

---

Linda Greenhouse

---

## Nők az egyetemen

---

Nancy Weiss Malkiel: *„Nőknek Tilos! – Küzdelem a koedukációért* (*“Keep the Damned Women Out”: The Struggle for Coeducation*, Princeton University Press, 2016, 672 oldal) című könyvének recenziója

A Yale Egyetemen, ahol tanítok, az egyetemistákkal való beszélgetéseim során időnként szóba jön, hogy 1969-ig, amikor is 284 női hallgatóval indult el az 1973-ban végzőssé váló évfolyam, az intézmény padjaiban csak férfiak ültek. Erre a szokásos válasz – hangozzék el az akár nők vagy férfiak szájából – a hitetlenkedés. Nem is gondolták volna – mondják nekem.

Valóban, miért is gondolták volna? A Yale – együtt a Borostyán Liga (Ivy League)<sup>1</sup> többi egyetemével, ma nagyjából ugyanannyi férfi és női hallgatót vesz fel. Ezekben az intézményekben a nők egyetemi újságokat írnak, sportszervezetekben játszanak, és egyenlő eséllyel indulnak a legelőkelőbb posztgraduális ösztöndíjak elnyeréséért. Nők töltik vagy töltötték be az elnök szerepét a Borostyán ligás egyetemek felénél. Mellesleg, egyetemista szemmel nézve 1969 már régen volt. A cikk írója 1968-ban végzett az akkor Radcliffe Egyetem néven ismert intézményben.<sup>2</sup> Annak idején a Radcliffe vagy a Harvard történetének egy jóval előbbi

– mondjuk az 1920-as évekbeli – szakaszának említése halvány emlékkép lett volna az érdektelen múltból.

Nancy Weiss Malkiel *„Nőknek tilos!”* (*“Keep the Damned Women Out”*) című könyve, amely a legapróbb részletekig pontos beszámolót nyújt arról, hogyan ültek be először nők a Harvard, a Princeton és a Yale Egyetem padjaiba, felbecsülhetetlen ellenszer a témát egyre inkább övező felejtés ellen. Ezen túlmutatva, fontos kultúrtörténeti munka. Közhelyesnek tűnhet a megfigyelés, mi szerint egy ilyen mélyreható változás nem mehetett végbe önmagában; Malkiel viszont teljes mértékben figyelembe veszi azokat a társadalmi és politikai történéseket, amelyek az 1960-as években alapjaiban rázták meg az országot. Ugyanakkor a szerző ennél mélyebbre ás, hogy megmutassa, miként látták be az évtized végének közeledtével a Yale és Princeton vezetői intézményeik régóta felvállalt küldetésével kapcsolatban – mely szerint vezetőket kell adni az országnak –, hogy az hamarosan teljesíthetetlen lesz, ha csak férfiak számára vannak fenntartva.

Malkiel a Princeton nyugalmazott történelemszakkönyvtárosként – mely egyetemnek huszonnégy éven át dékánja is volt – a bennfentesek tudásával ír saját intézményéről, és a történész aprólékoságával eleveníti fel a másik két helyen történeteket, hivatalos levéltári adatokat, a szájhagyományt (oral history) és a résztvevőkkel készített saját beszélgetéseit felhasználva. Beszámolója jól illeszkedik Jerome Karabel nagy jelentőségű, 2005-ben megjelent, *A kiválasztottak: a Harvardra, Yale-re és Princetonra felvett és fel nem vett diákok titkos története* (*The Chosen: The Hidden History of Admission and Exclusion at Harvard, Yale, and Princeton*) című könyvéhez.

1 A Borostyán Liga eredetileg nyolc magánegyetem sportszervezete az Egyesült Államok északkeleti területén. Manapság már ez a név azt a nyolc egyetemet jelenti, melyek magas színvonalukról híresek, ezek Észak-Amerika elit felsőfokú iskolái. Az elnevezés onnan ered, hogy egyes patinás épületeik falait borostyán futja be.

2 A Radcliffe Egyetemet 1879-be hozták létre a nők számára. 1977-ben összeolvadt a Harvarddal, és koedukálttá vált.

Míg azonban Karabel „titkos története” azokat a torzulásokat elemzi, amelyeken ezek az iskolák átmentek, hogy kizárólag a fehér angolszász protestáns diákok számára tartsák fenn magukat, még mielőtt ez a célkitűzés tarthatatlanná vált volna – Malkiel koedukációról szóló története nagyrészt a nyilvánosság előtt játszódott le. Mindez nem meglepő: társadalmilag elfogadott volt a nők kizárásáról beszélni nyilvános helyeken, jóval azután is, amikor már nem illett nyíltan megvitatni azokat a körmönfont megoldásokat, amelyeket ugyanezek az egyetemek a zsidók távol tartására használtak. (A témával kapcsolatban igen tanulságos lehet Dan A. Oren 1985-ben megjelent könyve, az *Üdv a klubban: A zsidók és a Yale története, Joining the Club: A History of Jews and Yale*.) Addig az évig bezárólag, amikor női hallgatók első csoportja érkezett a Yale-re, a gólyák kézikönyvében éveken át az alábbi mondat szerepelt: „Úgy tekints a Yale-re, mint egy jó asszonyra; használd ki sok adottságát, táplálkozz bölcsességének gyümölcseivel, szidalmazd, ha kedved tartja, de légy büszke arra, hogy birtoklod őt.”

Felemelő érzés lenne, ha arról számolhatnánk be, hogy az 1960-as évek végén Kingman Brewster, a Yale, illetve Robert Goheen, a Princeton Egyetem rektorai hirtelen megvilágosodtak abból a szempontból, hogy a vezető rétegbe, melynek kinevelésére – sőt újratermelésére – elköteleződtek, esetleg a nők is beletartozhatnak. De, mint Malkiel rámutat, ezek az egyetemek és vezetőik nem a nők igényeit akarták ezzel szolgálni, hanem a sajátjaikat. A Yale és Princeton kezdték elveszíteni a leginkább óhajtott felvételizőket, a tudományban és más területeken is igencsak ígéretesnek mutató fiatalembereket, akik egyre nagyobb számban fordultak inkább olyan koedukált egyetemek felé, mint például a Chicagói Egyetem, amely röviddel 1892-es megalapítása után kitarta kapuit a női hallgatók előtt. 1968 tavaszán 132 férfi hallgató – akiket a Princeton már felvett az 1972-ben végzendők sorába – megköszönte a lehetőséget,

és a Harvardra ment. 1967 elején Brewster, miközben épp a – New York-i, eredetileg nők számára alapított – Vassar Főiskolát (Vassar College) udvarolta körül, hogy az települjön át New Havenbe, több mint ezer Yale-öregdiák előtt a következő kijelentésre ragadtatta el magát: „nem az a lényeg, hogy a Yale mit tud tenni a nőkért, hanem hogy a nők mit tudnak tenni a Yale-ért”. Ez idő tájt Goheen egy princetoni öregdiáknak azt mondta, hogy ha a Princeton nem engedi be a nőket, „elkerülhetetlenül másodrangú intézménnyé válik”.

A Harvard – mely némiképp más kategóriába esik – fontos szerepet játszik Malkiel beszámolójában mind az események közvetlen alakulása szempontjából, mind a színpalak mögött is. A Harvard Egyetem már régóta felvállalta a nők ügyét az 1879-ben alapított tagintézménybe, a Radcliffe Egyetemre felvett és ott képzett női hallgatókkal. A tanítás az 1940-es évek vége óta koedukált formában zajlott. A két jogilag különálló intézmény között elég problémás volt a viszony a 4:1 arányban megállapított férfi-női hallgatói arány mellett. A radcliffe-i lányok nem élhettek számos, a Harvard kínálta lehetőséggel, köztük – furcsa módon – az egyetemi könyvtár használatával sem. De ez az elrendezés minden sajátos megoldásával együtt a férfi hallgatókkal megtapasztaltatta a koedukációt, és a Harvard egyre több jelentkezőt vonzott magához, akikre a Yale és a Princeton hiába számított.

A Harvard 1963-tól adott egyetemi diplomát a Radcliffe-ben végzetteknek, és végül 1999-ben került sor az összeolvadásukra; a Radcliffe felsőfokú tanulmányi intézetté vált (IAS, Institute of Advanced Studies) megőrizvén néhányat korábbi büszkségeiből – itt elsőként az Amerikai nők történetének Arthur és Elizabeth Schlesinger Könyvtára említendő. Ez a végkifejlet kívül esik a Malkiel könyvében bemutatott korszakon, és a szerző csak futólag említi, ahogyan az ezt megelőző kényes tárgyalásokat is. Érdeklődéssel szemléli viszont azt a gyötrelmes menüet, hogy a két intézmény ke-

rülgette egymást az alatt a több mint harminc év alatt, amely ehhez a pillanathoz vezetett.

Mind Nathan Pusey, a Harvard rektora, mind pedig Mary Ingraham „Polly” Bunting, a Radcliffe rektora az 1960-as évek végére boldogan egyetértettek volna az egyesülést illetően, miután Bunting meggyőződött róla, hogy ez a női hallgatók teljes egyenjogúsága felé vezető egyetlen út. A Radcliffe igazgatósága és az öregdiákok vezetősége azonban attól tartottak, hogy a Harvard egyszerűen bekebelezi a Radcliffe-t és annak büszke öröksége nyomtalanul eltűnik. Az egyik igazgatósági tag így emlékezett vissza: „Az asztalnál ülve mind elmondtuk véleményünket, én pedig valahogy összeszedtem magam, miközben azt gondoltam: »Ki vagyok én, hogy itt üljek és ölbe tett kézzel nézzem a Radcliffe Egyetem pusztulását?«” Így Pusey és Bunting utódainak nem maradt más megoldás, mint, hogy óvatosan közelítsék meg a témát. Minden apró lépés nehézségekbe ütközött, még a két intézmény dékáni hivatalának az egyesítése is; kiderült, hogy a radcliffe-i dékáni hivatal legjobban megfizetett alkalmazottjának ugyanakkora volt a fizetése, mint a Harvardon a legkevesebbet keresőnek.

