

## פרק ארבעה-עשר: התפשטות מסחרית ותחרות פרקות עירונית

### 1. מככר השור לכלכלת השוק.

עוד בטרם מצאה הריכוזיות הפוליטית בצורתה הברורה ביותר, את ביטוייה בתכנית הבארוק, החל מרכז הכובד שלה לנוע לכיוון מערכת חדשה של כוחות כלכליים. המדיניות הנקראת מרקאנטייליזם (mercantilism), שניסתה להעביר לשליטה הריכוזית של בית המלוכה את מדיניות המגן והשליטה הבלעדית של עיר ימי הביניים, הצליחה להתקיים רק כשלב זמני. הכוחות החדשים העדיפו התפשטות והתרחבות לכל כיוון אפשרי, החל מהקמת מושבות מעבר לים וכלה בבניית תעשיות חדשות, אשר השגיהן הטכנולוגיים ביטלו את כל ההגבלות שהיו אופייניות לימי הביניים. הרס החומות העירוניות היה מעשי וסימלי כאחד. המוסד שייצג את הכוחות החדשים נקרא בשם הקלאסי "קאפיטליזם", ואני מתנגד בתוקף לאופנה האמריקאית של כינוי מוסד זה בשמות חדשים, החופשיים מכל אותם הקשרים היסטוריים לא נעימים. עד המאה השבע-עשרה הספיק הקאפיטליזם לשנות את כל מאזן הכוחות. מתקופה זו ואילך היו מקורות הדחף להתרחבות העירונית בעיקר הסוחרים ואילי ההון, כמו גם בעלי הקרקעות שמילאו את צרכיהם. במאה התשע-עשרה התעצמו כוחות אלה במידה ניכרת בשל לחץ ההמצאות המכניות וההתפתחות התעשייתית המאסיבית.

למרות שקיים קשר קבוע וקרוב בין התפתחות המסחר להתפתחות התעשייה, הרי שבהבנת השינויים העירוניים נוח להפריד בין שני היבטים אלה של הסדר הקאפיטליסטי; לא רק נוח, אלא אף מדויק יותר מבחינה היסטורית: משום שחלק גדול מההמצאות היעילות שראו אור בין המאה השלוש-עשרה למאה השמונה-עשרה היו תוצאות היוזמות המסחריות החדשות: החל מהרישום הכפול בספרי הנהלת החשבונות, האשראי המסחרי והחברה המסחרית בעלת ההון המשותף וכלה בספינה התלת-תרנית, במגדלורים, במזחים ובתעלות. בערי הנמל השוקקות לחופי הימים והנהרות, בריסטול, האבר, פרנקפורט, אוגסבורג, לונדון, אנטוורפן ואמסטרדם, יושמו רעיונות וסטנדרטים חדשים: חישובי ריווחיות והכנסה היו חלק מכל פעולה.

צמיחת העיר המסחרית היתה תהליך איטי, משום שהיא נתקלה בהתנגדות הן מצד מבנה עיר ימי הביניים והן מצד המנהגים השולטים בה. למרות שהעיר הפיקה רווחים מסדר הבארוק, ובמידה חלקית אף היתה אחראית לו, לא היה לה כל שימוש בהפרזות שבראוה הנסיכותית. אך התוצאה הסופית של הקאפיטליזם היתה החדרת המבנים השונים של השוק, בצורה אוניברסלית, לכל חלקי העיר: אף אחד מחלקיה לא היה מחוסן בפני שינויים, אם אלה נשאו עימם רווחים נאים. כפי שכבר ראינו, החל השינוי עוד בימי הביניים, עם צמיחת המסחר למרחקים ארוכים. סוג זה של מסחר היה מבוסס היטב מחוץ לשליטת התקנות האינדיבידואליות של הגילדות, כך שבשנת 1293 ייסדו הברוקרים, או "גורמים" (factors) של ברוג' את זכותם לפעולה כמתווכים בכל העסקאות הסיטוניות בעיר. השפעה זו היתה כה מורגשת עד כי מאתיים שנה לפני תומאס אקינאס כבר אמר אליין מ-ליל (Alain of Lille): "לא הקיסר, כי עתה הכסף הוא הכל".

עם הרחבת השוק הסיטוני, המעורב בעסקאות ארוכות טווח המבוססות על כסף ואשראי כאחד ומנסה לגרוף רווחים ספקולטיביים גדולים, החלה להתפתח גישה חדשה לחיים: שילוב של שיגרה צנועה ויוזמה ספקולטיבית, של קמצנות שיטתית וגאוה יהירה. בעוד הנוסחה השלטת של ימי הביניים היתה הגנה ובטחון, היתה הכלכלה החדשה מושתתת על עקרון הסיכונים המחושבים. בשיטת ימי הביניים נשלט השוק לטובת היצרן והצרכן כאחד; השלכותיו של כל רווח מוגזם היה מתאזן, במשך הזמן, על ידי מתנות, תרומות, ירושות ומתן צדקה לנצרכים. למרות שהכנסיה היתה הנהנית העיקרית מהצטברות ההון, היא

חילקה לא מעט מההון השיתופי בדאגה לחולים ולעניים; מאידך, הכנסיה לא השקיעה מאמץ כלשהו בחלוקת הון נרחבת יותר. אחת ההתנגדויות החריפות ביותר של אדם סמית' להגבלות מסחר בנוסח ימי הביניים, שעדיין היו קיימות במאה השמונה-עשרה, היתה שאלה העוסקים באותו סוג מסחר "יטילו על עצמם מיסים כדי לספק תמיכה לעניים, לחולים, לאלמנות וליתומים". הקאפיטליזם הסיר נטל זה מהייצור: כעת לא ניצב דבר בין העובד ובין מוות מרעב פרט לנכונותו לעבוד, אם וכאשר תוצע לו עבודה, בתנאים הנוקשים שנקבעו על ידי היזמים החדשים. ככל שרמת החיים של העובד היתה נמוכה יותר, כך היו ריווחי המעסיקים הקפיטליסטיים גבוהים יותר.

בתוך הקן של עיר ימי הביניים המשיכה ביצת הקוקיה הקפיטליסטית, על אף שהיתה גדולה יותר מהביצה הרגילה של הסוחר המקומי, לזכות ביחס שווה; אכן, בתחילה קיבל על עצמו הקאפיטליזם את מנהגי התקופה, בנסותו להתחמק מגביית ריבית ולקבל את המחיר ההולם, מבלי להתייחס לרצונו של המוכר או למחסור שהיה קיים במוצרים השונים. אך הזמן, בקצב מהיר למדי, לאחר המאה הארבע-עשרה, העניק ליזמים החדשים עליונות בכוח, כך שאלה לא רק מונו לראשי הממשלות המקומיות והמדינות הגדולות יותר, אלא אף הרגליהם והלכי מחשבותיהם הפכו נחלתה של הקהילה כולה. ממשיכי דרכו של מידאס המיתולוגי לא עסקו בסחורות ובבני אדם, במשפחות ובקבוצות, אלא בעוצמות ומרחבים מופשטים. הם עסקו כמעט כל הזמן במה שתומאס אקווינאס כינה עושר מלאכותי, אשר טבע הרכישה שלו, כפי שציין, לא ידע גבול. העדר הגבולות הפך לסימן משמעותי למדי של העיר המסחרית: הוא מהווה חלק מהסיבה לאובדן הצורה החד-משמעית, שהחלה במאה השמונה-עשרה.

עם הנהלת החשבונות הקאפיטליסטית עלה הצורך בבירוקרטיה חילונית: צבא פקידים וסוכנים בתשלום שיטפל בחשבונות, ינהל תכתובות ויפקח עין על ארועים והתרחשויות כדי להיות בעמדת יתרון, במידת האפשר לפני כל אחד אחר, במצב של תנאים משתנים בשוק. החדירה הראשונה, הנראית לעין, של הקאפיטליזם לעיר ימי הביניים היתה בדמותו של בית הספר היסודי, בו היו הקריאה, הכתיבה והחשבון מקצועות הלימוד העיקריים. יתרון זה בוטל בחלקו על ידי התנגדות ערי המסחר לגילדה המשכילה החדשה - האוניברסיטה - בהופעותיה המאוחרות למדי ב-ברוג', לובק, ליאון, אנטוורפן, לונדון, אוגסבורג ונציה.

השליטה בנייר, הן במובן הצרפתי והן במובן האנגלי של המושג שליטה ("פיקוח" ו"שימוש בכוח כדי לשלוט") הפכה לסמל הבירוקרטיה המסחרית החדשה, שבתחילה שכנה ללא עוררין ב"משרדי העסקים" של המשרדים והאחוזות בעיר ימי הביניים הישנה. אך המוסד שסימל את נקודת המפנה בהתפתחות העיר המסחרית, את הביטוי ההחלטי הראשון שלה, היה הבורסה: היא נקראת על שם הבנק המקורי של ברוג', ה-בורז (De Beurze), אשר החל לשמש כמרכז לפעולות מסחריות בקנה מידה נרחב במאה השלוש-עשרה. עסקי החליפין, הקנייה והמכירה הספקולטיביות והתינוך התבססו בבורסות החדשות; הערים אשר הקימו מוסדות כאלה - בתחילה ברוג', אחר כך אנטוורפן במאה השש-עשרה, לפני החורבן שהמיטו עליה הספרדים, לאחר מכן אמסטרדם ו-לונדון במאה השבע-עשרה - גדלו באופן מהיר ביותר וייסדו את צורות החיים החדשות למעמדות הכספיים. הבורסה, הבנק הלאומי ושוק הסחורות המסחריות היו הקתדרלות של הסדר הקפיטליסטי החדש.

תהליך מעבר השוק ממרכיב מוגן של עיר ימי הביניים, המצומצם לתפקידו המיוחד, למוסד מתרחב השולח את שיטותיו ומטרתיו לכל חלקי העיר ודורש את חלקו בכל פעולה, לא היה בלתי ניתן למניעה. כאשר אנרי השני הציע למועצה העירונית של פאריז להקים בנק מסוג הבנקים האיטלקיים, השיבו סוחרי העיר כי יש להעלות את ההצעה בפני אנשי הדת, משום שהריבית המוצעת בגובה שמונה אחוז נראתה בעיניהם כמנוגדת לחוקי האל וכהפרה בוטה של ערכי המוסר. המדינה עצמה, שלא היתה מעוניינת בהרס מוסדות המגן של הרשות העירונית, ניסתה להביא אותם תחת

שליטה ארצית מקיפה יותר. קרב זה כנגד הכוחות השוחקים של הקאפיטליזם נמשך גם בתוך העיר: תכניתו של קולבר לעיר פאריז בשנת 1665 הדגישה את ההגבלה והשליטה על הבניה, אף יותר מהתקנות האליזבטניות ב-לונדון, שפורסמו יותר משני דורות קודם לכן.

אך הון נזיל הוכיח עצמו כממיס כימי: הוא חדר דרך הציפוי הסדוק שהגן זה מכבר על עיר ימי הביניים והגיע עד העץ הגולמי, בהיותו אכזרי יותר בטיהור המוסדות ההיסטוריים והבנינים בהם שכנו, אף מהשליטים האבסולוטיים היהירים ביותר. ניתן לאפיין שינוי זה כהחלפת השוק המוחשי של עיר ימי הביניים בשוק הבינלאומי המופשט, אשר שיגשג בכל מקום בו ניתן היה לבצע עיסקה ריווחית. בראשון עברו סחורות מוחשיות בין ידי הקונה והמוכר הנראים לעין, אשר קיבלו את אותן נורמות מוסריות והסכימו פחות או יותר על אותה רמה: בטחון, צדק ויציבות היו חשובים יותר מאשר רווחים, והיחסים האישיים שנוצרו היו יכולים להמשך תקופת חיים שלמה, או אפילו דורות אחדים.

בשוק המופשט חברו אנשים שמעולם לא פגשו זה את זה לפעולות כספיות, עבורן שימשו הסחורות עצמן כדלפקי מכירה: המטרה בכל פעולה היתה רווח וצבירת הון נוסף, אשר בתורו יושקע ביוזמות אחרות וגדולות יותר. רמת המוסר המקובלת, הסטנדרטים המגובשים וההערכות המסורתיות היו בלמיה של היוזמה הספקולטיבית: לשם כך שימשו גם השקעות ההון הכבדות בבנינים עתיקים, שתוכננו לשרוד במשך מאות שנים. כדי להשיג שדה פתוח לפעילויות הטיפוסיות אימץ הקאפיטליזם שתי גישות ביחס למבנים העירוניים הקיימים: גישה אחת היתה הנסיון להתמקד בפרברים המרוחקים יותר, המשוחררים מהמגבלות העירוניות; שיטת הפעולה השנייה היתה הריסת המבנים הישנים או השימוש בהם בצפיפות גדולה יותר מזו שנועדו לה מלכתחילה - ובדור שהיה ללא ספק עני יותר. הריסה ובניית תחליפים בעיר היו סימני היכר בולטים של הכלכלה החדשה. ככל שכלי הקיבול היה ארעי יותר, כך היתה התחלופה מהירה יותר.

ביחס לעיר היה הקאפיטליזם מתחילתו אנטי-היסטורי. עם התאחדות כוחותיו במשך ארבע מאות השנים האחרונות, גדלה גם הדינמיות ההרסנית שלו. לא היה מקום לגורמים האנושיים הקבועים במבנה הקאפיטליסטי; נכון יותר, הגורמים היחידים בהם היה מוכן להכיר היו תאוות בצע, חמדנות, גאווה ותשוקה לכסף ולכוח.

התנאי בהצלחה הכספית היה גינוי העבר, מכיון שזאת היה עובדה בלתי מוגמרת, וקבלה בברכה של העתיד, רק משום שהוא היה התנתקות, ומשום כך נראה כפתח ליוזמה ריווחית. לשם ההתרחבות היה מוכן הקאפיטליזם להרוס את שיווי המשקל החברתי המספק ביותר. בדיוק כפי שהרעיונות העסקיים החדשים גרמו - בהדרגה במהלך המאה השש-עשרה ובמהירות רבה לאחר המאה השמונה-עשרה - לדיכוי והרס הגילדות, כך הביאו רעיונות אלה להרס הבנינים הישנים ולבניה בשטחי גני המשחקים, גני השוק, שדרות העצים והכפרים שניצבו בדרכה של העיר הגדלה. ללא התחשבות בכבודם הרב של השימושים הקודמים של הקרקע או בחשיבותם לקיום העיר עצמה, היה עליהם להיות קרבנות התנועה המהירה והרווח הכספי.

## 2. החופש החדש.

בין המאה השלוש-עשרה למאה השמונה-עשרה אוחדו חידושי הקאפיטליזם כתפיסה מגובשת וכחוק מעשי: הרגלי ההסתפקות במועט, הויתור והסדר השיטתי, כמו גם מנהג דחיית הנאות ההווה לשם זכייה בתמורה עתידית רבה יותר - אלה עברו מהדת לעולם העסקים, שם הם הביאו לרווחים עצומים ונראים לעין. תחילת השימוש בשעוני העיר במאה השלוש-עשרה ובמאה הארבע-עשרה היתה רק סממן אחד של העובדה כי העסקים לא נשלטו יותר על ידי השמש וכוחות המסגרת האנושית. במפעלי הטקסטיל הגדולים, שהוקמו לקראת סוף ימי הביניים, נכפתה החריצות על העובדים באמצעות השגחה נוקשה ובלתי אישית,

יותר מאשר ניתן היה ליישם בשיגרה הרופפת והאינטימית של הסדנא הקטנה, עם שיחות הרכילות, השאון הגס וחוסר תשומת הלב לעסקים שהיו בה. רוחו של הסדר הישן יותר שרדה עד התקופה האליזבטינית, בה הופיעה במחזהו של דקר (Dekker), "חגו של הסנדלר".

