

Вячеслав Глазычев Урбанистика. часть 1



Владимир Глазычев Урбанистика. часть 1

Посвящается памяти В.Н. Семенова, Г.Д. Дубелира, П.А. Велихова, трудами которых были заложены основы российской урбанистики

Автор выражает глубокую признательность Денису Семькину и Евгению Якубовскому (компания «Новая Площадь»), по инициативе и при активном участии которых сложился и был разработан замысел этой книги; им же, а также Сергею Майорову и Федору Кудрявцеву – за существенную помощь в сборе и подготовке исходных материалов.

Предисловие



Будучи любителем чтения, всегда задавался вопросом – зачем книге предисловие? Заранее рассказать о ее содержании, разговаривать с читателем, который ее не читал и не может тебе ни возразить, ни оспорить? Предостеречь его от крамолы, как это было в советские времена? Представить автора? Но Вячеслав Леонидович Глазычев, блестящий полемист, историк и ученый, открыватель забытых текстов, острый и точный критик, проникающий в суть явления, только что рожденного, не нуждается в панегириках. И поэтому я поступаю проще – посоветую читателю, как близкому и вечно занятому другу, прочитать эту книгу.

Есть два ключа, раскрывающих ее содержание – название и посвящение. Слово «урбанистика» еще необычно для слуха профессионала-архитектора, инженера, градостроителя. Но автор сознательно избегает привычного термина «градостроительство», оставляя его лишь для советского периода истории нашей страны. Всей структурой книги он утверждает сложность, комплексность одного из самых цивилизующих видов деятельности человечества – созидания городов. Утверждает, что осознание этого процесса и его регулирование принадлежит городскому сообществу и его доверенным лицам – урбанистам, корпусу профессионалов, занимающихся урбанизацией.

Замечательные люди, которым автор посвятил свой труд, – гражданские инженеры, основоположники отечественного градостроительства. Как известно, В.Н. Семенов назвал эту деятельность «благоустройством городов». Очевидны симпатии автора к прозе реальных дел, обращенных прежде всего к улучшению жизни горожан, а не к попыткам воплощения доктрин, рожденных умозрительно, прежде всего в логике модернизма, не видящего конкретного человека, не ведущего постоянного диалога с горожанами. Взлеты и падения архитекторов, ставших градостроителями, – это еще и история архитектуры и градостроительства по всему миру, которую читатель прочтет заново, уже в контексте сложнейших политических и социоэкономических явлений, которые являются и движителем урбанизации, и источником ее регулирования. Не могу удержаться, чтобы не привести цитату из письма Томаса Адамса: «Вот в чем мистер Мамфорд и я, равно как мистер Мамфорд и Геддес, различаемся принципиально. Это в том, стоим ли мы на месте, рассуждая об идеалах, или двигаемся вперед, достигая той степени осуществления наших планов, какая возможна в неизбежно несовершенном обществе, способном лишь на несовершенные формы решения его проблем». Симпатии автора безусловно принадлежат англо-американскому опыту, который мы знаем слабо, а автор – энциклопедически много и щедро им делится. Но здесь и Франция, и Китай, Латинская Америка, Индия – очень конкретно, профессионально, но вместе с тем занимательно, в виде как бы самостоятельных новелл.

В книге все время идет соотнесение мирового опыта градостроительства (да простит меня автор за этот термин!) с нашим, отечественным, вплоть до новейшего. Он ищет «после двадцати лет забвения» городского планирования примеры полезного и обещающего, прежде всего связанного с городским самоуправлением, в котором проявляется суть гражданского общества. Пока это крупинки, рассыпанные по всей стране, и тем ценнее их предъявление (скрупулезность этого поиска поразительно показана в прежней книге В.Л. Глазычева «Глубинная Россия»). Он справедливо сетует на то, что профессия «адвоката-архитектора», «коммунального архитектора», по-прежнему не слишком популярная в нашей среде, не выполняет важнейшей функции гуманного инструмента реализации градорегулирования. Конечно, нам нужны образцы, и автор предлагает нам в качестве примера нового урбанизма проектные материалы, опубликованные крупными инвестиционными компаниями вроде «Ренова-стройгрупп», в реконструкции Екатеринбурга, Перми и нескольких других городов и добавляет с умеренным оптимизмом: «есть шанс избежать московских ошибок».

Я разделяю озабоченность автора относительно упущенных возможностей стратегического территориального развития столичной агломерации, столичного региона – Москвы и Московской области. Упущенное отозвалось трагическими последствиями для транспорта, охраны исторической среды, многого другого. Однако опыт градостроительной деятельности в Москве за последние 15 лет по масштабам не сопоставим ни с одним городом России и требует более внимательного анализа. Для меня очевидно, что Москва именно в это время стала метрополией, и автор справедливо ставит ее в ряд современных городов-грандов. Но важно и то, что городское планирование здесь не прерывалось, в 1992 г. были созданы «Основные направления развития Москвы и Московской области», в 1999 г. был принят генплан города до 2025 г., сохранен корпус градостроителей, постоянно актуализируются генпланы округов и районов. Существует процедура диалога власти с общественностью. Москва и Московская

область строят самое большое в стране количество жилья, в том числе муниципального. Я смотрю в окно своей квартиры – обычный московский двор – он чист, благоустроен, дети играют в мяч на спортплощадке. Стало гораздо лучше, чище, светлее. И горожане это ценят.

Мне даже кажется, что неприятие автором московского опыта не следует прямо из логики книги. А завершается она концентратом градостроительного опыта – «словарем искусства градоформирования». Вниманию господ студентов! Более краткого, емкого и точного глоссария – перечня терминов, в том числе новых, современных – я не встречал.

Прочитав эту книгу, я безусловно стал умнее. Если не умнее, то, конечно, богаче

знаниями. В области, которая сейчас востребована как никогда, так как мы потеряли время, особенно важное постольку, поскольку идет пространственное обустройство России. Города – ее скелет, и современное знание кодов развития городов, процедур регуляции стало острой государственной необходимостью. Не думаю, что нам надо начинать с нуля, у России огромный опыт градостроительства – но мы должны модернизировать и постоянно развивать, по словам автора, собственную школу городского планирования, иначе мы будем обречены на импорт решений, формируемых профессионалами, которым глубоко чужды и непонятны особенности российской истории и российской культуры. Очень конструктивное предостережение.

А.П. Кудрявцев,

Президент Московского архитектурного института,

Президент Российской Академии архитектуры и строительных наук

Предисловие автора

Каким будет город к середине нынешнего столетия?

На этот вопрос нужно давать ответ, потому что в отличие от фантазий основы реального города будущего закладываются сейчас. Но ответить на него невозможно.

Всего тридцать лет назад компьютеры были огромными машинами, которые занимали целый этаж немногих НИИ и привилегированных вузов. Там было прохладно, поскольку ЭВМ следовало охлаждать, и темновато. Возбужденные вдруг открывшимися возможностями разновозрастные люди сновали по лабиринтам из металлических шкафов с лентами перфорированной бумаги в руках. В этих пещерах возникали сообщества из людей с разным образованием, приобщенных к новой алхимии, и плодотворность их взаимодействия была невиданной. Затем ЭВМ скачком уменьшились в размерах в десятки раз, их теперь могли засунуть в подвал, выведя терминалы в обособленные лаборатории. Это было удобно, но прежде единые сообщества распались на множество малых групп, специализированных на конкретных задачах. Еще десяток лет, и компьютеры-шкафы превратились в ноутбуки, которые можно было включить в бытовую электросеть в любом месте, но внутри здания, или протянуть на батарее перелет в самолете. Затем пришествие Интернета, породившего виртуальные сообщества корреспондентов и гигантское множество клубов по интересам. Затем появились интернет-кафе, затем возможность подключиться к Интернету во все большем числе мест.

Исчезают чертежные доски, все более утрачивается смысл усаживать студентов за столы аудитории, если только лектор не в состоянии сообщить им нечто такое, чего они нигде не смогут отыскать в «консервированном» виде. Немедленно обнаруживается, что таких преподавателей мало, и в университетах тлеет студенческий протест. Выходя навстречу проблеме, наиболее продвинутые университеты, сохраняя традиционные аудитории, реконструируют свои кампусы так, чтобы создать условия для возникновения «летучих» учебных групп, которые могут собираться в кафетерии, в саду, на трибуне стадиона. Закрытые для посторонних «блоги» позволяют обмениваться тезисами, чертежами, возражениями, ссылками на поисковые системы, что радикально усилило возможности групповой работы. Apple Mac выпускает портативные телекамеры, которые одним движением крепятся к ноутбуку, что открыло возможность вести дискуссию в режиме реального времени, когда ее участники разделены множеством часовых поясов. В новых городках вроде Селебрейшн, что в графстве Орландо, штат Флорида, уже десять лет назад четверть занятых делом работали на дому.

Конечно, можно сказать, что в России подобные островки существуют пока еще лишь в немногих корпорациях, и это правда. Но кто мог вообразить десяток лет назад, что первоклассники в городке Белая Холуница, в дальнем северо-восточном углу Кировской области, высыпая на крыльцо школы, первым делом будут звонить родителям по дешевенькому мобильному телефону?

За отсутствием массовой автомобилизации в советское время мы пропустили феномен кинотеатра драйв-ин, где фильмы смотрели, сидя в собственных машинах. Теперь, с развитием видео, о кино драйв-ин забыли. Мы еще только вступили в пору, когда в любом городке можно встретить новое с иголочки здание Банка России, тогда как на Западе, особенно в США, в прежних зданиях банковских сетей все чаще размещаются кафетерии «Старбакс», поскольку все пользуются банкоматами, которые встречаешь в каждом магазине и на каждом углу. Вчерашние фабричные здания преобразуются в жилые комплексы, художественные галереи и мастерские, и даже знаменитый комплекс туринского ФИАТа, на крыше которого была устроена испытательная трасса для автомобилей, превращается в торгово-развлекательный комплекс.

Семикилограммовый фолиант издательства Phaidon, посвященный новейшей архитектуре мира, только что предъявил всем около 2000 построек, пространственные и образные системы которых не поддаются оценке с помощью критериев, вчера казавшихся вечными...

Если под давлением обстоятельств срок не будет несколько отодвинут, то с 1 января 2008 г., в соответствии с законом о введении в действие нового Градостроительного Кодекса РФ, при отсутствии утвержденных документов территориального планирования органы государственной власти и местного самоуправления не смогут ни принимать решения о резервировании земель, ни решения об изъятии (в том числе путем выкупа) земельных участков, ни, наконец, о переводе земель из одной категории в другую.

С 1 января 2010 г. будет невозможна выдача разрешений на строительство при отсутствии утвержденных документов территориального планирования.

Это создает качественно новую ситуацию, так как без стратегий развития, без схем регионального планирования, без генеральных планов поселений всякая созидательная деятельность окажется парализована. Срок, скорее всего, будет перенесен на год-два, поскольку маловероятно выполнить необходимый объем работ с надлежащим качеством.

Муниципальные власти, недавно испытывавшие радость от каждой новостройки, от самого факта появления инвесторов, обнаружили, что модернизация городской среды в одном месте может отозваться ее ухудшением в других местах. Они пришли к ясному пониманию необходимости разработки планировочной документации оперативного качества, но не очень хорошо понимают, какой должна быть эта документация, чтобы быть вразумительной для каждого и, вместе с тем, быть реальным инструментом контроля над сбалансированным развитием поселения.

Выполнить эту работу трудно по объему, так как в течение десяти лет в большинстве городов планировочная деятельность не финансировалась и, соответственно, не осуществлялась. Еще труднее добиться качества, поскольку за те же десять лет число специалистов сократилось, тогда как оставшиеся обучались планированию в жестких рамках советского градостроительного проектирования и с немалым трудом приучают себя к работе в радикально изменившихся условиях, которые с некоторой натяжкой можно назвать рыночными.

Уже сформировались новые «олигархические» корпорации застройщиков. В совершенно специфических условиях Москвы, за счет соединения прав города и субъекта Федерации и концентрации средств, без сущностного изменения сохранились домостроительные комбинаты советской эпохи. Теперь эти структуры предпринимают мощную экспансию на крупные города страны. При этом городам-клиентам навязывают те модели домов и соответственно те схемы планировки, что наиболее привычны и удобны для застройщика. Шансы на тонкую отстройку относительно местных условий, начиная с экономических возможностей большей части населения и завершая культурной традицией места, в этом случае существенно сокращаются, если не исчезают совершенно.

Многие из числа новых девелоперских фирм за это время обрели весьма полезный, хотя нередко и болезненный опыт. Они перешли уже или переходят от маломасштабных, пообъектных, «точечных» задач к задачам формирования или реконструкции пригородных

поселков различного класса, городских кварталов, микрорайонов, а то и фактически целых городов. Естественно, что все чаще перед ними возникает вопрос: как именно вести застройку, какой подход избрать, насколько применим внешний, мировой опыт в российских условиях, да и какой подход – европейский, американский, китайский? К тому же довольно быстро обнаруживается, что каких-то единых моделей нет, что их множество, и они разные. Отсюда естественное желание разобраться в самой природе городского планирования, в том, как те или иные модели предметной, физической организации городского пространства сопряжены с мировоззренческими позициями, с одной стороны, и с экономическими, управленческими правилами игры, закреплёнными в нормативных актах и стандартах поведения – с другой. Это и есть задача книги.

Отсюда и ее жанр. Это отнюдь не научное исследование – скорее это книга для чтения. Пособие, если угодно, адресованное тем, кто хочет составить себе самое общее представление о том, как складывались модели планировочных решений, большинство из которых не претерпело существенных изменений за века, хотя их наполнение менялось и часто, и относительно быстро. Разумеется, написать эту книгу можно было только в опоре на обширный корпус специальной литературы, но автор решил отказаться от того, чтобы нагружать страницы книги бесконечными ссылками на источники, тем более что в подавляющем большинстве это зарубежные работы, не переведенные на русский язык и в подавляющем большинстве отсутствующие в российских библиотеках. К тому же более чем существенно то, что и в период работы секретарем правления Союза архитекторов СССР в годы перестройки и позднее автор имел удовольствие беседовать со многими известными профессионалами, работа которых оказала и оказывает существенное влияние на сегодняшнюю практику городского планирования. Это и «звезды» мировой архитектуры, как Норман Фостер или Марио Греготти, или Заха Хадид; и сильные практики различных направлений, будь то Род Хакни или Джон Фаулз; и авторы книг, иные из которых мне удалось перевести и издать, будь то Кристофер Александер, Кевин Линч, Джейн Джекобс или Роберта Грац. И конечно же в основе этой работы труды классиков урбанистики, именами которых полны страницы книги. Перечислять их здесь нет смысла, но непременно нужно назвать те обобщающие труды, без которых упорядочить обширный материал давней и недавней истории урбанистики было бы невозможно. Это Льюис Мамфорд, Бернард Рудольфски, Питер Холл, Спиро Костоф и Марк Жируар.

В этом списке нет отечественных авторов, и в этом наша беда: российская школа урбанистики едва складывалась в начале XX в., в трудах Г. Дубелира, В. Семенова, А. Енша, И. Озерова, Л. Велихова – под влиянием немецкой и британской школ. В советское время эта работа свелась единственно к разработке темы градостроительного искусства, т. е. в сугубо искусствоведческом ключе, в отрыве от экономики.

Таковыми были объемные труды А. Бунина, которому автор в свое время успешно сдал экзамен по истории градостроительства. С 70-х годов осуществлялись переводы (чаще пиратские) и пересказы ограниченного круга зарубежных авторов, ради того чтобы попытаться каким-то образом приспособить чужой опыт к советской действительности, не забывая при этом произнести положенные ритуальные формулы порицания «всеобщего кризиса капитализма». Ю.П. Бочаров, А.С. Кривов, И.М. Смоляр и ряд других профессионалов делали все возможное, чтобы наполнить практику знанием, но практика в знании не нуждалась, так как государственному заказчику было довольно собственных представлений. Нет нужды доказывать, что до конца 90-х годов заказа на развитие урбанистики не было, и едва ли не единственным жанром разработки этой темы остались немногочисленные диссертации и дипломные работы, в том числе и созданные под руководством автора.

После некоторых колебаний я все же решил включить в книгу «словарь градо-формирующего искусства». Хотя я стремился доказать, что городское планирование намного превышает сложностью архитектурное проектирование, искусность связывания вместе социального, экономического, географического и пр. достигает полноты результата

только тогда, когда город предстает перед нами в полноте своей сущности, воспринимаемой всеми чувствами. Умение профессионального планировщика, вобравшее в себя концентрированное знание, накопленное многими поколениями урбанистов, в конечном счете воплощается в комфортность бытия и в комфортность видимого образа. И этот образ бесконечно важен, так как он включает в себя обширную гамму элементов – от первого взгляда на город издали до вида рисунка мощения на тротуаре, или взгляда на дом через улицу, или через переплетение ветвей бульвара, или через струи фонтана на маленькой площади.

Строго говоря, книгу следовало бы назвать «Введение в урбанистику», поскольку вынужденное сжатие обширного материала в небольшой объем ничем иным быть не может, но такое название давало бы читателю иллюзию академичности, на что автор отнюдь не претендует.

Вступительная глава

Сказать «история города» тождественно тому, чтобы сказать: история цивилизации, ведь и само слово цивилизация является синонимом для городского образа жизни. Говорить о драматической истории города можно бесконечно, но перед нами более прозаическая цель – понять настоящее через уяснение главных этапов, которые прошел сам город, развивая умение создавать и поддерживать его, параллельно формируя знания об этом умении. Сейчас Россия перешла от задач выживания к задачам развития, вернее, не без труда осваивает трудности такого перехода. Поскольку же всякое развитие с первых шагов цивилизации базируется на городах, понимание городских процессов, понимание препятствий и ограничений на пути повышения их эффективности приобрело ключевое значение как для администраций, так и для деловых кругов.

Урбанизация

Город так давно стал нашим естественным окружением, что требуется некоторое усилие для того, чтобы уяснить, насколько приблизительными являются обыденные представления о нем. Современная культура настолько пропитана сугубо городскими смыслами, что, хотя мы и осознаем значительное еще присутствие внегородского населения, по традиции называемого сельским, и само это меньшинство, и его действительные нужды очевидным образом оказываются на периферии общественного внимания. Последнее десятилетие XX века в России добавило к общей неопределенности представлений о городе множество законодательных новаций, в то время как экономические трудности и изрядная неразбериха с идеологией планирования привели к тому, что от мощной системы советского градостроительного искусства остались небольшие группы профессионалов в одних лишь крупнейших городах. Достаточно сказать, что в огромном Уральском федеральном округе на начало 2006 года имелся лишь один новый генеральный план развития – в Екатеринбурге, и еще один (в Тюмени) был в разработке, тогда как все остальные города довольствовались проектными схемами, созданными еще в 70-е годы, в совсем иную эпоху, фактически в иной стране. Более того, поскольку не развивалась практика городского планирования, со стороны живой практики городского развития не было и запроса к профессиональной школе. Вследствие этого с неизбежностью произошло своего рода замораживание чисто внешних приемов проектирования планировочных схем, унаследованных от инородного, по существу, прошлого. В результате восстанавливать городское планирование приходится едва ли не с чистого листа.

Слова обманчивы, и за счет частого употребления их глубинный смысл оказывается чаще всего затерт до неузнаваемости. В связи с этим приходится начать с азов понятийного строя, относящегося к городу, который одновременно исполняет функции и среды обитания, и объекта управления. В этой книге у нас нет необходимости начинать от Адама,

последовательно проходя все ступени эволюции городов, но некоторые, наиболее существенные этапы этого движения длиной в десять тысяч лет все же необходимо представить с доступной ясностью, попутно избавляясь от ряда застарелых мифов.

С сугубо формальной точки зрения, Советский Союз считался высокоурбанизированной страной, и в самом деле, согласно статистике, две трети населения составляли люди с городской регистрацией. В действительности же применительно к России следует говорить о том, что подлинная урбанизация началась у нас только в 90-е годы ушедшего века. До этого времени процесс роста формально городского населения есть все основания считать процессом масштабной индустриализации, сопровождаемой возведением некоторого объема жилья и обустройством услугами по минимуму. Этот минимум рассчитывался по душевым нормативам (жилая площадь, площадь магазинов и всего прочего – в квадратных метрах, в посадочных местах), которые постепенно повышались с 50-х годов, но только в исключительных случаях их выдерживали в полноте. Как правило, более или менее удавалось выполнить планы по вводу жилья, тогда как социальная инфраструктура запаздывала на годы, а то и на десятилетия – достаточно припомнить, что городской кинотеатр в Тольятти строился едва ли не двадцать лет.

