

A SZUBURBANIZÁCIÓ JELENSÉGÉNEK FŐBB ELMÉLETI MEGKÖZELÍTÉSEI A VÁROSSZOCIOLÓGIAI ÉS MÁS ROKON TUDOMÁNYTERÜLETEK IRODALMÁBAN

(Principal Theoretical Approaches of the Phenomenon of
Suburbanisation in the Literature of Urban Sociology
and Other Related Sciences)

KOCSIS JÁNOS BALÁZS

A szuburbanizáció jelenségével a városszociológia mellett leginkább még az építészet és a földrajz valamely területéről jövők foglalkoznak. Az általuk használt fogalmak jelentése, a hipotézisek jelentős mértékben eltérnek, a vizsgált téma más-más oldalára világítanak rá. Az alábbiakban leginkább a (város)szociológiai megközelítésből mutatjuk be a főbb irányzatokat.

A szuburbanizáció mint folyamat fogalmát leginkább az amerikai szociológiai irodalomhoz (*Fishman* 1987; *Frieden-Sagalyn* 1997; *Garreau* 1991; *Jackson* 1985) hasonlóan, szűk értelemben használjuk, azaz a középosztályi családoknak a város belső részeiből annak peremére való nagy arányú költözését értve alatta. A szuburbanizáció jelenségével foglalkozó irodalom nagy része Amerikában keletkezett, az ottani, az európaiótól jelentősen különböző folyamatok leírásával kapcsolatban. Részint a fogalmi egyértelműség érdekében, részint mivel a mai magyarországi városfejlődési folyamatok egy jelentős csoportja jól megfeleltethető e keretben is, a nem szűken e körbe tartozó folyamatokra más fogalmak használatát tartjuk szükségesnek.

Az elméleti megközelítéseket Szelényi (1996) alapján két főbb csoportra tagoljuk¹ (1., 2. ábra). A két modell közötti alapvető elméleti eltérés abban mutatkozik, hogy mit tekintenek független és közbejövő változónak az urbanizáció, mint függő változó vizsgálatában.

Az ökológiai vagy evolúciós megközelítés

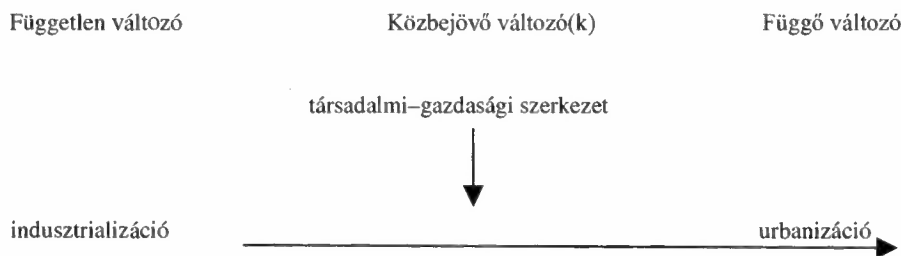
Az elmélet

Az ökológiai megközelítés az industrializációt tekinti független változónak. A modell végkövetkeztetése szerint egyazon városfejlődési modell² alapján fejlődik minden város. Az azonos stádiumban lévő városok jellemzőin a társadalmi-gazdasági szerkezet módosít; a városok minden társadalomban az industrializáció adott fokához tartozó városfejlődési állapotban vannak (*Savage-Warde* 1993). A fejlődési stádiumok időben mindenhol ugyanabban a sorrendben követik egymást, az

egyres fokozatok mindenhol előbb-utóbb megjelennek. A fejlődés egyetemleges, a helyi sajátosságok csak módosítanak a jellemzőkön, mint Enyedi György írja: „a szocialista országokban kialakult regionális szerkezet és urbanizációs típus nem önálló modell. Az európai szocialista országok ugyanazokat az urbanizációs és regionális fejlődési szakaszokat produkálták, amelyeken a nyugati országok már korábban átjutottak. Nem pontos másolat, jelentősek a kelet-közép-európai sajátosságok... *A magyar regionális fejlődés tehát az általános európai fejlődés egyik változatának tekintjük*” (Enyedi 1996, 12, kiemelés a szerzőtől). Ezen elmélet szerint a magyar városok fejlődése jelentős, de nem meghatározó különbségek mellett az általános modellt követik megkésve, amely kétsédelem oka az industrializációban való megkésétségben keresendő. Ha a magyar industrializáció olyan fokra ér, mint a mai nyugati (eltérő nézőpontból például posztfordista [Enyedi 1996], posztindusztriális, információs) gazdaság, akkor az (akkori) magyarországi városszerkezet is alapvetően egyezni fog a megfelelő nyugati formával.

