

*Barta Györgyi – Keresztély Krisztina – Sipos András (szerk.):
A „világváros” Budapest két századfordulón.*

Napvilág Kiadó, Budapest, 2010. 372 oldal.

A közvélemény szemében Budapest világváros, még ha e kijelentéshez időnként kissé ironikus mosoly is társul. Kérdéses ugyanakkor, hogy megállapítható-e a tudomány módszereivel egy nagyváros világvárosi jellege. A fentiekre nincsen egyértelmű válasz, ezért mutatkozik nagyon érdekes olvasmánynak *A „világváros” Budapest két századfordulón* című, a közelmúltban megjelent tanulmánykötet.

A szerkesztők ugyan már a címadásban is relativizálják Budapest világvárosi voltát, de többszerzős kötet lévén mindenki, aki véleményt alkot, máshogyan definiálja a város helyzetét. Az utóbbi időben számos tanulmánykötet jelent meg Budapestről, ezek tekintélyes része a közbeszédben is mintának tekintett dualizmus korával, a főváros gazdaságával, társadalmával, műszaki fejlődésével, városigazgatásával, kulturális életével, városközpontjával és peremkerületeivel foglalkozott. Azonban egyik munka sem vizsgálta Budapest nemzetközi városhierarchiában elfoglalt helyét, főleg nem két meghatározott időszakot összehasonlítási alapul véve. Mint ahogy a szerkesztők írják, nem a „kerek évszámok bűvölete” (18) teszi vonzó feladattá az összehasonlítást, hanem az a tény, hogy a város mindkét időszakban felemelkedő íven volt. Felvetődik a kérdés: valóban ekkor volt a leginkább fellendülőben Budapest? Nem határozható-e meg (akár e könyv elolvasása után) olyan időszak a város életében, amely átgondoltabb urbanisztikai koncepciót, pezsgőbb szellemi életet, jobb életszínvonalat mutatott fel? Ettől függetlenül találó a mű címe, még azzal együtt is, hogy a szerzők adott esetben évtizedekkel a századfordulók előtti, illetve utáni problémákra is kiterjesztik vizsgálatukat.

A kiadvány a „Budapest nemzetközi város – két századfordulón” című kutatási program (OTKA) támogatásával, a megírt tanulmányok továbbgondolásával születhetett meg. Sajnálatos módon azt nem tudjuk meg pontosan e kötetből, miben változott azóta a szerzők nézőpontja, milyen új eredményekre jutottak a korábbiakhoz képest, esetleg volt-e olyan terület vagy problematika, ahol a korábitól gyökeresen eltérő eredmény született. A kötet tizenhárom szerzője között egyaránt találunk tapasztalt, illetve fiatal kutatókat, akik szakterületük – a várostörténet, közlekedéstörténet, geográfia, régiókutatás stb. – kiváló képviselői.

A mű szerkezete hagyományosnak mondható, öt nagy fejezetre osztva tárgyalja a vizsgálandó nagy témákat, az egyes fejezetek címe: *Ország és fővárosa a 20. és 21. század hajnalán; Gazdaság; Kommunikáció és közlekedés; Társadalom; Városfejlesztési politika.* A nagy egységeken belül a szövegek párban állnak, így lehetőséget kapunk a kronologikus rendben való olvasásra és az egyes témák közvetlen összehasonlítására is.

A bevezetőben Barta Györgyi, Beluszky Pál és Sipos András megállapítják, hogy Budapest a dualizmus idején kis hatósugarú kvázi világváros volt, ami a mai napig egyfajta mérce a közbeszédben. A jelenlegi városhierarchia felállítása viszont számos módszertani nehézséget vet fel, ezért fontos többek között a fogalmak (kapuváros, nemzetközi város, világváros) tisztázása. A szerzők többsége úgy látja – bár az egyes fejezetekben eltérő véleményeket is olvashatunk –, hogy Budapest kapuváros az országot illetően, illetve bizonyos világvárosi funkciók is jellemzőek rá, de semmiképpen nem tartozik a világvárosok első vagy második körébe. A bevezető érdeme, hogy az utóbbi két-három évtized legfontosabb nemzetközi tanulmányait mutatja fel referenciaként, amelyek különböző megközelítésekkel, eltérő módszerekkel és adatbázisok alapján szemléltetik a világvárosok képzeletbeli rangsorát. Mégsem terheli az olvasót ezek részletes bemutatásával, csupán felvillantja, hogy e módszerek és szempontok szerint nagyjából hol lehet Budapest helye.

