

*Richard Dennis: Cities in Modernity. Representations and Productions of Metropolitan Space, 1840–1930.*

Cambridge University Press, Cambridge, 2008. 436 oldal.

Richard Dennis könyve ambiciózus kísérlet a városi terek és a modernitás kapcsolatának bemutatására három angolszász város példája alapján (London, New York, Toronto) az 1840-es és az 1930-as évek közötti időszakban. Nem véletlen a többes szám a városi terek és az egyes szám a modernitás esetében: a könyv célja, hogy a vizsgált városokban hasonlóságokat találjon a modernitás közös kihívásaival szemben. Ennek megfelelően a könyv gondolatmenetének központi motívuma a *híd*, amelyet városok építenek és amely egyben városokat hozhat létre. A *Városok a modernitásban* nem próbál meg elméleti alapvetéseket megfogalmazni a modernitással kapcsolatban, inkább elméleti tételek (itt elsősorban Walter Benjamin, Michel de Certeau és Lucien Febvre hatását lehetne kiemelni), századfordulós empirikus tanulmányok, népszámlálási statisztikák és művészeti források felhasználásával keresi az említett városok közös modernitását. A fenti források lehetővé teszik, hogy a szerző a három város párhuzamos elemzésével a megtapasztalt, a tervezett, az elképzelt és az ábrázolt városi terekről egyaránt írjon. Ahogy az első fejezetben ismertetett három híd példája mutatja (a Brooklyn híd New Yorkban, a Tower híd Londonban és a Bloor Street viadukt Torontóban), a hidak földrajzi fekvéstől, mérettől és az építkezés időpontjától függetlenül hasonló funkciót tölthettek be a városok fejlődésében, a városi terek változásában és legfőképpen a városi terek percepciójában. Az első fejezet, a *Hidak építése* azért is kerülhetett a könyv elejére, mivel a hidak megjelenése a korszak nagyvárosaiban a legtöbb olyan folyamatot érinti, amelyet a későbbi fejezetek tárgyalnak. E folyamatok közé tartoznak például a technikai újítások, a híd használóinak térbeli elválasztása (a gyalogos és motorizált forgalom, illetve a nyilvános és nem nyilvános terek elkülönítése), a közlekedés hatékonyságának növelése, a modernitás és a tradíció együttes megjelenése, egy teljesen új városi tér kialakulása, amely lehetővé teszi a város ábrázolását és megfigyelését egy új szemszögből, felülnézetből is.

A könyv két eltérő hosszúságú tematikus egységre osztható, amelyből az első rész (2–4. fejezet) a városi terek kortárs ábrázolásáról, megjelenítéséről, valamint a városi terek korabeli „elképzeléseiről” szól, míg a második rész (5–11. fejezet) az új városi terek kialakulását, működését és percepcióját írja le elsősorban London példáján. Ezek közé tartozik az utcák fejlesztése és ennek hatása a város életére, a külvárosok kialakulása, az *élet* a külvárosokban (például az a probléma, hogy mennyiben változtatja meg a külvárosi életmód a polgári család értékrendjét és a családi szerepeket), a bérházak és a családi házak strukturáló szerepe a térbeli gyakorlatok változásában, valamint két 20. századi fejlemény, az irodai terek és a bevásárlóközpontok kialakulása. Visszatérve a kezdeti híd metaforához, a könyv záró fejezetében a szerző különböző városi hálózatok példáján, a kana-

lizációs rendszer kialakításán, a telefonhálózatok és a tömegközlekedés elterjedésén keresztül mutatja be, miképpen lehet *áthidalni* a városi növekedés térbeli korlátait és integrálni a város különböző részeit.