1. ÁBRA

Az urbanizációs folyamat ökológiai magyarázata (Ecological Interpretation of the Urbanisation Process)



Forrás: Szelényi 1996, 289.

A modell (1. ábra) egyik fő nehézsége a gazdaság alapvető szerepének hangsúlyozásából fakad. Az ipar szerepe a modern kapitalizmusban a dezindusztrializációval csökken, azaz az iparnak a városok fejlődésében betöltött szerepe is csökken, az e modellek alapjául szolgáló föltevést módosítani kell³. Mások a modell alapjául szolgáló megfigyelés, azaz a városok növekedésének megállása illetve negatív irányba fordulása általánosításának veszélyeire hívják fel a figyelmet (Savage–Warde 1993), azzal érvelve, hogy a városok népesedésének csökkenése lehet egy térben és időben behatárolt folyamat, amelyből általános következtetéseket óvatosan szabad csak levonni.

Az ökológiai megközelítésekhez tartozó néhány modell

Az alábbiakban két, egymáshoz meglehetősen hasonló modellt vázolunk fel, amely sok helyütt megtalálható a szakirodalomban. A két modell hasonlóságát az okozza, hogy mindkettő nagyrészt amerikai, kisebb részben nagyobb nyugat-európai városokban tapasztalható folyamatok elemzésével és általánosításával és időbeni „spekulatív extrapolálásával” készült. Az ökológiai alapfeltevés értelmében

a városok mind besorolhatók a modell valamelyik urbanizációs fejlettségi fokába, s ez a fejlettségi fok az adott társadalom industrializációs fejlettségi fokának megfelelő lesz.

A) Peter Hall hatfázisú evolúciós modellje⁴

Peter Hall evolúciós modelljébe mind az industrializáció, mind a dezindustrializáció hatásait bevonja. Amerikai városfejlődési tapasztalatok alapján a következő folyamatok ásták alá a korábbi kapitalista éra nagyvárosait:

- szuburbanizáció, a városi növekedés inkább a szuburbiában, mint a központi területeken jelentkezik,
- dezurbanizáció, a városi népesség csökken a falusi és nem városi népességhez képest,
- a legnagyobb városok összehúzódása,
- új régiók felemelkedése és a régiók hanyatlása.

A városfejlődés általa vázolt hat fokozata két csoportra oszlik. Az első három az industrializáció, azaz a városok növekedése, a másik a dezindustrializáció, azaz a városok hanyatlása kapcsán lép fel.

- 1) A kezdeti industrializáció kapcsán az emberek vidékről a városba áramlanak, a városi népesség nő, azonban a régió össznépsége csökken, mivel összességében több ember hagyja el a régiót.
- 2) Az industrializáció folytatódásával növekszik a városi népesség aránya a régióban.
- 3) „Relatív centralizáció”, azaz a város kinyúlik eredeti határain túlra, és szuburbiákat hoz létre. Mindezek ellenére a városi népesség aránya a régióban növekszik⁶. Hall állítása szerint a városi növekedés e fázisokon már túllepett, és a városok hanyatlása kapcsán a következő szakaszok léptek fel:
- 4) A szuburbiák gyorsabban növekednek, mint a városmag, az emberek a város külsőbb részeibe költöznek, ez a „relatív decentralizáció” szakasza.
- 5) 1900-tól kezdődően (de inkább manapság) „abszolút decentralizáció” lépett fel a nagyobb európai városokban, az emberek kiköltöznek a belvárosból, ahogy az egyre inkább irodai és kereskedelmi funkciókat vesz fel.
- 6) Az egész város hanyatlani kezd, amint az emberek falusi környezetbe költöznek a dezindustrializáció előrehaladásával.

Hall modellje általános érvényű kíván lenni amerikai eredete ellenére. Az általa várt változások következtek be némely európai országban, azonban jelentős térségekben, Franciaországban, Olaszországban és a Benelux államokban a várt hanyatlás elmaradt (*Savage-Warde* 1993). A városok hanyatlása helyett a városok további növekedése figyelhető meg a kapitalista társadalmakban.

