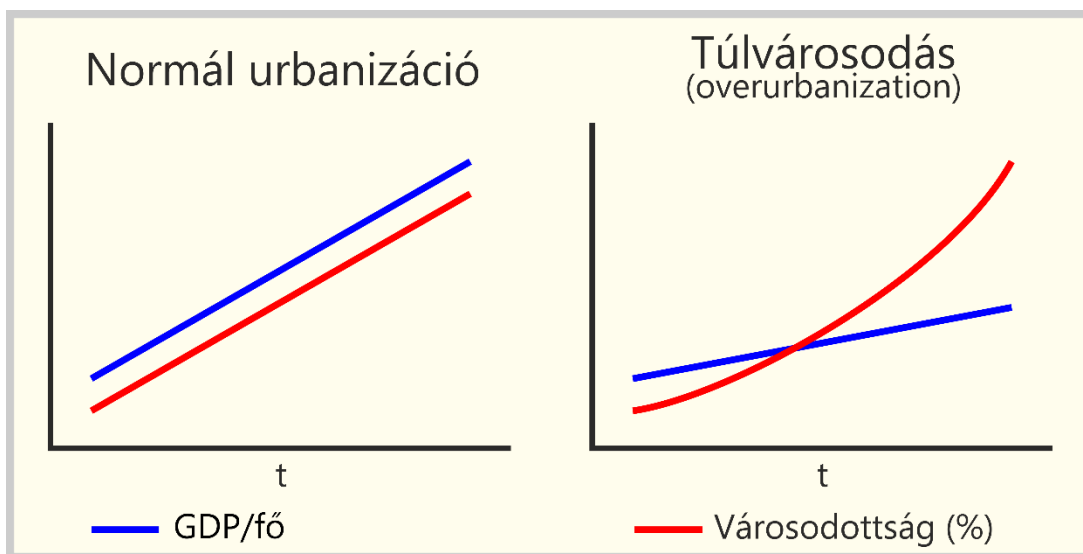
10. A fejlődő országok urbanizációjának jellemzői

A fejlődő országokban az elmúlt évtizedben végbement urbanizációs folyamatot leginkább két szóval a "viharos" és "koncentrált" jellemezhetjük a legjobban. A viharos és koncentrált urbanizáció mögött döntően két tényező állt, egyrészt a gyarmati uralom alól felszabadult ázsiai és afrikai fejlődő országok iparosodása és urbanizációja időben egybeesett a népességszám korábban soha nem tapasztalt ütemű növekedésével, a **népességrobbanással**. Másrészt a fejlődő országok gazdasági modernizációja nem egy endogén forrásokból táplálkozó, térbelileg kiegyenlített folyamat eredménye (mint például az. ipari forradalom volt Nyugat-Európában), hanem döntően kívülről vezérelt, néhány **multinacionális vállalat** által generált, térbelileg roppant koncentrált folyamat.

10.1 Urbanizáció és overurbanizáció fogalmi

Az urbanizáció korábbi tapasztalatai szerint a városlakók számának és arányának növekedése a társadalmi-gazdasági modernizációval tart lépést, annak lényegében a következménye (64. ábra). Ezzel szemben a fejlődő országokban a társadalmi-gazdasági fejlettség és a városodottság szintje között egyre mélyülő szakadék tátong. Az egy főre jutó jövedelem nem, vagy alig nő, miközben a városlakók aránya rohamosan emelkedik. Ezt a folyamatot nevezzük **túlvárosodásnak** (overurbanization).

64. ábra Az urbanizáció hagyományos és fejlődő világbeli modellje



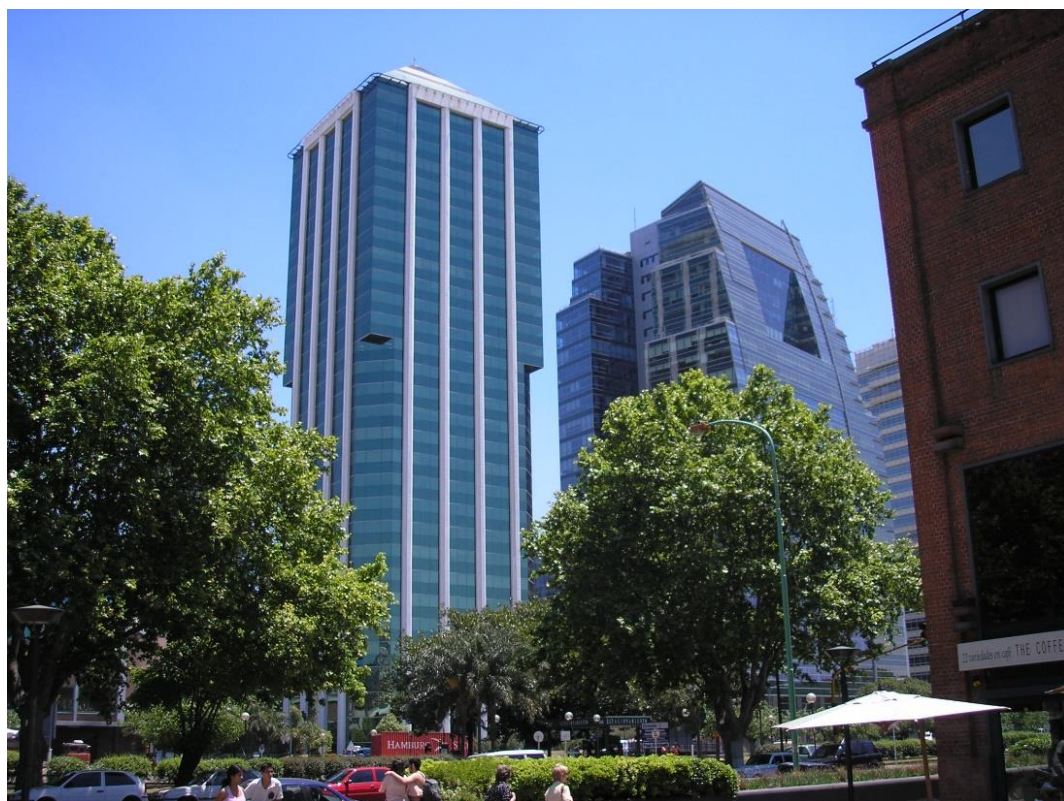
Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

A városok népességyarapodása a fejlődő országokban alapvetően két forrásból táplálkozik. Egyrészt a gazdasági fejlődés, az életkörülmények javulása a városokban is **népességrobbanást** váltott ki, de ennél azonban sokkal lényegesebb tényezőt jelent a faluról városba történő **tömeges vándorlás**. A minden korlátot nélkülöző városba áramlás okai közül az alábbiakat emelhetjük ki.

Mindez roppan koncentrált városfejlődést eredményez, s hozzájárul a milliós nagyvárosok körének bővüléséhez. Mivel sokan közülük a korábbi gyarmati közigazgatás központjai voltak, infrastruktúrájuk a hátszágukhoz képest sokkal fejlettebb, így kivételes szerepet játszanak saját országuk fejlődésében. Egyfajta „**kapuváros**” (gateway city) szerepkört töltenek be, amelyen keresztül nyersanyagaikat a világpiacra juttatják, s amelyen keresztül a külföldi tőke és technológia országukba érkezik. Gazdasági és igen gyakran politikai, kulturális

szempontból nagyfokú elsőséget, **primátust** élveznek (primate-city hatás). Sokuk növekedése oly mértékben felgyorsult az elmúlt évtizedekben, hogy napjainkra kontrollálhatatlan, óriási népességkoncentrációkká, 10 milliónál népesebb (65. ábra) ún. **megavárosokká váltak** (pl. Buenos Aires, Kinshasa, Lagos, Jakarta, Manila) (lásd 2.3. fejezet).

65. ábra A 15 millió lakosú Buenos Aires Argentína népességének 36%-át tömöríti, gazdasági szerepköre pedig még ennél is jóval nagyobb



Forrás: saját kép

10.2 A túlvárosodás környezeti és társadalmi problémái

A bevándorlás mára teljesen ellenőrizhetetlenné, egyszersmind feltartóztathatatlaná vált, s minthogy az infrastruktúra fejlődése még csak nyomokban sem képes lépést tartani a népesség ilyen ütemű bevándorlásával, a faluról a városokba érkező családok többsége legtöbbször a városperemekben vadul burjánzó, egészséges ivóvíz, villany és csatorna nélküli ideiglenes hajlékot nyújtó bádógvárosokba, **nyomortelepekre** kényszerül. „Shanty town” a neve az így nőtt nagyvárosi vadhajtságoknak, amelyek kialakulását semmiféle tervezés nem előzte meg, illegálisan hozzák őket létre (innen a szélesebb értelemben vett „squatter” elnevezés) de a fejlődő világ szinte valamennyi nyelvén megtaláljuk megfelelőiket: pl. Brazíliában *favelas*, Argentínában *villas miserias*, Chilében *callampas*, Afrika korábbi francia gyarmatain *bidonville* (bádógváros) Indiában *bustees*. A nyomortelepeken élő népesség számát senki nem tudja pontosan, hiszen a legtöbb fejlődő ország nagyvárosában nincs hivatalos lakcímbeljelentés, ráadásul a telepek népessége folyamatosan kicserélődik. Egy jelentésében az ENSZ 2012-ben 863 millió főre becsülte a nem megfelelő lakáskörülményekkel rendelkező népesség nagyságát a fejlődő országokban, ami akkor a városi népesség kb. harmadát jelentette. Az ENSZ egyes országokra vonatkozó hivatalos statisztikai ugyanakkor 10 és 80 százalék közé teszik – országtól és várostól függően – a fejlődő világ egy-egy nagyvárosában nyomortelepeken élő népesség arányát, de például a brazil Rio de Janeiróról tudjuk, hogy 13 millió lakosából minden negyedik a híres-hírhedt favelákon él. Mumbai 20 millió lakójából 2 millió a járdán tengeti életét, s további 5-6 millióan lehetnek a nyomortelepeken élők.

Joggal merülhet fel a kérdés, mi űzi, mi hajtja a fejlődő világ falusi népességét a nagyvárosok felé. Semmiképpen sem a kalandvágy, a háttérben sokkal racionálisabb **demográfiai, gazdasági** okokat kell keresnünk. Születésszabályozás és családtervezés híján a fejlődő világ falusi térségei az elmúlt évtizedekben elképesztő módon túlnépesedtek, a rurális térségek szaporodási mutatói messze meghaladják a városok átlagát, s a keletkező

„népességfölösleg” – az amúgy is elaprózott földbirtokstruktúra és a szűkülő mezőgazdasági munkalehetőségek mellett – nem számíthat tartós megélhetésre szülőhelyén. A lakás- és kommunális ellátás ezekben a falvakban amúgy sem jobb, mint a nagyvárosi nyomortelepeken (66. ábra), a szegénység a fejlődő országokban legalább annyira falusi, mint városi jelenség. A jobb kilátások a jövőbeli boldogulás (munkahely, jövedelem, szolgáltatások stb.) reményében, ugyancsak sokakat csábít a nagyobb városokba.

66. ábra Mumbai nyomornegyed



Forrás: Wikipedia

A nagyvárosi **squatterek** mellett szól az az érv is, hogy ott legalább alkalmi munkából, szerényen csordogáló segélyekből némi esély kínálkozik a felszínen maradásra. A formális

(adóval, társadalombiztosítással körülbástyázott) gazdaság kínálta munkahelyek ugyanakkor csak korlátozott számban állnak rendelkezésre, nem véletlen tehát, hogy a zsúfolt nagyvárosi nyomortelepek a feketegazdaság, a bűnözés, a prostitúció és a gyermekmunka melegágyai. A szegénység körülményei közepette egy család minden tagjának hozzá kell járulni a fennmaradáshoz. Ez kiszolgáltatott helyzetet eredményez a munka világában. A nagyvárosokba tömörülő szegénység óriási nyomást jelent a **környezetre** nézve is (67. ábra). A spontán nőtt városrészek többnyire korábbi erdők, zöldterületek helyén jönnek létre. Az óriásra duzzadt népesség által termelt hulladék és szennyvíz megoldhatatlan feladat elé állítja a városok vezetőit, várostervezési és költségvetési értelemben egyaránt. A fejlődő országok nagyvárosaiban a háztartási hulladék csupán 30-60%-át gyűjtik össze és kezelik. A fennmaradó rész a környezetbe (pl. folyókba) kerül, ill. az informális gazdaság csatornáin kerül „újra hasznosításra”. Ez ugyan segít a hulladék egy részének (fémek, műanyagok stb.) összegyűjtésében, de gazdasági haszna minimális, adóbevételt a helyi önkormányzatok számára nem eredményez.

67. ábra Favela Braziliában



Forrás: Wikipédia

A nyomornegyedek problémáját számos ország, ill. város vezetése csak a lebontással (buldózer) látta megoldhatónak. Olyan sokmillió nagyvárosban, mint Jakarta, Caracas, Manila és Kalkutta az 1960-as 70-es években a nyomornegyedek lakóit erőszakkal kiköltöztették, majd a terület megtisztítása után a városrészt üzleti vagy rekreációs (pl. sport) célra hasznosították (pl. bevásárlóközpontok, stadionok). A legtöbb helyen a kiköltöztetetteknek nem biztosítottak cserébe olcsóbérű, élhető lakást, ezért a város másik részén hoztak létre informális squatter negyedeket. A beavatkozás így módon tehát nem oldott meg semmit, csak áthelyezte a problémát a város másik részébe. Ezt felismerve a városok vezetése is stratégiát változtatott, a nyomortelepek felszámolása helyett ma már inkább azok modernizációjára, és a város vérkeringésébe való beintegrálására törekszik: a közművek kiépítésével, a helyi közszolgáltatások megszervezésével és a közlekedési kapcsolatok kialakításával.

Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések

1. Magyarázzuk meg az alábbi fogalmak jelentését a fenti fejezet segítségével:

Nyomortelep
Overurbanization
Primátus
Squatter

2. A fenti fejezet alapján fejtse ki, hogy mikor beszélhetünk a túlvárosodás jelenségéről!

3. A tanultak alapján sorolja fel mely tényezők miatt alakul ki ilyen sok nyomornegyed a fejlődő világban!

4. A fenti fejezet alapján fejtse ki, milyen környezeti problémákat okoz a nagyvárosok ellenőrizetlen lakosságnövekedése!

5. A tanultak alapján érveljen a squatterek felszámolása mellett és ellen!

6. A fenti fejezet alapján és az internet segítségével keressen a világban squattereket! Gondolkozzon el megoldási javaslatokban, hogyan lehetne megoldani a kialakult környezeti és társadalmi problémákat!

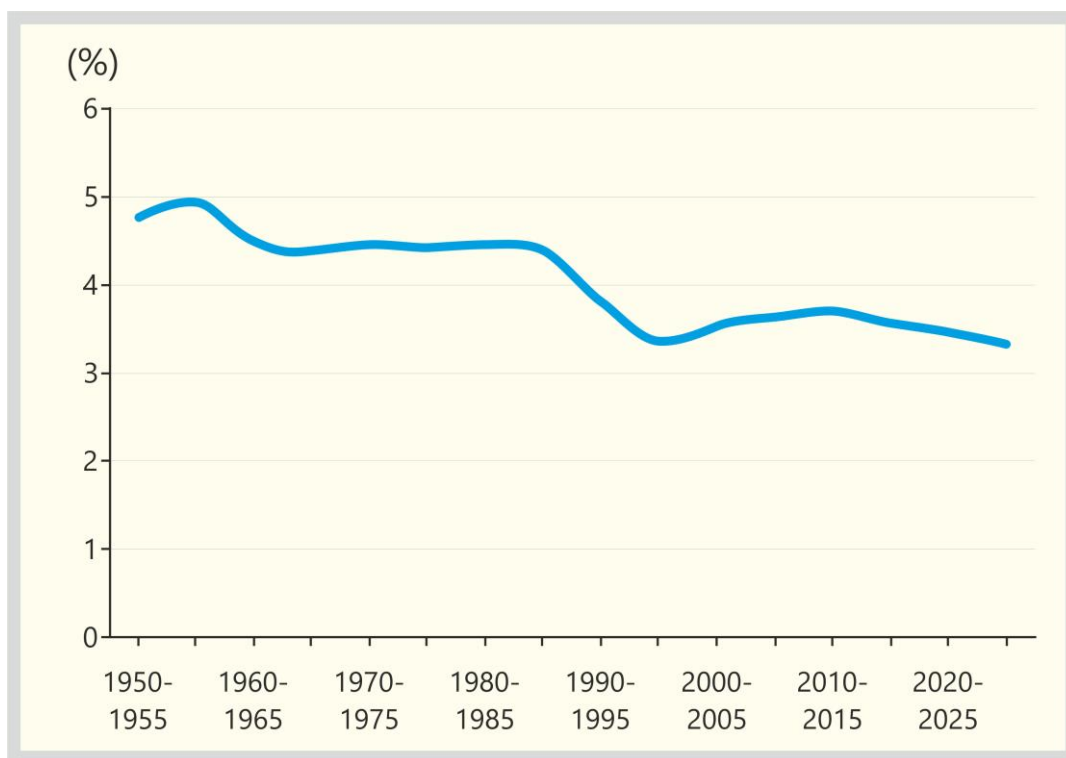


11. A világ földrészeinek urbanizációja

11.1 Afrika urbanizációja

A kontinensen a városlakók aránya mindössze 40%, s ezzel a **legkevésbé urbanizált kontinens**, ugyanakkor a városi népesség növekedése a második világháború óta itt a leggyorsabb ütemű a világon. Az 1990-es évek derekáig a városlakó népesség évi növekedési üteme 4% fölött alakult, és még napjainkban is eléri a 3%-ot. Ennek eredményeként a városi népesség száma 1950 és 2014 között 35 millióról 455 millió főre nőtt (68. ábra).

