

# פרק ששה עשר: על עיר הפרברים ומעבר לה

## 1. הפרבר ההיסטורי.

אלה שהובילו את "מצעד התרבות" החל מהמאה השמונה-עשרה נטו לגלות בוזמסוים כלפי אזור הכפר, ביתם של איכרים נחשלים, כפריים מחוספסים או אצילים רודפי הנאות. אך גם בין מנהיגי התועלתנות והנהנים ממנה הורגש דחף כללי לבריחה מהסביבה התעשייתית: למעשה, הצלחה בצבירת הון מספיק לבריחה ממנה נחשבה כסימן להצלחה.

הרעיון של התנתקות ממורכבויות הציויליזציה החל למשוך את הנפש האירופאית פעם נוספת, בדיוק כפי שקרה בעת שקיעתה של האימפריה הרומית, עוד זמן רב לפני התגבשותה של עיר התעשייה. לחסרי המנוחה והאמיצים קרץ הגוון הרומנטי של הכיבוש וההתיישבות על אדמות חדשות; הנפשות הביתיות והמהורהרות יותר נמשכו לדיג, לעיסוק בטבע, ליציאה לפיקניקים משותפים או להתבודדות בחורשות העצים. מבלי לחכות ל-רוסו, שהוכיח כי רוב חוליי החברה נובעים מטכסים משמימים של תרבות מעודנת מדי, החלו אירופאים רבים לפעול על בסיס הנחות אלה. חיי הכפר נראו כטוב בהתגלמותו; שיפור ברמת הבריאות, החרות והעצמאות הורגש ככל שהמרחק מהעיר גבר. רוב המרכיבים הבריאים של הפרבר במאה התשע-עשרה כבר שולבו במסגרת העיירה הכפרית, בה ניתן כבוד רב יותר למיזוג חברתי ולשיתוף פעולה מכפי שניתן היה להשיג בקהילה הפרברית החד מעמדית. טבלאות ביטוח החיים מוכיחות את עדיפות האזורים הכפריים במושגים של משך חיי בני האדם: באנגליה יוחסה תוחלת החיים הארוכה ביותר לבעלי האחוזות ולאיכרים.

למרות שעליית קרנו של הפרבר הביאה לשינויים משמעותיים הן בתכנים החברתיים והן בסדר החיצוני של העיר, התברר כי רוב הפרשנים של התפתחות העיר התעלמו מעובדה זו עד לא מכבר; הסופרים הבודדים שנגעו בנושא שלתכנון הפרבר, בעיקר פרופסור טונארד

(Christopher Tunnard) (ר"ב), התייחסו לכך כאל תופעה חדשה יחסית. אך ברור כי הפרבר החל להתקיים כמעט במקביל לעיר עצמה, וכי קיומו מסביר את יכולתה של העיר העתיקה לשרוד בתנאי התברואה הלקויה ששררו בין חומותיה. (וולי מצא עדויות לקיומן של התפתחויות פרבריות ב-"אור רבתי" - מבנים מפוזרים עד לטווח של ששה קילומטרים מהאזור הבנוי). אם יש לנו ספק לגבי תכנונה ומרכזה הפנימי של העיר המצרית, הרי שהן הציוורים והן דגמי הקבורה מציגים בפנינו את הוילה הפרברית עם גניה רחבי הידיים. בימי המקרא ניתן למצוא אזכורים לצריפים קטנים שנבנו במרכז השדות הפתוחים או הכרמים, ומטרתם היתה, כנראה, שמירה על היבולים בשעת הלילה בעונת הבציר, אשר שימשו ללא ספק גם לרענון הנפש העייפה מהלבנים השרופות ומהריחות הרעים של העיר עצמה. מקלטים חלשים אלה עדיין זוכים לתזכורת בחג הסוכות היהודי.

במשך ההיסטוריה כולה נהנו אלה שהחזיקו בבעלותם או ששכרו אדמה מחוץ לחומות העיר משטח הנמצא באזור כפרי, גם אם לא ביצעו בפועל עבודות חקלאות: הבקתה, הקוטג' והצריף המכוסה בשריגי גפן ניבנו לצורך מפלט זמני, אם לא לשהיה קבועה. תושבי העיר הקדומה לא המתינו לתחבורה המהירה כדי לנצל את ההפוגה הכפרית. כל עוד נותרה העיר נוחה ומספקת את צרכי עצמה, היה ניתן לשמור על איזון בין העיסוקים העירוניים והכפריים ובין ההנאות העירוניות והכפריות: אכילה, שתיה, ריקודים, משחקים אתלטיים ויחסי מין - לכל צורת הרגעות היתה משמעות חגיגית מיוחדת בנוף הבתול והמואר באור שמש. אחד מהעונשים העיקריים של הצמיחה העירונית הנמשכת היה מיקום סביבה מהנה זו במרחק כה רב, והגבלתה לשימוש המעמדות השולטים בלבד.

בתקופות מוקדמות יותר ראינו כי קבוצות ומוסדות חדשים, עם דרישות גדולות יותר לשטח מכפי שהעיר הדחושה היתה מסוגלת למלא, התיישבו מחוסר ברירה בשוליים, במובלעות פרבריות קטנות. ה-אסקלפיום (Aesclepium) של קוס נמצא מחוץ לעיר, כפי שגילה לנו סארטון (Sarton), אך הגימנסיום ואפילו האקדמיה מוקמו לעתים קרובות בפרברי העיר ההלנית, כמו הגן אותו אנו מקשרים עם הפילוסוף אפיקורוס (Epicurus).

גם במשך ימי הביניים, לאחר המאה השתיים-עשרה, ראינו שהמנזר היה לעתים קרובות מחוץ לחומות העיר לפני שצמיחתה הנוספת של העיר הקיפה אותו בתחומה המורחב. בכל מקרה, הפתיחות אפיינה את הדוגמה הפרברית: גנים, חורשות ומעברים מוצלים, לא רק שטח שומם, נראו שם בנוסף לבניינים עצמם. אוניברסיטאות חשובות כדוגמת אוקספורד ו-קיימברידג', שצמחו בעיירות כפריות, ניסו והצליחו לגבש לעצמן סוג דומה של סביבה המזכירה בהופעת הפארק: יתכן שמאמצייהם להבטיח את יוקרת המקום הגבירו את הניגוד הפעיל שבין העיר לכפר.

ההופעה המוקדמת של הפרבר מצביעה על עובדה נוספת וחשובה עוד יותר: הגינון, עבודת האדמה, המנוחה, המשחקים, התברואה והנופש שייכים לאזורי הכפר, על אף שהפונקציות אותן טיפחו נבעו מהצרכים ומהחוסר שהיו בעיר. במאה השמונה-עשרה פיתחה התנועה הרומנטית סיבה חדשה לנדידת העמים הפרברית; במקביל סיפקו הצפיפות והעשן המחמירים בעיר עצמה עילה חדשה לתהליך זה. אך תהיה זו שגיאה לראות את הנהירה לפרברים רק כפועל יוצא שלאידיאולוגיה זו, משום שלתופעה היו שורשים עמוקים ועתיקים יותר. הנקודה אליה יש צורך להתייחס אינה האמונה בטבע, אשר הפכה פופולרית במאה השמונה עשרה והשפיעה על כל דבר, רפואה, השכלה, ארכיטקטורה ובישול, אלא העקשנות בה נצמדו האנשים במשך מאות שנים לסביבה צפופה, מכווצת, מרוקנת ממשאבים וזוכה לתזונה לקויה, שהניחום העיקרי שמצאה לאומללות היה יצירת חברה שלאנשים אומללים באותה מידה.

לאחר שהתאפשרה יצירת מפות ותצלומי אוויר של ערי ימי הביניים, ניתן היה למצוא עדות מפורטת לקיומם של צריפים, וילות וקוטג'ים קטנים בעלי גנים נרחבים, שנבנו בשטחים שמחוץ לחומות הערים. האדמה שיועדה לצרכים אלה שימשה במאה השש-עשרה ליותר מאשר למנוחה ולמעון לעונת הקיץ. למעשה, כבר במאה השלוש-עשרה, לפי דיווחו של וילאני (Villani), היתה האדמה בקוטר שלארבעה וחצי קילומטרים מסביב ל-פירנצה בבעלות משפחות עשירות, שבנו אחוזות יקרות: גם המשפחות הונציאניות לא פיגרו אחריהם בוילות שבנו למטרה זהה. מלכתחילה נשמרו הפריבילגיות וההטבות של הפרבריות בעיקר למעמד העליון. כך שכמעט ניתן לתאר את הפרבר כצורה העירונית הקולקטיבית של הבית הכפרי-הבית בתוך הפארק - כיון שדרך החיים הפרברית נבעה במידה כה רבה מהחיים האריסטוקרטיים הרגועים והמלאים משחק וצריכה בשפע, אשר התפתחו מהקיום הקשה והרצוף מאבקים ומתחים של האחווה הפיאודלית.

כמה מאות שנים אחרי וילאני ציין סטון, שמחוץ לחומות לונדון בנו האנשים בתי קיץ נפלאים וגנים קטנים, "כמו בחזיונות הקיץ, עם מגדלים, צריחים וארובות", מאתיים שנה לפני שמישהו העלה על דעתו את הוילות הפנטסטיות של התחייה הגותית. יש אזכור של סוג הפרבר החדש ב"האציל האנגלי": "מנהג רוב הגינטלמנים והאנשים המכובדים היה לשכן את עצמם (באם היה באפשרותם) בפרברי העיר, משום שבדרך כלל היה האויר שם בשפע, המקום היה בריא, ובשל המרחק מהעיר גופא לא היה הרעש חזק כל כך; כך שלמעשה היה שם שקט. באשר לרכוש, ניתן למצוא בתים רבים, רחבי ידיים ומרווחים, עם חורשות וגנים נחמדים. כך שבניהול טוב אין סיבה לחשוש באזור זה מההדבקות האופיינית לכפר; המים שלנו מצוינים וטובים בהרבה מאלה שברשותכם, וגם האדמות והשדות שלנו נעימים ביותר".

בנוסף לעליונות ההיגיינית של הפרבר, שזכתה להמלצות עיקביות על ידי הרופאים, נבעה המשיכה אליו גם מסיבות נוספות. כפי שניתן למצוא את העדות המוקדמת ביותר לתנועת החזרה לטבע

בציוריו של פיירו די קוזימו (Piero di Cosimo), כן ניתן למצוא הצדקה אסתטית ופסיכולוגית להתפתחות הפרברית בחיבור של אלברטי על הבניה. אלברטי ראה כי "יש סיפוק עצום במעון נוח ליד העיר, בו יכול אדם לעשות כל שירצה". זוהי, כנראה, האמת הפרברית לשמה: אלברטי אף חזה את הדגש "האורבני לשעבר" הנוכחי על לבוש לא רשמי, כיון שהוא מתעקש כי "אני, לכשעצמי, לא מעוניין להחזיק [וילה] במקום שכזה, משום שלעולם לא אעז להופיע בפתח ביתי בלי להיות לבוש לחלוטין".

ביחס לתכונות האסתטיות של הבית והאתר משמשת הבחנתו הראשונה של אלברטי כהגדרה הקלאסית האחרונה. "היופי הרב של מקום שכזה הם הסמיכות לעיר, והמיקום על דרך פתוחה ואוררית ועל שטח אדמה נעים. השבח הגדול ביותר לכך הוא ההופעה מלאת החיים של אלה שהתרחקו כברת דרך מהעיר כדי לשאוף את האויר; כאילו נראה כמזמין את הצופה...אין צורך שם בנוף נעים, אחו פורח, מישורים פתוחים, חורשות מצלות, נחלים צלולים, יובלות ואגמים לשחייה ושאר התענוגות מסוג זה. לבסוף...הייתי מאיר היטב את החזית ואת כל גוף הבית, ואלה יהיו פתוחים לקבלת הרבה אור ושמש, וכמות מספקת של אויר בריא. כאשר הוא ממשך בדבריו ומטיף לחדרים עגולים ומרובעים, כשכל החדרים נמצאים בקומה אחת, עולה השאלה מה השאיר אלברטי לתכנונו של הארכיטקט שלתחילת המאה העשרים. כל התכנית הביתית הפרברית מוצגת כאן.

למרות שהציאה מהעיר גרמה ליתרונות בולטים בבריאות ובחיי המשפחה, הרי שבאותה מידה היא היתה נסיון להשיג חופש מהלחצים ומהכללים הקודרים במידה רבה של החברה העירונית: מאמץ לחיות חיים בהתאם לרצונו של האדם, במידה ויש בידו את האמצעים לעשות זאת, גם אם הדבר השתמע כחיים בבדידות מסוימת: ההפקרות של הארנק הגדוש, הכפירה של האדם הפרטי המנסה להתגבר על הפונקציות של קהילה שלמה במסגרת של משפחה אחת. הגדרה זו היתה נכונה לתושב הפרבר ולביתו. גם כאן סיפק אלברטי את הציטטה הקלאסית על ההבדל בין חיי הבית בכפר ובעיר - "שבעיר אתה חייב להגביל את עצמך מכמה בחינות, בהתאם לפריבילגיות של שכנך; בעוד בכפר יש לך חרות רבה יותר".

להיות בעל אופי יחודי משל עצמך; לבנות את ביתך, היחודי לך, הנמצא בנוף יחודי. לחיות חיים מרוכזים בעצמם, בהם מורשים הדחף הרגעי והפנטזיה להביע את עצמם בפתחות, בקיצור - לפרוש כמו נזיר ולחיות כמו נסיך - זו היתה מטרת היוצרים המקוריים של הפרבר. למעשה הם הציעו לבנות אגף בידוד בו יהיו מסוגלים, כאנשים עצמאיים, להתגבר על הפגמים הכרוניים של הציוליציה, בעודם נהנים כאוות נפשם מהפריבילגיות ומהיתרונות של החברה העירונית. אוטופיה זו הוכיחה את עצמה, עד לנקודה מסוימת, כמציאותית: היא היתה כה מושכת עד כי אלה שיצרו אותה לא הצליחו לזהות את העונש הגורלי שהיה חלק ממנה - עונש הפופולריות, המבול של תנועה המונית שמספר החברים בה יגרום לביטול היתרונות אותם מנסה להשיג כל אינדיבידואל למסגרת הביתית שלו; גרוע מכך - עם הזמן יהיה צורך להחליף יתרונות אלה עם חיים שלא היו אפילו זיוף זול, אלא אנטי-תיזה קודרת.

התוצאה הסופית של התנכרות הפרבר לעיר החלה להראות לעין רק במאה העשרים, עם התפשטות הרעיון הדמוקרטי על ידי אמצעי התפוצה והיצור ההמוניים. בנהירה המאסיבית לאזורי הפרברים נוצר סוג חדש של קהילה, שהיתה קריקטורה של העיר ההיסטורית ושל המפלט הפרברי האב-טיפוסי: המון בתים אחידים ובלתי ניתנים לזיהוי המסודרים בחוסר גמישות, במרחקים אחידים, על דרכים אחידות, בשממה קהילתית חסרת עצים המיושבת על ידי אנשים בני אותו מעמד, אותה הכנסה ואותה קבוצת גיל; כולם רואים את אותן תכניות טלוויזיה, אוכלים את אותו מזון מוכן וחסר טעם מאותם מקרים, מתאימים עצמם בכל ההיבטים הפנימיים והחיצוניים לתבנית המשותפת, המיוצרת במטרופולין המרכזי. כך שהתוצאה הסופית של הבריחה לפרברים בימינו היא, למרבה האירוניה, סביבה אחידה ברמה נמוכה, ממנה לא ניתן עוד להימלט. גורלה של

היציאה לפרברים בארצות הברית מאיים עתה להתרחש - באותם אמצעים מכניים ובקצב לא פחות מהיר - גם בשאר המקומות, אלא אם כן ינקטו אמצעי מניעה חריפים.

אך לפני שנבחן את הקריקטורה הסופית של חיי הפרבר המשוחררים, המתנהלים בהתאם לטבע ולשם הבריאות וגידול הילדים, יש צורך להתבונן בקפידה בהתפתחות האמיתית של כלי הקיבול הפרברי. אנו נגלה כי מתוך התפוררות הצורות האורבניות הישנות, מתוך החרות הלא מסודרת והרפיון המרחבי של הקהילה הפרברית, הופיעו הסימנים המשמעותיים הראשונים למבנה אורבני שהתאימו, שלא במתכוון, לשינויים בתפיסת היקום כולו על ידינו. תבנית הרשת של הפרבר דומה במעט לכלי הקיבול המוצק, העשוי אבן, של התרבות הניאוליטית המאוחרת. למרות שבפרבר לא ניתן למצוא רבות מתכונותיה של העיר העתיקה, בכל זאת הוא שימש כשדה ניסויים להתפתחות סוג חדש של תכנית פתוחה וחלוקה חדשה של הפונקציות העירוניות.