הקאפיטליזם, אשר שלל את קדושת העוני ואת הקיום הדמיוני של האמנות, ניסה אך ורק להגדיל את כמות הסחורות הניתנות לצריכה ואת הרווח הניתן למדידה. ברגע הקריטי לאחר המגיפה השחורה, כאשר האוכלוסיה החלה לגדול שוב בלהט שהצליח, עד מהרה, לאזן את האבידות הגדולות, ניסו היוזמה הקאפיטליסטית וההמצאה הטכנולוגית המתפתחת להתאים עצמן לאתגר המספרי החדש. הן עשו זאת בכך שהעניקו לגורמים הכלכליים מאמץ ממושך ברמה שלא נראתה קודם לכן. הצלחת היוזמה הקאפיטליסטית החדירה בטחון בכוחות האנושיים; בתקופה של פירוד ושחיתות דתיים הופיע הקאפיטליזם כפעילות בריאה ומשחררת, אשר רווחיה הפרטיים יכולים להביא לרווחת הציבור. רבות מהשיטות שהוכנסו לשימוש על ידי הקאפיטליזם היו מועילות והיוו תרומה ניצחית לכל סוגי הכלכלה האנושית; אך ההשפעה המיידית של שיטה חדשה זו, במאה השבע-עשרה, היתה שינוי צורת הסדר החברתי המורכב של העיר לשיגרה המופשטת למדי של השוק. התוצאה הסופית היתה כלכלת רווח, שלא היו לה כל מטרות או יעדים ניתנים להגדרה, פרט להתרחבות נוספת שלה עצמה.

יזמים חדשים אלה היו זקוקים לערים הישנות, או ליתר דיוק לערי הבירה הישנות או למקבילות הפרובינציאליות שלהן: שם נמצאה הכנסה מהשכרת הקרקע ורווחים היו שם בנמצא וניתן היה לנצלם להשקעות. בערים מבוססות אלה התאספו ציבורים גדולים של צרכנים, שחיפשו אחר מקום וסגנון לתצוגה ראוותנית, בחקותם את מנהגייהם ואורח חייהם של בני האצולה; באותה מידה ניצבו שם גם מבנים ישנים, שניתן היה לשנות את יעודם המקורי לשימוש חדש ללא הפרשת הון וכוח עבודה מיוזמות ריווחיות יותר.

הערים אשר הציעו את ההטבה האופיינית החדשה של מסחר חופשי והפקדה חופשית של טובין, ללא תשלום מס כניסה, בכדי לעודד פעולות עיסוקיות נוספות, היו הראשונות שחשו את השפעת היוזמות החדשות ואת הריכוז הכלכלי שהופיע בעקבותיהן. זו הסיבה למימדיו הכבירים של השגשוג ב-אנטוורפן ובליאון במהלך המאה השש-עשרה. משמעות ה"חרות" עבור הקאפיטליסט היתה בריחה מהגנה, תקנות, פריבילגיות קיבוציות, תחומים מוניציפליים, הגבלות חוקיות ומחויבויות לצדקה. כל יוזמה עצמאית היתה עתה ישות נפרדת, הטוענת לזכות לקביעת חוק לעצמה, תוך תחרות עם מרכיבים עצמאיים אחרים שהחשיבו את הרווח מעל לכל מחויבות חברתית אחרת.

בימי הביניים היתה משמעותה של ה"חרות" חופש ממגבלות פיאודליות וחופש עבור הפעולות הציבוריות של הרשות העירונית, הגילדה והסדר הדתי. בערי המסחר החדשות (Handelstade) נחשבה החרות כחופש ממגבלות מוניציפליות: חופש להשקעה הפרטית, לרווח פרטי ולצבירה פרטית, מבלי שום קשר לרווחת הקהילה ככלל. מליצי היושר של סדר זה, מ-ברנרד מנדוויל (Bernard Mandeville) ועד אדם סמית', הניחו כי קיום הפעילויות האישיות הנובעות מבצע כסף, חמדנות ותשוקה, יביא לייצור של כמות הסחורות המירבית עבור הקהילה כולה. בתקופה בה אמונה זו היתה התפיסה השלטת - פחות או יותר עד הרבע האחרון של המאה התשע-עשרה, כאשר הגבלות תעשייתיות ועירוניות החלו לטפל באיטיות בבעיות הזוהמה והלכלוך שנבעו מכך - הפכו העשירים לעשירים יותר והעניים לעניים יותר. עובדה זו באה לידי ביטוי, בבהירות רבה, בניגוד שבין הצד המערבי (west end) לצד המזרחי (east end) בכמה ערים גדולות.

עתה, בדומה לצמיחת המדינה הלאומית עצמה, היתה התפתחות הקפיטליזם בחלקה מאמץ הכרחי במטרה להתגבר על המגבלות הרציניות של כלכלת ימי הביניים. בנסיון להשיג בטחון קבוע התנגדו החברות בימי הביניים להמצאות ולשיטות עבודה חדשות:

הן נצמדו לסודות המסחר הישנים שלהן, לנוסחות החשאיות ול"מסתורין" שהיה בהן. גם החברים בחברות אלה ניסו לשמור על זכויות הגילדות במשפחות או בקבוצות מצומצמות, בהציבם מכשולים בפני הענקת האזרחות לזרים ואף בנסותם, באמצעות קשירת קשר ומלחמה, לצמצם את התחרות האפשרית מצד הערים השכנות. במקום לקבל את התוצרים המסורתיים של הכלכלה האזורית כקבועים ומוגבלים למדי, ניסו ההרפתקנים המסחריים החדשים להגדיל את הייצור ולהרחיב את השוק: הם המשיכו לקדם שיפורים טכנולוגיים כגון מכונת האריגה, ונמשכו לארצות רחוקות הן לצורך השגת חומרי גלם והן לשם רכישת מוצרים מוגמרים. ההעברה והסחר בסחורות אלה היוו חלק הולך וגדל של פעילויות הערים המשגשגות; במקביל יצא חלק ניכר של החיים הכלכליים מכלל השליטה של הרשויות המקומיות.

כך פגע הקאפיטליזם, מעצם היותו כזה, באוטונומיה המקומית וביכולתה לספק את הצרכים באמצעים המקומיים; הקפיטליזם החדיר מרכיב של חוסר יציבות לתוך הערים הקיימות. בדגש ששם על ספקולציה - ולא על בטחון, על חידושים ריווחיים - ולא על מסורת והמשכיות המשמרות את ערכיהן, נטה הקפיטליזם לקראת פירוק מבנה החיים האורבניים כולו, והקמתו על בסיס לא-אישי חדש: כסף ורווח.

לכל זאת היתה השפעה ישירה על המבנים הישנים והחדשים כאחד; הישן הפך למיותר: החדש נתפס, כמעט מההתחלה, כארעי. ההון, שהיה יעיל ביותר כאשר היה נזיל ונייד, התייחס בחוסר אמון להשקעות כבדות בציוד קבוע ובבנינים; גם לאחר שהתגבשה צורה גמישה יותר וניתנת להעברה, בדמות החברה בעלת ההון המשותף, נטה ההון להעדיף בנינים בעלי אופי שימושי, קלים לבניה ונוחים להחלפה - פרט למצבים בהם הצורך בבטחון, בעושרו ובאיתנו הצדיק השקעה כבדה בבניה מפוארת.

השפעת נטייה זו על מבנה הערים היתה כפולה: האינטרסים הכספיים השתלטו בהדרגה על האינטרסים של בעלי הקרקעות בכל מה שהיה קשור לתכנון ובנייה של שכונות ורובעים חדשים בעיר. יותר משמעותית מכך היא העובדה שאדמה אשר לא נכללה בבעלות הפיאודלית והיתה פנויה למכירה בלתי מוגבלת נחשבה, יותר ויותר, כאמצעי להפקת רווחים. האדמה הפיאודלית הוחכרה ל-99 או 999 שנים: לפחות לשלושה דורות. שיטה זו העדיפה המשכיות והאיטה את עליית המחירים. כאשר קרקע הפכה ממשק בית לסחורה, היא יצאה מכלל שליטה ציבורית כלשהי.

מאמצים רבים נעשו בנסיון להאיט את העברת האדמה המוניציפלית והפיאודלית לבעלות אישית; אך המעבר מנכסים פיאודליים, עם חובות הדדיות בין בעל הקרקע לדויר, לבעלות מסחרית ללא כל התחייבויות, פרט לתשלום מיסים, נמשך בעקביות. סטוו העניק לנו תיאור ברור של התהליך: ב-שורדיטש (Shoreditch) היה "טור אחד של בתים קטנים עם גנים לאנשים מסכנים ועניים, ששוכנו שם על ידי ראש המנזר של בית החולים (סט. מארי ספיטל - St. Mary Spittle) וכל אחד מהם שילם פני אחד כדמי שכירות, ששולם בחג המולד...אך אחרי סגירת בית החולים, נהיו בתים אלה, תוך מספר שנים, מפאת הצורך בשיפוצים, כה מוזנחים עד כי נקראו "הטור הרקוב": הבתים הרעועים, עבור חלק קטן משוויים, נמכרו מ-גודארד (Godard) ל-ראסל (Russel), שהיה רפד. זה בנה אותם מחדש והשכיר אותם, כשהוא גובה קנסות גדולים מהדוירים, כמעט בעלות קניית הבתים ובנייתם מחדש".

עם קבלת עקרונות השינוי הקפיטליסטי, אשר היו מנותקים מכל חוש של אחריות חברתית, התקבל האישור לקיום משכנות ובתי עוני. ד'אבנל (D'Avenel), שכתב את החיבור ההיסטורי הקלאסי על "כסף ומחירים", ציין את המאה השש-עשרה כנקודת מפנה מוגדרת. מעתה ואילך עלו דמי השכירות העירונית בצרפת בצורה ניכרת ודרשו חלק לא פרופורציונלי של תקציב הפועל. השינוי עצמו התרחש במקומות רבים, כולל לונדון, עוד לפני המאה השש-עשרה: אחרת, איך נוכל לפרש את השורות מלאות הזעם ב-"פירס פלוומן": "הם קונים בתים, הם הופכים לבעלי בתים, אילו מכרו

ביושר לא היו בונים לגובה כזה". במאה השש-עשרה אישר רוברט קראוולי אבחנה זו, במילותיו על "מעלי דמי השכירות":  
אדם שהיו ברשותו אדמות בעשר לירות לשנה  
מדד את השטח והציעו במחיר גבוה פי כמה  
כך שמעשר לירות היתה לו הכנסה ניכרת  
יותר לירות במשך השנה מכפי שהיו לו אחרת.

המרכזים המסחריים החדשים, עם ריכוזי האוכלוסיה הגדלים שבהם, קבעו את הקצב לשימושים המתעצמים באדמה. ככל שפחתה הקרקע כמות הקרקע הפנויה הפכה מוגבלת, בגלל מגבלות טבעיות, כמו ב-גנואה ההררית, מונופולין פרטי, כמו ב-וינה או ב-לונדון, כך עלו דמי השכירות והאפשרויות לרווח משימושים משפילים ואנטי-חברתיים רבים יותר. את אשר גילו חברות אניות הקיטור במאה התשע-עשרה בניצול נוסעי המחלקה הרביעית, גילו בעלי הקרקעות זמן רב קודם לכן: הרווחים המירביים הגיעו לא מאספקת מגורים בתנאי המחלקה הראשונה לאלה שהיו יכולים להרשות זאת לעצמם תמורת שכר נאה, אלא מהשכרת מגורי עוני צפופים לאלה שהיו ברשותם פחות פרוטות מאשר לעשירים היו לירות.

לגבי חלקים רבים של לונדון, ניו יורק ו-פאריז לפני אמצע המאה התשע עשרה היה ניתן לומר בבטחה: ככל שבית המגורים גרוע יותר, כך סך כל דמי השכירות עבור הבנין גבוה יותר. הגבול היחיד להישג מוצלח זה של סחיטת רווחים מצרכי העניים היה כאשר עלות הפשע, הלכלוך והמחלות בשכונות העוני, שבאו לידי ביטוי במיסים ובשיעור העוני, החלו להקטין את הרווח הנקי משכירות. תהליך זה לא החל ב-לונדון עד התקופה הויקטוריאנית, במהלכה התקיים טיהור סיטוני של שכונות העוני, כדי לפנות שטח חדש להתפשטות מסחרית, אך גם כדי להמנע משיעור המיסים המוגדל, שהוקצה לתמיכה בעניים.

הפיכת הבתים המרווחים יותר לבתי מגורים צפופים, בהם משפחה שלמה - ולעתים יותר ממשפחה אחת - הצטופפה בחדר אחד, לא הספיקה כדי להכיל את האוכלוסיה הגדלה של הערים ה"משגשגות" יותר. היה צורך בבניית רובעים חדשים, בהם יהיו תנאי העוני בבחינת סטנדרטים קבועים מלכתחילה.

לפי האוטוביוגרפיה של רוג'ר נורת' (Roger North) החלה הבנייה הספקולטיבית בקנה מידה גדול ב-לונדון עם מבצעו של ד"ר בארבון (Barbone) לאחר השרפה הגדולה של שנת 1666. החוסר ברובעי מגורים העניק לו אז הזדמנות טובה. "הוא היה הממציא של שיטת הבנייה החדשה, באמצעות חלוקת שטח האדמה לרחובות ולבתים קטנים, ומכירת האדמה לפועלים במחיר קבוע ליחידת שטח; את מה שלא הצליח למכור, בנה בעצמו. כך הפכה שכירות הקרקע גבוהה יותר מפאת קבלת המשכנתאות. אחרים, שהלכו בעקבותיו, עידנו ושיפרו את השיטה ויצרו מסגרת עודפת של בתים מסביב ל-לונדון".

במקום להענש בגין ניצול אנטי-חברתי זה של האדמה, זכה בעל דירות העוני, בהתאם לעקרונות הקפיטליסטיים, ברווח נאה. ערך הרכוש הרעוע הפך לחלק מערך הקרקע ומהמיסים. אילו הוצע שימוש חדש עבור האדמה, היה זה יכול להעשות בדרך ריווחית רק על ידי שמירה על רמת הצפיפות של שכונות העוני, או ביצירת צפיפות גדולה עוד יותר.

ככל שהאוכלוסיה היתה צפופה יותר, כך ההכנסה היתה גבוהה יותר: ככל שההכנסה היתה גבוהה יותר, כך היה ערך ההון האפשרי של הקרקע גבוה יותר. בערים כדוגמת לונדון נחסכו במשך תקופה ארוכה התוצאות הגרועות יותר של מסלול פגום זה, מפני שחלק גדול של הקרקע היה מוחכר בבעלות פיאודלית לפרק זמן ארוך. אך כאשר פרדריק הגדול זנח את ההרגל הגרמני וקבע את הבסיס החוקי הרומי עבור הקרקע, עם סטאטוס שהיה זהה למבנה עצמו, הוא פינה את הדרך לספקולציות הבלתי מרוסנות בנכסי דלא נידי, שהרסו את תכנונה ובנייתה של ברלין עד סוף מלחמת העולם הראשונה, עת רכשה הרשות העירונית שטחי אדמה גדולים לדוור.

בשולי העיר המסחרית המשיך התהליך בקצב מואץ. תהליך פירוק העיר המגובשת נמשך תוך חלוקת שטחי משק הבית לחלקות בניינים. החל מתחילת המאה התשע-עשרה היתה המשמעות

המוניציפאלית של מדיניות היוזמה החופשית "כל מי שמעונין בספקולציה מעליית ערך הקרקע ומחירי השכירות רשאי לעשות זאת". עם הריסת החומה הצבאית נעלמו גם מנגוני השליטה החברתית על ההתפשטות והצמיחה הבלתי מוגבלות של העיר: האצת קצב התחבורה, בתחילה הפרטית ולאחר מכן גם הציבורית, הגדילו את אפשרויות השינוי והאיצו את קצב התמורה העירונית כולה. ספקולציה מסחרית, פירוד חברתי וחוסר ארגון פסי לא היו נפרדים זה מזה. באותה תקופה בה הכפילו ערים את מספר תושביהן והגדילו את שטחן בכל רחבי הציביליזציה המערבית, נשכחו לחלוטין טבעה ומטרתה של העיר: הבורים ביותר היו מוכנים לבנות מבנים שימשו לחיי החברה, אשר המשכילים ביותר כבר לא היו מסוגלים להבין את פשרם. בעצם, הבורים כלל לא היו מוכנים, אך עובדה זו לא מנעה את הבנייה.