68. ábra A városi népesség növekedési üteme Afrikában



Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése



Afrika a **túlvárosodás** (overurbanization) legjellemzőbb példája, a városok növekedése nem egy szerves társadalmi-gazdasági fejlődés eredménye. A függetlenség elnyerése után, az 1960-as és 70-es években a növekedés fő forrása még a falu-város vándorlás volt, majd az 1980-as 90-es években már inkább a helyben jelentkező természetes szaporodás. Afrikát a városfejlődés szempontjából két nagy földrajzi régióra lehet osztani. A kontinens északi részén, a Földközi-tenger medencéjében hosszú történelmi múltra nyúlik vissza az urbanizáció. Itt mély nyomot hagyott az antik-görög-római, majd ezután az **arab városfejlődés**. A fallal körülvett városok a kereskedelem, a vallási (iszlám) és kulturális élet szervező központjainak számítottak. Az európai kontinens közelsége, a gyarmati időkre visszanyúló kapcsolatok a 20. században modern nagyvárosok megjelenését eredményezték (**Error! Reference source not found.**). A másik a Szaharától délre elhelyezkedő **fekete-afrikai** térség, ahol néhány országot leszámítva (pl. Dél-Afrika) az elmaradott urbanizációs forma a jellemző. Itt teljesen más társadalmi és kulturális viszonyok formálták a teret, a városok fejlődése igen gyakran a gyarmatosítók céljait szolgálták, akik a tengerparti kikötőket fejlesztették, melyeken keresztül az ásványkincsek (pl. érc) és mezőgazdasági termékek az anyaországba jutottak. A városhálózat fejlődését később is az agrártermelés és -kereskedelem befolyásolta, alacsony szintű urbanizmust eredményezve, a szegény bevándorlók kunyhói a nagyvárosokat széles gyűrűkben veszik körül.

A Szaharától északra és délre fekvő országok városodottsági szintje ugyancsak eltér egymástól. Míg északon az urbanizációs ráta rendszerint meghaladja az 50%-ot (pl. Líbia 78%, Algéria 70%, Tunézia 67%) addig Fekete-Afrikában találjuk a legtöbb alacsonyan urbanizált országot: Burundi (12%), Uganda (16%), Malawi (16%), Dél-Szudán (19%), Csád (22%).

69. ábra Az észak-afrikai Tunisz modern üzleti negyede



Forrás: saját kép

A gyors városnövekedés számos negatív következménnyel járt, ugyanis az infrastruktúra – lakásállomány, vízvezeték- és csatornahálózat, úthálózat stb. – fejlődése nem tudott lépést tartani a lakosságszám növekedésével. Ugyanez mondható el a közszolgáltatásokról (közegészségügy, oktatás, közbiztonság stb.), valamint a munkaerőpiacról is, amely nem képes felszívni a városokba áramló tömeges vidéki munkaerőt. Bár a kontinens urbánus népességének 36%-a milliós nagyvárosokban koncentrálódik, de a 10 milliónál nagyobb megavárosok száma és részesedése elmarad Ázsiától és Latin-Amerikától. Ezek a

városok Kairó, Lagos, Kinshasa, és várhatóan a közeljövőben csatlakozik hozzájuk Johannesburg.

Sok afrikai országra (különösen a kisebbekre) jellemző egyetlen, vagy egy-két város kiemelkedő súlya (**primátusa**), ami a gyarmati múltból eredeztethető. Ezek a városok a globalizáció és a külföldi tőkebefektetések nyomán az elmúlt évtizedekben gyorsan modernizálódtak. A településállományon belül a szakadék nem is annyira a falu/város, mint a főváros (esetleg még egy-két nagyváros) és a nemzetközi hálózatokba bekapcsolódni képtelen hagyományos települések (falvak és városok) között jelentkezik.

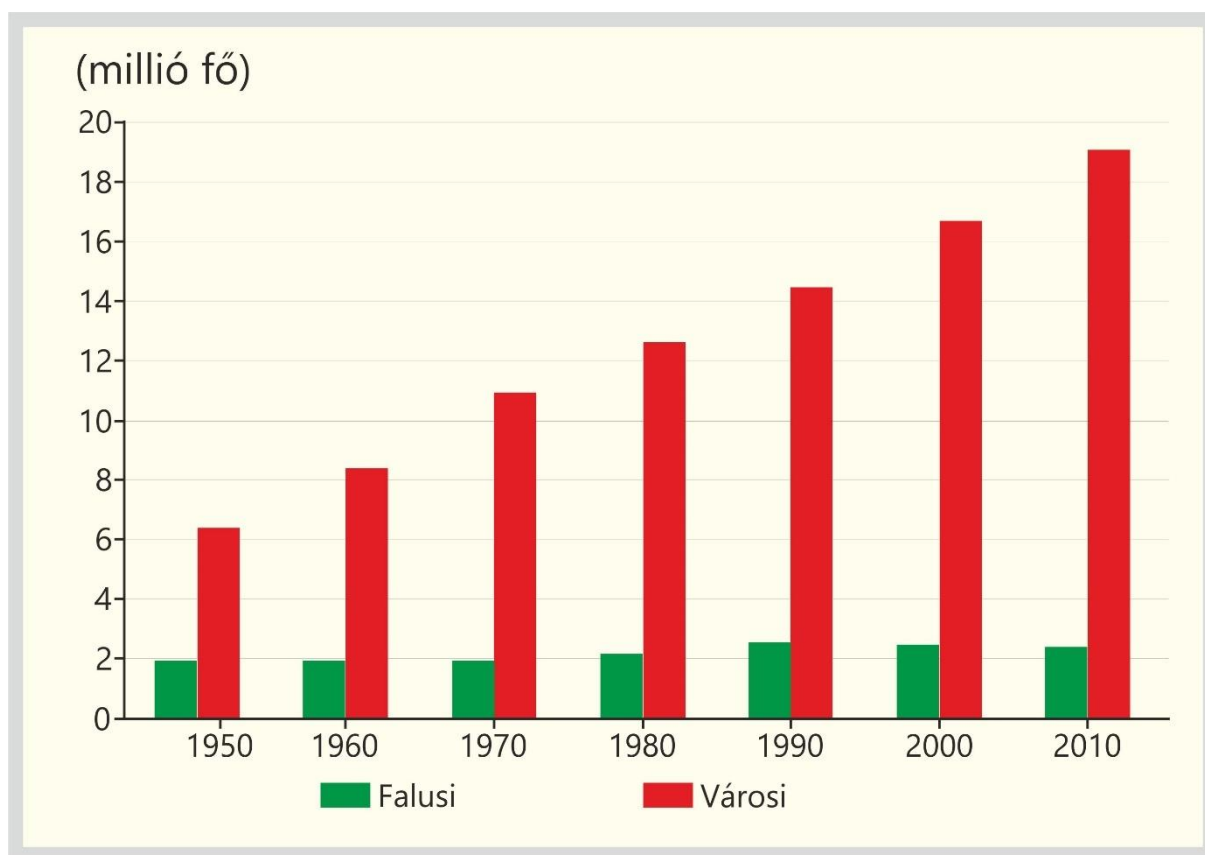
11.2. Ausztrália/Új-Zéland urbanizációja

Ez a világrész rendelkezik a **legmagasabb urbanizációs mutatóval** (a Csendes-óceáni szigeteket leszámítva) a világon, ami 2015-ben 88%-os volt, de 85%-kal már 1990-ben is vezető helyen állt Földünk nagytérségei között. A várlakók számának éves növekedési üteme a második világháború után volt a leggyorsabb, az 1970-es évek derekáig 2-3% között mozgott, ezt követően 1% körül állandósult. A városok növekedésének első számú, kiapadhatatlan forrása a **bevándorlás**, mely kezdetben Európából, az utóbbi évtizedekben egyre inkább Dél-Kelet Ázsiából (Indonézia, Kína, Vietnam) érkezik.

A népesség nagyfokú térbeli koncentrációjának részben természetföldrajzi, részben történelmi okai vannak. A nagy szárazság, a rossz talajviszonyok következtében a népesség túlnyomó része kezdettől fogva a keskeny tengerparti sávba koncentrálódott, itt jöttek létre a gyarmati időkben az első **kikötővárosok**, melyek később milliós nagyságúra nőttek. Ebben szerepet játszott az is, hogy a későbbi nemzetközi migráció elsősorban ide irányult, miközben a falusi népesség száma stagnált (**Error! Reference source not found.**). A városi népesség elhelyezkedése rendkívül **koncentrált**, a kis- és középvárosi hálózat gyengén fejlett,

népességmegtartó ereje gyenge. Világviszonylatban is kimagasló, hogy az öt egy milliónál népesebb ausztrál nagyvárosban él az ország városlakóinak 70%-a: Sydney (4,5 millió) (**Error! Reference source not found.**), Melbourne (4,2), Brisbane (2,2), Perth (1,8), Adelaide (1,2). Az ausztrál nagyvárosok belső szerkezetüket tekintve észak-amerikai rokonaikhoz hasonlatosak. A belső városmag felhőkarcolókból álló üzleti negyedét kiterjedt, laza beépítésű családiházas övezet veszi körül. Az urbanizáció fő mozgató ereje a szénhidrogén alapú motorizáció.

70. ábra Ausztrália népességének megoszlása



Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

71. ábra Sydney Ausztrália első számú gazdasági-üzleti centruma

Forrás: saját kép

11.3 Ázsia urbanizációja

Ázsia urbanizációs rátája az 1990-es 32%-ról a gyors népességnövekedés és városodás eredményeként napjainkig 48%-ra nőtt. A városi népesség növekedési üteme ugyan elmarad az afrikai szinttől (2,5%), és az 1990-es évek eleje óta folyamatosan csökken, de a városok további növekedése feltartóztathatatlan. Az előrejelzések szerint a 21. század derekára a kontinens népességének 64%-a városokban fog élni. A világszerte alatti urbanizációs index ellenére –

méreténél fogva – már ma is a világ városlakó népességének **több mint felét (53%) tömöríti**, és ez az arány a jövőben várhatóan tovább növekszik majd (**Error! Reference source not found.**).

A népességszámát és területi kiterjedését tekintve is legnagyobb földrészen magasan urbanizált és túlnyomóan falusias országokat egyaránt találunk, ami megnehezíti egy általános urbanizációs modell felállítását. A városodottság szintje alapján a kontinens országait **három nagy csoportba** lehet sorolni. A magasan urbanizált országok csoportjába tartozik pl. Japán (93%), Izrael (92%), Dél-Korea (82%), Szingapúr és Hong Kong, ahol a mezőgazdaság alárendelt szerepet játszik a gazdaságban, uralkodó a szolgáltató szektor. Közepesen urbanizált országnak számít Malajzia (74%), Törökország (73%), Kína (54%), Indonézia (53%), Thaiföld (49%), ahol még kiterjedt falusi térségek találhatók, uralkodóan agrárprofillal, bár a gazdaság vezető szektorait már az ipar és a szolgáltatások jelentik. S végül a harmadik országcsoport tagjai pl. Nepál (18%), Sri Lanka (18%), Kambodzsa (21%) vagy Afganisztán (26%) alig urbanizáltak, a falvak és az agrártermelés továbbra is domináns. A társadalmi-gazdasági fejlettség szintjétől függetlenül elmondható, hogy Dél-Nyugat Ázsia sivatagi országaiban magas a városlakók aránya, míg a kontinens belső magashegységi (Himalája), fennsíki területei (Tibet) városokban szegények.

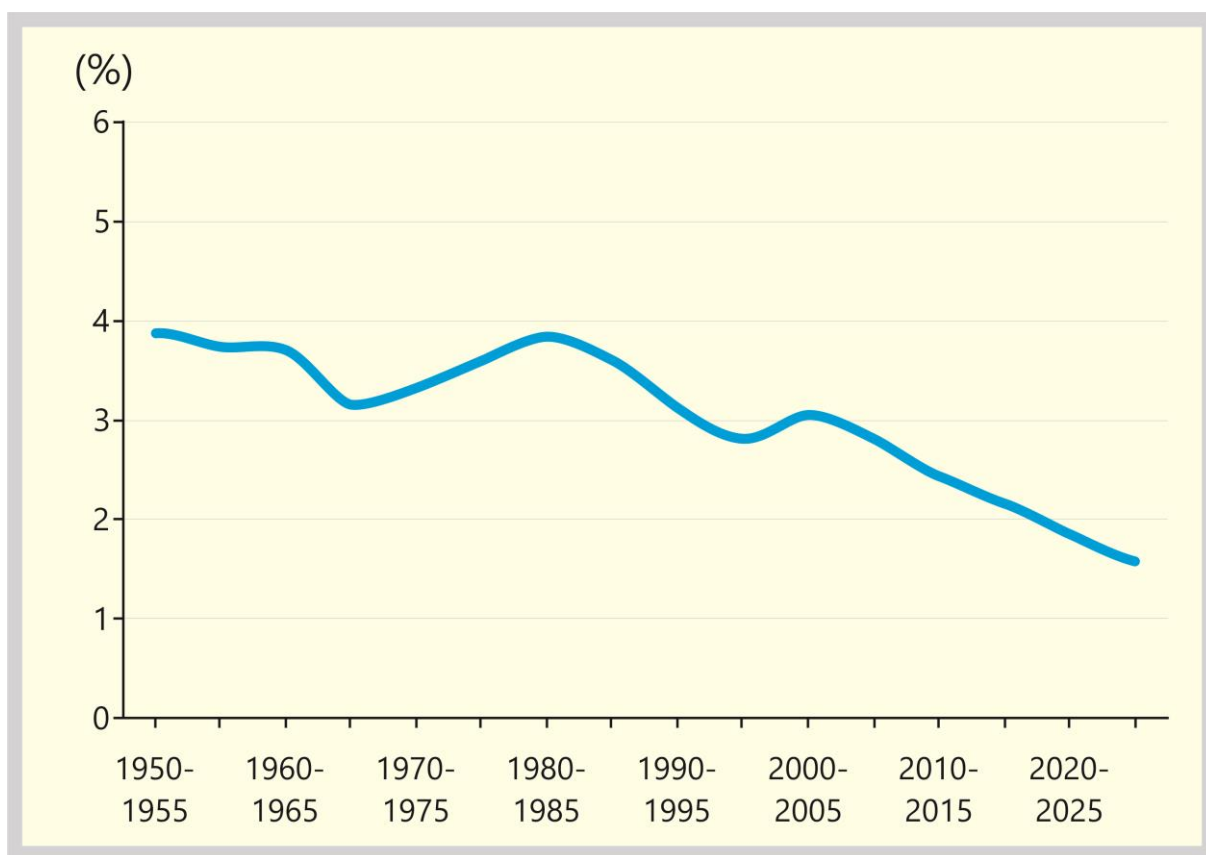
Ázsia két domináns országában **Indiában és Kínában** 1,2 milliárd fő él városokban, s együttesen a kontinens városlakó népességének 56%-át tömöríti, jóllehet urbanizációs rátájuk világviszonylatban alacsonynak mondható. Indiában a népesség 32%-a, Kínában 54%-a él városokban. A várakozások szerint 2050-ig ez a két ország adja majd a világ urbanizációs növekedésének egyharmadát.