כך הכשיר הפרבר את הדרך לסדר טוב יותר בתכנון - שעדיין לא הוגשם או הושג במלואו במקום כלשהו - בו זכו הפונקציות הסטאטיות והדינמיות, כלי הקיבול והמגנט, לביטוי חדש. למרות שהפרבר, ככזה, שיך לתקופות קודמות ועתה הוא כבר מוקף מכל צדדיו בריכוז של יישובים עירוניים, ניתן לשלב כמה מהלקחים אותם למדו מתכנני המודרניים בתפיסה החדשה של העיר.

## 2. שלבי הצמיחה העירונית.

החל מהמאה השלוש-עשרה גרם איום המגיפות לגלי נטישה תקופתיים שלהעיר; במונח זה ניתן לטעון כי הפרבר המודרני החל כמעין אגף בידוד כפרי. אפילו היום, במחקר שנועד לבדוק את הסיבות למעבר מהעיר קליבלנד לפרבריה, היתה הסיבה הנפוצה ביותר למעבר: "כדי לחיות בשכונה נקיה יותר ובריאה יותר". 61% בחרו בפרבר מסיבה זו, בעוד 48% מהתשובות התייחסו לשיקול שלבתי ספר טובים יותר או אפשרות לרכוש בית כשיקולם העיקרי, ורק 28% טענו שהסיבה הראשונה למעבר היא הרצון לחצר או גינה בביתם.

אם כן, בכל דור מהווים הפחד מהדבקות בחוליי העיר ומעלות אזור הכפר דחפים חיוביים בצד שליליים. שני סוגי הדחפים פעלו במקרה של אדוניו וגבירותיו של בוקאצ'יו ב"דקאמרון" (Decameron), שברחו מ-פירנצה הנגועה במגיפה ומזוהמת באותה מידה משלדי המתים ומצחנת החיים לווילה כפרית ברמת פייסולה (Fiesole), שעצם מיקומה מוכיח כי האטרוסקים העריכו טוב יותר את אופי האתר הבריא מאשר הרומאים שייסדו את פירנצה. אויר ומים טהורים, חופש מרעש אנושי מעיק, שדות פתוחים לרכיבה, צייד, קליעה למטרה וטיולים בחיק הטבע - אלה הן תכונות שזכו תמיד ובכל מקום להערכתה של האצולה; והן גרמו, ככל הנראה, לכושף הפיסי ולביטחון העצמי האופייניים למעמד זה, בניגוד למומים ולעיוותים התעסוקתיים שנגרמו לתושבי העיר המתמחים בעבודה קבועה ומבלים שעות ארוכות מדי יום בסדנא, במשרד העסקים או בספריה. בתקופת המלכה אליזבט שכנו בתי האצולה הגדולים לאורך ה-סטראנד (Strand) ב-לונדון וגניהם השתרעו עד קו המים, בעוד רצועת אדמה כפרית הפרידה בינם ובין העיר ההומה שממזרח. בתי האצולה ב-פאריז, על הגדה השמאלית, היו פרבריים במימדיהם על אף חצרותיהם המוקפות חומה; האחוזות, שיצרו חזית רחוב אחידה, הסתירו את הגנים רחבי הידיים שמאחוריהם.

יש צורך להדגיש את חשיבותה של הדרישה לשטח, אשר שינתה את קנה המידה של התכנון העירוני לאחר שביצורי המגן הפסיקו להיות חיוניים להגנה. בנוסף לנתונים האחרים של הפרבר, גרמה מגמה זו להגדלת האזורים הירוקים והפתוחים, שנחשבו כנספחים חיוניים לעיר. את מה שפעם דרשו לעצמם רק מלכים, קיבל עתה גם הפשוט בתושבים, כל עוד היה מסוגל לרכוש את האדמה. ככל שהרובעים הישנים של העיר היו צפופים יותר וככל שהרחובות והבתים היו בקרבה רבה יותר, כך היתה ההקלה החזותית של

פתיחות הפרבר משמעותית יותר. אכן, המעלה הפסיכולוגית המיוחדת של הפרבר נובעת מהמעבר היומיומי אל העיר וממנה, עם הנוף המשתנה לסירוגין של פתיחות וסגירות, חופש וכיווץ, תנועה קלה ותחבורה פקוקה, מרחביות וצפיפות יתר. כל הערכים האסתטיים המולדים של הפרבר הובהרו באמצעות ניגודים אלה. כאשר הצפיפות במטרופולינים הגדולים ובערי התעשייה המתפשטות הפכה כרונית במאה השמונה-עשרה, נעשתה הדרישה ליציאה מהעיר לוחצת יותר ובלתי ניתנת להכחשה. כאשר אנשים לא יצאו מהעיר מיוזמתם הם, סייעו הוראות הרופאים בכך שהמליצו על שהות זמנית באתרי מרפא ונופש, או מגורי קבע בפרבר המרוחק מהעיר הקודרת. באמצע המאה התשע-עשרה גרם העוני הרב ברחובות לעידוד נוסף לתנופת היציאה מהעיר. בשנת 1850 נכתב באחד מכתבי העת האנגליים, כי "דבר לא השתווה לסיוט של הזוהמה והלכלוך בתרומה להרחקת העשירים מאזורי המגורים של העניים".

התנועה הפרברית התפתחה ביתר איטיות באזורים העירוניים התעשייתיים המובהקים, בהם גדלה הצמחיה בקצב איטי יותר בגלל העשן שבאוויר, ואתרים פוטנציאלים לפארקים ולגנים הפכו למזבלות ולמגרשי גרוטאות מתכת. אך הפרברים שגשו מחוץ לערים אלו עם אוכלוסיה מעורבת יותר, בה חיו יחדיו האריסטוקרטיה הכפרית ואנשים שעברו מהעיר בשל יתרונות הסביבה. בתחילה נראו יתרונות הפרבר כפתוחים רק בפני מי שיכול היה להרשות לעצמו החזקת כרכרה, סוסים ורכב, או לכל הפחות את הנסיעה היקרה אל העיר מדי יום בכרכרה הציבורית. אך מסילת הברזל והתפתחות רשתות התחבורה העירוניות הרחיבו את הבסיס הכלכלי של התנועה, שהחלה בקרב המעמד העליון.

בתחילה היתה דוגמת הרחוב של שכונות הוילות החדשות סדירה וסגרתית, וכמעט ללא הבדלים מרחובות העיר המרכזית. פרט למימדי הגן, לא היה דבר שאיפיון את הפרבר הויקטוריאני המוקדם כתופעה יחודית. הבתים היו בתים עירוניים רגילים, שנבנו לפי תכנית רבועה ובמידות נדיבות; החדרים היו בעלי תקרות גבוהות; וילות פאלאדיאניות, אם לא גותיות בעיצובן, ומבנים בצורת מקדשים יוניים לכאורה, הניצבים ברוב כבוד במרכז רחבת דשא גדולה שכמותה לא נראתה מעולם ביוון. אך במחצית המאה התשע-עשרה החל הדחף הרומנטי בתכנון הנוף להשפיע גם על הארכיטקטורה ותכנון הערים, בהעדיפו את ה"טבעי", כלומר הבלתי רשמי, המקרי, הקפריזי והחייטי. מתכנני העיר החדשים יישמו את עקרון היוזמה החופשית הן בסביבה והן בבניינים מעשה אדם. הסדר הרומנטי היה מחאה כנגד הסדר: הקלה מצרכי השיגרה היומית החדגונית והמסודרת מדי. הגזמה זו בספונטניות ובעליזות, ביחד עם דחיית המשמעת וההכוונה המסורתיות, התפשטו לבסוף גם לתחום חינוך הצעירים.

האמן הרומנטי העדיף מקוריות גסה על פני הסכמה מנומסת, אפילו אם היה ניתן לסבול באורח שיתופי את הגסות רק באמצעות ניתוק מרחבי מוחלט משאר הקהילה. רק בפארק הטבעי ניתן היה ליישם את עקרונות המקריות ופריקת העול הרצונית במימדיהם האידיאלים; כך שהצורה החדשה של הפרבר הפכה לזו של בניינים מפוזרים בתוך פארק. מכל הבחינות, הפארק קדם לצורה העירונית החדשה וטבע בה תכונות מסוימות, בהן לא היה צורך קודם לכן. חופש זה סלל את הדרך להמצאות חדשות. בשיטת המחזוריות שלו היה ה-סנטראל פארק, שתוכנן על ידי אולמסטד ו-וואקס (Olmsted, Vaux), התקדמות מעבר לכל תכנית עירונית זו מימדית שגרתית; זאת משום שבאמצעות השימוש במידת האפשר במעברים עיליים ובמעברים תחתיים, יצרה התכנית ארבע רשתות תחבורה עצמאיות: שבילים להולכי רגל, דרכי סוסים לרוכבים, דרכי מרכבות לכלי הרכב וכבישים החוצים את הפארק לשימוש התנועה העירונית. באפשרה מחזוריות חסרת עיכובים וחצייה בטוחה היתה תכנית זו בבחינת תרומה יחודית לתכנון הערים.

בהשפעת העקרונות הרומנטיים החל תהליך של אובדן צורתם המקובלת של הבית, החלקה והגן הפרבריים. הרחוב לא תוכנן יותר בקווים ישרים, גם כאשר הטבע לא יצר עיקולים כלשהם.

לקראת סוף המאה התשע-עשרה גרם הדחף למתן כבוד לטבע להתייחסות לשינויים קלים בקווי המיתאר הטבעיים כאל קוים מנחים מוחלטים, ולו רק כדי להתאים לחוסר השיגרתיות אותו יצרו: תגובה מופרזת להרגלו היקר של המהנדס המונציפלי, שקודם לכן התעלם מקוים אלה לחלוטין.

עתה התברר, כי צורות טבעיות פשוטות הינן יקרות פחות, בדרך כלל, מהתחליפים המכניים שלהן: לא היה זה גילוי של מה בכך עבור דור שהעדיף גדר ברזל על פני גדר חיה, ריצוף על פני דשא ופרחי שעווה ונייר על פני צמחיה ראוי לזכור זאת גם בימינו, כאשר ארכיטקטים מתכננים בנינים בכיוון, בנוף או באקלים מסוים כדי להצדיק שימוש במערכת מיזוג אויר משוכללת, ואוטמים את הבניינים בקירות זכוכית ובתריסים, המבטלים את הערכים ההיגייניים של אור השמש הישיר ואויר הטבע הטהור.

בניגוד ל"רומנטיקה של המכונה" הקיימת כיום, היו הארכיטקטים והמתכננים של התקופה הרומנטית המוקדמת מדעיים יותר והגיוניים יותר. משום שהתכנית הפרברית חסכה באמצעי הנוחיות המכניים, היו בה שטח ומתקנים ליותר פונקציות חיוניות. הבית הפרברי מוקם לעתים קרובות תוך התחשבות באור השמש, כיווני רוחות הקיץ והנוף, בעוד העצים והשיחים משמשים לשבירת הרוחות. תוך מתן כבוד למורכבות האינטרסים הביולוגיים והביתיים, השיג הבית הפרברי צורה חדשה, שהיתה נעימה יותר לחיי המשפחה בכל שלבי ההתפתחות. מהפרבר התפתחה ארכיטקטורה חדשה של הבית, שאיחדה את הפונקציה והמראה עם החיים שבפנים והטבע שבחוץ: הבתים והגנים הביאו לכלל שלמות את התכונות המסורתיות של החווה הכפרית, תוך שימוש באמצעים חדשים שנתאפשרו רק בתקופתנו. באמצעות חסכון בריצוף, סלילה, קירות אבן גבוהים ושדרות וכבישים רחבים מדי חסך מתכנן הפרבר כסף שנוצל לעצים, גנים, חורשות ומגרשי משחקים. על ידי מיקום הבתים בגושים גדולים, לעתים פי שניים או פי חמישה מהגושים העירוניים הרגילים, נשמרה הצפיפות הפרברית החדשה – בין בית אחד לשנים עשר בתים על שטח של כארבעה דונם - גם בזכות התכנית עצמה. הביטויים המקוריים הנאים ביותר של הצורה העירונית, מ-ריצ'רדסון (H.H.Richardson) ועד פרנק לויד רייט, הושגו בבית הפרברי.

בפרברים חדשים אלה נפתרה הבעיה של יצירת סביבה עירונית, מתאימה יותר לבריאות ולגידול ילדים, ומיועדת למעמד הבינוני, כפי שמעולם לא נפתרה קודם לכן, מלבד אשר בעיירה הכפרית או בכפר עצמו. פתיחת השטח היתה חלק מהותי של הפתרון. אך השינוי בקנה המידה ופיזור בתי המגורים עוררו בעיה ישנה יותר של אזורי הכפר: בעית הבדידות. כדי להשיג דרגה כלשהי של נוחות חברתית היה הכרח בגידול של מימדי התחבורה הפרטית, משום שעצם פיזור המבנים לא איפשר מערכת תחבורה ציבורית, אותה היו הופכות העצירות התכופות לבלתי יעילה לחלוטין.

לבסוף, כאשר לא ניתן לעצור את תנופת הצמיחה של הפרברים, הפכה התכנית הפתוחה את התנועה המהירה ואת רשת הדרכים המופרזת לכורח, על חשבון רוב התכונות האחרות שבתחילה הפכו את הפרבר למושך. כך שבהתגברות על קשיי הצפיפות וגידול היתר של העיר, הוכיח הפרבר כי הוא פתרון יקר וזמני. כאשר תופעת הפרברים הפכה לאוניברסלית, החלו להעלם התכונות בהן התפארה בראשית דרכה.

כל עוד היה הפרבר נספח נוח לעיר, היה התפקיד אותו שיחק מועיל למדי, גם אם היה זמני. אך כבר בשלבים המוקדמים סיכלה הפופולריות של הבריחה מהעיר כמה מהתוצאות אותן ניסתה להשיג, מעל לכל פרטיות ובדידות. מה שאמר פארקמן (Francis Parkman) על תנועת החלוצים (בארה"ב) מערבה, היה נכון באותה מידה לגבי הפרבר: "בני התרבות, הנמשכים על ידי קסמם של חיים חדשים ואמיצים יותר, נהרו לשממות המערב בהמונים, שהשחיתו את הקסם ששרה עליהם". צורה זו של כמישה פרברית נראתה כבר בשלב מוקדם. מחירי הקרקעות באזורים שיושבו לראשונה בתנופה זו עלו מיד לאחר הארכת מסילת הברזל לאזור: ככל שאמצעי התעבורה היו טובים יותר, כן

היו מחירי הקרקע גבוהים יותר וטבעת הפרברית רחבה יותר. כאשר העיר עצמה הגיעה לגבולות הפרבר, נעלם המאפיין הכפרי של האזור: בשלב זה איבד הפרבר גם את יתרון הבדידות, וגם את היתרון החברתי. אפילו במאה התשע-עשרה ניתן היה להבחין בחולשות החברתיות של הפרבר: תושביו נאלצו לשלם מחיר כבד עבור אויר צח.

אך היה שלב בו נראו חרויותיו של הפרבר כתשובה לבעיות הצמיחה שלהעיר המתפתחת: אם לא ניתן היה לכבוש את העיר, לפחות היה אפשר להימלט ממנה. ריצ'רדס (Richards), בחיבורו הנוסטלגי "טירות על האדמה", תאר באור הנכון הן את האוירה והן את התוצאה: ההפתעה והופעת הבלתי צפוי בארכיטקטורה הפרברית, תנועה פתאומית מעלה של גמלון הגג, בליטה של החלונות או של מגדל, התפרצות של נווה מדבר של סלעיה פורחת באמצע רחבת דשא מוריקה. כך שבצורה המוקדמת ביותר שלו הכיר הפרבר בקיום מגוון של שאיפות אנושיות, הצורך בשינוי, ניגוד והרפתקה, ומעל הכל בסביבה המגיבה באופן נראה לעין למאמצים האישיים, כמו שניתן לראות אפילו בגן הפרחים הקטן ביותר. דבר לא היה אבסורדי מדי מכדי לנסותו בארכיטקטורה או בגינון: כמעט לא היה משהו פרטי מדי או עצבני מדי, שלא ניתן להביעו באופן פתוח. הקפריזה הביתית איזנה את התעוזה היצרנית ואת החדגוניות השימושית.

לסיכום: הפרבר הרומנטי המוקדם היה מאמץ של המעמד הבינוני למצוא פתרון פרטי לדכאון ולחוסר הסדר של המטרופולין המזוהם: השתפכות של הטעם הרומנטי אך גם פלישה של האחריות האזרחית והתכנון העירוני. האינסטינקטים שעודדו את תנופת היציאה מהעיר היו נכונים: לאחר שנלכדו בהריסות העירוניות החדשות, היתה מוצדקת הקריאה הישנה: "קודם כל נשים וילדים". החיים היו בסכנה מוחשית בסביבה העירונית החדשה של התיעוש והמסחור, והמוצא הנבון היחיד היה מנוסה - לברוח עם כל המטלטלין, כפי שלוט וביתו ברחו מסדום ועמורה. אך למרבה הצער לא התאים רעיון זה לנשים וילדים במעמד הפועלים, למרות שהיו תקוות רבות במחצית המאה התשע-עשרה לפתרון בעיית הדירור של העניים ולמתן אפשרות לכל אחד לבלות חלק מיומו בסביבה הכפרית. יותר מצערת היתה העובדה שלכל מקום אליו פנה המעמד הבינוני הנמוך, הוא נשא עמו את הסביבה המדוכאת, אם כי המכובדת שלו.