### 3. ארגון התעבורה והמסחר.

העברת סחורות וחלוקתן המהירה היו מההישגים החשובים של כלכלת השוק: שינוי זה בדרכי המסחר קדם לשימושים הטכנולוגיים בעידן הפחם והברזל, ובמידה רבה אף איפשר את קיומם. בתהליך זה, כמו בהתפתחות המקורית של העיר העתיקה, שימשו מעברי המים כאמצעי העיקרי למשלוח ולתקשורת, לא רק עם ארצות רחוקות, אלא אף בתוך העיר עצמה. עוד בתחילת המאה התשע-עשרה בלונדון נהגו אלפי משוטאים להעביר מדי יום תושבים רבים בין גדות נהר התמזה.

בעוד מרכזי מסחר ישנים יותר, כגון פירנצה או ברוג', החלו לרדת מגדולתם במאה השש-עשרה, שגשגו נמלי הים ונמלי הנהרות ששכנו על נתיבי המסחר העיקריים: עדות לכך הן נאפולי, פאלרמו, ליסבון, פרנקפורט וליברפול. חפירת התעלות התפשטה מארצות השפלה לחלקים אחרים של אירופה; המיומנות ההולנדית בוויסות ובשאיבת מים באה לידי ביטוי גם בהתפתחות מאגרי המים הראשונים בערים הגדולות. מעבורת התעלה הסדירה הראשונה, בתדירות של אחת לשעה, החלה לפעול בין דלפט (Delft) ל-רוטרדם במאה השבע עשרה; אך ב-גרנובל (Grenoble), לפי דברי בלאנשארד, היה שירות ציבורי ל ליאון לנוסעים ולמטען כבר בשנת 1623.

מזחים, מחסנים ומתקני העמסה נוספו בעקביות לתהליך. למרות שהעגורן המכני, שהופעל על ידי מכונת דושות מסתובבת, היה בשימוש ב-ברוג' כבר בימי הביניים, התפתח ציוד הטעינה באיטיות, כנראה משום שמעמד הפועלים הגדל סיפק בשפע עובדים פשוטים, שלא היו מוגנים על ידי גילדה כלשהי בנמלים הגדולים. המגדלורים נכנסו לשימוש בקצב מייגע למדי; מתקני הנמל המעטים שניבנו עד המאה השבע-עשרה היו פשוטים בהשוואה למתקני ה-ארסנל של ונציה, שהיה מצויד בחומרי בנייה ובוצעו בו תקונים ותחזוקה שוטפת של ספינות שנועדו להפלגות ארוכות טווח, תחום בו הובילה אמסטרדם ולאחריה ליברפול במהלך המאה השמונה-עשרה. למרות שמזחי "חברת הודו המזרחית" של לונדון היו קיימים עוד לפני שנת 1600, היתה הפעם הבאה בה ניבנו מזחים כאלה רק בשנת 1802, עבור "חברת הודו המערבית".

בבחינת מצבן של ערי המסחר לפני המאה התשע-עשרה לא ניתן להתעלם מאופיים הדל והעלוב של השיפורים הטכניים שנראו בערים עצמן. הרוח של השימוש בתחליפים ובאלתורים שלטה לעתים קרובות מדי בהשוואה לצורת הבנייה של התקופה הקודמת, בה לא היה המסחר מטרה בפני עצמה, אלא חלק מהמורכבות הגדולה יותר של הפעילויות העירוניות. מחסני המלח של לובק, שניבנו במאה השלוש-עשרה, המשיכו לעמוד על תילם גם במאה העשרים; עדיין ניתן לראות גם מחסנים שהוקמו במהלך המאה השבע-עשרה ב-אמסטרדם. אך בתקופת ההתגבשות של עיר המסחר המאוחרת היתה השקעה בסדר גודל קטן יחסית במבנים עמידים: אחד השינויים הבולטים בתפיסה זו היה בניית המזחים והמחסנים הגדולים של ליברפול, מונומנטים קלאסיים

המונחים על עמודי ברזל יצוקים ומעוצבים בקנה מידה גדול. רק במאה התשע-עשרה הגיעה לונדון לכדי המשכיות התהליך באמצעות בניית המחסנים והמוזחים על קו המים שלה.

אפילו בניית דרכים ושדרות מתאימות לתחבורה מהעיר לנמל התבצעה ללא תכנון מקדים ברוב הערים, למרות שדרכים אלה הפכו במקרים רבים לכה עמוסות עד שהיו בלתי נוחות לתנועה שוטפת. תנאי המגורים של משפחות המלחים, עובדי הנמל והנהגים שעבדו בנמל, היו נתונות לפעולת התהליכים הטבעיים בשוק, בדיוק כמו בתי העניים, הפונדקים ובתי הבושת שהקיפו את הנמל. השפלתם של פועלים אלה לא רק השפיעה על אזור הנמל עצמו, אלא אף התפשטה לחלקים אחרים של העיר והגבירה את מספר המקרים של התפרצות מגיפות שונות, וללא ספק את התפשטות העגבת.

דלות זו היתה כה מקיפה וכוללת בערי הנמל, עד כי הפכה למרכיב נורמלי של קיום הערים ששכנו לחוף ים. יתכן שהתוצאה המשמחת ביותר של השמדת הערים הסיטונית במהלך מלחמת העולם השנייה היתה ההזדמנות שנוצרה בכך עבור רשויות התכנון העירוניות של מרסיי, רוטרדם ו-לונדון לפתוח דף חדש באזורי הנמל המרקיבים שלהן.

כפי שנראה בהיבטים אחרים של הכלכלה העירונית הקפיטליסטית, במקרים בהם הרוח החדשה השתנתה על ידי אידיאולוגיה ישנה יותר וחדרה לנורמות החברתיות והאסתטיות היו התוצאות טובות לאין ערוך: דוגמא לכך היא האבר, בה הורה פרנסוא הראשון ל-לה רוא (Le Roy) לבנות את הנמל אותו תכנן. היתה זו יוזמה ספקולטיבית, אשר למרות שהביאה אותו לפשיטת רגל, כאשר לא עלה בידו להשיג בעלות מלאה על הקרקע, הצליחה, בהיותה הנסיון הראשון בסידרה של עבודות ציבוריות במימון ממשלתי שהוענקו לנמלים הצרפתיים, על הנוחות והסדר שבהם, עדיפות ברורה על פני מתחריהם האנגלים והגרמנים המעופשים והדלים. המגדלורים והמוזחים של שרבורג עדיין מהווים עדות ניצחת לראייה ארוכת הטווח ולכוח דמיונם של מהנדסיו של נפוליאון בונפרטה.

קיימת חשיבות רבה להבדל בין היצירתיות שהתגלתה בימיו המוקדמים של הקפיטליזם - תחילת השימוש ברישום הכפול בהנהלת החשבונות, כתבי האשראי וההשקעות בערבון מוגבל - ובין העוני היחסי בשינויים המהותיים שנעשו ברובעי המסחר החדשים של העיר. יתכן שאחת הסיבות לנסיגה זו היתה העובדה שהבנקאים והסוחרים היו מעוניינים ברווחים גדולים ומהירים, אפילו אם אלה היו על חשבון קידום מטרותיהם לטווח ארוך יותר: הם פחדו מכל יוזמה שיתופית, אשר במקביל ליצירת רווחים נאים עבורם, תיצור גם רווחים גדולים יותר עבור מתחריהם. עיר המסחר היתה סוכנת ליצירת רווחים; בנוסף לכך נסבלו - לשם הרווח עצמו - ההתנוונות, חוסר הסדר וחוסר היעילות המבנית ואפילו זכו לעידוד כאמצעים לצמצום העלויות הכלליות. ונציה כבר הוכיחה שיופי וסדר אינם ערובה לשגשוג כספי כמו גם אמסטרדם במאה השבע-עשרה. ערים אלה אורגנו על ידי אנשי עסקים מצליחים ביותר שניחנו בכשרון, אינטליגנציה ותאוות בצע. אך אפילו אלה שלמדו להעריך את הישגיהם לא העזו לנסות לחקותם.

#### 4. תכנית הקרקע הספקולטיבית.

התכונות העיקריות של הרוח המסחרית החדשה - הדגש על הקבוע והניתן לחישוב כלכלי מצד אחד, ההרפתקה הספקולטיבית וההתפשטות הנועות מצד שני - מצאו את ביטוין האידיאלי בתוספות לשטח העיר. מסלול הפעולה היה עתיק יומין ומוכר היטב. הקפיטליזם הגואה של המאה השבע-עשרה התייחס לחלקה העצמאית, לגוש הבניינים, לשדרה ולרחוב כאל יחידות מופשטות למכירה ולקנייה, מבלי כל התחשבות בשימושים ההיסטוריים, בתנאי השטח או בצרכים החברתיים. פרט למקומות בהם האיטו הזכויות הפיאודליות הישנות או בעלות בתי המלוכה את התהליך,

איבדה הרשות העירונית את השליטה באדמה לה נזקקה לשם התפתחותה שלה.

כיון שתכנון העיר לא התייחס לצרכים האנושיים ולפעילויות שלא היו קשורות במסחר ובעסקים, ניתן היה לפשט אותו במידה ניכרת: המבנה שנראה כאידיאלי לאנשי העסקים, היה ניתן לחלוקה מהירה וברורה ליחידות כספיות סטנדרטיות, הניתנות למכירה וקנייה. היחידה הבסיסית לא היתה עוד השכונה או הרובע, אלא חלקת הבנייה האינדיבידואלית עצמה, אשר ערכה יכול היה להממד במושגים של מידת יחידת החזית (front feet) - אורך צלע החלקה הפונה לחזית הרחוב). שיטה זו נתנה יתרון לחלקות מוארכות, שצידן הצר פונה לרחוב. כך חודרת רק כמות מעטה של אור ואויר לחלקה בכלל, ולבית המגורים שהיה מתאים במיוחד לצורה זו בפרט. יחידות כאלה היו ריווחיות לכל ההנוגעים בדבר: למודד הקרקע, למשקיע בנכסי דלא ניידי, לקבלן הבניה ולעורך הדין אשר ערך את חוזה הרכישה של הקרקע. כתוצאה מכך נטו החלקות לקבל צורה של גוש מלבני, אשר הפך להיות היחידה הסטנדרטית להרחבת העיר.

מי שעקב אחר ההיסטוריה, לא יחזור על הטעות הנפוצה של ייחוס המקור הראשון של סוג תכנון זה לארצות הברית. העובדה היחידה שהופכת תכנון זה לבולט יותר באמריקה מאשר באירופה, היא העדר צורות אחרות של תכנון ערים אמריקאי, למעט אזורי ההתיישבויות הראשונות של בוסטון ו-ניו יורק. החל מהמאה השבע-עשרה התבססו התכניות להרחבת הערים המערביות, כגון שטוטגרט, ברלין, לונדון ו-אדינבורו, על אותו עקרון, פרט למקומות בהם לא היה ניתן להתגבר בקלות על נתיבי מים, דרכים או תחומי שדות שהפכו לקוי מיתאר מבוססים היטב.

יופיו של התכנון המכני החדש מנקודת מבט מסחרית היה ברור לעין. התכנית חסכה מהמהנדס את הבעיות המיוחדות איתן נאלץ להתמודד במהלך תכנון שטחי קרקע בלתי סדירים וקוי גבול לא ישרים. כל פקיד זוטרי היה יכול לחשב את מספר המטרים הרבועים בעיסקה שכללה מכירת קרקע כלשהי; גם עוזרו של עורך הדין היה מסוגל לכתוב תיאור מספק של שטר המכר של הקרקע, בכך שרשם את מידות הקרקע במסמך הסטנדרטי. בעזרת סרגל שרטוט וסרגל משולש היה יכול המהנדס העירוני, ללא כל ידע בארכיטקטורה או בסוציולוגיה, "לתכנן" מטרופולין, עם חלקות, גושים ורחובות סטנדרטיים: בקיצור, חלקים סטנדרטיים הניתנים להשוואה ולהחלפה.

תכניות כאלה התאימו רק לחלוקה מהירה של שטחי העיר, לשינוי מהיר מקרקע חקלאית לקרקע לבנייה ומייד לאחר מכן למכירת החלקות. עצם העדרה של התאמה ספציפית יותר לתנאי השטח או למטרות האנושיות רק הגביר, בהעדר הגבולות והעדר התכנון שבה, את היעילות הרבה של התכנית לצרכים מסחריים. האדמה העירונית, בדיוק כמו כוח העבודה העירוני, הפכה לסחורה בלבד: הערך הכספי נהיה הערך היחיד שלה. כיון שהעיר, המתוכננת לפי קוים אלה, הוגדרה רק כהצטברות פיזית של בנינים הניתנים לקנייה ולמכירה, הרי שניתן להרחיבה בכל כיוון אפשרי; העיר הוגבלה רק על ידי מכשולים פיסיים גדולים ובצורך בתחבורה ציבורית מהירה. כל רחוב יכול להפוך לרחוב ראשי; כל אזור יכול להפוך לאזור עיסקי.

אפשרות ההגברה ההדרגתית של השימוש באדמה, עם צמיחה מקבילה בערכי הקרקע ובדמי השכירות, היתה אחת התכונות החשובות ביותר, מנקודת המבט העיסקית, של סוג תכנון בלתי טבעי זה. בסדר העירוני החדש, עדיפות ברורה לעסקים על פני כל פעילות אחרת. אך גם מנקודת המבט התועלתית ביותר היו תכניות האסכלה החדשות מדהימות בחוסר היעילות ובזבוז שהיה בהן. בגלל כשלונה, לפחות בהתחלה, ביצירת הפרדה מספקת בין עורקי התנועה הראשיים לבין הרחובות בשכונות המגורים, היו הראשונים צרים מדי ביחס לשימוש שנעשה בהם, בעוד האחרונים היו רחבים מדי עבור הפונקציות השכונתיות אותן מילאו. חוסר תכנון זה הטיל את עלויות הסלילה וקוי השרות הארוכים מדי על הרחובות השכונתיים, שלא היו מסוגלים לממן זאת.

הדלות המעודנת של הרחוב התקני האנגלי, לאחר שנת 1870, היתה יוצאת מן הכלל; אך אפילו בתכנונים צפופים, כפי שהדגים אונווין (Unwinn) בחיבורו "דבר לא יושג באמצעות צפיפות", הושקע כסף מיותר בהקצאת עודף שטחים עודפים לרחובות ובסלילה יקרה. כסף, בו היה ניתן לעשות שימוש יעיל יותר על ידי תכנון שטחי ציבור במימדים זהים, עבור פארקים פנימיים או אזורי משחק.

על ידי חוסר התייחסותו לתנאי השטח איפשר מתכנן האסכלה הישנות מקרים בוטים של ספסרות עירונית "כנה" בפילוס, ביישור ובסלילת הרחובות. באתרים ששכנו על צלעות גבעה הרריות, כגון סאן פרנסיסקו, גרמה התכנית הריבועית, בשל חוסר ההתחשבות בקוי המיתאר של השטח, נטל לבזבוז זמנם וכוחם של התושבים בנוסף להפסדים כלכליים יומיומיים, שנמדדו בטונות של פחם וליטרים של דלק, וזאת מבלי להזכיר את האפשרויות האסתטיות העיקריות הגלומות בתכנון נכון של צלע גבעה.