Az első nagy fejezet nyitó tanulmányában Beluszky Pál Budapest helyét vizsgálja a Monarchiában településföldrajzi szempontok szerint. A város lakosságszámának dinamikus növekedésével fokozta súlyát az országban és a térségben. Erre mind földrajzi elhelyezkedése (a Kárpát-medence alakja, a dunai vízi út, négy nagy táj találkozása), mind a politikai akarat – amely szerint a város fejlesztése politikai célként jelenik meg – predesztinálta. Beluszky részletesen felsorolja a fentiekből származó előnyöket, illetve ezek okait (a hinterland helyzete, agglomerációs hatás, megkésettiségből fakadó előnyök, hídfőeffektus, versenytársak hiánya stb.), de nagyon helyesen arra is figyelmeztet, hogy a városok történelmét nem, csak a benne zajló életet határozza meg messzemenően a földrajzi elhelyezkedés. Beluszky alapos írásának apróbb hibája, hogy szerepelnek benne olyan elnagyolt, a témához kevésbé koherensen kapcsolódó részek (például a multikulturalizmusról), amelyeket a szerkesztés során a minimálisra kellett volna csökkenteni, mivel a kötetben eleve helyet kaptak az egyes témákat mélyebben kifejtő tanulmányok.

Földi Zsuzsa régiókutatóként átfogó képet ad a várost érő múlt- és jelenbeli globalizációs hatásokról, amelyek Budapestet – különösen a Monarchia egyik fővárosaként – mindig is érték, ezek nívója csupán jelenlegi intenzitásuk, mindenre kiterjedő voltak. A szerző három területen vizsgálja e hatásokat: a tőke, a munkaerő és a kultúra globalizálódásán keresztül. A globális tőke leglátványosabb jele a városban az új ingatlanok megjelenése. A szerző szerint az arc nélküli, bárhol felépíthető irodaépületek, a várost deformáló bevásárlóközpontok, az uniformizált, sűrű beépítésű, csak nevükben „park” lakóparkok sok értéket tüntettek el, és kvázi mediterrán vagy skandináv stílusuk már rövidtávon is képes hatást fejt ki a városképre. Földi ugyan erősnek találja Dékány Tibor szóhasználatát, aki szerint a bevásárlóközpontok deformálják a várost (46), viszont éppen az általa leírtak alapján világos, hogy fel kell vállalni az efféle kijelentéseket is egy ilyen, aktuális kérdéseket is taglaló munkában. Ugyanakkor szerinte vannak pozitív esetek is a városfejlesztés (vagy inkább ingatlanfejlesztés) területén, ilyen például a francia minta alapján megvalósult ferencvárosi tömbrehabilitáció

vagy a Corvin-projekt. A külföldi munkaerő beáramlása szintén alakít a városon. Az említett három terület közül a kultúrában érik a legerősebb hatások a várost. Életmódunk, öltözködésünk, vizuális kultúránk éppúgy radikálisan átalakult, mint például a szülők névválasztási preferenciái. A tanulmány külön pozitívumának tartom, hogy több helyen reflektál Beluszky Pál írására – nem minden szerzőpár tette ezt meg a tanulmánykötetben.

Természetesen a következő nagy fejezet, a gazdasági kérdéseket tárgyaló sem választható el a globalizációs hatásoktól. E részben összesen négy tanulmányt olvashatunk Budapestről mint nemzetközi városról, mint pénzügyi központról, valamint a külföldi működő tőke itteni szerepéről. Nagy Mariann gazdaságtörténész statisztikai adatokkal bőven alátámasztott összefoglalása a várost alapvetően befolyásoló változásokról ad számot. Az 1890-ig elsősorban a közlekedési és nagykereskedelmi funkciók révén jelentős központban a századfordulóra már sikerült a világviszonylatban is legmodernebb iparágakat letelepíteni. A már korábban kiépült malomipar mellett ekkoriban telepedett meg a gépipar, majd az elektrotechnika, a bankok pedig hamarosan átvették a nagykereskedelem szerepét pénzügyi és a hitelélet területén. A dinamikus változások ellenére a szerző szerint összességében szervezettebb fejlődés következett be a századfordulón, mint száz évvel később.