עבור מעט המאושרים סיפק הפרבר תנאים טובים לגידול ילדים; עם שליטת הנשים בקהילה זו במשך היום היתה זו מעין חזרה למטריאכליות הקדומה, אך באופן רגוע ונעים יותר. למראית עין השינוי תושבי הפרבר שליטה מסוימת בגורלם: מגיפה, חוסר סדר, זנות, פשע, אלימות - כל אלה היו הרחק משם, במטרופולין שורץ הכינים. אך בפרבר התקיים רק חלק מהחיים: את הכוחות המאיימים והדוחפים ואת המתחים והמאבקים הדיאלקטיים שהפכו את החיים האמיתיים בעיר לנמרצים ובעלי משמעות היה ניתן למצוא עתה רק בסיפורים. כעת לא היה צורך בתכנית להרחבת הבריחה מהעיר, אלא בחזרה למרכז המקורי, שיציג שיטות חדשות של קיבול וחלוקה של המספרים הגדולים שלו, כך שהישגי הפרבר יהיו ניתנים ליישום בלב העיר בדרך מתאימה וקבועה יותר.

בשיאו סיפק הפרבר תפאורה דמוית פארק לבית המגורים המשפחתי ולכל הפעילויות המשפחתיות הקשורות אליו. במטבת, בגן, בחדר העבודה - פעילויות שהיו פעם צרכי החיים בכפר בוצעו עתה תוך הרגעות מהשגרה הציבורית הקודרת והקבועה של העיר. בתקופה מסוימת אף נראתה מגמה של העברת מנהגי הכפר הישנים לפרבר: ראסקין, לדוגמא, זכר לא רק את המבנה הכפרי של בית הוריו, אלא אף ערוגות הירק הרחבות, הסוס והאורווה, ואפילו את החזירים והעופות שהעשירו את שולחן האוכל. היה זה שכפול צבעוני של תרבותו הישנה של בית הכפר, אך עם נסיעות יומיות, ולא עונתיות, לעיר.

הפרבר, שהחל כמנגנון של בריחה מהעיר, נהיה ההיפוך הגמור של עצמו. כל שנותר מהדחף המקורי לאוטונומיה ויוזמה הוא נהיגת המכוננית הפרטית; אך גם פעולה זו היא מצב כפייתי ובלתי ניתן לשינוי של הקיום הפרברי; מהנדסים נבונים כבר מאיימים לבטל

את השליטה האישית במכונית באמצעות שימוש במערכת אוטומטית. את העלות הנוכחית של צורת "חופש" זו בארצות הברית - 40,000 הרוגים ולמעלה ממיליון איש פצועים או מוגבלים לצמיתות מדי שנה - יש להפחית מהצד החיובי של התנועה הפרברית.

### 3. דרך החיים הפרברית.

בתחילה היה הפרבר ביטוי לצורת חיים חדשה, פחותת מאמץ, מנוהלת פחות מבחוף, סטרילית ומעוצבת פחות מזו של המרכזים העירוניים. כאשר בעקבות רווחים נוספים בייצור עבר הדגש לצריכה, נטתה דרך חיים חדשה זו להיות יותר אוניברסלית, והפסיקה להיות ביטוי של חוסר ההשלמה עם העיר הלא מסודרת; אפילו לעיירות היסטוריות קטנות, כמו וילנף-לה-זאביניון (Villeneuve-les-Avignon), יש את השוליים הפרבריים שלהן. מעצם טבעה של פעולת הבריחה, ניתן לזהות כמה מאפיינים חברתיים שהפכו לחלק מהפרבר. ראשית, היתה זו קהילה נפרדת, המנותקת מהעיר לא רק מבחינת השטח, אלא אף מבחינת ריבוד המעמדות שבה: מעין גטו ירוק המיועד לעילית. הביטוי הויקטוריאני השאנן, "אנו שומרים את עצמנו עבור עצמנו", מביע את רוח הפרבר, בניגוד לעיר. העיר, בעצם טבעה, היא סביבה רבת צורות ובלתי ניתנת לניתוק. קבוצות קטנות אמנם מסוגלות ליצור איים חברתיים בתוך העיר, כמו שנטו לעשות השבטים השונים בראשית דרכו של האיסלאם, או כפי שאנשים ממוצא יווני או פולני עשויים לעשות ביצירת קינים זמניים באותו גוש בנינים ב-שיקאגו או בניו יורק. אך המטרופולין היה תערובת של אנשים שבאו ממקומות שונים, עסקו במקצועות שונים, נפגשו עם אנשים אחרים, היו חלק מקבוצות שונות, שיתפו פעולה והתעמתו - עשירים ועניים, גאים ושפלים ביחד.

פרט למקומות בהם כלל הפרבר במקור מרכז דומה לזה של עיירה קטנה, היתה לו נטייה להמשיך ולהיות קהילה חד מעמדית, עם קבוצת שוליים של סוחרים ומשרתים שהיתה מספקת לקיומו; אלה חויבו, לעתים קרובות, להתגורר במטרופולין המרכזי. ביטוייה המעשי של ההפרדה היה התאגדות כפויה, או לפחות חיים בכפיפה אזורית. החרות הגדולה ביותר של תושב הפרבר היא חרות התנועה. מפאת הגורמים האסתטיים והאינטלקטואלים נותר הפרבר עצמאי מהעיר הגדולה: התאטרון, האופרה, התזמורת, גלריית האמנות, האוניברסיטה והמוזיאון לא היועוד חלק מהסביבה היומית. בעיית היצירה מחדש של הקשרים, על בסיס אזורי ולא על בסיס עירוני, היא אחת הבעיות העיקריות של תכנון ערים בימינו.

הפרבר לא רק הצליח לשמור על מרחק מהיוזמות היצרניות, העסקיות והמלוכלכות יותר; הוא אף דחף הלאה את הפעולות היצרניות של העיר. החיים בו הפסיקו להיות דרמה מלאה באתגרים בלתי צפויים, מתחים ודילמות. הם הפכו לטכס מסביר פנים של תאוצה תחרותית. "חצי מחייד", כתב קיפלינג (Rudyard Kipling) ל-ויליאם גיימס (William James) בשנת 1896, "הוא הקללה שלאמריקה - שעמום נוקב, חסר תקווה ומאורגן היטב, ויום אחד תהיה זו קללת העולם". קיפלינג הצביע כבר בתקופה מוקדמת למדי על החולשה בדרך החיים הפרברית.

היתרונות הביולוגיים האמיתיים של הפרבר סוכלו על ידי הפגמים הפסיכולוגיים והחברתיים שלו: מעל הכל, חוסר המציאותיות של הבריחה. בעיר הפגינו האנשים העניים: קבצנים פשטו ידים ברחוב; מגיפות התפשטו במהירות מרובעי העוני לאזורים הטובים באמצעות הנער השליח, הכובסת, המשרת, או שאר בעלי המקצועות הבזויים אך הנחוצים. באם לא נמנעה מכך במתכוון היתה העין קולטת, במהלך הליכה של חמש דקות לכל כיוון, שכונת עוני, או לפחות ילד משכונה כזו, מלוכלך ולבוש בלואים. אפילו בשיא פריחתה של קוקטאון לא הצליחו בעלי הנפשות הרגישות והנבונות להשאר זמן ממושך בסביבה כזו, מבלי להתאחד יחדיו כדי לנסות לשנותה: הם ניסו להטיף מוסר

ולחסידי את הרוחות, לקיים פגישות ולארגן תהלוכות, להפיץ עצומות ולהפעיל את נבחריו הציבור שלהם, לגייס תרומות מהעשירים ולהעניק עזרה לעניים, להקים בתי תמחוי ובתי דירות לדוגמא, להעביר חוקי דיור ולרכוש אדמה לצורך הקמת פארקים, לייסד בתי חולים, מרכזי בריאות, ספריות ואוניברסיטאות, מהם נהנתה האוכלוסייה כולה.

בפרבר היה ניתן לחיות ולמות מבלי לפגוע בדימוי של העולם החף מפשע, פרט למקרים בהם צל הרוע התגלה באחד מעמודי העיתון. כך שימש הפרבר כאגף בידוד בו שומרה האשליה. כאן היתה יכולה הביתיות לפרוח ולשכוח את הניצול עליו התבסס חלק כה גדול שלה. כאן היתה יכולה העצמיות לשגשג, מבלי לחוש בדיכוי הכבד שמסביבה. לא היתה זו רק סביבה הממוקדת בילדים: היא היתה מבוססת על תפיסת עולם ילדותית, בה הוקרבה המציאות לטובת עקרון ההנאה.

היה ניתן להצדיק במידה מספקת את הנדידה לפרברים כנסיון ליצור את מהשהיה חסר בעיר, משום שהנדידה היתה מוטרת בצרכים האנושיים המידיים. אך היה לכך צד נוסף: פיתוי הבריחה מהמציאות הלא נעימה כדי להימנע מהחובות הציבוריים ובמטרה למצוא את משמעות החיים המלאה בקבוצה החברתית הבסיסית ביותר. הם התייחסו כסוף למה שהיה, קרוב לודאי, רק ההתחלה.

במקומות רבים ניתן לקבוע תאריך מדויק להתרחשות המעבר לריקנות נעימה והעדר אחריות ציבורית. בשיחה פרטית ציין השופט ברנדייס (Brandeis) שהוא זוכר את התקופה, בתחילת המאה, בה נהגו האזרחים העשירים של בוסטון לומר לבניהם, כאשר אלה התבגרו, כי "בוסטון לא מציעה לך דבר פרט למסים כבדים ושלטון פוליטי קלוקל. כאשר תנשא, מצא לך פרבר להקים בו את ביתך, הצטרף לקאונטרי קלאב וצור את מרכז חייך במועדון שלך, בביתך ובילדיך".

עצה זו אכן הפכה למציאות, לא רק בקרב המשפחות המבוססות של בוסטון ופילדלפיה, אלא אף בקרב בני מעמדם בערים גדולות אחרות בעולם המערבי. למרות שהתוצאה היתה פיזור רחב של פרברי המעמד העליון בגל הראשון והשני של היציאה מהמטרופולינים, גרמה תנופת היציאה גם להאצת ההשחתה הפנימית שלהעיר וסייעה להתחזקות סכנת הכליה המרחפת עליה. הפרבר הוכח כסביבה מתאימה יותר רק בהיותו בית גידול לילדים, בעיקר בתקופה המוקדמת של פרבר מסילת הברזל, כאשר כל התיישבות היתה מוקפת בחגורה ירוקה רחבה של חורשות ושדות. כאן היו הילדים יכולים לשחק בבטחה ובלי השגחה. מסביב לבתי הספר הפרבריים היו מגרשי המשחק כה גדולים, עד כי אלה הפכו לדרישה האידיאלית בכל בתי הספר העתידיים: שטח למגרשי טניס, קרוקט, בייסבול, כדורגל וכדורת. אמרסון מנה את היתרונות הללו בבהירות רבה ב"יומן", משנת 1865: "אין משטרה יעילה כל כך כמו גבעה טובה וקר דשא בשכונת הכפר, שם יכולים הנערים לרוץ, לשחק ולהיפטר מעודפי המרץ והכוח שלהם". הפרבר קבע ששטחי המשחק הנם חלק מהותי של העיר: אין להביא להצטופפותם בשל מחירי קרקעות גבוהים. זו היתה תרומה קבועה.

אך לאחר ההתנתקות מהעיר הפך עד מהרה החלק להיות תחליף לשלם כולו: תקופת חיים אחת, הילדות, היוותה מענה את הדוגמא לכל תקופות החיים. עם הגידול בזמן המנוחה, הפך המשחק לעיסוק רציני בחיים; מגרש הגולף, הקאונטרי קלאב, בריכת השחייה ומסיבת הקוקטייל הפכו לזיופים המטופשים שלחיים מגוונים ומשמעותיים יותר. כך שבתגובה לחסרונות העיר הצפופה, הפך הפרבר עצמו לקהילה המגוימת בהתמחות היתר שלה: הוא הפך מחויב יותר ויותר לנופש ולמשחק כמטרות בפני עצמן. משחק כפייתי הפך עד מהרה לאלטרנטיבה המקובלת לעבודה כפייתית. כך השתלבו שתי צורות החיים זו בזו: הן בפרבר והן במטרופולין יצרו הייצור ההמוני, הצריכה ההמונית והנופש ההמוני אותו סוג של סביבה סטנדרטית ולא טבעית.

אפילו הילדים סבלו מהפיכת הקהילה כולה לאזור נופש; זאת משום שקהילה נפרדת שכזו, המורכבת משכבה כלכלית אחת וחיה תוך מגע יומי מצומצם עם המציאות היומיומית, הניחה את הנטל

הכבד של ההשכלה על בית הספר והמשפחה. בכפר הקטן ביותר בו המשיכו האנשים לעסוק בחקלאות, דייג וצייד, ובעיירת התעשייה הזנוחה ביותר שאוכלוסייתה היתה מעורבת ביוזמות יצרניות מהותיות היו אפשרויות חינוכיות שלא היו קיימות בפרבר. לבסוף הפכו ההבדלים הפעילים בין הפרבר המודרני לעיר הגדולה לקטנים ביותר: המציאות בסביבות השונות לכאורה צומצמה בהדרגה למה שמחלחל דרך מסך הטלוויזיה.

אך הילדות והפרבר הם שלבים זמניים: כך שקהילה עירונית מתוכננת היטב חייבת לאפשר קיום שלבים אחרים של החיים, כמו גם אמצעי מגורים אחרים. פרבר אוניברסלי מהווה סיוט לא פחות מבעית, מבחינה אנושית, מאשר המגאלופוליס האוניברסלית; אך הצמיחה האקראית והבלתי מכוונת שלנו מובילה אותנו דווקא לקראת שגשוגה של חוסר מציאות זו. תבנית בקנה מידה גדול של כבישים מהירים, שדות תעופה, מגרשי חניה ומגרשי גולף מכסה על אמצעי חיים בקנה מידה קטן, ההולך ומתכווץ ללא הרף.

אך בתנופת המאמץ המקורי שלו, כאשר הפרבר הצליח כמעט להגשים את מטרתו הרומנטית, הוא תרם בכך מרכיב חיובי לתפיסה המתפתחת של העיר כסביבה מעורבת, שרקמתה ארוגה ביחד עם אזור הכפר; יש צורך להעריך תרומות אלה כראוי להן, להתאים ולשפר אותן בקפידה, אך אין להתעלם מהן.

#### 4. דבר לא מושג באמצעות צפיפות יתר.

תופעה מעניינת בהרכבת זני תירס מוכיחה כי כאשר מרכיבים זנים ירודים לכאורה עם זן בעל תכונות נורמליות, תהיה הפוריות גבוהה יותר מאשר זו המתקבלת בהרכבת שני זנים מפותחים היטב. מקור מוזר זה של כוח מעורב מתאים באותה מידה לפרבר. מה שהיה במקור אמצעי חיים נועז המעדיף קיום שלפונקציה אחת בלבד, גרם בשיתוף עם ההזדמנויות הכפריות לייצור סדרה שלמה של שיפורים בתכנית העיר הקיימת.

בשימוש החופשי שעשה בשטח, היה הפרבר היפוכן המדויק של רוב הערים ההיסטוריות במערב. בערים אלה ניתן למצוא פיזור של שטחים פתוחים בין הבניינים ומאחוריהם ולעתים גם שטח מעובד בתוך החומות. בפרבר, מצד שני, נראה פיזור של בניינים על פני השטחים הפתוחים; הגן, הפארק, המעבר המוצל בעצים וכביש הגישה יצרו המשכיות אסתטית. טורי בתים הפסיקו לשמש כחומות רצופות, התוחמות רחובות שיצרו מסדרונות סגורים. הבניין, שנותק כאן מהקשר הקרוב שלו לרחוב, הפך לחלק מהנוף ונטמע בו במתכוון. עם פתיחה זו שלרקמתה הסגורה של העיר המסורתית הופיע גם שינוי הכרחי במידת גוש בנייני המגורים.

באמצע המאה התשע-עשרה החל להראות גוש-על פרברי, שהיה גדול פי כמה מהגוש העירוני השכיח. גישה לפני הגוש התאפשרה באמצעות סמטאות ללא מוצא או דרכי גישה בצורת U או L, שנועדו לשימוש מקומי מוגבל. חידוש זה לא רק איפשר לגנים הגדולים חופש מהתנועה המפריעה, אלא אף צמצם את עלות סלילת הרחובות היקרה. בנוסף לכך, מתכנן הפרבר, בעקבו אחר קווי המתאר ובצמצמו את רוחב כבישי הגישה, חסך הן בהשקעה הראשונית והן בהוצאות התחזוקה, כשהוא משמר את האופי דמוי הפארק של הסביבה כולה. נראה כאילו חידושים אלה התרחשו באופן ספונטני ביותר ממקום אחד, אך חוסר המודעות אליהם וההערכה התאורטית הדלה עד לפני דור אחד מקשים על תאריך מדויק של הופעתם.