Mára már elmondható, hogy női és férfi hallgatók egymás mellett ülnek a Harvard padjaiban, ahogy ezt teszik már évtizedek óta, még akkor is, ha 1967-ig nem használhatták közösen a könyvtárat. Malkiel története a Yale és Princeton köré összpontosul. (Érintőlegesen arról a rögzös útról is ír, melynek során a Dartmouth-ba – egy a Borostyán Ligába tartozó másik magánegyetemre – is elért a koedukáció.<sup>3</sup> A könyv címéhez az ötletet egyébként egy dartmouth-i öregdiák levele adta, amelyet a kuratóriumnak küldött, miközben a koedukációról folyt a vita: „Az ég szerelmére, a Dartmouth érdekében, és mindenki érdekében, be ne engedjétek azokat a nyomorult nőket”.) A Harvarddal és Radcliffe-fel ellentétben a Princetonnak és a Yale-nek nem volt harminc éve a kérdés

latolgatására. Mind Goheen, mind Brewster halaszthatatlannak ítélték meg a kérdést, mivel nem években, hanem hónapokban volt mérhető az idő, amelynek során megoldást kellett találni a női hallgatók helyzetére.

1967 őszén Goheen és helyettese (aki végül a rektori székben is követte) William G. Bowen, összehívtak egy bizottságot a kérdés megvizsgálására. A bizottság feladata többek között abból állt, hogy megkérdezze azokat az oktatókat a Princetonnon, akik már rendelkeznek a téren tapasztalatokkal. Malkiel leírásából, melyben a szóban forgó kérdéseket taglalja, a páni félelemmel vegyes tudatlanság érződik ki:

*Okozott-e érezhető különbséget az órai munkában, hogy férfiak és nők egyaránt ülnek a teremben? Igaznak bizonyult-e a „gyakran elhangzó kijelentés, mi szerint az eszes lányok »butának tettetik magukat«” az órán a férfiak előtt? A nők jelenléte készítette-e fokozottabb órai részvételre a férfiakat, nehogy ők tűnjenek tudatlannak a nők előtt? Lehetett-e a megközelítések és nézőpontok szélesebb skálájával találkozni a vegyes évfolyamokon? Milyen módon befolyásolta mindkét nem jelenléte a hallgatók, illetve az oktatók órára való készülését és az oktatás minőségét? A férfiak vonakodva vagy szívesen csatlakoztak-e olyan csoportokhoz, ahol jelentős számban voltak női hallgatók? És viszont, hogyan viszonyultak a nők a túlnyomórészt férfiakból álló csoportokhoz? Követelőzőbbek voltak-e a nők a férfiaknál a hivatali órák tekintetében?*

Más szóval, lehetséges, hogy az általunk eddig megszokott élet változni készül, mégpedig kedvezőtlen irányban? – ekként gondolkodott a Princeton több befolyásos vezetőségi tagja. Arthur J. Horton, az egyetem fejlesztési igazgatója, aki maga is itt végzett 1942-ben, minden tőle telhetőt elkövetett, hogy megakadályozza a változást, és ezt írta a bizottság vezetőjének: „Semmi kifogásom a nők ellen, vagy azon elképzelés ellen, hogy részt vegyenek a felsőoktatásban, sem pedig országunk életében játszott szerepük ellen. Pusztán csak azt nem tudom belátni, hogy

3 A Dartmouth College a Borostyán Ligába tartozó magánegyetem.

miért *mi* érezzük úgy, hogy feltétlenül törőd-nünk kell néhányuknak a kinevelésével” – szavait idézve – „azon az áron, hogy teljesen tönkretesszük ezáltal azt a szellemet”, ami a Princetont Princetonná teszi.

A koedukált oktatás elé további akadályokat gördítettek az öregdiákok és az akkori hallgatók – olyan fiatalemberek, akik mindent összevéve azt a magáért beszélő és egyre inkább maradinak számító döntést hozták, hogy egy csak férfiak számára fenntartott intézményt szeretnének. Az 1972-es évfolyamban végzett ifj. Samuel A. Alito, később csatlakozott egy az Aggódo Princeton-i Öregdiákok (Concerned Alumni of Princeton) nevű szervezethez, és ezt a kapcsolatot használta fel konzervatív körökbe szóló ajánlólevélként, amikor 1985-ben a Reagan-kormány alatt az Igazságügyi Minisztérium egyik állására pályázott. Malkiel ezt nem említi; kitér azonban a szervezet megvitatására, és a következőképpen mutatja be:

*Az „új” Princeton körül minden aggasztó volt: nemcsak a koedukáció, illetve a jelentős számú fekete hallgató beengedése, hanem egyre nagyobb hangsúlyt kapott a szerényebb körülmények közül érkező hallgatók felvétele, csökkent az öregdiákok fiainak a helyzeti előnye; a vietnámi háború ellen folyó tiltakozások, továbbá az egyetemi tartalékosiszt-képző programból való kilépés mellett általános filozófiai egyensúlyvesztés volt megfigyelhető a kampuszban az egyetem érezhető balra és „liberális-radikális” irányba tolódása miatt.*

Mielőtt Alitót a Legfelsőbb Bíróság bírái közé kinevezték volna, a demokraták a 2006-os szenátusi meghallgatáson kérdőre vonták, felháborító részleteket olvasva fel a szervezet újságjából; Alito tanúvallomásában azt állította, hogy nem emlékszik arra, hogy valaha csatlakozott volna a szervezethez.

A Princeton az 1973-ban végző évfolyamba hirdett meg jelentkezést végzős középiskolás lányok számára. Ahogy azonban elárasztotta őket a jelentkezések özöne 1969 tavaszán, amikor is döntenie kellett volna a felvételizőkről, a bizottság olyan döntésképtelen volt a koedu-

káció ügyében, hogy a felvételi iroda kétféle levelet készített: az egyikben megköszönte a jelentkezők érdeklődését, és arra hivatkozott, hogy még nem engedélyezték női hallgatók felvételét; a másikban a szokásos módon vette fel, illetve utasította el a jelentkezőket. Végül április közepén a bizottság túlnyomó többséggel zöld utat adott a koedukációnak, felbátorodva azon, hogy a Yale már megtette ugyanezt. (Malkiel Amerika határain túlra is kitekint: a korábban kizárólag férfi hallgatókat fogadó Oxford és Cambridge-i Egyetek is megnyitották kapuiukat a nők előtt. Ott zökkenőmentesebben zajlott le a folyamat, ami az intézmények közti különbségekkel magyarázható: az egyetemeknek nem kellett bizottságokkal és öregdiákokkal vitázniuk a kérdésről.)

A későbbi fejezetekben Malkiel egyértelművé teszi, hogy az egyetem padjaiban megszerzett hely csak az első lépés volt ezeknek az idegen tájakra merészkedő bátor fiatal nőknek. A Yale-nek két főállású női oktatója van a karon. A Princeton egy évvel korábban nevezte ki első női egyetemi oktatóját (a sikeres megválasztásról értesítő levelet „Tisztelt Uram” megszólítással kezdve). Egy hallgató, aki megkérdezte a Yale történelem tanszékének vezetőjét, hogy van-e választható kurzus a nők történetéről, a következő választ kapta: „Ennyi erővel a kutyák történetét is taníthatnánk.” Egy princetoni irodalomprofesszor pedig így felelt egy másik női hallgatónak, aki a női írókról akart kutatni: „Engem is érdekel az autószerelés, mégsem próbálom beemelni az egyetemi tananyagba.”

Ezeket a nőket azonban kemény fából faragták, és ezt hamarosan be is bizonyították. A Princeton 1973-as, első vegyes évfolyamának 18 százalékát tették ki a nők, de 32 százalékát adták azoknak, akiket beválasztottak az – egyetemi elitet képviselő – Phi, Béta, Kappa tudós társaságba; a női teniszcsapat kapitánya pedig „Princeton legjobb sportolójaként” díszelgett az öregdiákok folyóiratának címlapján.

Ha mindezzel véget érne a történet, megkönnyebbülten felsóhajtva tovább lapozhat-

nánk. De még sok mindenről nem esett szó. Maga a tény, hogy nőket is beengedtek a Borostyán Ligába, komoly következményekkel járt az egynemű intézmények számára, melyek korábban sokakat vonzottak köreikbe a legkiválóbb női hallgatók közül. Malkiel részletesen vizsgálja, milyen hatással volt ez a Smith és a Wellesley Főiskolára, melyek továbbra is lányiskolák maradtak, illetve a Vassar Főiskolára, amely valamikor kiegyezhetett a Yale-lel, és végül a koedukált működésben látta meg a túlélés lehetőségét. Az is egyértelmű – ennyi év elteltével – hogy még mindig van hová fejlődni annak érdekében, hogy olyan órai és egyetemi környezetet teremtsünk, amely a fiatal nők kibontakozását szolgálja. A princetoni bizottságnak 1968-ban feltett kérdéseket még mindig nem sikerült teljesen megválaszolniuk.