Ázsiában több ezer éves urbanizációs modellek működnek, melyek egymástól teljesen függetlenül alakultak ki, és a jelenkori sajátosságaik is az útfüggőségükből gyökereznek. A városok belső szerkezete, működése szerint alapvetően két urbanizációs fejlődési pályát lehet megkülönböztetni (**Error! Reference source not found.**), az egyik a dél-ázsiai (India,) a másik

a kelet-ázsiai (Kína, Korea) modell.

A földrészen jelentős mértékű a metropolizáció, a kontinens város lakó népességének 43%-a milliós nagyvárosokban él. Itt találjuk a legnagyobb és leggyorsabban növekvő nagyvárosokat a világon. A 10 millió főnél népesebb **megavárosok** száma itt a legmagasabb (19), s bennük él a kontinens város lakó népességének kb. 16%-a. A közeljövőben a megavárosok köre várhatóan egy kínai (Csungking) és négy indiai nagyvárossal bővül majd (Ahmadabad, Bangalore, Chennai és Hyderabad).

72. ábra A városi népesség növekedési üteme Ázsiában



Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

73. ábra Kuala Lumpur Malajzia fővárosa a feltörekvő ázsiai metropolisz



Forrás: saját kép

11.4 Észak-Amerika urbanizációja

Észak-Amerikában a népesség 82%-a él városokban, ami Ausztrália után a második legmagasabb érték. 1980-ban még Észak-Amerika volt a vezető ebben a tekintetben, de a déli kontinens gyorsabb városnövekedése révén lehagyta. A világrészt alkotó Kanada és az Egyesült Államok urbanizációs rátája szinte azonos. A második világháborútól az 1970-es évekig a városlakók aránya éves szinten 2-3%-al növekedett, egyrészt a gyors szaporodásnak (baby-

boom), másrészt a belföldi és nemzetközi vándorlásnak köszönhetően. A vándorlás ekkor leginkább a Nagy-Tavak és az Atlanti-óceán között húzódó, magas szinten iparosodott és **urbanizált térségekbe** irányult (Szt.-Lőrinc folyó, Chicago, Pittsburgh, Cleveland, Detroit körzete stb.). Az 1960-es évek végére a természetes szaporodás lecsökkent, az urbanizációja fő mozgatórugója ekkortól a vándorlás lett. A világ gazdasági paradigmaváltás és a fordí típusú ipar elhúzó válsága nyomán az 1970-es évek derekától az urbanizáció súlypontja fokozatosan a nyugati és déli területekre helyeződött át (dezurbanizáció). Milliók vándoroltak a dinamikus gazdasággal rendelkező területekre (Texas, Kalifornia). Az 1990-es évektől kezdve a nemzetközi vándorlás vált a városnövekedés fő tényezőjévé, amelynek első számú célpontja a Csendes-óceáni partvidék. A városi népesség 2000 óta évi 1%-kal növekszik és ez az ütem a **nemzetközi migrációnak** köszönhetően várhatóan a következő évtizedben is fennmarad.

Történeti szempontból az észak-amerikai városfejlődés igazából az utóbbi két évszázad terméke bár gyökerei a 17. századra nyúlnak vissza. Kezdetben alapvetően az európai modellt követte a városfejlődés (pl. Boston, Philadelphia központjai) (74. ábra), azonban a földrajzi körülmények és a gazdasági teljesítmény felfutása, az európaiaktól eltérő tervezési, szabályozási környezet a sajátos észak-amerikai urbanizációs modell kialakulását eredményezte. Ennek lényeges eleme a **metropolizáció** magas foka, a kis- és középvárosok részleges hiánya. A városok térbeli fejlődése is sajátos jegyeket hordoz, mint a felhőkarcolók és a városon kívülre telepített bevásárlóközpontok, vagy az elővárosok végeláthatatlan szétterülése (**urban sprawl**), amit a nagyfokú motorizáció tett lehetővé.

74. ábra Boston központja



Forrás: Saját kép

A világrész városfejlődésére J. E. **Vance** (1970) amerikai geográfus fogalmazta meg modelljét. Szerinte az észak-amerikai városhálózat az anyaország és a gyarmatok között zajló kereskedelmi kapcsolatok révén alakult ki (**merkantil modell**). Vance az észak-amerikai városfejlődést történelmi távlatokban öt szakaszra bontotta. Ennek első lépéseként az európai gyarmatosítók feltárták a meghódítandó földrészt, információt gyűjtöttek az ott rendelkezésre álló természeti kincsekről, a helyi lakosságról. Második lépésként az atlanti-partvidéken létrehozták az első állandó településeket, kereskedőtelepeket és kisvárosokat, melyek egyben

jó kikötőhelyek is voltak. Megindult a könnyen elérhető nyersanyagok (fa, hal, prém stb.) kiaknázása, amit az anyaországba szállítottak, s cserébe ipari késztermékek érkeztek. A harmadik szakaszban megindult a népesség kirajzása a keleti parti városokból a kontinens belseje felé, akik apróbb falvakat és farmokat hoztak létre, s megindult a rendszeres mezőgazdasági termelés. A kikötőkből dinamikusán fejlődő kereskedelmi központok váltak. Az anyaország és gyarmata közötti kapcsolat átalakult, a gyarmatok mezőgazdasági termelése egyre sokszínűbbé vált, egyoldalú függése az anyaországtól csökkent. A negyedik szakaszban kialakultak az atlanti-partvidéktől távolabb az első jelentősebb centrumok. Megindult a helyi ipar fejlődése, az importált áruk szerepe egyre csökkent, s létrejött az anyaországtól független belső kereskedelmi hálózat. A folyamat ötödik lépéseként megerősödtek a szárazföld belsejében fekvő regionális centrumok, közöttük sűrű kisvárosi rendszer alakult ki. A városok ipari és kereskedelmi funkciója a szolgáltatások széles skálájával bővült, fokozatosan létrejött a napjainkra is jellemző településhierarchia.

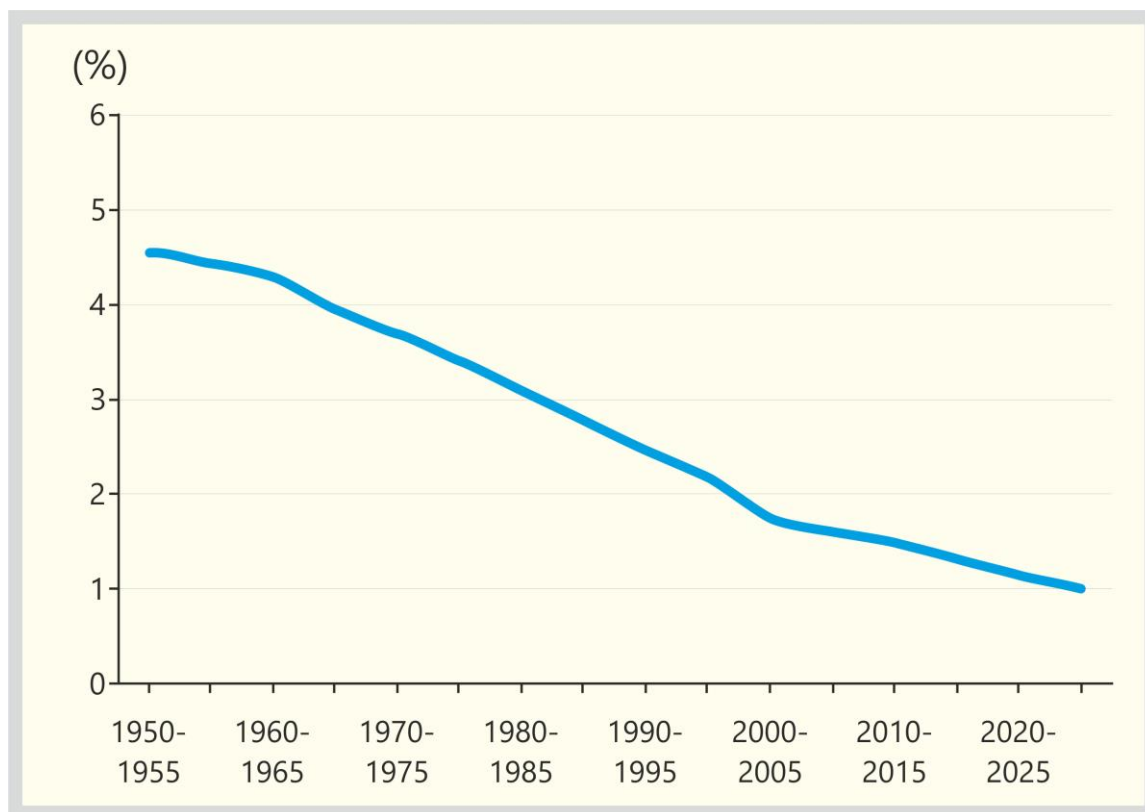
A Vance-modell arra világít rá, hogy az európai városfejlődéssel szemben, amely alulról építkezett, és a piackörzetekre szerveződő alacsonyabb szintű központok hoztak létre náluk magasabb szintű központokat, Észak-Amerikában a folyamat pont fordítva zajlott le. Előbb a **magasabb szintű központok** jöttek létre (a mai keleti parti megalopolisz magvárosai) majd fokozatos nyugati irányú terjeszkedéssel a kontinens belsejében is előbb a nagyobb központok, vasúti csomópontok jöttek létre, s csak ezt követte a kisvárosi, falusi településállomány megjelenése.

A metropolizáció szintje Ausztrália után Észak-Amerikában a legmagasabb, a városlakók 54%-a 1 millió főnél népesebb városokban él. A világrész 41 milliós városának többsége az Egyesült Államokban található, Kanadában mindössze 6 ilyen város van: Torontó (6 millió), Montreal (4 millió), Vancouver (2,5), Calgary (1,4), Ottawa (1,3) és Edmonton (1,2). Nem tekinthető tehát véletlennek, hogy a nagyvárosi agglomerációk (SMSA) statisztikai lehatárolásának kísérlete éppen ehhez a világrészhez kapcsolódik.

11.5 Latin-Amerika urbanizációja

Mexikó, Közép- Amerika, a Karib- tengeri szigetek és Dél-Amerika a Föld leginkább urbanizált régiói közé tartozik, hiszen a városlakók aránya 80%-os, ami alig marad el Észak-Amerika értékétől. Ez nem mindig volt így, hiszen 1950-ben még 41%-os volt a városlakók aránya, azonban ezután a városnövekedés és a gazdasági fejlettség kezdett elválni egymástól. A napjainkban regisztrált magas urbanizációs szint inkább történelmi, népesedési okokra, semmint szerves társadalmi-gazdasági fejlődésre vezethető vissza. Afrika mellett itt is kialakult a **túlvárosodás** (overurbanization) jelensége. A vidéki térségek népességfeleslege tömegesen vándorolt a városokba, ahol a javuló életkörülmények a helyi lakosok körében is kiugróan magas szaporodási rátákat eredményeztek. A gyarmati időszakban kiépült középvárosok hálózata ekkor nőtt több százszázres, sőt milliós nagyvárosokká. Az urbanizációra az 1970-es évekig jellemző volt a 4% fölötti éves növekedési ütem, ami azonban napjainkra 2% alá csökkent. Ugyanakkor Afrika és Ázsia után ma is itt a leggyorsabb a városok növekedési üteme, melynek legfőbb oka ma már a falu-város vándorlás (75. ábra).

75. ábra A városi népesség növekedési üteme Latin-Amerikában



Forrás: Kovalcsik Tamás szerkesztése

A latin-amerikai kontinens urbanizációs és fejlettségi szempontból is **nagy különbségeket** mutat. A legfejlettebb országokban, például Venezuela, Argentína, Chile és Uruguay, a városi népesség aránya 85% feletti, míg a Karib-tengeri szigetek (pl. Trinidad és Tobago, Haiti) és Közép Amerika (pl. Honduras, Guatemala) szegényebb országaiban a városlakók aránya alig éri el az 50 %-ot.

Dinamikusan bővül a metropoliszok köre, a 68 egy millió fönel népesebb nagyvárosi térségben él a városlakók 45%-a. Jelenleg négy 10 milliónál népesebb megá várossal rendelkezik (Mexikóváros, Sao Paulo, Buenos Aires és Rio de Janeiro), melyekhez rövidesen

csatlakozni fog Bogotá és Lima. Ebből adódóan – Afrikához hasonlóan – a legtöbb országnál jelentkezik a főváros primátusa, és a városhálózat rendkívül aránytalansága.

11.6 Európa urbanizációja

Az európai urbanizációról ebben a fejezetben röviden lesz szó, hiszen az egész tananyag ennek a kontinensnek a fejlődési pályáján alapul, másrészt szűkebb térségünk, Kelet-Közép Európa urbanizációjával a 12. fejezetben részletesebben foglalkozunk. Az **európai városmodell** a nagy földrajzi felfedezések korában, a 16. századtól kezdve a világ többi részén is mintát jelentett, hiszen ez terjedt el Észak-Amerikában, Latin-Amerikában, Ausztráliában, és Afrika valamint Ázsia kiterjedt részein is, ahol az európai hatalmak gyarmatokat létesítettek. Ennél fogva a világ számos távoli pontján találkozunk az európai városokhoz hasonló morfológiai jegyekkel.

Mint ismeretes az ipari forradalom nyomán létrejött modern város Nagy-Britanniából terjedt el a kontinensen, időben nyugatról kelet felé haladva. Ennek eredményeként a kontinensen belül máig kimutatható egy **észak-nyugat – dél-keleti urbanizációs lejtő**. A legmagasabb urbanizációs rátával rendelkező országok a kontinens észak-nyugati részén helyezkednek el: pl. Belgium (98%), Izland (94%), Hollandia (90%), Dánia (88%), Svédország (86%), Egyesült Királyság (82%). Kivétel nélkül magasan fejlett államok. Ezt az Északi-tengerhez simuló magot dél és kelet felé egy a kontinens átlagértékéhez (73%) igazodó átmeneti övezet veszi körül: pl. Franciaország (79%), Németország (75%), Svájc (74%), Csehország (73%), Magyarország (71%). Európa dél-keleti részén, a modern urbanizációba viszonylag későn, csak a 20. században bekapcsolódó, az európai átlagnál kisebb mértékben városodott országokat találunk: pl. Albánia (56%), Szerbia (55%), Románia (54%), Moldova (45%), Bosznia-Hercegovina (40%). A történelmi múlt a városok képében is visszaköszön, míg a kontinens észak-nyugati részén a kora-középkortól jelen van a városi lét, addig dél-keleten csak

az Oszmán Birodalom kiszorulásával, a 19. század végétől kezdődhetett el a városfejlődés. Az itt található városok épületállománya, belső rendezettsége sokkal alacsonyabb színvonalú.

Az európai városfejlődés a többi kontinenssel összevetve számos eddig nem említett **egyedi vonással** rendelkezik, amit az alábbiakban fejtünk ki röviden. Az urbanizáció éves üteme itt a legalacsonyabb a világon, a városlakók száma 0,2-0,3%-kal nő évente, ami főként Nyugat-Európa országaihoz és a nemzetközi bevándorláshoz köthető. A kontinens keleti felén a városlakók száma többnyire csökken, amiben az elvándorlás és a természetes fogyás egyaránt szerepet játszik. Az elvándorlásban a rövid távú migrációs mozgás (szuburbanizáció) éppúgy szerep játszik, mint a kivándorlás. A városhálózat **sűrűsége** nagyobb és **földrajzi eloszlása** is egyenletesebb a többi földrésszel összehasonlítva. Ugyan jelen vannak a milliós nagyvárosok (2015-ben 53 ilyen várost tartottak számon), de ezek együttes súlya elmarad más kontinensekhez képest. A metropolizáció szintje csupán 23%-os, ami a legalacsonyabb érték a földrészek között, s csupán két megavárossal (Párizs, Moszkva) rendelkezik. A városhálózat piramis rendszerű, alapját a **jól fejlett kis- és középvárosi hálózat** képezi.