B) A négyfázisú modell

Ennek a gyakran megtalálható modellnek a leírását *Tosits* (1998) és *L. van den Berg* (1982) alapján foglaljuk össze röviden.

A modell nagyon hasonlít az előzőhöz, azonban időben és extrapolációban túlmege rajta, megpróbálva belevonni a belvárosi dzsentifikáció vagy manhattani-záció sok nyugati városban megfigyelt jelenségét.

1) Urbanizáció

A mezőgazdasági területek felesleges népességét a város fel tudja már szívni, az addigi fölös népességet lecsapoló eljárások (például kivándorlás, járványok) mellette mellett. E fölös népesség részben a természetes szaporulatból, részben a mezőgazdasági eljárások fejlődése kapcsán alakult ki. A beáramló népesség részben a hosszú munkaidő, részben a tömegközlekedés hiánya miatt koncentráltan, a munkahelyhez közel telepszik le, a régi városközpontokat körülvevő vagy új, az ipar számára valamilyen okból vonzó térségekben. Ez a folyamat az Ipari Forradalom alatt indult meg először Angliában, majd több-kevesebb késéssel Európa más tájain is, néhol csak a második világháború után.

Az urbanizáció által megnövekedett városok térbeli elhelyezkedése az adott ország illetve régió történelmi, politikai és gazdasági helyzetétől függ, s alakulhat ki a „magányos”, egyetlen nagyváros egyik szélsőséggként illetve kis- és középvárosok túl domináns központ nélküli hálójá a másik szélsőséggként, illetve ezek valamilyen keveréke.

A városok további fejlődését a gazdaság fejlődése, az infrastruktúra és a szomszédos városok távolsága és nagysága, fejlettsége határozza meg többek között. A városok a továbbiakban is vonzerőt gyakorolnak a falusi népességre, az életfeltételek minden szörnyűségeik ellenére jobbak voltak a városokban, mint a falun. A közlekedés fejlődésével a város további területekre terjeszkedhetett ki, bár koncentrált maradt a közlekedés drágasága miatt.

2) Szuburbanizáció

A szuburbanizáció bekövetkeztét két tényező teszi lehetővé. Egyrészt az újfajta gazdasági–termelési szerkezet, a nehézipar relatív súlyvesztése, a könnyűipar és a szolgáltatások (másképp a második és a harmadik szektor) súlyának növekedése, amely nem kívánja meg nagy tömegek koncentrált munkáját. Másrészt a közlekedés fejlődése, először a tömeg-, majd a magánközlekedés elérhetővé és általánossá válása lehetővé tette a munkahely és a lakóhely térbeli elválasztását. A lakosság, elsősorban a középrétegek kiáramlanak a város környékére. A lakosság kiáramlását időben késleltetve követi a munkahelyek kiáramlása. A tehetősebb rétegek kiáramlását tovább erősíti a belvárosban megtelepedő irodák által igényelt terület. A belvárosban dolgozók jelentős része a kül- és kertvárosokból jár be dolgozni. Az addigi többlakásos házakban élést a kertvárosokban zömében a családi házakban lakás váltja fel.

3) Deurbanizáció és városközi decentralizáció

A deurbanizációt, azaz a városi és városkörnyéki területek lélekszámának csökkenését, és az addigi falusi területek népességének növekedését előmozdító tényezők, a szuburbanizációhoz hasonlóan, egyrészt a termelési módban, másrészt a

közlekedésben bekövetkezett változásokban kereshetők. A gazdaságban a posztfordista átalakulás, a „tudásipar” (kvaterner szektor) megjelenése és tömegessé válása szükségtelenné teszi a munkaerő nagyobb koncentrációját. A közlekedés a városok körül a nagymérvű gépkocsihasználat folytán ellehetetlenedik, a dugók folyamatossá válnak, s ezáltal a belváros a bejárók számára megközelíthetetlen lesz. Hasonló okokból a gazdasági vállalkozások is a kocsival könnyen és jól elérhető helyeket keresik, amelyek ráadásul olcsóbbak is, mint a városmaghoz közelebb fekvők. A város szerkezetét a közlekedési káoszt megoldani, csökkenteni kívánó erőfeszítések is mind inkább tönkreteszik: a városmagot behálózó autópályák, többsávos utak, nagyméretű parkolók a belváros vonzerejét jelentősen csökkentik, szerkezetét szétverik.