Формально мы имели дело с общегосударственным планированием, так как любая постройка включалась в конечном счете в таблицы Госплана, но по сути это было почти исключительно ведомственное, отраслевое планирование. Сметы на возведение жилья и создание инженерной инфраструктуры в городах включались в сметы строительства новых, или реконструкции имевшихся промышленных предприятий. Отсюда столь яростная борьба обкомов единственной партии за то, чтобы «пробить» новый завод на подведомственной территории. Когда в начале 80-х годов обкому Татарской АССР удалось добиться решения о строительстве нового тракторного (по сути танкового) завода в Елабуге, всего в получасе езды от Набережных Челнов с их КАМАЗом, мне удалось убедить генеральную дирекцию строящегося завода включить в смету достаточные расходы на реконструкцию и частичную реставрацию старой Елабуги. В других ситуациях, в малых городах или в старых районах городов крупных, жизнь фактически застывала, если процесс индустриализации обходил их стороной. Уже по этой причине и в крошечном Лихвине (Чекалин Тульской области), и на обширных территориях старых районов Саратова, Краснодара или Челябинска до недавнего времени не появлялось ни одного нового здания.

Серьезная, централизованная работа стратегического планирования, настроенная преимущественно на обеспечение оборонно-промышленного комплекса, интенсивно велась, однако города в этой системной логике выступали единственно как средство обеспечения предприятий рабочей силой, а окружающая их природная среда трактовалась исключительно как более или менее пригодная для такой концентрации.

Сельским население наших городов называть было, конечно же, нельзя, но и общему, выработанному мировой цивилизацией, представлению о горожанах оно никак не соответствовало. Город – это ведь не просто скопление домов и скопление людей, в основном оторванных от сельского труда. Это еще и средоточие всех форм активности множества людей, составляющих самоуправляемое сообщество. В случае крупных и крупнейших городов Советского Союза мы имели дело хотя бы с многообразием форм образовательной и культурной деятельности, но никак не с многообразием форм услуг. Все прочие города должны были удовлетвориться только одной внепроизводственной функцией – административной. К тому же, в условиях вечного дефицита, трижды приводившего к введению карточной системы и постоянно поддерживавшей раздельное снабжение партийно-чиновной элиты, предприятий группы А и всех прочих, в нашем обществе торговля отодвигалась на дальний план. Что же касается самоуправления, то после разгрома его в 1931 г. и до принятия первого закона об основах его организации в 1994 году, даже говорить о нем имело смысл исключительно в кругу реформаторов первого перестроечного поколения.

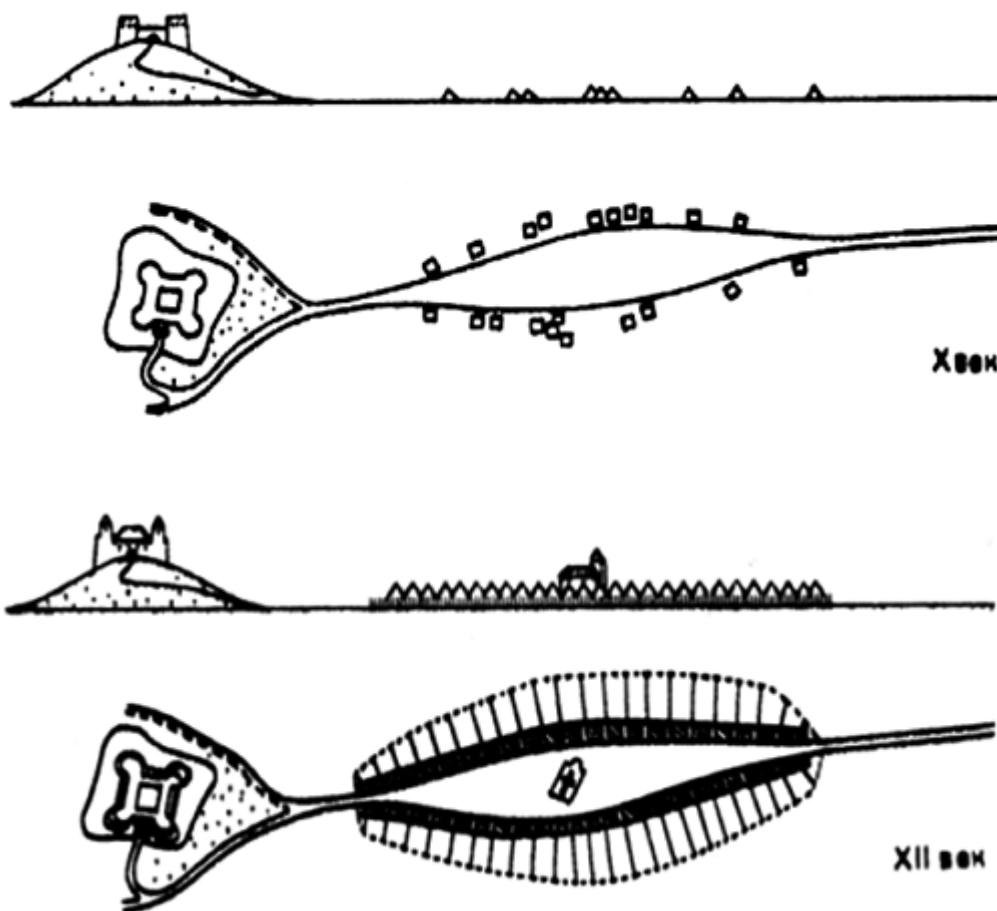


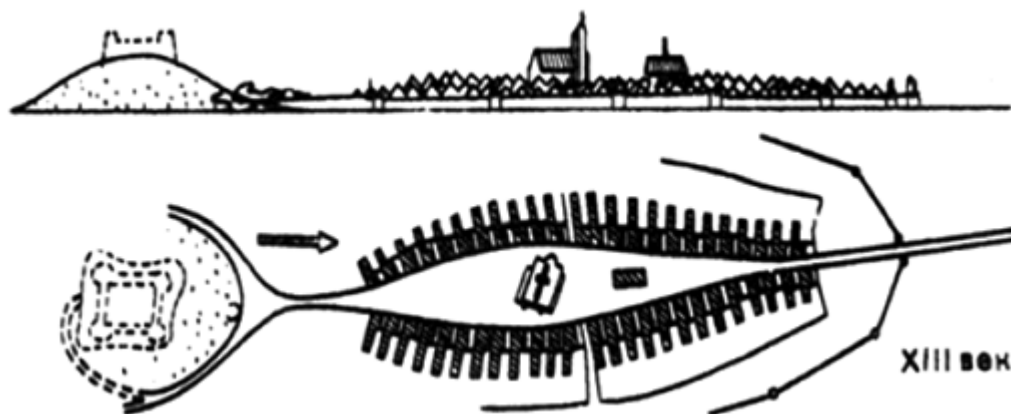
Глядя на план Москвы начала XX в., всякий внимательный человек мог сразу заметить, что планировочная структура древней столицы, при ее дальнейшем расширении, должна породить чрезвычайные транспортные проблемы. Сузубо теоретически была возможность наложить на архаическую радиально-кольцевую конструкцию плана ортогональную сетку новых улиц, сохранив элементы давней структуры внутри ее ячеек. В 30-е годы, при строительстве метро, была возможность организовать такую же сеть из путей под землей. Обе возможности были упущены по финансовым и организационным причинам.

Важно иметь в виду, что советская система пространственного планирования выросла на почве весьма специфической российской системы расселения, в которой слабые зачатки местного самоуправления прослеживаются лишь от реформ 1860-х годов. Тогда в уездах появилось земское самоуправление, а в городах – думы, обладавшие крайне незначительной мерой самостоятельности. К тому же даже в полуторамиллионной Москве в начале XX в. избирательным правом обладали лишь около семи тысяч жителей-домовладельцев, а если принять во внимание тот факт, что в выборах думских гласных участвовало менее половины от этого числа, то понятно: некая форма самоуправления имела, но подлинного самоуправления не было. Это важно помнить, поскольку необходимо отдавать себе отчет в том, что мы имеем дело не с механическим наследованием последствий советского эксперимента, а с глубоко укорененной системой огосударствления городской жизни, которая была многократно усилена в социалистическую эпоху.

И в дореволюционное время, когда сфера торговли и услуг все же обладала

значительной степенью самостоятельности, и тем более в советской действительности подавление самостоятельности городских сообществ неминуемо вело к тому, что ведущая позиция была отдана формальному пониманию города, то есть на первый план выходила именно форма города. Соответственно обманчивое сходство таких форм для российских и западных городов порождало немало иллюзий. В самом деле, если посмотреть на фотографии городов, сделанные со спутника, то такая иллюзия только укрепляется. Пятна жилой застройки с ее членением на старые и новые кварталы, пятна промышленной застройки, обычно правильной формы, магистральные дороги, улицы, площади – все это выглядит похоже для, скажем, Москвы и Парижа, или Тулузы и, к примеру, Чебоксар. При тренированности взгляда, разумеется, можно заметить различия. Кварталы западных городов мельче; сетка улиц чаще, хотя сами улицы шире; площади в наших городах просторнее; между пятнами жилой застройки видны обширные прогалы – то леса, то пустыри и т. п. Тем не менее на первый план выступает сходство формы. Мы так же замечаем на видовых фотографиях городов мира скорее различия в стиле и, чаще всего, размерности жилых домов, чем что-либо другое, в действительности более существенное.





Классическая схема формирования средневекового города: сначала замок на холме и небольшой посад, обслуживающий обитателей замка. Храм – внутри замка. Затем разрастание посада, сооружающего собственный храм и рыночную площадь, временными постройками отделенную от общего выгона. Затем сокращение участков, отведенных под сады и огороды, за счет строительства новых домов, храм перестраивается, вырастая в размерах, возникает первая ратуша. Наконец, обрастая дополнительными улицами, город огораживается собственными оборонительными стенами, тогда как замок приобретает функцию цитадели. Схема логичная, но неверная – города всегда проектировали по строгим правилам, и правила эти восходят к Античности.

Именно внешнее сходство городских планировочных структур, восходящее к эпохе королевств и империй, привело к тому, что роль регулятора городской застройки была в России приписана архитектору, и впрямь обладающему наивысшей квалификацией работы с большемерными предметами в трехмерном пространстве. Однако, если в западных странах специфические умения архитектора реализовались и реализуются в условиях жестких ограничений, заданных экономическим зонированием и правилами застройки, закрепленными в законе, ни в старой России, ни в Советском Союзе таких ограничений не было. Были другие ограничения – идеологические, другие – экономические, но при всех таких ограничениях в городе видели пространственную форму застройки и транспортных коммуникаций. И только.

В условиях современной, заново становящейся России это обстоятельство отзывается рядом серьезных недоразумений и, как правило, грубыми ошибками в определении того, что принято называть ТЗ – техническим заданием на проектирование. Рассмотрению этих ошибок и путей их исправления посвящен значительный объем книги.

Итак, урбанизацией мы вправе именовать только такой процесс перемещения в города населения, занятого сельским хозяйством и сопутствующими ремеслами, ранее разбросанного по хуторам, деревням и селам, когда формируется зрелое, самоуправляемое местное сообщество. До середины XIX в. такие сообщества повсюду были, как правило, самодостаточными в экономическом отношении. Налоговая политика современных государств повсеместно такова, что практически все города получают тот или иной объем дотаций из региональных или национальных бюджетов. Однако нигде муниципалитеты не оказались в столь экономически стесненном положении, как в России где с введением 131-го федерального закона начиная с 2006 г., о финансовой самостоятельности городов не приходится говорить.

Развитие частного бизнеса с большим или меньшим успехом обеспечило достаточно бурное развитие сферы первичных услуг, тогда как и жилищно-коммунальное хозяйство городов, и (отчасти) сфера некоммерческих услуг в гораздо большей степени зависят от возможностей региональных властей и меры «урбанистичности» их политики, чем от города как такового. Не столько сам закон, сколько тот факт, что правительство нарушило свое обязательство сопровождать его необходимыми поправками в Налоговом и Бюджетном

кодексах, серьезно затормозил едва начавшийся у нас процесс подлинной урбанизации. Нет сомнений в том, что неотвратимый процесс сокращения населения страны в течение ближайших пятнадцати лет заставит изменить государственную политику в отношении городов, и во всяком случае поправки в бюджет 2008–2010 гг., принятые Государственной Думой по инициативе президента Путина, уже наконец предусматривают начало оздоровления городских инфраструктур. Однако есть немалая опасность, что распорядительные полномочия по расходованию солидных средств останутся в руках региональных администраций – практически без серьезного участия городских сообществ. Тем не менее уже просматривается качественно новый процесс: серьезный бизнес, представленный как девелоперскими компаниями, так и крупными предприятиями, испытывающими растущие затруднения с набором компетентного персонала при активизировавшемся инвестиционном процессе, несомненно сформируют мощное прогородское лобби – в собственных интересах.

Тем важнее, предвидя изменения в городской политике, четче понимать природу процессов урбанизации, сопряженных с ней разработок в масштабе пространственного развития страны и ее регионов и собственно городского планирования. В связи с этим важно понять природу отношения города и обжитого ландшафта, который всегда испытывает сильнейшее влияние с его стороны, будь то освоение неудобий садово-огородными кооперативами, строительство дач или вывоз твердых бытовых отходов.

Существует устойчивое представление об историческом происхождении города от разрастающегося села. Это заблуждение. Даже в тех случаях, когда город возникал на месте удачно расположенной деревни или усадьбы, как это было с Москвой, это издревле был хорошо планируемый процесс, осуществлявшийся властью. Именно таким образом закладывались древнегреческие колонии, а затем и римские города. Так же, баронами или епископами, учреждались города европейского Средневековья (треть из них – на руинах римских городов). Точно так же закладывались города и допетровской Руси, и послепетровской России – с тем, однако, отличием, что одновременно с учреждением городка или острога, служившего прежде всего орудием контроля над окрестными землями, на эти земли переводили и сельское население, таким же образом обеспечивая рабочей силой заводские поселения, не имевшие, как, скажем, Ижевск, городского статуса вплоть до постановления Временного правительства в 1917 г.

В этом нет некой российской уникальности – таким же был процесс испанской колонизации Америки, регулировавшийся т. н. Законом для Индий, сходен с этим был и процесс освоения Северной Америки, сопровождавшийся жестоким истреблением индейских племен. Наибольшее сходство усматривается между структурой расселения российского Заволжья и штатов на Юге США. И тут и там ядрами такой системы были не столько города, в которых размещались гарнизоны и чиновники, сколько помещичьи усадьбы. Однако яркой особенностью российских городов было то, что основная часть их населения кормилась преимущественно с огородов – как отвечали градоначальники на анкету, разосланную Академией наук при Екатерине Второй, «обыватели упражняются черной огородной работою, а торгов у нас не бывает никаких». Эта практика продолжалась почти до самой реформы 1861 г., а на окраинах империи и дольше, поскольку города Верный (ныне Алматы) или Пишпек (Бишкек), или Романов (Мурманск) проектировались и строились военными инженерами, так же, как в свое время Оренбург, Орск, Верхнеудинск (Улан-Удэ) или Екатеринодар (Краснодар). История России сложилась так, что до самого конца XIX в. города в минимальной степени исполняли роль центров обслуживания сельского населения – и крепостные, и государственные крестьяне почти не присутствовали на потребительском рынке.

Очень долго торговля в России имела сезонный характер: зимний торг, в основном съестными припасами, в Москве развешивался на льду реки, летние ярмарки повсеместно располагались вне городских стен. Петербург первым завел регулярные торговые ряды по европейскому образцу, что затем было распространено на все губернские и многие уездные

города, перестраивавшиеся по планам, утверждаемым лично государем. Лишь после 1861 г. города превращались в центры услуг для уездного дворянства и отчасти купечества и мещанства. Именно этот процесс сформировал те симпатичные центральные ядра малых и средних городов, которые сейчас оказались перед угрозой исчезновения – сначала вследствие заброшенности и упадка, а теперь и в результате неконтролируемой коммерческой, т. н. точечной застройки.

Следует помнить, что российская индустриальная база, формирование которой веками отставало от европейской начиная с Петровского времени выстраивалась, весьма специфическим образом. До того были лишь ремесленные слободы Москвы, приписанные к царскому двору. Адмиралтейство Петербурга и Тульский оружейный завод были прямо государственными предприятиями, заводы Урала, будучи в частном или в прямом государственном управлении, работали преимущественно на казну и потому оставались под неусыпным государственным надзором. Строительство железных дорог было, за редкими исключениями, государственной монополией. Всего полвека интенсивного развития индустриального капитализма в России привели к быстрому росту промышленных зон, естественным образом привязанных к железнодорожным путям, так что советская индустриализация оказалась наследницей уже сформированной государственной системы.

Если в наши дни в развивающихся странах урбанизация происходит по образцам давних времен, когда в города стекается нищее население из деревень, порождая гигантские, бесформенные скопления людей вроде нигерийского Лагоса, то в странах Запада в казалось бы устоявшуюся городскую жизнь активно вмешались миллионы мигрантов. Те принесли с собой чуждые нравы и представления, они все хуже включаются в местную культуру, будучи слабо включенными в местную экономику, так что, с одной стороны, идет интенсивный процесс реконструкции старых городов, а с другой – возникают новые зоны отчуждения, поминутно грозящие взрывом. Пока еще российским городам это угрожает в минимальной степени, но глобальная ситуация и собственные демографические проблемы могут изменить положение, к чему, надо сказать, мы не готовы ни интеллектуально, ни с организационной точки зрения.

Но есть еще и третий процесс. В США динамика перемещения людей к местам, обещающим выгодную работу, всегда была высокой, но в последние годы реконструкция экономики породила совершенно новое явление, слабо связанное с индустриализацией в ее классических формах. Перепись 2000 г. показала, насколько усилилось перетекание талантов, концентрация наиболее динамичной, этнически разнообразной молодежи в немногих городских центрах. При этом выяснилось, что эта концентрация происходит уже отнюдь не только в крупнейших центрах вроде Нью-Йорка или Чикаго, но и в городах второго ряда. Есть их полный список: Остин, Атланта, совершившая колоссальный рывок после проведенной здесь Олимпиады, северный Миннеаполис, Сан-Диего, куда начался активный переток населения из безразмерного «пригорода» Силиконовой долины, Сан-Франциско, Вашингтон, до недавнего времени бывший средоточием федеральных клерков, лоббистов при Конгрессе и негритянской бедноты, Сياتл и мало кому известный даже по названию Ралей/Дёрем. Нижний этаж этой лестницы заняли Балтимор, еще недавно находившийся в тени соседних Филадельфии и Вашингтона, Буффало, Кливленд, Детройт, перестающий быть городом автомобилестроения, Хартфорд, Милуоки, Майами, Ньюарк, десять лет назад считавшийся худшим городом Америки, Питтсбург, Сейнт-Луис, где в свое время взорвали огромный комплекс социального жилья, превратившийся в чудовищную трущобу, и парный город Стоктон/Лоди.



На первый взгляд трудно понять, как можно было стереть с лица земли целые кварталы прочных многоэтажных домов. Однако за этим жестом отчаяния городских властей и в США, и во Франции стояла базисная ошибка инвестора на пару с архитектором. Тип застройки, относительно пригодный для скромного в средствах, но работающего и вполне самостоятельного состава семей, был применен для заселения безработными, живущими на социальное пособие и не способными содержать инфраструктуру дома.

Между всеми этими городами идет жесткое состязание за пополнение когорты «мозговиков», и вот выяснилось, что более красивые города выигрывают у городов с лучшим климатом и высоким качеством среды. Выигрывают города с первоклассными университетами и отличной атмосферой в образованном сообществе, города, в которых заметна широкая терпимость и, соответственно, максимально разнообразие возможностей и впечатлений. В действительности ситуация еще сложнее, поскольку конкуренция за

привлечение «мозговиков» приобрела глобальный характер, и, скажем, Денверу приходится состязаться не только с Атлантой, но и, к примеру, с Сингапуром, об университетском городе которого мы еще будем говорить ниже. Кстати, именно по этой причине нет шансов сформировать успешный инновационный центр в Амстердаме, где слишком много туристов, слишком много иммигрантов и слишком много наркотиков. Нет их и у Дубаи или у Дохи, несмотря на гигантские инвестиции – во всяком случае, до тех пор, пока там не решатся не одной лишь технологией войти в общемировую культуру, свободную от ислама ваххабитского толка, что, впрочем, маловероятно. Для успеха современной версии Телемского аббатства, о котором некогда мечтал Франсуа Рабле, нужны условия, которые могут дать лишь города, сделавшие на это ставку.

