

François Walter

A város meghatározásának problémái a 19. századi Európába századi Európában*

Kiindulásként megállapíthatjuk, hogy a posztmodern felfogás, paradox módon, rehabilitálta a város történeti dimenzióját, és hogy napjainkat egy új jelenség, a „városon belüli urbanizmus” jellemzi. Ám ezt a jelenséget is egyre inkább kiszorítja és elhalványítja egy még általánosabb folyamat: a városok lassan minden területet elfoglalnak. Vannak-e még igazi „városok”, vagy csak urbanizált régiókat látunk? Valóban, a lakott terület a maga teljességében urbanizált formában jelenik meg, olyannyira, hogy a központ és a periféria fogalmi is érvényüket veszítik ezekben a hatalmas, adminisztratív vagy politikai határvonalakon átívelő egységekben? A városok mai felbomlásának témája a várostanulmányok vezérmotívumává vált: az építészeti funkcionálizmussal a városi formának már nincs létalapja. Paradox módon mégis úgy tűnik, éppen a városi forma felbomlása tette érzékennyé kortársainkat a városi táj iránt. Vagyis, azért figyeltünk volna fel a városi tájra, mert a város századunk során megszűnt „megfelelni annak a sémának, amely a várost, mint olyat megalapozta”.¹ Eszünkbe juthat, hogy az archetipikusnak tekinthető városi forma a zárt város. Az urbanisztika tudományát létezése (a 19. század vége) óta fogva tartja az a városfelfogás, amely a pontosan körülhatárolható, elszigetelt városközpont-hoz kapcsolódik. Ettől az elképzeléstől nehezen tud megszabadulni, mivel Nyugat-Európában a városokat létrehozó folyamat a várost „a környező, falon túl elterülő vidék ellentétéként alkotta meg, amelytől védművek és vámok választották el, és amelytől ma a külvárosok ugyanilyen biztosan izolálják”.² E megjegyzés véleményünk szerint különlegesen jogosnak tűnik, mivel egy ázsiai világra szakosodott történelemtől származik. Az ő más területekhez is szokott pillantása a miénknél jobban felismerheti a lényegét. A nyugat-európai város-meghatározások történeti modellje egyedi, és éles ellentétet alkot a délkelet-ázsiai, kínai vagy japán modellel, ahol a városi agglomeráció mindig is szoros szimbiózisban maradt a környező térrel, attól semmi nem választja el, sem fizikai, sem fogalmi értelemben. Vizsgálódásunk tárgya tehát ez az evidencia: a város csak akkor létezik, ha véges és behatárolt.

A VÁROSI MORFOLÓGIA OLVASATA

A város jogi és adminisztratív meghatározásával kapcsolatos, egyre nagyobb számú kutatás alapját a városiasság természetére irányuló kérdések képezik, amelyek

* A francia nyelvű kéziratnak ez az első megjelenése.

1 Berque 1995: 140.

2 Lombard 1990: 154.

annál inkább előtérbe kerülnek, minél homályosabban ragadható meg a városi lét. A korábbi korok városa erődszerű külső vonala által öltött testet a tájban. Nem kétséges, a nyugati képzeletvilágban igen szívósan tartja magát az a városportré, amelyet a kozmográfiai metszetei tömegesen terjesztettek a 17. század óta. Még ha az új városoknak – így a 18. század elején alapított Karlsruhenak – már nincsenek is védművei, ha a középkori falak el is veszítették katonai funkciójukat, a város mint zárt tér képe fennmaradt. Meg kell jegyezzük ugyanakkor, hogy palánkok és őrszotok – kincstári és rendfenntartási okokból – egészen a 19. századig jelezték a városi tér és a környező vidék közötti választóvonalat.

A zárt város fennmaradására Közép-Európa szolgáltatja a legmarkánsabb példákat. A germán vidékeken érintetlenül találhatjuk meg az önállóság feletti büszkeséget, melyet a városfalak szimbolizálnak. A Német Birodalom szabad városai féltékenyen őrizték előjogaikat a választófejedelemségek beavatkozásaival szemben, jóllehet némelyik hajdani gazdagságának már csak emlékei maradtak fenn. Dortmund, a régi Hanza-város talán tízezer lakost is számlált a 17. század elején. A harmincéves háború azonban megtizedelte lakosságát, és még 1809-ben is csak négyezer lakosa volt. Más városok, amelyek a harmincéves háború után hatalmas falaik mögé zárkóztak, büszkén őrizték autonómiájukat. Hamburg 130.000 lakost számlált falai között a 18. század végén. A felvilágosodás eszméi iránt nyitott, dinamikus gazdaságú várost kisszámú (két-háromezer) polgár igazgatta, ők testesítették meg a régi városi köztársaság lelkiismeretét, amelynek a falak bizonyos módon a fizikai megtestesülései voltak. A falakon kívül lakás a társadalmi ki zártság megfelelője volt, és ebben a lélektani szempont legalább olyan fontos, mint a materiális kényszer – a szabott nyitvatartású kapukon való áthaladás kínos kötelessége.

Ahol a gazdasági-társadalmi folyamatok kedvezően alakultak, a falak lebontásának kérdése már a 18. században egyre sürgetőbben merült fel. Több város is megtette ekkor a nagy lépést: megkezdték a zártság felszámolását és új, külső kerületek építését. Ilyen Düsseldorf esete 1785 után. Más városok egyenesen elhárították a falak lerombolását: Bonn 1703-tól, Berlin 1734-től, Hannover 1763-tól, Münster 1764-től. Hasonló évszámokat találhatunk a francia városok esetében is. Általában véve minél keletebbre érünk, annál későbbre esik a falak lebontása.³ Közép-Európa afféle átmeneti területnek tűnik, ahol a falak felszámolása mintegy a városi növekedés feltételeként jelent meg, miként azok a jogi változások is, melyek a polgárjog, az iparúzés vagy letelepedés szabadsága területén a falak lebontását kísérték. A „manufaktúra-városok” (mint Krefeld, Barmen, Eberfeld) számára emelkedésével a falak hiánya immár nem akadályozhatta meg, hogy ezeket egyértelműen városi funkciókkal rendelkező településként fogadják el. Csupán katonai tényezők indokolták a védművek, a citadellák, falak, beépítési tilalom alá vont árkok megőrzését (ezt mutatja Koppenhága 1867-ig, Nijmegen 1874-ig és Prága 1875-ig). Sok esetben el is halaszthatták a költséges bontási munkálatokat,

3 Grobe 1970.

mivel a városok a régi falakon belül is elegendő szabad területtel rendelkeztek a növekvő népesség befogadásához. Egy Köln méretű nagyváros például – bár katonai tényezők nem indokolták a védművek fenntartását – egészen 1881-ig tudta halasztani a falak lerombolását elhatározó döntést.