Malkiel egy kijózanító hangú zárszóban megjegyzi, hogy a „koedukáció nem oldotta meg a férfi-női viszonyban régóta fennálló bonyodalmat”. Az egyetem területén történő szexuális zaklatás és bántalmazás inkább csak az utóbbi időkben szerepel a hírekben, ugyanakkor nem új keletű jelenségek. Ennek a viselkedésnek mélyre nyúlnak a gyökerei. A Dartmouth Egyetemen a koedukált oktatás hajnalán,

*a Massachusetts Hall patinás főépületének tetején ülő férfiak számokat kiabáltak egytől tízig, amikor arra sétáltak a női hallgatók – a számokkal a nők vonzóerejét rangsorolták. Ugyanez zajlott az ebédlőben, amikor a férfiak kis táblákat tartottak fel számjegyekkel, „akárcsak egy műugró-versenyen”. Az egyik nő így emlékezett vissza: „Nem számított, milyen hidegvérrel viseltük mindezt, vagy hogy nőként mekkora önuralmunk volt – ne felejtjük el, hogy legtöbben tizennyolc évesek voltunk akkoriban, rettenetes érzés volt.”*

Két nemzedékkel később pedig szembe találjuk magunkat azzal a 2016. őszi felfedezéssel, mely szerint a Harvard férfi terepfitó- és focicsapatai éveken át durva és szexuális tartalmú rangsorolást adtak ki számos

nőről. Az egyetem betiltotta a futballidény további mérkőzéseit, a terepfitó csapatnak pedig próbaidőt szabott meg. Hasonló viselkedésre derült fény más egyetemeken is. A Harvardnak nagy gondot jelentett a szexuális bántalmazás a férfi hallgatók magánklubjában is, melyek – bár az egyetem hivatalos engedélye nélkül léteznek – továbbra is rendkívül nagy szerepet játszanak az egyetemi társasági életben.

Az ehhez hasonló események egyszerre dühítően és elevenünkbe vágva támasztják alá az olyasféle hozzászólásokat, mint amelyet az alábbi Yale-re járó hallgató írt a *Yale-i Hírlapba (Yale Daily News)* 1968-ban. Egy kizárólag férfiaknak fenntartott egyetemen ez a fiú a következőképpen indokolja, hogy miért híve a koedukációnak:

*Hétvégétől hétvégéig élünk, és ennek az életformának a foglyai leszünk. Szem előtt veszítjük azt az egyszerű tényt, hogy a lányok is emberek, éppúgy, mint te meg én. Ehelyett tárgyakká válnak, melyekkel játszhatunk a megengedett napokon. Tárgyakká.*

Ez kétségtelenül a dolog velejére tapintott; ugyanakkor azt a naiv hitet is kifejezte, hogy a két nem együtt oktatása megoldást jelenthet a problémára. Úgy tűnik, hogy túlságosan gyakran, és túl sok egyetemen a nőket még mindig ugyanannak tekintik, mint annak idején: tárgyaknak.

Egy olyan országban, amely 6900 felsőoktatási intézménnyel rendelkezik, elgondolkoztató, hogy Malkiel – és őt megelőzően Karabel – miért összpontosítja figyelmét egy maroknyi elit egyetemre és főiskolára. Minden bizonnyal szimbolikus és gyakorlati jelentősége is van annak, hogy ezzel egy időben a nők egyre inkább beilleszkedtek Észak-Karolina és Virginia állam kiemelt állami egyetemeire, nem beszélve a női tisztjelöltek és tengerészhadapródok megjelenéséről pár évvel később a közszolgálati egyetemeken és katonai akadémiákon. Ez így is van. A Harvard, a Yale és a Princeton nemcsak az amerikai felsőoktatás zászlóshajói; van akkora tekintélyük, hogy fontosságí sorrendet állítsanak fel, és célokat tűzzenek

ki az oktatásban is. Még ha jórészt önös érdekek állnak is a háttérben – az elkerülhetetlen előtti meghajlás, a változó világ igényeihez való alkalmazkodás, és nem annyira a változtatni akarás – az a tény, hogy ezek az intézmények megnyitották kapuikat a nők előtt, papírforma szerint azt jelentette, hogy a nőknek helyük van itt. A szexuális zaklatásokról szóló újabb keletű botrányok – a nők oktatásbeli alulreprezentáltságával együtt – ugyanakkor arról tanúskodnak, hogy még mindig mennyi tennivaló akad e téren.

A koedukáció – mint Malkiel megjegyzi – „kísérőjelensége, nem pedig okozója volt az ezeken a főiskolákon és egyetemeken zajló mélyebb társadalmi átalakulásoknak”. Utalván a növekvő faji és etnikai sokszínűségre, hozzátézi: „Az elit oktatás veszített arisztokratikus jellegéből, társadalmilag nyitottabb és egyre inkább érdemeken alapuló rendszerré vált – párhuzamosan a nők belépésével a felsőoktatásba, nem pedig annak eredményeként.” Ha ezek az intézmények a továbbiakban sem nyitották volna meg kapuikat a nők előtt, azt kockáztatták volna, hogy társadalmi záránnyá válnak.

Malkiel könyvének elolvasása után visszagondoltam arra, ahogy én magam diplomáztam a Radcliffe-ben még 1968-ban. Szerény avatási ünnepségünk – mindössze háromszáz nő volt az évfolyamon – intézményünk udvarán zajlott; tőlünk néhány háztömbnyire ezek gyűltek össze a Harvard hatalmas parkjában az egyetemi diplomaosztásra. A mi ünnepi szónokunk Walter E. Washington, Washington városának polgármestere volt – maga is egy rabszolgá dedúnokája –, akinek lánya egyike volt maroknyi afroamerikai évfolyamtársunknak.

A Harvard férfihallgatóinak avatási ünnepségére az iráni sahot hívták meg szónoknak. Pompáját és ünnepélyességét tekintve egy lapon se lehetett említeni a mi rendezvényünkkel. Néhányan közülünk talán kissé becsapottnak is éreztük magunkat, ahogy ott álltunk ünnepi ruhánkon a fehér karszalaggal, amely a vietnámi háború elleni tiltakozásunkat jelképezte. A nem messze zajló

harvardi ünnepség világra szóló eseménynek tűnt. A mienk ezzel szemben jóval kisebb kaliberű, szinte családiasnak mondható rendezvény volt. Mindazonáltal e két hajdani eseményre visszatekintve, felteszem a kérdést: Melyik képviselte a múltat, és melyik mutatott előre, a jövő felé?

*(The New York Review of Books)*

---

## Schuyler Velasco

### A hagyományos anyaszerep visszatérése Amerikában – és ennek okai

---

Az utóbbi húsz évben a végzős középiskolások egyre inkább azon a véleményen vannak, hogy legjobb, ha az anyák otthon tudnak maradni a gyermekeikkel – míg ugyanezek a végzősök a munkahelyi, nemek közti egyenlőség hívei.

Brianna Hoffmann igen eseménydús gyerekkort tudhat maga mögött. Három sportot üzött, több hangszeren játszott az iskolai zenekarban, középiskolája diákszínpadának tagjaként késő éjszakába nyúló állandó próbákon és szerepléseken vett részt Hampsteadben (New Hampshire államban). Elmondása szerint nem lett volna minderre képes édesanyja nélkül, aki az idő nagyobb részében otthon volt, míg édesapja egy elektromos kisgépeket forgalmazó cégnél dolgozott.

„Jobb volt, hogy a szüleim közül az egyik otthon maradt – mondja. – Anyukámra mindig számíthattam, tudott nekem segíteni a házi feladatban, és el tudott vinni mindenfelé; nem lett volna részem ennyi élményben, ha nem lett volna ott – nem szép így mondani, de –, hogy ő legyen a taxim; igaz, mindig viccelődtünk is ezen egy kicsit.”

Hoffmanné asszony, aki jelenleg a New York-i Syracuse Egyetem végzős hallgatója, példaértékűnek tartja saját családmodelljüket, melyben egy szülő dolgozik, egy pedig

a gyermekneveléssel és háztartással próbál megbirkózni. „Szerintem mindegy, melyik szülő marad otthon, mindenesetre jobb volt, hogy valaki mindig ott volt” – mondja. Korosztályában is egyre több ember vélekedik hasonlóan a dologról.

Voltaképpen a fiatal felnőttek között egyre nőtt ennek a fajta hagyományos családmódnak a támogatottsága az utóbbi húsz évben, míg a kétkeresős családmódnak népszerűsége csökkenően van egy 2017. márciusi jelentéssorozat szerint, amelyet a Kortárs Családok Tanácsa (Council on Contemporary Families, CCF) pártsemleges, nonprofit szervezet adott ki.

Egy keresztmetszeti vizsgálatban, amely az utóbbi négy évtizedben kísérte figyelemmel az ország középiskolás végzőseinek hozzáállását, 1994-ben a válaszadóknak csupán 42 százalékuk gondolta a „legjobb” családi felállásnak azt, amelyben az apa dolgozik, az anya pedig otthon marad. 2014-re ez vált többségi nézetté, 58 százaléknál támogatottsággal.

A fenti megfigyelések nemcsak az idő kerekének a visszafordítását jelentik a nemi szerepek amerikai társadalomban elfoglalt helyét illetően. Részben valóban a „status quo”, a nők és férfiak közti erőviszonyok időtállóságát tükrözi, főként a vallásukat gyakorlók közt. De a változás inkább az otthon maradó szülő – apa vagy anya – mintaképe körül érezhető: egy időben azzal, hogy a fiatal amerikaiak nézetei a családon belüli viszonyokról a hagyományosabb irány felé hajlanak, a nők egyre inkább megkövetelik maguknak a munkahelyi esélyegyenlőséget.