4) Reurbanizáció

A reurbanizációt, azaz újrávárosodást *L. van den Berg* (1982) szkeptikusan szemléli, a jövő egyik lehetséges, ámde nem túl valószínű fejlődési fázisát látja benne⁶. Akkor tartják valószínűnek, ha aktív várospolitikával a belváros vonzerejét újból visszaállítva, mind a lakók, mind a gazdasági vállalkozások számára vonzóvá válik. Mások, e tekintetben optimistábbak szerint a termelési mód változásai, amelyek a dezurbanizációt is lehetővé tették, a városi életkörülményekben is nagymértékű javulást hoznak, a népesség bizonyos csoportjait újra a városba vonzzák. E kérdés további vizsgálata átvezetne a dzsentrifikáció vizsgálatába, amely túlmutat e munka keretein.

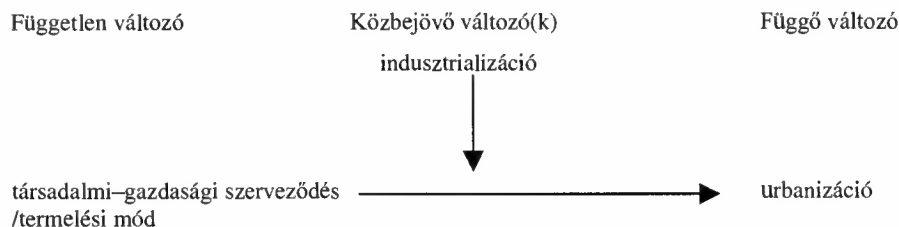
A historicista megközelítés

A historicista megközelítés két csoportra osztható. A neomarxisták a termelési módot veszik független változónak, a neoweberiánusok a társadalmi-gazdasági szerveződést. A szuburbanizációs folyamatok megítélése céljából e kettő közötti eltérés az elemzésben nem jelent lényeges eltérést. A historicista megközelítés tagadja az azonos fázisok lineáris egymás utáni felléptét; minden ország, város fejlődésének egyediségét hangsúlyozza a nyilvánvaló és természetesen vizsgálandó hasonlóságok, analógiák mellett.

Szelényi (1996) alapján vázolt megközelítés mellett további, főképp marxista megközelítések leírása található *Savage-Warde* (1993, 40-61) művében.

2. ÁBRA

Az urbanizációs folyamat historicista magyarázata (Historistic Interpretation of the Urbanisation Process)



Forrás: Szelényi 1996.

A két elméleti megközelítés különbsége az elemzési szint tekintetében és a gyakorlatban is jelentős.

A historicista megközelítés szerint általános, lineáris modellt nem lehet fölállítani a városfejlődésben. Az egyes városok esetében a fázisok sorrendje is különbözhet, egyesek elmaradnak, mások csak ott szerepelnek, s ezt az adott társadalom társadalmi-gazdasági szerveződése határozza meg elsősorban. Modelltípusokat és folyamatokat határozhatunk meg, s ezek sem kizárólagosak – egy bizonyos város más-más szempontból (világgazdaságban elfoglalt helye, földrajzi környezete, az egy bizonyos időben jellemző termelési mód, a város felépítése) más-más osztályozás alá kerülhet.

A szuburbanizáció okai

A szuburbanizációnak, mivel egy időben nagyon elhúzódozó folyamat, az idő más és más pontjában eltérő okai lehetnek, illetve ezeknek az okoknak egy más összetétele magyarázza jobban az adott időszak tendenciáit. Szükségesnek tartjuk az ún. „népi” magyarázatok megemlítését is, mivel ezek egyrészt gyakran megjelennek a médiában is, másrészt a kiköltözők és gyakran a kutatók is ezt hozzák fel oknak.

Az urbanizációval kapcsolatos (főképp amerikai) elméletek és egy új lehetséges paradigma felvázolását részletesen Gottdiener tárgyalja, egyfajta szintézist teremtve az ökológiai és a neomarxista elméletek között (Gottdiener 1985).