A városfal-bontások legnagyobb hulláma az 1790 és 1825 közötti évekre tehető, és leginkább a barokk korabeli árkokat és bástyákat érintette, míg a középkori falak tovább omladoztak, egészen addig, míg a század végén megőrzendő műemléknek nyilvánították őket. Gyakran a kapuk is helyükön maradtak, mivel lehetővé tették a belépő áruk és személyek ellenőrzését. Csak a közlekedés megnövekedett igényei tették szükségessé lebontásukat a század második felében. Az így felszabaduló, és városi tulajdonban levő terek igen alkalmasak voltak az urbanizációs tervek végrehajtására: zöldterületek létrehozására, körutak – a német nyelvterületen jellemző *Ringstrassen* – építésére vagy a vasút bevezetésére a város szívébe. Bécs esete igen jól példázza a felszabaduló területek hasznosításának folyamatát. Ferenc József császár 1857-ben rendelte el a bástyák lerombolását és a glacis beépítését. Itt alakították ki a híres *Ringet*, amellyel Bécs a 19. századi városrendezés mértékadó modelljévé vált. A második védvonal helyét 1890-ben újabb közlekedési gyűrű (a *Gürtelstrasse*) foglalta el.

Óvatosan kell bánnunk ugyanakkor bármiféle általánosítással, hiszen az egyes városok különböző kapcsolatban állnak a térrel, és ennek nyomán külső megjelenésük is saját egyéni ritmusuk szerint változik. Itáliába például a francia hódítással érkezett el a falak lerombolásának ideje. 1800-ban, a marengoi csata után, Bonaparte követelte Torino falainak lerombolását és elrendelte Lombardia erődített helyeinek demilitarizálását. Azokban a városokban, amelyeket spanyol (Milánó és Novara) vagy piemonti (Torino) hadmérnökök modernizáltak, a munkálatok eredményeként hatalmas szabad területek keletkeztek. A megszálló hatóságok célja egyértelműen az abszolút monarchiához kapcsolódó városkép lerombolása volt. Az érintett városok számára ezért a napóleoni idők egyszersmind identitásuk új alapokon való meghatározásának korát is jelentette. A városok persze tiltakoztak – igen prózai okokra hivatkozva: hogyan lehet falak nélkül küzdeni a rablók és csempészek ellen? Itália más részein, és az esetek többségében viszont középkori falakról volt szó, amelyek lerombolását nem igazolhatta az a cél, hogy építkezésre alkalmas nagy tereket nyerjenek. Lebontásuk sokkal inkább jelképértékű szakítás volt a régi renddel, a városi patríciusok uralmával.

A falak lerombolása tehát szükségszerűen új erőviszonyokból, új politikai felállásból fakadt, amely a városok lakóit arra kényszerítette, hogy lemondjanak felsőbbrendűségükről és annak szimbolikus formáiról. Svájc példája határozottan azt a benyomást kelti, hogy a polgárok egészen az 1830-as évekig félték a régi falak lebontása által keletkező üres terektől, mintha e falak a politikai életben való részvétel megkérdőjelezhetetlen biztosítékai lettek volna, holott valódi funkcióikban már régóta nem hitt senki sem. Egy éles szemű utazó 1776-ban megállapította, hogy a falak csak azért vannak ott, hogy a várost megvédjék egy esetleges váratlan parasztfelkeléstől. Egyértelmű tehát a politikai összefüggés, miként ezt már

többször kiemelték Zürich (1833), Bern (1834) és Genf (1839) esetében, hogy csak a leglátványosabb példákat említsük – és szándékosan nem említjük most a védművek darabonként való eltűnésének hosszú folyamatát (először a kapuk, majd az oldalfalak, végül a teljes védelmi rendszer felszámolása), ahogy az a középkori falrendszerrel rendelkező városok legtöbbszörében történt.⁴

Noha a korszak meghatározó tendenciája a nyitás, ne becsüljük le a katonai szempontok kényszerítő erejét sem, amelyek nagyon is fennmaradnak e politikai rendszereket felbolygató században. A városok, különösen a fővárosok biztonsága, a nemzeti hovatartozás kinyilvánításával megszülető politikai határok védelme komoly problémát jelentett a stratégiák számára. A tüzéség növekvő hatékonyságát ellensúlyozandó a hadmérnökök megsokszorozták a külső védműveket, hogy így óvják meg az urbanizált városmagot az esetleges ágyúzásoktól.

Európában mindenütt található példákat a városok védelmének olyan átalakítására és megerősítésére, amely a külső erődítmények hálózatán alapul. Párizs új falai 15 külső erősséggel 1841 és 1843 között épültek fel (ezt a 39 kilométeres koncentrikus falrendszert nevezik Thiers-féle falnak, szemben a korábbi és azóta lerombolt ún. főadóbérlők falával). A hadmérnökök hasonló tervei Berlin számára 1858-ban, London esetében 1860 és 1880 között, Bécs városára szabva 1866–1867-ben készültek el, ám ezek megvalósítását általában elhalasztották. Brüsszelnél nem érvényesültek ilyen katonai megfontolások, de a stratégiai helyzetű Antwerpenben 1859 és 1864 között megépítették a külső erődítményrendszert. A határok mentén a franciák, belgák, hollandok és németek újraszervezték és fejlesztették a védelmi rendszereket, s ebben az erődített városok kulcsszerepet játszottak.⁵

Az országos hatóságokat Európa keleti felében is foglalkoztatta a biztonság kérdése. Bukarest körül 1885-ben készült el a központtól 15 kilométerre húzódó erődrendszer, amelyet egy civilek által nem használható vasútvonal kötött össze. Lengyelországban is újdonságot jelentettek az erődített városok. Az ország területén osztozó hatalmak erődített városok láncolatát alakították ki. Poznańt 1829 és 1869 között erősítették meg (1900-ban rombolták le falait), Varsó a század közepén citadellát kapott, majd 1883 és 1886 között tovább erősítették, és az építési tilalom a katonai övezetben 1911-ig életben maradt. Krakóban 1850 és 1855, illetve 1863 és 1865 között folytak jelentős munkálatok (a falak lebontására 1909–1911-ben került sor). Terespol, ezt a régi kisvárost pedig egyenesen áttelepítették 1854-ben, hogy lehetővé tegyék Breszt-Litovszk citadellájának kibővítését.

Kétségtelen, hogy a katonai szempontok jelentősen befolyásolták a városok térbeli fejlődését, amit a lakosság gyakran rosszul fogadott, mivel gátolták a közlekedést és az építkezéseket. A falak felszámolása ugyanakkor – amit főleg a gazdasági élet szereplői szorgalmaztak – aggodalommal töltötte el a városi hatóságokat részben közbiztonsági, részben pénzügyi megfontolások miatt. A 19. századot tehát nemcsak a városok nyílttá válása jellemzi, emellett egy másik, hosszú távú

4 Walter 1994: 190–201.

5 De Seta–Le Goff 1989.

folyamat is jelentkezik, amelynek hatásait máig érezhetjük. Az éppen felszámolt fizikai korlátokat bizonyos értelemben újraalkották, mintha a város zárt képe – még ha a modern városi valósághoz képest teljesen idejétmúltnak tűnik is – máig hatással lenne.