Mégis, a szülői szerepeknél megfigyelhető trend – amely a női, de (annál inkább) a férfi válaszadók esetében is igaznak bizonyult – meglepte a kutatókat és mindenkit, aki arra számíthatna, hogy a fiatalabb korosztály tagjai egyöntetűen haladóbb társadalmi nézeteket képviselnek.

„A gyerekek ma ugyanúgy válaszolják meg ezeket a kérdéseket, ahogy a Reagan-kormányzat idején a kohorsz csoportom” – tudjuk meg David Cotter szociológustól, aki társszerzője annak az elemzésnek,

amely végzős középiskolások nézeteit vizsgálja az 1975 óta folyó „Vizsgáljuk a jövőt” (Monitoring the Future) felmérésben. – „Nem hiszem, hogy magamtól erre a következtetésre jutottam volna. Azt gondoltam volna, hogy idővel egyre nagyobb lesz az egyenlőség.”

### A miért keresése

A szakértők próbálták néhány lehetséges okot találni erre az eltolódásra: például, az amerikai népességnek egyre nagyobb részét alkotják a latin-amerikaiak, akik hagyományosabb nézettel rendelkeznek a nemeket és a családöt illetően. De sokkal inkább a lényegre tapintanak azok az elméletek, amelyeknek a családi stabilitással és az amerikai munkahelyek abbéli kudarcával hozhatók összefüggésbe, hogy azok a kétkeresős családok igényeihez alkalmazkodjanak.

Kizárólag anyagi okokkal magyarázható, hogy ma az utóbbi jelenség az általános, ahelyett, hogy kivételes lenne: a gyermeket házaspárok 66 százaléka esetében mindkét szülő dolgozik, de (az egészségmegőrzésre és gyermekgondozásra szánt) kiadásai magasabbak, mint az egykeresős családoké volt pár évtizeddel ezelőtt. Ezzel egy időben növekszik a nőknek, mint elsődleges kenyérkeresőknek az aránya, azonban ez főként az alacsony jövedelmű családoknál figyelhető meg, tehát nem kimondottan annak a jele, hogy egyre több lenne a hivatásának és családjának is élő anya.

A szakértők szerint még a biztosabb anyagi háttérrel rendelkező családok is túlhajszoltak. „A fiatalok egy része, akik tanúi voltak szülei nézeteltéréseinek és feszültségeinek, miközben azok – családtámogatás nélkül – próbálták összeegyeztetni a munkát és a családot, azt szűrhetnék le mindebből, hogy a családi életet megkönnyítette volna, ha a férfi a kenyérkereső” – írja Dan Carlson szociológus az új kutatással kapcsolatban

A ma már egyetemista Brianna Hoffman egyetért ezzel: „Vannak velem egykorú barátaim, akiknek az apja és az anyja is dolgozik, és szemmel láthatólag közel sincsenek olyan közeli kapcsolatban a szüleikkel. Az nem a

szüleinkkel eltöltött közös étkezést jelenti, hogy a mikrohullámúban felmelegített vacsorát a tévé előtt megesszük.”

„Az 1950-es években egy kétszülős család elvben negyven órát töltött hetente munkával” – mondja Barbara Risman, a University of Illinois at Chicago (UIC) állami kutatóegyetem szociológus professzora. Elmondása szerint ez alapvetően megkettőződött, ahogy a nők az 1980-as években tömegesen beléptek a munkaerőpiacra, a kétezres években pedig még tovább növekedett a munkában töltött idő.

„Mindenki, aki igazán sikeres munkájában, csak magának tartozik felelősséggel, senki másnak – mondja a szociológusnő. – Ha valaki kárt szenved amiatt, hogy a szülők nem képesek mindent összeegyeztetni, adódhat úgy, hogy esetleg azt gondoljuk, hogy ez nem működik, térjünk inkább vissza a régi szép időkhöz.”

Megfigyelők szerint ez ellentmond a várakozásoknak: először is az egészségügyi ellátás, a felsőoktatás és más költségek semmi jelét nem mutatják annak, hogy az 1950-es évek árszintjéhez térnének vissza. A kétkeresős háztartások pedig inkább képesek átvészelni az olyan pénzügyi nehézségek időszakait, mint amilyen a munkahely elvesztése vagy egy súlyos betegség.

Ezenfelül, a fiatalok egészében véve haladőbb nézetekkel rendelkeznek a társadalmi nemeket (gender) illetően is, mint szüleik vagy akár az Y-generáció – az ezredfordulós nemzedék – idősebb tagjai; Risman professzoraszony kutatásai szerint sokan teljesen elvetik a hagyományos nemi szerepeket.

Carlson hozzát teszi, már bizonyított, hogy a párkapcsolatban a házimunka és a gyermeknevelés kötelességeinek igazságosabb elosztása mindenki boldogságát szolgálja. Ez a kutatási eredmény azonban nem szükségszerűen könnyíti meg a terhek megosztását a valós életben.

„A munkát és a családi életet összehangoló családtámogató intézmények és intézkedések jelenlegi hiánya már kezd megmutatkozni – írja. – Ha nem történik hamarosan valami, ami szervezeti szinten biztosítja a terhek egyenlő elosztását, mely a kutatás szerint a legjobb a

legtöbb párkapcsolat számára, akkor az emberek egy idő után talán már nem is tartanak erre igényt.”

### **Visszaesés a nemek egyenlősége terén?**

Valójában erre a legutóbbi közvélemény-kutatások hívhatták fel a figyelmet részben azért, mert közvetlenül a nemek közti egyenlőséget zászlajára tűző küzdelem nehéz időszaka után következtek. Hillary Clinton egy nagy politikai párt első női jelöltjeként elvesztette az elnökválasztást, az új kormányzat pedig igyekszik visszavonni néhány korábbi intézkedést a nők abortuszhoz való jogával és munkahelyi védelmével kapcsolatban. Oroszországban eltörölték a családon belüli erőszak büntethetőségét. Eluralkodóban vannak a nyilvánosság előtt büszkén hangoztatott szexista nézetek. Márciusban például a lengyel jogalkotók egyike jelentette ki, hogy a nőknek alacsonyabb kereset jár, mint a férfiaknak azon az alapon, hogy az előbbieket „gyengébbek, kisebbek és kevésbé intelligensek”.

A közvélemény-kutatási adatok szerint is vannak jelek, amelyek a nemek hátrányos megkülönböztetésének erre a még ártalmasabb formájára utalnak. Kevés, de növekvő számú végzős középiskolai diák nagyobb valószínűséggel ért egyet azzal, hogy „a férj legyen az, aki az összes fontos döntést hozza a családban”, mint húsz évvel ezelőtt – ez a kutatók szerint azt sejteti, hogy „a fiatalok egy jelentős kisebbsége üdvözli a férfi felsőbbrendűség intézményét”.

„A fiatal nők régen az egyenlőség hitében ringatták magukat; [a feminizmus] anyáink és nagyanyáink szívügye volt; én már ezen túl vagyok – jelenti ki Risman. – Ez az álom össze tört. Hiszen jelenleg elég hihetetlennek tűnik, hogy nők jogai biztonságban vannak.”

### **Ellentmondó nézetek**

A fiatal felnőttek társadalmi nemekhez való hozzáállása azért nem jelent teljes visszatérést az 1950-es évekhez. Még ha a hagyományosabb családi szerepek egyre inkább preferáltak is, ugyanúgy nő annak a támogatottsága is, hogy a nők egyenlő bánásmódban részesüljenek a munkahelyeken. A New York ál-



lambeli Schenectady Union College<sup>4</sup> főiskola szociológus professzora, David Cotter, Joanna Pepin, a Marylandi Egyetem doktoranduszával elemezte végzős középiskolások válasszait. A két kutató úgy találta, hogy idővel egyre többen értenek egyet azzal az elgondolással, hogy esélyegyenlőséget kell teremteni a nők és a férfiak számára a munkahelyeken.

Figyelemre méltóan még abban is egyetértést találtak, hogy a dolgozó anyák épp olyan szoros kötődést alakíthatnak ki gyermekeikkel, mint az otthon maradó anyák.

Risman saját terepkutatásai során fedte fel ezt az ellentmondást, amikor Chicago vonzáskörzetében lakó fiatalokkal készített interjúkat készülő könyvéhez (*Hová visz bennünket az ezredfordulások nemzedéke: Egy új generáció küzdelme a nemi szerepekkel, Where Will the Millennials Take us: A New Generation Wrestles with the Gender Structure*). A nemeket illetően a leghagyományosabb nézetekkel rendelkező fiatalok is – akik rendszerint vallásos családokból jönnek – az egyenlőség hívei voltak a közszférában és a munkahelyeken, még ha ezzel egy időben otthon „élesen el is különültek a férfi és női szerepek”.