Gál Zoltán két tanulmányában foglalkozik Budapesttel, mint pénzügyi központtal. Érdekes szerkesztői megoldás, hogy e tanulmánypárt nem közvetlenül egymás után helyezték el, mint ahogyan például azt később, a távközlésről szólók esetében megtették. Gál Budapestet nemzeti, de nem nemzetközi pénzügyi központként mutatja be. A fővároscentrikus bankrendszer megerősödését számos tényező, mint például a vasútépítés és az affiliáció erősítették. A balkáni terjeszkedés és a sikeres integráció ellenére Budapest csak a Monarchia második legfontosabb bankközpontjává válhatott, a súlypont továbbra is Bécsben maradt. Gál Zoltán írása rendkívül precíz, de talán túl sok részletre kiterjedő. Sajnos éppen a szempontunkból legizgalmasabb kérdés, a pénzügyi szektor városfejlődésben játszott szerepének vizsgálata hiányzik e munkából. Különösen azért fájó pont ez, mert a szerző következő tanulmányában kiváló elemzést ad a problematikáról, így viszont nincs alkalmunk a megfelelő összehasonlításra.

A külföldi működő tőke aktuális helyzetével foglalkozik írásában Barta Györgyi. A rendszerváltás után a privatizáció jelentette a legfőbb vonzerőt, majd az ipari, a telekommunikációs befektetések, a bankszektor magánkézbe adása és az ingatlanfejlesztések domináltak. Ezeket azonban nagyfokú területi egyenlőtlenségek jellemezték nemcsak a régióban, hanem még a városon belül is. E különbségeket a szerző számos ábrával, táblázattal szemlélteti. A válság megakasztotta az új tőke beáramlását, de kétségtelen, hogy akár új befektetők (Kína, Oroszország, India) megjelenésével, akár nélkülük, de a folyamat folytatódik, hiszen Budapest kedvező telephelyi adottságokkal rendelkezik. Említést érdemel a tanulmány kapcsán, hogy Barta Györgyi a kötet más szerzőivel vitatkozva mutatja be témáját, így például Fleischer Tamás ellenében fejti ki érvelését a közlekedési rendszerek országbeli szerepéről (131). Kiemelendő, hogy Barta nem feledkezik meg

a regionális különbségek és az egyes ágazatok bemutatásáról sem, amiket szintén több ábrával és táblázattal szemléltet. Összegezve: a szerző szerint Budapest esetében kétségtelenül világvárosról beszélünk, ami része a nagyvárosok globális hálózatának, ráadásul a külföldi tőke segítségével vált azzá a 21. században.

Az ezredforduló pénzügyi szerepkörét vizsgálva Gál Zoltán arra keresi a választ, hogy miért nem lett Budapest a kelet-közép-európai régió pénzügyi központja. E kérdést felteszi a Monarchia Budapestjére vonatkozóan is, így láthatjuk, hogy sok előnye van annak is, ha egy tanulmányt szerzője ugyanaz a személy. A tőkehiány és a túlzott függőség mellett számos pozitív és negatív tényezőt gyűjt össze és állít szembe a szerző. Így kedvező az országhatárokon átívelő, regionális jelentőségű vállalatok, mint az OTP és a MOL jelenléte, a back-office jellegű szolgáltatási központok megtelepülése, de hátráltató faktor például a viszonylag kis piac vagy a kiszámíthatatlannak ábrázolt monetáris politika. A tanulmány külön érdeme, hogy nemcsak a különböző pénzügyi-gazdasági vonatkozásokat elemzi, hanem a városfejlődést közvetlenül befolyásoló tényezőket, így például a „city” kialakulását, illetve a bankok peremkerületi fióknyitásait is.

A város már említett kedvező (telephelyi) adottságaiban kulcsfontosságú a közlekedési pozíció és a távközlés relatív fejlettsége. E kérdéseket vizsgálja – a globalizálódó gazdaság kérdéseivel szerves összefüggésben – a következő fejezet három tanulmánya. Frisnyák Zsuzsa közlekedéstörténész írásában két témát, a 19. század végének közlekedési és kommunikációs viszonyait járja körül. Bár a 19. század utolsó harmadában a vízi út jelentősége sem volt csekély, a vasút hamarosan döntő tényezővé vált az ország szállítási, közlekedési viszonyaiban – köszönhetően a vasúti fejlesztéseket támogató politikának. A termények, áruk óriási tömegét szállító vasútvonalak a fővárosban koncentráálódtak, majd a tarifapolitikai reformok következtében a vasút a személyszállításban is sikereket ért el. Nemcsak a személy- és áruforgalom, hanem az információk hazánkba áramlásáért is sokat tett a Tisza Kálmán vezette kormányzat. Ez látható a távirati kapcsolatok, illetve a ki- és bemenő telefonhívások számán is, aminek legfontosabb nemzetközi kapcsolódási pontja természetesen Bécs volt, de Budapest mint információt kibocsátó központ is növekedni kezdett a korszakban, elsősorban a Balkán irányában. Mindezekből messzemenő következtetéseket vonhatunk le a korabeli Budapest országhatáron átnyúló regionális szerepkörére, geopolitikai helyzetére nézve. E következtetéseket – nagyon helyesen – le is vonja a szerző, aki szerint a közlekedés által teljesedett ki a város regionális szerepköre.