Россия не может долго оставаться вне этого процесса, и пример Томска убеждает в том, что у нас есть шанс включиться в мировую сеть новейших университетских центров – если, конечно, это будет осознано как задача и подкреплено реальным, системным действием.

Урбанистика

Итак, если до недавнего времени под урбанизацией понимался статистически измеримый процесс перехода сельского населения в индустриальные города, то в настоящее время понятно, что природа этого процесса существенно сложнее. Именно эта сложность породила корпус текстов, посвященных урбанизации во множестве ее форм, и этот корпус текстов образует урбанистику. Насколько в этом предмете можно говорить о сложившейся науке, вопрос спорный, но то, что мы имеем дело с уже зрелым знанием, не подлежит сомнению.

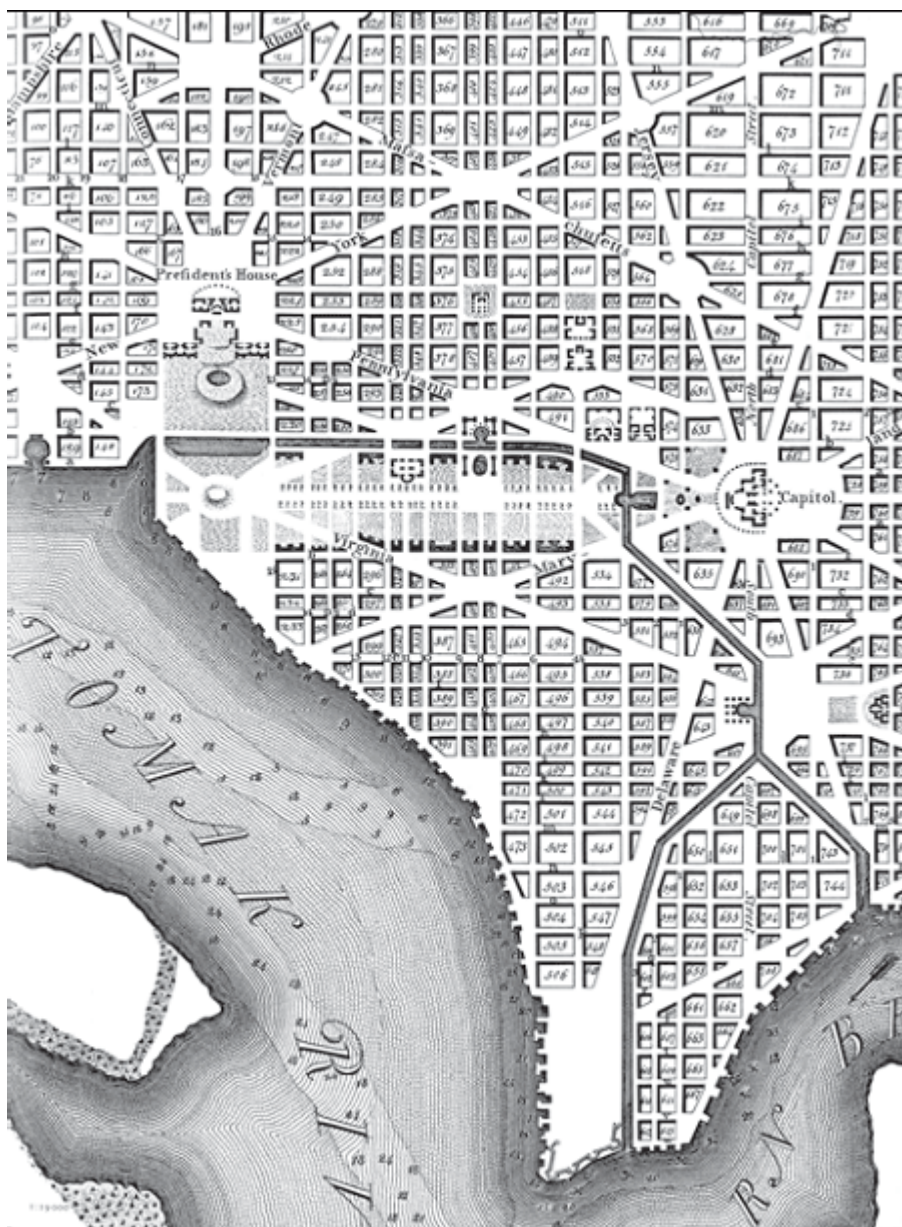
В самом деле, не касаясь здесь Востока, где сложение знания о городе шло своим путем, достаточно заметить, что литература о городе пополняется вот уже две с половиной тысячи лет. Великий врач Гиппократ собрал вместе опыт функционирования греческих городов-полисов, обозначив гигиенические правила ориентации улиц. Гипподаму приписывается изобретение регулярной сетки городских улиц, без изменений дошедшей до нашего времени – достаточно напомнить, что нью-йоркский Манхэттен в полноте сохранил гипподамову схему. Платон пытался описать идеальную модель города, отталкиваясь от общефилософских суждений о природе взаимодействия между людьми, тогда как Аристотель обобщил опыт конституций десятков полисов и обсуждал оптимальную численность свободных горожан.¹ Рим освоил опыт греков, обобщил его и стандартизировал – настолько, что во всех городах империи ширина главных и второстепенных улиц была одинаковой, позволяя проехать одной повозке, а в бордюрных камнях тротуара напротив каждой таверны или лавки были высверлены отверстия для привязывания лошади или осла. Сложились и воспроизводились стандарты обустройства публичных бань, рынков, амфитеатров и театров, и эти стандарты воплощались повсюду, от Нила до Рейна и от Евфрата до Темзы, приноравливаясь к природным условиям. Этот опыт был описан в множестве трудов, включая замечательный трактат Фронтинуса об акведуках и фонтанах и обширную энциклопедию строительства Витрувия.

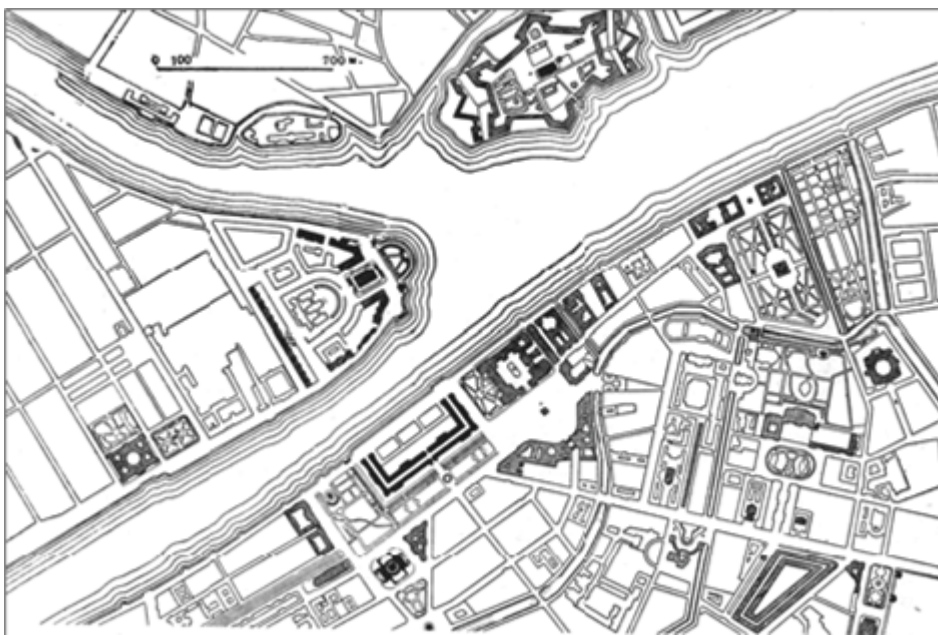
После долгого исторического интервала, который принято именовать Средними веками,² герои итальянского Возрождения заново прочли античные тексты и много размышляли о создании идеального города, отнюдь не ограничиваясь при этом вопросами

¹ Любопытно, что при всей своей рационалистичности Аристотель называл оптимальным для населения города число 5040 – математически-мистическая величина, совпадающее с факториалом 7, т. е. это результат перемножения $1 \times 2 \times 3 \times 4 \times 5 \times 6 \times 7$.

² В действительности многое из античного наследия не было забыто, и при первой возможности опыт Витрувия или Фронтинуса применяли к решению задач обустройства городов, как, скажем, это было сделано в Аахене – столице империи Карла Великого.

планировки и застройки. Так, у Филарете (Антонио Аверлино) тщательно описываются не только система улиц и каналов, не только нормы жилых помещений для представителей разных сословий, не только правила организации торговли, но даже расписание занятий и меню для учеников лицея и рисунок шевронов на рукаве камзола лицеиста. Литература и живопись существенно опережали практику – люди, которые все еще жили в средневековых домах и ходили одетыми по бургундской моде, читали трактаты и смотрели на фрески с изображениями бесконечных колоннад и купольных зданий, каких еще не существовало. Это следует запомнить: история урбанистики и урбанизации доказывает, что от рождения идей до их реализации в ткани городов проходят десятилетия, иной раз многие десятки лет.





Вашингтон, подобно Петербургу созданный на пустых болотистых берегах, спланирован Джефферсоном и Ланфаном на основании тщательного анализа европейских столиц. Результатом стало взаимоналожение простой ортогональной сетки рядовых улиц и системы диагональных авеню. В сочетании с природными парками сложилась вполне жизнеспособная планировочная система, в целом легко выдерживающая напор автомобильного движения.

Несколько столетий идеи новой регулярности застройки, подчиненной прежде всего соображениям эстетизированной политики, осуществлялись отнюдь не в городах, а в загородных дворцово-парковых комплексах. Только два новых города, созданных имперской по существу волей, наперекор крайне неблагоприятным природным условиям, выразили распространение архитектурно-художественной трактовки таких комплексов на большие пространства целого города. Это Петербург и Вашингтон. Зрелость урбанистики выразилась в этом достаточно полно. Президент Джефферсон, ставший сильным архитектором только на основании чтения древних трактатов и более современных книг, снабжал ими военного инженера Ланфана. Российские императоры начиная с Петра Первого были в достаточной степени знакомы с корпусом книг по урбанистике, чтобы ставить перед архитекторами детальные технические задания. Еще раньше в «клуб» упорядоченных столиц сумел войти Лондон. Уже через несколько дней после пожара 1666 г., уничтожившего почти весь древний город, урбанист-любитель лорд Эвелин и математик-архитектор Кристофер Рен представили королю амбициозную программу восстановления столицы: широкие, спрямленные улицы, многочисленные площади, диагональные авеню. Однако в Великобритании был парламент, выражавший совсем иные интересы застройщиков, которые стремились поскорее извлечь ренту из участков в их прежних габаритах, и мечты остались мечтами.

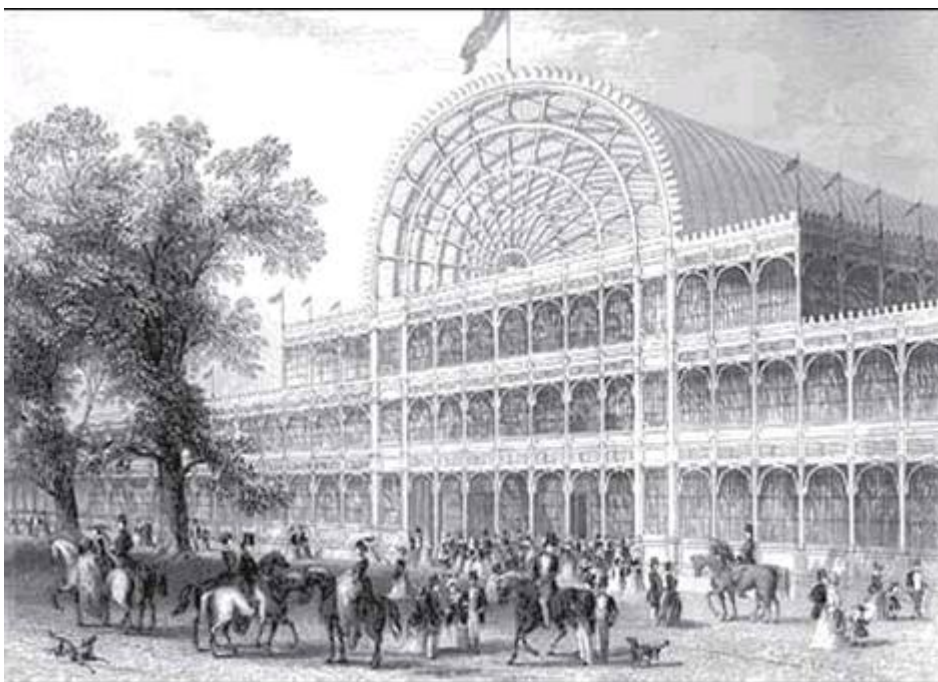
По меньшей мере полтора века разворачивается процесс сложной реорганизации старых европейских городов. К концу XVIII в. здесь в целом был завершен многовековой процесс саморегулируемого развития городов, бывших в первую очередь корпорациями гильдий и цехов. Они формировали городское управление, они издавали законы, регулировавшие правила застройки и правила поведения вплоть до ограничений на ношение той или иной одежды и украшений разными сословиями горожан. Они же возводили, ремонтировали и охраняли городские укрепления – рвы и стены, а затем, когда артиллерия изменила ход ведения боевых действий, рвы и земляные валы. Укрепление централизованных государств и бурное разрастание крупнейших городов, прежде всего столиц, породили проблемы, масштаб которых превосходил собственные ресурсы городов, что привело к активному вмешательству государственной машины в городскую жизнь. Нельзя сказать чтобы

урбанистика той эпохи была в состоянии видеть и понимать существо метаморфоз городской жизни в полном объеме. Адепты градоведения были поглощены сравнительным описанием множества городов, тем более что гравюра – единственное тогдашнее средство тиражирования изображений – была делом долгим и дорогим. Однако множество мыслителей начиная с Вольтера и Гете, немалое число экспертов, среди которых ведущую роль играли высшие полицейские чины и врачи, шаг за шагом публиковали тексты, посвященные всем основным проблемам, связанным со скоплением сотен тысяч людей на ограниченной территории. Проблемы транспортных заторов и проблемы эпидемий, природу которых наконец поняли, связав ее не с «дурным воздухом», как считалось ранее, а с качеством питьевой воды, проблемы пожарной службы в затесненных кварталах и разгула преступности в них – все это столь явно было сопряжено с характером застройки городов, что раньше или позже требовалось перейти от слов к действиям.

Первым шагом такого перехода стало повсеместное устройство кольцевых бульваров на месте снесенных городских укреплений, ставших ненужными, когда прогресс военного дела вынудил перейти от сплошной линии фортификаций к фортам, вынесенным за городскую черту. Нужен был авторитет высшей государственной власти и ее финансовая поддержка, чтобы не допустить хаотической коммерческой застройки столь желанного для застройщиков пустыря, но прежде того соответствующие проекты в иллюстрированных книгах должны были не только появиться, но и быть воспринятыми широким кругом образованных горожан.

Французская революция и режим Наполеона создали предпосылки для возникновения самой идеи радикальной реконструкции столичного города,³ но только к 40-м годам XIX в. сугубо эстетический подход к такому радикализму, символом которого стали парижские улица Риволи или площадь Звезды, мог уступить место более сложной схеме мышления. У этой схемы коллективный автор, но персональный реализатор – префект Парижа Осман, получивший твердую поддержку Наполеона III, и не лишено интереса то обстоятельство, что главными их оппонентами оказались мэтры парижской архитектуры, отстаивавшие принцип автономности каждого отдельного сооружения. Широко известно, что главным, видимым эффектом османовской реконструкции стали новые парижские бульвары с их ровным строем зданий, выведенных под один карниз, так впоследствии прославленные на полотнах импрессионистов. Однако в действительности и эффектов значительно больше, и механизм их достижения не имел аналога в истории.

³ В России тот же принцип был с блеском воплощен в петербургских ансамблях Дворцовой площади или улицы, ныне именуемой улицей Зодчего Росси.



Поразительно, но гигантский комплекс Хрустального дворца 1851 г. был спроектирован и построен Пэкстоном менее чем за год. В современных условиях такая скорость стала невозможной из-за неустранимой необходимости великого множества согласований, порожденной развитым муниципальным законодательством. Предназначенное для Всемирной выставки сооружение было демонтировано, собрано заново в пригороде Лондона и функционировало еще 80 лет, пока не погибло от случайного пожара.

Ключевым было создание первой крупномасштабной инженерной инфраструктуры огромного города, включившей тридцатикилометровый водовод, сотни километров подземных каналов канализации, газопроводов, тысячи газовых фонарей уличного освещения. Не менее важным делом стала расчистка множества кварталов старого города под качественно новую застройку. Эта операция, жестокая для местного населения, в большинстве своем безжалостно выброшенного на необустроенные окраины, имела второй, не слишком афишируемой целью ликвидацию остатков низового, квартального самоуправления, в котором власть – после эксцессов нескольких революций – не без оснований видела постоянную опасность.⁴ Столь же существенным стало возведение первого в Европе сверхкрупного торгового центра – нового комплекса павильонов большого рынка вместо прежнего Чрева Парижа, учреждение двух гигантских лесопарков, известных как Венсеннский и Булонский леса.

И все же, быть может, самой крупной новацией стал сам метод финансирования гигантских по масштабу работ по реконструкции французской столицы, заставляющий утверждать, что это на долгое время был крупнейший в мире профессиональный девелоперский проект. При существенном вкладе из государственной казны, без чего проект не имел шансов на осуществление, основной капитал был акционерным – держателями акций реконструкции Парижа стали многие тысячи сколько-нибудь состоятельных французов, при этом отнюдь не только самих парижан. Заслуживает особого внимания то обстоятельство, что и эти первые акционеры, и отчасти их потомки, существенно умножили свои средства, вложенные в столь долговременный проект, за счет, говоря сегодняшним

⁴ Часто цитируемая, вслед за Фридрихом Энгельсом, который, в свою очередь, отталкивался от романа Виктора Гюго, задача расширения бульваров и улиц, с тем чтобы затруднить возведение баррикад и облегчить применение артиллерии против бунтовщиков имела, вне сомнения, вторичное значение.

языком, скачкообразного роста капитализации столицы.