A városon belüli fizikai határok a 19. század közepén néha váratlan formában születtek újjá. Ez elsőként a vasút felfedezése kapcsán jelentkezett. Az új közlekedési eszköz a város szövetében zavaró elemet jelentett, a tér újabb polarizációjához vezetett, és újraszervezte a városon belüli mozgásokat. Mivel a pályaudvar körül gyakran új városközpont formálódott, zavaró, de egyben strukturáló tényező is volt. Számos városban a „vasút utcája” kötötte össze a régebbi, középkori szövedékű városrészeket az újabb, körkörös és geometriai logika alapján épült negyedekkel. A vasút egyúttal egyes területek értékvesztéséhez is vezetett a gépek zaja, a szerelőműhelyek és áruraktárok sora, a manőverezéshez és állomásozáshoz szükséges vasútpályák hossza miatt. Ez utóbbiak üres területeket is körbezártak, és így a városi terjeszkedésnek új korlátot szabtak. A városok még alig vették be saját régi erődtített gyűrűjüket, amikor egy újabb, töltések és vasútpályák alkotta védműrendszer vont ismét áthatolhatatlan határt köréjük. Milánóban a központi pályaudvar 1931-es felavatása zárta le a történeti város körüli „cintura di ferro” (vasöv) kiépítését. Bécsben több pályaudvar is gátolta a lakóövezetek fejlődését, a vasúti építmények mellett pedig általában ipari körzeteket és hatalmas, laktanyák által elfoglalt területeket találhatunk. Maurice Halbwachs egyik híres, 1934-es cikkében megállapította, hogy abban a hatalmas agglomerációban, amivé Nagy-Berlin alakult, „a vasút az, ami legjobban megvonja a modern Berlin határait, és elválasztja a várost a külvárosoktól”.⁶

A régi falakat mindenütt egy fiskális, vagyis vámhatár váltotta fel. Ehhez vagy egy korábbról fennmaradt, használaton kívüli erődtített vonalat vettek újra használatba, mint például Milánóban a 16. századi spanyol falakat, vagy új védvámövet építettek fel. Németországban számos olyan kisebb település növekedett várossá, melyek, noha nem rendelkeztek védművekkel, mégis formálisan létező határaik voltak. Az efféle adóztató városok (*Akzisestädte*) Brandenburgban és Poroszországban külön várostípust alkottak (pl. Krefeld, Elberfeld vagy Barmen). A birodalmi városok hanyatlásával egyidőben ezek az adóztató városok a külön pénzför-rásokkal rendelkező modern város első példáját jelentették. Egyszerű falak vagy palánkok vonták meg a fogyasztási és forgalmi adók beszedésének határát. Berlinben ez a fal 1802-ben készült el: 14 kapu, köztük a híres Brandenburgi kapu található a 17 km hosszú, 1861-ig használt falrendszeren. Ezek a városi szövedék robbanásszerű terjeszkedését akadályozó vámhatárok az 1860-as években tűntek el. Hamburg és Altona között a beépítettség folyamatos, ám a kettő határát jelzi néhány pózna és a két város rendőrségének jelenléte.

Franciaországban és Itáliában a város határában szedett vám lassabban, csak a 19. század végétől tűnik el. Elbeuf városa büszkén hirdette, hogy első között

6 Halbwachs 1934.

törölte el e népszerűtlen vámfajtát, Lyon 1901-ben szüntette meg a városi vámot – de csak a „helyi adót” bevezető 1941-es törvénnyel tűnt el mindenhol a régi adó-típus. Bolognában a védművek lerombolásakor, 1900-ban állítottak fel egy vámhátart (*cinta daziaria*), amely 1930-ig működött. Torinóban az 1853-ban felállított vámvő, amely valódi fal volt tornyokkal és árokkal, 1912-ig volt használatban. Végül egy 1930-as törvényerejű rendelet törölte el a városi vámokat Olaszországban, és azok helyébe a fogyasztási adó lépett.⁷

A statisztikai gyakorlat – önkéntelenül – szintén hozzájárult a zárt tér fennmaradásához. Ez a helyzet az agglomeráció fogalmának esetében, amelyet a francia Paul Meuriot javasolt a 19. század végén. A Nemzetközi Statisztikai Hivatal 1911-től igyekezett meghatározni a fogalmat, de nem sikerült olyan módszerben megegyezni, amellyel azt jól le lehetne írni. Alkalmazása mégis általánossá vált az I. világháború után. A fogalom elfogadásának időpontja 1930, de csak az európai statisztikusok 1959-es konferenciáján nyert valódi meghatározást. A definíció szerint: egy központi mag körül „agglomerálódik” egy vagy több, vele egybeépült település. A magban elhelyezkedő város és a folytonos beépítettség kikötése nem más, mint a jól körülhatárolt város örökölt képének továbbélése. A város tehát alapvetően egy másfajta, lazább letelepedési változattól, a vidéktől különül el.

A VÁROS MEGHATÁROZÁSÁNAK KÉT MODELLJE

A védművek lerombolása előtti régi városban az előkelő utcák közvetlen közelében ott voltak a mocskos síkátorok, de gyakran egyazon házban laktak tehetős polgárok és nincstelen kézművesek. E társadalmi keveredést a 19. században a modern város éles határvonalai váltották fel. Számos kutatás rámutatott már a különféle városi tereknek a város terjeszkedésével együtt növekvő specializálódására. A város megnyitásából eredő formai változást tehát a társadalmi-területi eloszlás újrastrukturálódása követte. A város korábbi formájában nem csak zárt, de egyúttal társadalmilag koncentrált tér is volt. Ezzel szemben a modern város sokkal inkább egy több központra széttörédezett térnek tűnik: ez az a bizonyos szegmentált város, amelyről az urbanisták beszélnek majd. Az is problémát okoz, hogy számunkra a régebbi városnak már önmagában jelentése volt: megfeleltethettük egymásnak a város kialakult formáját (a zárt várost) és egy társadalmi berendezkedést (az ancien régime zárt társadalmát). A mai szegmentált típusú város ezzel szemben sokkal zavarosabbnak tűnik. A város fizikai bomlásával a térbeli formák is egyre nehezebben értelmezhetővé válnak. A városi területfejlesztés modern eszközei azonban ismét csak a határ formális nyelvezetéhez folyamodnak. A védművek lerombolása utáni nyitott városból hamarosan különböző kategóriájú terekre felosztott város lesz, és e felosztásban az urbanisztikai normák merevsége semmi-

7 Petit–Marec 1996.

ben sem marad el a korábbi városok zártságát őrző adminisztratív és rendőri szabályozások szigorúságától.