(*Christian Science Monitor*)

---

## Zanny Minton Beddoes

Hogyan ne kerüljünk dugóba?  
Terjeszkedő, szmogos nagyvárosok –  
az ingyenes parkolás ára

---

Még ha az Apple Kaliforniában épülő új központja nem is bizonyul majd „a világ legnagyobb irodaházának”, mint ahogy ezt Steve Jobs emlegette büszkén nem sokkal 2011-ben bekövetkezett halála előtt, mindenképpen ámulatba ejtő látvány lesz. A főépület egy lyukas közepű repülő csészéaljra

---

4 A Union College felekezettől független bölcsészettudományi főiskola; az – eredetileg csak férfiak számára fenntartott – intézmény 1970-ben nyitotta meg kapuit a nők előtt.

emlékeztet. Hatalmas, finoman ívelt ablakain kitekintve a dolgozók egy erdőt fognak látni – mely mintegy hétezer, gondosan kiválasztott fából áll. Az egész központ olyan benyomást kelt, mintha csúcstechnológias űrlények szálltak volna le egy érintetlen bolygón.

S akkor még nem esett szó a parkolóról. 14 000 dolgozója számára csaknem 11 000 parkolóhelyet létesít az Apple. Sok autó a főépület alatt kap helyet, de a legtöbb a déli oldalon levő két óriási garázsban zsúfolódik majd össze. Ha a parkolóhelyekhez hozzászámítjuk még az elérésükhöz használt utakat és a fel- és lehajtósávokat, nyilvánvalóvá válik, hogy az Apple hatalmas területeket szánt a járművek tárolására. Összességében az új főhadiszállás 318 ezer négyzetméteren lesznek irodák és laboratóriumok. A gépkocsi 325 ezer négyzetméternyi parkolóhelyet foglalnak majd el.

Az Apple nem a saját jószántából épít 11 000 parkolóhelyet, hanem mert Cupertino, az előváros, ahol az új központ található, megköveteli ezt. Cupertino minden épületre előírások vonatkoznak. Például, ha egy ingatlan-befektető lakóházat akar építeni, lakásonként két parkolóhelyet kell biztosítania, melyek közül az egyiknek fedettnek kell lennie. Egy gyorsétterem esetében a város minden három ülőhely után egy parkolóhelyet követel meg; egy bowlingpályánál hét parkolóhely szükséges sávonként, és fejenként egy, minden ott dolgozó számára. A szomszéd elővárosokban hasonlóak az előírások. Ezek után cseppet sem csodálkozhatunk azon, hogy ekkora – rendszerint ingyen kínálkozó – bőség mellett a legtöbb ember autóval jár a Szilícium-völgyben, illetve hogy a térségben elképesztő forgalmi dugók alakulnak ki.

A parkolás az egyik leginkább unalomig hangoztatott kérdés világszerte. Még az településrendezési terv és a beépíthetőség varázsszavak által felvillanyozott tervezők számára sem hangzik lelkesítően. A parkolás minden másnál erőteljesebben rányomja a bélyegét a városok kinézetére és közlekedési viszonyaira. Sok város bicikliutakkal,

villamosvonalakkal és híres építészek tervezte nagyszerű épületekkel igyekszik vonzóbbá tenni magát. Ha ezzel egyidejűleg nem változtatnak a parkolási előírásokon, ezek a törekvések pusztán csak a probléma elkendőzésével egyenlők. Azokra a kérdésekre, hogy Los Angeles utcái miért különböznek annyira London utcáitól, és hogy miért nem hasonlít egyik város sem Tokióra, a következő tömör válasz adható: a parkolás miatt.

Márpedig amióta autók vannak a világon, azóta tartani is kell őket valahol, amikor épp nem használjuk őket – ami manapság az idő körülbelül 95 százalékát jelenti. Washington D.C.-ben, már 1907-ben volt parkolóház, még mielőtt az első Ford T-modell legördült volna a futószalagról. Az igazán fontos újítás azonban akkor következett be, amikor az Ohio állambeli Columbusban ragaszkodni kezdtek ahhoz, hogy a lakásépítő cégek parkolóhelyeket biztosítsanak a lakások majdani tulajdonosai számára. A „minimálisan szükséges parkolómennyiségként” („parking minimum”) ismert jelenség fokozatosan egész Amerikában elterjedt. Korunkban, amikor folyamatosan növekszik az utakon közlekedő autók száma, világszerte megfigyelhető továbbterjedése.

Igen sokat elárulhat a közállapotokról az a szabályzat, amely előírja a fejlesztőknek, hogy mennyi parkolóhelyet kell biztosítaniuk. Las Vegasban a „szexújdonosságokat” áruló boltok esetében ez legalább három parkolóhelyet jelent 93 négyzetméternyi hasznos alapterületre számítva, a „felnőtt-szórakoztatást szolgáló kabarészínházaknál” pedig legalább tízet, ugyanakkora területre. Szingapúr egy parkolóhelyet tart fenn minden 500 фуlke számára a kolumbáriumban – vagyis az urnatemetőben. India negyedik legnagyobb városában, Csennaiban (régii nevén Madrászban) a várostervezők egy parkolóhelyet írnak elő a házasságkötő terem minden húsz négyzetméterére. Nem tűnik túl bölcs dolognak, de auzsztrál Swan város parkolási minimumot állapított meg a vendéglők és borozók számára.

### **Akár meg is húzhatnánk az elválasztósvét**

A városfejlesztők egy része szívesen kínál fel még több parkolóhelyet. Ryan Shear a Property Markets Group ingatlancég ügyvezető igazgatója drága lakásokat épít Miamiában, amelyeket gyakran latin-amerikaiak vásárolnak meg. Nem egyszer több parkolóhelyet hoz létre, mint a város előírja, mert ügyfelei szeretik biztonságban tudni féltett járműveiket. A legtöbb fejlesztő azonban annyi parkolóhelyet épít, amennyit köteles, és nem többet. London 2004-ben eltörölte a minimális számú parkolóhelyek építéséről szóló előírást. Zhan Guonak, a New York Egyetem munkatársának kutatásai szerint az új lakóépületek esetében a parkolóhelyek száma az átlagos lakásonkénti 1,1 parkolóhelyről 0,6-ra csökkent. A szükséges parkolómennyiség építése óriási túlkínálatot eredményezett a piaci igényekhez képest.

A vízművek nem kötelesek annyi vizet biztosítani, amennyit az emberek elhasználnának, ha ingyen kínálnák, és az áramszolgáltató vállalatoktól sem várjuk el, hogy annyi áramot bocsássanak ingyen a rendelkezésünkre, amennyi nekünk tetszik. Sok nagyváros azonban megpróbál elég parkolóhelyet teremteni, hogy még a csúcsidőben is kielégítse az ingyenes parkolás iránti igényt. A szükséges parkolómennyiséget némelyek a Közlekedési Mérnöki Intézet (Institute of Transportation Engineers) által kiadott kötetre, a Parkolási kézikönyvre (*Parking Generation Handbook*) alapozzák. Ebben arról találhatunk kimutatásokat, hogy hány autó található a zsinagógák, az élményfürdők és egyéb helyek ingyenes parkolóiban, amikor a legtöbben látogatják azokat.

A parkolás rendkívül helyigényes – ezzel a nyilvánvaló ténnyel kezdődnek a bajok. Egy átlagos parkolóhely 12-15 négyzetmétert foglal el; de nem szabad elfelejtenni a hozzáféréshez szükséges területekről sem, és máris megduplázódik az egy autóra számított hely. Összehasonlításképpen a *The Economist* szerkesztősége új épületbe költözik London központjában, ahol feltehetőleg minden egyes alkalmazottra tíz négyzet-

méternyi hely jut majd. A Kansas Cityhez hasonló nagyvárosok, ahol olcsók a telekárak, és a felszíni parkolás szokása dívik, épületekkel telepöttyözött aszfaltsivatagokra emlékeztetnek a városközpontok.

### **Szabjunk határt lelkesedésünknek**

Minél inkább terjeszkedik egy város, és – a hatalmas parkolók következtében – minél több az autó az útjain, annál kisebb lesz a gyalogosközlekedés és a biciklizés vonzóereje. Ráadásul, ha tudjuk, hogy bárhol ingyenesen parkolhatunk, miért ne autóznánk? Amerikában az ingyenes parkolók állandóan növekvő száma az egyik ok, amiért a tömegközlekedés javítására szánt beruházások olyan kevés embert tudtak kicsalogatni a kocsijukból – jelentette ki David King, az Arizona Állami Egyetem adjunktusa. A népszámlálási adatok szerint 1990-ben az amerikaiak 73 százaléka járt egyedül autózva dolgozni. 2014-ben pedig a sokat hangoztatott városi megújulás és számos méregdrága villamos- és gyorsbusz-hálózat létrehozása után – 76 százalékkal.

Hozzávetőleges számítások szerint Amerikában egy többemeletes parkolóház parkolóhelyenként közel 25 000 dollárba (kb. hétmillió forintba), illetve földalatti parkoló esetében 35 000 dollárba (kb. tízmillió forintba) kerül. Donald Shoup, a várostervezés és parkolás közgazdaságtani szakértője becslése szerint a minimálisan szükséges számú parkolóhely létrehozása 67 százalékkal növeli meg egy új bevásárlóközpont költségeit Los Angelesben, amennyiben a parkoló a felszínen épül, és 93 százalékkal földalatti parkolók esetében. Az előírások a funkcióváltást is lehetővé tehetik. Ha egy régi irodaépületet lakásokká akarnak átalakítani, ez általában azzal jár együtt, hogy biztosítani kell az előírt számú parkolóhelyet a lakóház számára, ami valószínűleg nehézségekbe ütközik. A szükséges parkolómennyiség által okozott legnagyobb kár az, hogy adott esetben meggátolja az üzleti tevékenységet.