A globalizáció korában és nem kis részben az Európai Unió létrejöttének, a munkaerő és a tőke szabad áramlásának köszönhetően az európai urbanizáció sajátossága, hogy egységesülő **városrendszerek** alakultak ki. Mindemellett a többi kontinenshez viszonyítva nem erősödtek meg annyira a város/vidék különbségek. Megállapítható, hogy a városrendszer fő integráló szerepét ma már a transznacionális vállalatok jelentik. Nagyon hasonló a városok belső szerkezete is, a történelmi központok dominanciája mindenhol kimutatható, miként a 20. századi modernista városépítészeti törekvések lenyomatai (pl. lakótelepek) is. A meglevő történelmi, társadalmi-gazdasági és kulturális különbségek ellenére az európai urbanizáció közös hagyományokra, azonos elvekre épült.

Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések

1. Magyarázzuk meg az alábbi fogalmak jelentését a fenti fejezet segítségével:

Afrikai város
Ausztráliai város
Ázsiai város
Latin-amerikai város

2. A fenti fejezet alapján fejtse ki, hogy milyen két alapmodellt különböztethetünk meg Ázsia urbanizációjában!

3. A tanultak alapján sorolja fel mely tényezők miatt nevezhetjük a Szaharától délre az afrikai városfejlődést elmaradott urbanizációs formának!

4. A fenti fejezet alapján határozzon meg jellegzetes különbségeket az afrikai és dél-amerikai urbanizáció között!

5. Az eddigi fejezetek alapján határozzon meg jellegzetes különbségeket az ausztráliai és az európai urbanizáció között!

6. A fenti fejezet alapján és az internet segítségével gyűjtsön adatokat egy kiválasztott kontinens megavárosairól a City Population honlap alapján! Hogyan alakulnak az aktuális urbanizációs folyamatok? Jelenleg a lakosság hány százaléka él megavárosokban?

12. Kelet-Közép-Európa urbanizációja

12.1 A kelet-közép-európai urbanizáció értelmezésének elméleti háttere

Tanulmányunk empirikus-elemző része előtt két olyan elméletet szeretnénk röviden bemutatni, amelyekre támaszkodhatunk a poszt szocialista urbanizáció értelmezésénél. A kelet-közép-európai országok szocializmus idején végbement urbanizációjával kapcsolatban fogalmazódott meg a 70-es évek elején a „késleltetett városfejlődés” elmélete. Az elmélet szerint a szocialista országok, de legalábbis Lengyelország, Csehszlovákia és Magyarország urbanizációs szintje (ti. a városi lakosság aránya) elmaradt gazdasági fejlettségi szintjüktől, és attól a szinttől, amelyet normális (piacgazdasági) körülmények között befutottak volna. A fenti országcsoportot a szerzők „alulurbanizáltak” jellemezték, megkülönböztetésül a harmadik világ államaiban ekkor már javában zajló túlfeszített urbanizációval.

A fejlődő országok urbanizációja kapcsán ekkoriban figyelték meg, hogy a városi népesség növekedési üteme meghaladja az ipari és szolgáltató (tehát döntően városi) munkahelyek gyarapodását. Mindez azt jelenti, hogy nem annyira a városi munkahelyek bősége, mint a falvak túlnépesedése és a szegények migrációja az, ami a nagyvárosok felé vonzza a népességet. Ugyanakkor a szocialista országokban az urbánus jellegű munkahelyek növekedése az 1950-es 60-as években, tehát a szocializmus extenzív szakaszában végig meghaladta a városi népesség bővülésének ütemét. Mindezek eredményeként megnőtt a nem-mezőgazdasági (tehát potenciálisan urbánus) népesség és a tényleges város lakók száma közötti különbség. A szerzők számításai szerint Magyarországon a 70-es évek elején az „urbánus népességnek” csak mintegy fele élt ténylegesen városokban. A szerzők tanulmányukban arra nézve is bizonyítékot szolgáltatnak, hogy „alulurbanizáltság” bár korábban is létezett, de annak mértéke a második világháborút megelőzően jóval alacsonyabb volt.

A fölvetés kisebb tudományos vitát kavart, amelyben az ellenzők tagadták, hogy a nem mezőgazdasági népesség és a városi lakosság arányának szinkronban kellene lennie, sőt nemzetközi példákkal igazolták, hogy éppen a legurbanizáltabb országokban mutatkozik a legnagyobb eltérés. E nézőpont szerint a gazdasági fejlettség egy bizonyos szintjén óhatatlanul felpörög (előrefut) a foglalkozási átrétegződés, amit nem követ szükségszerűen a népesség városokba áramlása, sokan megtartva eredeti lakóhelyüket kétlaki életmódra rendezkednek be. Ezt látszik alátámasztani, hogy hazánkban az ingázók aránya épp ekkor, az 1970-es évek elején tetőzött 1 millió fővel. A népesség gyorsabb ütemű városba áramlásának gátat szabott egyrészt a lakáshiány és más kommunális létesítmények hiánya, másrészt a falusi háttér előnyei is (pl. háztáji gazdaság, családi segítség) sokakat maradásra késztettek.

A késleltetett városfejlődés elméletét annyiból érdemes ismét elővenni, hogy megvizsgáljuk, vajon az elmúlt négy évtizedben egyrészt az „érett szocializmus”, másrészt a piacgazdasági átmenet megoldotta-e ezt a problémát. Elérte-e a városlakó népesség aránya a kelet-közép-európai országokban azt a szintet, ami társadalmi-gazdasági fejlettségükből következne?

A másik gyakran citált elmélet az urbanizációs ciklusokra vonatkozik. Az urbanizációs cikluselmélet abból a feltevésből indul ki, hogy a modern gazdasághoz hasonlóan az urbanizáció sem egy egyenletes, egy irányba mutató folyamat, hanem ciklikus, visszaesésekkel, irányváltásokkal tarkított fejlődés. Van den Berg és társai 1982-ben megjelent írásukban a népesség és a munkahelyek térbeli mozgása, valamint a központi város és elővárosai fejlődése alapján négy szakaszra osztották a modern urbanizációt, úgymint városrobbanás (abszolút koncentráció), szuburbanizáció (relatív dekoncentráció), dezurbanizáció (abszolút dekoncentráció) és reurbanizáció (relatív koncentráció). Az urbanizációs cikluselmélet gyakorlati adaptálását két tényező nehezíti. Egyrészt az egyes szakaszok mindig a legfejlettebb országokban keletkeznek (ott is a centrum térségekben), s terjednek a fejletlenebb országok fel. Másrészt a szakaszok nem válnak el élesen egymástól, egy ország különböző részei is más-más

fejlődési szakaszban lehetnek. Nyugat-Európa országai a második világháború időszakára eljutottak az első urbanizációs ciklus végére, a háborút követő első két évtizedre a népesség és a gazdaság relatív dekoncentrációja (szuburbanizáció) nyomta rá bélyegét, hogy azután a posztfordi paradigmaváltás az urbanizációból addig kimaradt térségek gyors fejlődését hozza el az 1970-es évtizedben (dezurbanizáció). A fejlett nyugat-európai országok városaiban az első sikeres városrekonstrukciós beavatkozások, valamint a posztfordi technokrata réteg megerősödése nyomán már az 1980-as évek végétől reurbanizációra utaló jeleket lehetett találni.

Mindebből a kelet-közép-európai országok érezhetően kimaradtak. Ennek hátterében az állt, hogy a város-falu közötti tetemes különbségek mind az infrastruktúra fejlettsége, mind a szolgáltatások színvonala, ill. a munkalehetőségek tekintetében a rendszer élete során végéig fennmaradtak, ami egy állandósuló urbanizációt, faluról-városba áramlást eredményezett. Magán a városhálózaton belül voltak ugyan különbségek, de ezek nem annyira a városok földrajzi helyzetéből, mintsem a településhierarchiában betöltött szerepükből, s gazdasági funkcióikból fakadtak. A rendkívül szigorú területrendezési-hatósági szabályozás, az elővárosok lakáspiaci kontrolja gátat szabott a népesség és a gazdaság fokozottabb kiáramlásának az elővárosi terekbe, így az ipari forradalom kitermelte „kompakt” város a szocializmus évtizedeiben is tovább élt. A gazdaság dekoncentrációját a technológiai színvonal sem tette lehetővé, a tömegszériában termelő, sok tekintetben a fordii gyáriparra emlékeztető szocialista nagyipar erősen rá volt utalva a városokra. Ebbe a struktúrába robbant bele a rendszerváltozás, s hozott igen rövid idő alatt gyökeres fordulatot. Kérdésként merülhet föl, hogy a piacgazdaság megjelenésével és a hatósági kontrol lazulásával végbement-e automatikusan egy konvergencia Európa nyugati és keleti fele között? Be léptek-e a volt szocialista országok az urbanizációs ciklusok fejlettebb szakaszaiba?

12.2 A kelet-közép-európai országok urbanizációja 1990 előtt

A Nyugat-Európával szembeni alacsonyabb urbanizációs szint a kelet-közép-európai volt szocialista országok egyik máig ható sajátossága. Ennek gyökerei egészen a középkorig nyúlnak vissza, elegendő, ha a kontinens nyugati feléhez képest csak későn beinduló polgárosodásra, a feudális agrártermelés tartós dominanciájára, a kelet felől érkező sorozatos pusztításokra (mongol, török) utalunk. A középkor végén a nagy földrajzi felfedezésekkel a térség országai ismét hátrányba kerültek. Fekvésük a világtengerekhez képest kedvezőtlen volt, kimaradtak a gyarmatosítás jelentette előnyökből, modernizációjuk az atlanti partvidékhez képest számottevően elmaradt.

A látszólag hasonló történelmi fejlődés és relatív földrajzi helyzet ellenére Kelet-Közép-Európa országai között számottevő fejlettségbeli különbségek voltak, s nem lehet a régiót sem gazdasági, sem urbanizációs szempontból homogén egységként kezelni. Szászország, Thuringia, Cseh-Morvaország és Felső-Szilézia iparosodása már a késő-középkorban megindult, városhálózatuk a nyugat-európaihoz hasonló, kis- és középvárosok sűrű szövedékéből állt. Ezeken a területeken az ipari forradalom is viszonylag korán, a 19. sz. elején beköszöntött, és ütemét, valamint térszerkezetét tekintve sok szempontból a nyugatihoz hasonló urbanizációt eredményezett.

Ezzel szemben Észak-Németország (Mecklenburg, Elő-Pomeránia) a mai Szlovákia, Magyarország és Erdély, a történelmi Lengyelország valamint a balti államok iparosodása és modern urbanizációja legalább fél évszázaddal később, csak a 19. sz. utolsó évtizedeiben vett lendületet. Ennek következtében az előbb említett régióval szemben városhálózatuk is fejletlenebb maradt, amelyre a főváros és néhány regionális központ nyomasztó fölénye, az agráralapon szerveződő mezővárosok nagy sűrűsége, ill. a nyugat-európai értelemben vett kisvárosok kirívó hiánya nyomta rá bélyegét.

Ugyanakkor a 15. sz. derekától a 19. sz. végéig a Balkán jelentős részén a feudális török

állam volt az úr. Ennek következtében a Duna-Száva vonalától délre fekvő, „délkelet-európai” országok ipari fejlődése és urbanizációja csak a nemzeti szuverenitás elnyerését követően, lényegében az első világháború befejezése után indulhatott meg, akkor is a nyugat-európaihoz képest meglehetősen szerény ütemben. A 20. sz. elejére tehát kialakult Kelet-Közép-Európa fentiekben leírt hármassztruktúrája, amely lényegében napjainkig fennáll, legalábbis ami a városhálózat sűrűségét, a városlakók arányát, a városok épített környezetének minőségét, vagy a városlakók polgárosultságát illeti.

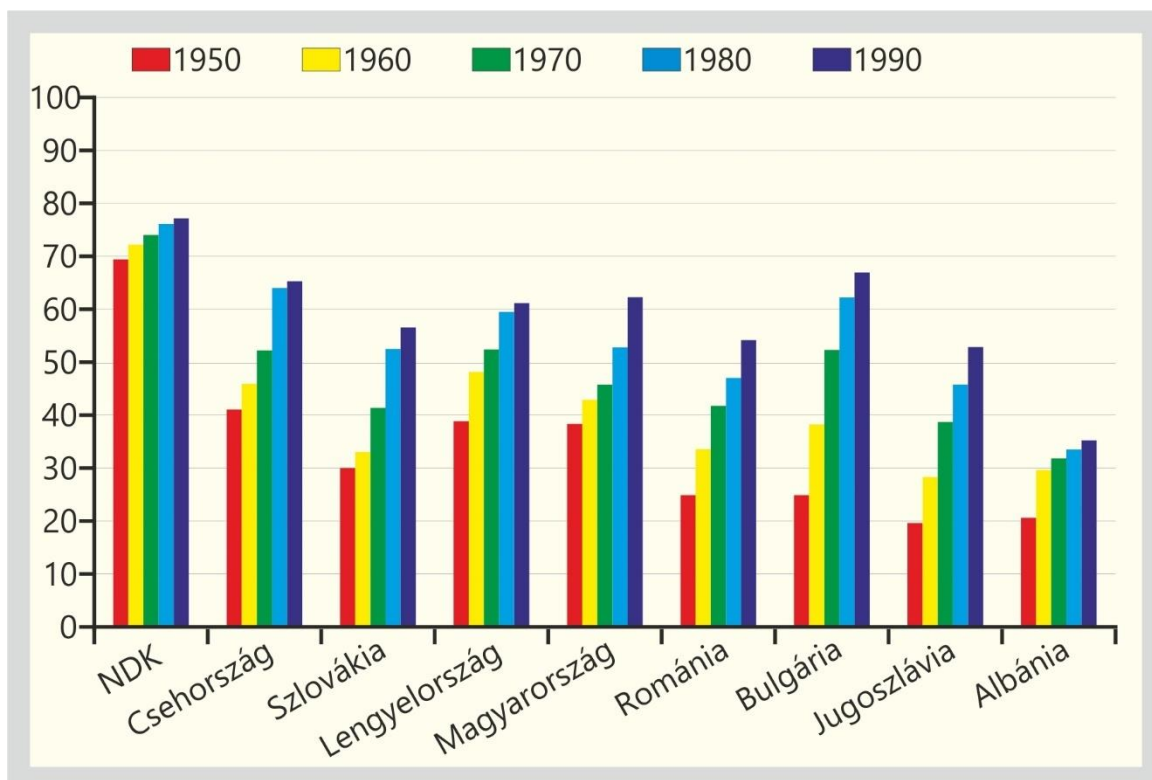
A két világháború közötti időszakban a térség országait a befelé fordulás, a politikai rivalizálás és a gazdasági stagnálás jellemezte. Paradox módon ez inkább a térség fejlettebb, nagyobb demokratikus hagyományokkal rendelkező északi államaira volt jellemző. Az első világháborúból vesztesen kikerülő, jelentős területi veszteséget elszenvedő Németország és Magyarország gazdasági és politikai konszolidációja vontatottan haladt. Csehország, amely az Osztrák-Magyar-monarchia ipari termelésének 75%-át adta, elveszítette természetes piacainak jórészét, amit Szlovákia semmiképp sem pótolhatott. A függetlenségét ismét visszanyert Lengyelország is „levált” az orosz piacról, amelynek következtében ipari termelése még 1938-ban sem érte el az 1913-as szintet.

Csupán az öt évszázados török elnyomás alól végleg fellelegzett balkáni államokban tapasztalhattunk gyorsabb ütemű modernizációt. Románia, Szerbia és Bulgária jórészt ekkor fog nemzeti iparának kiépítéséhez, ami a városfejlődés terén is hoz némi előrelépést, igaz ez csupán néhány centrumra (többnyire a nemzeti fővárosokra) koncentrálódott. Ugyanakkor a Balkán jelentős része (Albánia, Bosznia-Hercegovina, Koszovó, Dobrudzsa) továbbra is a világgazdasági ciklusok pre-indusztriális fázisában leledzett, modern értelemben vett ipari fejlődésről és urbanizációról a szocializmus beköszöntéig ezeken a területeken nem beszélhettünk.

Nem véletlen tehát, hogy a második világháború befejezésének időpontjában a térség országaira döntően a falusi települések és az agrárszektor dominanciája volt a jellemző.

Jugoszlávia és Albánia népességének több mint 80%-a falvakban élt, ugyanez az arány Romániában és Bulgáriában 75%-ot, Magyarország, Lengyelország és Szlovákia esetében több mint 60%-ot tett ki. Még az ekkor egyértelműen Európa fejlett államai közé sorolható Csehország urbanizációs rátája sem érte el az 50%-ot, s csak Németország keleti, szovjet megszállási övezetében közelítette meg a városlakók aránya a 70%-ot (76. ábra).