A dolog azonban mégsem ilyen egyszerű. Eddig elsősorban a városi formák nyelvét használtuk: mintha a társadalom remeterákhoz lenne hasonló, amely csak meglévő csigaházakat foglal el – nevezetesen egy fizikai (a falak) vagy virtuális (a használatba vett földek) határok által körülzárt teret. A kizárólag formai változások iránti érdeklődés helyett (e konkrét esetben a határ és a zárt tér mint strukturális invariáns jelennek meg), feltétlenül szükséges rákérdeznünk a város társadalmi használatának változásaira is. A társadalmi szereplők szüntelenül alakítják a térszerveződés régi formáit, nem kész csigaházakba bújnak be, hanem a régi formákat értelmezik és használják fel újra. E dinamikus folyamat megragadására Bernard Lepetit a város „elsajátítási képességének” fogalmát javasolja. A társadalmi használat változásai egyben mind a tér elsajátításának különféle modalitásai.⁸

„A funkció számít mindenképp előtt, a funkció alapján kell a városokat osztályoznunk, katalogizálnunk [...] ha valóban hasznos osztályozáshoz szeretnénk jutni.”⁹ Egy ilyesfajta terv meglehetősen anakronisztikus a 19. század városi valóságának megragadására. A városi hivatalnokok nyilván nem olvashatták Lucien Febvre-et – ám mégis, a helyi hatalmi szervek, mintha az előbbi megállapításnak igyekeznének megfelelni: szüntelenül definíciós problémákkal szembesültek. Melyek azok a településformák, amelyek megérdemlik a város nevet? A kérdés nem könnyen eldönthető e folyamatos változást megélt évszázadban. Egyetlen dolog tűnt biztosnak: már nem elégségesek a régi, jogi típusú meghatározások. A városiasság adminisztratív osztályozásának kérdése az egész 19. századon végighúzódik függetlenül a statisztikai megközelítéstől, amely kétségtelenül kényelmes, ám a megélt valósággal csekély kapcsolatban álló és gyakran utólagos megoldást kínál. Európa szerte általánosan elfogadottnak tűnik, hogy a városi státuszt, amelyhez bizonyos előnyök társulnak (leegyszerűsítve: a viszonylagos autonómia előnyei), csak a városinak tekintett funkciók megléte igazolja. A régi meghatározás szerint, amelyet a lexikonok gyakran még a 19. század derekán is idéztek, a várost három fő kritérium különítheti el minden más településformától. Elsőként az architektúrája, amely zárt és monumentális. Zárt, mivel a belépők ellenőrzése a falak elavulása ellenére is fennmaradt, monumentális, melyről a városi identitás egy sor szimbolikus épülete tanúskodik. Másodsorban a jog, hiszen a pénzbeli adók alóli mentesség a városi fogyasztót jellemzi, és a vámhatár (*octroi*) sokáig a város körvonalának kézzelfogható határa volt. Végül pedig a népesség, mivel már a 18. században is megkérdőjeleződött a túl alacsony lakosságú települések városi jogállása.

Az ilyen típusú meghatározás azonban érvényét veszti azzal a folyamattal, melynek során a város egyre inkább beleolvad a térbe. Azóta több adminisztratív megoldási javaslat is született, amelyek egymással nem feltétlenül összeegyeztethetetlenek, de eltérő politikai hagyományból fakadtak. A francia megoldás kezdetben a város–falu megkülönböztetés eltörlése volt. A forradalom meg akarta

8 Lepetit 1994.

9 Febvre 1949: 412.

szüntetni az egyenlőtlenséget sugalló város – mezőváros – falu megnevezéseket, ezért helyettük minden településre egységesen a község (*commune*) kifejezést használta. A fogalmat az 1793-as konvent rendelete vezette be 6000, majd 5000, később 3000 fős lakossági küszöbvel. Németországban, Nagy-Britanniában és Ausztriában a statisztikák 2000 főnél vonták meg a városok alsó népesség-határát a 19. század elején. Franciaországban 1846-ban városinak tekintettek minden olyan települést, amelynek adminisztratív központjában legalább 2000 lakos élt.¹⁰

A város statisztikai meghatározásának egyezményesítésére tett első erőfeszítés az 1860-as londoni statisztikai kongresszushoz köthető. A nemzeti statisztikai hivatalok azonban továbbra is megmaradtak saját gyakorlatuk mellett. A kongresszus döntéseinek bevezetését egyedül Magyarország kísérte meg, jelentős kétséssel, az 1930-as években. Francia sajátosság, hogy továbbra is osztályozási szempontnak tekintik a városközpont lakosságának számát. Ebben a többlépcsős településrendszerben elvontan határozták meg az egyes szinteket, a legelső döntési szintnek pedig a községet tették meg. A forradalom idején létrehozott adminisztratív rendszer szinte változatlanul létezik azóta is Franciaországban. Az egyes szintekhez rendelt hatáskörök természetesen változtak, idővel kibővültek, ám az egyetlen nagyobb változás a mintegy száz alprefektúra megszüntetése volt 1926-ban, amely számos regionális központi szerepre áhítozó várost helyezett alacsonyabb szintre.

A francia rendszer több országot ösztönzött hasonló adminisztratív felosztásra. A tendenciát megtalálhatjuk gyakorlatilag minden olyan területen, amelyek a napóleoni hódítások idején francia adminisztratív és jogi hatás alá kerültek, mint pl. Itália és Svájc. Svájcban a honosságról (*indigénat*) hozott 1798 és 1799 évi törvények megkönnyítették a felvételt a városi polgárok közé, és létrehozták a politikai községet (*commune politique*). Az 1848. évi szövetségi alkotmány biztosította a letelepedési szabadságot, így a legalapvetőbb területi privilégium, a polgárjog elvesztette kizárólagos jellegét. Ettől fogva a városok is ugyanolyan községeknek számítottak, mint minden más település. A községek közötti egyenlőség megteremtése véget vetett a város és vidék területe közötti egyenlőtlenségnek. 1848 után a polgári státus már nem volt szükséges feltétele a politikai és gazdasági jogok gyakorlásának. Ez a tényező azonban már a városlakók és a város területe közötti azonosságtudat gyöngülése irányába hat. A városok gyarapodását gátló jogi akadályok tehát elhárultak, a régi városi rendszer kezdett felmorzsolódní. A francia rendszerrel kényszerűen megismerkedő más vidékek idővel egyre inkább eltértek a francia példától. Ilyen Németország keleti tartományainak esete a 19. század első felében, vagy a franciák által elfoglalt holland területeké is: itt igen hamar felhagynak a tipikusan franciának tartott kvantitatív, statisztikai meghatározással.