Fleischer Tamás, az MTA Világgazdasági Kutatóintézetének munkatársa tanulmányában először rövid áttekintést nyújt a hazai közlekedési rendszer 20. századi történetéről. Barta Györgyitől eltérően úgy látja, hogy a nemzetközi folyosókkal csak tovább erősítettük a központosítást, szerinte gazdaságunk „híd szerepe” már csak mítosz. A jelszóvá vált sugaras-gyűrűs szerkezet a korábbiakhoz hasonlóan fővárosközpontú, ráadásul a fenntarthatóság határáig növesztett és rosszul strukturált. Szerinte kiterjedtebb térségeket kellene a közlekedésbe kapcsolni, és a mesterségesen a fővároshoz terelt funkciókat áthelyezni. A városon belüli közlekedés

is paradigmaváltást él meg manapság, ami szerint többé már nem a város igazodik az autókhoz. A szerző rögtön állást is foglal: elvi akadálya nincs a dugódíjnak sem. Szerencsés fordulat az is, hogy a legújabb fejlesztési tervekben nem jelent merev vonalat a városhatár, megvalósulhat egy ún. S-Bahn koncepciója. Fleischer szerint ugyanígy kellene országos szinten is együttműködnie a fővárosnak a nagyobb pólusokkal. Frisnyák és Fleischer tanulmánya alapján tehát a két korszak összevethető annyiban, hogy a reformkori közmegegyezéstől számítva napjainkig Budapest az „ország közepe”, amely forgalmának egy részét mesterségesen generalja, és ez nemcsak manapság, hanem már a dualizmus idején is fejtörést okozott a városfejlesztéssel foglalkozó szakembereknek és a politikusoknak egyaránt.

A rendszerváltás után sikeres húzóágazattá vált távközlésről szól Tiner Tibor, az MTA Földrajztudományi Kutatóintézete munkatársának tanulmánya. A fokozatos piaci liberalizáció és a külföldi befektetők nyomán jelentkező fejlesztések Budapestet sikeres információs centrummá tették. A vezetőkes, majd a mobiltelefonok, az internet és az elektronikus média terjedése mind hozzájárult a főváros versenyképességének növeléséhez. Túlsúlya az IT-technológiák alkalmazásában azonban nyomasztó a vidékkel szemben, ezért a szerző szerint a fokozott decentralizáció lenne az egész ország érdeke.

A következő nagyobb fejezet a társadalmi kérdések felvázolására vállalkozik két tanulmány segítségével. Itt meg kell jegyezni, hogy amíg a gazdasági kérdések tárgyalására négy tanulmány jut a kötetben, addig a társadalmiakra csak kettő. Ráadásul az ezredfordulóval foglalkozó – amúgy hibátlan – írás viszonylag marginális témát tárgyal. Kívánatos lett volna még legalább két tanulmányt e fejezetbe szerkeszteni, akár a mentalitásbeli és kulturális változásokat bemutatva.

A századforduló idejét Katus László írása mutatja be, főleg demográfiai kérdéseket vizsgálva. Közismert tény, hogy Budapest a dualizmus idején multikulturális város volt, amely 1900-ra lakosságszámát tekintve a nyolcadik helyet foglalta el az európai városok között. Katus statisztikai adatok segítségével mutatja be Pest és Buda eltérő dinamikájú fejlődését, a bevándorlás, majd a természetes szaporulat sajátos szerepét a város növekedésében, az asszimiláció hatását és mértékét, nemcsak időben, de térben, kerületekre lebontva is.