76. ábra A városlakók aránya Kelet-Közép-Európa országaiban (1950-1990)



Forrás: Kovács Z. 2002 alapján Kovalcsik Tamás szerkesztése

A második világháború után hatalomra kerülő államszocialista rendszerek az ipart és az őket befogadni képes városokat tekintették a modernizáció és a fejlett nyugathoz való felzárkózás letéteményeseinek, ezért a legtöbb országban a városok előnyt élveztek a falvakkal szemben a fejlesztési források (elsősorban infrastruktúra-fejlesztés) elosztása terén. Ennek eredményeként Kelet-Közép-Európa urbanizációja a kommunista hatalomátvételt követően számottevően felgyorsult, s bár számottevő tér- és időbeli különbségekkel, de a korábbiakhoz képest sokkal gyorsabb ütem jellemezte.

Az NDK-ban, az ország megalakulásakor (1949) a városlakók aránya az össznépeségben belül már elérte a 70%-ot. A városodottság szintje a következő 40 évben alig 7%-kal emelkedett. Lényegében hasonló volt a helyzet Csehszlovákiában is. Az 5000-es lélekszámküszöböt figyelembe véve az ország városodottsági szintje 1950-ben 41%-os volt. (A statisztikai városfogalom az egykori Csehszlovákiában 5000 főben határozta meg a városi települések minimális lélekszámát. Ha viszont a 2000 és 5000 fő közötti, funkcionálisan is városnak számító településeket is hozzájuk számítjuk, a városlakók aránya elérte az 55%-ot.) Erről a szintről a cseh területek urbanizációs mutatója 1990-re 65%-ra emelkedett, s így a növekedés az államszocializmus negyven éve alatt kb. 10%-ot tett ki.

Ezzel szemben 1950 és 90 között a városlakók aránya Bulgáriában 25%-ról 67%-ra, Romániában 25%-ról 54%-ra, Jugoszláviában 20%-ról 53%-ra emelkedett. A változás negyven év leforgása alatt 30-40%-os volt. Így a szocialista időszak végére a fejletlenebb déli államok – Albánia kivételével – a világátlagánál (1990–43%) magasabban urbanizált országok csoportjába kerültek. Magyarország, Szlovákia és Lengyelország lényegében e két végletet jelentő csoport között helyezkedett el. Urbanizációs indexük az 1950-es 35-40% körüli szintről a korszak végére 60% fölé emelkedett, ami kb. 20-25%-os növekedést jelentett a negyven év leforgása alatt. Az urbanizáció eltérő üteme a térség országai között egyfajta konvergenciát eredményezett: a gyengén fejlettek felzárkóztak az előnnyel indulókhöz.

A szocialista korszak során az egyes országok városhálózata is jelentősen átalakult.

Legkisebb volt az átrendeződés az NDK-ban és Csehországban, amelyek fejlett városhálózattal vágtak neki a szocializmusnak. A városok körének tudatos bővítése nyomán 1990-ig a városok száma Magyarországon megháromszorozódott, Bulgáriában két és félszeresére nőtt. E két országhoz képest lassabban, de még így is számottevően bővült a városállomány Romániában (152-ről 260-ra), Szlovákiában (83-ról 136-ra) és Lengyelországban (692-ről 828-ra). Csupán Csehország és az NDK városállománya mutatott nagyfokú stabilitást az időszak során.

A városhierarchia egyes szintjei eltérő dinamizmust mutattak a szocialista korszakban. Magyarországon nem kis részben a fokozott várossá nyilvánítások, valamint a viszonylag decentralizált fejlesztési politika következtében 1949 és 1990 között számottevően bővült és megerősödött a 20 ezer fő alatti kisvárosok köre. Számuk az időszak során 16-ról 106-ra emelkedett. A korszak kezdetén a városlakó népesség 6,7%-a élt ilyen településekben, a korszak végére ez az arány 19%-ra emelkedett. A kisvárosi állomány súlyának növekedésével Magyarország egy sajátos, csak rá jellemző fejlődési modellt képviselt a szocialista táboron belül. A többi országban, Csehország és az NDK kivételével, éppen a városhierarchia felsőbb szintjeinek a súlya növekedett meg jelentősen.

Szlovákiában 1950-ben a városlakók csaknem 60%-a 20 ezer főnél kisebb városokban élt, 1991-re ez az arány több mint felére (28,7%) csökkent, bár még így is jócskán meghaladta a magyar és a lengyel szintet. Lényegében hasonló trend érvényesült Lengyelországban, ahol a 10 ezer főnél kisebb városok részesedése a városlakó népességen belül 1950 és 1990 között 22,4%-ról 8,9%-ra csökkent. Románia esetében ugyancsak a nagyvárosok relatív súlyának növekedését lehetett kimutatni, a 100 ezernél népesebb városok részesedése a városlakók között 6,2%-ról 42,4%-ra emelkedett a szocialista korszak során. Mindebből kitűnik, hogy az államszocializmus a térség városhálózatában elsősorban a regionális centrumok és a megyeszékhely szintű közép- és nagyvárosok megerősödését hozta. A kisvárosok köre bár számbelileg jelentősen gyarapodott, de ezek a városok éppen Magyarország kivételével mindenütt veszítettek népességtömörítő erejükből.

12.3 Az urbanizáció keretfeltételei Kelet-Közép-Európában 1990 után

A szocializmus összeomlása 1989-90-ben új korszakot nyitott az egész kelet-közép-európai térség városfejlődésében, az urbanizáció keretfeltételei gyökeresen megváltoztak. A korábbi időszakra jellemző erősen centralizált, a források központi elosztásán alapuló város- és területfejlesztési politikát felváltotta egy demokratikusabb, a helyi kezdeményezésekre jobban építő, s ezzel együtt a spontán folyamatoknak tágabb teret engedő, kevésbé paternalista modell. A piacgazdaság és a demokratikus kormányzás körülményeire a településhálózat különböző elemei, helyi adottságaiknak és energiáiknak megfelelően, eltérő módon reagáltak, s megindult a városhálózat gyors ütemű differenciálódása.

1990 után gyökeresen megváltoztak az urbanizáció külső és belső keretfeltételei Kelet-Közép-Európában. Általános érvénnyel elmondható, hogy a városok korábbi kiváltságos helyzete megszűnt, s a településhálózat fejlődési folyamataiban a külső állami beavatkozás mértéke számottevően csökkent. A korábbi, felülről vezérelt (top-down) terület- és településfejlesztési modellt, egy alulról építkező (bottom-up) modell váltotta fel. Az urbanizáció folyamatának vezető erejévé a piac, ill. a települések versenye vált. Azok a városok, amelyek kedvező társadalmi és gazdasági adottságokkal vágtak neki a poszt-szocialista átmenetnek, s élni tudtak lehetőségeikkel gyors ütemben fejlődtek, mások leszakadtak.

Politikai szempontból talán legfontosabb új tényező a Varsói Szerződés felbomlása, a politikai szuverenitás helyreállítása volt Kelet-Közép-Európa államaiban. Ennek köszönhetően a térség országainak több évtizedes elszigeteltsége megszűnt, a korábban nemzeti keretek közé szorított városok kiléphettek a nemzetközi porondra, megindult betagozódásuk az európai városhálózatba. Mindez természetesen nemcsak előnyökkel járt (pl. a tőke és technológia szabadabb áramlása, nyugati turistadömping), de egyszersmind fokozódó versenyt is gerjesztett

közöttük. A többpártrendszer visszaállítását, majd az első szabad választásokat követően lehetővé vált a demokratikus helyi irányítás, a szabad önkormányzatiság helyreállítása. Megszűnt a központi állam mindenhatósága, a döntéshozatali kompetencia erőteljesen a helyi szint irányába tolódott el. A föderatív államok kivétel nélkül bomlásnak indultak, a közigazgatás középső szintjei (megyék, vajdaságok, járások stb.) sokat veszítettek korábbi hatalmukból. A szabad önkormányzatiság visszaállítása, valamint a közigazgatási rendszer reformja lehetővé tette, hogy a lakosságot érintő kérdések egy jelentős részéről helyi szinten döntsenek. Megnőtt a települések önállósága, csökkent a településhálózaton belüli alá-, és fölérendeltség, lehetőség nyílt korábbi erőszakos település-összevonások, csatolások orvoslására.

A gazdasági oldalon ugyancsak számos külső és belső tényezőt találunk, amelyek valamilyen formában hatással voltak a településhálózat átalakulására. Első helyen kell említeni a szabadpiaci viszonyok helyreállítását. A vasfüggöny leomlása lehetővé tette a tőke és technológia, valamint az őket hordozó transznacionális vállalatok (TNC-k) szabad beáramlását Kelet-Közép-Európába. Mindez rendkívül nagy kihívást jelentett a térség vállalatai számára, másrészt fölerősítette az országcsoport betagozódását a globális világ gazdaságba. A globális gazdasági szereplők megjelenése mellett felgyorsult az ipar leépülése, a térség fejlettebb országaiban a 70-es évek eleje óta tartó poszt-indusztriális fejlődés ugrásszerűen felgyorsult. A gazdaság motorjává a modern (high-tech) iparágak mellett a szolgáltatások váltak. A termelés visszaesése nyomán ugrásszerűen megnőtt a munkanélküliség. Mindezek következtében kiterjedt válságövezetek alakultak ki, amelyek nemcsak a bányász- és ipari jellegű településeket foglalták magukba, hanem vidéki ingázási övezeteiket is.

A településhálózat átalakulásának társadalmi-demográfiai feltételeiről elmondható, hogy a rendszerváltó országok rendkívül kedvezőtlen demográfiai viszonyokkal vágtak neki az átalakulásnak. Kelet-Németország, Magyarország és Bulgária társadalmát már az 1980-as években is az elöregedés és a természetes fogyás jellemezte. Ehhez a csoporthoz csatlakozott

főként az átmenet okozta morális sokk és a létbizonytalanságot szülő gazdasági nehézségek következtében. Az 1990-es évek elején Csehország, Románia, majd Szlovénia, Szlovákia, sőt 2001-ben Lengyelország is. Ezzel szemben az egykori Jugoszlávia területén a délszláv háború és a kivándorlás tizedelte a lakosságot. Egyedül Albániában regisztráltak látványos, kb. 15 ezrelékes évi természetes szaporodást az időszak során. Az elöregedés elsősorban a városokat, azon belül a nagyvárosokat sújtotta, a falusi agrártérségek egy része (DK-Lengyelország, K-Szlovákia, ÉK-Magyarország) továbbra is szerény népszaporulattal volt jellemezhető.

12.4 Az urbanizáció jellemzői Kelet-Közép-Európa országaiban 1990 után

A nemzeti statisztikai hivatalok adatai alapján megállapítható, hogy a rendszerváltozást követően a kelet-közép-európai országokban a városlakók aránya érdemben nem emelkedett tovább, az urbanizáció „lehűlt” (7. táblázat). Egyedül Magyarország (+6,82%) esetében jeleznek a számok erőteljesebb növekedést, hazánkon kívül Bulgáriában (+3,84%) és Romániában (+0,44%) nőtt statisztikailag a városlakók aránya, igaz esetükben a városlakók abszolút száma ezzel egyidejűleg jelentősen csökkent. Az urbanizációs ráta szerény mértékű emelkedése e két országban tehát jórészt annak köszönhető, hogy a falvak népességfogyása a vizsgált időszakban meghaladta a városokét.

7. táblázat A városlakók száma és aránya Kelet-Közép-Európa országaiban (1990-2008)

	Városlakók száma 1990	Városlakók száma 2008	Városlakók aránya (%) 1990	Városlakók aránya (%) 2008
Lengyelország	23 321 889	23 357 520	61,31	61,28
Csehország	7 399 201*	7 351 560	71,66*	70,23
Szlovákia	2 992 474**	2 978 401	56,64**	55,03
Magyarország	6 386 833	6 859 174	61,56	68,38
Románia	12 708 844	11 913 938***	54,76	55,20***
Bulgária	5 704 827	5 407 105	67,24	71,08

*1992-es adat, **1991-es adat, ***2006-os adat Forrás: nemzeti statisztikai évkönyvek

Bonyolítja a helyzetet, hogy a 2008-as adatok nem ugyanarra a városkörre vonatkoznak, mint az 1990. évek, hiszen időközben valamennyi országban történtek várossá nyilvánítások, bár eltérő mértékben. A formális urbanizáció (ti. falvak várossá nyilvánítása) következtében Magyarországon a városok száma 1990 és 2008 között 166-ról 306-ra nőtt. Ez volt mesze a legradikálisabb beavatkozás a vizsgált országok körében, hiszen hazánkban a városállomány 84,3%-kal bővült az időszak során. Magyarországnál szerényebb mértékben, de még így is jelentősen bővült a városállomány Csehországban.

Az ország függetlenségének kikiáltásakor (1992 végén) 457 várossal rendelkezett, ami 2008-ig 588-ra nőtt. Csehország független államisága során tehát a városállomány 28,6%-kal bővült. Csehországhoz hasonló mértékű volt a várossá nyilvánítás üteme Romániában, ahol a rendszerváltozás időpontjában 260 város volt, ami 2006-ig 319-re (22,7%) nőtt. Kisebb mértékű volt a formális urbanizáció szerepe Lengyelországban, ahol 1990-2008 között 67 új város született (közülük nyolc szétválás eredményeként), s a városok száma 825-ről, 892-re emelkedett, ami 8,1%-os bővülést jelentett. Még ennél is kisebb mértékben emelkedett a városok száma Bulgáriában és Szlovákiában, előbbinél 15, utóbbinál 2 új város keletkezett

várossá nyilvánításoknak köszönhetően a rendszerváltozás óta eltelt időszakban.

Joggal tehető fel a kérdés, hogyan alakul az urbanizáció a rendszerváltozás után, ha nincs ilyen mértékű várossá nyilvánítás. Ennek érdekében valamennyi országra kiszámítottuk a „tisztított” városalakók arányát 2008-ra, amelynek során csak azokat a városokat vettük figyelembe, amelyek már a rendszerváltozás idején is városi jogállással rendelkeztek (8. táblázat). A városodás formális urbanizációtól tisztított értéke értelemszerűen elmarad a hivatalosan nyilvántartott urbanizációs arányoktól, sőt – Bulgáriát leszámítva – a rendszerváltozás idején mért szinttől is.

**8. táblázat A városalakók „tisztított” száma és aránya Kelet-Közép-Európa országaiban
(2008)**

	Városalakók száma 2008	Tisztított városalakók száma 2008	Városalakók aránya (%) 2008	Tisztított városalakók aránya 2008
Lengyelország	23 357 520	23 180 251	61,28	60,81
Csehország	7 351 560	7 064 073	70,23	67,48
Szlovákia	2 978 401	2 968 781	55,03	54,85
Magyarország	6 859 174	5 945 314	68,38	59,26
Románia	11 913 938*	11 418 419	55,20*	52,90
Bulgária	5 407 105	5 350 851	71,08	70,34

*2006-os adat, Forrás: nemzeti statisztikai évkönyvek

Mivel magyarázható, hogy a rendszerváltozás egyben „urbanizációs fordulat”-ként is értelmezhető a poszt-szocialista államok fejlődésében? A városnövekedés forrásainak elapadásában, országonként változó mértékben, több tényező is közrejátszott. Egyrészt a korábbi várakozásokkal ellentétben mind a belső vándorlás dinamikája, mind annak iránya

jelentősen megváltozott 1990 után. Az államszocializmus bukását követően a falvakból a városokba történő migráció fokozatosan csökkent, ezzel együtt megnőtt a városból-falura történő vándorlások, valamint a nemzetközi vándorlások szerepe. Ennek legfőbb oka, hogy az ipari munkahelyek gyors ütemű leépülése nyomán a városok sokat veszítettek vonzerőjükből, sőt a magasabb megélhetési költségek, a nagyobb létbizonytalanság, a környezet rosszabb állapota révén a városok inkább taszították a népességet. Mindezek eredményeként az 1990-es évek elejétől egy fokozódó elvándorlás sújtotta a térség városait. Az elvándorlást kiváltó okokat tekintve azonban különbséget kell tennünk a „jóléti” típusú vándorlás (szuburbanizáció) és a kényszerelvándorlás (belföldi és nemzetközi egyaránt) között.