10 Loewinger 1970.

Közép-Európa – a német államok, az osztrák örökös tartományok, Magyarország – egy jóval összetettebb, a város jogi felfogásából származó rendszerrel kísérletezett. A város sajátossága a városi jog volt, amely saját területén jelentős kiváltságokat nyújtott a városi közösségnek. A jog tehát arra törekedett, hogy kodifikálja a községi életet és adminisztratív szinten válassza el a várost és a vidéket. Németországban a városi és falusi községek megkülönböztetése 1935-ig volt használatban: ekkor a náci rendszer megszüntette a város–vidék különbséget, és ettől kezdve adminisztratív szinten városi tartományokat és vidéki tartományokat (melyek egyébiránt városokat is tartalmazhattak) különbsztettek meg. A német jog fejlődése ebben a tekintetben igen sokatmondó. A régi területi jog a városi teret igen leszűkítő módon határozta meg (az 1794-es porosz *Landrecht*). Az első városi rendezést (az 1808-as *Städteordnung*) Stein 1808-as reformjai jelentették. Országos szinten minden település egy-egy körzet (*Kreis*) része lett, és csak a jelentős városok alkothattak önmagukban külön körzetet. Az 1831-ben átdolgozott rendelet a város fogalmát a városokról kiterjesztette a környező területekre, a peremterületekre is. A statisztikai kritériumok itt semmilyen szerepet nem kaptak, és az érintett környék körvonalait is gyakran igen bizonytalanul határozták meg, melyet csak a század első felében végrehajtott telekkönyvi rendezés pontosít. A helyzetet 1856-ban néhány egyesített városi terület megalkotásával igyekeztek orvosolni, amelynek e komoly urbanizációs fejlődést hozó korszakban nem elhanyagolható hatása volt a városok kiterjedésének jelentős lecsökkentése. Köln, Essen, Bochum és Hannover területe kevesebb, mint 10 km², míg Hamburg, Karlsruhe, Münster kevesebb, mint 5 km² lett.¹¹ Ez a rendszer nem teszi könnyen átláthatóvá a városállomány egészét. Egyes városok *kreisfreie Stadt* státusszal rendelkeztek, vagyis minden adminisztratív körzettől függetlenek voltak. Voltaképpen ez a városi jogállás tekinthető az egykori irigyelt birodalmi városi rang utódjának. Más városok ezzel szemben a körzetekhez tartoztak (*kreisangehörige Stadt*), megint mások egyszerűen a vidéki községek jogi szabályozása alá estek. A rendszerben a statisztikai kategóriák teremtettek rendet: eszerint azok a települések tekinthetők városnak, amelyek lakossága meghaladja a 2000 főt. Először az 1867-es poroszországi népszámlálás idején történt kísérlet a statisztikai meghatározásra. E meghatározás alapján a város jelentős népességkoncentrációjú és összefüggően lakott területű település. Az 1871-es népszámlálás meghatározása szerint városnak minősülnek a 2000 lakosnál népesebb települések. (A városi települések elfogadott kategóriái részletesebben: 2000 és 5000 fő között mezőváros (*Landstädt*), 5 és 20 ezer fő között kisváros (*Kleinstädt*), 20 és 100 ezer fő között középváros (*Mittelstädt*). 1887-től a nemzetközi statisztikai kongresszus normáinak megfelelően bevezették a 100.000 fő feletti nagyváros (*Großstadt*) kategóriáját is.¹²

A statisztikai megközelítéssel szemben a jogi kritériumok előnyben részesítése a városi státusz eltérő értelmezését és meghatározását teszi lehetővé. 1839-ben például Poroszországban és Vesztfáliában a törvényalkotók kijelentették, hogy

11 Reulecke 1978.

12 Krabbe 1989: 27.

a város mérete nem normatív szempont, de a városi címre való pályázáshoz szükséges, hogy a helységben elegendő számú iskolázott és megfelelő anyagi erővel rendelkező polgár legyen. A helységnek emellett elégséges forrásokkal kell bírnia saját adminisztrációja fedezéséhez. A konkrét eseteket vizsgálva felfigyelhetünk arra, hogy a felelős hatóságok gyakran a méret alapján döntöttek el, hogy egy város képes-e önállóan ellátni bizonyos számú adminisztratív feladatot. 1872-ben ez a küszöb Poroszországban 25.000 lakos volt, Vesztfáliában 30.000 fő, a rajnai tartományokban 40.000 fő. A *kreisfreie Stadt* státuszát csak Poroszország, Bajorország és Szászország ismerte el, egészen 1935-ig. A porosz minisztériumok általában vonakodtak ezt az adminisztratív önállóságot jelentő státuszt ipari települések számára megítélni. A Rajna vidéken fekvő Hamborn esete példaértékű. 1910-ben már 100.000 főnél több lakosa volt, de csak 1911-ben kap városi rangot. Igaz, a kohók kéményei, egyetlen temploma és szinte a mező közepén elhelyezkedő városháza nem tették különösebben városiassá a környék legnagyobb településének megjelenését. Más esetekben ugyanakkor a minisztérium könnyebben ráállt arra, hogy a vidéki körzetek feldarabolásával elősegítse az önálló városok létrejöttét. Gelsenkirchen, Herne, Bochum, Bielefeld, Hagen, Witten, Hamm, Recklinghausen és más városok e jogállás elnyerésekor még szintén nem rendelkeztek pontosan körülhatárolható városmaggal.

A jogi és történeti meghatározás Németországban, hozzávetőlegessége ellenére is, meglehetősen megbízható képet nyújt a városi világ kiterjedéséről. A kritériumok voltaképpen azt mutatják, mit tekintettek a kor gondolkodásában sajátosan városinak. Ennek eltérései ugyanakkor esetenként jelentősek lehetnek, szemben a látzólag egyszerűbb, ám gyakran félrevezető statisztikai meghatározással. Poroszországban 1816-ban jogi értelemben 1020 várost tartottak számon, ezekben élt a népesség 27,9%-a; 1871-ben az 1290 városban a népesség 32,5%-a, 1910-ben az 1276 városban 47,2%-a lakott. Ha az 1871-es statisztikai meghatározáshoz ragaszkodunk, 1871-ben az 1406 városban a népesség 37,2%-a lakott, míg 1910-ben a 2167 városban 61,5%. A történeti meghatározás magába foglal egy sor, városi joggal rendelkező kisebb települést is (főleg a Rajna mentén és Kelet-Poroszországban); ezzel szemben a statisztikai meghatározás ide sorol több, nem városi jellegű települést, amelyek lehetnek kizárólag agrár- vagy ipari jellegűek.

Érdeemes megvizsgálni az Osztrák–Magyar Monarchia országainak helyzetét is, ahol szintén a jogi státuszt helyezték előtérbe. Talán általánosítható az a Magyarországra vonatkozó megállapítás, mely szerint a 19. század első felében itt az urbanizáció egyik legfontosabb jellemzője, hogy egyre több központ lát el ténylegesen városi funkciókat anélkül, hogy városi rangra emelkedhetne.¹³ Az Orosz Birodalomban is a hagyományos felfogást részesítették előnyben a városok meghatározásánál. Az 1897-es népszámlálás számos, 1000 fős lélekszámnál kisebb települést ismert el városnak, mivel azok központra jellemző funkciókat láttak el, míg több tucat nagyobb, manufaktúrákra épülő település nem kapott városi státuszt.

13 Czoch 1999: 99.

Később, a szovjet rezsim alatt az osztályozás önkényes alapon működött. Az 1926-os népszámlálás városinak ismer el mintegy hatvan nagy agrárfalut, miközben kb. száz kisebb, ipar nélküli város elvesztette városi rangját.