בניגוד לכך, הרחובות המפותלים של סיינה בימי הביניים רחשו כבוד לתנאי השטח; הם הצטלבו בתדירות משתנה כדי "לפתוח" את הנוף, וביניהם נסללו גרמי מדרגות תלולים ששימשו כקיצורי דרך להולכי הרגל. זוהי דוגמא ברורה לעדיפות ההנדסית והאנושית של התכנית הטבעית, אשר נקבעה תוך התחשבות במטרות נוספות מלבד הרצון להגיע למספר המירבי של חלקות קרקע הניתנות למכירה תוך שימוש מינימלי בדמיון. כבר בשנת 1865 ציין אולמסטד (Frederick Law Olmsted) את היתרונות הללו ב-סאן פרנסיסקו - אך הצעותיו לא זכו בתשומת הלב הראויה להן.

בתכנון קבוע ופשוט זה לא הושקעה כל מחשבה בכיווני הרוחות האופייניים, במיקום אזורים תעשייתיים, בפוריותה של האדמה או בכל אחד מהגורמים המהותיים האחרים הקובעים את השימוש הנכון ביותר באתרים עירוניים. הצורך בכיוון הבניינים כך שיהנו מחשיפה מירבית לשמש החורפית - צורך עתיק שהיה ידוע הן ליוונים והן לסינים - זכה להתעלמות מוחלטת עד גילוי המחודש על ידי מספר חוקרים עצמאיים, שהחשוב שבהם היה המתכנן הצרפתי אוגוסטין ריי (Rey), בתחילת המאה העשרים. ראוי לציין חיסרון אחד נוסף: העדר הבדל פונקציונלי כלשהו בין הרובעים העירוניים, המסחריים, התעשייתיים ורובעי המגורים - אילו היתה התחשבות בצרכיהם של אלה, היה יכול כל רובע לדרוש גושי בתים ברוחב, אורך ועומק שונים, עם שדרות ורחובות המתאימים לעומסי התנועה השונים ותכניות הבניינים השונות.

משמעותו של כל זה היא כי בתכנית האסכלה, כפי שבאה לידי ביטוי בעיר המסחר, לא תוכננה אף חלקה או רובע בהתאם לשימושו המיוחד: הפונקציה היחידה שהובאה בחשבון היתה הגידול ההדרגתי בניצול הקרקע לסיפוק הצרכים העיסוקיים המתפתחים ומחירי הקרקעות הגואים. ניתן להסיק כי סדר פשוט שכזה אינו סדר כלל ועיקר. תכנית עירונית אינה אלא דף נייר עד להקמתה על הקרקע בתכנון המינימלי, בכיסוי מירבי של הקרקע, צפיפות אוכלוסיה מירבית. באשר לפונקציות ולתנאי המחיה הצפויים, כמו גם מספר וגובה הבניינים ביחס לצורך בשטח פתוח ובתחבורה ציבורית: על כל אלה להיות מעוגנים במסגרת זמן של שיפוצים ותחלופות.

מן ההכרח להזכיר היבט נוסף של שיטת האסכלה. לאחר שהקרקע חולקה ליחידות נפרדות שגודלן נקבע במקור לפי בית המגורים המסורתי של המשפחה הבודדת, פתח איחודן של יחידות אלה, לצורך הקמת בניינים גדולים יותר, הזדמנות לספקולציות ערמוניות ולרכישה מוקדמת של שטחים שצפויים להתפתחות עתידית. ריכוז שטחים גדולים יותר, גוש או שכונה שלמה בתוך התחומים המאוכלסים של העיר, נותר מחוץ לטווח יכולתם השכלית של היזמים הפרטיים הגדולים ביותר, פרט למקרים - כמו מרכז רוקפלר (Rockefeller Center) ב-ניו יורק - בהם היה האתר בבעלות מלאה של מוסד היסטורי כלשהו. אפילו כאשר היה צורך בקרקע למטרות ציבוריות היוותה רכישת חלקי השטח מידי הבעלים הפרטיים הרבים את אחד הקשיים החמורים ביותר שניצבו בפני המינהל הציבורי התקין: תהליך זה התרחש בערים

רבות לא רק תוך כדי דחיות ואיחורים ניכרים, אלא אף בצורות שונות של סחיטה ושחד.

ה-"לקס אדיקס" (Lex Adickes), אשר אישרו את ריכוז שטחי האדמה וחלוקתם בהתאם ליחס קבוע על ידי הבעלים הפרטיים של הקרקע, לא באו לידי ביטוי, אפילו בגרמניה, לפני 1902. רק הפצת מרכז רוטראם על ידי הנאצים בשנת 1940 הביא ליצירת סערה ציבורית מספקת בעיר, על מנת לקיים את השיטה בקנה מידה גדול דיו כדי לאפשר את התכנון מחדש, שלבסוף התבצע לאחר שנת 1945.

בהתבססה על עקרונות מסחריים טהורים, היוותה תכנית האסכלה תשובה הולמת לבעיות שנוצרו על ידי השינוי בערכים, ההתפשטות המואצת והאוכלוסיה המכפילה את עצמה - הנתונים הנחוצים לשלטון הקפיטליסטי. אך העיר שתוכננה על פי עקרונות אלו היתה כשולן מבחינת המטרות האנושיות האחרות; כל נסיון לשפר אותה מבלי לבצע שינוי מקיף באותם עקרונות, היה חסר סיכויים מלכתחילה. התכנון הוא מעצם טבעו תהליך מקיף, הכולל את יחסי הגומלין בין מטרות, פונקציות וצרכים רבים: עם זאת, התכנון שהתבצע על ידי היזם העצמאי, היה מאמץ מקוטע לשם השגת מטרותיו המצומצמות בלבד. רק פעילות מוניציפלית אחת, מלבד הארכת הרחובות והגדלת מספר גושי הבנינים, היתה נחוצה לצורך השגת מטרותיו: בניית קווי תחבורה. במובן זה הגיעה תכנית האסכלה לשיאה בהצעתו של מאטה (Senor Soria y Mata) לעיר הקווית. מאטה, שהיה מהנדס תחבורה במקצועו, הציע להפוך את העיר החדשה לפונקציה של מערכת שדרתית של תחבורה מהירה, בתכנון חגורה עירונית מתמשכת המקבילה לקווי התחבורה ומקשרת בין המרכזים ההיסטוריים הישנים. התנועה על גלגלים שלטה בכל.

הארכתה של האסכלה הספקולטיבית ופיתוח שיטת התחבורה הציבורית היו שתי הפעילויות העיקריות שהעניקו את השליטה לצורות הקפיטליסטיות בערים המתפתחות של המאה התשע-עשרה. לאחר הכרעות הציבוריות הופיעו מסילת הברזל, מעברת הקיטור, הגשרים, החשמלית, הרכבת התחתית והרכבת העילית, אם כי לא תמיד באותו סדר כרונולוגי. כל גידול נוסף של שטח העיר וכל תוספת מספרית לאוכלוסיה שחיתה בה זכו בהצדקה בהיותן ערבות כנגד השקעת יתר בשרותים אלה וכערובה נוספת לגידול הכללי בערך הקרקע - לא רק בעיר עצמה אלא אף בשטחים הבלתי מנוצלים והבלתי מסופחים אליה שהשתרעו בסמוך אליה. כלכלה מתפתחת תבעה אוכלוסיה מתפתחת; ואוכלוסיה מתפתחת תבעה עיר מתפתחת. השמיים וקו האופק היו הגבולות היחידים. במובן מסחרי טהור, היה הגידול המספרי שם נרדף לשיפור. סקר האוכלוסין היה מספיק כדי לייסד את הרמה התרבותית של העיר. אנו נהיה עדים לתוצאות הסופיות של תהליך זה, שיצאו לאור ביצירת המגאפוליס.

בהערכת מידת הצורך ברכבת תחתית חדשה ב-ניו יורק, לדוגמה, לפני למעלה מחמישים שנה, הביע מהנדס "ועדת השירות הציבורי" (Public Service Commission) את ההצהרה הקלאסית לגבי מטרות אלה: "כל הקוים חייבים להמתח לכיוון מטרות מוגדרות - מנהטן. כל קו תחבורה שיוביל אנשים ל-מנהטן יעלה את ערך קרקעותיה. ערך הרכוש באי מנהטן, בהתחשב במיקום הגיאוגרפי והמסחרי שלו, חייב לעלות כל עוד נמשכת העליה במספר התושבים החיים בשטח הסמוך לו". האפשרות של מערכת תחבורה יעילה, השואפת לחלוקה טובה יותר של ההזדמנויות התעשייתיות והמסחריות, תנאי הדיור הטובים ואפילו ערך הקרקע, כך שלכל התהליך תהיה מטרה אחרת, שאיננה העשרת בעלי הקרקעות ב-מנהטן על חשבון שאר קהילת המטרופולין, כלל לא עלתה בדעתו של המהנדס הנאיבי.

בתרומתה לפונקציות החברתיות הקבועות של העיר הוכיחה תכנית האסכלה את אזלת ידה. בארצות הברית ניתן למצוא מרכזים עירוניים בכמה מהערים החדשות שניבנו במאה התשע-עשרה, כמו סינסינטי (Cincinnati), סט. לואיס ושיקאגו. אך בתקופה בה החלה קדחת ההימורים נמכרו אתרים אלה כדי לממן את הרחבת הרחובות וסלילת הכבישים: אפילו ב-סאוואנה,

שצמחה לאיטה, הלך ונעלם בהדרגה היתרון אותו אפשרה השיטה הישנה יותר של כיכרות עירוניות. כאשר עלה הצורך למצוא אתרים מתאימים לבניני ציבור ולפארקים היו כבר חלקות הקרקע המתאימות בבעלות פרטית, לעתים ניבנו עליהם מבנים נוספים, ותמיד היתה עליה במחירם. החריג היחיד שהצלחתי למצוא לכלל זה היא העיר רוצ'סטר (Rochester), בה כמה כיכרות, אשר במקורן הוקמו על ידי משקיעים כאמצעי פרסום בשנת 1820, עדיין מהוות חלק מתכנית העיר - תודות לצמיחה האיטית של העיר הפרובינציאלית בהשואה לערים ראשיות כ-באפאלו (Buffalo) או ניו יורק.

העובדה כי עיר אינה יכולה לשלוט על צמיחתה מבלי לשלוט על התפתחות אדמתה, במצב מציאותי, אלא אם כן תהיה מסוגלת לרכוש ולהחזיק בשטח זמן רב בטרם עלה הצורך האמיתי בה, כלל לא עלתה במוח העירוני החדש. עצם התחושה של שליטה ציבורית נבעה מעצם הקביעה המוחלטת: כאשר השיקול היה צבירת רווחים, נחשב האינטרס הפרטי כעדיף, לפי התאוריה הקפיטליסטית הקלאסית, על האינטרס הציבורי. אכן, כוחן של המדינה ושל הרשות העירונית לא נתקל מעולם בהתנגדות מוחלטת של היוזמה הקפיטליסטית. הקפיטליזם תבע בחמדנות מענקים ותגמולים, כמו גם מתנות ותשורות עצומות, דוגמת אלה שקידמו במקור את מסילות הברזל המערביות ואשר עתה מסבסדות ללא צורך את האויר הפרטי ואת תחבורת המכוניות. כך נחשבה העיר, החל מתחילת המאה התשע-עשרה, לא כמוסד ציבורי, אלא כיוזמה מסחרית פרטית, אותה ניתן לקבוע בכל אופנה שתגביר את המחזור ותמשיך את העליה בערך הקרקע. ניתוח תנאי זה על ידי הנרי ג'ורג', והתיקון הנועז שנעשה לו על ידי אבנעזר הווארד בהצעתו לעיר הגנים החדשה, אשר תחזיק באופן קיבוצי את כל אדמותיה, מסמלים נקודת מפנה בתפיסת השלטון המקומי והכלכלה המוניציפלית.

## 5. מחיר ההתפשטות העירונית.

חוק הצמיחה העירונית, כפי שהוכתב על ידי הכלכלה הקפיטליסטית, התפרש כביטול חסר רחמים של כל המרכיבים הטבעיים שמהנים ומחזקים את הנפש האנושית בשגרתה הקבועה. הנהרות יהפכו לשפכי ביוב זורם - שפת המים לא תהיה נגישה למטיילים, עצים עתיקים יגדמו ובנינים חשובים ייהרסו כדי להקל על התנועה. אך כל עוד ימשיכו המעמדות העליונים לנסוע בכרכרות ב-סנטרל פארק, או לרכב להנאתם על סוסים בשדרה המנוונת, לא יורגש העדר שטח המנוחה ויופי המרגוע בעיר ככלל. הכרה ציבורית רצינית בצורך במגרשי משחקים לילדים לא באה לידי ביטוי עד שנת 1870, כיון שמאז היה ניתן להשיג שטח שכזה רק תמורת מחיר מרקיע שחקים. זהו התפקיד המוזר של הרחוב המפותח מדי בתכנית המסחרית: הרחוב אולץ לתפוס את מקומם של הגן האחורי והכיכר המוגנת של עיר ימי הביניים, או של השדה הפתוח והפארק של עיר הבארוק. כך הפכה השממה הסלולה, שהותאמה בראש ובראשונה לתנועת כלי רכב, גם לפארק, טיילת ומגרש משחקים: פארק קוודר, טיילת מאובקת ומגרש משחקים מסוכן.

גם במקום שבו לא התפתחה צפיפות יתר על הקרקע - כמו ברבות מהערים הקטנות במרכז ארצות הברית - סימלו הרחוב הרחב והשדרה את הקידמה: בתכנון לא היה לגודלם כל יחס פונקציונלי לשימוש העכשווי או העתידי, למרות שהעלות הנוספת של הריצוף והתחזוקה באו לידי ביטוי מאוחר יותר, בהעלאת שיעורי המיסים המוטלים על הנכסים הסמוכים לרחובות אלה. ערכו של תכנון רחוב שכזה, שהוא קריקטורה נלעגת של הרחבת שטח עיר הבארוק כביטוי לשליטה הנסיכותית, היה במידה ניכרת למעין קישוט: סמל לתחבורה אפשרית, להזדמנות מסחרית אפשרית ולמעבר אפשרי ממגורים לשימוש עיסקי נמרץ יותר. כך סיפק הרחוב עצמו תרוץ נוסף למחירי הקרקעות הגבוהים מאד שלעתים אפיינו אזורים חקלאיים אשר יועדו, בחלוף תקופה מסוימת,

להיות במסלול התפתחותה של עיר מתקדמת. המסורות העירוניות ששרדו עד ימינו בניו אינגלנד נראות היטב בערים כגון פיטספילד (Pittsfield) ו-ניו בדפורד (New Bedford), אשר למרות שנכנעו לסחף התעשייתי, שמרו על רחובותיהן הצרים, ברוחב של עשרה עד עשרים מטר, וכך הקלו את נטל המיסים על בעלי הבתים והגנים הסמוכים לרחוב. גם כאשר העיר תוכננה לפי שיטת האסכלה, נשמרו בדרך זו היתרונות אותם גילה הדור החדש של המתכננים בעת עיצבו את כפרי הגנים התעשייתיים בסוף המאה התשע-עשרה.

במהלך המאה התשע-עשרה הוקמו בכל רחבי העולם המערבי ערים חדשות, בעוד ערים ישנות הוארכו והתפתחו בהתאם לקוים אותם ציינתי קודם לכן. הסימן הראשון לפריחה היה הארכת הרחובות הראשיים, שבנויים מאבני שפה וצינורות מוארכים למערכות המים. ההכפלה המספרית בטרם עת של רחובות אלה הגדילה את שטחה של העיר והוסיפה לעלות הסלילה היקרה, כמו גם למחירן של מערכות הביוב וצנרת המים; כתוצאה מכך התרחשה הצמיחה בדרך היקרה ביותר, באמצעות בתים שניבנו ללא סדר באתרים שונים באזור, ולא בצורה של התיישבות מסודרת ונוחה שתעלה על הקרקע תוך פרק זמן מוגבל. שיטה זו היתה בזבזנית ביותר מכל הבחינות פרט לבחינה הספקולטיבית, ועלות הניצול המוקדם מדי של הקרקע הפכה לנטל על כתפי התושבים.