A két vándorlási típus földrajzi megjelenését tekintve markáns különbségek mutathatók ki Kelet-Közép-Európán belül. A térség fejlettebb észak-nyugati államaiban (Kelet-Németország, Csehország, Nyugat-Magyarország és Budapest) elsősorban a jóléti, szuburbanizációs jellegű népességmozgás volt a domináns az időszak során. Ezekben a térségekben a válság sújtotta ipari körzeteket leszámítva a kényszerelvándorlás csak korlátozott szerepet játszott. Ahogy a kelet-közép-európai térség fejlettebb magterületeiről kelet, ill. dél felé haladunk úgy csökken az elővárosi migráció, s növekszik az eredeti lakóhelyre történő „kényszer” visszavándorlás, valamint a külföldi munkavállalás okozta migráció szerepe. Utóbbi különösen Romániát, Bulgáriát, Albániát, valamint Kis-Jugoszlávia államait sújtotta.

A dél-kelet-európai államok urbanizációjának másik furcsa sajátossága, hogy a városállomány egy részének a népessége továbbra is növekszik. Körükbe a nemzeti fővárosok (Szófia, Skopje, Tirana stb.) mellett a gazdasági szempontból dinamikus regionális centrumok (Várna, Burgasz, Skodra) tartoznak. Esetükben a népességgyarapodás a szocialista idők óta idézhető vidék-város migrációból származó vándorlási nyereséggel magyarázható.

Mykhnenko és Turok egy közelmúltbeli tanulmányában 150 kelet-európai város 1960 és 2005 közötti népességfejlődését vizsgálva arra a következtetésre jutott, hogy a vizsgált városok 1990 utáni népességfogyásáért két tényező: a természetes fogyás és a kivándorlás (kelet-nyugati

vándorlás) tehető felelőssé. A szerzők a kisebb földrajzi léptékben jelentkező szuburbanizációnak, ill. a megélhetési problémák gerjesztette város-vidék vándorlásnak nem tulajdonítanak különösebb jelentőséget, miként az 1990 után népességnövekedést elkönyvelő – s az összképbe ezért nem igazán illő – városok problematikáján is elegánsan átlépnek.

Nem állítjuk, hogy a kelet-közép-európai országok urbanizációjának lehülését egyedül a migrációban bekövetkezett változás okozza, abban a természetes népmozgalomnak is fontos szerep jutott. Számos országban a városok, különösen a nagyvárosok előregedése, és a természetes fogyásból eredő népességvesztesége 1990 után jóval nagyobb mértékű volt, mint a falvakban. Mindez azt jelenti, hogy fogyó népesség mellett, a természetes fogyás településhálózaton belüli különbsége is urbanizációs „tényezővé” lépett elő.

1990 után Kelet-Közép-Európa országaiban megváltozott a városok közötti különbségeket kialakító tényezők fontossági sorrendje is. A városhierarchián belüli helyzet, a népességszám, ill. az ezekhez korábban szorosan kötődő infrastrukturális, intézményi ellátottság szerepe nagymértékben csökkent, fölerősödött viszont a földrajzi fekvésből, a környezet minőségéből, a helyi gazdaság és társadalom állapotából, a helyi politika rátermettségéből fakadó előnyök, ill. hátrányok szerepe. A statisztikai adatok szerint valamennyi országban csökkent a 100 ezer főnél népesebb nagyvárosok népességgkoncentrááló ereje (9. táblázat).

9. táblázat A nagyvárosok részesedése a városlakók körében Kelet-Közép-Európa országaiban (1990-2008)

	A 100 ezer főnél népesebb városok részesedése a városlakó népességből (%)	
	1990	2008
Lengyelország	50,06	47,09
Csehország	32,58	31,04
Szlovákia	22,63	22,24
Magyarország	50,42	41,93
Románia	59,19	55,05
Bulgária	50,11	45,39

Forrás: nemzeti statisztikai évkönyvek

Erre a jelenségre egyébként hipotetikus jelleggel már Musil is utalt, az ezredfordulót követően pedig számos a nemzeti városhálózatok átalakulásával foglalkozó tanulmány is kézzelfogható bizonyítékokkal szolgált. A népességdinamika arányait vizsgálva az is megállapítható, hogy a nagyvárosok súlya legerőteljesebben Magyarországon csökkent 1990 és 2008 között, ami a felfokozott várossá nyilvánítással hozható összefüggésbe.

Kimutatható ugyanakkor az a paradox helyzet is, hogy a kelet-közép-európai nagyvárosok relatív népességvesztését e városok gazdasági potenciáljának erősödése kísérte. Ezt leginkább a fővárosok gazdasági dinamizmusán lehet lemérni, Budapest és agglomerációja a Magyarországra érkező külföldi tőkebefektetések kb. felét mondhatta magáénak a 90-es években, de hasonló arányok jellemezték Prága, Pozsony, Bukarest és Szófia szerepét is saját nemzetgazdaságukon belül. Még a lengyel városhálózaton belül viszonylag alárendelt szerepet játszó Varsó is a külföldi tőkebefektetések egynegyedét koncentrált a rendszerváltozást követő első évtizedben. A gazdasági növekedés térbeli pólusait a fővárosok mellett a nemzeti városhálózat második vonalához tartozó központok adták (pl. Győr, Székesfehérvár, Poznan,

Wroclaw, Kassa, Plzen, Brno, Temesvár, Kolozsvár, Plovdiv). Ez az erősen koncentrált gazdasági növekedés főként azzal magyarázható, hogy a kelet-közép-európai modernizációs modell hagyományosan csak néhány hídfőállásra („pólusra”) koncentrálódik, a tőke és innováció szelektív térbeli elrendeződése 1990 után még inkább fokozódott.

A városhierarchián belül végbement változásokkal egy időben a városhálózat belső funkcionális differenciálódása is felgyorsult. Általános tendenciaként elmondható, hogy valamennyi kelet-közép-európai államban 1990 után a „Nyugathoz” való relatív fekvés vált a településhálózat differenciálódásának egyik legfőbb tényezőjévé. A nyugati piacok közelsége a történelmi előnyöknél fogva egyébként is fejlettebb nyugati országrészek városainak kedvezett, a külföldi működő tőke beáramlása e területeken volt a legerőteljesebb, a nyugatról érkező látogatók száma is itt volt a legmagasabb. Gazdasági szempontból a rendszerváltozás egyértelmű vesztesei közé tartoznak az ipari válságtérsegek városai (pl. Ostravai-medence, Felső-Szilézia, Borsodi-medence). A torz ipari struktúrából fakadó hátrányok, a termelés leépülése és a nyomában járó munkanélküliség az itteni települések népességét érintette a legsúlyosabban. Különösen érzékenyen érintette a rendszerváltozás a szocialista iparvárosok csoportját. Az 1990 óta eltelt időszakban, ahogy csökkent a központi hatalom, úgy nőtt a helyi politika szerepe a kelet-közép-európai városok fejlődésében. A helyi politika rátermettségének növekvő szerepét tükrözi, hogy azokban a városokban, ahol idejekorán valamiféle válságkezelő stratégia fogalmazódott meg, a helyi városvezetés felmérte a jövedelemszerzés alternatíváit és aktív városmarketingbe kezdett (pl. Tatabánya) ott a kilábalás is sokkal hamarabb bekövetkezett, mint a passzivitásba burkolózott települések esetében.

12.5 A poszt-szocialista urbanizáció értelmezése

Kelet-Közép-Európában az 1990-es évek elejétől egy piaci alapokon szerveződő és alulról építkező városfejlődés indult meg, amely addig nem tapasztalt urbanizációs

folyamatokat, egyben a városhálózat gyors ütemű belső differenciálódását eredményezte. A rendszerváltozást követően a városlakók aránya a térség országainak többségében nem nőtt tovább, sőt, ha eltekintünk az időközben várossá nyilvánított települések körétől, kifejezetten csökkent. Egyedül a legfejletlenebb déli, délkeleti államokban lehetett szerény mértékű városnövekedést regisztrálni. A térség Nyugat-Európához mért alulurbanizáltsága az elmúlt évtizedekben sem változott érdemben, sőt, számos jel arra utal, hogy a szocialista korszak végére a legfejlettebb államok elérték modernkori történelmük urbanizációs plafonértékét. A kontinens nyugati és keleti fele közötti urbanizációs különbség a szocialista kísérlet ellenére tartósan fennmaradt, bár mértéke enyhült. A különbség a bejárt történelmi fejlődési út (historical pathway), a településhálózat hosszú idők során létrejött jellemzőivel magyarázható. Az alacsonyabb urbanizációs szint (alulurbanizáltság) nem fogható fel ugyanakkor a társadalmi-gazdasági fejlettség mércéjeként. Közép-Európa hasonló történelmi fejlődést bejárt, de a volt szocialista országoknál jóval fejlettebb államai (Svájc, Ausztria) is a nyugat-európai centrumhoz képest alacsonyabb urbanizációs mutatókkal rendelkeznek.

A szocialista urbanizáció különbségeket nivelláló és a térségen belül erőteljes konvergenciát eredményező korszaka után a poszt-szocialista urbanizáció ismét felszínre hozta a történelmi múltban gyökerező különbségeket. A térség városfejlődésében megfigyelhető divergencia elsősorban az urbanizációs ciklusok megjelenésében volt kimutatható. A régió fejlettebb északi, északnyugati államaiban már az átmenet első éveiben megjelent a szuburbanizáció, majd az ezredfordulót követően már a dezurbanizáció és reurbanizáció is kimutathatóvá vált. Minderre a fejletlenebb (és háború sújtotta) déli államokban máig sem találunk jeleket. Ezekben az országokban a városok továbbra is vonzó migrációs célterületnek számítanak, döntően munkahelykínálatuk jóvoltából.

A városfejlődés fő tényezőjévé a politika helyett a népesség térbeli mozgása, ill. demográfiai jellemzője vált. Nagyarányú átrendeződések zajlottak az egyes országok városhálózatán belül is. A fejlettebb északi államokban megerősödött a kisvárosi állomány

súlya, ezzel szemben a térség déli államaiban a fővárosok és más nagyvárosok tovább növelték részesedésüket gazdasági és népesedési szempontból egyaránt. A városok gazdaságában mindenütt a gyors deindusztrializáció, és a posztfordi gazdasági struktúra fokozatos megerősödése volt a jellemző. A globalizáció az érintett városhálózatok egyre erősebb kapcsolódását eredményezte a globális folyamatokhoz, ami növekvő versenyt gerjesztett a térség városai között. A nemzeti városhálózatok differenciálódása felgyorsult „nyertesekre” és „vesztesekre”, miközben a földrajzi fekvés szerepe a korábbiakhoz képest jelentősen felértékelődött.

Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések

1. Magyarázzuk meg az alábbi fogalmak jelentését a fenti fejezet segítségével:

Alulurbanizáltság
Deindusztrializáció
Formális urbanizáció
Posztszocialista urbanizáció

2. Miben tér el a posztszocialista urbanizáció az fejlett nyugat-európai országokétól?

3. A tanultak alapján soroljon fel három posztszocialista sajátosságot, ami jellemző a térség 1990 utáni urbanizációjára!

4. A fenti fejezet alapján fejtse ki, hogy milyen területi különbségek jelentkeztek Kelet-Közép-Európa országainak urbanizációjában!

5. A tanultak alapján a 100 ezer főnél népesebb városok részesedése a városlakó népességből az utóbbi időben hogyan alakult Kelet-Közép-Európa országaiiban?

6. Az internet segítségével keresse fel a City Population oldalát! Hasonlítsa össze Kelet-Közép-Európa országainak nagyvárosait lakosságszám és népsűrűség alapján! Milyen területi különbségek írhatók le országonként?

13. A városok belső szerkezete és életjelenségei

A városok belső térbeli tagolódása az egyes funkciók elhelyezkedése nagyfokú kontinuitást mutat a történelem során. Az ókori görög város központját jelentő agora, lényegében rokonítható a feudális város piacterével, s funkcióit tekintve sokban hasonlatos napjaink nagyvárosának sétálóutcáihoz. A városok működését és irányítását végző közhivatalok és a magasabb üzleti tevékenységek színtere ma éppúgy a város szíve mint ezer évvel ezelőtt. Nem véletlen, hogy ez a térben és időben egyaránt kivehető belső szabályszerűség már régóta foglalkoztatja a településföldrajz művelőit. Az alábbiakban a városok belső funkcionális és társadalmi tagozódásának főbb szabályszerűségeit ismertetjük, majd napjaink legjellemzőbb városi társadalmi folyamatait mutatjuk be.

13.1. A városok funkcionális térszerkezetének történelmi háttere

Minden település lakó- és munkahelyek térbeli együttese. A lakó- és munkahelyek azonban nem valamiféle szabálytalan halmazt képeznek a településen belül, hanem meghatározott **térbeli rendet** vesznek fel. Különösen érvényes ez a városokra, ahol sokféle funkció és nagy számú népesség tömörült össze. Az európai városok többsége hosszú évszázados, esetenként évezredes történelmi fejlődésen ment keresztül, a város területéhez ez alatt mind újabb és újabb negyedek adódtak hozzá. A városok központját a középkori városmag alkotja, ma az igazgatás, az üzleti élet és a turizmus működésének fő területe. A középkori magot a meginduló ipari fejlődés során, döntően a 19. században emelt lakónegyedek szegélyezik, majd ezen kívül találhatók az ipar és a közlekedés (pályaudvarok stb.) összefüggő intézményi területei. Végül az európai városok peremét a 20. században kiépült kertvárosok, esetenként lakótelepek szegélyezik, amely közigazgatásilag egybe is olvadhat a várossal.

Ez az elrendeződés lényegében valamennyi európai nagyvárosnál jól kivehető és hosszú történelmi fejlődés eredményeként állt elő. Ezzel szemben más kontinensek városainál, ahol a városfejlődés időben megkésett (pl. fejlődő országok nagyvárosai), vagy túl viharos és kevésbé szabályozott volt (pl. Észak-Amerika, Ausztrália), esetleg a vallásból, kultúrából fakadó tényezők befolyásolták a fejlődését (pl. iszlám városok) a városok szerkezete ettől számottevően eltér.

Az európai városokban négy funkcionális övezet meglétét mutathatjuk ki. Legbelül található az **első munkahelyöv**, másnéven city. A **city** vagy **CBD** (Central Business District - Központi Üzleti Negyed) lakófunkciója csökevényes, elsősorban a munkahelyek magas koncentrációja jellemzi. A nappali és éjszakai népesség között tetemes különbség mutatható ki. Főként az **irányítás** (pl. kormányzati-politikai funkció, üzleti cégek központi irodái) és **kis térigényű szolgáltatás** (minőségi kiskereskedelem, bankok, tőzsde stb.) központja. Épületállományára a történelmi műemlékek, reprezentatív középületek magas aránya jellemző. Főként ide koncentrálódik a turizmus, itt találhatók a szállodák, éttermek, múzeumok, színházak többsége is.

A belső munkahelyövet az **első lakóhely öv** fogja körül. Intézményi funkcióval alig rendelkezik (pl. iskolák, kórházak) domináns a lakófunkció. Az épületállománya régi, döntően a 19. század második felében emelet **bérházakból áll**, melyek akkor épültek, amikor a modern urbanizáció az adott várost elérte. Az első lakóhely öv city-hez közelebbi részein általában jobb minőségű (nagyobb, komfortosabb stb.) lakások épültek, az itt lakók többsége az első munkahely övbe járt dolgozni (tisztviselők, hivatalnokok, üzletemberek). Ezzel szemben a lakóöv külső részein már elsősorban az ipari munkásság bérkaszárnyái kaptak helyet, akiknek munkahelye attól kifelé a második lakóhelyi övben található. Ez az övezet koránál, az épületállomány minőségénél fogva különösen ki van téve az építészeti és társadalmi leromlásra, másnéven **slumosodásra**.

Az első lakóhely övet kívülről a **második munkahely öv** fogja körül. Ide települtek a nagy térigényű funkciók, azon belül is az ipar, a szállítás (pl. pályudvarok, kikötők) és raktározás, de olyan nagy térigényű szolgáltatások is mint a sportpályák, a laktanyák, a temetők. Ez az övezet az ipari forradalom során gyorsan modernizálódó város peremi része, amit a mezőgazdasági területektől vesz el. Beépítésére a heterogén épületállomány, a rendezetlenség a jellemző. Kisebb zárványokban lakónegyedek is beleékelődnek, melyek kivétel nélkül az iapi munkásság, a szegények hajléka.