אך אף אחד מהתכנונים שנעשו במהלך המאה התשע-עשרה, כולל תכנוניו של האוסמאן, לא משתווה ברענונות הצורה ובתעוזת העיצוב שלו לטובים שבפרברים: פרבר ריברסייד (Riverside) של אולמסטד (Olmsted), ליד שיקאגו; רולנד פארק (Roland Park) שליד בלטימור; לאוולין פארק (Llewellyn Park) ב-ניו גרזי; ההישג המעולה של אונווין ו-פארקר (Unwin, Parker) בפרבר גני המפסטד, בו היו הבניינים חלק אינטגרלי מהעיצוב כולו. סביבתם הפיסית של הבניינים הטובים יותר היתה כה מקסימה, עד כי היא משכה את תשומת הלב מהחוסרים והנעלמים

החברתיים. באמצעות זניחת תכנית האסכלה הסטנדרטית ודמי השכירות הגבוהים, באמצעות קבלת השיתוף עם הטבע עלפני ביטולם והדחקתם של המאפיינים הסביבתיים, הצליחו המתכננים והבנאים ליצור צורה חדשה לעיר, או לכל הפחות את קוי המיתאר הגסים של הצורה החדשה. הישג זה ראוי לתיעוד היסטורי, שעדיין לא נכתב, ובו יש להקדיש פרקנפרד ל"ערים חדשות עבור אמריקה", חיבורו של קלרנס שטיין (Clarence Stein) (ר"ב). כאן אדון רק במסקנות הכלליות אותן ניתן להסיק מהמבנה הפרברי הטוב ביותר.

הראייה שהנחתה, בדרך אינטואיטיבית, את מתכנני הפרברים היעילים ביותר הוגדרה בצורה הגיונית בפעם הראשונה, כנראה, על ידי ריימונד אונווין, בחוברת צנועה שנקראה "דבר לא מושג באמצעות צפיפות יתר". אונווין פתח בבחינת הרחוב העירוני האנגלי, תוצאת החקיקה המוניציפלית האנגלית המוקדמת. תקנות אלה הגדירו ממדים מינימליים של רוחב הרחובות, החצרות האחוריות, אור השמש ומתקני התברואה בכל בית: אך, כפי שקרה מאוחר יותר עם התקנות שנועדו לאפשר את התנועה - חלו שינויים בשל העדיפות הברורה והמצערת שניתנה לתנועה ושהפכה גם למרכיב בתכנוני הערים החדשות הבריטיות. אונווין הראה כי תכנית תועלתית-לכאורה זו יצרה מספר מופרז לחלוטין של רחובות, הסלולים כדי להכיל נפח תנועה גדול, בעלות גבוהה. מפתא העדר שטחים מתאימים אחרים, הפכו רחובות אלה למגרשי משחקים לילדים. אונווין הוכיח כי באמצעות צמצום במספר הרחובות המיותרים והקצאת השטחים שהוקדשו להם לגנים פנימיים, הוא איפשר כמעט את אותו מספר בתים, שבכל אחד היה אדמת גן אפשרית לניצול, וסביבה נאה וחיננית יותר, באותו מחיר.

זו, למעשה, היתה בדרך כלל דרך הפעולה של מתכנן הפרברים. אך העלות הנמוכה של הקרקע נבעה בדרך כלל דווקא מעלות הפיתוח הנמוכה, שהתאפשרה על ידי ביטול המדרכות והכבישים הרחבים והסלילה הכבדה, בהם לא היה צורך; לעתים גם נמנע המתכנן מהקמת מערכות ביוב מוניציפליות - במקרים אלה נעשה שימוש בבורות ספיגה מקומיים, שהיו אפשריים רק בקהילות פתוחות בעלות צפיפות אוכלוסין נמוכה. אונווין הוכיח כי קדרותם של הרובעים הצפופים שללונדון, מנציסטר, פילדלפיה ו-שיקאגו, גם כאשר נבנו מבתיים חד משפחתיים, נבעה בין השאר מתכנון גרוע שלוה בבזבוז מיותר על שירותים שונים; תכנית נבונה יותר, המיועדת לשרת את הצרכים האנושיים, היתה מצמצמת עלויות מיותרות אלה.

ניתוח זה היה גם בעל ערך רטרוספקטיבי מסוים: הוא לא התייחס רק להצלחת החידושים בתכנון, כגון הסמטה ללא מוצא, אלא אף הראה את ערכן שלצורות המנורים והקולגיים לפי דוגמאות ימי הביניים - המקדש ופונדק גרייב-לונדון, הקולגיים הישנים ב-אוקספורד וב-קיימברידג' - שיצרו רובעים סגורים בתוך עצמם ומנותקים מהתנועה על גלגלים.

תפיסתו של אונווין, לפיה שטחים פתוחים, פארקים ומגרשי משחקים אינם רק מותרות של המעמד העליון, אלא ניתנים לשילוב ללא הוצאה עודפת בתכנית הבנייה הצנועה ביותר באמצעות חסכון ברחובות ובשירותים מיותרים, היתה גילוי בעל חשיבות עליונה. כאן נתגלתה הדרך להפרכת מדבר האבן העירוני, בתנאי שהאנשים לא תיעבו, כמו הצייר מונדריאן (Mondrian), את מראה הצמיחה הטבעית בעיר. אך המרשם החדש לא ניתן היה להגשמה בכוחות עצמו. כדי לשמור על אדמה פנויה בתנאי צפיפות נמוכה יש צורך בשליטה ציבורית יעילה על ניצול האדמה - באמצעות בעלות לאומית או מוניציפלית, או באמצעות קביעה חוקית של סטנדרטים מוצקים לצפיפות מגורים באזורים המיועדים לדור, כמו גם על ידי שליטה חוקית למניעת בנייה פרטית ללא שטחים פתוחים מספקים.

בנוסף לכך, ניתן לכוון את עורקי התנועה הראשיים מסביב לאזורי המגורים, על דרכים שלא אמורות למלא פונקציה מקומית כלשהי. כך היו זקוקים הלקחים החיוביים של התכנון הפרברי, על מנת להיות יעילים, לסוג שלמדיניות מוניציפלית שהתפתחה והחלה לפעול בקצב איטי למדי. אחד מהסימנים הודאיים לקיום מדיניות

כזו הוא שתכנונה יכוון לקראת ביטול הפרבר ככזה, ובניית קהילות חדשות בסדר מורכב יותר.

## 5. הפרבר "כיחידת שכנות".

לעובדה שהפרברים היו במקורם קהילות קטנות ומסוגרות בתוך עצמן יש השפעה נוספת על התפתחותם: היא סייעה ליצור מחדש מודעות למשהו שאבד במהלך הצמיחה המהירה של העיר - תחושת השכנות. מקורה של תחושה זו היה בכפר העתיק, אך היא היתה חיונית לחיים אורבניים מאוזנים לא פחות ממרכזי התרבות ומההתאגדות למטרה מוגדרת.

בקהילות פרבריות רבות זכה הארגון השכונתי לעידוד מעצם העדרה שלצורת שלטון מקומי כלשהי. במחקרו הדו-ערכי ורב הסתירות לגבי עיר הפרברים בארצות הברית, ציין רוברט ווד (Wood) (ר"ב) נכונה כי הפרבר השיב על כנו, בכמה דרכים, את הרעיונות המוקדמים יותר של שיתוף דמוקרטי ויוזמה מקומית. למרות שפגישת העיריה של ניו אינגלנד היתה פעם אמצעי של התאגדות עירונית מודעת, היא מעולם לא באה לידי ביטוי במבנה הפוליטי הגדול יותר. עם צמיחת העיר היתה, בהתאם, תזוזה קבועה מהקהילה הבסיסית של המשפחה והשכונה לכיוון התאגדויות בררניות, משניות ומכוונות למטרה כלשהי, שסיפקו את האינטרסים המוגדרים יותר של האזרח, אך לא היו קשורות לחיי הבית שלו.

אין ספק כי במהלך מאה השנים האחרונות במטרופולינים הגדולים הצטמצמו ההתאגדויות המשפחתיות והשכונתיות, ונותרו מהן רק משקעים שטחיים. ריבוי התושבים, הזרם הבלתי פוסק של זרים, המעבר התכוף למקום מגורים חדש והעדר תחומים ניתנים לזיהוי של מרכזים משותפים לפגישה החלישו את תהליכי הייצוב של חיי השכונה. אך בערים מאוחדות כמו פאריז, כפי שהוכיחו קומבאר דה לאו (Chombart de Lauwe) ועמיתיו, מתרכזים חיי המשפחה של מעמד הפועלים ב"רובע" בו חיה המשפחה; חיים אלה הם שורשיים ומחוסנים בפני השפעות חיצוניות, כאילו התנהלו בכפר המרוחק מאה מילין מה-"פלאס דה לה קונקורד". למרות שתושבי הפרברים עשויים להתנתק מהאתגרים הפוליטיים המאיימים שלהעיר המתפתחת, לעתים קרובות הם נוטלים אחריות פעילה בקהילה המקומית שלהם, ולו רק כדי להבטיח לעצמם אספקת מים סדירה או בתי ספר מנוהלים היטב.

בטבלת הערכים אותה קבע הפסיכולוג טורנדיק (Thorndike) (ר"ב) מדורגים פרברי ארצות הברית הרבה מעל הקהילות האחרות מבחינת האיכויות הרצויות שבהם; אחריהן מופיעות בטבלה העיירות הקטנות, כאשר ערי התעשייה מופיעות בתחתית הרשימה. (מפתיע לראות כי הערים הגדולות יותר ממוקמות במרכז הטבלה). אין ספק כי טבלתו של טורנדיק ראתה כעדיפות, במידה מסוימת, את התכונות בהן הצטיין הפרבר. אך בכל קנה מידה המתעלם מהפונקציות המיוחדות של העיר, ידורג הפרבר, קרוב לודאי, במקום גבוה.

כמה מהפעילויות של פרבר המעמד הבינוני נבעו ללא ספק מההשכלה הטובה יותר של התושבים ומהשפע היחסי של הזמן הפנוי, ממנו נהנו נשות הקהילה. אלה התקרבו, במושגים מודרניים, לתנאים שנדרשו עבור אזרחות בפוליסה יוונית: זמן פנוי, ניתוק מעיסוקים בזויים ודאגה לטובת הציבור.

"העיר הפרברית", ציין רוברט ווד, "מופיעה עם תכונות של קהל בוחרים מוגבל, הומוגניות, גישה אזרחית מוגדרת וזמן חופשי, המאפשרים ליישם את הדמוקרטיה של העיריה הקטנה עבור יותר אנשים ויותר ממשלות מכפי שהתאפשר לפני מאה שנה. רובם המכריע של הפרברים הם קטנים יחסית וגודל האוכלוסייה שבהם ניתן לארגון ושליטה". למרות שהמניע ליציאה לפרברים היה הרצון לברוח מהעיר, בשל הבעיות המוסריות והסביבה הירודה שלה, נמנו הישגיה הפוליטיים על התוצאות החשובות ביותר שלה. ניתן לתאר את הפרבר מבחינה פוליטית כנסיון לצמצם את

הקהילה העירונית הפונקציונלית למידה קטנה מספיק, שתאפשר יחס תקין של המשפחה האינדיבידואלית אליה. הפרבר שיקם, באופן שטחי, את הדמוקרטיה של ג'פרסון, שכמעט נמחקה על ידי הנטיות האוליגרכיות של הקפיטליזם, וסיפק את התנאים הנחוצים להצלחה: הקהילה הקטנה, בה התאפשר מגע פנים אל פנים של אנשים ניתנים לזיהוי, המשתתפים בחיים הציבוריים כבעלי מעמד שווה. ג'ונן ופוליטיקה היו בבחינת פעילויות "עשה זאת בעצמך" בפרבר. וכל עוד שמרה הקהילה על ההגבלה הטבעית בשטח ובמספרים, היא המשיכה לטפח חיים שכונתיים אלה. אם כן, לא במקרה הגדיר פרי (Clarence Perry) את תפיסת היחידה השכונתית, אחרי שהתנסה ביתרונות הסביבה הפרברית המתוכננת היטב כדייר בהתפתחות פרברית לדוגמה בלונג איילנד, גני פורסט הילס (Forest Hills Gardens). פרי למעשה הבהיר, במבנה מוגדר יותר, את צורת החיים ממנה נהנה בעצמו.

העניין המקורי של פרי בעקרון השכונה החל בהיבט הפוליטי של העניין. אך העיקרון נתפס עוד קודם לכן, על ידי תנועת "בתי ההתיישבות" (Settlement House), שייחסה לשכונות העוני של ערים כדוגמת לונדון, שיקאגו ו-פיטסבורג מרכיב שלא היה קיים אפילו באזורים הטובים ביותר: גרעין חברתי מארגן, המספק את האמצעים הנחוצים לעבודה ולשיתוף בכל הפעילויות השכונתיות. תנועה זו החלה בעיר התעשייה הפרובינציאלית רוצ'סטר, ניו יורק, במטרה להחזיר באמצעות מרכזים קהילתיים את חיוניותם של החיים הפוליטיים האמריקאים. פרי וחבריו שאפו להחזיר לכל הקהילות האמריקאיות את אשר ניסתה התנועה להשיג בדור הראשון לקיומה.

המרכז הקהילתי היה מקום לדיון, ויכוח ופעולה שיתופית על כל הנושאים הציבוריים: מטרתו היתה להחזיר את היוזמה, המודעות העצמית והכיוון העצמי של הקבוצה המקומית: אתגר לנאמנויות המבוססות, ההחלטות החד צדדיות והשליטה מרחוק. לאחר יסודו היה מסוגל המרכז הקהילתי להתפתח לכיוונים רבים, כפי שעשו טוינבי היל (Toynbee Hill) ו-הול האוס (Hull House), בדאגתם להשתתפות בהצגות חובבניות, אמנויות ואומנויות, כמו גם ביצירת מרכז לחיים התרבותיים והרוחניים של השכונה, כפי שעשתה זאת פעם הכנסייה.

לאחר שנת 1920 נחלש כוחו של רעיון המרכז הקהילתי כתנועה, והתקוות שפרחו בזכותו החלו לדעוך. אך אחת הסיבות לתהליך זה היתה הצלחתו; זאת משום שבשנים שלאחר מכן הוחל בתכנון בתי הספר בארצות הברית כשהם מצוידים במתקנים המאפשרים להם לשמש כמרכזים לקהילה הבוגרת, כולל בשעות היום. מכל מקום, פרי נשא את התפיסה המלאה הלאה, באמצעות תכנון מבנה אחיד שיהיה עדיף יותר לפעילויות ולפונקציות השכונתיות, ועדיין יהיה מסוגל לקחת חלק פעיל בתכנית העירונית המקיפה - פעולה אותה לא הצליח הפרבר לבצע.

עקרון הארגון השכונתי התייחס להבאתם לכדי מרחק הליכה של כל המתקנים הנחוצים באופן יומיומי לצורך תפקוד הבית ובית הספר, ועל שמירת עורקי התנועה העמוסים, המשרתים אנשים וסחורות להם אין קשר לשכונה, מחוץ לאזור זה. לאחר קביעת מרחק ההליכה כקריטריון לקהילה של פנים אל פנים, נקבע בהתאם כי מגרש משחקים לתלמידי בית הספר יהיה במרחק שלא יעלה על 400 מטר מבתי התלמידים; אותו עיקרון התייחס גם למרחק מבית הספר היסודי ומאזור השיווק המקומי. הן האוכלוסייה והן ההתפשטות ההיקפית של קהילה כזו היו מוגבלות וניתנות להגדרה פיסית באמצעות שיטת דרכים או חגורה ירוקה, או שתייהן. פרי קבע את גודלה של שכונה עירונית כזו בכ-5,000 איש: מספיק כדי לספק מגוון מלא של שירותים מקומיים, ומאפשר תמיד זרם נכבד של מתיישבים מחוץ לגבולות המוגדרים; רק המתנגדים המושבעים לרעיון יחידת השכונות התייחסו אליה כאל יחידה אטומה, המעוצבת על מנת למנוע מגע עם שאר חלקי העיר. בתפיסת השכונה שלו זיהה פרי את התא החברתי היסודי של העיר וביסס את עקרון הצמיחה התאית.

ניתן לומר כי פרי השיב על כנו את אחד המרכיבים העתיקים של העיר, הרובע, אותו מצאנו כבר בנהריים הקדומה; הוא עשה זאת בשילוב עם רעיונות ואמצעים מודרניים, ומעל הכל תוך מודעות עצמית מפותחת. אך הוא העביר את בית הכנסת או הכנסייה, כגרעין מושך, לתוך בית הספר והגרעין הקהילתי, ובמקביל שילב את מגרש המשחקים והפארק כחלק מהותי של העיצוב כולו, וכך החזיר לעיר כמה מהאלמנטים הכפריים אותם זנחה לחלוטין בתקופות קודמות. באמצעות שחזור קנה המידה של הולך הרגל איפשרה תכנית השכונה לעורקי התחבורה חדירה יעילה יותר לאזורים גדולים יותר, ללא צורך בהצטלבויות האינסופיות ובזבוז הזמן הנובעים מפיזור אקראי של מתקנים אורבניים.