Az ingyenes parkolás a valóságban természetesen nem ingyenes. A parkolók építési költségei, együtt a takarítás, világítás, javí-

tás és az őrző-védő szolgálatra szánt összegekkel azokra hárulnak, akik a parkolóhoz tartozó épületet használják. Borsosabbak az éttermek és a mozijegyek árai, drágábbak a lakások; az irodai dolgozók feltehetően kevesebb fizetést kapnak. Mindenki fizet, akár kocsival jár, akár nem. Nem túl szerencsések a viszonyok a terhek elosztása tekintetében, mivel a fiatalok kicsivel kevesebbet autóznak, mint a középkorúak, a szegények pedig ritkábban ülnek autóba, mint a gazdagok. Amerikában a nagyvárosokban élő feketék 17 és a latin-amerikaiak 12 százaléka rendszerint a tömegközlekedést vette igénybe a munkába járáshoz 2013-ban, míg a fehér bőrű lakosságnak csak 7 százaléka használta azt. Az ingyenes parkolás egy olyan támogatás, melyet igazságtalan módon az idősek számára a fiatalok zsebéből vesznek ki, a tehetősebbek esetében pedig a szegényebb rétegek fizetik meg.

Néhány túlszűfolt amerikai nagyvárosban, többek közt San Franciscóban, bizonyos városrészekben csökkentették a parkolók szükséges számát az erről szóló rendeletben. Így tett egy zsugorodó város, a New York állambeli Buffalo is. Az ország nagyobb része azonban láthatólag megmaradt a parkolási gondok roppant költséges és sok kárt okozó megoldásánál. S ráadásul a világ leggyorsabban növekvő nagyvárosai közül nem egy kezdi átvenni ezt az amerikai megközelítést.

Kínában mindenfelé parkoló autókat látni – a kijelölt helyeken, ott, ahol erre külön parkolási tilalom van, a bicikliutakon és a járdákon is. Néhány nagyvárosban akkora a harc a parkolóhelyek megszerzéséért, hogy az emberek fémkorlátokat szerelnek fel, amelyekhez csak nekik van kulcsuk, vagy szüleit bírják rá arra, hogy odaülve tartsák fenn nekik a helyet. Peking utcáin narancssárga zubbonyos járőrök köröznék, akik – elméletben – szelvényeket tesznek az autók ablakába, ezzel jelzik az érkezést, majd távozáskor begyűjtik a pénzt vezetőiktől (továbbá segítik a zöldfülű autósokat a párhuzamos parkolás trükkös művészetének elsajátításában). Gyakorlatban a parkolóőrök

engedményeket adnak azoknak, akik nem kérnek számlát, aztán zsebre teszik a pénzt. Némelyüknek a tilosban parkolóktól is vastagabb lesz a pénztárcája.

Pekingben a szükséges számú parkolóhelyekről szóló előírások 2003-ban születtek, mielőtt még elterjedt volna az autózás, és igen szűkre szabottak: lakásonként 0,3 parkolóhely jut a városközpontban, és 0,5 azon kívül. Ez várhatóan emelkedni fog, válaszul az utcákon egyre inkább eluralkodó káoszra. Indiában a legtöbb városfejlesztő egyetért abban, hogy a hiány enyhítésének legjobb módja, ha parkolóházakat építünk – mondja Shreya Gadepalli, a Közlekedési és Fejlesztéspolitikai Intézet (Institute for Transportation and Development Policy, ITDP) nevű tanácsadó szervezet területi igazgatója. Ennek egyik oka szerinte az, hogy közülük olyan sokan tanultak amerikai egyetemeken.

Legyünk akár Amerikában, akár Ázsiában, az ingyenes parkolás végtelen lehetőségei kisleltethetik a közlekedés forradalmasítását. Ha majd megszokott látványvá válnak az utak az önjáró gépkocsik, melyek akkor is úton lehetnek, amikor senki nem ül bennük, akkor talán jelentős mértékben csökkenni fog a magánautók iránti kereslet. Reggeli kezdéssel számolva, egy autó elviheti a gyereket az iskolába, a városi dolgozót a hivatalába, a diákot az egyetemi előadásra, a bulizni vágyókat a szórakozóhelyre, és végül a biztonsági őrt az éjszakai műszakba – mindezt a taxiknál olcsóbban. A most dologtalanul várakozó autókra sokkal több feladat várna, ami rendkívüli módon csökkentené a parkolási igényeket.

Parkolóházak továbbra is kellenének majd a vezető nélküli autók világában – ezt jósolja Sean Behr vállalkozó a Szilícium-völgyben. Azonban a járművek órákig tartó egyidejű tárolása helyett a garázsok inkább szervizszolgáltatásokat nyújthatnának: a közösen használt, tölthető autókát itt lehetne lemosni, javítani és feltölteni, mielőtt megint munkába állnának. Elgondolásai szerint „kevesebb jármű számára kellenek majd jobb szolgáltatások”. Nem fontos, hogy ezek a

garázsok a városközpontokban legyenek. Délelőtt és kora délután, amikor gyérebb a forgalom, a vezető nélküli autók szép lassan kigördülhetnének a külvárosok ipari parkjaiba. A városközpontok – ma autók uralta – óriási területeinek nagy részét lakóházakká, irodákká vagy zöldterületté lehetne átalakítani.

Ryan Shear már olyan lakásokat épít, amelyek mellett ki- és beszálló helyek vannak az Über-kocsikkal utazók számára. Egy az önjáró autók miatt gyökeresen megváltozó jövőben talán parkolóhelyeinek nagy részét is felszámolhatná. De csak akkor, ha a fogyasztók úgy döntenek, hogy lemondanak a saját autó birtoklásának vágyáról – és igencsak összefüggésben áll a parkolással, hogy vajon így tesznek-e. Ahol drágák a parkolóhelyek, igen vonzóvá válnak a közösen használt járművek, melyeknek nincs szükségük parkolóra. Kevésbé vonzóak viszont a Miamihoz hasonló városokban, ahol bőséggel áll rendelkezésre ingyenes parkoló.

Afrikával és Ázsiával szemben, az európai utcákon többnyire felügyelik a közlekedés rendjét. Bár néhány nagyvárosban van parkolási rendelet, ezek ritkán esnek olyan túlzásokba, mint amerikai előírások, és fokozatosan enyhítik őket. Több nagyvárosban még a parkolóhelyek felső határát is meghatározzák, amely így korlátozza azok számát. Hatalmas épületek nőnek ki a földből anélkül, hogy megfelelően gondoskodnának az autókról: London legmagasabb épülete, a – 95 emeletes – Shard („Üvegszilánk”) nevű felhőkarcoló csak 48 parkolóhellyel rendelkezik. Ennek ellenére az európai városok sokkal autóbarátabbnak mondhatók, mint ahogy azt általában elismerik.

Amszterdam egyik „szkennelő autójában” utazva érezkelhető, hogyan érvényesül nyugati módon a rendfenntartás a parkolás terén. Az autó halad az utcákon, miközben kattogó zaj jelzi, hogy a tetejére szerelt kamerák minden parkoló jármű rendszámát lefényképezik. Ha egy jármű túllépi a parkolási időt – erről a rendszer az amszterdami parkolóórak adatbázisából értesül, ahol az autósoknak fizetéskor meg kell adniuk a rendszámukat – erről egy második tisztviselő értesítés kap. Ő kiszáll a

helyszínre a robogójával, és digitális úton kiállítja a bírságot. Az amszterdami közlekedésrendészet igazságosnak tartja ezt a rendszert. Ez alatt azt értik, hogy olyan környezetben hatékony, hogy nem lehet kifogni rajta.

### **Ez az, ami kell**

Amszterdamban akár óránként öt eurót (kb. 1500 forintot) is elkérhetnek az utcai parkolásért. Az idelátogatók beállhatnak az irodaépületek alá vagy a város által fenntartott hatalmas, tiszta P+R (park-ride, 'parkolj le és utazz') garázsokba. Így az autósok válogathatnak a lehetőségek között, a város kasszájában pedig gyűlik a pénz – 2015-ben 190 millió euró (kb. 59 milliárd forint) bevétel volt. Ez a sokszínű, piaci alapú rendszer azonban a parkolásnak csak egy kis szeletét képviseli Amszterdamban. A városközpont utcáin a parkolóhelyek háromnegyedét nem az idelátogatók vagy az ingázók, hanem a helybeliek foglalják el. Amszterdam lakosai pedig, miközben olyan szívesen fizetnek meg másokkal a parkolást, álmodni sem mernének arról, hogy saját magukat is kiszolgáltassák a piac kényének-kedvének.

Bárki, akinek nincsen az otthona mellett kijelölt parkolóhely, engedély vásárlására jogosult, mellyel évi 30 és 535 euró (9000 és 165 000 forint) közti összegért parkolhat a közelben. Ez jó üzletnek tűnik, így nem meglepő, hogy az igénylők száma sok területben meghaladja a helyek számát; Amszterdamban tehát várólisták alakultak ki. A leghosszabb – 232 hónap hosszú – lista a Westerpark városrészben van. A város – újabb parkolóhelyek felszabadítása érdekében – elkezdte visszatéríteni az engedély jogosultjainak az éves díj egy részét, ha autóikat külvárosi garázsokban tartják. A kilátások biztatóak – vélhetően a várakozók hosszú sora ellenére sem tartja sok ember olyan fontosnak, hogy a háza mellett parkoljon.