Végül a város peremén az idők folyamán kialakul egy **második lakóhely öv**, amit lazább beépítés, kertes családi házak, esetleg villák jellemeznek. Az övezet fejlődése különösen a meginduló elővárosi fejlődés, az ingázás feltételeinek megteremtése után (20. század elején) gyorsul fel. A korábban mezőgazdaságból élő települések gyors növekedésnek indulnak, egyre inkább alvótelepülésekké válnak. Az övezet egy idő után közigazgatásilag is a város részévé válhat. A lakásépítkezések tömegessé válásával a II. világháború után ide épülnek be a lakótelepek.

Az ismertetett elrendeződés, szabályos koncentrikus formában ritkán fordul elő. Módosíthatja például a domborzat. Ezt figyelhetjük meg Budapest esetében is, ahol a négy övezet inkább csak a sík pesti oldalra jellemző, a budai oldalon a munkahelyek a völgyekbe, a lakóhelyek a hegyvidékre települtek. De módosítólag hathat az elrendeződésre a várostervezés is, amely pl. új city-t jelölhet ki a várostesten belül (pl. Párizs La Défense negyede), kitelepítheti az ipart a városon kívülre, vagy előre kijelölt bolygóvárosokba terelheti az elővárosi fejlődést stb.

A városok belső funkcionális elrendeződése mellett meghatározható a népesség **társadalmi státusz szerinti elkülönülése** is az egyes övezetekben. E tekintetben lényeges eltérés mutatkozik az európai és észak-amerikai városok között. A felsőbb rétegek lakóhelye az európai városokban hagyományosan a város központjában volt, majd innen kifelé haladva fokozatosan csökkent.

Az amerikai városokban ezzel szemben a magasabb státuszú csoportok mindig a város peremi részein, az újonnan épült villanegyedekben települtek le, a város belső részeinek státusza ehhez képest alacsonyabb volt. Az európai városok kifelé lejtő státuszgörbéje máig fennmaradt még ha időközben, jórészt a belső lakónegyedek leromlása és a tehetősebb népesség fokozatos dekoncentrációja (belső-szuburbanizáció) révén az európai városok peremi része is felértékelődött.

13.2 A telekárak szerepe a városok belső funkcionális rendjében

A telekárak térbeli rendező ereje csak a szabad ingatlanpiaccal rendelkező városokban érvényesülhet, ezért pl. az államszocialista időkben a mi városainkban sem érvényesülhetett. Hatása abban nyilvánul meg, hogy a különböző **funkciók** (lakás, iroda, kiskereskedelem, ipar stb.) **között egy verseny** indul meg a hasznosítható, s csak korlátozott számban rendelkezésre álló városi telkek iránt.

Ez a verseny különösen a városközpontokban válik kiélezetté, ahol csak kevés szabad telek áll rendelkezésre, ugyanakkor a legnagyobb a **potenciális haszon**. A különböző funkciók egységnyi területen (1 m^2) eltérő nagyságú hasznót képesek termelni. A haszon mértéke azonban minden egyes funkció esetében a városközpontban a legnagyobb, ugyanis itt a legnagyobb a forgalom, legtöbb az ügyfél. A város központjától kifelé haladva **lineárisan csökken** a gazdasági tevékenységek egységnyi területre jutó jövedelem termelő képessége, sőt egy adott távolságon túl már nem is hoz hasznót. Ez az általános tendencia (a peremek felé csökkenő haszon) azonban a különböző tevékenységek esetében **eltérő mértékű**, tehát a központtól távolodva a mérhető haszon görbéje a különböző funkciók esetében eltérő futású.

A funkciók konkurenciája révén a városi telekárak emelkednek, mégpedig a kereslet-kínálat szabályai szertint. A város egy adott pontján éppen a telkek iránti fizetőképes kereslet nagysága határozza meg, hogy azon a ponton mekkorák a telekárak. Márpedig a versenyben az a funkció győz, és az a tevékenység képes megtelepedni, amelyik a legtöbb hasznot tudja megtermelni az adott területen. A kevésbé fizetőképes funkciók fokozatosan kiszorulnak a város pereme felé, pl. az irodai funkció kiszorítja a lakófunkciót (lsd. napjainkban Budapest). Így a különböző funkciók haszongörbéi együttesen határozzák meg a hasznosítás (beépítés stb.) jellegét.

A telekár görbe futását a kereslet-kínálat törvényszerűsége mellett még más egyéb tényezők is befolyásolhatják. Befolyással bír a város telekár görbéjére a **közlekedési rendszer**, ami állandó változásban, fejlődésben van. Egy új metróvonal, villamos vagy elővárosi vasútvonal megnyitása, a jobb elérhetőség érezhetően megnöveli a keresletet az adott terület iránt, aminek révén gyors ütemben nőnek a telekárak. Lényegében ennek lehettünk tanúi Újpesten a 3-as metró új vonalának átadása, 1990 után. Fontos, az utóbbi évtizedben egyre felértékelődő tényezővé vált a **természeti környezet minősége és állapota**. Ugyanolyan elérhetőségi mutatók mellett a szebb, több zöldet, tisztább levegőt nyújtó városrészek telekárjai kimutathatóan magasabbak, mint a zsúfolt, szennyezettebb városrészeké. Ezt sok esetben a domborzati viszonyok függvénye, mint a főváros, azonbelül Buda és Pest esete is példázza. A **lakónegyed imázsa** (hírképe) ugyancsak hatással van a telekárakra. A rossz hírnév, ami fakadhat a magas kriminalitásból, vagy egyszerűen csak az épített környezet monotóniájából (lakótelepek), esetleg a helyi társadalom alacsony státuszából negatívan hat a városrész ingatlan áaira. Végül a **helyi politika** is hatással lehet a telekárakra, a régi városrészek revitalizációja, rehabilitációja révén az érintett területek népessége kicserélődik, imázsa javul, ami pozitív hatást gyakorol a telekárak szintjére. A városperemi részeken az önkormányzat saját hatáskörében szabad építési telkek tömegét dobhatja piacra, s ezzel lefelé nyomja a telekárakat, ugyanakkor ennek az ellenkezője is előfordulhat, korlátozza új telkek kialakítását (pl. telekfelosztás) amivel magsara srófolja a meglevő telkek árát.

Végül megjegyzendő, hogy nem minden funkció száll be közvetlenül a telkek és ingatlanok megszerzésére irányuló versenybe. Az **állam** (központi és helyi) a piac megkerülésével jelöli ki saját telephelyét egy városon belül (pl. parlament, minisztériumok, városháza, országos vagy regionális hivatalok stb.), s ugyanezt teszi a felügyelete alá tartozó, közvetlen profitot nem termelő, nem anyagi szolgáltatásokkal (pl. iskolák, könyvtárak, kórházak).

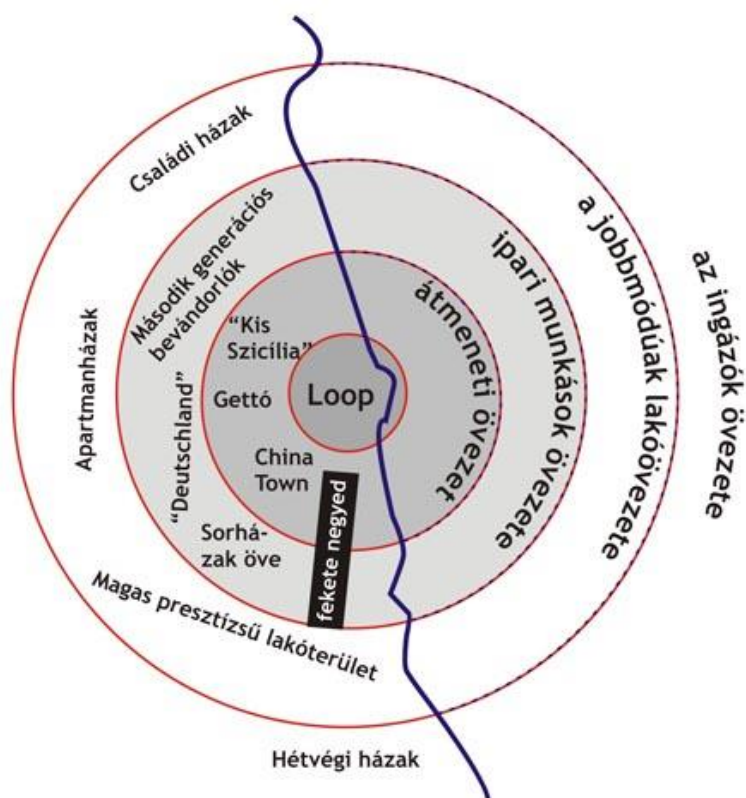
13.3 Városökológiai modellek

Amerikai városszociológián belül a két világháború között indult útjára a szociálökológiai irányzat. Az elnevezés onnan ered, hogy képviselői előszeretettel alkalmazták a 20. század elején a biológián belül virágzó "ökológia" kutatási módszereit és fogalomtárát (pl. invázió, szegregáció, szukcesszió) a városi társadalmi folyamatokra. A **szociálökológia** követői figyeltek fel arra, hogy a nagyfokú tarkaság ellenére az amerikai városokban szigorú belső térbeli rend uralkodik. Jószérivel valamennyi nagyvárosban, ugyanazok a negyedek és funkcionális övezetek alakultak ki mindenféle tervezés, tudatos beavatkozás nélkül. Mivel az irányzat első képviselői a chicagói egyetem szociológusai közül kerültek ki, ezért "**chicagói iskola**" néven is ismert. A szociálökológia képviselői 1925 és 1945 között 3 önálló városökológiai modellt dolgoztak ki, amelyekben modellszerűen megfogalmazták a korabeli nagyvárosok szerkezetében fellelhető térbeli szabályszerűségeket. Konkrét vizsgálataik az amerikai városokra vonatkoztak, de ezzel jelentős lökést adtak más világrészek városainak belső társadalmi és funkcionális vizsgálatához, valamint a városföldrajz és a szociálgeográfia fejlődéséhez is hozzájárultak.

Burgess és Park koncentrikus modellje (1925)

A modell alapját Chicago képezte, amelynek egyetemén tevékenykedett a modell két szerzője E. W. Burgess és R. E. Park. Chicago a 19. század végétől nagy számú bevándorlót fogadott, az ide érkező különböző nemzetiségek a városon belül meglehetősen erősen elkülönültek (szegregálódtak) egymástól. A modell értelmében a várost koncentrikus övezetekre lehet osztani, amelyek fokozatos növekedésen mentek keresztül (77. ábra).

77. ábra Burgess és Park koncentrikus modellje



Forrás: Pirisi G. – Trócsányi A. 2015.

A központban a **CBD** (78. ábra) (Central Business District) található, amelynek neve a modellben **Loop** (jelentése: hurok, kanyar). Ez Chicago belvárosának a magasvasutak hurokvágánya által határolt központi része. Ide koncentrálódik a szolgáltató szektor zöme, felhőkarcoló irodaházak, áruházak, szállodák, színházak, múzeumok stb. formájában. A city-t kívülről egy **átmeneti övezet** követi, ami erős leromlásnak indult. Ez volt a 19. század második felében a város ipari övezete. Belső gyűrűjében továbbra is gyárak sorakoznak, külső gyűrűjében pedig alacsony színvonalú lakónegyed, slumosodó lakóöv. A szerzők modelljükben "Kis Szicília", "Alvilág", "Gettó", "Kínai város" névvel illeték ezt az övezetet, utalva a városrész etnikai tarkaságára és alacsony társadalmi státuszára.

78. ábra Manhattan Központi Gazdasági Körzete New York-ban



Forrás: Wikipédia

A harmadik övezetet az **ipari munkásság lakóöve** képezi, kisebb bérházakkal, s már valamivel jobb épületállaggal. Az épületek zöme a 19. század végén épült, általánosan elterjedt a kétlakásos bérház, amelynek földszintjén a tulajdonos lakott, az emeleten pedig a bérlő. Ezt követi kifelé a **felsőbb osztályok lakóterülete**, az ún. "fényes terület", túlnyomóan középosztálybeli családokkal. Kisebb üzletemberek, diplomások, hivatalnokok, kereskedelmi ügynökök tipikus lakónegyede ez. A beépítést vegyesen családi- és társasházak jellemzik. Végül legkívül található az ötödik övezet az **ingázótelepülések**, alvóvárosok, elővárosok öve. Ennek kiterjedése az 1920-as évek közepén még korlátozott, később azonban a szuburbanizáció fő irányát képezi, s hatalmasra duzzadó kertvárosok övezete lesz.

A felsorolt öt övezeten kívül Burgess később még két kiegészítő övezetet is leírt, amelyek már nem kapcsolódnak közvetlenül a városhoz, ez a (6.) **mezőgazdasági övezet** (t.i. ellátóöv) s legkívül a (7.) **“metropolis hátországa”** (t.i. vonzáskörzete).

A modellből egyben az is kivehető, hogy belülről az átmeneti övezettől kifelé haladva egyre növekszik a társadalmi státusz, s emellett a város expanziója során minden egyes övezet a hozzá kifelé legközelebb eső övezet elfoglalására törekszik. Ezt a folyamatot növényökológiában használt fogalom analógiájára **szukcesszió**nak nevezték el.

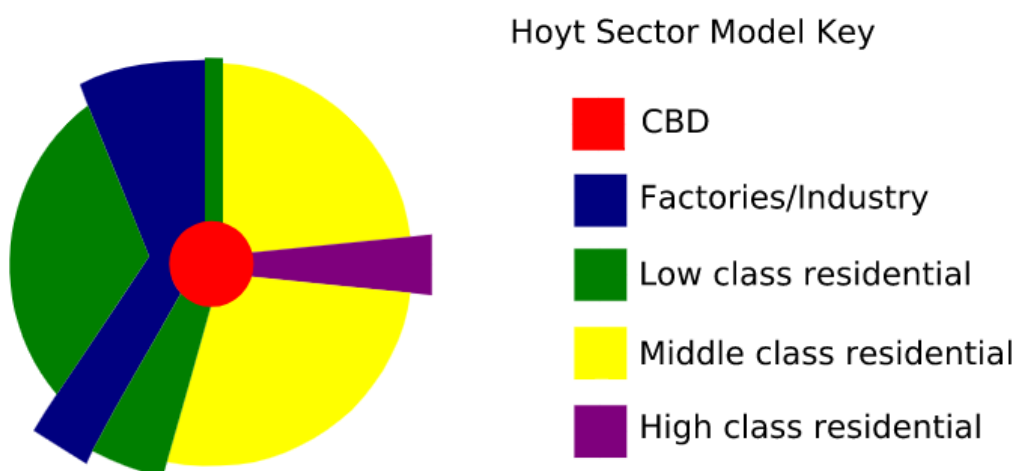
Hoyt szektorális modellje (1939)

Már Burgess is felhívta 1929-ben a figyelmet arra, hogy a gazdagabb lakónegyedek helyi üzleti központjai bolygókként veszik körül a CBD-t. A kiskereskedelem ilyen irányú fejlődését az váltotta ki, hogy a kertvárosok népessége az 1920-as évek végétől erősen megnövekedett, ami számottevő keresletet gerjesztett a periferián. Ezzel egyidőben a városközpont lakossága és az ott élők jövedelemszintje rohamosan csökkent. Ezt a dekoncentrált fejlődést később az irodai funkcióra is megfigyelték, az új irodaházak építése az amerikai városokban a két világháború között kitolódott a CBD-ből a városperemre.

H. Hoyt (79. ábra) (1939) Burgessék belülről táguló koncentrikus városmodelljéből indult

ki és egy vizsgálat sorozatot végzett 64 amerikai városon 1900 és 1936 között. Azt vizsgálta három időpontra (1900, 1915 és 1936), hogy a vizsgált városok mely részein élnek a felsőbb rétegek, az úri középosztály tagjai. A magas státuszú lakónegyedek lehatárolására a lakbérek szintjét vette alapul. A városok térképén a három időpontra feltüntette a legmagasabb lakbérek területét.

79. ábra Hoyt szektoriális modellje (1939)



Forrás: Wikipédia

Empirikus vizsgálatai során ráébredt, hogy:

- a magas státuszú népesség lakónegyedei nem koncentrikus övekként, hanem **szektorálisan helyezkednek el**;
- ezek a szektorok az idő folyamán egyre kintebb, **a városok pereme felé tolódnak el**.