בשלוש קהילות שונות, האחת בנויה לפי תכנית האסכלה, השניה ממוקמת על קרקע חקלאית גלילית והשלישית מוצבת על גבי גבעה, הדגימו רייט ו-שטיין את ערך הרעיונות אותם ניסח פרי, ואת ישומו האוניברסלי של הנסיון אותו שיקף פרי בתכנית החדשה של העיר.

מיישומים מוגדרים אלו התפתחו שני מרכיבים בתכנון. אחד היה הפרדת שדרות התחבורה מהדרכים והכבישים המקומיים, על פי רעיונו של פרי: מרכיב זה הגיע לביטוי הגיוני ב-רדברן (Redburn), בה מהווים שבילי הולכי הרגל וכבישי כלי הרכב שתי מערכות תחבורה עצמאיות, כפי שצוין קודם לכן. מרכיב אחר היה הפארק השכונתי, שנראה כחגורה ירוקה מסביב לשכונה - כמו בערים אנגליות חדשות רבות - או כרצועת דשא פנימית, המאחדת את גושי העל - כמו שהדבר בא לידי ביטוי ב-רדברן. בתכניתו ל-שנדיגר (Chandigarh) פיתח לה קורבוזייה בתבונה רבה את תכנית רדברן, שבמקור יועדה לבניית בירה זו על ידי מאייר ו-נוביצקי. עד עתה, מלבד הערים האנגליות החדשות, זהו היישום הנרחב ביותר של רעיון ההתפתחות השכונתית התאית בתכנית עירונית מאורגנת ומאוחדת.

אם כן, אחד מהחידושים הבולטים בתכנון הערים המודרני נובע ישירות מהחידושים הפיסיים והחברתיים, שנראו בתכנון המקורי של הפרבר הרומנטי. הרצון לסביבה נעימה יותר לפעילויות המקומיות, ובעיקר לפעילויותיה של המשפחה הגדלה עם תגובותיה האישיות, המסוגלות להתקיים רק בקהילה קטנה, סייע להגברת הפופולריות של התנועה לכיוון הפרברים. למרבה הצער איבד הפרבר עצמו את התנאים ששימרו את הנוף מסביב לו ואיפשרו את ההתאגדות הספונטנית והיוזמות המשותפות. כיום ניתן למצוא בפרבר בעיקר את חולשותיו המקוריות: סנובזים, התבדלות, חיפוש סטאטוס והעדר אחריות פוליטית.

סקר שנערך לאחרונה ב-בוסטון הוכיח כי רק תושב זכר אחד מתוך שלושה מבלה פרק זמן כלשהו בפעילויות קהילתיות או עירוניות בפרבר מגוריו, וכיניתן להסיק כי הוא לא משתתף באורח פעיל בהתאגדות המקצועית או העסקית המאפיינת אותו. תושב הפרבר התכחש, למעשה, להתחייבויותיו האזרחיות באשר הן: ניתוקו גבר ככל שהתנתק מהמרכז. השכונה או העיר אינן מסוגלות להקנות כוח אחיזה לפרבר של "עידן המכונית". מרכזי הקניות הפרבריים, כמו גם המפעלים, משרדי העסקים, ומוסדות המחקר הפרבריים, סיפקו מינימום של אמצעים להתאגדות, בעודם כופים - באמצעות חלוקתם השרירותית על פני השטח - השקעה מירבית של מאמץ, באם נמדוד אותו בזמן, במרחק או בעלות כספית.

גופים מהירים אלה הם הנשורת של הניצול המטרופוליטני. הם אינם מוחזקים עוד על ידי המגנט העירוני או על ידי כלי הקיבול העירוני: למעשה ניתן לראות בהם סמלים של "העיר הנעלמת". אך תנועה זו מהמרכז אינה נושאת תקווה או הבטחה כלשהי לחיים ברמה גבוהה יותר. בדיוק כפי שהיקום הטכנולוגי המתרחב מגדיל את המרחק שבין קיומנו היומיומי והמרכז האנושי שלו, כך מרחיק הקיום העירוני המתפתח את החלקים הנפרדים מהעיר עצמה, בהשאירו את האדם עצמו מנותק יותר, בודד וחסר אונים מכפי שהיה אי פעם. ניידות כפייתית מספקת פחות ופחות הזדמנויות להתאגדות, מאשר הזדמנויות ליציבות הכפייתית שהיתה אפשרית בעיר המוקפת בחומות.

מה שהחל כמנוסת משפחות מהעיר הפך לנסיגה כללית יותר, שלא הביאה למספר רב יותר של פרברים אינדיבידואליים, אלא לחגורה פרברית מתפשטת. בעוד הארגונים הגדולים של המטרופולין הפכו מאורגנים יותר באמצעות פיקוח ביורוקרטי נרחב, הנהלת חשבונות ממוכנת ושליטה כספית ריכוזית, הם פיזרו את אבריהם - חנויות כל-בו, בתי מלון, חברות ביטוח, מעבדות ובנקים - עלפני הנוף המטרופוליני כולו: לעתים, יש להודות, נעשה הדבר כדי לצמצם את המרחק מהעבודה של הבעלים והמנהלים. זוהי לכשעצמה הודאה בכך שהנסיגה המפרכת לעבודה בעיר הפכה ליותר מבלתי נסבלת ובלתי נחוצה. למרבה הצער, סך כל החלקים הפזורים הללו אינו מסוגל ליצור מבנה עירוני חדש. למרות שפוטנציאלית הם יצרו את המרכיבים לסוג חדש של עיר רב-מרכזית, הפועלת על בסיס אזורי, נראתה השפעתם של חלקים אלה עד עתה רק בשחיקתם ובסיכול הצלחתם של המרכזים הישנים, מבלי ליצור מסלול ברור דיו לביצוע הפונקציות החברתיות המהותיות על רמה שתהיה קרובה לרמה הישנה. תוך דור אחד, כאשר הם יאבדו את תנופתם - אותה קיבלו מהעיר ההיסטורית - תהיה ההתדרדרות שתנבע מכך רצינית למדי. אם ישארו כמות שהם, כפי שהדגימה לוס אנג'לס, יהרסו כוחות אלה באורח אוטומטי את העיר.

## 6. מסילת הברזל, החגורה הירוקה והתפשטות התנועה.

הפרברים שניבנו בין 1850 ל-1920 קמו בראש ובראשונה בזכות מסילת הברזל, למרות שאלה שניבנו קרוב לעיר חבו את קיומם באותה מידה לרכבת העירונית החשמלית ולרכבת התת-קרקעית. היו מקרים בהם תמכו רוכשי האדמות - לצורך ספקולציה - בהתפתחות התחבורה העירונית המהירה, אך גם לא פחות מקרים בהם עודדו הכוח החשמלי ואילי התחבורה - כמו ואן שוורינגר (van Sweringen) ב-קליבלנד ו-אינסול (Insull) ב-שיקאגו את תנופת בניית הפרברים. היוזמה האמיצה של פראנק פיק (Pick), מנהל הרכבת התחתית ב לונדון, היתה גורם מכריע בהתפתחות הפרברית של לונדון במאה העשרים.

לסוג המוקדם של הפרבר, שהיה תלוי במידה רבה במסילת הברזל, היתה מעלה מיוחדת אותה ניתן היה להעריך במלואה רק לאחר העלמותה. פרברים אלה, שנמתחו לאורך קו המסילה, היו ממוקמים בצורה נבונה וללא רציפות ביניהם. ללא סיועו של המחוקק היו פרברים אלה מוגבלים באוכלוסיה ובשטח: בגדול שבהם היו לעתים רחוקות למעלה מ-10,000 איש, והיו עוד פחות מקרים בהם פרבר מנה פחות מ-5,000 תושבים. בשנת 1950, לדוגמה, חיו ב-ברונקסוויל (Bronxville), ניו יורק, פרבר טיפוסי של המעמד העליון, 6,778 איש; זאת בעוד שב-ריברסייד, אילינוי, שנוסדה כבר בשנת 1869, היו רק 9,153.

קנה המידה של הפרבר, שנקבע לפי יחידת השכנות, לא היה רק תוצאה של התכנון הפתוח, אשר צידד בצפיפות אוכלוסין נמוכה. מסילת הברזל, שעצרה בתחנות שמוקמו אחת לחמישה עד שמונה קילומטרים, יצרה גבול טבעי להתפשטות הקהילות שחיו בקרבת התחנות. היה צורך למקם את הבתים "במרחק הליכה קל מתחנת הרכבת", כמו שציינו עלוני הפרסום. רק אלה שהיו עשירים מספיק כדי להרשות לעצמם החזקת סוס ומרכבה העזו להתגורר בעומק האזור הכפרי.

באמצעות תחנות הרכבת נמנעו בתחילה התפשטות או גידול לא מבוקר במספר תושבי הפרבר; חגורת ירק, שבמקרים רבים ממשיכה להתקיים כגני שוק, חצצה בין הפרברים והגדילה את שטח האזור הפתוח. במקרים מסוימים, כמו באזור ווסטצ'סטר (Westchester), ניו יורק, בין השנים 1915 ל-1935, הוקמה בצד הכביש המהיר חגורת פארק רצופה לשימוש הולכי הרגל; בתקופה בה הכביש עדיין לא הוצף בנפח תנועה עצום, הוסיף מרכיב זה לשלמותה של התבנית הפרברית השלמה. על אף חסרונותיה

החברתיים, היתה זו, מבחינות רבות, סביבה פיסית אידילית. אך מצב זה נמשך פחות מדור אחד.

ככל הנראה היה זה עצם קיומן של חגורות הירק הטבעיות, המבודדות את הקהילות הפרבריות הקטנות והמספקות את צרכי עצמן, אך הנמצאות בקשר הדוק עם שכנותיהן, אשר הניע את הכלכלן אלפרד מרשל (Alfred Marshall) להציע בשנת 1899 "מס אויר צח לאומי" באנגליה, כאמצעי להבטיח חגורות ירק קבועות בין הערים. "אנו זקוקים", קבע מרשל, "להגדיל את שטחי המשחקים בתוך העיירות. כמו כן יש למנוע מעיר אחת לגדול לתוך עיר אחרת, או לתוך הכפר השכן; עלינו לשמור על קיומם של רצועות ביניים כפריות ומשטחי נופש ציבוריים".

לא ניתן היה להציע עצה נבונה מזו לממשלות המקומיות: אכן, למעלה מחצי מאה לאחר מכן עדיין ניתן להציע זאת, והצורך ביישום הוא רב יותר מאי פעם. חוסר ההערכה לרעיונות אלה הינו אות קלון לפקידים ולמתכננים העירוניים.

אילו היתה עצתו של מרשל זוכה ליישום נכון באמצעות הצגת תכנון מתאים וחקיקה המתייחסת לשימוש בקרקע, ועל ידי רכישה בקנה מידה גדול של אדמות ציבוריות להתיישבות עם כל פרויקט של פיתוח כביש מהיר, ניתן היה לבצע שינוי מהותי בתבנית העירונית. אז ניתן היה לא רק למנוע את ההתפשטות וההתלכדות של המסות העצומות של דיוור פרברי ותת פרברי, אלא גם לנקוט בצעדים חיוביים לקראת בניית צורה אורגנית יותר, על בסיס אזורי, של ארגון האמצעים המודרניים שבידינו לתחבורה ולתקשורת.

במקום ליצור את העיר האזורית, יצרו הכוחות שהרחיבו את הכבישים המהירים ופיתחו את הקרקע הכפרית בועה עירונית חסרת צורה. אלה המשתמשים בקסם מילולי על מנת להפוך מערום זה לישות טבעית אינם אלא משלים את עצמם. כינוי המסה הנובעת מכך בשם "מגאלופוליס", או ההצעה כי השינוי בקנה המידה המרחבי ובתחבורה המהירה הינו תנאי מספק ליצירת צורה עירונית טובה יותר, הם התעלמות מהטבע המורכב של העיר. ההתלכדות האמיתית של הרקמה העירונית, שלפי דעתם של סוציולוגים רבים היא השלב הסופי בהתפתחות העיר, אינה סוג חדש של עיר, אלא אנטי-עיר. כמו בתפיסה של אנטי-חומר, גם האנטי-עיר הורסת את העיר בכל מקרה בו הן נפגשות.

התהליך שעבר על הפרבר הוא היום בבחינת היסטוריה. מייד לאחר שהמכוננית הפכה נפוצה, נעלם קנה המידה של הולך הרגל, שקבע עד אז את תחומי הפרבר, ואיתו נעלמו גם רוב האינדיבידואליות והקסם הפרבריים. הפרבר הפסיק להיות יחידת שכנות: הוא הפך למסה מפוזרת בצפיפות נמוכה, שהיתה עטופה במסגרת רב עירונית ואף סייעה להרחבת מסגרת זו. הפרבר היה זקוק למידתו הקטנה, כשם שהיה זקוק לרקע הכפרי שלו, כדי להשיג את השלמות החצי-כפרית המיוחדת לו. ברגע שהוא הגדיש את הסאה, הפסיק הפרבר להיות מפלט מהעיר והפך להיות חלק בלתי נפרד מהמטרופולין. עובדה זו תמשיך להיות אמיתית, גם אם מטוסי הסילון יביאו מרחקים של אלף ושמונה מאות קילומטרים לקירבה של שמונים קילומטרים; משום שכאשר האדם כובש שטח, הוא בעצם מגדיל את האוכלוסייה עבורה שטח זה אפשרי לגישה. הרווח הנקי הצפוי מכך הינו, בעצם, שלילי ביסודו.

כל עוד שלטו תחנת הרכבת ומרחק ההליכה על הצמיחה הפרברית, היתה לפרבר צורה מוגדרת. עצם ריכוז החנויות ומגרשי החנייה מסיבי לתחנות הרכבת בפרברים הטובים יותר אפילו עודד התפתחות סוג חדש של שוק, שהיה מרוכז יותר מהשוק שהשתרע לאורך השדרה. היה זה אב טיפוס ספונטני של מרכז הקניות הפרברי, שמתקני החנייה הנוחים שלו העניקו לו יתרון על פני המוסדות העירוניים המרכזיים יותר, לאחר שהמכוננית הפרטית הפכה לאמצעי התחבורה העיקרי. אך המכוננית גרמה לתוצאות נוספות, מלבד סילוק הגבולות המוקדמים וביטול קנה המידה של הולך הרגל: היא הכפילה את מספר המכונניות הנחוצות למשפחה, או לחילופין הפכה את עקרת הבית הפרברית לנהגת במשרה מלאה.

תהליך זה הלך והחמיר משום שחדירת המכונית הפרטית לוותה בהרס מכוון של מערכת התחבורה החשמלית (הרכבת). בחלקים העירוניים יותר של אירופה הגיעה התחבורה החשמלית למהירויות גבוהות יותר, במידה משמעותית, מהאוטובוסים הממונעים של אותה תקופה. במקום להוות השלמה למערכת החשמלית, הפכה המכונית הפרטית לתחליף מגושם שלה. במקום לשמור על מערכת תחבורה מורכבת, המציעה אפשרויות שונות של נתיבים ומהירויות בהתאם לצרכי הנוסעים, הפך המכלול העירוני החדש להיות תלוי בצורת תחבורה אחת, המכונית הפרטית, שהרחבת השימוש בה בלעה את הנכס היחיד בו היה יכול הפרבר להתגאות: השטח. במקום בנינים ממוקמים בתוך פארק, יש לנו עתה בנינים ממוקמים בתוך מגרש חנייה.

כאשר הפרבר שימש רק למיעוט מועדף, הוא לא השחית את האזור הכפרי וגם לא איים על העיר. אך כאשר התנועה לכיוון הטבעת החיצונית יותר הפכה המונית, התפתחה נטייה להרס ערכן של שתי הסביבות תוך יצירת תחליף עגום, חסר צורה ומנוגד לערכים הפרבריים המקוריים. אנו עומדים בפני פרדוקס מוזר: הצורה הפרברית החדשה יצרה עתה מסלול אנטי-אורבני. עם ביטול מרחקי ההליכה הופסק גם השימוש בהליכה כאמצעי נורמלי של תנועה אנושית: המכונית הפכה אותה ללא בטוחה, והרחבת הפרבר הפכה אותה לבלתי אפשרית.

כתוצאה מכך, ניתן להשלים את "דבר לא מושג על ידי צפיפות יתר" בתוכחה המתאימה לו: "משהו ילך לאיבוד במצב של שטח גדול מדי". משפט זה נכון לגבי כל מרכיבי המצבור הפרברי. הכביש הצנוע של פעם, שהמשיך לשמור על רוחב קבוע של חמישה מטרים, אותו ירש מהרומאים, דורש עתה אלפי דונמים וזוכה בעדיפות על פני כל שימוש אפשרי אחר, במידה רבה אף יותר מזו שזכתה לה מסילת הברזל בימי שיאה.