Kézenfekvőbb megoldás lenne, ha többbe kerülnének az engedélyek. Ez azonban politikai bonyodalmakhoz vezetne. Az amszterdamiak meg vannak győződve arról, hogy joguk van az otthonuk közelében parkolni – tudjuk

meg Pieter Litjens közlekedési ügyekért felelős alpolgármestertől. (Továbbá annak a tévhitnek is rabjai, hogy bárhol ingyenesen szanaszét hagyhatják biciklijüket – ez a másik dolog, ami sok fejfájást okoz.) Így előreláthatólag csak nőni fognak a parkolási engedélyre várók listái. Amszterdamban a tervek szerint még 50 000 új lakás fog felépülni 2025-ig, ami 20 000-30 000-rel több autót jelent majd.

Még Amerika terpeszkedő városaiban sem nyújtanak olyan csúnya látványt a parkoló autók, mint Amszterdamban. „A kanálisok gyönyörűek, azonban mindkét oldalukon állandóan tele vannak autókkal” – panaszkodik Litjens úr. A város szeretne megszabadulni tőlük, de ez nemtetszést váltana ki. Így az egyik városrészben, a De Pijp-ben merész (és költséges) megoldással kísérleteznek. A mérnökök leengedték az egyik csatorna vizét, és egy hatszáz férőhelyes földalatti garázst építenek alá, a mocsaras talajba. Amikor elkészül a mélygarázs, a csatornát újra feltöltik vízzel. Ezután a város 232 utcai parkolóhelyet fog felszámolni a felszínen.

Más nagyvárosok – amelyeket kiváló tömegközlekedésükért és a közlekedési gondok piacalapú megoldásáért dicsérnek – szintén szemet hunynak, amikor a helyi lakosok parkolásáról van szó. Belső-London nagy része például lakossági parkolózőnákra van osztva. Az engedélyek gyakran még olcsóbbak, mint Amszterdamban: Kensingtonban és Chelseyben 80 font (28 000 forint) és 219 font (79 000 forint) között mozog az az éves díj, amennyiért bárhol lehet parkolni a területben és a közeli Westminster szélén. Az idelátogatónak ezzel szemben óránként 1,20 font (kb. 420 forint) és 4,60 font (1615 forint) közti összeget kell fizetniük. Tekintve, hogy egy kensingtoni és chelsea-i lakás átlagára tavaly 1,9 millió font (700 millió forint) körül volt, a lakosoknak járó parkolással jelképesen Nagy-Britannia leggazdagabb embereit ajándékozzák meg.

Dacára annak, hogy San Francisco ad ott-hont a Lyftnek és az Ubernek – két közösségi autós szolgáltatásnak (car sharing) –, hasonló nagylelkűséggel viseltetik a helyi lakosok

irányában. Mindössze 127 dollárt (35 000 forintot) számít fel az éves engedélyekért. Amszterdammal szemben San Francisco viszont nem szabja meg a számukat, és egyes városrészekben egy-egy parkolóhelyre másfél engedély jut. Következésképpen minden talpalatnyi helyért küzdelem folyik a járdaszegélyeknél. Egy 2015-ös felmérés szerint az engedéllyel rendelkezők 53 százaléka legalább öt percet töltött azzal legutóbbi útja végén, hogy helyet találjon magának, hét százalékuk pedig több mint fél órát.

Miközben San Franciscóban a feldühödött autósok parkolóhely reményében köröznek az utcákon, növelik a zsúfoltságot, és szennyezik a levegőt. Ezek az alulázott utcai parkolás rejtett költségei, melyet mindenki megérez. Donald Shoup becslései szerint Los Angeles Westwood village városrészében a leállóhelyért cirkáló járművek évente kb. másfél millió kilométert tesznek meg feleslegesen. Westwood – ahol egyébként a Kaliforniai Egyetem (UCLA) is található – elég kicsi, s mindössze 470 fizetős parkolóhellyel rendelkezik.

Mindenesetre van kivétel az alól a szabály alól, mi szerint a lakossági parkolást nem szabad kitenni a piaci viszonyoknak. Az 1950-es években – amikor Japán még messze volt mai gazdagságától – a szigetország elkezdte megkövetelni városlakóktól, hogy akinek a lakóházában nincs, vegyen parkolóhelyet az otthona mellett. Manapság bárkinek, aki autót akar vásárolni Japánban, először be kell mutatnia a parkolóhely számláját. Továbbá ajánlatos azt használni is: azokat a járműveket, amiket parkolási számla nélkül hagynak az út mentén, a rendőrség éjjelente elszállítja.

### A parkolás megfélézése

Az autók eltűnésével Tokió lakóövezeteinek keskeny utcái nyugodtabbak, mint más nagyvárosokban. Gyakran megesik, hogy egy udvart vagy egy üres telket parkolóvá alakítanak – olcsóbbak és drágábbak is vannak köztük. Takaomi Kondoh-tól, egy városüzemeltető és fenntartó cég alkalmazottjától megtud-

juk, hogy az árak rendszerint magasabbak a közlekedési csomópontok közelében, mert az ingázók versenyeznek a parkolóhelyekért. Az egyik külvárosnak, Tamának a központi vasútállomása mellett jelenleg havi 17 000 jenbe (kb. 41 000 forintba) kerül egy hely. Tíz perces sétára innen már csak 10 000 jen (25 000 forint).

Ha egyszer megbarátkozunk a gondolattal, hogy a városi utcák autózásra és gyaloglásra valók, nem pedig autók tárolására, el sem tudjuk majd elképzelni, hogy ez másként is lehet. Kondoh úr annyira megrökönyödik a brit külvárosok köztulajdonba vett járdaszegélyeiről szóló beszámolón, hogy kér róla egy rajzot. Jelen cikk írója megpróbálja lerajzolni az utcát, ahol lakik: nagy téglalapokkal jelöli a házakat, egy vonallal a járdát, és kis téglalapok mutatnak minden parkoló autót. A kis téglalapok meglepően sok helyet foglalnak el.

(*The Economist*)

---

## Peter Gordon

### Galleon-kereskedelem // Mexikótól Maniláig

---

Etsuko Miyata: *Portugál beavatkozás a manilai galleon-kereskedelemben: Az Ázsia és Amerika közti kereskedelem szerkezete és hálózata a 16. és 17. században kínai kerámialeletek és spanyol levéltárak alapján* (*Portuguese Intervention in the Manila Galleon Trade: The structure and networks of trade between Asia and America in the 16th and 17th centuries as revealed by Chinese Ceramics and Spanish archives*, Archaeopress Archaeology, 2017, 100 oldal) című könyvének recenziója

Az úgynevezett „manilai galleon” – mely több volt kereskedelmi útvonalnál, de szerkezetét és szervezését tekintve mai fogalmaink szerint hajójáratnak mondanánk – Ázsiát és az amerikai kontinens két felét kötötte össze 250

éven keresztül a 16. század utolsó negyedétől a 19. század első negyedéig. A Kína pénzellátásához szükséges amerikai ezüst szállításáról elhíresült „Ezüstút” a szerteágazó világkereskedelmi hálózat utolsó – kétirányú – elemeként vitathatatlan szerepet játszott a globalizáció kapuinak szélesre tárásában.

A manilai galleonra azonban, ahogy az Új-Spanyolország spanyol alkirályságában lévő Acapulco és Manila között működött szintén Új-Spanyolország fennhatósága alatt, az európai hatalmak mindig is úgy tekintettek, mint szinte kizárólagosan spanyol ügyre.

Etsuko Miyata a *Portugál beavatkozás a manilai galleon-kereskedelemben* című könyvében amellet érvel, hogy: ... *Ázsiában a manilai galleon-kereskedelemben fontos szerepet töltöttek be a portugál üzletemberek.*

Miyata tanulmányát joggal nevezhetnénk inkább monográfiának, semmint a tágabb olvasóközönségnek szánt könyvnek: formáját tekintve közel A4-es méretű, két oszlopba szedett szöveg sűrűn lábjegyzetelve. Annak ellenére, hogy tudományos céllal és stílusban írt próza, világos, jól olvasható és semmi sem gátolja megértését. Igaz, a kínai kerámiák világában viszonylag tájékozatlan olvasó esetleg azon kaphatja magát, hogy szívesen ugorja át a típusok részletes összehasonlításáról szóló részeket.

Miyata az Európa és Ázsia közti kereskedelem fejlődésének – és különösen a manilai galleonnak – rövid és lényegre törő történeti áttekintésével indít. Rendkívül részletes leírást ad a különféle árukról és a piacokról mindössze néhány oldalba sűrítve. A témával csak most ismerkedők számára ezek a részek igen jó szolgálatot tesznek.

A *Portugál beavatkozás a manilai galleon-kereskedelemben* néhány jól felépített érvelési sorozatra épül; a leginkább újszerű – legalábbis számomra – annak a kézzel tapintható régészeti bizonyítéknak a felhasználása volt, melyet a mexikói és az ibériai-félszigeti ásatások során talált kínai kerámiák nyújtottak.

Ezek a részek talán kissé túlzottan a szakmabelieknek szólnak, de egyik eredményük

figyelemre méltó: a kínai kerámiák nagyon korán elérték az amerikai kontinenst. A Mexikóváros föterén (Zócalo) végzett ásatások során a 16. század közepétől 1575-ig tartó időszakból származó darabok kerültek elő. A könyvben Miyata azt is megtárgyalja, hogy hogyan állapítják meg ezek korát összehasonlító technikákat és (gyakran hajóroncsokban talált) ismert időpontból származó leleteket felhasználva. Történelmileg ebben a következő érdekesség rejlik: tekintettel arra, hogy a „*tornaviaje*” – a Manilából Acapulcoba visszavezető út tényleges felfedezése – csak 1565-ben történt, ez a kor meghatározás nem sok időt hagy arra, hogy a leletek Mexikóig jussanak.