Az angol rendszer eltért mind a francia, mind a közép-európai modelltől. Jellemzője, hogy a város meghatározása a 19. század folyamán mindvégig meglehetősen képlékeny maradt: a közegészségügy problematikájának előtérbe helyezésével egyedi utat választottak. Az ország területe megyékre (*counties*), városi kerületekre (*boroughs*) és parókiákra (*parishes*) tagolódott. A városi lakosságot a *borough* szintjén kezelték, még ha e népességet nem is városi mivolta szerint határozták meg. A *borough* eredeti jellemzője egy inkorporációs charta volt, vagyis királyi engedéllyel bírt arra, hogy állandó, előjogokkal rendelkező struktúrává alakuljon. A legjelentősebb privilégiuma, hogy képviselőt küldhetett a Parlamentbe. A 19. század elején számos *borough* várossá alakult. Az 1832-es *Reform Act* egyébként is javította a város és a *borough* közötti kapcsolatot, mégpedig a város és vidék közötti választói egyensúly kialakítása céljából. Az első, 1835-ös helyhatósági törvény a kiváltság megszerzésére (*enfranchisement*) épülő hagyományos rend alapján pontosította azt az eljárást, amelyet a jövőbeli tömörüléseknek követniük kellett. A 178 *municipal borough* száma (amelyből 19 rendelkezett város – *city* – megnevezéssel) 1900-ra több mint 300-ra nőtt. Az 1888-as *Local Government Act* az 50.000 főt meghaladó lakosságú városokat (61 város) a *county borough* rangjára emelte. A *borough* kialakulásának sajátos folyamata következtében a 19. század folyamán mindvégig léteztek olyan városok, amelyek csak parókiák konglomerátumai maradtak és nem kapták meg a *borough* státuszt. Ez a helyzet csak 1890 körül változik meg.

Az 1875-ös *Public Health Act* kiadásával csak tovább bonyolódott a helyzet. A *Public Health Act* bevezette az *urban sanitary districts* (városi közegészségügyi körzet) fogalmát minden, választott testülettel rendelkező városi település számára. A hatóságokat tehát az egészségügyi problémák hatékony kezelésének kérdése készítette a város pontosabb meghatározására. Így amikor a teljes városi népességet szeretnénk megszámlálni, nem csak a *county boroughs* (nagyvárosok) és az egyszerű *boroughs* (középvárosok), hanem a többi *urban sanitary districts* (vagyis lényegében a kisvárosok) lakosságát is számításba kell venni. Az utóbbiakat 1894-től egyszerűen az *urban districts* kifejezéssel jelölték. 1889-ben 996 *urban sanitary district* létezett, ezek közül azonban némelyik lakossága nem érte el a 2000 főt. Ha tehát automatikusan számításba vesszük mindegyiket, kétséget kizáróan túlbecsüljük Anglia városi lakosságát.¹⁴

Említsünk meg végül még egy egyedi esetet annak bemutatására, mennyire függhet a városiasság felfogása a politikai döntésektől. A 19. századi Lengyelországban megkísérelték elvenni a városi rangot az olyan településektől, amelyek valójában nem rendelkeztek városi funkciókkal. Ez a politika az érintettek nagyon erős ellenállásába ütközött, megtagadták a falusi státuszba való visszatérést,

14 Daunton 2000.

nehogy visszasüllyedjenek a parasztokra még jellemző feudális állapotokba. A változás útja csak akkor nyílt meg igazán, amikor a cár 1864-ben eltörli a jobbágyságot. Míg 1807 és 1864 között mindössze 28 helység vesztette el városi hatóságát, 1869–1870-ben hirtelen nem kevesebb, mint 338 kisváros alakult át városi jog nélküli településsé.

Európában mindenütt jelentős politikai játszmák tétjeként alakult a városi jogállás meghatározása és odaítélése. A francia forradalom és az első világháború között voltaképpen mindenütt a városok autonómiájának kérdése váltott ki feszültséget és vitákat a nemzetállamokon belül. E konfliktusok jól jelzik, hogy a társadalom milyen jelentőséget tulajdonított a városoknak, illetve, hogy miként gondolkodtak róluk. Egyszerre volt jelen és ütközött a nyílt városellenesség és a büszke városi öntudat; a városi önállóság és területi elkülönülés megszüntetésének szándéka az állam oldaláról, illetve a városok részéről az elkülönülést lehetővé tevő különleges adminisztratív státusz megszerzésére irányuló kísérletek. Abban az esetben pedig, amikor egyes városok bizonyos mértékű önrendelkezéshez jutottak, melynek mértéke a nemzeti hagyományok, illetve a liberális demokrácia elveinek érvényesülése függvényében igen különbözően alakult, a városon belüli hatalom gyakorlása körül is elkeseredett társadalmi és politikai harcok folytak.

A TÁRSADALMI HOVATARTOZÁS ÚJ FORMÁI

A városi tér ellenőrzésének komoly tétje van: ezt bizonyítja az a számtalan konfliktus, amely keretein belül zajlik. A falak lerombolásának megakadályozására, vagy éppen ellenkezőleg, az eltávolításukra tett kísérletek mind a városon belüli hatalmi–társadalmi viszonyokat tükrözik. A 19. században, különösen a városok növekedése és az iparosodás által felvetett sajátos problémák miatt általános volt az a meggyőződés, hogy a városoknak a vidéktől eltérő adminisztratív státuszt kell adni. Ennek a logikának köszönhetően az újkori európai városok egyedülálló autonómiához jutottak. A franciaországi és belgiumi *commune*, a hollandiai *gemeente*, az itáliai *comune* jogállása egyaránt a francia forradalmi törvényalkotás nyomát viseli. A spanyol *municipio*, a németországi *Gemeinde*, a dán *kobstad*, sőt a svéd *fögderier* és a cseh *zupas* esetében különféle hagyományok találkoznak. 1918 után azonban mindenütt csökkent a városi hatóságok jelentősége az állami adminisztráció megerősödésével szemben.

A már említett ragaszkodás a város zárt formájához működésbe léptetett egy olyan intézményrendszert, amelynek célja a polgárok és a város területe közötti kapcsolat erősítése. Tény, hogy a polgári státuszhoz kapcsolódó jogi, politikai, társadalmi és gazdasági előnyök a városi lakosokat kollektívan megkülönböztették a környező vidék lakosaitól: ezek voltak azon híres városi előjogok, amelyeket az uralkodók által kiadott charták rögzítettek. Érthető, hogy a jogok birtokosai igyekeztek azokat megőrizni, s az is, hogy ragaszkodtak a városfalakhoz, amelyek bizonyos módon felsőbbrendűségüket jelenítették meg a térben. Ez magyarázza az *ancien régime*

alatt a városban való letelepedést és a polgárjoghoz jutást megnehezítő, megannyi szőrszálhasogató adminisztratív korlátozást. A városi közösségek igyekeztek elkerülni, hogy a bevándorlók válogatás nélkül elárasszák őket. A bevándorlást szigorúan ellenőrizték, és a megtelepedni szándékozók közül a város érdekei szerint válogattak. Társadalmi regularizációs folyamattal állunk tehát szemben, amely igen hatékonyan működött például az olyan esetekben, amikor egy járvány által megtizedelt várost kellett újra benépesíteni. Az *ancien régime* idején valójában a népesség ellenőrzésének azokat az eszközeit fedezhetjük fel községi szinten, amelyekkel ma országos szinten élnek. Emellett ugyanez a város a területi kötődés egy sajátos módját is megjelenítette. A város elhagyása egyben a közösséghez fűződő kapcsolatok megszakításával járt. Városi polgárnak lenni ezzel szemben azt jelentette, hogy az illető beilleszkedett egy persze igen hierarchizált, de előnyöket és esetleg akár segítséget is nyújtó társadalmi struktúrába.