כדי להבטיח את זרם התנועה הרצוף, אפילו באזורים הכפריים, תוכננו מחלפים אדירים, שבנייתם הרסה שטח פתוח נוסף. במקום מתקני ההעמסה ורחבות הקרונוט בתחנות הרכבת, דרש פיזור של התחבורה הממונעת הקמת מתקנים זהים ליד כל בנין. כך נוצר מצב, בו האנשים המחנים את מכוניותיהם בקצה מגרש החניה של ביתם, מקום עבודתם או מרכז הקניות שלהם, נאלצים ללכת ברגל מרחק גדול יותר מכפי שהיו הולכים אילו השתמשו באוטובוס או ברכבת התחתית בעיר הצפופה יותר; למרות זאת המשיך להתקיים דימויה של המכונית הנושאת את בעליה "מדלת לדלת". המצב החדש שנוצר היה רחוק מאד מההנאה האצילית של השטח הנראה לעין, אשר היתה קיימת בעיר הבארוק המאוחרת עם הכיכרות הפתוחות והשדרות הארוכות. בפיזור הפרברי החדש הפך הביזבוז המיותר של השטח לתחליף לתכנון עירוני נבון, לארגון מוניציפלי המתחשב גם בהשלכות ארוכות טווח ולכלכלה הגיונית. כל בנין משתרע באורח עצל ובבנייה חד קומתית על פני השטח המירבי עליו ניתן לבנות, בהיותו מבודד משכניו, אם יש כאלה בנמצא, על ידי מגרש חניה גדול מאי פעם. גם כאשר המפעל הממוקם מחוץ לעיר משחרר את עובדיו בתום יום העבודה, שווה הזמן אותו יבזבוז בתנועה העמוסה לזמן שהיו מבזבזים אילו היו עובדים בעיר עצמה.

תחת המבנה הפרברי הנוכחי עוקבות כל הפונקציות העירוניות אחרי הדוגמא של הכביש המהיר: הן בולעות שטח ומכלות זמן תוך חיכוך ותסכול גוברים בעוד, תחת ההנחה המוטעית של הגדלת טווח המהירות והתקשורת, הן מונעות ושוללות בעצם פיזור חלקי העיר באופן אקראי על פני אזור שלם את האפשרות לפגישות ומגעים בלתי מתוכננים.

במקור ניצולן המוטעה של הטכניקות המודרניות ניצבת אשליה בסיסית: ההנחה שכוח ומהירות הם הישגים רצויים בזכות עצמם, וכי הסוג העכשווי של כלי רכב מהירים חייב להחליף את כל אמצעי התחבורה האחרים. העובדה היא, כי המהירות בתנועה חייבת להיות פונקציה של המטרה האנושית. אם אדם מעוניין לפגוש באנשים אחרים ולשוחח איתם בנוף העירוני, תהיה מהירות של חמישה קילומטר לשעה מהירה מדי עבורו; אם מנתח מנסה להגיע לחולה הנמצא במרחק של אלף וחמש מאות קילומטרים, תהיה מהירות של חמש מאות קילומטר בשעה איטית מדי עבורו.

אך מומחי התחבורה שלנו אינם מסוגלים להבין, מפאת הצמדות להנחות היסוד המשתקות שלהם, הוא שלא ניתן ליצור מערכת תחבורה מתאימה על ידי אמצעי תעבורה בודד, ללא קשר למהירות התאורטית אותה הוא מסוגל לפתח.

רשת יעילה דורשת קיום מספר מירבי של אמצעי תחבורה חליפיים, במהירויות ובנפחים משתנים, לפונקציות ומטרות שונות. הדרך המהירה ביותר להעביר מאה אלף איש באזור עירוני מצומצם, נאמר ברדיוס של שבע מאות וחמישים מטר, היא בהליכה: הדרך האיטית ביותר להעביר אותם היא העמסתם על מכוניות פרטיות. כל האוכלוסיה ששהתה ב-בוסטון ההיסטורית בשעות היום היתה מסוגלת להאסף במרכז העיר תוך פחות משעה אחת, כאשר הרחובות פנויים מכלי רכב כלשהם. אילו היו האנשים מגיעים לשם במכוניות פרטיות, היה התהליך לוקח שעות רבות, ואלמלא היו חלק מהאנשים זונחים את מכוניותיהם, משום שלא היו מסוגלים להחנותן, לא היו מצליחים להגיע ליעדם כלל ועיקר.

מהנדסי התחבורה וראשי הרשויות המוניציפליות, המהפנטים מהפופולריות של המכונית הפרטית, חשים מחויבות לעזור לשגשוגה של גינרל מוטורס, גם אם התוצאה הסופית היא תהיה ובוהו כללי. הם ממשיכים להרוס את כל אמצעי התחבורה האחרים, בחזרם על טעויותיהם של מהנדסי הרכבת הראשונים: כעת מצטברת בערים הראשיות אוכלוסיה גדולה מכפי יכולתה של המכונית הפרטית להעביר, אלא אם כן תהרס העיר עצמה על מנת לאפשר את תנועתם ואכסונם של כלי הרכב.

אילו ידעו המומחים הטכניים והמנהלים את מלאכתם, הם היו נוקטים באמצעים מיוחדים כדי להבטיח שיטות יעילות יותר של תחבורה המונית, כדי לשמור על קיומה של העיר ועל מינימום של בזבוז זמן באמצעי התחבורה האחרים. כדי להשיג צורה עירונית מושלמת המסוגלת לתפקד באופן מלא, יש צורך למצוא את הערוצים המתאימים לכל צורת תחבורה: רק החלוקה המכוונת של הולך הרגל, מערכת התחבורה ההמונית, הרחוב, השדרה, הכביש המהיר ושדה התעופה יכולה לספק את צרכי הקהילה המודרנית. לא ניתן לעשות זאת בפחות מכך.

באמצעות העדפת המשאית על פני מסילת הברזל לתנועה למרחקים ארוכים, החלפנו שירות יעיל ובטוח בשרות בלתי יעיל ומסוכן יותר. אם אנו רוצים לשפר את מערכת הכבישים המהירים שלנו, עלינו להפנות חלק גדול ככל האפשר להובלה במסילת הברזל. אחת הסיבות החשובות לשמירה על שרתי הנוסעים והמטען באמצעות מסילת הברזל היא המגמה להבטיח תנועה חופשית על ידי כלי רכב פרטיים בכבישים המהירים. באופן דומה, אם מערכת הכבישים המהירים אותה בנינו מסביב לערים אכן מיועדת לתפקד ככבישים מהירים לשם, יש צורך לשפר את התחבורה ההמונית ולהרחיב אותה, בוודאי שלא להוציא אותה מכלל שימוש.

הפתרון היעיל היחיד לצפיפות העירונית הוא למקם את אזורי התעשייה והמסחר ביחס לאזורי המגורים, כך שכוח האדם הנע ביניהם יהיה מסוגל לעשות את דרכו בהליכה, ברכיבה על אופניים, בנסיעה באוטובוס או ברכבת. על ידי הפניית כל צורות התנועה לכבישים מהירים, אנו מטיילים עליהם עומס המבטיח את האטת תנועת השיא לכדי זחילה; ואם ננסה לתקן זאת על ידי הכפלת מספר הכבישים המהירים, רק נסיף להרס העירוני הכללי באמצעות פיזור חלקי העיר על פני שטח גדול עוד יותר במסה חסרת צורה של רקמה חצי-עירונית מתפשטת. הניתוק המרחבי של הפונקציות בעיר הפרברים גרם להתמקדות מקצועית קיצונית של החלקים האינדיבידואלים: אזורי מגורים נפרדים ללא חנויות מקומיות; מרכזי קניות נפרדים ללא תעשיות; מפעלי תעשייה נפרדים ללא שרותי מזון, אלא אם כן אלה סופקו על ידי ההנהלה. בבדיחה משיתוף הפעולה המורכב של העיר החזירה עיר הפרברים את החוליים המקוריים של התמחות היתר והשליטה הנוקשה.

תכנון עירוני טוב חייב לספק מקום למכונית הפרטית: לגבי זה אין ספק. אך אין להסיק מכך שיש להרשות למכונית הפרטית לחדור לכל חלקי העיר ולהשאיר בהם, גם אם היא פוגעת בכל הפעילויות האחרות. כמו כן, אין להסיק מכך שהמכונית תכתוב את צורת החיים כולה, או שיצרניה יורשו לבזבז לדרישות העיר בכך שייצרו

מכוניות רחבות וארוכות יותר מאי פעם. ההיפך הוא הנכון: הגיע הזמן להפריד בין שתי פונקציות של המכונית הפרטית: התנועה העירונית והתנועה מחוץ לעיר. לסוג האחרון תהיה המכונית המרווחת, הגדולה מספיק להכיל משפחה שלמה על כבודתה, בבחינת מתאימה ביותר. אולם בעיר תשאר מכונית כזו בשולי הכביש, ובעליה ישלם ביד נכבדה עבור התענוג של החנייה. לעומת זאת, יש להעניק תמיכה מיוחדת לייצור ולהפצת מכוניות קטנות ומונעות בכוח חשמלי, שישמשו לתנועה תוך עירונית סדירה כמרכיב משלים בתחבורה ההמונית ולא כתחליף לה. מהירות סבירה, שקט, נוחות וקלות בחניה - אלה הם מאפייניה של מכונית עירונית. רק טכנולוגיה דלה באופן אבסורדי יכולה להציע תשובה אחת בלבד לבעיית התחבורה; רק תכנון ערים דל יכול להרשות לתשובה כזו לשלוט על כל צורת הקיום.

## 7. עיר פרברים המונית כאנטי-עיר.

בתנאי הפיזור הנוכחי מכרנו, למעשה, את זכות הקיום העירונית שלנו תמורת תוהו ובוהו מצער של כלי רכב. הדורות הבאים ודאי יתפלאו למראה נכונותנו, אפילו תשוקתנו, להקריב את השכלת ילדינו, את הטיפול בחולים ובקשישים ואת התפתחות האמנויות, מבלי להזכיר את הגישה הנוחה לטבע, עבור מערכת התחבורה החדגונית, העוברת דרך אזורים מיושבים בצפיפות נמוכה במהירות של תשעים קילומטר לשעה, אך באזורים עירוניים צפופים יותר מהירותה לא עולה על תשעה קילומטר לשעה. אך צאצאנו יבינו, אולי, את הנכונות המשונה לבזבז טריליוני דולרים כדי לשגר קרבן לכוכב אחר, אם יראו כי ערינו מושמדות באותו טכס דתי קדום: עבודת המהירות והשטח הפתוח. בהעדר תקציב מוניציפלי מספיק לטיפול מתאים בדרישות החיים אותן ניתן לרכז בעיר, התמקדנו בפונקציה אחת, תחבורה, או למעשה בחלק אחד של מערכת התחבורה המתאימה - התנועה באמצעות המכונית הפרטית.

על ידי מתן הרשות לתחבורה ההמונית להתדרדר, ובאמצעות בניית כבישים מהירים מחוץ לעיר ומגרשי חניה בתוכה, כדי לעודד את השימוש המירבי במכונית הפרטית, סיינו מהנדסי הכבישים ומתכנני העיר להרוס את הריקמה החיה שלה ולהגביל את אפשרויות יצירת גוף עירוני גדול יותר בקנה מידה אזורי. תחבורה המונית למרחקים קצרים, של פחות מקילומטר וחצי, צריכה להתמקד בעיקר בהולך הרגל. על ידי החלשת הולך הרגל וסילוקו מהתמונה, ובשל הכשלון בהרחבת ובשיפור התחבורה ההמונית, יצרו הפקידים המוניציפליים ומהנדסי הכבישים מצב המחייב צפיפויות מגורים נמוכות ביותר. השליטה הבלעדית על השטח הפרטי לא רק מצמצמת את המתקנים החברתיים של העיר, אלא אף מביאה לעלות משמעותית נוספת: אובדן השטחים הציבוריים הפתוחים.

האמונה האבסורדית, הדוגלת בכך ששטח ותנועה מהירה הם מרכיביהם העיקריים של החיים הטובים, טופחה על ידי סוכני עיר הפרברים ההמונית. המנהג של בנינים בעלי צפיפות אוכלוסין נמוכה הינו שריד למורשת התנועה הרומנטית המקורית, וכעת הוא מהווה את אחד המכשולים העיקריים בפני הגיבוש מחדש של חלקי העיר ואיחודם בתבנית שונה, שתציע משאבים עשירים יותר למחיה מאשר המטרופולין המרכזי, הצפוף וחסר הסדר, או האזורים הרחוקים יותר, אליהם ניתן להגיע באמצעות נסיעה על הכבישים המהירים. גבול האבסורד של אמונה זו הוא, כידוע, לוס אנג'לס. כאן נשמרו הסטנדרטים הפרבריים של שטח פתוח, עם בתים בודדים, לעתים רק אחד לדונם; כאן גם החליפה המכונית הפרטית, כאמצעי התנועה העיקרי, את מערכת התחבורה הציבורית שעד לפני דור אחד היתה יעילה ביותר.

לוס אנג'לס הפכה עתה למסה בלתי מוגדרת של בתים, התחומה לאזורים באמצעות כבישים מהירים רבי-מסלולים, עם מחלפים ומעברים היוצרים צווארי בקבוק משלהם. הכבישים המהירים מאפשרים תנועה של חלק קטן בלבד מכמות הנוסעים בתחבורה

הציבורית בשנים קודמות, ומציעים נסיעה במהירות נמוכה בהרבה ובסביבה מזוהמת בערפיח, שבעצמו נוצר מחומרי הפליטה של המכוניות, החשלות מבחינה טכנולוגית. יותר משליש משטחה של לוס אנג'לס נתפס על ידי מתקני התחבורה השונים. שני שלישי משטחו של מרכז לוס אנג'לס נתפסים על ידי כבישים עירוניים, כבישים מהירים, מגרשי חניה ומוסכים. השלב הסופי בתהליך כבר נרמז על ידי המוחות המתקדמים באמת: סילוק התושבים שעדיין חיים באזור והפיכת האזור כולו לנתון לשליטת כלי הרכב האוטומטיים, המשוחררים לחלוטין ממטרה אנושית הגיונית כלשהי.

גם בערים רחבות ידיים כ-ווינגטון ניתן למצוא צפיפות תושבים של למעלה משתיים וחצי משפחות לדונם: הצפיפות בשוליים המתפשטים הינה תמיד נמוכה משיעור זה. מצב כזה הינו הרסני הן לחיים העירוניים והן למנוחה בשעות הפנאי: המאמץ לשרת את האזורים הרחוקים יותר באמצעות כבישים מהירים יביא לא רק לעיקור יותר ויותר אדמה, אלא אף לפיזור המתקנים החברתיים, שחייבים להיות מרוכזים בערים החדשות.

המסקנה חייבת להיות ברורה: נסיון כלשהו ליצור מערכת תחבורה מתאימה מבלי להחזיק קודם לכן בשטחים מספיקים של אדמת ציבור, מבלי להגיע לצפיפות ברמה גבוהה יותר מהרמה הפרברית הנוכחית ומבלי לספק רשת תחבורה אזורית שתהיה מנותקת ונפרדת מהכבישים המהירים הרחבים יותר, תשחית בסופו של דבר את הנוף מבלי להביא ליתרונות קבועים לתושבים החדשים.

כדי לשמור על היתרונות שהיו גלומים בפרבר הרומנטי יהיה עלינו, ראשית כל, להתאימם לבנין הערים. על מנת לשמור על היתרונות שנתגלו בעיר הסגורה נצטרך ליצור תבנית עשירה יותר במיגוון החברתי והאסתטי שלה. צפיפות מגורים של כעשרים וחמישה אנשים לדונם, מבלי לכלול את שטחי הרחובות והמדרכות, תאפשר גנים פרטיים נוחים ותעודד הקמת פארקים ציבוריים קטנים לפגישות ולהרגעות. ניתן להשיג זאת מבלי להקים את הגושים הסטריליים והגבוהים שעתה נראים באירופה ובארצות הברית כתרומתה העילאית של הארכיטקטורה ה"מודרנית". אם אנו מוטרדים בערכי אנוש, לא נוכל יותר להרשות לעצמנו פרברים מסועפים או מטרופולין עמוס: עוד פחות מכך נוכל להתקיים בפרבר עמוס, שפתיחותו החזותית תלויה בבידוד התאים המרכיבים אותו.

## 8. משפחות בחלל.

כפי שהיה הדבר תחת השפעת הדת הנוכחית ו"מיתוס המכונה", "פרבריות המונית" אינה מכילה עוד את החרויות וההנאות אותם חיפשו ממשיכי דרכו המקוריים של רוסו ביציאתם מהעיר. במקום למקד את תשומת הלב על הילד בגן, יש לנו כעת את הדימוי של "משפחות בחלל". ככל שפיזור האוכלוסין יהיה רחב יותר, כך יהיה בידודו של משק הבית גדול יותר והמאמץ לבצע פעולות, שקודם לכן נעשו בחברותא ותוך שיחה והנאה, יהיה קשה יותר. עקרת הבית העירונית, שלפני חמישים שנה הכירה את הקצב, החנווני, החלבן ושאר הרוכלים המקומיים כאנשים פרטיים איתם קיימה מגע יומיומי, נהנית עתה ממסע שבועי בודד לסופרמרקט המקומי, בו רק אם יתמזל מזלה תפגוש באחד משכניה. אם מצבה הכלכלי הוא טוב למדי, היא תהיה מוקפת במכשירים חשמליים ואלקטרוניים שיתפסו את מקומה של חברה אנושית: בני הלוויה, החברים, המורים והמאהבים האמיתיים שלה הם דמויות על מסך הטלוויזיה. היא יכולה לענות לדמויות אלה, אך קולה לעולם לא ישמע: זוהי מערכת חד כיוונית בלבד. ככל ששטח ההתפשטות גדול יותר, כך התלות במרכז אספקה מרוחק ובשליטה מרוחק גדולה יותר.