Az ELTE Földrajztudományi Doktori Iskolájának két fiatal kutatója, Kőszegi Margit és Pfening Viola arra keresi a választ írásában, milyen szerepet töltenek be a külföldiek a város életében az ezredfordulón. Budapest a rendszerváltás után ismét a nemzetközi migráció színtere lett, mégsem mondhatjuk magasnak a külföldiek arányát, pedig a bevándorlás az Európai Unióhoz való csatlakozásunk óta növekvő tendenciát mutat, és tovább nőtt a város vonzereje a vidéki központokhoz képest. Szerencsés folyamat, hogy bizonyos migráncsoportok esetében kimutatható ugyan területi koncentráció, mégsem alakult ki zárt, önállóvárosrész (például kínai negyed). Nem szerencsés azonban, hogy a kerületeknek, illetve a fővárosnak nincsen egységes migrációs-integrációs politikája. A tanulmány kapcsán kiemelendő, hogy a szerzők különösen fontosnak tartották a fogalmi és módszertani kérdések tisztázását, ami által írásuk sokkal áttekinthetőbbé vált.

Nemcsak a migráns háttérrel rendelkezők miatt szükséges azonban a városfejlesztési politika, politikák megléte. Sipos András az utolsó fejezet első írásában a dualizmus korának törekvéseit elemzi, ezen belül is a város turisztikai vonzerejének növeléséért tett lépésekre fókuszál. Sipos kifejezetten problémacentrikus tanulmányában összefoglalja a város rendezéséért és a turisztikai imázs kialakításáért tett legfontosabb lépéseket. Így Reitter Ferenc a kereskedelem fellendítése érdekében végzett munkásságától eljutunk a későbbi rendezvény- és fürdőturizmus megerősítésére hozott erőfeszítéseikig, majd kitekintést nyerünk az 1920-as évektől megerősödő tömegturizmus fejlesztési koncepcióira is.

Ötletgazdag, aktuális tanulmányt közöl Szabó Julianna, aki a (még) meg nem valósult „megarendezvények” hatásait vizsgálja a mindenkori várospolitikára nézve. Az „Expo” ötlete még a rendszerváltás előttről származott, a terv pedig egy konkrét építészeti víziót, szigorú koncepciót, valamint fix helyszínt tartalmazott. A rendezést a kormány végül 1994-ben lemondta. Az Európa Kulturális Fővárosa cím elnyeréséért már egy új, „marketinges” szemléletű koncepció mentén szállt versenybe Budapest. Az új „Budapest-brand” középpontjában a Duna állt, de a helyszíneket jobban szétszórta, nyitottabban kezelte, mint az Expo tervezete. Az olimpia megrendezése szintén évszázados, régi álma a fővárosnak. A mozgalom 2001-ben kormányzati, majd 2005-ben civil kezdeményezésre éledt újjá. A szerző tudatosan tartózkodik a gazdasági aspektusok tárgyalásától. A helyszíneket a Duna mentén lehetne felfűzni, de a tervek az előzőektől eltérően nem építészeti víziókból indultak ki. E három rendezvény terveinek közös jellemzője tehát, hogy egy „nagy dobással” akarja megoldani a város problémáit, főként a közlekedési fejlesztések előrehozatalával. Pozitív folyamatként értékeli a szerző, hogy míg korábban ragaszkodtak egy szinte hermetikusan lezárt, fix helyszínhez, az újabb pályázatok decentralizáltabbak, participáltabbak lettek már a társadalmi egyeztetés során is, és a tervek elfogadottá tették a nemzetközi kortárs építészeti nyelv eszköztárát az ízlésben sokszor konzervatív kerületi önkormányzatok számára is.

A közsféra és a kulturális szereplők viszonyával foglalkozik a kötet befejező tanulmányában Keresztély Krisztina. Budapest mára komoly regionális versenytársakat kapott (Prága és Varsó), de versenyképes szereplőket tud felmutatni a kulturális élet minden területén, ilyen például: a Trafó, a Gödör, a MEO, a Fonó vagy az A38, a Ráday utca és egyszer talán ilyen lesz a CET is. Fontos jelenség továbbá, hogy Budapest fesztiválvárosként definiálja magát, e rendezvényei közül a Tavaszi Fesztivál és a Sziget Fesztivál vált ismertté és nemzetközi jelentőségűvé. A fürdők szerepe pedig egy sajátos budapesti életforma elterjesztésében lehet igazán fontos. Ami nemzetközi kapcsolatainkat illeti, egy új koncepció jegyében a Balkán és a Kelet felé fordulást tapasztalhatjuk napjainkban, de a szerző szemléletesen mutatja be például a Francia Intézetet is, mint az expanzív francia kultúrpolitika fontos közép-európai láncszemét. A tanulmány alapján jó, de korántsem teljes képet kaphatunk az utóbbi húsz év alatt kiépült kulturális intézményrendszerrel, mivel kimaradtak például a főváros vonzerejéhez nagyban hozzájáruló romkocsmák, alternatív csoportosulások, illetve a múzeumok, a színházak, az Operaház és