A továbbiak előtt szükséges az okok két fajtáját elkülöníteni (Gottdiener 1985): a vonzó tényezőt (pull factor), amellyel a kialakuló vagy már kialakult szuburbia vonzza a népességet, illetve a taszító tényezőt (push factor), amely az addigi belvárosi lakóhelyükről készíti az embereket elköltözésre. A két tényező nagysága, az egyik vagy másik, akár mindkettő meglétének hiánya nagyban befolyásolja a folyamatot, de Gottdiener szerint megakadályozni nem tudja⁷. Például az amerikai szuburbanizáció kezdeti korszakában „a várost kellemesnek találták, olyan helynek, ahol jó élni” (Gottdiener 1985, 10). A továbbiakban ezen a vonzó és taszító tényezők mibenlétére mutatunk be elméleteket. Az egyes elméleteket nem egymást kizárónak, hanem egymást kiegészítőnek tekintjük, még akkor is, ha a korábbiakban ismertetett ökológiai és historicista⁸ szemléletbeli eltérések elég nagyok.

A közzélekedés szerint, amellyel a szakirodalom jelentős része egyetért, az emberek azért költöznek ki a városból, mert az bűdös, piszkos, magas a bűnözés aránya, a gyermekek nevelésére alkalmatlan, teljesen el van szakítva a természettől. A városon kívül tiszta a környezet és a levegő, alig van bűnözés (legalábbis nem látható), a gyermekeknek ideális hely a fejlődéshez, a természet is „az ajtó előtt hever”. A domborzat szerepe is jelentős, a földrajzi magasság a szociális státusz mutatóeszköze: minél magasabban lakik valaki a Város fölött, annál magasabb helyet foglal el a hierarchiában⁹.

A) Az egyensúly-elmélet

A városszociológiában jelenleg a legelfogadottabb elmélet, legalábbis Gottdiener szerint (Gottdiener 1985, 46) az egyensúly-elmélet (equilibrium theory). Első jelentős kidolgozója Alonso volt 1964-ben, s azóta is sokan bővítették. Mások az elméletet egyensúly-hiány elméletnek (imbalance theory) nevezték inkább, ők a hangsúlyt a változást előidéző okokra helyezték¹⁰. Ezek a modellek egy, minden szükséges információval ellátott, racionálisan döntő embert (homo rationalis vagy oeconomicus) feltételeznek. A fentiek kétségbevonhatóságán túl is vannak olyan fejlemények, amelyek e modellek ellen szólnak. Részint a közlekedési költségek aránya a szuburbiai lakás árához képest alacsonyak Nyugat-Európában. Másrészt egyre többen nem járnak be a városba, sem dolgozni, sem bevásárolni, így a napi helyváltogatásuk akár kisebb is lehet, mint a centrumban lakóké. Harmadrészt a modell a belvárosi telekárak drágaságával magyarázza mindeme kalkulációk megtörténtét. A belvárosi drágaságnak ellentmond azonban a nagyméretű belvárosi gettók, lepusztult, avagy kevésbé vonzó területek (a legismertebb példa Harlem, de a Los Angeles-i South Central is lehetne) gyakori megléte. A szocialista városok hasonlóképp ellenérvet szolgáltathatnak: a belvárosokban a szocializmus alatt a területnek nem volt valós ára, a periférián viszont igen. Másrészt a közlekedési költségek sem olyan elhanyagolhatóak a lakhatás egyéb költségei mellett. Harmadrészt a divatos perifériákon a telek ára meghaladja egy belvárosi lakás árát.

B) Historicista elméletek

Ezen elméletek egy gazdasági-társadalmi szerkezet kifejeződését látják a szuburbanizációban. Elkülönítik a szuburbanizáció okait és nagymértékű elterjedését elősegítő tényezőket.

Fishman (1987) a szuburbanizáció feltételének két tényezőt tekint, a központban tömörülő lehetőségeket és ugyanezen központ lakhatásra való alkalmatlanságát, ami fennállt a XVII. század végi London illetve később más európai és amerikai nagyváros esetében. A szuburbanizáció további feltétele, hogy a lakó- illetve a munkahely egysége már nem fontos a középosztály számára, azt fel tudja adni.