Естественно, что и ход, и результаты реконструкции Парижа породили огромный массив литературной критики и аналитических работ, вследствие чего урбанистика как область знаний получила дополнительный толчок к развитию. Свою долю в этот процесс внес и сам барон Осман, в 70-е годы опубликовавший двухтомник своих мемуаров о ходе реконструкции великого города. Париж в ту эпоху был подлинной столицей мира, и он настолько приковывал к себе всеобщий интерес, что одновременный процесс реконструкции Лондона, пусть и меньшего масштаба, но чрезвычайно существенный, был известен значительно меньше. Между тем здесь Джон Нэш, архитектор и удачливый девелопер, впервые осуществил достаточно крупную программу реконструкции в центре Лондона, включая прокладку и застройку новой улицы, площади Пиккадили, парка Сент-Джеймс и ряда кварталов крупных доходных домов. В отличие от Парижа в Лондоне королевская власть могла оказать проектам Нэша лишь политическую поддержку и участие земельными владениями, принадлежавшими короне, тогда как все проекты были осуществлены как частные операции, предпринятые пулом инвесторов. Здесь же, в Лондоне, в 1851 г. открылась первая Всемирная выставка, гигантский павильон которой в немыслимо короткий срок, за одиннадцать месяцев, был и спроектирован, и построен, и оформлен под руководством Джозефа Пэкстона, прежде ландшафтного архитектора. С этого началась важная новая стадия урбанистической культуры – создание временных культурных «магнитов», способных привлечь миллионы посетителей.⁵

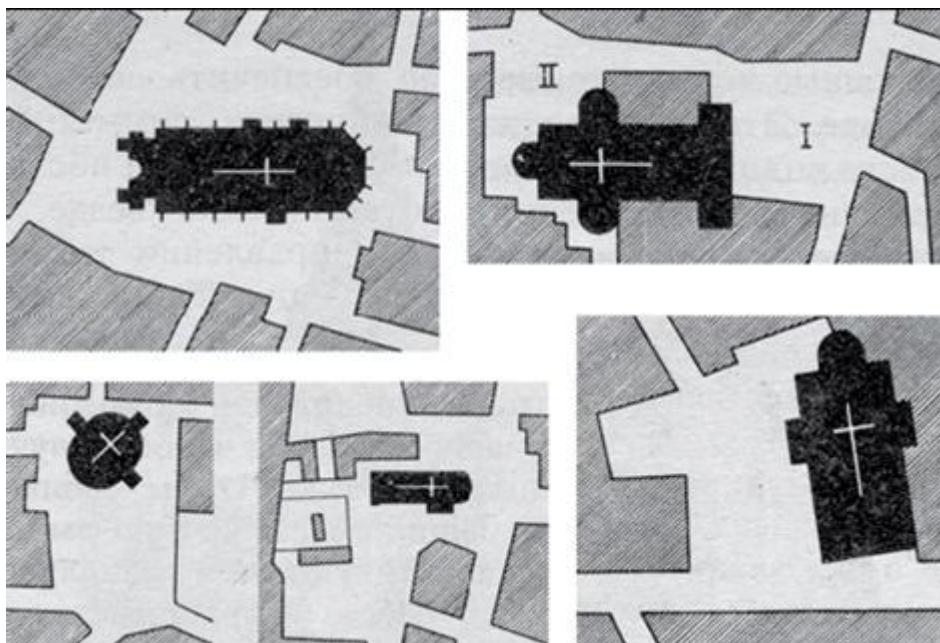
С середины XIX в. напряженным вниманием к городу в равной степени отличались и социал-демократические, и либеральные критики. И те и другие сосредоточили внимание на действительно отчаянном положении, в котором оказались обитатели рабочих районов при стремительном развитии промышленного капитализма. При отсутствии доступного общественного транспорта рабочие жилища могли располагаться лишь в непосредственной близости от заводов, тем более что при бесчеловечной продолжительности рабочих смен даже полчаса хода до работы среди дымов и зловонных каналов были тяжкой нагрузкой. Но если социалисты сводили свою критику к одному тезису о необходимости революции,⁶ то либералы шаг за шагом увеличивали давление на власти в пользу радикальных реформ.⁷ Через их статьи и книги читатель узнавал, какую угрозу эпидемий несло в себе отсутствие снабжения чистой водой и канализации, каким ужасом и какой угрозой для всех горожан могла отозваться концентрация нищеты в переуплотненных доходных домах-казармах, какое значение имеет наличие массивов здоровой зелени в городской ткани и пр., и пр.

За текстами такого рода с понятной задержкой последовали отдельные, часто утопические попытки создать новые образцы городской среды, будь то фаланстеры в духе Оуэна или дома для рабочих, построенные на средства индивидуальных жертвователей или благотворительных фондов. Все эти попытки широко и горячо обсуждались, и только на этом основании принимались законы – прежде всего в Великобритании, затем во Франции, Бельгии и Нидерландах, в Германии. Всякий закон предполагал достаточно глубокое и всестороннее обсуждение до его принятия и весьма подробное обсуждение первых шагов его реализации, так что урбанистика как собрание текстов росла едва ли не в геометрической прогрессии...

⁵ Среди них был и Н.Г. Чернышевский, и след этого посещения легко прочитывается в его «Что делать».

⁶ Исследование Фридриха Энгельса «Положение рабочего класса в Англии», опубликованное в 1844-45 гг., остается классическим образцом детального анализа ситуации в опоре прежде всего на материал Манчестера. Однако следует заметить, что роль еще не возникших социологов в целом успешно играли беллетристы, которые – от Фильдинга до Диккенса – обращались к значительно более широкой читательской аудитории.

⁷ Понятие о либерализме существенно изменилось с тех пор – среди либералов-реформаторов был, скажем, лидер консерваторов и премьер-министр Великобритании Дизраэли.



Камилло Зитте, наиболее полно представлявший сугубо эстетическое крыло нарождавшейся урбанистики, затратил массу усилий на разработку типологии площадей. Зитте был уверен в том, что задачей практикующего планировщика было и всегда будет применение одного из детально описанных им образцов. В этой логике экономические, и тем более социальные соображения в расчет не принимались принципиально.

Пока еще все это почти не отражалось в российской практике, где всемогущество государственной машины при слабости буржуазии вело к тому, что из парижского, венского, берлинского или лондонского опыта была извлечена почти одна лишь эстетическая составляющая. К тому же российская литература до конца XIX в. была почти исключительно занята усадьбой и деревней, крайне редко и достаточно поверхностно обращаясь к городским реалиям. Очерки Глеба Успенского остаются почти исключением из этого правила. В то же время бедность социальной практики не только не препятствовала развитию жгучего интереса к тому, что происходило в городах Европы и что там писали о городской среде, но и побуждала критическую мысль, обращенную и в прошлое, и к настоящему, и к первым попыткам проектирования «города будущего», каких было много.

В 1909 г., когда прошло двадцать лет с публикации в Германии знаменитой книги Камилло Зитте и уже шел шестой год с начала строительства первого «города-сада», выросшего из идей Эбенизера Говарда, в Лондоне возникает первая в мире кафедра городского планирования. С этого момента можно отсчитывать новую стадию развития урбанистики, ведь если есть школа, то возникают лекционные курсы, пишутся первые учебники, на чем складывается зрелость профессуры, школы множатся по всему миру, растет число аспирантов и, следовательно, диссертаций и, следовательно, новых книг. Зитте, небольшую книгу которого на новых кафедрах разучивали наизусть, имел некоторый практический

опыт разработки генплана (чешский город Оломоуц), однако в своем литературном труде он резко порвал с прежней практикой комплексного осмысления города. Насколько резким был этот отрыв, легко понять из простого сопоставления названий его книги «Художественные основы градостроительства» с названием книги его предшественника Рейнгарда Баумайстера: «Расширение городов в техническом, строительно-полицейском и хозяйственном отношениях» (1876 г.). Несколько раньше выходит в свет превосходная работа Ильдефонса Серда «Теория городской дорожной сети», успешно соединившего инженерную строгость научного подхода с опытом создания генерального плана Барселоны. К сожалению, за пределами Испании эта книга практически не была известна.

Пересказывать Зитте нет резона – достаточно перечислить названия глав его книги: «Связь между постройками, монументами и площадями, О свободной середине площади, Замкнутость площадей, Размеры и форма площадей, Нерегулярность старых площадей, Группы площадей, Площади Северной Европы, скудность и безликость современного городского строительства, Границы эстетических преобразований в современном градостроительстве, Примеры градостроительных преобразований на основе художественных принципов».

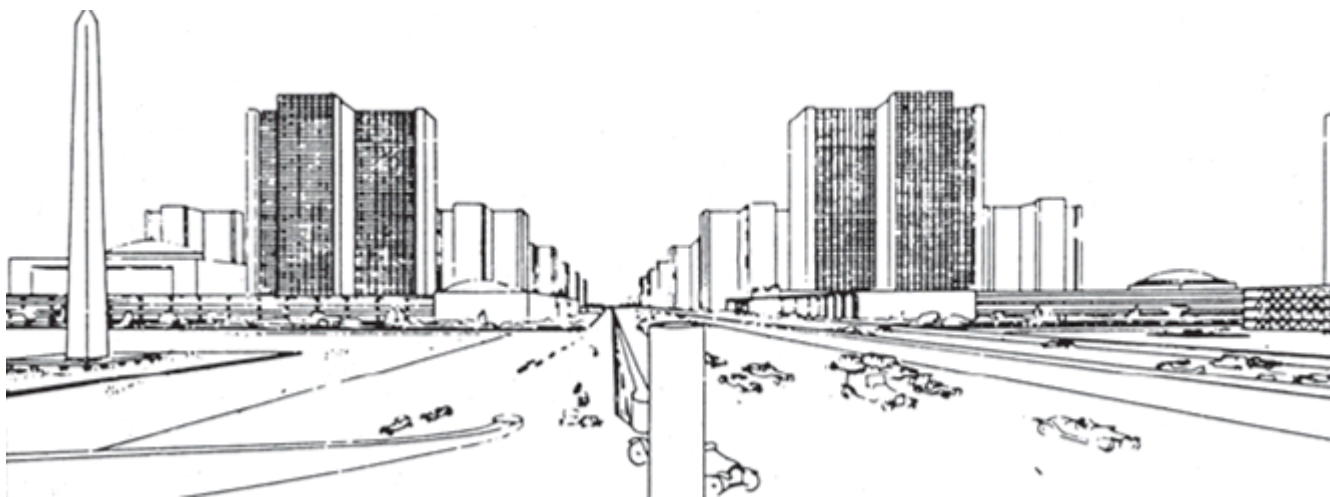
С начала XX в. можно зафиксировать существенную развилку в развитии урбанистики. Одна ее ветвь, следуя Зитте и опираясь на постоянно расширяющуюся и постоянно обновляемую историю города, акцентирует в первую очередь внимание на внешней форме города, на вариантах его композиционной структуры и образного строя. Другая ветвь – это сосредоточение внимания на проблемах городской инфраструктуры, включая транспортные сети, на вопросах экономики города и управления его развитием, включая девелопмент и его рамки. Наконец, третья – на проблемах социальной жизни города и на том, как и насколько городское планирование оказывает влияние на эту социальную жизнь, включая то, насколько и каким образом в этот процесс вовлечены горожане. В России этот тип литературы, опиравшейся на серьезные обследования, лучше всего представлен небольшой книгой Ивана Озерова «Большие города».

Все три ветви разрастаются побегами порознь только в корпусе урбанистики, тогда как в реальности городского планирования – через сознание профессионалов – они оказываются переплетены на сто ладов.

Первое послереволюционное десятилетие в России стало временем безудержных мечтаний о новом городе нового, справедливого общества. Безудержных – потому что с упразднением частной собственности на землю для фантазии не было никакого стеснения. Полное отсутствие крупномасштабной практики в разоренной стране, где с установлением НЭПа только возрождалось жилищное строительство, освобождало фантазию и от каких-либо технико-экономических ограничений. Некоторые из идей того времени, оказавших влияние на городское планирование во всем мире, будут рассмотрены далее. Здесь важно другое – с началом пятилетних планов с мечтаниями о «голубых городах»⁸ в сталинском Советском Союзе было жестоко покончено, представление о городском планировании уступило место идее градостроительного проектирования, причисленного к цеху архитектуры. В результате возникло специфическое переплетение первой и второй ветвей урбанистики, когда вопросы формирования городской инфраструктуры были полностью подчинены ведомственной системе государственного планирования. Вопросы же формы города то задвигались на второй-третий план, как это было в годы первой пятилетки или в эпоху Хрущева, то приобретали первостепенное значение, будь то в позднюю сталинскую эпоху, после победы в войне, или в конце эпохи брежневской. Представления о потребностях горожан (третья ветвь) были выстроены по нормативной модели, на основе идеологических установок о том, что действительно нужно советскому человеку,⁹ тогда как реальными потребностями реальных людей, в силу полного запрета на социологию, не интересовался никто.

⁸ Так назывался рассказ Алексея Толстого, опубликованный в 1925 г. В конце этого рассказа архитектор, обезумевший от ненависти к «мещанскому» городу, поджигает его, чтобы расчистить место своему проекту.

⁹ В период работы в только что созданном ВНИИ Технической эстетики автору довелось знакомиться с трудами, авторы которых совершенно серьезно вычисляли в штуках количество нижнего белья и одежды, «нужных советскому человеку». От этого вычислялась емкость ящиков комода и площадь платяного шкафа. Отсюда, в свою очередь, – минимально допустимая площадь отдельной квартиры.



Некий парадокс заключался в том, что Ле Корбюзье создавал свои умозрительные модели современного города, когда Альфред Вебер и другие пионеры социологии уже заложили фундамент знания о функционировании города как сложного социального организма, связанного с промышленным производством, но ни в коем случае не сводимого к нуждам индустрии. Архитекторы делили город на зоны, когда уже зарождалось знание о целом.

На Западе, от которого Советский Союз к середине 30-х годов отгородился железным занавесом, вторая (назовем ее технологической) ветвь урбанистики развивалась быстро и неуклонно. Сфера художественного вкуса распространялась только на отдельное здание. В обстановке очевидного столкновения алчности частных инвесторов с публичным интересом происходило трудное становление городского законодательства. В США – на муниципальном уровне, вследствие чего многообразие решений быстро достигло масштабов, сопоставимых с античной эпохой, в ряде стран – на уровне земель или провинций; только во Франции и в Испании эпохи диктатуры Франко – на общенациональном уровне. Стремительная автомобилизация породила совокупность транспортных проблем, что в США привело к почти полному подавлению ранее развитого общественного транспорта. Рост торговых сетей в США почти повсеместно подавил старые городские центры, тогда как стремительное разрастание пригородов после Второй мировой войны полностью изменило представление о природе города.

Все это исследовалось разросшимися социологическими службами, так что корпус урбанистики американского образца разросся до десятков тысяч публикаций. Вследствие этого «урбанистик» в США почти столько же, сколько университетов, и выпускник отстраивает свои знания в дальнейшем в отсчете от законодательства того или иного штата, а часто и города, сдавая соответствующий экзамен для получения права на самостоятельную практику. Первая ветвь (назовем ее эстетической) вошла в университетские курсы, но длительное время не оказывала на практическое воплощение урбанистики заметного влияния, даже когда ее пропагандистом выступил знаменитый Фрэнк Ллойд Райт. Третья ветвь (будем именовать ее социальной) не давала о себе знать в США до 1962 г., когда в свет вышла книга Джейн Джекобс «Жизнь и смерть великого американского города».¹⁰ Эта книга журналиста и преданного борца за права заурядных горожан в их столкновении с шаблонами городских планировщиков и интересами застройщиков, поддерживаемых муниципальными властями, была переиздана в США множество раз. Она переведена на множество языков, и с нее отсчитывается переформатирование социальной ветви урбанистики и начало мощного движения т. н. архитекторов-адвокатов.

¹⁰ Обычно у нас переводили как «Жизнь и смерть крупных американских городов», что, как подтвердила автору сама Джейн Джекобс, неверно.

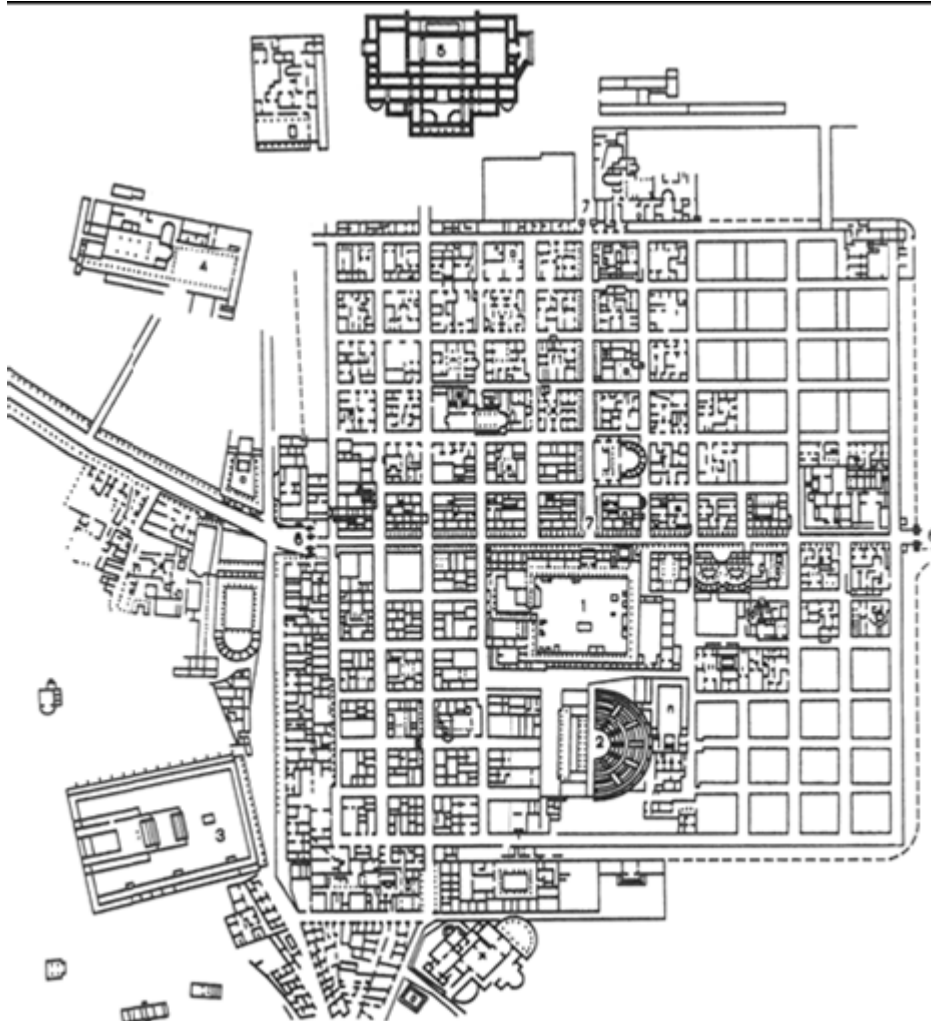
В междувоенной Европе, где фрагментарная реконструкция городов была связана с широким распространением социал-демократических идей, основное развитие получило соединение эстетической линии с нормативно, почти по-советски, понятой социальной линией. Достаточно рано на первый план выдвигаются идеи радикально нового города жилых башен, свободно стоящих среди автомагистралей, авторства Ле Корбюзье, который безуспешно пытался найти государственного заказчика на воплощение своих проектных схем. Книги именно этого талантливого пропагандиста «модернизма» сыграли гигантскую роль в преобразовании корпуса европейской урбанистики, вслед за чем последовали попытки реализации – отнюдь не в Европе. Чандигарх, столица штата Пенджаб в Индии, Бразилиа – новая столица огромной страны, спроектированная Нимейером и Коста в красной пустыне, на берегу нового водохранилища; советские новые города – Тольятти, Набережные Челны, Шевченко (ныне Актау) на полуострове Мангышлак, Навои в Узбекистане; наконец, постсоветские Ханты-Мансийск или Кагалым – все это в значительной степени следы мощи урбанистики как комплекса идей, опережавших практику и отрицавших прошлый опыт столетий.

Технологическая ветвь развертывалась после войны под мощным влиянием ее американской версии, социальная – тоже, с естественным запаздыванием, и только на севере Европы: в Скандинавии, Великобритании, в Германии, тогда как европейский Юг начал входить в этот процесс только в последние годы прошлого века.

Территориальное развитие

По-видимому люди научились метить границы территории у животных, так что исследование, освоение и маркировка ландшафта с обозначением границ угодий предшествовали возникновению первых постоянных поселений. Контроль над территорией и защита ее, наряду с концентрацией ресурсов, был первейшей функцией и предгосударственного, и тем более государственного устройства человеческого общежития. Составление итинерариев – рисованных схем сухопутных и водных путей, с обозначением времени пути между важными остановками, а затем подробных лоций и карт стало первым инструментом интеллектуального овладения пространством.

Крупнейшими программами развития хозяйственного пространства были труды великих цивилизаций в речных долинах Евфрата и Тигра, Нила или Янцзы. Сложные системы осушения болот и обводнения пустынь могли быть осуществлены только силами централизованных государств. Египтяне подхватили процесс естественного подсыхания климата в дельте Нила и фактически создали весь ее ландшафт, поднимая деревни и дворцово-храмовые комплексы над верхним уровнем сезонного затопления, разработав геометрию для ежегодного межевания земельных участков – для упорядочения налогообложения. С VIII в. до н. э. финикийские и греческие города, для разраставшегося населения которых не хватало пахотных земель в их небольших долинах, предприняли гигантский труд учреждения городов-колоний на побережье Средиземного и Черного морей. Благодаря уцелевшим греческим текстам, мы знаем, что учреждению колонии предшествовала солидная подготовительная работа.



Тимгад в римской Африке был модельным колониальным городом, равномерная уличная решетка которого точно соответствовала поселению ветеранов Республики. Уже время империи начало взламывать устаревший порядок: простая упорядоченность стала сменяться сложной.

Сначала купцы собирали информацию о заливах, удобных для создания гаваней, о силе и агрессивности соседних с этими местами племен, о ресурсах пресной воды и площади потенциальной пашни. Затем производили расчеты всего необходимого для подготовки флота, перепись переселяющихся семей с учетом числа переселенцев, способных защитить новые владения с оружием в руках. Топографы, которых именовали агораномы, готовили план местности, выбирали место для укрепленного холма – акрополя, для линии оборонительных стен и производили разбивку участков под застройку, равно как и участков земли за городской чертой под распашку. Совокупность планов и расчетов называли «парадигмой», тем самым на века положив основание для всей системы проектирования.