A városi terek megközelítésének egyik módja a népszámlálások vagy különböző társadalmi felmérések (social survey) elemzésében rejlik. Esetünkben fontossá válik az interdiszciplinaritás valamint a kvalitatív és kvantitatív elemzések együttes alkalmazása, mivel mind a népszámlálások, mind a városi nyilvántartások rendkívül megbízhatatlan forrásnak bizonyulnak.<sup>1</sup> A kvantitatív adatokat a 19. század végén elterjedt társadalmi felmérések egészíthetik ki, amelyek legfontosabb képviselője Charles Booth (1840–1916) és az általa kezdeményezett szegénységi felmérések, valamint az ezek alapján készített szegénységi térképek.<sup>2</sup> Booth és kollégái nem egyéni interjúkat készítettek háztartásonként, hanem az iskolai felügyelőket kérdezték az adott iskolai kerülethez tartozó szülők társadalmi helyzetéről. Az adatokat felhasználva Booth a népességet társadalmi és gazdasági helyzete alapján nyolc csoportra osztotta. A szegénységi térképeken ennek megfelelően különböző színekkel jelezte a szegény, a középosztályú vagy a jómódú utcákat és háztömböket. A Booth-éhoz hasonló társadalmi felmérések több szempontból is központi elemét alkották a korabeli városok kormányozhatóságának (governmentality): információval szolgáltak a kormányzat számára, felfedték a fejlesztési lehetőségeket és elfogadtatták a népességgel a szabályozás szükségességét. „A társadalmi felmérések egyben lefebvre-i értelemben vett térbeli gyakorlatok is (spatial practices), mivel ennek segítségével operacionalizálni lehetett a városi terek ábrázolását a szegénység és a rossz lakáskörülmények okairól, az üzleti tevékenység és a filantropia felelősségéről vagy az elfogadható állami beavatkozás korlátairól alkotott prekoncepciók alapján.” (76) A szegénynegyedeken kívül más városi funkciókkal és problémákkal összefüggésben is találkozhatunk térképes ábrázolásokkal, így egészségügyi térképek vagy biztosítási térképek is készültek (feltüntetve az épületek anyagát, a boltok raktárkészletét, a tűzvesztek gyakoriságát és a bűnözés mértékét) a helyi és a központi kormányzat, valamint nagyobb társaságok igényeinek megfelelően. Ezzel egy időben, a turizmus növekedésével már az 1850-es évektől megjelennek Londonban a kisebb felbontású, csak a városközpontot ábrázoló térképek is.

Az új városi terek kialakulásának és percepciójának leírása *Az utcák fejlesztése* című fejezettel kezdődik, amely az utcákat modern találmányként mutatja be. Az utca az a városi tér, ahol a modernitás, az iparosodás, a technikai újítások a korábbi gyakorlathoz képest a leginkább megváltoztatták a tér fizikai felépítését

<sup>1</sup> Dennis egyik legjellemzőbb példája egy 1851-es londoni cenzussal kapcsolatos, amiben az eredetileg ismeretlen születési helyű koldusokat és szegényeket ír születésüként tüntették fel, később, a nyomortanya felszámolása után már egyetlen ír származású lakost sem találhatunk a kerületben (140).

<sup>2</sup> Richard Dennis az online elérhető „Booth archívumot” is felhasználta kutatásai során, amely tartalmazza a Booth és kollégái által készített jegyzeteket, valamint térképeket (<http://booth.lse.ac.uk/>).

és a városi terek megtapasztalását. A 19. század végén és a 20. század elején olyan technikai újítások alakították át a londoni utcákat, mint az utcai világítás bevezetése (és ezzel az éjszaka *gyarmatosítása*), a motorizált közlekedési járművek elterjedése (létrehozva az utcai közlekedés szegregációját), vagy az utcai bútorok megjelenése. Az elemzés egyik erőssége, hogy mindvégig szembesülünk a város és a modernitás kapcsolatának nyitott és sokszereplős jellegével. A technikai újítások mellett olyan tényezők is szerepet játszanak a városi terek alakulásában, mint a város földrajzi adottságai, a helyi önkormányzat és a központi kormányzat intézkedései, a gazdasági konjunktúrák és dekonjunktúrák, valamint a befektetők, a filantróp nagyvállalkozók, illetve a városi polgárok egyéni döntései.

Az utcák és a modernitás kapcsolatának leírása Dennis módszerének illusztrálására is jó példa. A motorizált közlekedés megjelenésével teljesen átalakul az utcák használata, ugyanis részben közlekedési *artériává* alakulnak, elsődleges szerepük a különböző városrészek összekötése lesz. Emellett a gyalogosok számára is teljesen megváltozik az utca, mint megtapasztalt tér, már csak abból kiindulva, hogy az autóforgalom megjelenésével az úton való átkelés (közlekedési jelzőlámpák hiányában) magában is hasznos képességnek számít. A fenti folyamattal párhuzamosan az utcák önmagukban is célállomássá válhatnak: a Walter Benjamin által leírt férfi *flâneur*ön kívül megjelenik a női *flâneur* is, kinek számára az utca egy a reprezentációs terek közül, ahol különös hangsúlyt kap a tekintet szerepe: miként lehet elbújni a nem kívánt tekintet elől (magánszférát keresni a nyilvános térben), vagy éppen megtalálni a keresett tekintetet. Végül az utca *vitatott térként* (contested space) is felfogható: egyrésztől különböző társadalmi csoportok is jogot formálhatnak ugyanannak a térnek a használatára (legyen szó a kikapcsolódás bármely formájáról), másrésztől a nyilvános teret politikai célokra is használhatják, ami megkérdőjelezheti a kormányzat szemében az adott tér nyilvánosságát és elősegítheti a tér használatának szigorúbb szabályozását.<sup>3</sup>