a MüPa által fémjelzett „magaskultúra” színhelyeit bemutató részek. Érthetetlen továbbá, hogy a párban álló szövegek logikájára fölépített kötetből miért maradt ki e téma 19. századi része, annak ellenére, hogy a szerzők deklaráltnak kívántak foglalkozni Budapesttel, mint kreatív központtal (19). Nehezen megfogható a kérdés, de nem lehetetlen a kreativitás, az alkotóerő adott földrajzi ponton való koncentrálódásának vizsgálata, a kulturális intézményrendszer összehasonlító bemutatása pedig semmilyen komoly nehézségbe nem ütközött volna. Az e rendszert bemutató szöveg rövidegét azért is találok problematikusnak, mert a szerzők szerint is egyértelmű, hogy Budapest megkerülhetetlen a kulturális élet területén.

Hasonló hangsúlyeltolódásokra máshol is találni példát. Így a pénzügyi és a népességi viszonyokat bemutató részeket lehetett volna összefogottabban kezelni, néhol a statisztikai adatok nyomasztóan hatnak az olvashatóságra. Nagyon érdekesnek találtam a városképet jelenleg befolyásoló viszonyok leírását, de a kortárs építészeti kérdések, az európai viszonylatban intaktnak tekinthető belvárost fenyegető veszélyek hangsúlyosabb megjelenítését vártam volna. Összességében kevés szó esik tehát az igen izgalmas lehetőségeket rejtegető urbanisztikai kérdésekről.

A kiadvány képekkel, táblázatokkal és ábrákkal gazdagon illusztrált, utóbbiak közül számos a szerzők saját kutatásain, számításain alapul. A felhasznált források tekintetében minden esetben megtalálhatjuk a legfontosabb nemzetközi és hazai szakirodalmat éppúgy, mint az elektronikus és a napisajtó aktuális kérdéseket tárgyaló hivatkozásait. A kötet szép kiállítású, borítója igen eredeti és elegáns. Sajnos a fent említett (fekete-fehér) ábrák nem minden esetben egyértelműek vagy könnyen áttekinthetőek, a nyomdatechnikai kivitelezés nem mindig hibátlan.

Mindettől függetlenül egy koncepcionálisan újszerű, érdekes, laikusnak és kutatónak is hasznos, számos ponton új kutatási eredményeket felmutató kötetet jelentetett meg a Napvilág Kiadó. A mű szerkezete nagyban segíti a használhatóságot. A különböző területekről érkező szerzők, már csak eltérő megközelítésmódjuk miatt is, növelik a kötet súlyát. A kiadvány érdeme, hogy elkerüli a kényszeres összehasonlítást a két vizsgált korszak között, azonban az olvasó helyenként mégis úgy érezheti, hogy néhány szerző elmulasztott egy jó lehetőséget a tanulmányok közötti összehasonlításra. Nem éreztem volna túlzónak erősebb párhuzamok vagy éppen distinkciók megvonását, megrajzolását a két tárgyalt korszak között. Viszont éppen ezért a mű nagy segítségét jelent a kérdések továbbgondolásához.

A kötet kitűnő módszertani megközelítése, illetve reflektáltsága hozzásegíthet bennünket ahhoz, hogy gondolkodjunk fővárosunkról. Nem volt ez könnyű feladat, hiszen aktuális városfejlesztési kérdésekről, nemzetközi tendenciákról, meg nem valósult rendezvények hatásáról vagy még épp csak zajló folyamatokról írni sosem lehet egyszerű. A szerzők számos kérdést hagytak nyitva, így nem kapunk egyértelmű választ arra sem, hogy világváros-e Budapest, de e munka nagyban hozzásegíthet bennünket ahhoz, hogy objektív szemmel nézzünk városunkra és annak a nemzetközi városhierarchiában betöltött szerepére.