Поскольку греческие города-полисы были, с нашей точки зрения, небольшими, проектная деятельность такого рода имела ограниченные масштабы, однако именно в рамках этой работы были отшлифованы детальные процедуры того, что мы назвали бы сегодня девелопментом – разумеется, по правилам античной демократии. Вместе с возникновением империй наследников Александра Македонского к привычному для греков измерению дистанций в стадиях (в среднем около 180 м) добавился иной масштаб, заимствованный у персов, и большие дистанции отмеряли теперь в парсангах (около 7 км), которые строители новой империи – римляне – называли милями.

Римляне строили даже кратковременные военные лагеря как города, а города как лагеря. Они разработали систему твердых правил, частично заимствовав их у греков,

этрусков и давних противников – карфагенян. Но римляне добавили к этим знаниям и умениям новые, порожденные крупномасштабными задачами, которые городам-полисам были не под силу. На долгие века города римского мира освободились от корсета оборонительных стен, но зато возникла сложная система обустройства внешних границ. Ее опорой были пограничные города, связанные валом и рвом, где это было необходимо,¹¹ или только рокадными дорогами, на которых, в зависимости от условий местности, на расстоянии, достаточном для быстрой переброски подкреплений, ставились форты и укрепленные виллы. Римские дорожные инженеры проложили магистральные дороги, связавшие все уголки империи, – современные автомагистрали Европы и Ближнего Востока почти точно совпадают с этими давними трассами. Инженеры-гидротехники возвели сотни километров акведуков, состояние которых поддерживалось возможностью контроля на трехмерных моделях ландшафта. Фактически к III в. сложилась развитая дисциплина территориального развития, которая не была забыта в Средневековье и быстро была восстановлена, как только, еще в условиях феодальной разобщенности Европы, возродились идеи национальных государств.

В опоре на это древнее знание формировались колониальные владения Испании в Америке¹² и североамериканские колонии, что достаточно хорошо известно. Однако обидно мало известно другое – и новгородская колонизация Пермской земли, и, позже, пространственное развитие Московской Руси регламентировались все тем же античным знанием. Через византийские переложения древнеримские правила обустройства новых территорий были оформлены на Руси в т. н. Кормчей книге, и повсюду соблюдались неукоснительно. Все операции по территориальному освоению были выложены в ясную цепочку операций, которую с полным основанием можно определить как алгоритм. Строительство городов не было стихийным, но не было, естественно, и самоцелью. Целью был контроль над ресурсами, включая людские ресурсы. Соответственно весь процесс был делом государевым, осуществлялся на основе тщательных расчетов объема работ, по смете одного из Приказов. В опоре на давние римские образцы осуществлялось развитие территорий и при Петре Великом. Достаточно указать на перенос столицы, т. е. реконструкцию всего пространства страны. Шло оно и при его преемниках – вполне успешная политика привлечения переселенцев из Европы в Новороссию и в Поволжье, но также и печально известные попытки заселить запустевшие земли с помощью солдатских поселений, почему-то названных Аракчеевскими, хотя их автором был Александр I, почерпнувший идею из чтения римских классиков.

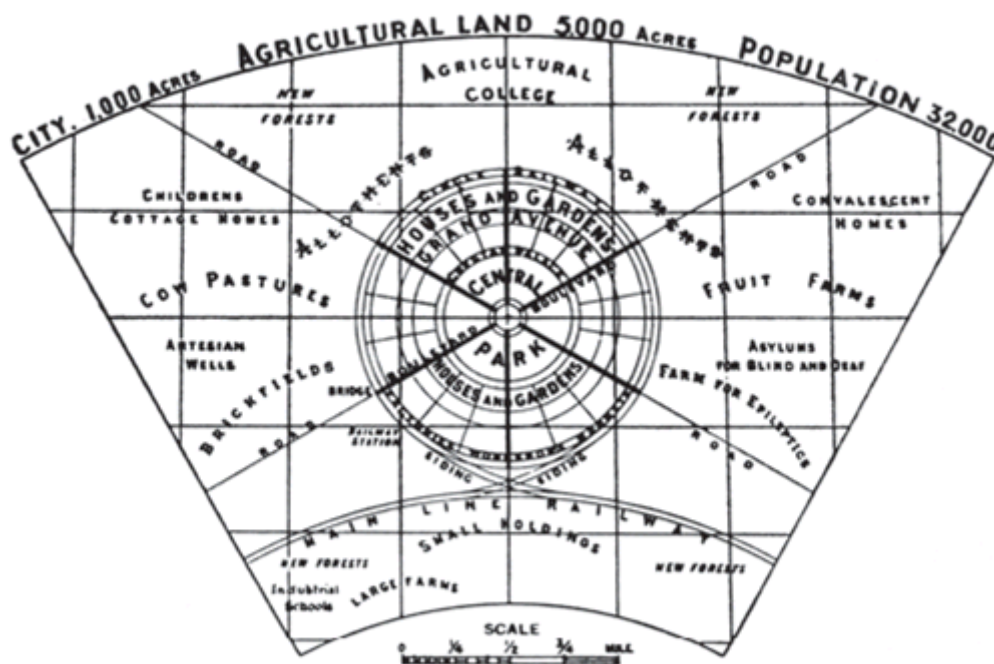
Вместе с укреплением раннего капитализма идеи территориального развития надолго утратили практическую ценность, что естественно: как только водяные мельницы уступили паровым машинам, промышленность стала концентрироваться в городах, а их природное окружение начали трактовать только как эксплуатируемый ресурс. Раньше или позже, истощение этого ресурса заставило задуматься о качестве обитаемой среды, и хотя представление об экологии сформировалось относительно недавно, сугубо практические соображения обеспечения промышленных городов питьевой водой и свежим воздухом породили идеологию сбалансированного развития территорий.

Пионерами в этом деле, как обычно, стали те, кого близорукие промышленники считали пустыми мечтателями: поэты, как Эмерсон в США, кабинетные ученые, как немец Геккель, еще в 1866 г. запустивший в обиход слово экология, французские живописцы – сначала Барбизонцы, затем импрессионисты. Совершенно особую роль для формирования

¹¹ Как, скажем, Адрианов вал, отделивший нынешнюю Англию от Шотландии и упиравшийся в нынешние Эдинбург и Глазго.

¹² Вся огромная деятельность по обустройству захваченных территорий была жестко регламентирована сводом детальных инструкций, именуемым «Законами для Индий».

системных представлений о территориальном развитии сыграли два великих русских ученых – Менделеев и Вернадский. Д.И. Менделеев первым увидел все пространство тогдашней Российской империи как единое обитаемое целое, как систему расселения, в которой ее собственный «центр тяжести» существенно смещен относительно политического центра. Мало кто обращал внимание на то, что программа переселения крестьян из малоземельного центра в Южную Сибирь и на Дальний Восток, разработанная и отчасти внедренная премьер-министром Столыпиным, в сущности своей опиралась на теоретические разработки Менделеева. В.И. Вернадский, детально разработавший теорию ноосферы, дал качественный толчок преобразованию экологии из только философской идеи в практически ориентированную научную дисциплину.



Камилло Зитте был уверен в том, что задачей практикующего планировщика было и всегда будет применение одного из детально описанных им образцов. Эбенизер Говард, отталкиваясь во многом от трудов Петра Кропоткина, задал совершенно иную логику суждений о городе, где на первый план вышли соображения не одной лишь экономики, но и организации процесса. Пригодность концепции к осуществлению стала главным критерием.

Сильнейшим проектным высказыванием в поле идей полной пространственной реконструкции, в принципе безграничной, не связанной пределами той или иной страны, стала книга Эбенизера Говарда. Этот скромный стенографист, социолог-самоучка, выдвинул концепцию «города будущего», ядром которой было равномерное распределение по территории компактных самодостаточных поселений, которые объединили бы и индустриальные, и сельскохозяйственные функции. Книгу Говарда читали, и читали внимательно, но вычитали из нее совсем иное, вторичное – концепцию города-сада, о которой мы еще будем говорить.

Время для практически ориентированных идей пространственного планирования пришло вместе с революциями в России, когда ощущение строительства мира от самого основания овладело множеством мыслящих людей. Еще в разгар первой мировой войны под руководством Вернадского возникла КЕПС – Комиссия по естественным производительным силам, которая наряду с решением сугубо практических проблем вроде добычи ранее импортировавшегося марганца, необходимого для производства брони, приступила к ранее невиданной задаче – экономическому районированию страны.

К 1921 г., уже в рамках интеллектуального штаба ГОЭЛРО, эта работа была завершена

для европейской части страны, где были очерчены 12 экономических районов – безотносительно к унаследованной системе губерний. В развитие этой концепции разрабатывалась проектная схема развития всего Московского региона (на карте 1921 г. это 4-й район), вбирающего в себя Тверь, Ярославль, Рязань, Тулу и Калугу. Такой принцип макрорайонирования предполагал формирование единых структур управления всей хозяйственной деятельностью в логике автономного планирования укрупненных регионов. Эта идея была одновременно рациональной и утопической, поскольку она вступала в противоречие с политикой удержания единственного центра управления, не стыковалась с уже сложившейся схемой губернской организации господствующей партии большевиков, и, конечно же, была решительно отброшена. Тем не менее вскоре логика индустриализации, осуществляемой впервые в мире центральными ведомствами, потребовала крупномасштабного планирования, в ходе которого купеческие Царицын и Нижний Новгород должны были стать опорными ядрами советской индустрии, а для индустриального развития Урала, Кузбасса или нефтяного «Второго Баку» в Поволжье потребовалось создание новых городов. Символом этого процесса стали Магнитогорск и Новокузнецк.



Гигантская работа над стремительным созданием новых городов в годы первой пятилетки создала на короткое время замечательные условия для совместной творческой работы советских и зарубежных планировщиков.

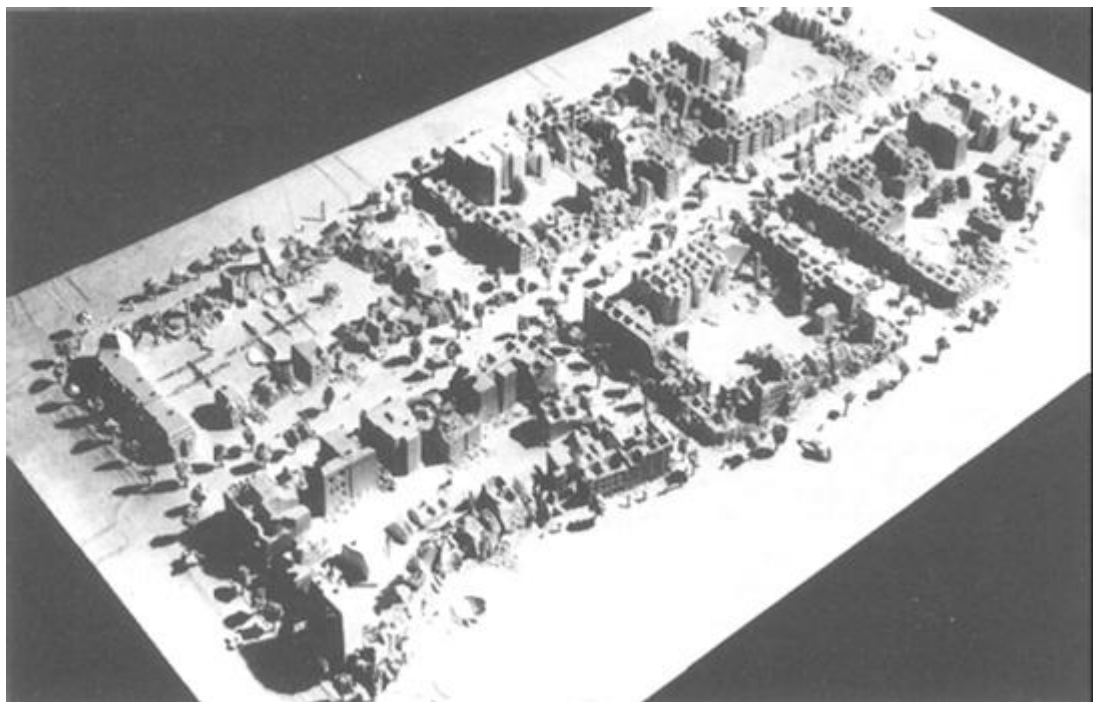
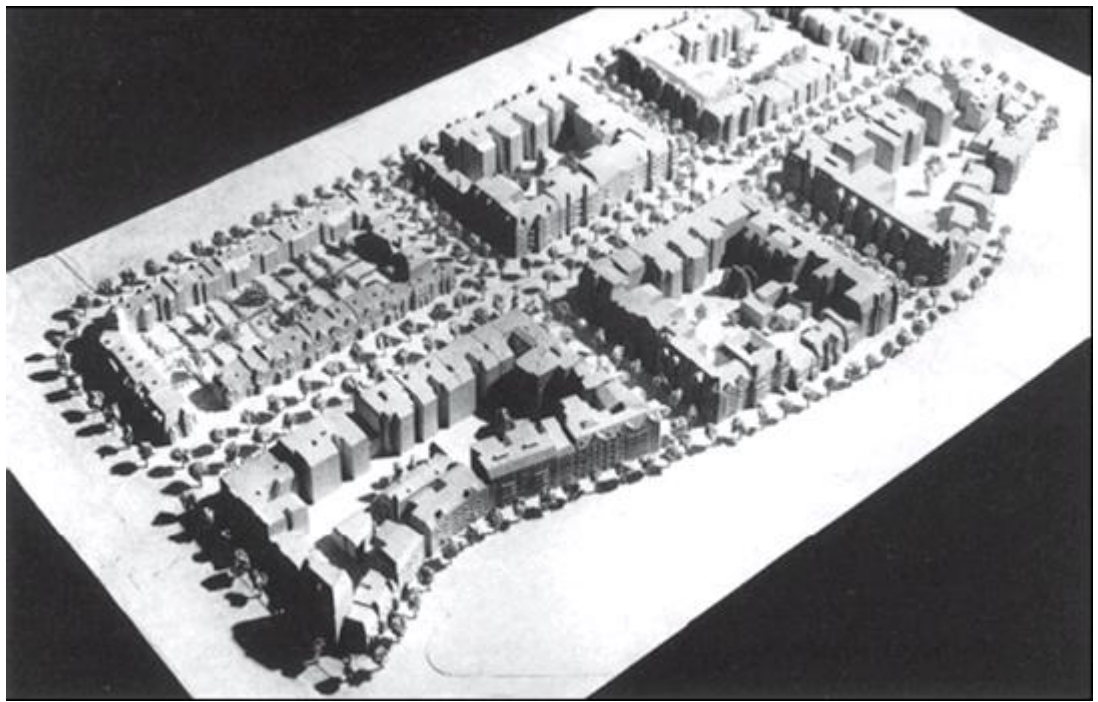
Хотя во времена Хрущева идея укрупненных регионов была на время извлечена из небытия, все работы по территориальному планированию (уже в СОПСе – Совете по организации производительных сил) приобрели скорее академический характер, пребывая в этом состоянии до финала Советского Союза. Как раз к этому моменту на суд экспертов была представлена «Единая схема расселения на территории СССР», выполненная в

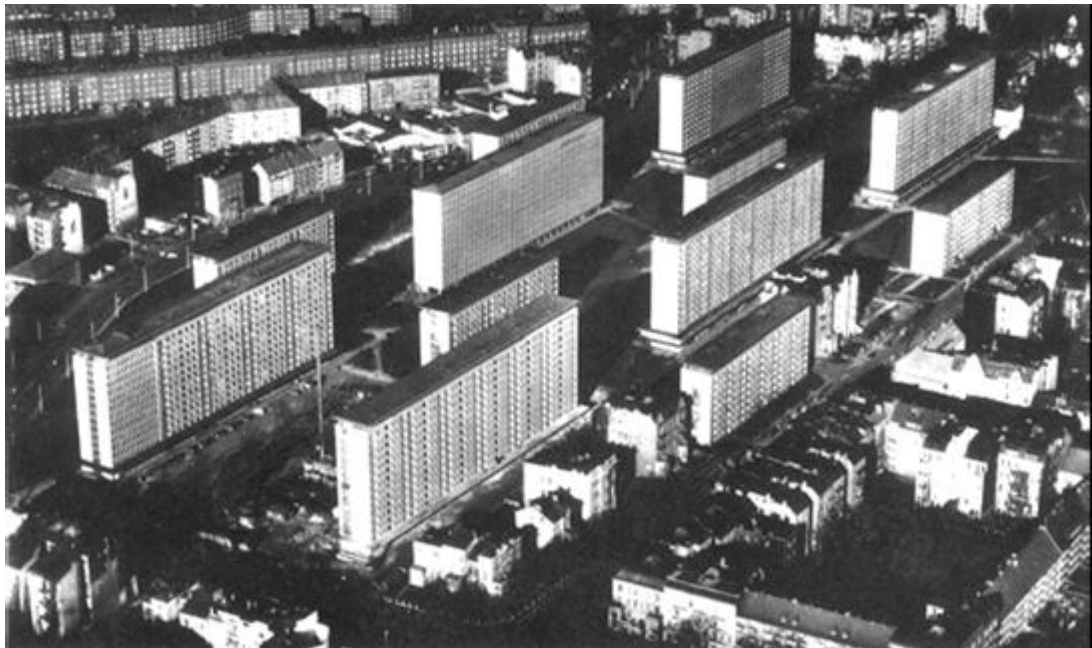
традициях нормативных представлений о необходимом. Естественно, что в ее основу был положен оптимистический сценарий неуклонного роста населения, вопреки данным о спаде рождаемости, уже тогда известным специалистам, но строго засекреченным. Экономисты и политики новой волны не оставили от этого документа камня на камне – с полным основанием. Беда в том, что с тех пор никаких масштабных исследовательских и проектных работ в области расселения не велось. Более того, Градостроительный кодекс, принятый Государственной Думой, фактически исключил такую задачу из списка обязательных работ, переведя ее исключительно на уровень отдельных субъектов Федерации.

Иначе дело обстояло в США, куда новую версию территориального планирования ввели архитекторы и урбанисты, в начале 30-х годов работавшие вместе с советскими коллегами над планами Магнитогорска и других городов. Идеи легли на подготовленную почву, поскольку уже были широко известны и разработки Патрика Геддеса, которые удачно переоформил в литературном отношении и распространил Льюис Мамфорд. Всесторонне рассматривая взаимоотношения города и природной территории в логике моделирования единой «долины» обитания, Геддес, опережая свое время, заложил фундамент подхода к планированию, который на современном языке можно назвать эконо-экологическим.

Это был удачный момент, поскольку именно в годы жесткой депрессии президент Рузвельт провозгласил революционную для этой страны идею планирования в опоре на объединение усилий правительства, бизнеса и профсоюзов. Первой стала масштабная программа реорганизации расселения в долине реки Теннесси, затем в штате Калифорния, в других штатах – в связи с крупномасштабной программой строительства автострад. Однако, заметим, во всех этих случаях крупные города не включались в схемы территориального развития. Существенный прорыв был сделан в соседней Канаде, где с 1934 г. началось формирование Столичного округа Торонто, в котором частично были объединены усилия и центрального города, и еще семнадцати муниципалитетов, его окружающих. При сохранении высокой степени автономности всех элементов Столичного округа тем самым было положено начало скоординированной разработке проектных программ, первоначально связанных с решением общих проблем модернизации инженерной инфраструктуры на значительной территории.

В предвоенной Европе единственной, отчасти реализованной попыткой перейти к крупномасштабному территориальному планированию стала программа мелиорации и комплексного освоения целинных, заболоченных земель северо-западной Германии и центральной Италии, при том что нацистский режим Германии и фашистский в Италии, отвергнув разработки старых европейских специалистов, практически полностью копировали и теоретические разработки советских специалистов, и практику организации труда через молодежные организации.





Три макета: довоенный Гамбург, послевоенные руины тех же кварталов, проект их новой застройки в логике многоэтажных «жилых единиц». Принципиальная смена алгоритма формирования городской среды знаменовала временное торжество модернизма корбюзинского толка.

В первое послевоенное десятилетие, когда в США происходило стремительное, практически нескоординированное разрастание пригородов почти всех городов, масштаб работ по территориальному развитию резко сократился, за исключением Национальных парков, развитие которых осуществлялось федеральным министерством природы. В странах Западной Европы аналогичная задача практически не ставилась. Исключениями стали Нидерланды, приступившие к масштабной задаче осушения залива Зюйдер-Зее и формирования новой системы расселения на новых землях, и Великобритания, где была разработана программа строительства новых городов-спутников Лондона и Глазго.