קני המידה הנדיבים זכו לארגון מחדש בתקופה מוקדמת למדי. בדיווח לנציבי החורשות והיערות באנגליה ציין ג'ון נאש כי "הגורמים המלאכותיים להרחבת העיר הם הספקולציות של בוני הבתים, הזוכים לעידוד ולתמיכה מהסוחרים העוסקים בסחר חומרי הבניה ומעורכי הדין המייצגים את בעלי ההון; אלה מאפשרים וגורמים לפעולת השיטה כולה; באמצעות קביעת דמי שכירות גבוהים יותר ועל ידי אמצעים רבים אחרים הם מאפשרים ללקוחותיהם לעשות שימוש יעיל בכספם; ועורכי הדין יוצרים לעצמם תעסוקה ריווחית".

האמונה בצמיחה מתמדת ובלתי מוגבלת התפשטה לכל עבר. היזמים העירוניים באמריקה הימרו על צמיחה שכזו ולאחר מכן ניסו להגשים את תקוותיהם באמצעות הרחבת העסקים, התעשייה והאאוכלוסיה מערים מתחרות: לעתים באמצעות מתנות בצורת שטחי אדמה, מבלי לדרוש מהיצרנים שהתיישבו בעירם להתחייב על רמת שכר מספקת, בכדי שהעובדים החדשים לא יהפכו למטלה ציבורית. מדינת ניו יורק, לדוגמה, לא רק בנתה את תעלת ארי (Erie) כדי להבטיח קשר עדיף עם פנים היבשת, אלא אף הצליחה מאוחר יותר, באמצעות הטלת מסי מסחר שונים - שלמעשה היו על חשבון ערים אחרות - לשמור על השליטה הבלעדית בנתיבי התחבורה הימיים והיבשתיים.

הרצון לנצל כל מטר מרובע של שטח הניתן לשימוש קבע את פעולותיו של בעל הקרקע, אפילו כאשר הבנין יועד לשימוש הפרטי ולא לניצול כספי מובהק. בערים רבות גרם דחף זה להפיכת הגן האחורי לחצר לייבוש כביסה, ומאוחר יותר צומצם אזור זה לשטח כה קטן, עד כי בתים רבים ליד השדרה החמישית ב ניו יורק ניבנו כמעט גב לגב, כמו כל שכונות העוני הדלות, וגם באלה לא היו כמויות מספיקות של אור ואויר. פעם נוספת הצליחה היוזמה הקפיטליסטית, המהופנטת מעיסוקה המתמיד בהפקת רווחים, לפגוע במטרותיה שלה; זאת משום שתכנית צפופה מדי לא מביאה בהכרח לרווח מירבי באופן מידי, וכמו כן אין סבירות גבוהה שתכנית כזו תשאר חזקה ומושכת מספיק כדי לאפשר ניצול ריווחי במשך מספר שנים רב.

עיצובים רחבי ידיים כגון פלאס ואנדום או ראסל סקוור (Russel Square), שעדיין ממשיכים לפרוח אחרי מאות שנים של שימוש, הוכחו ככלכליים יותר מאשר אלה שניסו רק לכסות את הכמות המירבית של שטח שניתן להשכרה. רווחים גבוהים מהאחרונים ניתן היה להשיג רק באמצעות החלפת בעלות זריזה. בכלכלה המוניציפלית, בניגוד לכלכלה הפרטית, אין להתייחס להוצאות הראשוניות של הפרויקט, אלא לעלות הסופית, כפי שחולקה על פני כל משך קיומו.

הגורם העיקרי לפגמים כאלה בתכנון ובעיצוב לא היה רק הרווח הספקולטיבי עצמו, אלא העיסוק המתמיד ברווחים כאלה וההוצאה מהכלל של כל גורם אנושי אחר. תנופת הבנייה העצומה של משפחת ווד ב-ב'ת' התבצעה תחת תמריצים מסחריים, אך למרבה המזל היה זה בתקופה בה גורמים אחרים, כמו גם התחושה של מה יאה ומה אינו יאה למעמד ולרמה, קבעו את המטרה המסחרית. בני משפחת ווד, כמו רוברט אדם (Robert Adam) ב-אדינבורו, היו מסוגלים להשתמש בקנה המידה הנדיב יותר של הבארוק, לראות חזית של רחוב שלם כיחידה אחת ולהתייחס לשטח הפתוח כאל חלק אינטגרלי מהעיצוב הכללי. כאשר אידיאלים אציליים אלו נרמסו על ידי צרי האופק אשר בנו את העיר של המאה התשע-עשרה, נותרו רק האחידות והחזרה של סגנון הבארוק בטורי הבתים הסטנדרטיים של ניו יורק או לונדון, או בבתי הדירות של נפוליאון השלישי ב-פאריז ושל ביסמרק ב-ברלין.

## 6. התנועה שבתנועה.

אחד המרכיבים הנוספים של התכנית המסחרית היה שדרת המסדרון עצמה: נתיב תעבורה קוי שתוכנן בעיקר כדי להקל על תנועת כלי הרכב. בתכנית החדשה כמעט שלא היה הבדל בין שדרות לרחובות, בין תחבורה שכונתית לבין תנועה בין עירונית. אפילו אלה שהיו יכולים להרשות לעצמם את בתי המגורים הטובים ביותר התגוררו לאורך שדרות, כמו השדרה החמישית ב-ניו יורק ברוד סטריט (Broad Street) ב-פילדלפיה, ולא ברחובות הקטנים עם הגנים הפנימיים השקטים. כאשר העקרונות המסחריים היו החשובים ביותר, היה קשה למדי לחרוג ממסלול כזה, עד כי גם בימינו מתפאר מרכז קניות חדש, השוכן על אחד הכבישים המהירים ב לונג איילנד, בעובדה שאורכו הוא מייל שלם (1.6 קילומטר).

הקרבת השכונה לטובת שדרת התנועה נמשכה לאורך כל המאה התשע-עשרה. אפילו בפרברי המגורים, כדוגמת המפסטד גארדן (Hampstead Garden) ב-לונדון - תכנית יפה עם חידושים נערצים רבים - בה מיקמו המתכננים את מרכז הקניות לאורך שדרת המסדרון, במקום ליצור מרכז שוק נוח. התנועה שנוצרה על ידי העיר המסחרית היתה כה נוראה, עד כי כבר במאה התשע-עשרה היתה תופעת פקקי התנועה מקובלת ב-ניו יורק, ובמקביל גברה הדרישה לאמצעים מהירים יותר של התחבורה הציבורית. בערים רבות אחרות נהגו רוב התושבים עד לתקופה זו לעשות את דרכם למקום עבודתם ובחזרה ברגל. אין להסיק מכך כי מקום עבודתם וביתם היו באותה שכונה; גם במקרים בהם לא היה הדבר כך, נהגו הפועל והמעסיק כאחד ללכת ברגל שלושה או ארבעה קילומטרים למקום עבודתם, למרות שבמזג אוויר קשה היתה זו חויה לא נעימה עבור הולך רגל הלבוש בבגדים דלים וסובל מתזונה לקויה.

עם המצאת הכרכרה הזולה, מסילת הברזל, ובסופו של דבר המסילה החשמלית, התחילה התחבורה ההמונית להתקיים בפעם הראשונה בהיסטוריה. מרחק ההליכה הפסיק לקבוע את הגבול למידת התפתחות העיר; קצב התפתחות העיר הוא, משום שהוא לא נע עוד משדרה לשדרה ומגוש בנינים אחד למשנהו, אלא מקו רכבת אחד למשנהו ומפרבר לפרבר, לאורך קרניים היוצאות לכל כיוון מהאזור המרכזי. במובנים רבים ביטלו צורות תחבורה חליפיות אלה, הנעות לאורך נתיבים שלא תמיד היו מקבילים לרשת הרחובות, את החולשה החמורה ביותר של שיטת הרחובות; ובתקופה של דמי תחבורה זולים זכו העובדים העניים יותר ברמת נידודת שהפכה אותם לשווים לאלה שהיו מסוגלים להרשות לעצמם להשתמש ברכב פרטי.

למרבה הצער היתה גם התחבורה הציבורית נתונה תחת השפעתם של עקרונות הרווח הספקולטיבי, ששלטו על שאר חלקי העיר. ספקולציות תחבורה וספקולציות קרקע השלימו זו את זו, ולעתים קרובות התבצעו על ידי אותו משקיע. כבר בשנת 1836 זיהה

אמרסון את הפוטנציאל העצום הגלום בשימוש בקנה המידה הגדול של הזמן והמקום: דרכים יהפכו לרחובות, אזורים יהפכו לשכונות. אך היישום האידיאלי של אפשרות זו באמצעות השימוש באזור כיחידת הפיתוח הבסיסית נותר תאורטי בלבד, משום שהגדלת טווח התחבורה היתה אמצעי להגדלת היקף הערים שכבר היו גדולות מדי מבחינה אנושית. במקום שתחבורה ציבורית מהירה תצמצם את הזמן הדרוש כדי להגיע למקום העבודה, היא המשיכה להגדיל את המרחק ואת העלות, ללא כל שינוי בזמן שנדרש לצורך הפעולה.

מה שהיה נכון לגבי ההתפתחות האופקית של העיר המסחרית במאה התשע עשרה ולאחריה, היה נכון באותה מידה לגבי ההתפתחות האנכית באמצעות המעלית. האחרונה היתה קיימת בתחילת דרכה רק בערים הגדולות של העולם החדש. אך הטעויות הקיצוניות שנעשו תחילה בעידוד גורדי השחקים הפכו היום נפוצות בעולם כולו, חלקית מפאת החלשות השליטה המופרזת, חלקית מפאת הלחץ המסחרי וחלקית מפאת רצונו של הארכיטקט לנצל את האמצעים הטכנולוגיים החדשים. כל השגיאות שנעשו בתחילה בערים האמריקאיות חזרו על עצמן בקנה מידה לא פחות הרסני באירופה ובאסיה. אם התחבורה המהירה הפכה את האופק לקו הגבול של ההתפתחות העירונית, הרי שיטות הבניה החדשות הפכו את השמיים לגבול, כפי שהמהמרים אוהבים להתבטא. ללא קשר לפונקציות אותן הוא מסוגל למלא טוב יותר, באמצעות גיבוב קומה על גבי קומה, הפך הבנין רב הקומות לסמל מעמד של "מודרניות".

שילוב שתי שיטות אלו, של התרחבות וצפיפות, תנועה אופקית ותנועה אנכית, יצר את מירב ההזדמנויות לרווח: למעשה היה זה הכוח המניע העיקרי. אך השיטה המכנית-לחלוטין של הצמיחה החלה לבסוף להגביל את עצמה; החסרונות של תנועה איטית, המתקדמת ברחובות העיר בפחות ממחצית מהירותן של עגלות הרתומות לסוסים חמישים שנה קודם לכן, הם התוצאות הישירות של גידולים בלתי סדירים בצפיפות העירונית, הן במגורים והן באזורים העיסוקיים, כמו גם של הגידול במספר כלי הרכב הפרטיים. העדר מרחב התנועה לא חדל מלהתקיים עם הקדשת שטחים גדולים עוד יותר לטובת שדרות רחבות, כבישים מהירים, מעברי מים, מגרשי חניה ומוסכים: ערים רבות עומדות על סף מצב, בו יהיו בהן כל המתקנים האפשריים לתנועה בעיר, אך לא תהיה כל סיבה אפשרית להגיע למתקנים אלה. האויר הרע והרעיל, הבתים הדחוסים בשמונים ובמאה דיירים לדונם והחיים החברתיים הבלתי מוסריים המלאים באלימות ופשע הובילו לבריחה כללית ממרכזי הערים. במובן זה, הגבילה המגיפה את עצמה, אך רק משום שבסופו של דבר היא חייבת להשמיד את הגוף החי שהביא לקיומה.

הבקורת על האמצעים והמטרות של הקפיטליזם, כפי שבאו לידי ביטוי בהתפתחות העירונית, אינו רק מאמץ לצמצם את בעיות הצמיחה העצומות איתן התמודדה העיר במהלך המאה התשע-עשרה; בקורת זו גם לא מרמזת על כשלון בארגון השיפורים הטכנולוגיים החדשים; אלה נמצאים כעת בהישג ידה של העיר ומסוגלים להחליף את דרכי היבשה והים, שלא יכולות עוד למלא את צרכי החיים הדינמיים והמגוונים של העיר המודרנית. ההיפך הוא הנכון: בעית הצמיחה חייבת לזכות בטיפול מכל הארגונים והאסיפות המשותפות, לא פחות מאשר מבעלי החיים עצמם. מי יכול לצפות ברצינות לפתרון אחת מהבעיות העירוניות שלנו באמצעות חזרה לבסיס חברתי או טכנולוגי פרימיטיבי יותר?

טעותו של המוח המסחרי המתקדם היתה הענקת חשיבות בלתי מוצדקת לאמצעי התחבורה, שהבטיחו את החזר הכספי הגבוה ביותר: מסיבה זו התעלם המתכנן מתפקידו של הולך הרגל ומהצורך לשמור על גמישות תנועות ההמון, אותה יכולה להבטיח רק תנועה קבועה של הולכי רגל. במקביל, חייבה הטעות את המוח המסחרי לפתרון חד מימדי של התחבורה הפרטית באמצעות מכוניות ממונעות והענקת עדיפות לתחבורה עצמה על פני פונקציות עירוניות אחרות רבות, שהיו חיוניות לא פחות לקיומה של העיר.

כך הביא הגידול המיותר ברשת התחבורה, שנשען על הגדלת העומס הריווחי במרכז העיר, לפתרון פרימיטיבי במידה רבה, אפילו בהגדרה הטכנית של המלה. פרט למרכז הצפוף היו חסרים בעיר, שנוצרה בתהליך, רוב המרכיבים החיוניים של חיי החברה, אשר עדיין קיימים בערים קטנות ונחשלות יותר, לכאורה.

## 7. השליטה בעומס.

התכנית החדשה יצרה לעתים קרובות, על הנייר, תחושה של סדר ומרחב: אך הבנינים החדשים בעיר המסחר הזימו יומרות אלה בכך שהציגו רמות חדשות של צפיפות, שלא נודעו כמותן עד אז, ובהפך שיטות מושחתות, אשר ברוב הערים עד המאה השבע-עשרה באו לידי ביטוי רק לעתים רחוקות, לנחלת הכלל. עם הזמן השפיעה שליטה זו על כל חלקי העיר: אך בראש ובראשונה היא השפיעה על בתי המגורים של השכבות העניות.

מטבע הדברים מתרחשת הצפיפות האורבנית כאשר מספר גדול מדי של אנשים מתחרה על מספר מצומצם של דירות וחדרים; כאשר החל הפרולטריון המסחרי והתעשייתי להצטופף בערי הבירה הגדולות של אירופה במאה השש-עשרה, הפכו תנאים אלה לכרוניים. היה מקום לשיפור עירוני רק כאשר הכוחות שמשכו את האנשים לתוך הערים נמצאו תחת שליטה במקורם.

תחרותם של המהגרים העניים והבלתי מוגנים על השטח השפיעה על פאריז ו-אדינבורו של המאה השבע-עשרה, באותה מידה שהשפיעה על ליברפול ו-ניו יורק של המאה התשע-עשרה: דמי השכירות עלו ותנאי המגורים הוחמרו. שטח אדמה של עשרה דונם ב-פאריז של המאה השלוש-עשרה נמכר, לפי נתוניו של ד'אבנאל, תמורת 2,600 פרנק; במאה העשרים היה שווה שטח זהה באותו אזור 1,297,000 פרנק; גם אם ניקח בחשבון את שינוי ערך המטבע, עדיין נגיע לשיעורים מדהימים של עליית ערך הקרקע. מי הרויח מהתקדמות זו? בודאי שלא התושבים. מי הצליח לשמור על הכנסתו ביחס ישיר לעליית מחירי הקרקע? לא הפועלים.