Az egységes városi rendszerek és hálózatok kialakulásával megszűnik a különböző társadalmi osztályok teljes szegregációjának lehetősége. Az urbanizáció előrehaladtával nem lehet többé fenntartani a középosztályi és munkásosztályi elemek szétválasztását sem a magán, sem a nyilvános terek esetében. A tömegközlekedés jelenti az egyik érintkezési pontot: a villamos és a földalatti már nem minden esetben szolgál külön kocsival a felsőbb és az alsóbb osztályok számára, így a keveredés elkerülhetetlen (lásd George W. Joy *The Bayswater Omnibus* vagy Reginald Marsh *Why Not Use the 'L'?* című képeit, amelyeken eltérő társadalmi státusú városlakók kénytelenek egy légtérben utazni). A közüzemek *rendszereszerű* kialakítása szintén konfliktusokat hordozhat. A szennyvíz eseté-

<sup>3</sup> Ez kevésbé az utcákra, mint inkább a terekre vagy a parkokra jellemző, lásd például a Trafalgar tér és a Hyde park esetét, amelyeknek politikai célú használatát felváltva korlátozzák és tiltják (163–165). A városi terek politikai célú használatának számít Erzsébet királyné uralkodásának 1887-es majd 1897-es jubileumi ünnepe is. A jubileumi körmenet útvonala a különböző társadalmi rétegek szegregációjának és az eseményen való részvételének együttes igényéről tanúskodik (166–170).

ben a középosztály tagjai egészségügyi kockázatot látnak a csatornák rendszerré alakításában, ugyanis a munkásosztály szennyvize akár középosztályi bérházak alatt is folyhatna. A tömegközlekedés és a szennyvíz példája felhívja a figyelmet arra, hogy a technikai újítások nem csak a *fizikai* teret változtatják meg (lásd az El – *Elevated Train* – esetét), hanem szimbolikus jelentőségűek is, így többé nem kivitelezhető a különböző társadalmi rétegek *összefüggéstelenségének* fenntartása sem fizikai, sem szimbolikus értelemben.

A recenzált mű megközelítésének sajátja, hogy egy történeti elemzéshez képest szokatlanul sok művészeti forrást használ, amelynek relevanciájára Dennis maga is rákérdez. „Mit mondhatnak a regények és a festmények a kortársak tapasztalatairól és megértéséről az adott várossal kapcsolatban, és hogyan kellene a régi városokról szóló »forrásokat« egy 21. századi várostörténésznek felhasználnia?” (86) Nyilvánvaló, hogy a művészeti források nem tekinthetők történelmi ténynek, sem valamilyen a korra jellemző tipikus eseménynek, mivel az író például már évtizedek óta nem járt regénye helyszínén, vagy a festők esetében a jelenet csak a művészi képzelet és szintézis eredménye. Más nézőpontból azonban a történész számára is hasznosak lehetnek a művészeti alkotások. Egyrésztől a művészeti piac létrejöttével feltételezhetjük, hogy a regényírók, festők törekedtek arra, hogy olyat alkossanak, amire a kortársak között is kereslet mutatkozik. Másrésztől néhány művészeti alkotásnak jelentősebb társadalmi hatása is volt, vagy éppen elősegítette egy törvény megszületését, mint például Upton Sinclair (1878–1968) regénye, a *The Jungle* az 1906-os *Pure Food and Drug Act*et. Végül a művészeti alkotásokat olyan új látásmódként is fel lehet fogni, amely válaszokkal ugyan nem szolgálhat, de segítségével eddig ismeretlen kérdések is a történész nézőterébe kerülhetnek. Erre példa George Bellows (1882–1925) *Why Don't They Go to the Country for Vacation?* című képe, amely egy túlszűfolt New York-i szegénynegyedet ábrázol. A képet nézve számos kérdés felmerülhet a munkásosztály életmódjával és azzal kapcsolatban, mennyiben lehet általánosnak tekinteni a kép narratíváját. Másik vizsgálati módszert jelenthet a kortárs regények térbeliségének elemzése, a szereplők térbeli mozgásának feltérképezése, amelynek sajátossága, hogy a történész a regény rejtett jelentéstartalmából próbál következtetéseket levonni, valami másra használja a szöveget, mint amire az eredetileg íródott. George Gissing (1857–1903) három Londonban játszódó regényének térbeliségét láthatjuk az egyik ábrán (107), amelyből kiderülhet, hol és mikor találkoztak a középosztálybeli emberek Londonban, vagy éppen az, miképpen használták ki és értelmezték a szereplők az új városi tereket (külvárosok, utcák, bevásárlóközpontok). Az elemzés korlátját, ami a gondolatmenet egészére is érvényes, az ilyen források kizárólagos nézőpontja jelenti: a leggyakrabban férfi, középosztályi perspektívából tekintenek a városra, ami megkérdőjelezheti az alsóbb osztályok térbeli gyakorlatáról tett megállapításokat (ezzel a szerző is tisztában van, lásd a *slumming* esetét, ami nem a szegénynegyedek életmódjának objektív vizsgálatát, hanem a szegénynegyedek középosztályi percepcióját jelenti).