Подлинный расцвет территориального планирования начинается лишь в 70-е годы – в связи с взаимоналожением нескольких процессов. Модернизация промышленности Западной Германии, сопряженная с массовым закрытием шахт, привела в движение огромную работу по комплексной реконструкции всего Рурского бассейна, что привело к формированию целостного экономического Рурского Района. Политическая программа децентрализации и развития отсталых регионов во Франции породила масштабные работы по реконструкции отсталых южных территорий, примыкающих к старым курортным центрам. Развитие сотрудничества в рамках Европейского Союза вызвало к жизни концепцию Еврорегионов, прежде всего Базельского, где сходятся приграничные территории Франции, Италии и Швейцарии. Понятно, что при существенных различиях традиций и национальных систем права основной объем работы оказался сосредоточенным вокруг вопросов согласования культурных стереотипов планировочной деятельности. Однако реальный центр тяжести работ в области территориального планирования переместился.

Безусловным образцом планируемого территориального развития стал Израиль, специфика развития которого в условиях объединения военных, экономических и социальных задач задала уникальные возможности для комплексного планирования. В связи с обострением проблем быстрого увеличения населения крупных городов Африки, Юго-Восточной Азии, Центральной Америки различные агентства Организации Объединенных Наций (прежде всего «Хабитат») приступили к программам помощи развивающимся странам, включая экспертный анализ и проектные работы. Аналитический опыт, накопленный специалистами в рамках этой деятельности, оказался востребован везде, где сильные национальные правительства начали ставить крупномасштабные задачи

экономического развития. Результатом стали реализованные программы формирования крупных зон туристического освоения в Египте (Шарм-эль-Шейх, Хургада) или Тунисе, отчасти в Малайзии, весьма заметно в Южной Корее, где разворачивается программа создания новой столицы и технопарков.

При этом все же приходится констатировать, что с проблемой гигантских урбанизированных территорий (назвать городами современный Мехико-сити, Каир или Лагос невозможно) современными средствами планирования справиться невозможно, так как интеллектуальная проблема осмысления таких гигантских скоплений людей связана с чудовищным масштабом необходимых капиталовложений, непосильных для Мексики, Египта или Нигерии.

В России с началом нового столетия, задача грамотной реконструкции системы расселения, доставшейся в наследство от иной, по существу, страны, только ставится. Очевидно, что здесь переплелись и проблемы освоения ресурсов Сибири, и проблемы удержания контроля над Дальним Востоком, над Арктикой, и проблемы фактической самоликвидации большинства сельских населенных мест в целых регионах, и проблемы привнесения экономической динамики в малые города, и проблемы формирования новых зон развития. Очевидно, что драматизм ситуации обострен тем, что остро не хватает специалистов, которые обладали бы необходимой глубиной и широтой мышления, чтобы координировать знания и умения множества разных специалистов для распутывания такого клубка проблем.

Городское планирование и градостроительное проектирование

Городское планирование имеет столь же долгую историю, как и сам город. Так, уже в письменности Древнего Египта город и крепость были обозначены разными иероглифами, что ясно указывает на достаточно углубленное понимание природы города как особой формы концентрации людей на ограниченной территории. Не менее (может, и более) древние города Месопотамии имели более сложную структуру. В отличие от Египта, который весь был своего рода крепостью, защищенной пустынями, здесь города, окруженные протяженными стенами, включали обширные сельскохозяйственные угодья – отсюда их огромные размеры.¹³ Многочисленные древние тексты донесли до нас следы тщательного планировочного процесса создания или реконструкции городов, с тем что месопотамские глиняные таблички подробно излагают городское законодательство, в рамках которого были учтены и рассчитаны буквально все стороны городской жизни.

Основные функциональные характеристики городов универсальны, и потому города и системы городов создавались и планировались повсюду примерно одним набором средств и приемов. У нас есть основания полагать, что древние греки заимствовали систему планирования городов у египтян, и мы точно знаем, что тот же по существу инструментарий был унаследован римлянами от греков и этрусков. Однако нет доказательных свидетельств тому, что из того же источника искусство строительства городов было воспринято в долине Инда, где тщательность планирования Мохенджо Даро и Хараппы, с их изощренной системой водоснабжения и канализации, вызывает восхищение и у сегодняшнего инженера. Тем более в Китае. И уж совсем нет оснований уловить тот же источник в городах Инков или в Теночтитлане, на месте которого стоит сегодняшний Мехико-сити, ведь эти цивилизации сложились за океаном, тысячу лет позже. Скорее всего, тождество задачи быстрого заселения множества людей на новом месте и удобство расчета налога на землю привело к

¹³ В книге ветхозаветного пророка Ионы Ниневия названа «город великий, на три дня пути», и раскопки археологов подтвердили эту характеристику защищенного, освоенного пространства. Есть достаточно оснований полагать, что, в силу бесконечных войн между провинциями и царствами, такую же природу имели и города Древнего Китая, хотя здесь и была предпринята грандиозная попытка защититься от внешней опасности с помощью Великой стены.

формированию универсального инструмента городского планирования – регулярной прямоугольной сетке кварталов.

Именно эта схема расчерчивания территории под кварталы города была сочтена идеальной – в Греции ее изобретение было приписано математику и коммерсанту Гипподаму, но мы теперь твердо знаем, что этой конструкции по меньшей мере пять тысяч лет. Впрочем, сложный рельеф заставлял и греков, и римлян отходить от жесткости схемы, если этого требовала местность, так что нам известны нередкие случаи применения «сбитой» сетки, как в малоазийской Приене. Древние гигиенисты, знавшие связь чистоты воздуха и здоровья, решительно настаивали на целесообразности отказа от строгой ориентации уличной сети по странам света, настаивая на необходимости учитывать направления господствующих ветров. И все же «гипподамова» сетка утвердилась на века как ведущий принцип, а римляне довели его до полной стандартизации размеров квартала и ширины главных и второстепенных улиц. Теперь при условии общей пригодности местности было достаточно расчертить сетку кварталов, отсчитывая их от центрального пункта, где ставили астролябию, и отвести прямоугольники, равные двум, четырем или более кварталам под будущие форумы, термы или амфитеатры. Это было сделать тем легче, что зрелая Римская империя подобно Древнему Египту могла позволить себе отказаться от оборонительных стен своих городов, отнеся общую границу на дальние подступы к своим провинциям.



В планировочном рисунке итальянской Сиены уже нет возможности прочесть сеть кварталов древнеримского города. Лишь полукружье главной площади – Кампо выдает следы римского амфитеатра. По типологии Камилло Зитте это классический пример площади, все улицы к которой выходят по касательной, что обостряет контраст между

узостью путей и просторностью цели. Высокая башня замка играет роль своеобразных солнечных часов.

Идеал был утвержден настолько прочно, что и в европейские Средние века, когда большинство городов утратили унаследованную от римских городов планировочную структуру, властители, при первой возможности, стремились восстановить эту идеальную форму, пусть и в ограниченном масштабе. Так было в Аахене, столице императора Карла Великого, или в крупном монастырском комплексе Санкт-Галлен и, несколько позднее, при закладке множества бастид – городов на приграничных территориях.¹⁴

Отказ от четкости формы планировочной сетки в городах Средневековья, вызванный отчасти утратой смысла идеальной формы, отчасти соображениями удобства обороны,¹⁵ отнюдь не означал конца планирования. Оно лишь изменило базовый алгоритм: акцент был теперь перенесен с организации видимой формы на организацию четкого функционирования. Этот алгоритм приобрел форму детального регламента, в свою очередь опиравшегося на сложную структуру главных и второстепенных гильдий и ремесленных цехов. Участки оборонительной стены были распределены между цехами, которые и оплачивали ремонтные работы, и выставляли ополчение для их обороны, а башни и ворота оказывались обычно в ведении жителей главных улиц, которые к ним вели. В центре города было место для кафедрального собора, как правило, столь большого, что в нем могли собраться не только все жители города (в большинстве случаев это всего от пяти до пятнадцати тысяч), но и жители окрестных деревень. Для главной рыночной площади, для весов, пункта сбора налогов и для позорного столба. Регулирование застройки сводилось к установлению предельной высоты жилых зданий – на ранней стадии расцвета городов дома-башни баронов горделиво поднимались над прочими домами, на зрелой стадии победившие цехи заставили владельцев их снести.¹⁶ Регулировалась, по абсолютному минимуму, ширина улиц и улочек, равно как предельный вынос верхних этажей над улицей или проулком. Четко фиксировались дороги, проходившие «по задам» придомовых огородов – это были скотопрогонные пути. Но главное – регламентировались размещение производств и, с большим или меньшим успехом, формы поведения и одежды вплоть до длины камзола и числа пуговиц на нем.

¹⁴ Универсальность процесса хорошо подтверждается и в городах Ближнего Востока вроде Дамаска, и в далекой Японии, где первоначальная «идеальная» сетка 64 кварталов Киото (число имело несомненно мистическое значение) была со временем полностью замещена лабиринтом кривых улочек и кварталов неправильной формы.

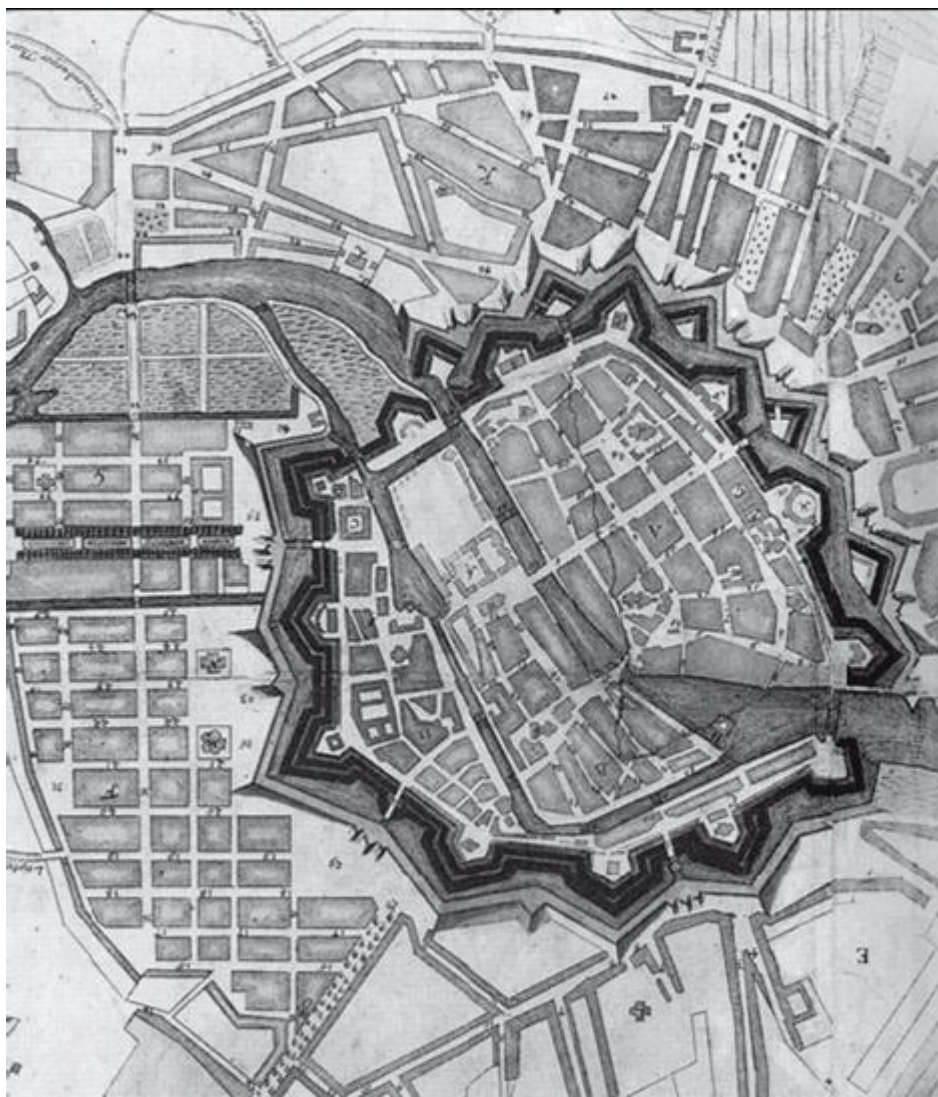
¹⁵ Еще Аристотель доказывал, со ссылкой на исторические примеры, что лабиринт как форма значительно лучше обеспечивает эффективность обороны от приступа неприятеля, чем регулярная сетка улиц.

¹⁶ Две такие башни уцелели в итальянской Болонье, дюжина – в крошечном Сан-Джиминьяно, тогда как на старинных изображениях их десятки.



Великое множество башен формировало характерный силуэт всех итальянских городов раннего Средневековья, до тех пор, пока окрепшие коммуны не добились сноса этих символов власти аристократии. В эпоху Ренессанса силуэт города изменился – над застройкой поднялись купола.

Зрелое Средневековье создало великое множество интересных решений, которые следует скорее называть технологией рефлексивного градоформирования. Это живая форма деятельности, при которой операции планирования осуществлялись в ответ на возникавшие новые вызовы, их осмысление и правовое оформление. Благодаря этому инструменты тонкой настройки городского благоустройства оттачивались веками. Так, используя возможности архипелага из небольших островов, венецианский Сенат сформировал и отточенную систему функционального зонирования городской территории (центр управления, производство, жилье, кладбище), и сложную систему членения жилой территории на т. н. школы, распри между которыми позволяли снижать социальное давление, тогда как череда общегородских праздников укрепляла чувство единства всех венецианцев.



Развитие артиллерии вызвало радикальную реконструкцию городского периметра. Место каменных стен заняли грандиозные по объему и площади земляные бастионы, зажавшие старый город в корсет. На плане Берлина XVIII в. отлично видно, как к укрепленному ядру примыкают и старый, лишенный регулярности посад, и новый регулярный пригород, кварталы которого восстанавливают внутренние сады, уже полностью застроенные внутри укреплений.

Эпоха Ренессанса, ставшая первым проявлением идеологии модернизма, должна была в повседневной практике сохранять многое из того, что с негодованием отвергалось в трактатах новых теоретиков. Однако дальнейшая история показала, что теоретические построения, в которых начиная с Филарете и Макиавелли, провозглашалась глубокая убежденность в преимуществах просвещенной, абсолютной монархии, оказались сильнее. Воля государя стала движущей силой, преодолевая разрозненное сопротивление знати и цехов, и с начала XVII в. геометрическая форма города выступает на первый план. Этому, разумеется, способствовало то обстоятельство, что с прогрессом артиллерии потребовалось изменить систему фортификации. Каменные или кирпичные стены утратили смысл, на их место пришли земляные укрепления, сооружение которых требовало огромных усилий. Военный инженер выступил в роли генерального планировщика новых городов, первенство в возведении которых переходит к Испании (американские колонии) и России, приступившей к хозяйственному освоению огромных пространств за Волгой. Но тот же военный инженер стал генеральным планировщиком и старых городов, поскольку они оказались теперь в корсете валов, эскарпов, бастионов – на картах города обретали форму боле или менее правильных сложных геометрических фигур. С этого времени генеральный

план вступает в свои права – уже не как графическое описание существующего города, а как проект его структуры. Именно такая логика была положена в основу генеральных планов Санкт-Петербурга или Вашингтона, она же была принята на вооружение при массовой программе перепланировки российских городов при Екатерине Второй, хотя города центральной России уже не было необходимости окружать укреплениями.

Раньше каменные стены пяти– или даже девятиметровой толщины можно было довольно быстро разобрать и сложить на новом месте, или оставить на прежнем месте, передвигая дальше границу города и новую стену. Земляные укрепления оказались более трудным препятствием, и старые города Европы начали задыхаться. Исчезали сады и огороды, скотопрогонные пути преобразовывались в узкие улицы и застраивались с обеих сторон стенами из домов. Единственной доступной формой планирования городской среды стала упорная работа удержания целого в каком-то подобии упорядоченности. Когда на старые города обрушиваются беды, сопряженные с капиталистической индустриализацией, городское планирование почти замирает, тогда как проекты перепланировок разрабатываются как сугубо теоретические конструкции – в рамках корпуса текстов урбанистов.

Как мы уже отмечали, городское планирование оживает в середине XIX в. прежде всего в Париже,¹⁷ однако по преимуществу его масштаб уменьшается: как правило, речь идет об отдельных фрагментах города. Именно для таких фрагментов разрабатывались проекты планировки – в такой логике складывалась замечательная система скверов Лондона, когда небольшой парк обстраивался по периметру жилыми домами. Мы говорим о системе не без оснований, поскольку многократный повтор того же планировочного рисунка через двести-триста метров образует внятный рисунок, однако она отнюдь не проектировалась как единая система. Это лишь прямое следствие воспроизведения удачного девелоперского проекта снова и снова. Строго говоря, городское планирование – *urban planning* – на Западе оформилось в первую очередь как работа с относительно небольшими фрагментами сложившейся городской среды либо относительно небольшими частями обширных пригородов, будь то «поля» малоэтажной застройки или компактные микрорайоны, вынесенные на периферию старого города.

С началом XX в., когда, как мы отмечали, возникают первые кафедры городского планирования, обучение на них оказывается исходно двухслойным. Верхний, теоретический горизонт обучения занимают история городов и тексты урбанистов, обсуждающих город как условно целостную предметную форму в пространстве. Нижний, практический горизонт – изучение городского законодательства и обучение приемам работы над фрагментами городской застройки. Этот этап совпал с увлечением идеей города-сада, скромные масштабы которого позволяли идеально совместить оба горизонта формирующейся профессии. В.Н. Семенов, привезший идеологию города-сада в Россию, и его советские последователи стремились сохранить такого рода единство, однако оно плохо согласовывалось с масштабом индустриализации, сопровождавшейся созданием новых городов, и с ударными темпами этого процесса, в силу чего детальная разработка планировки оставалась чаще всего на бумаге.

Частичным исключением стали проекты крупных фрагментов города, будь то застройка улицы Горького (Тверской), Ленинского проспекта или Фрунзенской набережной в Москве, центральных частей восстановленных после войны крупных городов, и в особенности республиканских столиц и областных центров. Частичным исключением стала работа над секретными тогда атомными городами – с их небольшим масштабом, расположенностью в живописном ландшафте (подальше от старых городов) и повышенными затратами на обустройство городской среды.

¹⁷ Попытки радикально изменить планировочную структуру Лондона или Москвы после великих пожаров породили множество графических моделей, но завершались тем, что новая застройка вписывалась в прежние «красные линии», сохраняя границы земельных участков и кварталов.



Иллюзорная очевидность трехмерных моделей города создает ловушку: слишком многое в содержании работы остается не выявленным в устном обсуждении. Совсем не просто установить действительные связи между визуальным образом и данными, содержащимися в многих томах аналитики. Компьютерное моделирование позволяет отчасти разрешить эту давнюю проблему.

Фактический отказ от архитектуры в пользу сугубо утилитарного подхода к задаче строительства массового жилья с начала 60-х годов привел в Советском Союзе не только к преобразованию жилого дома в «машину для жилья», но и к широчайшему распространению схемы т.н. свободной планировки. Эту схему заимствовали, не слишком в ней разобравшись, у западных урбанистов – прежде всего у британца Патрика Аберкромби. Фактически произвольная расстановка зданий, нередко с пренебрежением условиями солнечного освещения и господствующих ветров, разумеется, вела к деградации городского планирования. Работы в сверхмасштабе (Тольятти, Набережные Челны) и работы в масштабе крупных фрагментов города практически стали идентичными по содержанию. Своего рода апофеозом этого процесса стало проектирование Олимпийской деревни в Москве в конце 70-х годов. Выбор варианта осуществлялся высшим начальством из нескольких схем, представленных на столах в виде макетов: вырезанные из пенопласта прямоугольные и подковообразные фигуры в масштабе 1:500 были расставлены в разных орнаментальных рисунках для утверждения одного из орнаментов сообразно вкусу начальства.