"הפועל בימי הביניים, שהכנסתו השנתית היתה כאלף פרנק, היה יכול לשלם ללא קושי מאה עד מאתיים פרנק בשנה עבור בית קטן. מצב זה השתפר כאשר דמי השכירות הוזלו בצורה ניכרת במאה החמש-עשרה, לאור ריבוי בתי המגורים הריקים, בעוד השכר עלה לכ-1,200 פרנק. אך כאשר משכורתו השנתית של שכיר היום נשארה 675 פרנק משנת 1550 ועד המאה השמונה-עשרה, בעוד הבתים הדלים ביותר ב-פאריז הושכרו תמורת 350 פרנק, ניתן להבין מדוע נאלצו שכירים רבים לוותר על החיים תחת גג נפרד."

בשינויים שונים התקיים מצב זה בכל רחבי אירופה, כמו גם בנמלי הים המשגשגים יותר של צפון אמריקה. מנקודת המבט של מעמד הפועלים היתה זו תקופה של הגברת הניצול בעבודה ושל הזנחה וצמצום בתנאי המגורים. ניתן לראות את הסטנדרטים הנמוכים החדשים, אפילו בעבודות השונות שמקור הונון היה בנדבנות: למרות שבמושגי הבנייה המודרניים נראית קבוצת הבתים שנבנתה עבור הקשישים ב-אוגסבורג על ידי פוגר כקבוצה ארכיטקטונית נאה למדי, ניתן לראות כי בטורי הבתים המקבילים הוקצה רק שטח מצומצם לגנים, בהשוואה למקומות הפתוחים הנראים בתכניתה של אוגסבורג מאותה תקופה. אפילו לצורכי הצדקה החל ניצול מועט יותר של הקרקע, משום שעכשיו היה השטח, כמו הזמן, שווה כסף.

כדי להבין את מקור הצפיפות, פרט לשאיפה להפיק רווחים מצרכי העניים, יש לזכור כי במאה השבע-עשרה היה העוני מצב טבעי עבור חלק משמעותי של האוכלוסיה. ללא דחיפת העוני והרעב לא ניתן היה לצפות מהם שיעבדו תמורת שכרם הזעום. עוני בתחתית היה הבסיס למותרות בצמרת. לפי אומדנים שונים היוו העובדים הארעיים והקבוצים כרבע מהאוכלוסיה העירונית בערים הגדולות: עודף זה יצר את מה שנחשב, על ידי הקפיטליזם הקלאסי, כשוק עבודה בריא, בו שכר הקפיטליסט את עובדיו לפי תנאיו שלו ופיטר אותם לאחר מכן כאוות נפשו, ללא הודעה מוקדמת ומבלי לגלות דאגה כלשהי לעתיד העובדים או העיר בתנאים בלתי אנושיים כאלה. במיזכר משנת 1684 התייחס ראש

משטרת פאריז ל"עוני המפחיד הקיים בקרב רוב האוכלוסיה של עיר גדולה זו". בין ארבעים לששים וחמישה אלף איש הגיעו לפשיטת יד. פאריז לא היתה חריגה במצבה. כאשר הרמן מלוויל (Melville) ביקר בעודו ילד בליברפול המשגשגת של המאה השמונה-עשרה הוא גילה, כפי שתאר ב"רדברן" (Redburn), אשה המצמידה שני תינוקות לחזה וגוועת בפתח מרתף, מתחת למדרכה. למרות מאמציו להשיג עזרה, לא רצה איש לסייע ליצורים אלה. הם הוזזו ממקומם רק לאחר שגופותיהם החלו להעלות צחנה.

אך בסופו של דבר, ללא כל מאמץ מצידם, השיגו הפועלים את נקמתם ללא כל תכנון מקדים: התנאים אשר איפיינו בתחילה את בתי העניים החלו להראות בהדרגה, במאה התשע-עשרה, גם בבתי המעמדות הבינוניים והעליונים. בית המגורים הראשון למספר משפחות הוקם ברחוב צ'רי (Cherry) ב-ניו יורק עבור קבוצת ההכנסה הנמוכה ביותר בשנת 1835: הבנין כיסה תשעים אחוזים מן הקרקע וקבע כתקן את תנאי חוסר האויר וחוסר הנקיון. תוך דור אחד הוצע סוג זה של בנינים גם לשכבות המצליחות יותר, כמו שניתן היה לראות בדירה הפריזאית. ללא ספק היה בעיר כמו ניו יורק מקום עבור דירות קטנות יותר, שנועדו לרווקים ולמשפחות קטנות: הדירה עצמה, עם כל חדריה בקומה אחת, היא סידור נוח של מקום מגורים צנוע. אך הדירות החדשות לא נוצרו לפי התכנית הישנה של הבית השטוח, שגובהו שתי קומות: כמו בתי העניים, גם אלה תפסו את רוב שטחה של החלקה ובמקום לספק שטחים פתוחים וגנים משותפים, הם הציעו בתחילה, עבור רוב החדרים, ארובות אויר, ועם הרחבת הבניה בשכונה פנו חלונות החדרים לכיוון קיר אחורי של דירה אחרת, שתוכננה באותה צורה קלוקלת.

חוסר ההתייחסות לצרכים האלמנטריים של נקיון ונוחות איפיון את התפתחות העיר המסחרית. כעת ניתן להבין את הבקורת החריפה של ג'ס, שסיכם את התדרדרות הבנינים ותנאי הדיור במהלך המאה התשע-עשרה כעיסוק חד צדדי בשכירות ובהפקת רווחים: "שכונות עוני, שכונות עוני למחצה וסופר-שכונות עוני, לכאן הגיעה התפתחות הערים". במהלך הזמן היה שיעור ההחזר הכספי ברובעי העשירים גבוה באותה מידה, מנקודת המבט המסחרית, כמו בבתי המגורים הרעועים או הצריפים הדלים של העניים.

ההוכחה הסופית לשפל אליו הגיע הדיור בשל קבלת הסטנדרטים הקפיטליסטיים היתה, במאה התשע-עשרה, הנדבנות: כאן חזר הנסיון הויקטוריאני על דוגמאות קודמות בהיסטוריה. כאשר דגם הדיור הראשון הוצג על ידי קבוצת צדקה ב-ניו יורק במהלך שנות החמישים של המאה התשע-עשרה, כללה התכנית חלוקה של הדירות לחדרים שלא היה בהם כל מקור אור, מלבד חלון אחד בחדר הקיצוני של הדירה. אפילו במושגים של צדקה לעובדים המשתכרים פרוטות באותה תקופה, היה בית מגורים זה כה ניקלה, עד כי במהרה הוא הפך למעון לגנבים ופרוצות.

היה ניתן לראות קריקטורה זו כמקרה בודד, אלמלא חזר הסיפור על עצמו בצורה מכובדת יותר בבתי המגורים שהוקמו על ידי פיבודי (George E. Peabody) ב-לונדון במהלך המחצית השנייה של המאה התשע-עשרה, כמו גם על ידי קבוצות וגופים ציבוריים נוספים במקרים רבים אחרים. בבניני פיבודי היה מינימום של אור, אויר וסידורי תברואה, אך לא היה בהם יותר מהמינימום; במקום לבנות בגובה של שתיים או שלוש קומות, כמו בית המגורים הלונדוני הרגיל באזורי העוני של העיר, היו בנינים-לדוגמא אלה בגובה של ארבע וחמש קומות: צפיפות שלא עמדה בכל יחס לעלות הקרקע או לצרכים האנושיים. הרחבות שבין הבנינים רוצפו מקיר לקיר; עובדה זו לא רק שללה הקמת גן כלשהו - תקנה מפורשת אף אסרה על הילדים לשחק בשטח מצומצם זה.

נסיונותיו של פיבודי קבעו דוגמא עגומה לבתי מגורים נוספים שיועדו לשכבות הנמוכות באוכלוסיה. אפילו כאשר שטחים פתוחים ונראים לעין מופיעים כיום בתכניות כאלה, כאשר הבנין עצמו מכסה רק חמישה-עשר או עשרים אחוזים מהשטח, נשארת

צפיפות האוכלוסיה, בבניינים שגובהם עשר עד חמש עשרה קומות, ברמה זהה לזו של שכונת העוני: 1,200 עד 1,800 אנשים לדונם. עובדה זו יוצרת מחסור באדמה שימושית לפארקים ולמגרשי משחקים בשכונות, אשר אינו פחות חמור מהמחסור שהיה ברובעים המלוכלכים והדלים שהוחלפו על ידי הבניינים החדשים. העובדה שבניינים אלה הפכו עד מהרה לשכונות עוני אינה צריכה להפתיע איש מלבד את המתכננים צרי האופק, שלא ניחוונו בראייה כלשהי לגבי טבעם של הבית או השכונה, ובודאי שלא לגבי אופי העיר.

## 8. דרכי השגת המשאבים ובזבוזם.

לאחר הופעת היוזמה הקפיטליסטית לא נעלמו הצורות העתיקות יותר של השוק מן העולם המערבי; אך מכאן ואילך היו אלה מוגבלות בעיקר לסוחר המזון. אפילו בעולם החדש נאספו שווקים כאלה לעתים קרובות תחת גג משותף, לעתים - כמו שהיה ב-ניו יורק, פילדלפיה, וושינגטון ו-בלטימור - כחיקוי ברור לאולמי השוק האירופאים; אולם פנוויל (Faneuil Hall) ב-בוסטון הוא המשכו הישיר של השוק בעולם הישן.

לרכוש שמלה, זוג מכנסיים או תנור מהרוכל בעל העגלה הפתוחה, ניתן היה רק ברבעים העניים, למרות שב-פאריז, ששמרה על מנהגי ימי הביניים יותר מכפי שנראה על פני השטח, חויבו החנויות הגדולות לפתוח דוכני רחוב, לכל הפחות בחנויות שהיו בשכונות המעמד הבינוני. אך לכיכר השוק לא היה מקום בתכנית העיר החדשה: הן מעגלי התנועה של תכנית הבארוק והן שדרת המסדרון האינסופית של התכנית המסחרית התנגדו לסוג כזה של ריכוז הולכי רגל.

הסדנא הפתוחה, המוצא לחדר העבודה האחורי, נעלמה אף היא. הסוג החדש של הסדנא לבש צורה מאחורי חלונות זכוכית והוגדל בצורה ניכרת כדי למלא את כל החזית ולשמש גם כמרכז תצוגה. לא נחסכו מאמצים בקישוט חלל הפנים בדרך נבונה, בעיקר במוצרי האופנה האחרונה. חנותו של אופה העוגות קושטה בחלונות ראוה גדולים, מדפי זכוכית, 25 פמוטי נרות וששה טסי כסף גדולים, צביעת התקרה, גילוף העמודים וציפוי המנורות בזהב - סכום כסף לא מבוטל הושקע בכך. זהו מנהג מודרני, אמר דאפו

(Daniel Defoe) ב-"הסוחר האנגלי המושלם" שלו, "לפיו סוחרים מכלים שני שלישי מהונם על התאמת חנויותיהם... זהו ענין פעוט להוציא (עליו) מאתיים או שלוש מאות לירות, ואפילו חמש מאות".

שוק התצוגה לסחורות מוכנות, בניגוד לסחורות המיוצרות לפי הזמנת הקונה, כבר היה קיים: החל מהמאה השבע-עשרה חדר שוק זה צעד אחר צעד, בהאיצו את קצב המכירה וקביעת המחיר לגירוי החזותי של הקונה. יום השוק המיוחד המשיך להתקיים בשכונות הכפריות; אך בעיר המסחרית כל יום היה יום שוק. קנייה ומכירה הפסיקו להיות רק תנועות מקריות במהלך העברת סחורות מהיצרן לצרכן: הן הפכו לאחד העיסוקים העיקריים של כל המעמדות. ה"שיווק" היה מבוסס על הצרכים הביתיים. ה"קניות" היו עיסוק דחוף פחות ומהנה יותר. הקניות יצרו התרגשות: הן היו אירוע מיוחד עבור בעלת הבית, בו היא לבשה בגדים נאים במיוחד והציגה את עצמה לראווה.

"שמעתי", אמר דאפו, שכנראה היה עדיין מזועזע מהמנהג, "שכמה גברות, שהיו נשים בעלות טעם טוב, לקחו את כרכרותיהן ובזבוזו אחר-צהריים שלם ברחוב לוגייט (Ludgate) או ב-קובנט גארדן, אך ורק כדי לבדר את עצמן בהלכן מחנות אחת לשנייה, כשהן מסתכלות בבדי המשי הנאים, מקשקות ומהתלות במוכרים, מבלי שהיה להם כל צורך, או כוונה כלשהי, לרכוש דבר מה".

עם התגבשותו של השוק הקבוע, נטו היצרן והצרכן כאחד להיות פחות אנונימיים: המתווך רכש שם לעצמו בכך שהצליח לחזות את הרגישויות המיוחדות של הקונה או על ידי הכוונת טעמו וכושר

שיפוטו של האחרון. פטרון וקונה חדשים השתלטו על השוק: אופנת נשים. גם כאן אצטט את דאפו: "כל חייט המציא אופנות חדשות, סוחר האריגים למדו דוגמאות חדשות, האורגים ארגו אותן לצורות יפות ועליונות, אשר הצטברו במיגוון עצום שהקסים את הדמיון; בוני הכרכרות תכננו מכונות חדשות, כסאות, מרכבות ברלין (מרכבה בה יושב הרכב מאחורי גוף הרכב) וכדומה, כל זאת כדי להתאים למוזרויות ולגאוה הבלתי מוסברת של החברה הרמה... הרפד עושה את אותו הדבר ברהיטים, עד שהוא מביא את הגבירות העליונות לרמה כזו של איוולת, המחייבת אותן להחליף את רהיטי הבית לחדשים מדי שנה; כל דבר שהיה קיים למעלה משנה צריך להקרא ישן, ואם ביתם הנאה נראה על ידי מישהו יותר מפעמיים, הרי זה כבר היה להם כפשוט ושכיח".

הכסף היה מעל הכל: מנהגי השוק לא היו מוגבלים לחנויות. היסטוריית הרכוש של די'אבנאל מהווה תיעוד יקר ערך של הסחורות והמחירים: "בעבר, תחת השלטון העתיק, מסוף ימי הביניים ועד המהפכה, כאשר לכוח לא היה מקום נכבד ודעת הציבור לא היתה חשובה, שלט הכסף בצרפת. היה ניתן לקנות כמעט כל דבר, כוח וכבוד, תעסוקה אזרחית וצבאית, אפילו את האצולה בעצמה, אשר תאריה היו בלתי נפרדים מהאדמה עליה נחו. היה צורך להיות עשיר כדי להפוך למישהו, ואם טובת הנסיד הבחינה לעתים באדם עני, הרי שבאותה תנועה הפך העני לעשיר, משום שעושר היה התוצאה הקבועה של הכוח".

החיים, אפילו החיים האריסטוקרטיים, באו לידי ביטוי בקלות מרובה רק במושגי מסחר וכסף. שימו לב למשפטי הפתיחה של דרשה מוסרית מהמאה השש עשרה: "בבורסה זו, או בחליפין אלו של העניינים האנושיים, אשר מורכבים מסחורה, קניה ומכירה, רצוי מאד שיהיו תנאים ותפקידים מקובלים... שיהיה קנס של עשר לירות על כל הזמנה להופיע, עם כסף או סחורות מוכנים תמיד, כדי לקיים את השוק האמיתי הזה". כאלה היו החיים. ניתן היה להשיג כסף בטוב או ברע, במסחר, בגניבה, בשחיתות ציבורית או ביוזמה כספית: "ביזה, חמדנות ובזבז" הפכו את החיים ל"מעשה כפיים פעור של אומן, טבח או פקיד!" דבריו של וורדוורת' (Wordsworth) הינם האשמה מתאימה.