A 19. században a német államokban számos változatban találunk példát az önkormányzati autonómiára, melyek a hatalom helyi szerveinek igen széles hatáskört biztosítanak. Ez az autonómia a területi elv szerint szerveződő államok nyomása alatt a 16. századtól kezdve folyamatosan szűkült, és később a weimari köztársaság, majd a náci rezsim alatt teljesen megszűnt. A polgárokat megkülönböztető alapvető jogi struktúra azonban jórészt érintetlen maradt, pedig számos esetben a polgárok előjogai igencsak soványkának tűnnek a városi lakosokat általában megillető jogokhoz képest. A polgár egy teljesen tiszteletbeli, politikai vagy adminisztratív velejárók nélküli címmé válik, amit egyébiránt az is jelez, hogy a megszerzésére beadott kérelmek száma jelentősen csökkent. Kölnben a 18. században a polgárok egyharmada már semmilyen módon nem élt előjogaival. A régi előjogokhoz főleg azok a társadalmi csoportok ragaszkodtak, amelyeket leginkább fenyegetett a gazdasági fejlődés.

Németországban ez a rendkívül hierarchizált társadalmi rendszer lényegileg 1918-ig életben maradt: ekkor zárult le a régi polgári közösségek (*Bürgergemeinde*) átalakulása lakosok közösségeivé (*Einwohnergemeinde*). Poroszországban 1810-ben megszüntették a céheket, és a Birodalomhoz csatolt tartományokban megvalósult az iparúzés szabadsága. Ettől kezdve, az 1808-as új városi rendtartás (*Städteordnung*) értelmében a polgárok előjogai a helyi szintű politikai jogok gyakorlására szűkültek. Ez az előjog bárki előtt nyitva állt, ha megszerezte a polgárjogot, vagyis kifizette az ezért kirótt adót. A házbirtoklás feltétele, amely az *ancien régime* alatt még a gazdasági önállóság biztosítékát jelentette, eltűnően volt. Fokozatosan kialakult egy olyan rendszer, ahol az adófizetés elégségesnek bizonyult a választójog megszerzéséhez. A városi szabályozások sokáig ellenálltak ugyan, és igyekeztek a polgárok számára megtartani a helyi szintű szavazási jogot. Egy ilyen összefüggésben jobban megérthetjük a város meghatározása körüli viták tétjét, és azt is, milyen érvek szóltak a jogi meghatározás mellett. Németországban sokáig fennállt az az ellentmondásos helyzet, hogy az országos választásokon részvételre jogosultak köre szélesebb volt, mint azoké, akik a helyhatósági választásokban részt vehettek. Franciaországban éppen ellenkezőleg, a helyhatósági választásban

részvételre jogosultak köre volt jóval nagyobb, annak ellenére, hogy ott a városi igazgatás önállósága és hatásköre messze elmaradt a németországitól. Az angol rendszer ma is őrzi a helyi autonómia hagyományát, itt egyébként az előjáróság tagjait a helyi polgárok közül választják. A lehetséges választók száma helyi szinten magasabb, mint országos szinten. Az 1830-as években a helyi választókör Franciaországban ötször nagyobb volt, mint az országos, míg Angliában csak háromszor akkora.¹⁵ Svájcban és Németalföldön a francia forradalom hatására a 19. század első felében megszűnt, hogy a helyi előjáróságokba csak városi patriciusok juthattak be. Itáliában megmaradt a francia településrendszer, a helyi választókör és autonómia folyamatos bővülésével.¹⁶ A Habsburg Birodalomban ellenben csak a 19. század második felében nyíltak igazán meg a helyi adminisztratív funkciók a polgárok számára.

Végül is megállapíthatjuk, hogy az egyedi nemzeti sajátságokon és a számtalan időbeli eltéréseken túl – amelynek pontos kronológiája még várat magára – egész Európában általánossá vált a választott előjáróságok rendszere. A helyi hatalom mindig együtt járt a felelősség megszemélyesítésével: a polgármester szerte Európában elég kiterjedt hatalommal rendelkezett ahhoz, hogy személyisége rányomja bélyegét a vele egyenrangúaktól, vagy a felsőbb hatalmaktól ráruházott mandátumának időszakára. Szembeötlő ugyanakkor, hogy minden európai ország fejlődésében tetten érhető a városi növekedéssel és a lakosság keveredésével párhuzamosan a polgárok közösségének folyamatos felbomlása. A történelmükhöz és előjogaikhoz ragaszkodó régi városok igen hatékony módszereket alakítottak ki a társadalmi ellenőrzésre és szabályozásra: a polgárjog kiadását és a mesteriség gyakorlását mind a helyi közösségek, mind a céhek szigorúan ellenőrizték. Az így kialakult modellt az erős városi identitás jellemezte, az újonnan jöttek beilleszkedése mindig egy akkulturációs folyamattal, az értékek és a városi szokások elsajátításával kezdődött. A 19. században e modell fellazult: a városok kénytelenek voltak újrafogalmazni helyüket a nemzetállamok keretein belül. A jelentős fizikai, gazdasági és társadalmi átalakulást megélő városok elvesztették régi identitásukat, és olyan konglomerátumokká váltak, amelyekben nagyszámú és sokféle népesség él és dolgozik. A társadalmi hovatartozás itt már nem a területi kötődés formájában jelenik meg. A helyi polgárjog megszerzése önmagában már nem biztosítja a közösségbe való beilleszkedést.

A város nehezen alkalmazkodott a polgárok közösségét eddig védő fizikai és intézményi korlátok eltűnéséhez. Az új lehatárolási formák keresése nem csupán a régi rendszer nosztalgikus felelevenítését jelentette, de új befogadási és kizárási módokat is kifejlesztett, amelyek a szegregáció fogalmával írhatók le. Ebből a szempontból a 19. század egyértelmű törést jelentett. A kutatásokban sokáig élt az a nézet, mely szerint a korabeli város társadalmi terének értelmezéséhez elsősorban az egyre erősebb szegregáció vizsgálatán keresztül vezet az út. A régi városformát jellemző társadalmi keveredés helyébe, mint már mondtuk,

15 Collins 1994.

16 Mozzarelli 1992.

a modern város meglehetősen éles ellentétei léptek. Számos monografikus kutatás mutatott már rá a munkásnegyedek, a bevándorló negyedek, a peremkerületek lakónegyedei, a lecsúszóban levő belvárosi negyedek, a villanegyedek és bérháznegyedek stb. közötti különbségekre. A társadalomtörténet bizonyosan eltúlozta azonban a társadalmi–térbeli ellentéteket: a gyakorlatban a társadalmi kategóriák közötti átfedések jóval összetettebb rendszert alkottak, mint ami egy sematikus felosztásból kiolvasható. Sokkal inkább a veszélyesnek vélt együttélés miatti aggodalom alakította ki az éles és merev területi elkülönülést és ez segítette elő, hogy kialakultak olyan normák (*a zoning social*), melyek tovább erősítették ezeket a területi kötődéseket.