Руководителем процесса городского планирования был определен архитектор. Ученики Семенова не самым удачным образом перевели urban planning как градостроительное проектирование, но, став Главным архитектором Москвы, он нес в себе наработанное в Англии знание и пытался его распространить. На архитектора был замкнут процесс формирования инженерных инфраструктур, тогда как универсальность советской системы управления полностью освобождала его от представлений о социальной и экономической сторонах жизни городов. Столкновение логики, порождаемой представлением о городе как о форме в пространстве, с логикой координатора исследований технического характера всегда создавало чрезвычайную напряженность рабочего процесса. Над ним, подобно дамоклову

мечу, висели чрезвычайно жесткие сроки, заданные без учета реальных потребностей в затрате труда и времени. Отдельные усилия гуманизации планировочных схем героически предпринимались, будь то при застройке Юго-Запада Ленинграда, в микрорайонах Вильнюса или Минска, но изменить общий характер практики было решительно невозможно.

Раньше или позже такая практика должна была привести к тому, что детализация стала осуществляться в проектных материалах в рамках т. н. проектов благоустройства территорий и отходить на дальний план. На первый же план выступило создание, как можно быстрее, общей проектной документации, позволяющей крупному (тогда только государственному, но по существу ведомственному) застройщику выполнить план жилищного строительства. Вечная спешка заставляла сводить к минимуму необходимые геологические и, в особенности, гидрогеологические изыскания, тогда как всеобщий переход к крупнопанельному, многоэтажному домостроению автоматически повлек за собой привычку работать исключительно сверхкрупным масштабом застройки. Такой характер практики, осуществляемой в формате крупных, бюрократически организованных проектных институтов, в свою очередь, не мог не повлиять на процесс обучения, что вело за собой концентрацию внимания на планировочном рисунке как таковом, при весьма поверхностном представлении обо всем прочем. Именно эта модель была многократно зафиксирована и в книгах, авторы которых были принуждены тщательно обходить проблемные вопросы, и, что важнее, в строительных нормах и правилах.



Застройка гигантских пространств ширмами из жилых домов 20 и более этажей является запоздалым воплощением корбюзиянского модернизма, повторенным в бесконечность. В данном случае – район Марьино в Москве, но в любом случае это соединение интересов крупных застройщиков и распорядителей земель. В этой ситуации городская среда в ее человеческом измерении сжимается до отдельной квартиры, шаг из которой есть шаг в «ничьи» просторы.

Финал советской эпохи и советской системы государственного планирования, формирование новой практики застройки, подчиненной преимущественно соображениям сиюминутной выгоды, застал российскую школу городского планирования врасплох, так что выйти из кризиса ей чрезвычайно затруднительно.

Испытав обаяние отважных идей архитекторов-урбанистов, которые, как Ле Корбюзье,

были готовы снести с лица земли старые города ради создания новых, якобы идеально отвечающих потребностям людей, городские планировщики Европы довольно быстро вернулись к ценностям тщательной

работы с фрагментами. При этом они делали все возможное, чтобы сохранить контроль над городом как целым, и на долгое время роль лидеров в этом процессе заняли скандинавские профессионалы, стремящиеся соединить соображения современного комфорта с бережным отношением к ландшафту и верностью культурной традиции. Во многом распространению этой позиции способствовал провал крупных проектов, осуществленных государственной властью в роли девелопера, как это случилось с парижскими пригородами, кварталами т. н. социального жилья в Стокгольме, Ньюкасле, или в американском Сент-Луисе, где такие кварталы, превратившиеся в трущобы, куда не рисковали появиться ни скорая помощь, ни полиция, в конечном счете выселили и взорвали.¹⁸

Формирование безмерных американских пригородов осуществлялось и далее осуществляется девелоперскими компаниями, которые нанимают ландшафтных архитекторов и транспортных инженеров, так что здесь затруднительно говорить о городском планировании как самостоятельном умении. Ключом к проектам планировки становится «зонинг» – пространственное зонирование, главной функцией которого стала сегрегация микрорайонов (их обычно называют «деревнями») по стоимости земли и недвижимости. Тем не менее под воздействием авторов-урбанистов начиная с Джейн Джекобс, с середины 70-х годов началось развертывание двух процессов протестного характера. Один из них – массовое движение «архитекторов-адвокатов», которые берутся за работы микромасштаба: помогают самоорганизации жителей с целью сохранения зданий от сноса, осуществления ремонта, частичной перестройки и обустройства площадок под нужды детей, формирование мини-парков и пр. Это масштаб отдельного двора, малого квартала, небольшой улицы, но в этот процесс в одной Великобритании оказались втянуты свыше четырех тысяч профессионалов. Другой, параллельный, процесс связан с идеологией т. н. нового урбанизма. Его сторонники, взгляды которых восходят к идее города-сада Говарда, стремятся к возрождению малого города, который в отличие от стандартной пригородной «деревни» должен иметь собственный публичный центр, свои торговые центры и, в идеальном случае, еще и рабочие места. Предельным выражением идей «нового урбанизма» стал городок Селебрейшн, построенный на осушенной земле крупнейшим девелопером – корпорацией Дисней. Достижения и ошибки, допущенные при создании Селебрейшн, заслуживают того, чтобы рассмотреть их специально дальше.

В целом уроки, которые можно извлечь из знакомства с городским планированием, сводятся к тому, что этот вид деятельности, так и не успев до конца оформиться, явно расщепился на три автономные области. Одна – выход на уровень территориального планирования, оперирующего структурой гигантских земельных ресурсов, вместе с городами, поселками и селами. Очевидно, что здесь стратегия социально-экономического развития и макроэкономика выходят на первый план, но столь же очевидно, что попытки обойтись в решении подобных задач без знаний и умений планировщика повсеместно доказали свою неэффективность. Другая область – отстройка инфраструктур города, где ключевая позиция принадлежит законодательству и настройке проектного процесса на балансировку интересов девелоперов, домовладельцев и жителей. Здесь планировщик играет

¹⁸ По иронии судьбы проект района Прют-Айгоу был первоначально удостоен высшей американской премии.

скорее роль эксперта-координатора, и его профессиональные знания и умения остаются незаменимым инструментом достижения искомого баланса интересов. Наконец, третья область – тонкая настройка фрагмента городской среды в ответ на новые вызовы, и здесь планировщик – ключевой специалист, посредничающий между девелоперами и жителями, с одной стороны, и профессиональными архитекторами – с другой, при существенной роли девелоперов и (во все большей степени) местного сообщества.

По-видимому, в современных российских условиях принципиальное значение приобретает необходимость ясно различать эти виды деятельности, тем самым определяя, перед кем и как ставить задачи, к кому и как адресовать вопросы. Для этого со всеми видами планирования необходимо ознакомиться хотя бы в очерковом формате.

Сравнительное градостроение

Предметом нашего интереса вполне естественным образом является российская урбанизация во всей ее современной специфике. Соответственно, из всего мирового и исторического опыта мы привлекаем лишь то, что имеет хотя бы косвенное значение для понимания природы задач, подлежащих решению в России, в обозримой перспективе ее развития. Нам важен тот опыт, который можно практически применить здесь и сейчас, или в обозримом будущем.

По вопросу типологии городов велась нескончаемая дискуссия, казалось бы, сугубо академического характера. И действительно, достаточно долгое время мало кого всерьез волновало, к какому именно типу поселений отнести город N. В самом деле, его судьба складывалась индивидуально, в зависимости от удачной или неудачной локализации, от капризов военно-политической ситуации, от длинных циклов экономической конъюнктуры, время от времени переживавшей острые кризисы. Разумеется, просматривается определенная закономерность – как правило, наиболее успешными оказывались города, расположенные на пересечении магистральных путей: морских, речных и (со временем) сухопутных. Хотя в наше время на эту систему коммуникаций наложен сложный рисунок глобальных воздушных путей, узлы этого нового рисунка преимущественно остались на прежних местах. Просто добавились новые. Приходится признать, что разнообразие, так сказать, досье городов-центров исторически приобрели столь индивидуальный характер, что от концентрации внимания на них, как именно на типе, не слишком много толку. На первый план, несомненно, выступает именно индивидуальность таких городов, что и определяет грандиозный объем литературы, посвященной каждому из них «персонально».

С первых шагов цивилизации обозначилась специфика административных центров, господствующих над округой. Со времен египетского Древнего царства между ними установилась нормативная дистанция, которую рано научились исчислять от двух оснований. Одним из них стал, говоря условно, радиус эффективного хозяйственного обеспечения. Его протяженность зависела от географических особенностей места, от плодородия почв, и от плотности сельского населения. Другим – расстояние, которое обеспечивало эффективную переброску вооруженных отрядов в пешем строю, или на кораблях, в зависимости от силы гарнизонов, типа вооружения и тактической доктрины. Значение обоих этих факторов к нашему времени существенно ослабело, но большинство административных центров осталось на своих местах, что сразу позволяет увидеть существенный разброс качества. Если в наиболее плотно населенных частях Европы, вроде Нидерландов, среднее расстояние между опорными пунктами государства составляет всего полсотни километров, то во Франции или Германии – около сотни, а в Европейской России или на восточном побережье США – две сотни.

По мере того как формировались царства и империи, из ряда административных центров выдвинулась когорта столиц, в которых власть концентрировала инвестиции за счет перекладывания финансовой нагрузки на всю страну. Так было при переносе столицы

Римской империи в Константинополь, когда из всех городов туда свозили колонны для строительства дворцов, храмов и рыночных площадей. Так было с формированием ансамблей папского Рима, тогда как создание Петербурга, как мы помним, потребовало ввести запрет на каменное строительство по всей России. Нормы культуры инерционны, так что особое внимание к столицам несколько не уменьшилось с ходом времени. Напротив, их роль центральных мест только возрастает, что вынуждает повсеместно озаботиться развитием административных центров второго ряда – региональных столиц.



Силуэты всех крупных городов США были бы сходны до полной неразличимости, если бы не усилия по созданию опознаваемых ориентиров – небоскребов с остро характерным завершением, вроде Джон Хэнкок в Чикаго.

История уже выдвигала на первые позиции некоторые из национальных столиц. Иные из них, будь то Лондон, Париж или Рим, по сей день удержали ведущую роль. Иные, как Москва, после двухвековой петербургской интермедии, или Берлин, после четверти века разрыва города надвое, эту роль восстановили. Однако новейшее время выдвинуло особый класс Мировых городов, представляющих собой концентрат экономической силы. Для определения принадлежности к этому классу используют целый ряд показателей, от объема финансовых потоков через их биржи до ежегодного количества конгрессов международного масштаба. В неустойчивом по составу разряде мировых городов есть иные из старых столиц, среди которых те же Лондон и Париж, и отчасти Москва, но здесь же оказываются и Нью-Йорк, и Барселона, и Сингапур, и Гонконг, и Франкфурт-на-Майне, но никак не Вена или Мадрид. Шанхай в списке Мировых городов уже есть, тогда как Пекина в нем нет.

Еще в античности отмечалась особенность сакральных центров, святынь – крупнейших, куда стягивались паломники отовсюду, или локальных, имевших значение для ближайшей округи. Олимпия была общеэллинским центром, куда собирались жители греческих полисов, вечно враждовавших между собой, чтобы насладиться миром, символом которого стали Олимпийские игры. Афинский Акрополь был уже только региональным центром Аттики, хотя, стремясь утвердить свое господство над эллинским миром, Афины пытались поднять престиж его храмов настолько, чтобы он мог потеснить Олимпию. Но были и малые святилища, сугубо местного характера, так что, вопреки обыденным представлениям, в той же Греции не было одного бога Аполлона, а было их множество – у каждого города свой Аполлон. Христианство подхватило эту языческую традицию, вследствие чего через всю Европу протянулись пути паломников в Испанию, к святому Якову Компостельскому, и на этих маршрутах возникали, богатели города, где паломники делали остановку на долгом

пути. Россия – не исключение, и такие места, как Троице-Сергиева Лавра, Оптиная пустынь на реке Жиздре, Псково-Печорский монастырь, монастыри на Соловках или в Сарове, в свою очередь, образуют на карте особый рисунок Центральных мест и связей между ними. Их взаимоотношения с обыденной жизнью малых городов по соседству далеки от идиллии, что отнюдь не упрощает общей картины.

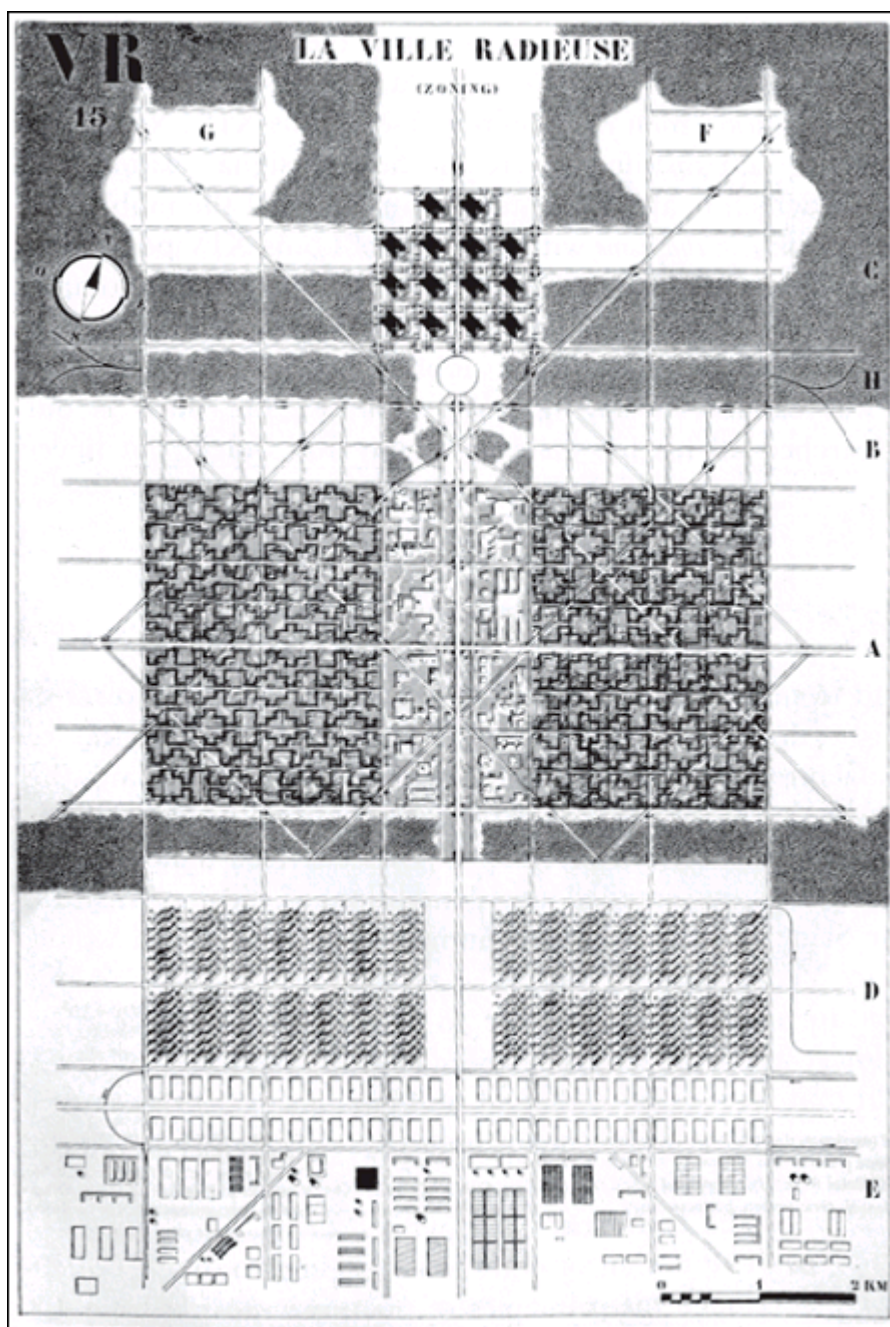
Издавна внимательные наблюдатели отмечали специфику жизни портовых городов, замечая, что утрата удобной гавани, что случалось нередко, если отступало море или бухта безнадежно заиливалась рекой, означала упадок города. Ярчайшим примером стал упадок Антверпена в его долгом состязании с Амстердамом. Казалось бы, давно забытая идея порто-франко, каким была долгое время Одесса, ожила в наше время – через программу создания Особых портовых экономических зон. Изменение политического рисунка Восточной Европы после самороспуска Советского Союза сначала вызвало расцвет портовых городов Прибалтики, но с созданием порта в Усть-Луге, под Петербургом, и вероятным развитием Мурманских портов, их будущее существенно изменится. К тому же, как и ранее, важен не только сам порт, но и пути дальнейшего движения товаров, так что судьбы портового города зависят теперь от полноты систем логистики, от совершенства мультимодальных терминалов.

С античных времен складывалось представление о курортных городах, будь то на морском побережье, как римский Геркуланум, разительно отличавшийся от соседних Помпей, или у целебных источников, как Карловы Вары. Если до середины XX в. эти города были ориентированы на относительно скромную численность приезжих, то подлинный бум индустрии здоровья в наше время радикально преобразовал их жизнь – настолько, что экологические проблемы, сопряженные с массивификацией санаториев всех видов, создают в этих местах все более серьезные напряжения.

Посещение достопримечательностей известно уже более двух тысяч лет, и надписи греческих солдат, процарапанные на египетских памятниках, свидетельствуют об этом однозначно. Большой тур британских джентльменов по Франции и Италии уже к концу XVIII в. приобрел регулярный характер. Однако лишь в наши дни подлинный размах туризма в сочетании с отдыхом привел к тому, что множество городов следует прямо отнести к классу туристических. Столь массовый туризм составляет существенную, а то и основную долю в муниципальном бюджете туристического города – впрочем, лишь в том случае, если в нем проводят хотя бы одну ночь, иначе, как, скажем, в Толедо, куда заезжают на полдня из Мадрида, потерь на содержание инфраструктуры больше, чем выгод. В любом случае позиция туристического города чревата множеством осложнений для его жителей. Современный массовый туризм привел к формированию совершенно специфических «городов», будь то череда отелей по морским побережьям Синайского полуострова в Египте, Туниса, или Турции, или Юкатана в Мексике, Гоа в Индии, или Пукет в Таиланде. Вместе с обеспечивающими эту новую индустрию малыми городами такие комбинаты отелей и всевозможных сопутствующих услуг породили новый тип ядра урбанизации.

Наконец, со времен британской промышленной революции развертывался бурный процесс подстройки жизни города под формирование промышленных узлов, возникли города шахтерские и металлургические, городах текстильщиков и машиностроителей. Со второй половины XIX в. участились случаи, когда отдельные предприниматели строили новые малые города в непосредственной связи с новыми заводами. При этом одни руководствовались рациональным расчетом, стремясь всего лишь оптимизировать расходы за счет отказа от дорогой земли существующих городов, от городских налогов и законодательных ограничений. Тогда они создавали фактически новые города, плотно примыкающие к старым – так, начиная с Генри Форда, поступали все создатели автомобильных концернов Детройта. Другие, руководствуясь идеями социальных утопистов Оуэна и Фурье, стремились к тому чтобы, уйдя от пороков современного им города, создать гармонию классовых отношений. Это стремление чаще проявлялось в странах, где индустриализация началась позже, чем в Англии, Германии или Бельгии. В Испании, где

навстречу желаниям фабрикантов архитектор-урбанист Сория-и-Мата выдвинул радикальную идею Линейного города, или в России, где просвещенные наследники купцов Мальцевых, основавших стекольный завод еще в 1750-е годы, к концу 80-х годов XIX в. выстроили превосходно спланированный город Гусь Хрустальный.



Ле Корбюзье, великий диктатор от архитектуры, по-видимому, совершенно искренне был уверен в том, что эта холодная схема – единственно возможная структура города XX века. Небоскребы буржуа – в парке наверху, средний класс – в орнаментальной решетке кварталов по центру, кварталы пролетариев – понизу, над полосой заводов. В каждой группе здания одинаковы, как слезы. Все вместе названо: «Лучезарный город».

Расширение интеллектуального производства вызвало сначала формирование университетских городков, а затем целых зон, объединяющих исследования, проектные разработки и инновационную технологию, вроде известной Силиконовой долины – на месте абрикосовых и черешневых садов, созданных всего сто лет назад...

Суммируя, можно счесть очевидным, что при несомненной полезности всякого рода

группировки городов хотя бы для задач поиска и сравнения информации, сама по себе их типология весьма отдаленно имеет отношение к практическим задачам. Отнюдь не случайно авторы исторических трудов строят их как цепочку новелл – примеров, где акцент ставится на некотором городе как образце, которому в большей или меньшей степени соответствует множество сходных городов. Такая позиция оправдана тем более, что в подавляющем большинстве случаев мы имеем дело с таким городом, который действительно соединяет в себе сразу множество перечисленных «типов».