בערי הבירה החשובות, אשר היו גדולות מכדי שאנשים יכירו את שכניהם, היו הסטנדרטים של השוק קנה המידה הקובע במקומות רבים. אנשים ניסו, באמצעות תצוגה בפרהסיה, ליצור רושם ברור ביחס למעמדם בחיים, טעמם ועושרם: לכל אדם ולכל מעמד היתה חזות מזהה. אופנה היא, ניתן לומר, מדים אותם לובשים במשך היום: המצליחים יותר לבשו מדים אלה בבתיים וברחוב באותה משמעת הגורמת לחיל ללבוש את מדיו במצעד הצבאי. ונציה קבעה את הקצב בהכתיבה את האופנות האישיות, תודות לקסם האגדתי של אצילה; פאריז נטלה משימה זו על עצמה במאה השבע-עשרה. לאחר מכן שימשה כל בירה לאומית כדוגמא לשאר אזורי הארץ. חלק מהתפקיד הכלכלי של עיר הבירה, מנקודת מבטם של המתווכים והיבואנים החזקים, היה לצמצם את צריכת הסחורות המקומיות, שהיו מגוונות בדוגמא, בצבע, בטיב החומר ובעיצוב בהתאם למסורות המקומיות, ולהעדיף על פניהן את הסחורות שהיו בשימוש בעיר הבירה. אלגנטיות מסחרית מעושה סיכלה את צלילות הדעת של עבודת הכפיים, גם כאשר האחרונה צמצמה לחלוטין את ההעדפות והגיוונים המסורתיים של היצרן והצרכן.

מצב זה החל להתבהר כבר במאה השש-עשרה; סטוו מתקשה "להשיב על האשמותיהם של אנשים אלו, המאשימים את לונדון באובדן ובבלותן של רוב הערים העתיקות, העיירות הקהילתיות והשווקים שהיו בהן... באשר לבעלי החנויות ולבעלי המלאכה שבמקומות אלה, אין פלא שאלה זנחו את ערי הכפר ומצאו מפלטם בלונדון; משום שלא רק חצר המלכות, אשר בימים אלה היא גדולה יותר ואברית יותר מאי פעם... אלא באופן כללי, אדונים מכל המחוזות עוברים לעיר, הצעירים שבהם כדי להראות את גנדרנותם והמבוגרים יותר כדי לחסוך את הוצאות האירוח וניהול הבית". תחרות האופנה, אשר החייתה את המסחר, היתה גם חלק גדול מהסיבה למותן של התעשיות המקובלות בערי השדה. לבסוף נאלצו ערים אלה לייצר עבור השוק המרוחק וחסר

השם, או לאבד את תעשיותיהן לחלוטין. ניתן לראות את השפעתה של שיטה זו בדרכי הייצור והחלוקה הבלתי אזוריות הנהוגות אצלנו בתקופה הנוכחית.

בכלכלה זו הפכה הריכוזיות של בירת הבארוק לתכונה חשובה. "גודל העיר לונדון מוסיף בצורה משמעותית למסחר התוך-ארצי, משום שבשל היות העיר מרכז המסחר, מובאים אליה מוצריהם של כל היצרנים, ומכאן הם מחולקים שוב לכל הארץ..." "כמה אלפים", קרא דאפו שוב במקום אחר, "או שמא עלי לומר כמה מאות אלפי אנשים וסוסים מועסקים בנשיאה החוזרת ונשנית, מ-לונדון ואליה, של כל תוצרתה של אנגליה והייבוא מארצות זרות; וכמה מאלה יעצרו מלכת וירצו בעסקים... אילו היתה העיר הגדולה מחולקת לחמש-עשרה ערים... ואלה היו ממקומות במקומות שונים ורחוקים זה מזה, כאשר אזור הכפר בטווח של 30 או 40 קילומטרים יהיה מספיק עבורן ויהיה מסוגל לספק את מחסורן, וכל נמל יבא מחוץ לארץ את הסחורות להן יזדקק".

פיסקה אחרונה זו היא ההסבר התמציתי להבדל שבין הכלכלה העירונית של ימי הביניים והכלכלה המסחרית החדשה: אין הסבר טוב מזה. אך במושגי תורת האנרגיה והחיים התרבותיים, מה ש-דאפו ראה כדברי הלל אינו אלא אישום מוצדק.

התרחבות השוק היתה אחת התכונות האופייניות ביותר לשלטון המסחרי: במאה השמונה-עשרה הפכו השווקים הציבוריים וסדנאות הייצור של עיר ימי הביניים לחנויות מתמחות, הפועלות באורח מתמיד. בשלב מוקדם זה כבר היה ב פאריז, תחת שלטונו של לואי החמישה-עשר, בנקאי ששמו קרום (Cromm), שייסד חנות כל-בו בה הועסקו מאתיים עד שלוש מאות עובדים. בשנת 1844 נפתחה ב פאריז חנות כל-בו מודרנית, וויל דה פראנס (Ville de France), שהעסיקה צוות קבוע של מאה וחמישים עובדים.

אם ניתן למדוד את חיוניות המוסד לפי הארכיטקטורה שלו, הרי שחנות הכל-בו היתה אחד המוסדות ההכרחיים בשלטון המסחרי. אחד מראשוני הבניינים הגדולים שניבנו מעמודי ברזל במקום מקורות אבן היה חנות הכל-בו של סטוארט (A.T. Stewart) ב-ניו יורק; תכניתו של שינקל (Schinckel) לחנות כל-בו בברלין בשנות השלושים של המאה התשע-עשרה - למרות שמעולם לא יצאה לפועל - רחוקה מאד מהמסורתיות של חנות ה-וורטהיים (Wertheim) ב-ברלין. לבסוף, אחד הבניינים התועלתיים ביותר של תקופתנו, חריג קיצוני בתחום העיצוב, הוא תכנונו של סאליבאן (Sullivan) לחנות הכל-בו של קארסון, פירי ו-סקוט (Carson, Pierie, Scott, and Co.) ב-שיקאגו.

חנות הכל-בו הציעה לקונה את המספר האפשרי הגדול ביותר של סחורות תחת גג אחד וגיוונה את הפיתויים לרכישה, במקביל לריכוז ההזדמנות. כך היתה החנות, בעצם, שוק רב-קומתי. מעבר לכך, החנות שימשה כ"יריד עולמי" ענק, בו הוצגו כל מוצרי האמנות והתעשייה והוצעו למכירה.

אין פלא בכך שהצורות הארכיטקטוניות העיקריות שנוצרו על ידי העיר המסחרית היו מבוססות על יחידות מרחב מופשטות: יחידת החזית והמטר המרובע. ללא כל צורך בארגון-מחדש מהותי של המבנה היה ניתן לשנות את יעודם של בית המלון, בית הדירות, חנות הכל-בו ובנין המשרדים ולהפוך אותם למבנים המשרתים מטרה שונה לחלוטין ממטרתם המקורית. במקומות בהם היו הרווחים הספקולטיביים ממכירת בנינים מפתים מספיק, הפסיק תהליך שינוי ייעוד הבנין ובמקומו החל תהליך של תכנון מראש שהביא בחשבון שינויים שונים: חלקי המבנה לא תוכננו במחשבה ותכנון לטווח ארוך, אלא תוך שמירה על אפשרות של הריסת המבנה והחלפתו בבנין גבוה יותר וריווחי יותר תוך פרק זמן של דור אחד ואף בתדירות גבוהה יותר. השפעותיו של הקפיטליזם על הערים מזכירות את הסטייה ההתנהגותית המוכרת ברפואה: "הקיבה שטרפת את עצמה".

היוזמה המסחרית יצרה במהלך המאה התשע-עשרה רק צורה אחת שגם היא לא ענתה על הדרישות החשובות לשינוי ייעוד ולגידול ספקולטיבי מתמיד; צורה זו, ניתן לראות מבלי שמץ של

הפתעה, הוכיחה עצמה ככושלת ומזה זמן רב הפסיקו תהליך העתקתה והנסיונות לשפרה. היה זה מעבר החנויות המקומר, המכוסה בזכוכית: נסיון למצוא צורה חדשה, המנצלת הישגים חדשים בשימוש במסגרות ברזל וקירות זכוכית, אותם הציעה הטכנולוגיה המודרנית. בחלקה הראשון של המאה התשע-עשרה היו דוגמאות לסוג זה של מעבר בכל הערים המסחריות, החל מאלה שב-נאפולי וב-גנואה ועד מעבר ברלינגטון (Burlington Arcade) ב-לונדון (1819). רחוב הקניות ב-בריסל הוא אחד הארוכים ביותר מבין אלה, בעוד היפה ביותר הוא המבנה בצורת צלב השוכן ב-מילאנו: אולם נרחב עם חנויות, בתי קפה ומסעדות. מבנים חדשים אלה הצליחו להעביר את הקניות אל מחוץ לצפיפות, לרעש ולמהומה של הרחוב: דוגמא נערצת לתכנון פונקציונלי. הרעיון של מעבר מקומר שכזה פותח לא רק על ידי באקינגהאם (J.S. Buckingham), מבצעו של דגם העיר הויקטוריאנית, אלא גם על ידי אבנעזר הווארד בגירסה הראשונה של "עיר הגנים" שלו, בה הציע למקם את כל אזור הקניות תחת כיפת זכוכית. מבצעה של מודל טאוון (Model Town) במדינת אילינוי (Illinois) שבארצות הברית אף בנה מעבר מקומר שכזה. למרות שמעברי קניות מקומרים כאלה עדיין ממשיכים לשגשג, הם לא זכו לחיקוי נפוץ. רק ביצירת מרכזי קניות אנטי-אורבניים, שנבנים לשרות תנועה ממונעת, ניתן לראות את גלגולה של תפיסה זו. החולשה האמיתית של מעבר הקניות המקומר, מנקודת המבט של המעשיות המסחרית, היא הדייקנות הפונקציונלית שלו: המבנה היה טוב רק עבור הייעוד המקורי שלו ומטבעו היה בלתי אפשרי לשינוי. זו היתה הפרה של חוק העיצוב הראשון בעיר המסחרית.

## 9. הניגוד לדוגמא ב-אמסטרדם.

אמסטרדם מהווה דוגמא לרוח המסחרית במיטבה, לפני שזו ניתקה את עצמה לחלוטין ממנגנוני השליטה המקובלים ומהמחויבויות הציבוריות של אב הטיפוס העירוני בימי הביניים. העובדה שהיא לא זכתה לחיקויים רבים מוכיחה כי לא היה זה הקפיטליזם לבדו, אלא מיגוון של מוסדות, אישים והזדמנויות שחברו יחדיו ברגע מיוחד, כדי להפוך עיר זו לאחת הדוגמאות הטובות ביותר של אמנות תכנון הערים. על אף פי כן, אמסטרדם נותרה ההישג העירוני הבולט של הקפיטליזם, כשהמתחרה היחידה לתואר זה היא בתי האלגנטית.

אם נראה את אמסטרדם כדוגמא לעיר שעברה מכלכלת מגן לתחרות מסחרית מבלי לאבד את צורתה, הרי שאין בכך משום זלוזל בחיוניות של כמה ממתחרותיה, כמו דלפט ו-הארלם. אנו מתייחסים ל-אמסטרדם, דווקא משום שהיא הדוגמא הקשה ביותר, אשר הוכיחה בהתרחבות המסחרית ובקצב גידול אוכלוסייה מהירים ביותר כי גודלה הפיסי של העיר שהתפתחה לאחר ימי הביניים לא הציב מחסומים בלתי עבירים בפני העיצוב המסודר שלה. לאורך תקופת ההתרחבות העיקרית שלה לא איבדה אמסטרדם את אחדותה; למרות שהרובע אשר שמר על צורתו מימי הביניים אכן הגיע עד כדי הריסות וחורבן לא התדרדרה העיר עצמה, פרט לתקופה קצרה במהלך המאה התשע-עשרה, בה הביאו החמדנות המסחרית והטעם המדכא לבניית רובעים שכיעורם וחוסר התועלת האנושית שבהם היו כמעט טיפוסיים לערי התעשייה של המאה התשע-עשרה.

ההתפתחות הטכנית של העיר ההולנדית היתה מבוססת על השליטה העילאית במים, לא רק לתקשורת ולתחבורה אלא אף לשם פיסול הנוף. זמן רב לפני המצאת ושכלול המתקן המכני לחפירה ולהעברת אדמה, כבר הצליחו ההולנדים, באמצעות כוח עבודה אנושי מאומץ, להרים את רוב הערים שלהם על סוללות מעל לפני המים; אותו ריכוז של אנרגיה שיתופית סייע להם להגן על האדמה מפני הצפות. השליטה על הים ועל המים שמקורם ביבשה החלה באופן צנוע למדי, לפי דיווחו של בורקה, כבר במאה השמינית. למרות שההולנדים היו זקוקים לשיתוף הפעולה של

טחנת הרוח כדי לפתור את בעיית ויסות המים על אדמתם ומתחת לה, הם הצליחו כבר במאה האחת-עשרה לפתח את שיטות בניית הסכרים וניקוז ההצפות; אזור אדמה נרחב נגאל מהמים שהציפו אותו והוסב לשימוש חקלאי.

מלכתחילה דרשה עבודה זו ניהול תוך שיתוף פעולה הדוק, הן בבנייה והן בשמירה על שלמות הסכרים. צורך זה הביא ליצירת ועדות מאגרי המים (Water Catchment Boards) במאה השלוש-עשרה - רשויות עצמאיות, ששיתוף הפעולה ביניהן ממשיך עד היום. משום שפני המים הם כה קרובים לגובה היבשה, יש צורך לבנות את הבתים בערי הולנד על הגבהות: הקושי שבבניית היסודות להגבהות אלו הגביל את התפשטות הערים, בהתאם לרצונם של בעלי הקרקעות. תחת הניהול המוניציפלי גדלו חלקי העיר המתפתחת זה אחר זה והקימו מערכת של שרותים קהילתיים וציבוריים. בתוך שיטת הפעולה הקיבוצית והאיפוק המאורגן פעלו כוחות הקפיטליזם, בפעולה כמעט הפוכה לאופיים, לטובת מטרה ציבורית. מסיבה זו ניתן לראות את אמסטרדם כדוגמה לערכה של הכלכלה המעורבת, בה משלימות היוזמה הפרטית והציבורית זו את זו.

קיומה של קהילה ב-אמסטרדם החל עם הקמת סכרים על נהר ה-אמסטל (Amstel) הקטן. המרכז העירוני המקורי היה מוקף בתעלת הסהר שהקיפה את העיר העתיקה, אשר לא הוקפה בחומות עד שנת 1482. בערים ההולנדיות האחרות תפסו הסכרים את מקומן של החומות, בעודם גיבוש פנימי ומאמץ משותף. כאשר המסחר עבר מהים הבלטי לים הצפוני, בעקבות ההגירה הבלתי צפויה של דגי ה הרינג (Herring), החלה אמסטרדם - שהגישה אליה היתה בנתיב מים מוגן וארוך, שלא היה חשוף לסערות או להתקפות פירטיות - להפיק רווחים מהיותה נמל למעבר משלוחי סחורות. כאשר אנטוורפן הפסיקה לתפקד, לאחר כיבושה על ידי הספרדים במאה השש-עשרה, הפכה הבורסה של אמסטרדם למרכז שוק הכספים. עד סוף המאה עוכבה צמיחתה של אמסטרדם בשל המלחמה נגד ספרד; אך לקראת תחילת המאה השבע-עשרה, דור שלם לפני יציאת הספרדים, כבר כוונו כל כישוריה המסחריים של אמסטרדם לקראת התפתחותה העירונית העצמית.

השיעורים הכלכליים אותם ספגה אמסטרדם מהאיטלקים לא היו לריק: כדי חרס שיועדו אליה, לפי נתוניו של ויולה בארבור, היו צפויים בדרך כלל למכירה מהירה, תשלום מיידי ובחירה נרחבת של אפשרויות להשקעת הרווחים. מתקני איכסון היו בעיר בשפע; סוחרים שהעדיפו לאפסן את סחורתיהם עד אשר יקבלו מחירים טובים יותר עבורן זכו לאשראי בזכות קבלות האפסון. הכסף עצמו נוהל בצורה כה טובה, עד כי המשקיעים שמחו לקבל החזר של שני אחוז בלבד, בניגוד להחזר גבוה פי כמה אותו היו מקבלים בשווקים בעלי סיכון גבוה.