A másik módszertani sajátosság Richard Dennis egyik elméleti tételével, a közös modernitás (shared modernity) fogalmával kapcsolatos. Ahogy a szerző fogalmaz: „a célja annak, hogy hasonló példákat keressünk a különböző városokban az, hogy függetlenül a konkrét helyi változatoktól, szembesüljünk a modernitás kétértelműségeire adott hasonló válaszokkal” (25). Felelevenítve a modernitás definícióját, néhány sorral lejjebb a következőképpen fogalmaz: „a kihívások, az új tudományos elméletekben rejlő lehetőségek és kockázatok, az új technológiák, az új média, az új nemi szerepek, az új munkaszokások és az új kormányzati formák az említett nagy városokban mindenütt ugyanolyanok voltak az átlagos városlakók számára” (26). Dennis számára tehát a 19. század végi és a 20. század eleji nagyvárosokban „a modernitás szempontjából több a közös, mint a különböző” (349); ez pedig lehetővé teszi számára, hogy az új városi tereket komparatív módon elemezze. A közös modernitás gondolata azonban csak addig lesz tartható az empirikus elemzésekben, amíg a szerző angolszász városokat hoz fel példaként; más európai városokat figyelembe véve már nem biztos, hogy megállja a helyét a gondolatmenet. Analógiákat találhatunk Közép-Európában is (lásd a prostitúció szabályozását, az utcák átalakulását és a bevásárlóközpontok megjelenését), de vannak olyan városi terek is, amelyek a tárgyalt korszakban majdnem teljesen hiányoznak a bécsi vagy a budapesti városfejlődésből (például a londoni vagy New York-i értelemben vett külváros, a felhőkarcolók). Ennek megfelelően a modernitás, a városi terek és térbeli gyakorlatok leírása csak a könyv kontextusának, az angolszász, középosztálybeli férfiak attitűdjeinek és percepciójának feleltethető meg. Azon is érdemes elgondolkodni, hogy a könyvben viszonylag ritkán említett tradíció vagy tradicionális formák milyen szerepet játszottak az új terek és szerepek kialakulásában, miképpen reflektálhattak a kor emberei az *elmúlt* időkre. Ide kapcsolható az a probléma is, hogy a modernitás új terei és vívmányai néhány városban már évezredekkel korábban létrejöttek (külvárosok, csatornázás stb.), így azokat nem tekinthetjük kizárólag a modernitás termékeinek.

Azzal együtt, hogy egy hasonló vállalkozás nem tarthat igényt a modernitás és a városi terek minden szempontból kimerítő tárgyalására, a könyv egyik eredményeként tekinthetjük, hogy Richard Dennis sikerrel ötvözte a fikció és a valóság modernitásának leírásait. Összességében *A városok a modernitásban* egy jól sikerült könyv, amelynek legtöbb fogyatékoságával – szerencsére – maga a szerző is tisztában van.

*Erdélyi Mátyás*