A szuburbanizáció okainak a családi élet középpontba kerülését, azaz a családnak a külvilágtól való szeparálódását, illetve a társadalmi osztályok szegregációját tartja. Az előbbi eszme a XIX. század folyamán a nyugati világ jelentős térségeiben elterjedt, átalakítva a várost és a társadalmat. Addig az emberek ugyanazon a környéken éltek, viszont a rang és gazdagság megannyi jelével felvértezve különítették el egymástól a társadalmi rétegeket, e jelek gyengülésével a lakóhelyi szegregáció lépett fel jelentős megkülönböztető tényezővé. Mint ahogy egy kortárs megjegyzi: az alsó osztályok hirtelen bűdösek lettek (*Fishman* 1987, 32).

Savage és Warde (1993) a városban a XVIII. századtól létrejövő elkülönült területek, azaz a gettók, a szuburbiai és a dzsentrifikált (belvárosi) beékelések kialakulása okainak a társadalmi rétegek fokozódó szegregálódását tartja. E szegregációnak

az az oka, hogy a rendelkezésre álló hely szűkös, így a területeknek eltérő értéke van elhelyezkedése, nagysága stb. szerint, ami a városrészek elkülönüléséhez vezet. Az elkülönülés (mind a gazdasági, mind az etnikai) csoportok térbeli elkülönüléséhez vezet. A területek funkcionális elkülönülése vezetett Burgess klasszikus körkörös városképéhez, legbelül a központi üzleti negyeddel (CBD – Central Business District), s legkívül a gazdagok lakóterületeivel. A kidolgozott modellek empirikus vizsgálata arra az eredményre vezetett, hogy „a társadalmi–gazdasági státusz (például a társadalmi osztály) földrajza nagyjából szektorialis, a családi státuszé nagyjából zónás (a fiatal családok a külső szuburbiákban, a lakásbérlők közelebb a városközpontozhoz), míg az etnikai státuszé szignifikáns csoportosulást mutatott mind a zónákban, mind a szektorokban”. A szerzők szintén nagy hangsúlyt fektetnek a családi élet átalakulásának, a nukleáris család elterjedésének. Mind a szuburbanizáció okaként, mind a dzsentifikáció okaként e családmódel továbbá átalakulását tartják (*Savage–Warde* 1993, 76).

A szuburbanizálódást létrehozó fő tényezőnek tekintik a motorizációt, különös tekintettel a gépkocsi elterjedésére. Ez a vélemény abban fejeződik ki legjobban, hogy sokak szerint a gépkocsi megjelenésével az ember a neki való helyen élhet. Azonban, mint Fishman rámutat, ez is egy eszköze volt csak a sokkal általánosabb tendenciának, a klasszikus szuburbia a vasutak mentén alakult ki. Az elérhetőség a szuburbia számára pontosan olyan fontos, mint a nehezen elérhetőség: a gyors és egyszerű elérhetőség azok számára, akik ezt meg tudják fizetni, az elérhetetlenség az alsó osztályok számára (*Fishman* 1987). A szuburbanizációt lehetővé tevő tényezők közé tartozik még a (tömeg-) kommunikáció elterjedése, amely szintén a fizikai távolságok csökkenése felé hatott, lehetővé téve nagy távolságokban szét-szórta emberek gyors, mindennapi kapcsolattartását.

Mindezen tényezők csak bizonyos feltételek megléte mellett vezettek szuburbanizációhoz. Részben főképp az angolszász országokban meglévő anti-urbánus hagyomány magyarázza azt, hogy a belvárost hagyták lepusztulni, másrészt spekulációs okok, a modellkövetés. Az angolszász hagyomány irtózik a nagy állami szerepvállalásoktól, amit a belvárosnak a középosztály igényeire való átalakítása igényelt volna, Franciaországban az állam Haussmann-nal az élen szinte teljhatalommal elérte azt, hogy a belváros maradt a középosztály lakóhelye.

Az emberek által követett modellek szerepe jelentős a szuburbanizáció folyamatában is. A manchesteri szuburbanizációt gyakorlatilag egy bizonyos Brooks indította el 1834-ben, akit hamarosan követtek barátai, majd a felső rétegek (*Fishman* 1987, 81), kialakítva a későbbiekben Burgess által leírt körkörös szerkezetet. A modellátadásnak a szuburbanizáció elkerülésekor is jelentős szerepe volt: a párizsi burzsoázia számára a kívánatos lakóhely nem a vidéki villa, hanem a belvárosi palota volt, mint ahogy a minta sem a vidéki (angol) arisztokrácia, hanem a (párizsi) királyi udvar és arisztokrácia. A modellátadás kapcsán főként Georg Simmelnek „A divat” című 1911-ben írt munkájának gondolatait használjuk fel (*Simmel* 1973). Simmel vizsgálatát az is indokolja, hogy munkái jelentősen befolyásolták a Chicagói Iskola elméleteit.