Hoyt később vizsgálatait kiterjesztette más funkciókra (ipar, kereskedelem) is és a városon belül funkcionálisan közel homogén területeket, ún. szektorokat határolt le. Azt mondta, hogy a fejlődés és térbeli expanzió során, a városok testében több, funkcionálisan erősen specializálódott szektor jön létre, ilyen szektorális elrendeződést vesz fel az ipar, az irodai funkció, a vasúti közlekedés és raktározás, a különböző társadalmi csoportok és etnikumok lakónegyedei stb. A magas státuszúak lakónegyedeinek a városperemek felé történő eltolódásával pedig a két világháború között beindult szuburbanizációt sikerült kimutatnia.

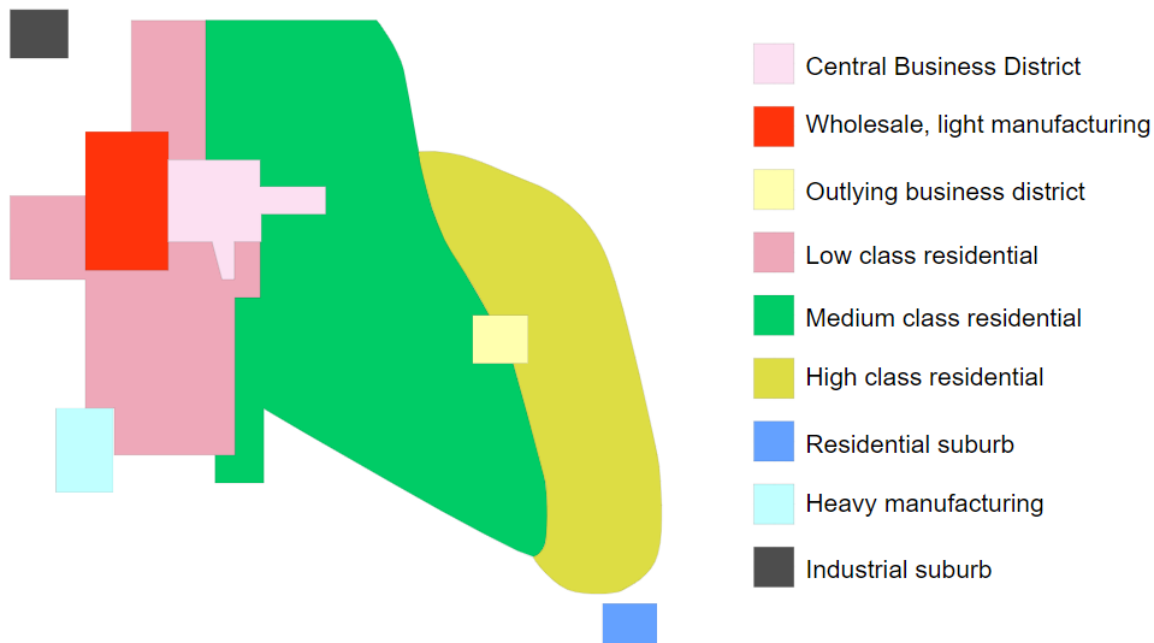
Harris és Ullman többmagvú modellje (1945)

C.D. Harris és E.L. Ullmann elméletének (80. ábra) középpontjában az a hipotézis állt, hogy a város térbeli növekedésével párhuzamosan egyre több **funkcionálisan specializálódott magterület** alakul ki. Így a városon belül lesz közigazgatási centrum, bevásárlónegyed, iparnegyed, kikötői negyed stb. Ezáltal a város több mag körül kezd el növekedni (jó példa erre a modellre Budapesten az alcentrumok rendszere). Tehát a Burgess-Park modellel ellentétben nem a különböző társadalmi csoportok térbeli szegregációja, hanem a munkahelyek térbeli differenciálódása az ami Harris és Ullmann szerint a városok belső szerkezetét végső soron meghatározza. A városökológiai modelleket már megjelenésük pillanatától kezdve heves kritika érte, elsősorban az általános érvényüket vonták kétségbe.



80. ábra Harris és Ullman többmagvú modellje (1945)

Harris and Ullman's Multiple Nuclei Model



Forrás: Wikipédia



Ellentmond például a Burgess-Park modellnek, hogy mind az európai, mind a latin-amerikai városokban a népesség társadalmi státusza a városközpontból kifelé haladva csökken. Ugyancsak gyenge pontja mindhárom modellnek, hogy nem vesz tudomást a harmadik dimenzióról, vagyis a városok vertikális differenciálódásáról, pedig az amerikai városok központjában a magas beépítés jóvoltából a horizontális elrendeződéshez hasonlóan a különböző hasznosítási formák vertikális tagolódása is jellemző. Fontos üzenete azonban a klasszikus városökológiai modelleknek, hogy rávilágítottak a modern nagyvárosokban uralkodó látszólagos össze-visszaság ellenére szigorú térbeli rend uralkodik. A modellek időtállóságát jól mutatja, hogy Budapest mai ökológiai szerkezetében a koncentrikus övezetek, a szektorok és funkcionális magok egyaránt jól kimutathatóak.

13.4 A városi népesség szegregációja

A feudális városon belül az egyének lakóhelye foglalkozásuk (céhek, klérus, világi hatalom stb.) és etnikai-vallási hovatartozásuk (keresztények, zsidók) szerint szigorúan meg volt szabva. Ezzel szemben a kapitalizmus kitermelte modern városban az egyének lakóhelyének előírtsága megszűnik, a népesség etnikai, foglalkozási kötöttségektől mentesen, látszólag szabálytalanul szóródik szét a térben. Nem véletlenül jellemezte Max Weber (1864-1920) német szociológus a modern nagyvárost "az egyének laza homokkupaca"-ként.

Ugyanakkor a látszólagos szabadság ellenére már a 19. század derekán az is nyilvánvalóvá vált, hogy a modern nagyváros társadalma térbelileg erősen szegregált, az egyes társadalmi (és etnikai) csoportok a városon belül külön-külön, jól lehatárolható lakónegyedekbe húzódnak (lásd. F. Engels: A munkásosztály helyzete Angliában c. 1845-ben megjelent műve). A modern és rendszeres statisztikai adatfelvételezések (népestámlálások) elterjedésével lehetőség nyílt a társadalmi szegregáció matematikai-statisztikai mérésére. Erre döntően két

módszer áll rendelkezésünkre.

A **disszimilaritási index** segítségével két társadalmi (foglalkozási, etnikai stb.) csoport földrajzi "távolságát", azaz a megoszlásukban fellelhető különbséget határozhatjuk meg. Ez a gyakorlatban a következő módon számolható ki: (1) megállapítjuk, hogy az egyes városrészekben (kerületek, városrendezési körzetek, népszámlálási körzetek stb.) a két társadalmi csoportnak önmagához viszonyítva hány százaléka lakik; (2) a két társadalmi csoport területegységenkénti arányait kivonjuk egymásból, majd (3) a különbséget összegezzük és elosztjuk 2-vel. Képlettel kifejezve:

Az alábbi táblázatban feltüntetett A és B társadalmi csoport disszimilaritási indexe 20% (azaz 40/2%). Ez azt jelenti, hogy az A társadalmi csoportba tartozók 20 százalékanak kellene más területre költöznie ahhoz, hogy az A és B társadalmi csoport megoszlása azonos legyen (0 disszimilaritás). 100% disszimilaritás esetén a két csoport a térben nem keveredik ("abszolút" szegregáció).

Terület	A	B	Különbség
1	10%	15%	5%
2	20%	15%	5%
3	40%	25%	15%
4	30%	45%	15%
Összesen	100%	100%	40%

A **szegregációs index** egy adott társadalmi (foglalkozási, etnikai stb.) csoportnak az összes többihez viszonyított elkülönülését adja meg. A szegregációs index esetében először (1) kiszámoljuk az adott társadalmi csoport és az összes népesség disszimilaritási indexét, majd (2) a disszimilaritási értéket elosztjuk a csoport és az össznépesség 1-ből kivont hányadosával.

A nagyvárosok népessége etnikai, (rasszbeli, nyelvi, vallási stb.) különbségek mentén igen gyakran extrém módon elkülönül, szegregálódik. A faji-etnikai alapon kialakuló, erősen szegregált, önálló szubkultúrával rendelkező és alacsony státuszú negyedeket hívjuk **gettó**nak. A gettó szó eredetileg a középkori olasz városok fallal körülvett zsidónegyedének megjelölésére szolgált, s a 20. század amerikai városfejlődése (a feketék "gettói") kapcsán kapott új értelmezést.

A gettó kialakulása döntően a **munkaerőpiac** és **lakáspiac** működési mechanizmusán alapuló öngerjesztő folyamat, amelynek kezdeti lépcsőfokát az adott etnikai csoport hátrányos munkaerőpiaci helyzete jelenti. Ez a hátrányos helyzet részint az alacsonyabb képzettségi szintből, másrészt a többségtől eltérő munkakultúrából és a munkaadók diszkriminációjából adódik. Mindezek következményeként az etnikai csoport tagjai kevés jövedelemmel rendelkeznek, gyakran válnak munkanélkülivé, s szorulnak szociális segélyezésre. Az adott kisebbség a városon belül egyre inkább a legolcsóbb, legalacsonyabb lakbéreket kínáló negyedekbe szorul vissza. A kisebbség tömeges feltűnése (**invázió**) a szóbanforgó városrész(ek) lakáspiaci leértékelődéséhez vezet, a lakóépületek felújítása az alacsony lakberek folytán elmarad, romlik a közbiztonság és a közszolgáltatások (pl. oktatás, egészségügy) színvonala, ami a magasabb státuszú népesség fokozatos meneküléséhez vezet. Egy idő után az etnikum tagjai magukra maradnak, kialakul a társadalmi összetartozást szimbolizáló és erősítő, a többségtől eltérő szubkultúra, s a gettó láthatatlan falai bezárulnak. Ma a társadalmi kirekesztés különféle megnyilvánulásai jelentik a fejlett államok nagyvárosainak egyik legfőbb problémáját.

**Főbb tanult fogalmak és ellenőrző kérdések**

1. Magyarázzuk meg az alábbi fogalmak jelentését a fenti fejezet segítségével:

Central Business District (CBD)
Disszimilaritási index
Invázió
Slumosodás

2. A fenti fejezet alapján fejtse ki, hogy mi a különbség a disszimilaritási és szegregációs index között!

3. A tanultak alapján soroljon fel érveket az mellett, hogy a telekáraknak meghatározó szerepe van a városok belső szerkezetének átalakulásában!

4. A fenti fejezet alapján fejtse ki, hogy mi a különbség Burgess és Park, Harris és Ullman és Hoyt városökológiai modellje között!

5. A fenti fejezet alapján az ismeretei szerint hány funkcionális övezet meglétét mutathatjuk ki az európai városokban? Sorolja fel ezeket az övezeteket!

6. Az internet segítségével keressen további módszereket, hogyan lehet kiszámítani a városi népesség szegregációját? Érveljen a talált módszerek előnyei és hátrányai mellett!



Válogatott irodalom

- Abercrombie, P. (1944) Greater London Plan. University of London Press, London. 217 p.
- Beluszky P. (1999) Magyarország településföldrajza. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs. 584 p.
- Bernát T. – Bora Gy. – Fodor L. (1973) Világvárosok, nagyvárosok. Gondolat, Budapest. 533 p.
- Clark, D. (1996) Urban world, global city. Routledge, London. 211 p.
- Doxiadis, C. A. (1968) Ecumenopolis: Tomorrow's City. Britannica Book of the Year 1968, pp. 16–38.
- Enyedi Gy. (1988) A városnövekedés szakaszai. Akadémiai Kiadó, Budapest. 116 p.
- Enyedi Gy. (1992) Urbanizáció Kelet-Közép-Európában. Magyar Tudomány. 37. pp. 685-693.
- Enyedi Gy. (1992) Urbanization in East-Central Europe: Social processes and societal responses in the state socialist system. Urban Studies. 29. pp. 869-880.
- Enyedi Gy. (1995) Városverseny, várospolitiká, városmarketing. Tér és Társadalom. 9. pp. 1-3.
- Enyedi Gy. (1996) Urbanization under socialism. In: Andrusz, G; Harloe, M; Szelényi, I (szerk.) Cities After Socialism: Urban and Regional Change and Conflict in Post-Socialist Societies, Wiley-Blackwell Publishing Ltd., Cambridge, pp. 100-118.
- Enyedi Gy. (2012) Városi világ. Akadémiai Kiadó, Budapest. 186 p.
- Friedman, J. (1986) The world city hypothesis. Development and Change 17. pp. 69-74.
- Haggett, P. (2006) Geográfia, Globális szintézis. Typotex Kiadó, Budapest. 836 p.

- Hall, P. (1985) Urban and regional planning. Allen and Unwin, London. 318 p.
- Heineberg, H. (1989) Stadtgeographie. Grundriss Allgemeine Geographie X. Ferdinand Schöningh, Paderborn. 124 p.
- Howard, E. (1902) To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform. Cambridge University Press, Cambridge. 204 p.
- Kovács Z. (2002): Az urbanizáció jellemzői Kelet-Közép-Európában a poszt szocialista átmenet idején. Földrajzi Közlemények 126. pp. 57-78.
- Kovács Z. (2013) Népeség- és településföldrajz. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest. 239 p.
- Kovács Z. (2017) Városok és urbanizációs kihívások Magyarországon. Magyar Tudomány 178. pp. 302-310.
- Kőszegfalvi Gy. – Loydl T. (1999) Településfejlesztés. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest. 161 p.
- Kőszegfalvi Gy. – Tóth J. (1998) Általános településföldrajz. In: Tóth J. – Vuics T. (szerk.) Általános társadalomföldrajz. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs. pp. 389-448.
- Martin, R. (1988) The Political Economy of Britain's North-South Divide. Transactions of the Institute of British Geographers 13. pp. 389-418.
- Mendöl T. (1963) Általános településföldrajz. Akadémiai Kiadó, Budapest. 567 p.
- Mumford, L. (1985) A város a történelemben. Gondolat Könyvkiadó. Budapest. 614 p.
- Mykhnenko, V. – Turok, I. (2008) East European Cities - Patterns of Growth and Decline, 1960–2005. International Planning Studies 13. pp. 311-342.
- Ladányi J. – Szelényi I., (1997) Szuburbanizáció és gettósodás. Kritika, 7. pp. 4-12.
- Perényi I. (1978) Városépítéstan. Tankönyvkiadó, Budapest. 621 p.
- Perényi I. (1979) Korunk urbanisztikája. Műszaki Könyvkiadó, Budapest. 181 p.

Pirisi G. – Trócsányi (2015) Általános társadalom- és gazdaságföldrajz. Online tananyag, Honlap: <http://tamop412a.ttk.pte.hu/files/foldrajz2/index.html> (Letöltés dátuma 2019.02.11.)

Pounds, N. J. G. (1997) Európa történeti földrajza. Osiris Kiadó, Budapest. 448 p.

Sárfalvi B. (szerk) (1971) Válogatott tanulmányok a gazdasági földrajzból. Tankönyvkiadó, Budapest. 415 p.

Schneider W. (1973) Városok Urtól Utópiáig. Gondolat Kiadó, Budapest. 323 p.

Szelényi, I. (1996) Cities under socialism – and after. In: Andrusz, G – Harloe, M – Szelényi, I (szerk.) Cities After Socialism: Urban and Regional Change and Conflict in Post-Socialist Societies, Wiley-Blackwell Publishing Ltd., Cambridge, pp. 286-317.

Szelényi, I. (2008) A Theory of Transitions. Modern China. 34. pp. 165-175.

Szirmai V. (1988) "Csinált" városok. Magvető Kiadó, Budapest. 230 p.

Tóth J. (1996) Településrendszer. In: Perczel Gy. (szerk.) Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest. pp. 539-584.

Tóth Z. (1997) A települések világa. Ponte Press Kiadó, Pécs. 211 p.

Wolf S. (1973) Városok Urtól Utópiáig. Gondolat Kiadó, Budapest. 323 p.

World Urbanization Prospects 2014. United Nations, New York. 2014.

World Urbanization Prospects 2016. United Nations, New York. 2016

World Urbanization Prospects 2018. United Nations, New York. 2018.

Jelen tananyag a Szegedi Tudományegyetemen készült az Európai Unió támogatásával. Projekt azonosító: EFOP-3.4.3-16-2016-00014