אלו הן התוצאות: לשכת ביטוח הוקמה בשנת 1602, בורסה חדשה ב-1608 בנק להלוואות ב-1614. האוכלוסיה גדלה כמעט פי ארבע מ-1567 כאשר מנתה כ-30,000 איש ועד 1630, כאשר הגיעה ל-115,000 נפשות. ההגדלה הנחוצה של העיר סיפקה את ההזדמנות לסדר חדש בתכנון, בעוד האמצעים לבנייה סופקו על ידי שגשוג של הסוחרים השולטים. אפילו המלחמה לא הציבה מכשול לצמיחה זו: אמסטרדם הפכה לשוק העיקרי לתבואה, מוצרים ימיים ותחמושת, שלושת מקורות הכוח של המלחמה; הקפיטליסטים של אמסטרדם אף סחרו באורח חופשי עם האויב, כך שאת אובדני שדה הקרב הרויחו ההולנדים בבורסה.

איכותה של התכנית החדשה היתה לא במעט בזכות חוק הבנייה של 1565: העבודות שבוצעו בהתאם לחוק היו כה מספקות, עד כי זה נשאר בתוקף עד תחילת המאה התשע-עשרה, וביטולו אז היה הסיבה, ככל הנראה, לכמה מההיבטים העצובים יותר של אמסטרדם. החוק דרש, בנוסף לדברים אחרים, את אישור יסודות ההגבהות לבתים על ידי פקידים עירוניים בטרם תחילת הבנייה עצמה; כל חלקה חויבה בבית שימוש משלה; סלילת הרחובות והשבילים על ידי העיר מומנה, בהתאם לחוק, על ידי בעלי החלקות הסמוכות, כאשר העלות נמצאת ביחס לרוחב חזית

החלקה האינדיבידואלית. החוק פיתח עוד יותר את הוראות התברואה משנת 1563, שהתייחסו לצפיפות רב-משפחתית וחיבה את בעלי הבתים לפתוח את מערכות הניקוז והביוב שלהם בפני ביקורת. במלים אחרות, התכנית לא היתה רק שיפור של פני השטח: היא היתה ביטוי מוחלט לתשומת לב קפדנית יותר לתנאי הבריאות והחיים החברתיים.

התכנית החדשה החלה בשנת 1585 עם תכנון תעלת ה-הרנגראכט (Heerengracht) באתר בו היו קודם לכן חומות המגן מצפון. תעלה זו, אשר שימשה הן כנתיב תחבורה והן כשטח פתוח, קבעה מימד חדש לתכנון שכזה: רוחב של עשרים ושבעה מטרים. תכנית ראשונית זו הורחבה על ידי שטטס (Staets) ב"תכנית שלוש התעלות", תכנית שאושרה על ידי הרשות העירונית בשנת 1607. התעלה הראשונה והשניה - ה-קייזרגראכט (Keisergracht - 1593) לא הספיקו ליצירת רשת קורי העכביש של התעלות שנבנתה לבסוף. אך בינתיים הרשימה התכנית הגיאומטרית של חומת המגן את המתכננים. עם התקדמות העבודה התפתחה שיטה של תעלות בעלות מרכז משותף, החצויות על ידי תעלות ורחובות הפונים לכיוון המרכז הישן. למרות שבנקודה אחת הוצעה תכנית - שמטרתה היתה יצירת פארק חדש - שתתנוך את הסידור הסימטרי ותקטע את רשת התחבורה, הרי לבסוף נתפסו המבנה הפונקציונלי והצורה הגיאומטרית לאמיתם: שני ההיבטים הגיעו לאיחוד. בהבעת איחוד זה לבשה העיר הפנימית כולה את צורתה הסופית.

האדם האחראי במידה רבה לביצוע תכנית שלוש התעלות היה דניאל שטולפרט (Stolpaert), מודד-ארכיטקט במקצועו (1615-1676). הוא הפך את התכנית מרישום על גבי נייר למציאות חברתית רב-מימדית. שטולפרט היקצה את החלקות לאורך שלוש התעלות הגדולות למבני עסקים גדולים ולבתי מגורים עבור הסוחרים, שני סוגי בניינים שבאותה תקופה נבנו בסדר גודל פחות או יותר זהה. הוא היקצה את גושי הבניינים שנוצרו על ידי התעלות ההיקפיות והמרכזיות לבתי מגורים למשפחות המעמד הבינוני הנמוך ולבעלי המלאכה; במקביל השכיל שטולפרט לשמור על המגרשים בנמל עצמו ולאורך ה-בראוורסגראכט (Browersgracht) לצורך הקמת מחסנים, ועל האזור החדש שנמתח לכיוון מערב, ה-ג'ורדן (Jordaan), לצורך מבני תעשייה ואגודות צדקה שונות. מה שהבדיל בין תכניתו לבין התכנון השטחי והסיטוני של הערים האמריקאיות באותה מאה היה העובדה שב-אמסטרדם היו התכנון והבניה חלק מפעולה משותפת אחת.

אין לשכוח כי התכנית בוצעה כיוזמה פרטית, שהוגשמה על ידי אנשים בודדים וקבוצות קטנות לשם רווח, על ידי גופים דתיים כדי לספק בתיים לקשישים ולמעוטי היכולת ועל ידי הארגונים המסחריים הגדולים במטרה לאפשר דיור הולם לעובדיהם. השילוב המתמיד של תכנון ובנייה שמר על הגידול המהיר של אמסטרדם לבל יהרוס את תנאי הדיור הנאותים והסדר המוניציפלי, כמו שקרה בצמיחתה המהירה של לונדון. התכנון המוקדם לשמירת אתרים לכנסיות ושווקים מקומיים היה מאפיין חשוב של התכנית, כמו בתכניתו של ל'אנפאן ל וושינגטון. אילו דוגמא זו היתה זוכה לתפוצה בתכניות ערים במקומות אחרים, אין ספק כי היתה מצמצמת את העלויות ומשפרת את אופיין של הערים החדשות ושל התוספות לערים הקיימות.

תכנית שלוש התעלות היתה נס מבחינת המרחביות, הנוחות והסדר הנכון שלה. היא קיבלה את כל העקרונות התקפים של תכנון הבארוק תוך שינויים מספקים ביחידות האינדיבידואליות, שהיו משולבות ברקמת העצים העשירה שגבלה בתעלות, כדי לפתח אופי שונה מהניהול הצבאי של הקלאסיקה בבארוק. השינויים הבלתי פוסקים בכיוון תכנית התעלות שמרו על הנוף המרוחק מפני ריקנות ושממון. התעלות עצמן היו ברובן של עשרים ושבעה עד עשרים ותשעה מטר; הן הופרדו מהבניינים ששכנו לצידן על ידי שבילים מרוצפים ומוצלים בעצים. הבניינים הוקמו על חלקות ברובן ממוצע של שמונה וחצי מטרים, שאפשרו הקמת חזית רחבה בעלת שלושה חלונות קדמיים, דרכם חדר אור

שמש גם לעמקי הבית. בין ירכתי הבתים נשמר מרחק מינימלי של 53 מטרים: לפיכך היה הגן בכל חלקה במידות של כ-268x מטר: שטח נדיב הן עבור אוהבי הגנים והן עבור המעדיפים לנוח תחת כיפת השמיים. שיעור הבנייה המירבי לאתר היה חמישים וששה אחוזים. תכנית זו הביאה את הנאות הפרבר, השטח הפתוח, הגנים והעצים לתחום הסגור של העיר הפנימית.

הרובעים החדשים של אמסטרדם היו השיא האסתטי של חמש מאות שנות מאמץ שיתופי בשליטה על המים וביצירת שטחי אדמה. הסדר התפשט מהשטחים שיובשו ממי הים אל העיר עצמה. לא ניתן למצוא דוגמא נוספת שתשווה ל-אמסטרדם במידת ההצלחה של תכנון העיר. אפילו ההולנדים עצמם לא הצליחו לחיות זמן רב עם דוגמא מאלפת זו כנגד עיניהם.

הסדר שנוצר בתכנית שלוש התעלות נותר במשך שלוש-מאות השנים הבאות הסדר המתקדם ביותר מבין כל התכנונים העירוניים האחרים. רק לאחרונה החל איום רציני על קיומו - דת המכונית הממונעת, המוכנה להקריב את התועלת וההנאה של חי העיר לטובת פיתוח מתקנים גדולים שישרתו את צרכי התנועה אל העיר וממנה - למרות שעצם הכפלת מספרם של מתקנים אלה מצמצם את מהירות התנועה אותם הם מנסים להגביר. כמו שדרותיה של פאריז, גם הדרכים הנאות הנמתחות לאורך התעלות הגדולות הפכו למגרשי חניה: מחזה מדכא למדי.

להתמודדות עם הבעיה של שמירת המרכז ההיסטורי אצטרך להקדיש פרק שלם. כאן אני חייב להצדיק את הערצתי לתכנית באמצעות מתן תשומת לב למקום בו רווחים מסחריים, ולא מטרות עירוניות, שלטו על התפתחות אמסטרדם וקבעו תקדים שהלך והחריף עם התקדמות הקפיטליזם. זה היה אזור ה-גיורדן, בדרום מערב העיר. כאן, במקום ליצור רובע חדש לפי אותם העקרונות של העיר הישנה, עקבו המתכננים אחר התכנון השונה למדי של השדות הישנים, אשר חתכו באלכסונים צרים את הקווים החדשים של הצמיחה המבוססת. מכיון שהמועצה לא רכשה את השטח, פיתחה אותו קבוצת סוחרים כספקולציה, עם תעלות צרות ורחובות צרים, שרוחבם לא עלה על ששה מטרים. גרוע מכך, האדמה באזור היתה נמוכה יותר מאשר בשאר חלקי העיר, משום שאחת הדרכים להזייל את עלות הבנייה היתה קביעת פני הקרקע מתחת לגובה הנהוג.

לתוך שכונות צרות אלו, בחלקות צרות לא פחות, צופפו המשקיעים בתים בהם מצאו העובדים העניים ביותר, המהגרים הפרוטסטנטים-צרפתיים והיהודים הספרדים והפורטוגזים תנאי דיור מינימליים. בעוד בין בתי הסוחרים היה שטח פנוי של לפחות 53 מטר, לא עלה רוחבו של כל גוש הבנינים כאן על ארבעים מטר. בעוד הצפיפות הסטנדרטית לדונם של שטח מגורים לא עלתה בעיירות ההולנדיות הקטנות על מעט יותר מבית אחד לדונם, ובערים הגדולות על חמישה בתים לדונם, היה שיעור הצפיפות בשכונות הפועלים החדשות גבוה לאין ערוך. כדי לספק תנאים טובים יותר לדירים היה על המתכננים לוותר על רווח מהבניה, או לקבל תמיכה כלשהי מהרשות העירונית. לקפיטליזם, כמעט בעצם הגדרתו, היה פתרון לבעיה: עד המחצית השנייה של המאה התשע-עשרה הוא סרב להודות שניתן לפתור אותה.

מהדוגמא של אמסטרדם אנסה להוכיח שתי מסקנות מנוגדות זו לזו. אחת מהן ברורה למדי: התועלת שבקפיטליזם היתה מוגבלת לאלה שהיו חלק ממנו - הסוחרים, הבנקאים והמשקיעים; השניה, שלא היה זה תפקידה של הכלכלה הקפיטליסטית לספק אזורי מגורים עירוניים למעמדות הפועלים, פרט למצב בו יהיה רווח נאה בצד הבנייה. המשמעות היא שכאשר הכנסת משק הבית היתה מספקת, ניתן היה להגיע לתנאי דיור הולמים, בתנאי שרווח כספי לא היה המניע היחיד שהביא לבנין. מה שהפך את רובעי הסוחרים של אמסטרדם לטובים כל כך היה השמירה על ערנות משותפת בתכנון, בביצוע ובפיקוח על התהליך כולו, תוך התחשבות בטובת הציבור: היתה זו ירושה משמחת שהועברה מהכלכלה העתיקה של ימי הביניים. כיוון ציבורי אחראי לשם מטרות ציבוריות מוגדרות היטב הוא חיוני לייסודן ולפיתוחן של כל הקהילות העירוניות.

הביטויים הגרועים ביותר של הקפיטליזם בהתפתחות העירונית התרחשו כאשר הוא הפך לדומיננטי וליחודי והתגלה במלוא עירומו הפראי, ללא בגדים היסטוריים מכל סוג שהוא, פרט לפיסות דלות וטלאים בודדים. בנקודה זו נראתה ההצלחה המסחרית בצורתה האמיתית, כפי שהיתה אז וממשיכה להיות גם היום: דלות עירונית. מנקודת מבטה של כלכלה קפיטליסטית מתרחבת תבעו השאיפות לרווח בקפיטליזם, אשר היו מבוססות על גלגול כספים בלתי פוסק, את המשך הריסתן של הצורות העירוניות הישנות לשם החלפתן הריווחית תוך גביית דמי שכירות גבוהים יותר. השקעות גדולות לטווח ארוך בבנינים שסביבתם הנרחבת תבטיח את המשכיותם, לא נראתה כמושכת בעיני המשקיע הקפיטליסט, לאחר שזה היה חופשי משיקולי ההחזר הבטוח להשקעתו. ברבעים העניים יותר, בעקבו אחר הדוגמא של הרומאי הדגול - קראסוס (Crassus) - האיץ הקפיטליסט את קצב ההרס באמצעות סירובו להשקיע את ההון הדרוש בתיקונים ושיפוצים. במאה העשרים הפכו ההרס והתחלופה הבלתי פוסקים לקצב החדש של פיתוח העיר. בכך היה תפקיד הקפיטליזם להפוך את כלי הקיבול עצמו לנזיל.

אך במשך מאתיים או שלוש מאות שנה בהן היה מעורב הקפיטליזם במוסדות ישנים יותר שהיקנו לו גוון אחר, הביאה הדינמיות האופיינית לו לכמה מתכניות המגורים העירוניות הטובות ביותר. בערים כמו בת' כלל הסדר החדש גם את המגורים הצנועים יותר של המעמדות הבינוניים. חלק גדול מהבנייה האלגנטית החדשה ב-לונדון, בת', אדינבורו ומקומות אחרים במשך המאה השמונה-עשרה היה, בעצם, תוצאה של בניה ספקולטיבית; זאת על אף שכמה מהמפעלים הטובים ביותר, כמו אדלפי טראס (Adelphi Terrace) שנבנתה על ידי אדאמס (Adams) ב-לונדון ותכנית דומה שבוצעה על ידי בולפינץ (Bullfinch) ב-בוסטון, היו בתחילה כשלונות מסחריים.

למרבה הצער הפסיקו הפונקציות העירוניות המקוריות לתפוס מקום משמעותי בעיר המסחרית: המוסדות הישנים יותר נדחפו לשוליים שנותרו בהתפתחות היוזמה העיסוקית, או נאלצו לאמץ את הדרכים והשיטות הטבעיות של יוזמה שכזו, בהחליפם את הסחורות המסורתיות שלהם בדלפקים מופשטים ובהעניקם ליחסי הציבור, לפרסום ולנתונים המספריים (נוכחות, השתתפות, תרומות, הכנסה) את מה שנתנו במקור למטרות החינוכיות והתרבותיות אליהן התייחסו בעקיפין מוצרי הלוואי הללו. גורלה הסופי של העיר המסחרית הוא להפוך לתפאורה נלוית לפרסום: סמל לגורל זה הוא הפיכתו, לא מכבר, של שתי תחנות הרכבת של ניו יורק ממונומנטים ציבוריים חשובים להיכלי תצוגה לרוח המסחר, שחוסר הטעם שלה מעניק, בניגוד בוטה, כבוד מלכותי כמעט למשקיעים שהגו את רעיון התחנות הללו תוך מחויבות ציבורית מעטה מאד.