Simmel alapfeltevése szerint „a társadalom egész története felfogható két tényező, a társadalmi csoportunkba való beolvadás és az ebből történő kiemelkedés harcának...” (Simmel 1973, 474). Kétfajta embertípust különböztet meg, az utánzó, aki az általánosságban akar felolvadni, és a célkitűzőt, akit a hagyományokon kívül a jövő is meghatároz. E két irány küzd az emberben, ez a divat alapja: „A divat egy adott minta utánzása, (...) az egyént arra az útra vezeti, amelyen mindenki jár. (...) De ugyanilyen mértékben tesz eleget a különbség igényének, a differenciálódás tendenciájának, a változásnak és a kiemelkedésnek is” (Simmel 1973, 476).

A téma szempontjából alapvető, hogy a „divat, mint mondtam, az osztályok elkülönülésének terméke, (...) amelynek kettős funkciója az, hogy bizonyos kört összetartsanak, s egyúttal másoktól elhatárolódjanak. (...) ... a divat is egyfelől az azonos helyzetben lévőkhöz való csatlakozást, az általa (a divat által) jellemzett kör egységét jelenti, s éppen éppen ezáltal azt is, hogy e csoport elhatárolja magát az alacsonyabb helyzetben lévőktől” (Simmel 1973, 476–477).

Ha a divatban mintaadó elit külföldi, mint Magyarországon a felső osztályok hiánya miatt a „divat külső eredete valójában különösen javára válik azon körök belső összetartozásának, melyek felkapják, éppen mivel kívülről származik, a szocializáció azon különleges és jelentős formáját hozza létre, ami egy külső tényezőhöz való közös kapcsolat eredményeként jelenik meg” (Simmel 1973, 480).

Simmelhez hasonlóan érvel Jean Baudrillard is az 1970-ben megjelent *La société de consommation* (A fogyasztás társadalma) című művében, amelynek témánkat érintő mondanivalóját Haumont így foglalja össze: „A fogyasztás társadalmában az egyének, a háztartások és a csoportok már nem csak azért kívánják a javakat és szolgáltatásokat, hogy használják, hanem azért is, mert ezek a presztízs, az elkülönülés, a társadalmi osztály jelei. És ahogy nem lehet elképzelni a különböző társadalmi pozíciókért folyó vetélkedés és verseny végét, úgy nincsen helye azt képzelni, hogy vége lehet a jelek fogyasztásának és a fogyasztás permanens folytatódásának” (Haumont, évszám nélkül).

Herbert J. Gans (1967) egy New Jersey-i szuburbot vizsgálva a mintakövetésnek jóval kisebb szerepet tulajdonít, a tömegkommunikáció hatását pedig csak mint a már kialakult értékek hangoztatásában, az értékek változását csak némileg lemaradva követi (Gans 1967). A szuburbanizálódás okait részint a nagy alapterületű családi házat mint ideális lakásformát preferáló amerikai hagyományokban látja, másrészt a városból taszító tényezőkben: a megfelelő és kellően modern hely hiányában a hagyományos középosztálybeli lakóhelyeken, illetve az újonnan bevándorló rétegek által kifejtett nyomásban. Nem elhanyagolható szerepet játszott a családok további szétválása, a megfelelő anyagi körülmények lehetővé tették a fiatalok számára a szülőktől való elköltözést. Gans szerint a helyi politika csak követte a meglévő igényeket, nem meghatározta azokat.

Mint Gottdiener megállapítja: „nagyjából látható, hogy mi történik, csak nem pontosan tudjuk, miért” (Gottdiener 1985, 16). A szuburbanizáció okainak megértéséhez sok különböző elméletet kell megvizsgálunk és alkalmazunk a konkrét városra.