Számos történész hivatkozik arra, hogy a portugálok Makaóban legalább a 17. század elejéig áruval látták el Manilát. Miyata azt az álláspontot támogatja, hogy ez a kapcsolat már a manilai galleon legkorábbi időszaka óta fennállt. A kutatónő logikusan vezeti le ezt mindabból, hogy „... a Makaóból érkező áruellátás, különösen a kezdeti üzleti kapcsolatokról a manilai galleon felvirágzásáig nagyon fontos volt a spanyolok számára, mivel híján voltak a kereskedelmi és politikai tapasztalatoknak, illetve a többi ázsiai és dél-ázsiai országhoz fűződő kapcsolatoknak is...”, mind pedig a Mexikóból származó régészeti bizonyítékok korai időpontjai alapján. Az időpontok koraiságán kívül Miyata még azt is megállapítja, hogy „néhány lelet azonosnak tűnik a lisszaboni ereklye darabjaival” (azaz azokkal a korai darabokkal, melyek a portugálok ellenőrizte – a Jóreménység fokát megkerülő – hajóutak révén kerültek ide); ezekről viszont a szerző a bizonyítás hevében talán kissé túlzásokba esve – azt állítja, hogy „meglehetősen egyértelműnek tűnik a portugál kereskedők jelentős szerepe az üzlet működtetésében”.

E kereskedelem amerikai oldalának megvitatása új szálát jelent a történetiszövevényben. A „mexikói kereskedők” között mindenféle nemzetiség képviseltette magát: „spanyolok, portugálok, olaszok és más európai nációk”. A szerzőnő a portugálokat a „*converso*”, azaz

’átkeresztelkedett, áttért’ jelzővel illeti – ők eredetileg zsidók voltak, akik rendszerint meglehetősen kényszer hatására tértek át a kereszténységre.<sup>5</sup> A *converso* diaszpóra és állítólagos kereskedelmi és társadalmi hálózataik témaköre magától értetődően szerteágazóbb, mint a manilai galleoné; mivel az előbbinek több helyet szentel a könyv, felépítése némileg aránytalanná válik. Miyata maga is megjegyzi, hogy „nagyon nehezen lehet nyomára bukkanni a conversók és az ázsiai piac közti kapcsolatra”. Mindazonáltal más helyen utal rá, hogy: „a 17. század közepe táján a porcelán-kereskedelem hanyatlása összefüggésbe hozható a mexikói inkvizícióval, illetve néhány gazdag „új keresztény” kereskedő üldözésével, akik elmenekültek Mexikóból, és ezáltal Spanyolország elvesztette szoros kapcsolatát Makaóval.” A címben olvasható „beavatkozás” („intervention”) szó nemcsak a manilai galleon mindkét oldalán zajló por-

5 Portugáliából sok zsidó menekült el a 15. század vége óta tartó üldözések és véres pogromok elől, és alapított új közösségeket a világ különböző részein. E közösségek tagjai közül sokan olyan „új keresztények” – „converso” voltak, akik vallásukat évtizedeken át csak rejtve, titokban gyakorolhatták.

tugál tevékenységre utal, hanem portugálul az áruért és a piacokért vívott küzdelmet is jelenti. Portugália 1590-ben ténylegesen útnak indított egy hajót közvetlenül Mexikóba: rakományát lefoglalták, és a kísérlet kudarcba fulladt.

A könyv a címében ígért témán túlmenően további adalékokkal szolgál a Spanyolországban fellelhető kínai porcelánokról, és tartalmaz egy tanulmányt a galíciai ásatásokon feltárt kínai kerámiákról. A szerző érvelése szerint ezek valószínűleg Portugália nyugati kereskedelmi útvonalairól származhattak, mintsem az amerikai kontinensről szállították őket ide hajóval.

A *Portugál beavatkozás a manilai galleon-kereskedelemben* némiképpen szakembereknek szóló monográfiaként van számon tartva. Ez sajnálatos, hiszen a bevezető és a különféle témák áttekintése hasznos és közérthető. Maga a kerámiákról szóló középső rész kissé túlzottan információdúsra sikeredett – mint ahogy ez várható is volt –, de a képek és a képaláírások még ennek ellenére is egy olyan világról mesélnek, melyben nem nehéz eligazodnunk.

(Asian Review of Books)

## E SZÁMUNK SZERZŐI:

*Kapronczay* Károly történész, Budapest

*M. Lezsák Gabriella* régész, tudományos segédmunkatárs, MTA BTK Magyar Őstörténeti Témacsoport

*Must Katalin*, a Soproni Egyetem, Lámfalussy Sándor Közgazdaságtudományi Kar, Széchenyi István Doktori Iskola PhD-hallgatója; Sopron

*Németh István* egyetemi tanár, Budapest

*Pelle János* történész, PhD, az Országos Rabbiképző Egyetem oktatója, Csobánka  
*Szegedi László* közíró, Rimaszombat

*Sztancs Gábor* doktorandusz, Eszterházy Károly Egyetem; Debrecen

*Zsupos Zoltán* főlevéltáros, Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Budapest



## TARTALOMJEGYZÉK

*Szegedi László*: Információs kor . . . . . 1

### SZÁZADOK

*Németh István*: A Wilhelmstrasse és Magyarország.

Válság és kiút (1930–1934) (2. rész) . . . . . 18

*Sztancs Gábor*: Föderalizmus helyett felbomlás

Az Osztrák–Magyar Monarchia nem domináns nemzeteinek államépítő  
törekvései az első világháború éveiben. . . . . 50

*M. Lezsák Gabriella*: A magyar őstörténet észak-kaukázusi vonatkozásai. . . . 64

*Zsupos Zoltán*: Honnan ered a székely írás?

A székelység a Kárpát-medencében . . . . . 75

*Kapronczay Károly*: A magyar egészségügy a nagy háború után. . . . . 95

### MŰHELY

*Pelle János*: Kulcs Kertészhez . . . . . 103

### NAPLÓ

*Must Katalin*: A devizahitelezés nagy kézikönyve . . . . . 107

### KÜLFÖLDI FOLYÓIRATOKBÓL

*Linda Greenhouse*: Nők az egyetemen (113) *Schuyler Velasco*: A hagyomá-

nyos anyaszerep visszatérése Amerikában – és ennek okai (118) *Zanny Minton*

*Beddoes*: Hogyan ne kerüljünk dugóba? Terjeszkedő, szmogos nagyvárosok –

az ingyenes parkolás ára (121) *Peter Gordon*: Galleon-kereskedelem // Mexikótól

Maniláig (126)

### KÉPEK

F. Farkas Tamás grafikái

## Tisztelt Előfizetőink!

A Tudományos Ismeretterjesztő Társulat 1841-ben jött létre a tudományos ismeretek népszerűsítésére, a magyar társadalom tudásszintjének emelésére. Ennek szolgálatában indította el a Társulat sok évtizede ismeretterjesztő folyóiratait, melyek nélkülözhetetlenné váltak az utóbbi fél évszázad iskolai oktatásában, a tudományos igényű, korszerű ismeretközlésben. A természettudományi és társadalomtudományi tudás terjesztése céljából, mindent megteszünk annak érdekében, hogy lapjaink minél szélesebb közönséghez és minél kedvezőbb áron jussanak el. Ezt szolgálja 2017. évi akciónk, melynek keretén belül a Tudományos Ismeretterjesztő Társulat által kiadott lapok – az Élet és Tudomány, a Természet Világa és a Valóság – együtt kedvezményesen fizethetők elő. Célunk, hogy Előfizetőink minél kisebb ráfordítással jussanak hozzá a tudomány legújabb eredményeihez, több lap együttes előfizetése csökkenti az Önök eddigi költségeit.

### A következő előfizetői csomagokat ajánljuk:

#### **Élet és Tudomány, Természet Világa és Valóság együttes előfizetés:**

Egy évre: 32 640 Ft helyett 22 800 Ft  
Fél évre: 16 860 Ft helyett 12 120 Ft

#### **Élet és Tudomány és Természet Világa együttes előfizetés:**

Egy évre: 24 240 Ft helyett 18 000 Ft  
Fél évre: 12 660 Ft helyett 9660 Ft

#### **Élet és Tudomány és Valóság együttes előfizetés:**

Egy évre: 24 600 Ft helyett 18 240 Ft  
Fél évre: 12 660 Ft helyett 9840 Ft

#### **Természet Világa és Valóság együttes előfizetés:**

Egy évre: 16 440 Ft helyett 10 920 Ft  
Fél évre: 8400 Ft helyett 5760 Ft

Akciónk a 2017. évre szóló, egyéves és féléves előfizetésekre érvényes!

A TIT-lapok előfizethetők a Magyar Posta Zrt.-nél:

- személyesen a postahelyeken és a kézbesítőnél
  - telefonon: +36-1-767-8262
- e-mailen: [hirlapelofizetes@posta.hu](mailto:hirlapelofizetes@posta.hu)
  - interneten: [eshop.posta.hu](http://eshop.posta.hu)
- levélben: MP Zrt., 1900 Budapest

A 2015. évi és az azelőtti lapszámaink kedvezményesen, 500 forintos áron vásárolhatók meg a szerkesztőségben.

Ára: 790 Ft • Előfizetéssel: 700 Ft

**nka**  
Nemzeti Kulturális Alap