בשולי הפרבר ההמוני נעלמים גם היתרונות של קבוצת השכנות הראשונית. עלות הניתוק המרחבי מאנשים אחרים נמצאת מחוץ ליחס כלשהו להטבות הצפויות. התוצר הסופי הוא חיים בבועה, המתרחשים יותר ויותר בתוך מכונית או בעלטה האפרורית אל

מול מסך הטלויזיה. בקרוב, עם הגידול הנוסף בתחבורה, ובעיקר בכמויות המכוניות הפרטיות, נזכה גם למכונית המונעת בשליטה מרחוק, כדי שהנג יוכל לשבת שוב אל מול מסך טלויזיה ולאבד גם את החרות היחסית של החזקת הגה מכוניתו. כל חלק וחלק מחיים אלה יעבור בערוצים מסודרים ויהיה תחת פיקוח. מצד אחד, לא יהיה בו מגע של יד האדם; מצד שני, לא יהיה בו מגע כלשהו של הרוח האנושית. אלה שיסכימו לקיום זה יכולים באותה מידה להסגר בטיל שישוגר לחלל: הברירות שיעמדו בפניהם יהיו כה מעטות והתגובות האפשריות יהיו כה מוגבלות ודלות, עד כי נוכל להגדיר אותם בפשטות: "ההמון הבודד".

בעיר הקדומה שלטו שליטי העיר על נתיניה באמצעות סגירתם בין החומות העבות ומעקב אחריהם מתוך המצודה עצמה. כיום שיטה זו אינה מתאימה למציאות; בתנאים הנוכחיים של תקשורת ההמונים ארוכת הטווח, הוכיח עצמו הבידוד המתפשט כשיטה יעילה עוד יותר לשליטה באוכלוסיה. כאשר האפשרויות למגע ישיר ולפגישה פנים אל פנים הינן מצומצמות ביותר, ניתן ליצור שליטה בלעדית בידע ובכיוון על ידי סוכנים מרכזיים, שינתבו את נשוא שליטתם בערוצים שמורים ויקרים מדי לשימוש על ידי קבוצות קטנות או אנשים בודדים. כדי להגיע לביטוי חופשי בחברה מפוזרת ומנותקת כזו יש צורך "לקנות שטח" בעיתון. כל תושב בעיר הפרברים הופך לאסיר בשל ההפרדה בה התגאה: הוא ניזון דרך פתח צר: קו הטלפון, תחנת הרדיו, לווין הטלויזיה. אין ספק שזו אינה מזימה מתוכננת של מיעוט ערמומי: זהו תוצר לוואי טבעי של כלכלה המקריבה את ההתפתחות האנושית לטובת התהליך המכני.

בקהילה מאורגנת היטב עשויים שיפורים טכנולוגיים אלה להרחיב במידה ניכרת את טווח חיי החברה; אך בקהילה הבלתי מאורגנת של היום הם מצמצמים את הטווח היעיל של האדם. בתנאים כאלה דבר לא יכול לקרות באורח ספונטני או עצמאי - לא מבלי סיוע מכני ניכר. האם אין זה הסבר, במידה מסוימת, לפאסיביות ולצייתנות שחדרו לקיומנו? במהפכה שהתרחשה לאחרונה ב-קראקאס (Caracas) ובה הודח השליט האכזרי של ונצואלה היה הסימן לתחילת המרד - כך סיפרו לי עדי ראיה - צפירות המכוניות. הצפירות המתקרבות והמתחזקות, המתלכדות מכל רובעי העיר אל הארמון, החדירו אימה בלב השליטים. גם זו היתה תופעה יחודית לעיר.

## 9. תכנון הצמיחה העירונית.

תנועת הנגד החלה להתקיים, למרבה המזל, לפני למעלה מחמישים שנה. היא היתה מכוונת גם נגד היציאה לפרברים וגם נגד הצפיפות העירונית שעודדה את היציאה. הפרשנות הראשונה שניסתה להבין את המשמעויות העתידיות של המצב העירוני, במושגי התהליכים החדשים והפוטנציאל הנראה לעין בציויליזציה, נעשתה על ידי שני חוקרים דגולים בסוף המאה התשע-עשרה. הם עסקו בתהליכי הגיבוש ככלל והתייחסו למערכת היחסים של העיר והכפר כחלק אינטגרלי של חיי העיר וכמרכיב מהותי בכל מגמה רחבה יותר של שיפור עירוני.

התרומה המוקדמת יותר נעשתה על ידי הגיאוגרף פיטר קרופוטקין (Kropotkin), בספר מצוין שנקרא "שדות, מפעלים וסדנאות". כמעט חמישים שנה לפני התגבשות התפיסה הטכנית והכלכלית הנוכחית, הוא הבין כי הגמישות ויכולת ההתאמה של התקשורת החשמלית והכוח החשמלי, ביחד עם אפשרות לפעילות כפרית נמרצת יותר, הניחו את היסודות להתפתחות עירונית ריכוזית פחות ביחידות קטנות, רגישות למגע אנושי ישיר, ונהנות מהיתרונות העירוניים והחקלאיים כאחד. התעשייה, כך טען, הפסיקה להיות קשורה למכרה הפחם, גם אם הפחם המשיך להיות מקור הכוח; התעשייה לא היתה עוד קשורה למסילת הברזל ולעיר הגדולה: יחידות ייצור גדולות לא היוו ביטוי נאמן ליעילות ולכלכלה. קרופוטקין חזה את מה שחברות מסחריות גדולות גילו רק במלחמת העולם השנייה: גם כאשר המצבור הכללי היה גדול,

הרי שיציאת חלקים ומרכיבים שונים של המכלול הכלכלי לאזורים הכפריים העמידה את הנחיצות בריכוז העירוני בסימן שאלה. ככל שהטכנולוגיה היתה מתקדמת יותר, כך היה צורך גדול יותר ביוזמה ובכשרון האנושיים האגורים בסדנא הקטנה. תחבורה יעילה וארגון טוב היו לרוב עדיפים על פני ריכוז פיסי של המפעל תחת קורת גג אחת.

קרופוטקין הבין שהאמצעים החדשים של התחבורה והתקשורת המהירות, ביחד עם השימוש בכוח החשמל, הביאו את הקהילה הקטנה לרמה שווה לזו של העיר הצפופה. על אותו משקל, גם מקצועות חקלאיים, שפעם נחשבו כמבודדים ונחותים ביחס לרמה הכלכלית והתרבותית של העיר, היו יכולים עתה להנות מפירות התבונה המדעית, הארגון הקבוצתי והפעילויות התוססות, שעד אז היו בשליטתה הבלעדית של העיר הגדולה. במקביל לכך חזה קרופוטקין את ביטול החלוקה הברורה בין העירוני לכפרי, בין פועל התעשייה והעובד הכפרי. הוא הבין את ההשלכות הללו עוד לפני המצאת המכונית, הרדיו, הקולנוע, הטלוויזיה ורשת הטלפונים העולמית - למרות שכל אחת מההמצאות הללו העניקה אישור נוסף לאבחנתו. קרופוטקין ראה את היחידה הקטנה כבסיס, עליו יבנו חיים מקומיים אחראיים יותר ורגישים יותר, עם טווח רחב יותר לגורמים האנושיים שהוזנחו בארגוני הענק.

אבנעזר הווארד, שהושפע מדבריו של קרופוטקין ומחיבוריהם של סופרים עתידיניים קודמים, כגון תומאס ספנס (Spence) ו-ג'יימס סילק בקינגהאם (James Silk Buckingham), המשיך לפצח את הרעיונות. מאחורי תפיסת עיר הגנים שלו הוא ראה את "האפשרויות הנפלאות של ציוויליזציה חדשה המבוססת על שרות לקהילה". הוא הבין כי צמיחת העיר היא תהליך של הרס עצמי, משום שעם כל תוספת למספר התושבים הפכה התנועה לצפופה יותר, המוסדות המרכזיים היו נוחים פחות לגישה וחלקים נרחבים של האוכלוסיה נהנו ממוסדות התרבות הנעלים של העיר במידה מעטה יותר, כאילו חיו מחוץ למסגרת הכוללת של העיר. הוא האמין שהגיע הזמן ליצור מסלול חדש של התפתחות עירונית: מסלול בו יעשה שימוש באמצעים הטכניים המודרניים לצורך ביטול הפער הגדל בין האזור הכפרי, עם הכלכלה והמוסדות החברתיים הנחשלים שלו, לבין העיר, עם מאפייניה הביולוגיים והטבעיים הנחשלים באותה מידה. בניגוד למטיפים בזכות המשך ההתפתחות העירונית, דחה הווארד על הסף את רעיון הפרבר כפשרה נסבלת; הוא הבין כי הקלת הצפיפות לא היתה תלויה בהרחבת אזורי המגורים של העיר, אלא בפיזור כל הפונקציות שלה. הווארד ניסה למעשה להגיע למערכת יחסים איתנה בין העיר והכפר, ולא לקשר רגעי ביניהם.

ב"ערי הגנים של מחר" החזיר הווארד לתכנון הערים את התפיסה היוונית הקדומה, שהתייחסה לגבול טבעי בתהליך הצמיחה של כל גוף טבעי או ארגון כלשהו; כמו כן, הוא השיב על כנה את המידה האנושית לדימוי החדש של העיר. כדי להשיג זאת, הוא הציג את המנהג היווני, שזכה להגדרה מחודשת ותואמת למושגי התקופה על ידי אוון ו-וייקפילד, של קולוניזציה על ידי קהילות המסוגלות מלכתחילה למלא את כל הפונקציות העירוניות הנחוצות. כנגד הצפיפות העירונית חסרת המטרה של המטרופולין הגדול, עם שכונות העוני, הזיהום התעשייתי והמסעות הארוכים למקום העבודה וממנו, הציג הווארד סוג טבעי יותר של עיר: עיר המוגבלת מלכתחילה במספרים, בצפיפות המגורים ובשטח, ומאורגנת למלא את כל הפונקציות ההכרחיות של קהילה, עסקים, תעשייה, השכלה ומינהל עירוניים; בעיר זו יהיה מספר מספק של פארקים ציבוריים וגנים פרטיים שישמרו על הבריאות ועל סביבה נעימה. כדי להשיג את איחוד העיר והכפר, הקיף הווארד את העיר החדשה בחגורה חקלאית ירוקה קבועה. ה"חומה" הדו-מימדית האופקית תשמש לא רק לשמירת הסביבה הכפרית במרחק קטן מהעיר, אלא אף למניעת התפשטות ההתיישבויות העירוניות לשטחים הכפריים; וכמו החומה האנכית הקדומה, גם החגורה הירוקה תסייע להגברת האיחוד הפנימי בתוך האזור. מלבד התפיסה ככלל, היה הרעיון של הקמת חגורות ירוקות קבועות בבחינת תרומה משמעותית ביותר. יתכן שהשם הטוב ביותר בו ניתן לכנות את הערים החדשות הוא "ערי החגורה הירוקה".

כמה היבטים של הצורה החדשה כבר באו לידי ביטוי בפרבר העצמאי המוקדם, שהדוגמא הראשונה שלו היתה ריברסייד, אילינוי. אך תרומתו החשובה ביותר של הווארד היתה בפיתוח התפיסות הטבעיות הקובעות את צורת האזור; למרות שהוא לא היה ביולוג במקצועו, הצליח הווארד להביא את העיר לקני המידה הביולוגיים הנחוצים של נקודת השוויון הדינמית והאיזון הטבעי: איזון בין העיר והכפר במסגרת אקולוגית גדולה יותר; איזון בין הפונקציות השונות של העיר; מעל הכל, איזון בין השליטה החיובית בצמיחה לבין מעבר לשיטת הקולוניזציה בתקופה בה הקהילה מאוימת על ידי גידול כמותי, העלול להוביל לביטול יכולתה למלא את הפונקציות שלה.

במילים אחרות, הווארד ניסה להעניק לסוג החדש של העיר את כל היתרונות שהיו לעיר הגדולה, לפני שצמיחתה הבלתי מוסדרת הוציאה אותם מחוץ לטווח השגתם של תושביה. הוא הבין כי כאשר העיר מגיעה לגודל אופטימלי, צריך האתגר העומד מולה להיות לא הגדלת השטח וכמות התושבים, אלא תפקוד כחלק ממערכת גדולה יותר, הנהנית ממספרים גדולים ומאמצעים נרחבים. בדחיית פתרון הפרבר הוא האמין כי התעשייה צריכה להיות חלק אינטגרלי מהעיר, וכי הסדנא והמפעל - הוא לא התייחס לתעשיות הכימיקלים, כורי ההיתוך ומצבורי הפחם - צריכים להיות במרחק קצר מהבית. הוא העריך כי עם אוכלוסייה של 32,000 איש, שמתוכם יתגוררו כאלפיים בתוך שטח החגורה הירוקה, תהיה העיר החדשה - בהיותה אוכלוסייה מגוונת שאינה מתמקדת בעיסוקים מקצועיים אחידים - מסוגלת ליצור מיגוון של יוזמות וחיי חברה שוקקים.

הווארד הציע לבחון את האפשרות של יצירת צורה עירונית מלאה חיים באמצעות בניית דגם ניסויי, שיהיה כה עילאי במבנה החברתי ובתכנון הפיסי שלו לעומת הכפרים, העיירות הכפריות, הפרברים והריכוזים העירוניים הקיימים, עד כי הוא יקבע את המסלול החדש של בניית הערים העתידיות: פיזור מתוכנן במקום הצטופפות; חוסר ריכוזיות במקום צבירה מונופוליסטית; סוג מתקדם יותר של אחדות במקום חוסר הסדר הנוכחי. לאחר שאפשרות הביצוע של תכנית זו תוכח בפועל, יהיה ניתן לבצע גם שיפורים אחרים: כאשר האדמה תהיה בבעלות משותפת או מוניציפלית, יופנה הרווח הנוסף מהגידול הצפוי לשיפור חיי הקהילה, אם באמצעות צמצום שיעורי המס או בתוספת שרותים שונים.

הווארד האמין שניתן יהיה למנוע, על ידי האמצעים שהציע, את מגמות ההתפשטות והעלייה בצפיפות של לונדון; כך שעם הזמן יעבור חלק מספיק של אוכלוסיית העיר לאזורים שערך הקרקע בהם נמוך יותר, ובכך יאפשר בנייה מחודשת של המרכז העירוני ההיסטורי לפי קווים פתוחים יותר, עם דאגה רבה יותר לבריאות, לנוחות החברתית ולשירותים המוניציפליים. הצלחת עיר הגנים החדשה תחזיר למרכז הצפוף את האויר הצח, אור השמש והיופי שנעלמו במידה רבה כתוצאה מהצמיחה הבלתי מוסדרת.

הפשטות בהנחותיו של הווארד העניקה חדות ובהירות להצעותיו המעשיות. הוא לא היה צריך לחכות להתמוטטות כללית של המצב העירוני או למתן מימדים לאומיים לתכניתו. הוא עשה את מה שעושה כל מהנדס המנסה ליצור מבנה חדש, שמורכבותו גורמת ללחצים ולמתחים אותם לא ניתן למדוד על סמך נסיון העבר: הוא יצר דגם קטן וניסה אותו; הווארד שכנע אנשים נוספים, בעלי הון ואמונה מספקים, להצטרף אליו בניסוי שערך: בניית עיר הגנים הראשונה של לצוורת' (Letchworth), שהחלה בשנת 1904. לאחר כעשרים שנה הוא החל בבניית עיר גנים נוספת, וולווין (Welwyn). הדוגמא החדשה לצמיחה היתה בסיסה של התנועה הנוכחית לקראת איחוד עירוני.

ניסוי כזה היה שווה שנים של מחקר סטטיסטי ודיווחים ערוכים בזהירות - שבמתכוון לא הגיעו למסקנות מוחלטות, ומטרתם היתה לדכא פעולה מנוגדת למצב הנוכחי. בניית העיר החדשה הוכחה לאורך זמן כזולה יותר ויעילה יותר מכל סוג אחר של "מחקר אורבני" מפרך, שזוכה היום לפופולריות כה רבה. תוך פרק זמן סביר הצליחה הקהילה החדשה לכסות את עלות הפיתוח שלה וענתה בצורה מוחלטת על השאלה, באם יחידה עירונית חדשה כזו

תהיה מסוגלת לשרוד גם כאשר היא פועלת בניגוד לעקרונות המבוססים של צבירת רווחים, ספקולציה בקרקעות ושליטה מטרופוליטנית. בהערכת המכשולים המוסדיים והפסיכולוגיים שניצבו בדרכו של הווארד להדגמת רעיונותיו, ניכרת החשיבות הרבה של חידושו, שהיו ברמה זהה לאלה של ייסוד הקהילות המורמוניות ב-יוטה והחברה השיתופית הסיטונית של אנגליה.