Ehhez az új összefüggéshez kapcsolódtak továbbá a tér elsajátításának új módzatai is: a leginkább diszkriminált csoportok csak rájuk jellemző szubkultúrát és társadalmi kapcsolatrendszereket birtokoltak, amely néha zajosan nyilvánult meg az utcán. A régi város közösségi befogadásának szinte automatikus folyamatához képest a diszkrimináció nyomán előálló új társadalmi elrendeződések egyéni akaraton és kezdeményezéseken alapultak. A régi értelemben vett integráció egy politikai és jogi alapon meghatározott helyi közösséghez kapcsolta az egyént. A városba való beilleszkedés a 19–20. században már inkább gazdasági és társadalmi kötődést jelentett. Más szóval a modern társadalomban a helyiségnél sokkal inkább a bér-munkás státusz határozta meg a befogadás–kirekesztés határait.¹⁷ Egy mai város lakója akkor integrálódhat, ha bérrel (és az azzal járó kísérő előnyökkel: társadalombiztosítással, folyószámlával és bankkártyával) rendelkezik. Ezeknek a kötődéseknek a térbeli leképzése se nem automatikus, se nem szükségszerű.

Nem kétséges, hogy a városok fizikai kinyílásával a társadalmi hovatartozás meghatározója a munka és a fizetés lett. Emellett azonban a korábbi, a területi kötődésen alapuló rendszerek is újra felszínre kerültek, csak más összefüggésben, más tétekkel. Akár a zárt és nyílt város közötti folyamatosságot, akár a különbséget emeljük azonban ki, nem szabad elfelejtenünk, hogy a formák változásának ritmusát a társadalmi folyamatok nem ugyanabban az ütemben követik. A városi forma felbomlása nem számolt le a városi társadalommal, sőt a társadalom az, amely újra és újra adaptálja és értelmezi e formákat.

Gelléri Gábor fordítását átdolgozta Klement Judit és Czoch Gábor

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Berque, Augustin 1995: *Les raisons du paysage de la Chine antique aux environnements de synthèse*. Paris
- Castel, Robert 1995: *Les métamorphoses de la question sociale. Une chronique du salariat*. Paris
- Collins, Neil 1994: *Politics and Elections in Nineteenth-Century Liverpool*. Aldershot

¹⁷ Castel 1995.

- Czoch Gábor 1999: „Le droit de bourgeoisie en Hongrie dans la première moitié du XIX^e siècle”. In: *Villes et campagnes en Hongrie XVI^e–XX^e siècles*. Budapest, 97–121.
- Daunton, Martin (ed.) 2000: *The Cambridge History of Britain*. Vol. III: 1840–1950. Cambridge
- De Seta, Cesare – Le Goff, Jacques (éds.) 1989: *La città e le mura*. Bari
- Febvre, Lucien 1949 [1922]: *La Terre et l'évolution humaine*. Paris
- Frühsorge, Gotthardt (ed.) 1993: *Stadt und Bürger im 18. Jahrhundert*. Marburg
- Grobe, Peter 1970: *Die Entfestigung Münchens*. München
- Halbwachs, Maurice 1934: „Gross Berlin: grande agglomération ou grande ville?” *Annales d'histoire économique et sociale*. 547–570.
- Hardtwig, Wolfgang – Tenfelde, Klaus 1990: *Soziale Räume in der Urbanisierung: Studien zur Geschichte Münchens im Vergleich 1850 bis 1933*. München
- Kocka, Jürgen 1999: *Industrial Culture and Bourgeois Society: Business, Labor and Bureaucracy in Modern Germany*. New York and Oxford
- Krabbe, W.R. 1989: *Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert*. Göttingen
- Lepetit, Bernard 1994: „Le temps des villes.” *Villes, histoire et culture* 1. 7–17.
- Loewinger István Dániel, 1970: *Stadt und Land in der Statistik (Unter besonderer Berücksichtigung der Demographie der städtischen Bevölkerung in der Schweiz)*. Zürich
- Lombard, Denis 1990: *Le carrefour javanais. Essai d'histoire globale*. Paris
- Magagnoli, Stefano 1999: *Élites e Municipi. Dirigenza, culture politiche e governo della città nell' Emilia del primo '900*. Roma
- Melinz, Gerhard – Zimmermann, Susan 1996: *Blütezeit der Habsburgermetropolen. Urbanisierung. Kommunalpolitik, gesellschaftliche Konflikte (1867–1918), Wien–Prag–Budapest*. Wien
- Mozzarelli, Cesare (a cura di) 1992: *Il governo della città nell' Italia giolittiana*. Trento
- Petit, Jacques-Guy – Marec, Yannick (sous la dir. de) 1996: *Le social dans la ville en France et en Europe 1750–1914*. Paris
- Pinol, Jean-Luc 1991: *Le monde des villes au XIX^e siècle*. Paris
- Rausch, Wilhelm (ed.) 1983: *Die Städte Mitteleuropas im 19. Jahrhundert*. Linz
- Reulecke, Jürgen (Hrsg.) 1978: *Die deutsche Stadt im Industriezeitalter: Beiträge zur modernen deutschen Stadtgeschichte*. Wuppertal
- Reulecke, Jürgen 1985: *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*. Frankfurt am Main
- Robson, William Alexandre – Regan, D. E. (eds.) 1972: *Great Cities of the World. Their Government, Politics and Planning*. London
- Roncayolo, Marcel 1990: *La ville et ses territoires*. Paris
- Roncayolo, Marcel 1996: *Les grammaires d'une ville. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*. Paris
- Roncayolo, Marcel 2002: *Lectures de villes. Formes et temps*. Paris
- Schilling, Heinz 1993: *Die Stadt in der frühen Neuzeit*. München
- Schultz, Helga – Meier, Brigitte 1994: *Die Wiederkehr des Stadtbürgers Städtereformen im europäischen Vergleich*. Berlin
- Teuteberg, Hans J. (ed.), 1983: *Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte*. Köln
- Walter, François 1994: *La Suisse urbaine 1750–1950*. Genève
- Witzler, Beate 1995: *Großstadt und Hygiene: kommunale Gesundheitspolitik in der Epoche der Urbanisierung*. Stuttgart
- Zimmermann, Clemens 1996: *Die Zeit der Metropolen: Urbanisierung und Großstadtentwicklung*. Frankfurt a.M.