Jegyzetek

- ¹ Más szempontból való felosztásra lásd például Timár J. (1999).
- ² Arra vonatkozóan, hogy maga a modell milyen, ez a típusú megközelítés nem ad *elméleti* feltevéseket, csak az azonosságát hangsúlyozza.
- ³ Az újabb ökológiai modellek az industrializáció helyett a termelési mód változásaival, azaz a posztfordista termelési módba való átmenettel magyarázzák a városfejlődés általános szakaszait, így megőrizve az industrializáció központi szerepét (Enyedi 1996).
- ⁴ P. Hall modelljét idézi Savage–Warde (1993, 37), művét európai városokról írta 1980-ban és 1988-ban.
- ⁵ Ez az állapot volt a Chicagói Iskola tanulmányainak középpontjában (Savage–Warde 1993).
- ⁶ Ők az urbanizációs változások valószínűbb kifejtését a dezurbanizáció kiteljesedésében látják inkább.
- ⁷ Szerinte a szuburbanizáció nem a város hanyatlásának jele, hanem egy általános dekoncentráció jele.
- ⁸ Ezt a szemléletet az amerikai szakirodalom neomarxistának hívja.
- ⁹ Leendő szociológusok, azaz felvételre készülők körében általános nézet volt, azzal együtt, hogy a világon ez máshol is így van. Ezzel szemben Rio de Janeiroban a legszegényebbeknek van a legjobb kilátásuk a városra.
- ¹⁰ Az egyensúly-hiány elméletek inkább a térben nagyobb léptékű változások magyarázatát tekintették céljuknak.

Irodalom

- Berg, L. van den, et al. (1982) *A Study of Growth and Decline. Urban Europe*. New York, Pergamon Press. 25–48.; 77–104. o.
- Enyedi Gy. (1996) *Regionális folyamatok Magyarországon*. Budapest, Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület.
- Fishman, R. (1987) *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. New York, Basic Books.
- Frieden, B.J.–Sagaly, L.B. (1997) *Downtown*. Cambridge, Massachusetts.
- Gans, H.J. (1967) *The Levittowners*. New York, Columbia Univ Press.
- Garreau, J. (1991) *Edge City*. New York, Anchor.
- Gottdiener, M. (1985) *The Social Production of the Urban Space*. Austin, Univ of Texas.
- Jackson, K.T. (1985) *Crabgrass Frontier*. New York–Oxford.
- Haumont, A. (évszám nélkül) *La mobilité intra-urbaine*. Université Paris 7.
- Savage, M.–Warde, A. (1993) *Urban Sociology, Capitalism and Modernity*. New York, Continuum Pub Group.
- Simmel G. (1973) A divat. *Válogatott társadalomelméleti tanulmányok*. Budapest, Gondolat. 473–507. o.
- Szelényi, I. (1996) Cities under Socialism – and After. *Cities after Socialism*. – Andrusz, G.–Harloe, M.–Szelényi, I. (eds.), Oxford, Blackwell. 286–317. o.
- Timár J. (1999) Elméleti kérdések a szuburbanizációról. – *Földrajzi Értesítő*. 1–2. 7–31. o.
- Tosits I. (szerk.) (1998) *Szuburbanizációs tendenciák és településfejlesztési stratégiák Budapesten és agglomerációjában*. Kézirat. Budapest, Városkutató Kft.

PRINCIPAL THEORETICAL APPROACHES OF THE PHENOMENON OF SUBURBANISATION IN THE LITERATURE OF URBAN SOCIOLOGY AND OTHER RELATED SCIENCES

JÁNOS BALÁZS KOCSIS

The suburbanisation phenomena has a strong impact on today's urban processes in Hungary, especially in the case of Budapest. The disciplines studying this theme have put forward several theories to describe these phenomena from their special point of view.

Amongst the architectural and the geographical approaches the paper deals mainly with the two theoretical traditions in urban sociology, according to I. Szelenyi and places the theories found in the literature in this framework. The ecological or evolutionary tradition sets up a universal straight line in the urbanisation process where each town takes up a position appropriate to the ecological status as the ecology progresses take a step forward. The steps have the same order in every society, the social-ecological structure only alters the appearance of the actual step. The historical tradition reverses the relation, according to its neo-marxist branch the mode of production is the basic factor in the actual urban formation, the neo-weberian branch considers the social-ecological organisation as the independent variable, whilst the state of the ecology is the intervening variable in both branches. The difference between these two traditions sketches two strongly different urbanisation processes and presence of cities. The paper describes some of these theories in the frame of the theories.