בהגדרת התכנית החדשה נצמד הווארד לעיקרים, ולא ניסה לטבוע בפרטי הארכיטקטורה והתכנון את חותמת דמיונו. הוא לא הציע תכנית חדשה לעיר - הווארד נמנע בקפדנות מבלבול בין הרעיונות המהותיים שהעלה ובין דימוי חזותי כלשהו - אלא תכנית לארגון מאוזן וצמיחה מבוקרת של ערים, בתהליך כללי המציע פתרון לגידול אינסופי באוכלוסיה הלאומית. הווארד הביע הן את האבחנה אליה הגיע והן את התכנית אותה הציע בסדרה של תרשימים: אפילו סידור החלקים הפיסיים של העיר הוגדר כ"תרשים בלבד". רעיונו לגבי קהילה מאוזנת בא לידי ביטוי מוחשי במיגוון של צורות עירוניות, החל מזו של פורייה (Fourier) וכלה באלה של לה קורבוזייה. במקרים אחרים זכו רעיונותיו של הווארד לגבי השלמות הפונקציונלית והאיזון של העיר להמצאה מחדש או להגדרה מחדשת, בעיקר על ידי כאלה שניסו להפריך את דעותיו של הווארד או להרוס את רעיון עיר הגנים, מבלי לתת אשראי כלשהו להוגה המקורי של התפיסות.

מספר מרכיבים בהצעתו של הווארד היו כבר מוכרים לבני דורו: ברעיונותיו וביוזמותיו המעשיות הוא לא ניסה להתחיל מבראשית, אלא ליצור שילוב של האפשרי ושל המעשי, שיהיה אידיאלי מספיק כדי לחפוץ בו וקרוב מספיק לידע ולטכניקה הנוכחיים כדי שניתן יהיה להגשים אותו. הנקודה החשובה בתכנית עיר הגנים לא היתה רק קיום הגנים והשטחים הפתוחים: החידוש הקיצוני היה השיטה ההגיונית והמסודרת אותה הציע להתמודדות עם המורכבות הקיימת.

השם אותו בחר הווארד לתפיסה העירונית החדשה שלו הוכח כבלתי מתאים: לא רק משום שכבר נעשה בו שימוש בעבר, במטרופולין מסילת הברזל של שיקאגו, אלא משום קיום הגנים, שעל אף שהיו חלק אינטגרלי מהעיר החדשה, לא היו המרכיב החשוב ביותר שלה. בספרו הציע הווארד צפיפות של 18 עד 25 תושבים לדונם, אם ניתן להגיע למספרים אלה ממידות החלקות והגושים המוצעות בספרו. זוהי צפיפות עירונית אמיתית, שהיתה זהה לזו של תכנית ניו יורק של שנת 1811, שלאורך רחובותיה החדשים הוקמו בתים בני שתיים ושלוש קומות. צפיפות כזו היא גבוהה יותר מצפיפות הפרבר השכיח: פי חמישה מחלקים רבים של לוס אנג'לס כיום.

אך עיר הגנים, לפי תפיסתו של הווארד, היתה בראש ובראשונה עיר: יחידה מסוג חדש, שהמבנה הטבעי שלה יתפרש בסופו של דבר החל מהדגם האינדיבידואלי ועד להרכב שלם של ערים דומות. עיר הגנים היתה חריגה בולטת משיטות הבנייה והתכנון המקובלות בזכות האורבניות שלה, ולא בגלל הגנים שהיו בה.

המנעותו של הווארד ממתן צורה מסוימת לעיר הגנים גרמה, לאחר יותר מחמישים שנה, לשילובם של רעיונותיו בהצעות פרבריות ועירוניות אחרות, הווארד גרס כי הצורה והמבנה האינדיבידואליים של העיר צריכים להקבע בהתאם לפני השטח ולאקלים האופייניים לה ובהתייחס לתעשיות ולאמצעים הטכנולוגיים הנמצאים בהישג יד וליכולתם של הבנאים והתושבים כאחד: הוא הביע את המרכיבים האידיאליים של התכנית כיסודות מתימטיים מופשטים.

הווארד לא היה חסין לטעויות. בהערכתו המקורית לגבי המגמה לחוסר ריכוזיות ב-לונדון הוא המעיט בערך כוח המשיכה החזק של המרכז העירוני הגדול בכלכלה המבוססת על כסף, שבה היכולת למכור מוצר נחשבת כאמנות עילאית וההצלחה בכך תובעת בהכרח את הגדלת מספרי ההמונים. הווארד צדק בהניחו שכמה מוצרים ושרותים עירוניים היו למעשה תוצרי לוואי של הצפיפות עצמה, וכמו הנסיעה הממושכת אל העבודה וממנה, גם הם לא יהיו קיימים בעיר החדשה שלו. אך הצעתו המוגדרת לעיר בת 32,000 איש כאלטרנטיבה לחיים מלאי המטלות של לונדון לא התאימה במלואה למורכבויות הטכניות והחברתיות של החיים

בימינו. מספר תושבים כזה היה אכן מספק להצלחת הניסוי, שהיה נחוץ להוצאת התכנית מההלכה למעשה, אך בהמשך פיתוח הרעיון חלף חזונו על פני משוכה מעשית זו.

משמעותה של עיר הגנים עבור הווארד לא היתה בידוד או סגירות עצמית מנותקת, האופייניות לעירות מחוז רדומות באזורים נידחים. הווארד לא היה מוטרד מהעובדה שחלק קטן מתושבי העיר יאלץ לצאת מסיבות מקצועיות, על בסיס שבועי או אף יומי, ל-לונדון; זאת משום שבעיר החדשה היה ריכוז מספיק של הזדמנויות כלכליות וענין חברתי כדי להעסיק את התושבים במשך רוב הזמן, בסביבה שהכילה ערכים עירוניים חיוביים רבים ש-לונדון לא היתה מסוגלת להציע.

הווארד ניסה למצוא מסלול מקביל, שלא היה מבוסס על צפיפות אלא על ארגון בלתי ריכוזי: בתפיסת "ערי החברה" (Social Cities) שלו, עוד לפני היווסדות עיר הגנים הראשונה, הוא נשא התפתחות זו לשלב הבא שלה. אם עיר הגנים לא היתה תלויה במטרופולין לצורך ביצוע הפונקציות החשובות שלה - ולפיכך לא היתה בבחינת לוויין סתמי - הרי שכמה ערים חדשות, לאחר שמספרן היה מספיק, היו חייבות להתאגד יחדיו במכוון כדי ליצור ארגון פוליטי ותרבותי חדש לו קרא "עיר החברה" - ומאוחר יותר כונתה על ידי קלרנס שטיין ועמיתיו "העיר האזורית". עיר זו תאגד את המשאבים ותהיה מסוגלת לספק שירותים, הנעשים מוצדקים רק במימדים מספריים גדולים: קולג' מקצועי, אוניברסיטה, בית חולים המתמחה בתחומים מסוימים או תזמורת סימפונית מקצועית. הווארד טען שעשר ערים, שבכל אחת מהן כ-30,000 תושבים, המחוברות ביניהן על ידי תחבורה ציבורית מהירה, מאוחדות מבחינה פוליטית ומאוגדות מבחינה תרבותית, יכולות להנות ממעלותיה של עיר גדולה בת שלוש מאות אלף תושבים, מבלי להחשף בהכרח למגבלותיה של היחידה הגדולה. את מה שפעם ניתן היה לעשות באמצעות בנייה סמוכה, ניתן עתה לבצע באמצעות ארגון הדוק, תודות לתחבורה המהירה ולתקשורת המיידית.

למרות שערכה העיקרי של עיר הגנים, מנקודת ראותו של הווארד, היה בהוכחת קיום אפשרות של שיטה טבעית יותר לצמיחת העיר, שלא תגרום ליצירת שברים וחלקים מפורדים אלא לקיום גוף שלם ואחיד המכיל את ערכי העיר והכפר כאחד, היתה לתפיסה השלכה חשובה אחרת: היא קראה למתן תשומת לב כללית לטבעה המהותי של העיר עצמה, ועודדה בחינה מדוקדקת, שעד כה לא נעשתה, של התהליך הכללי של התפתחות העיר.

הווארד הדגיש את העובדה שצמיחת העיר חייבת להיות מנוהלת על ידי סמכות ציבורית נבחרת: את התוצאות הטובות ביותר ניתן להשיג רק אם לרשות זאת יהיה הכוח לרכוש ולהחזיק את האדמה, לתכנן את העיר, לקבוע סדרי בניה ולספק את השרותים הנחוצים. לא ניתן היה להשאיר את הגורמים החשובים ביותר בהתפתחות העיר בידי המשקיעים האינדיבידואליים, באם היו בעלי הקרקע או משקיעים, לשם ספקולציה, העוסקים בחלקות בנינים בודדות, בבתיים בודדים ובאתרים עסקיים בודדים; הסיבה לכך היתה שיכולת ביצוע ותכנון אינדיבידואלית לא מסוגלת להביא לייצור גוף שלם, משמעותי ומתואם היטב.

במהלך השנים שחלפו מאז הצגת תכניתו של הווארד נשמעו טיעונים רבים בזכות ונגד הרעיונות שהעלה. אך תכניתו הביעה את התפיסה היחידה בתחום תכנון הערים שבאה לידי ביטוי מעשי - בתכנון ובניית חמש עשרה ערים חדשות בבריטניה, וזאת מבלי להכנס לפרטים לגבי יסודות דומים שהונחו ב-שוודיה, הולנד, איטליה ו-רוסיה. הקטנת חשיבות הישגו באמצעות ציון העובדה שלונדון ממשיכה להיות דחוסה וצפופה היא התעלמות מהעבודה שב-בריטניה חיים היום חצי מליון איש, תודות לרעיונו של הווארד, בתנאים פיסיים וביולוגיים טובים לאין ערוך מהתנאים בהם חיים רוב תושביה של לונדון. העובדה שתכנית הערים החדשות הבריטיות הופסקה ברגע בו עלה הצורך בניסויים נוספים לגבי הארגון הרשמי של הערים החדשות, מצביעה על כשלונו של הדמיון הפוליטי הבריטי, ולא על כשלונו של הערים החדשות עצמן; ובוודאי שלא ניתן להסיק מכך על חוסר ההתאמה של ההנחות עליהן התבססה תכנית הערים.

הן ההנחות והן התכנית תבעו בחינה ושינוי לאור נסיון נוסף: הצורך ביצירת ערים חדשות על בסיס אזורי ובהמצאת סוג חדש של סמכות מנהלתית, עם אמצעים נרחבים לבנייה ולניהול. אך אלה המצביעים על כשלונו כבר בראשית דרכה של התנועה, מתוך תקווה שקולם יורז את סופה, מצביעים על האתגר הקיצוני אותו הציבה התכנית לשאננותם ולהנחות עליהן הם מתבססים.

מה ש-הווארד כינה "אגד ערים", הממוקמת בריקמה ירוקה קבועה על מנת ליצור יחידה פוליטית ואקולוגית חדשה, היא בעצם צורתו העוברית של סוג חדש של עיר: עיר זו תהיה מסוגלת להתגבר על המגבלות המרחביות של העיר ההיסטורית ושל המטרופולין, כמו גם על ההתפשטות חסרת הגבולות של הריכוז הרב-עירוני. הצעד הבא בהגדרת יחידה עירונית חדשה זו, בה יוצרים החלקים הנראים לעין שלמות בלתי נראית אך ארוגה היטב, בוצע על ידי הנרי רייט ועמיתיו בועדה לדיור ותכנון אזורי במדינת ניו יורק.

בניתוח הצמיחה האורבנית של מדינת ניו יורק ציין רייט כי המשך הצמיחה העירונית בערים ניו יורק ו-באפאלו יגביר עוד יותר את מימדי הליקויים הקיימים בהם; עם זאת, הוא הציע תכנית חדשה לפיזור עירוני, שלדבריו היתה בת ביצוע. תכנית זו תהיה שונה מהתקופה הראשונה של בניית הקהילה הבלתי ריכוזית; היא תתמקד בכפרים ותתבסס על התעלה, על מסילת הברזל המקומית (שטרם אוחדה לרשת כללית), על השימוש בכוח המים ועל כבישים לכלי רכב רתומים לסוסים. המבנה העירוני החדש יהיה מצומצם יותר וימשוך אליו אנשים מהרי ה-אדירונדאק (Adirondack - שרשרת הרים בצפון מדינת ניו יורק), שבעקבות עזיבת תושביהם ישבו להיות יערות ואזורי נופש. אזור ההתיישבות החדש יוגבל לרצועה רחבה, שתשכון בעמקי ה-הדסון וה-מוהאוק (Hudson, Mohawk). התכנית הציעה אזור חדש שיביא לחידוש הקהילות הישנות יותר, שאיבדו את מרצן וחיותן בשל הריכוז המטרופוליני, ולהקמת קהילות חדשות, מוגבלות בגודלן, שתמוקמנה על אדמה חקלאית פורייה; הקשר היבשתי בין הקהילות יתקיים על ידי רשת חדשה של כבישים מהירים, שתהיה מבוססת על המכונית הפרטית.

אילו היתה במדינת ניו יורק יוזמה פוליטית וכלכלית מספקת לשימוש התכנית החדשה, היו נהנים ממנה הן הערים הגדולות והן שאר חלקי המדינה. אך מאז ועד עתה התנהל התכנון בקיום של הגברת הצפיפות העירונית. התכנית המקורית הציעה גישה מירבית לאזורי הנופש ההרריים ומערכת תחבורה שימושית, פרטית וציבורית כאחד, המנצלת תעלות, נהרות, מסילות ברזל, כבישים ותעבורה אווירית. תכנית זו הרחיבה את תפיסת העיר המאוזנת ויצרה את תכנית האזור המאוזן, המתוכנן מלכתחילה כלא פחות מיצירת אמנות.

על בסיס זה ניתן היה ליצור ארבע או חמש ישויות אזוריות שהיו אמורות להתמקד בערים קיימות אך להיות פזורות בקנה מידה נרחב יותר: לפיכך היו מסוגלות לכוון את הצמיחה העתידית לקהילות מאוזנות. הקמתן היתה עשויה ליישם את תכנית ערי החברה של הווארד במלואה. במקום לעשות זאת, הופנו המאמצים המשותפים של רשות הכבישים המהירים ורשות הנמלים של ניו יורק להגדלת הצפיפות בערים הראשיות ולצבירת רווחים מחוסר הסדר שנוצר כתוצאה מכך.

עד עתה לא הצליחו הצעותיו של הווארד לעצור, או אפילו להאט, את התהליכים האוטומטיים הפועלים בתרבותנו. הסיבה העיקרית לכשלונו זה היא העובדה שהציוויליזציה המודרנית עדיין פועלת בכוח התאוצה של שלוש מאות שנות התפשטות: התפשטות על פני האדמה, התפשטות התעשייה והתפשטות האוכלוסיה. תנועות אלו התרחשו בקצב שהיקשה על הארגון והשליטה הציבוריים, אפילו אם היתה קיימת מודעות לכלכלת חיים יציבה יותר. מלכתחילה הציגו שלוש התנועות מרכיבים מזיקים וחסרי הגיון, ובמקום שאלה יחלשו במהלך שני הדורות האחרונים, ניכרת התחזקות בכוחם. עם הגברת החרדה וחוסר הסדר, מצטמצמים הסיכויים להשגת חלוקה מתוכננת, שיווי משקל דינמי וצמיחה נורמלית. ההתפשטות הפרברית הנוכחית, שהיא

בלתי מתוכננת באופיה, מהווה ביחד עם הצפיפות העירונית הקודרת תחליף זול לסדר עירוני ולתכנון אזורי. יתכן שהתגובה להתפוררות הנוכחית נמצאת כבר בעיצומה, אך היא נסתרת מן העין כפי שהנצרות היתה חבויה במשך מאתיים השנים הראשונות לקיומה, תחת השליטה הדתית הבלעדית של האימפריה הרומית. אם ישובו כוחות האיחוד לפעול, תאלצנה כל הקהילות להתחשב ברעיונו של הווארד: כל עיר וכל חלק בקהילה, כמו גם כל ארגון והתאגדות, מאופיינים על ידי גבול מסוים לצמיחתם הפיסית; כל תכנית העוברת גבול זה תהפוך, בהכרח, לצורה מופשטת ולא יעילה. כלל זה נכון לגבי בית החולים או מוסד המחקר הריכוזיים מדי, כשם שהוא נכון לגבי חנות הכל-בו הענקית. אין ספק כי בתכנון יעיל של המידות והמטרות החדשות של העיר נעבור את חזונו של הווארד; אך עדיין נהיה חייבים לו הכרת תודה על התכנון הראשון של סדר נרחב זה.