Дело обстоит иначе, если мы занимаем не столько познавательную, сколько созидательную, проектную позицию. Когда в игру включается представление о месте того или иного города в стратегии территориального развития, когда затем начинается сценарная разработка вариантов развития города, вопрос о его доминирующих функциях становится определяющим. Иначе и не может быть, так как до сих пор никто не смог предложить другой способ определения ведущего вектора городского развития. Дилемма проста: или отказ от проектной позиции, чего сегодняшнее состояние общества и экономики не допускают, или тонкий анализ функциональной настройки города в его нынешнем состоянии, вместе с прогнозом взаимодействия первичных и обеспечивающих функций.

В странах Запада ограниченность только функционального подхода почти и не обсуждалась, поскольку правовой характер городской жизни полагают там естественным и самоочевидным, а рыночный характер экономики задавал и задает свои ограничения. В советской традиции узко функциональный подход господствовал нераздельно. Коль скоро развитие городов трактовалось, в первую очередь, как обеспечение производств рабочей силой, то сама уже ведомственная логика финансирования экономики предполагала акцентировку того или иного производственного профиля поселений. Разумеется, функциональный подход не был советским изобретением, но нигде административно-производственная трактовка города не могла приобрести такой размах. В связи с этим обстоятельством можно было раздельно говорить о городах Министерства Среднего Машиностроения (закрытые атомные города), городах Министерства энергетики, городах Химпрома или городах Минэнерго и т. д.

Сложилась не имеющая аналогов, совершенно своеобразная типология. У всех министерств и ведомств формировалась собственная градостроительная политика, культивировалась своя проектная культура, и ее следы без труда прочитываются в облике наших городов до сих пор. К примеру, наивысшее возможное качество среды городов Минсредмаша было обусловлено не только щедрым финансированием их строительства, но и вкусами ведущих ядерных физиков, и страстью к архитектуре заместителя министра, ответственного за строительство, и, не в последнюю очередь, высокой культурой засекреченного проектного института в Ленинграде, который вел все проекты.

Урбанисты-теоретики неоднократно предпринимали усилия преодолеть парадокс ускользающей типологии городов, и к середине 30-х годов XX в. Вильям Кристаллер осуществил огромную работу в стремлении вывести теорию Центральных Мест из совокупности факторов, определяющих оптимальное управление экономикой. Строгие шестигранники, обведенные вокруг тождественных одно другому центральных мест разного ранга, наподобие пчелиных сот, накрыли всю территорию освоенного мира. Эти схемы не лишены холодного изящества, но, к счастью, оказались невостребованными для практического использования. К счастью – потому что Кристаллер вычерчивал свои фигуры под чудовищную программу нацистского освоения «пустых» земель на Востоке: на территориях Польши, Чехословакии, Украины, России. После окончания войны сходными построениями занимались Джон Форрестер в США, а в Греции Константинос Доксиадис, грезивший о едином супергороде, втягивающем в себя девять десятых населения планеты. Кстати, Доксиадис защитил свою докторскую диссертацию в Берлине в 1936 г. и, будучи твердым антифашистом, каким-то образом остался под зловещим очарованием своих берлинских учителей. Сходными по размаху работами были заняты и сотрудники ЦНИИП градостроительства в СССР, но вопрос типологии городов так и остался нерешенным...

Поскольку нас интересует практическая сторона дела, а эмпирический материал все же необходимо представить в упорядоченном виде, воспользуемся самой простой, самой очевидной шкалой размерности, ведь размер города означает не только изменение его территории и численности его населения, но и смену качества городской среды. Воспользуемся обычной шкалой, согласно которой к малым относят города до 50 тыс. человек, к средним – до 150 тыс., к крупным – до полумиллиона, к крупнейшим – от миллиона жителей и больше.¹⁹ Параллельно проследим основные характеристики элементов, из которых складывается мозаика городской среды в городах разного масштаба, помня о том, что при всем драматизме быстрых перемен нашего времени цивилизационные стереотипы городского образа жизни доказали свою чрезвычайную устойчивость.

Малый город

Еще недавно малые города, кроме их жителей, интересовали одних только любителей старины и туристов. Сейчас обозначилась некоторая растерянность в связи с трудностями выбора направления развития агломераций и крупнейших городов, в связи с предстоящей неизбежной самоликвидацией большинства традиционных деревень, теряющих остаточное население, наконец, с бессистемным, к сожалению, формированием коттеджных поселков вблизи города-ядра. Все это выдвинуло вопрос о малом городе России на передний план. Мы не заняты здесь историей города, но краткий исторический экскурс все же необходим.

Представление о малом городе подвижно. В XV в. никому не пришло бы в голову назвать малым город с десятью или пятнадцатью тысячами обитателей. Это были отдельные «гиганты» – Венеция, Париж, Лондон, ни в одном из которых не насчитывалось двухсот пятидесяти тысяч жителей. В путевом альбоме акварелей Альбрехта Дюрера немало городов Германии и Италии, которые есть все основания назвать типичными. Практически без изменений те же города отображены на картах XVII в. Непременная стена с башнями и воротами, которые означали границу между миром неволи снаружи и компактным мирком личной свободы внутри города. Непременные башни собора с их шпилями, устремленными в небо, шпили других, приходских церквей и, как правило, шпиль ратуши. Широкая незастроенная полоса земли перед городскими укреплениями служила коммунальным выгоном для скота горожан, но также и выделяла город из окрестного ландшафта, а на берегу реки или канала, наряду с барками и лодками, можно было различить водяные колеса. Одни из них вращали жернова мельниц, другие приводили в действие молоты кузнечных мастерских или песты сукновален, третьи подавали воду к фонтану на рыночной площади в центре.

Сотни этих городков, иногда несколько нарастив численность, иногда нет, стоят на своих местах, обратившись преимущественно в объекты туристического интереса, тогда как основная часть трудоспособных горожан ежедневно выезжает в достаточно близкий, как правило, крупный город, благо плотность урбанизации в Европе высока. Так, крошечный Шенген в Люксембурге максимально использует тот факт, что, благодаря подписанию известных соглашений о безвизовом передвижении внутри Евросоюза, туристические операторы включили его в ряд маршрутов. Однако и столь малый город не может существовать только за этот счет, и второй опорой его жизни стало размещение множества автозаправок – сюда едут заправлять машины автомобилисты и из Франции, и из Германии, выигрывая на безналоговом режиме маленькой страны. Часть молодежи мигрирует в крупные центры окончательно, но значительная часть остается в родных пенатах, поскольку стоимость жизни в малом городе существенно ниже. Иначе в России, где, как правило, в

¹⁹ Есть и другие схемы построения шкалы размерности, когда к группе малых относят города с численностью населения до 150 тыс., но, на мой взгляд, это существенная ошибка, так как утрачивается сущностное отличие собственно малого города. С другой стороны, ранее малым считали город до 30 тыс., однако смена технологий, включая технологии коммуникаций делает такое ограничение архаичным.

выигрыше оказываются лишь те малые города, что удачно лежат на основных путях, что обеспечивает разумную затрату времени на дорогу.

Внешний, потому неизбежно поверхностный взгляд на малый город, свойственный восприятию туриста, известен давно и мало изменился. Так безвестный автор отчета о путешествии российского посольства на Ферраро-Флорентийский Собор 1437 г., где обсуждались возможности объединения церквей, был так потрясен городским комфортом первого германского города на пути из Пскова, Любека, что все последующие города всего лишь соотносил с ним: «подобен Любку». Только Флоренция, которую никак нельзя было отнести к стандарту, вызвала у него попытку составить ее индивидуальное описание. Чуть позже с таким же изумлением офицеры войск французского короля Франциска I, вторгшихся в северную Италию, дивились искусству, с каким были устроены городские сады и загородные виллы. В свою очередь, европейские путешественники, добравшиеся до Московии, изумлялись контрастом между привлекательностью вида на город издали, когда его силуэт был образован десятками главок церквей, и изрядным убожеством улиц, обстроенных глухими деревянными заборами, над которыми едва просматривались окна светлиц.



Абсолютное большинство российских городов были в первую очередь крепостями, и если крепости вдоль западных границ были по необходимости каменными, то города-крепости, прикрывавшие страну от кочевых племен, возводили целиком из дерева – с поразительной скоростью. Увы, все изображения более чем условны.

Слово город обманчиво. Специфика российского малого города вполне определилась после окончания Смутного времени и воцарения династии Романовых. Посадские люди сыграли немалую роль в Соборе, избравшем на царство Михаила, однако в этот уникальный миг они не умели даже представить себе возможность закрепить за городскими сообществами какие-либо начатки реального самоуправления. Фактически город остался государственным учреждением, тем более что едва ли не все города играли еще роль крепостей – либо приграничных (по линии от Белгорода до Тамбова), либо прикрывавших второй – третий рубежи обороны от регулярных набегов степняков. По мере продвижения Засечной черты к югу и востоку города первой линии, что шла по берегу Оки, отдавали людей на укрепление дальних рубежей. Поскольку города были делом государевым, то сведения о них в целом достаточно полны и выразительны.

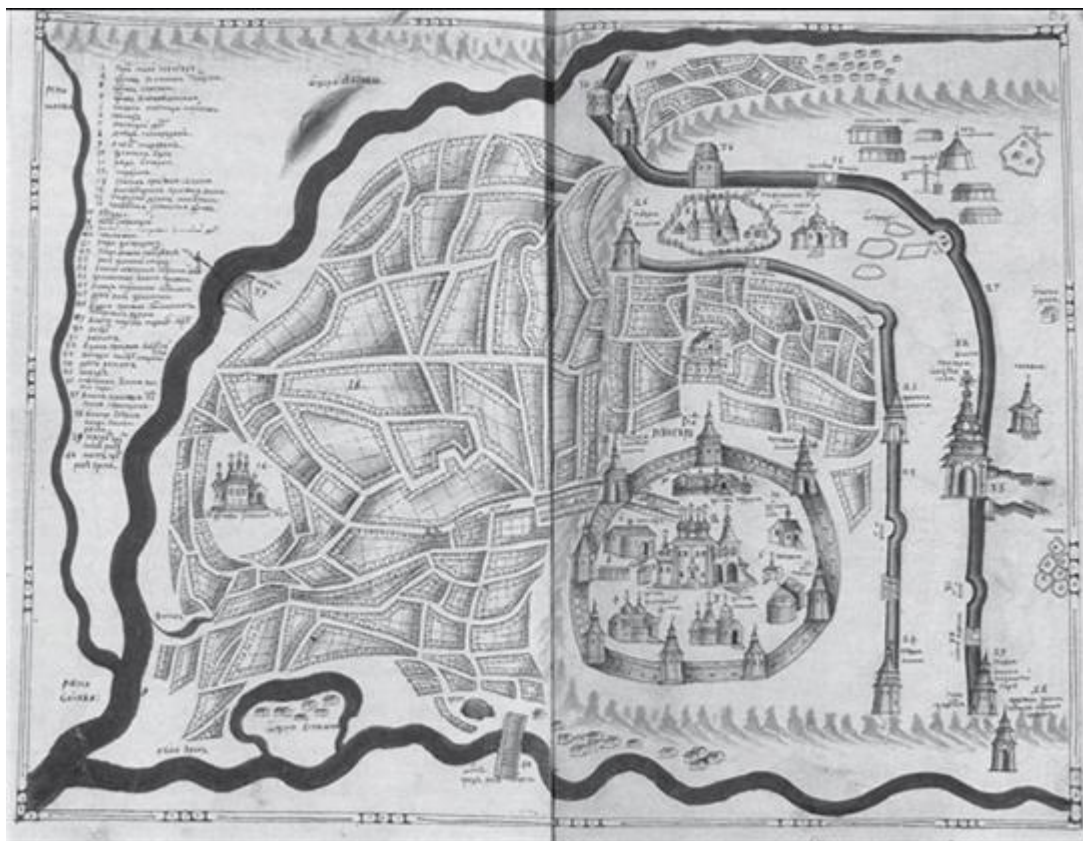
Возьмем для примера описание Каширы на 1679 год: «...Город Кашира деревянный, рубленый; в нем... 2 башни с проезжими воротами, 7 башен глухих; и у того города стены и на башнях кровли и в них мосты сгнили, и по городу и по башням орудий ставить нельзя. Около тех стен на 406 саженьях надолб и частоколу нет, надолбы и частокол сгнили и ров

засыпался...Люди: отставных дворян и детей боярских 11 человек. Подьячих 2 человека. Стрельцов 10 человек. Приставов 1 человек. Рассыльщиков 1 человек. Пушкарей и затинщиков 24 человека. Ямщиков 9 человек. Воротников 8 человек. Дворников 4 человека. Казенный кузнец 1 человек. Посадских людей 48 человек. Рыбных ловцов 22 человека. Пушкарских детей 4 человека. Всего 141 человек...». Далее следует детальная роспись количества и характеристик пушек, ядер к ним, пищалей, пороха, смолы и серы, и важная по тем временам запись «соли запасной на Кашире нет». Запись сделана в период очередного ограничения винокурения и борьбы с пьянством, так что кабацкая изба не упомянута. Женщин и детей в переписях не учитывали, так что на круг можно счесть, что все население Каширы составляло порядка 500 душ. Отметим, кстати, что по переписи того же 1679 г. мужское население Москвы составило 50768 человек.

Все усилия страны были направлены на то, чтобы дальше отодвигать рубежи обороны, основной объем внешнеторговых операций и полупромышленного производства осуществлялся царским двором, внутренней торговли почти не было, так что и оснований для развития городов не существовало. Если в Европе центрами культуры давно уже были университеты и, тем самым, города, то в России эту роль исполняли монастыри, отчасти бывшие и центрами развитого производства – первенство здесь прочно удерживал Соловецкий монастырь, бывший образцом соединения малого города и агрокультуры.

К концу правления Петра Первого, в опоре на материал подушной переписи, дьяк Василий Кирилов завершил объемистый труд под названием, столь же льстивым, сколь ироничным: «Цветущее состояние Российской Империи». Описания городов не слишком существенно отличаются от только что цитированного, с тем лишь добавлением, что непременно присутствуют данные о продаже казенного вина и табака, а также пересчитаны бурмистры и ратманы, избираемые городские должности, введенные по шведскому образцу. Эти должности означали не столько права, сколько повинность, так что немногочисленное купеческое сословие стремилось всеми силами уклониться от избрания на них.

Происходило бурное создание заводов на Урале, в Туле, в Карелии, и по своей численности городки при этих заводах быстро опережали старые малые города. Однако городского статуса такие поселения не имели, управлялись чиновниками, присланными из Петербурга, и так и именовались заводами – нередко до самой Февральской революции 1917 г.: Петровский завод, Ижевский завод и т. д.



Уже во времена царствования Петра Первого все те же города-крепости возводились теми же способами, что и столетиями раньше. Изображение Кунгура любопытным образом соединяет топографическую точность и традиционную условность при предъявлении структуры города и посада.

При Екатерине Второй множество посадов и крепостей были возведены в статус городов, для которых срочно выполнялись генеральные планы перестройки. Государыня повелела осуществить первое в России анкетирование бургомистров, для верности продублированное Академией наук и Кадетским корпусом. На вопросы, явственным образом написанные сначала по-немецки и лишь затем переведенные на русский (редактором опросного листа был замечательный историк и географ Герхард Миллер) следовали внятные ответы. Соответственно, на вопрос «В чем упражняются обыватели?» почти отовсюду следовал ответ: «Обыватели упражняются черной огородной работою», а на вопрос о торгах – «А торгов у нас никаких не бывает». Действительно, достаточно долгое еще время подраставшая торговля имела сезонный характер и была сосредоточена на ярмарках, расположенных вне городских поселений, что блокировало развитие торговли не только в малых, но и в относительно крупных городах.

Крепостное землевладение было существенным тормозом для развития малых городов уже в силу того, что крупные имения были не только самодостаточными хозяйственными единицами (за исключением предметов роскоши), но и центрами производства на рынок – с относительно низкой себестоимостью продукции за счет неоплачиваемого труда. Наконец, развитие промышленных слобод – обувных, как в Кимрах, текстильных, как в Иваново-Вознесенске, в свою очередь блокировало развитие производства в городах, так как рабочие этих слобод в сословном отношении оставались крестьянами.

Резкая перемена в судьбе малого российского города происходит только с отменой крепостного права, и дело здесь не в крестьянах, а в помещиках, множество из которых, заложив или, чаще, перезаложив имения в Земельном банке, перебирается в уездный центр и строит там дома. Внезапная концентрация платежеспособного населения вызывает целую череду последствий. Скачком вырастает объем торговли и номенклатура товаров, вслед за чем богатейшие торговцы начинают тянуться за дворянами, заново обустривая и

перестраивая свои дома. Нередко возникают новые здания торговых рядов, наподобие губернских, но в меньших размерах – их по сей день можно видеть в действии в какой-нибудь Елабуге, или, к примеру, в Тихвине. Помещики, подобно чеховским героям остающиеся в своих старых гнездах, пополняют ряды регулярных посетителей городских заведений. Возникают трактиры и рестораны, как правило, перестраиваются вокзал, игравший роль своеобразного досугового центра, почта. Судебная реформа влечет за собой появление здания суда. Строится зал уездного собрания. Число пользователей городскими услугами пополняется за счет офицеров полков, постоянно базирующихся рядом, либо выезжающих в летние лагеря. Конечно же, рядом с прежней начальной школой появляется гимназия, а то и реальное училище, если поблизости крупный железнодорожный узел или производства. Но особенно важно, что уездный город, сохраняя весьма скромную численность населения, становится ядром земского общественного движения, за счет которого строятся школы и больницы, или хотя бы фельдшерские пункты в окрестных селах. Распространяется мода на меценатство, и возникают дома призрения, хорошие больницы, театры. Достаточно сказать, что в какой-нибудь Старице с ее девятью без малого тысячами жителей до начала войны 14-го года было четыре театра. Большая гимназия, очень большая больница строятся в уральском Миассе. Здание гимназии в Елабуге было построено на средства хлеботорговцев Стахеевых в таких габаритах и так солидно, что во время Великой Отечественной войны здесь разместились существенная часть эвакуированной из Москвы Академии наук. Наконец заметим, что именно уездный город становится повсеместно ядром распространения кооперативного движения, охватившего всю Россию. Его пионерами на местах стали, в первую очередь, молодые учителя и младшие офицеры с их достаточно скудным жалованьем и, не без труда преодолевая сопротивление сельских лавочников, они сумели развернуть сеть закупочной, потребительской и, отчасти, производственной кооперации в уездах.

Опыт накапливался быстро, и ежегодники, издававшиеся губернскими земствами, донесли до нас обширный фактический материал, обобщить который, к сожалению, не достало исторического времени. По мере продвижения Столыпинской реформы, при всей противоречивости ее результатов, перед малыми городами открывалась превосходная перспектива – войти в семейство европейских малых городов в роли подлинных центров услуг, однако известные события перечеркнули эту объективную возможность. Сельская база развития города была подорвана через борьбу с «кулачеством», внутригородская – истреблением или принижением «бывших», а когда началась советская индустриализация, она, в большинстве случаев, оставила малые города в стороне. Во множестве таких городов до 70-х годов прошлого века не было построено ни одного нового здания. Правда, за счет такого небрежения, эти города сохранили большую привлекательность для любителей познавательного туризма, хотя к середине 80-х годов в них и появились совершенно немасштабные и, увы, по преимуществу, уродливые новостройки.

Идеологическая направленность науки в советское время надолго затормозила исследование малых городов, и в планы институтов включались, в основном, либо города-новостройки, либо весьма специфические описания «показательного» колхозно-совхозного села. Робкие поначалу попытки исследования малых городов переросли в поток только с начала 90-х годов, что было в значительной степени обусловлено подъемом регионального и местного патриотизма. Возобновились и академические исследования, размах которых сдерживается, однако, общим упадком гуманитарных дисциплин, так что наибольшая часть аналитических работ выполнялась до настоящего времени за счет зарубежных грантов. Тем не менее, у нас уже есть исходный материал наблюдений и исследований в половине регионов, позволяющий делать относительно надежные выводы.

Даже в случае изменения налоговой политики в пользу поселений, существенный выигрыш может быть достигнут в крупных и крупнейших городах. Даже если оставить в малых городах все налоги (что маловероятно), большинство из них не сможет обеспечить себе не только развитие, но и сносное существование. Демографическая перспектива России

на ближайшие 20 лет такова, что, скорее всего, один из малых городов, ныне именуемых городскими поселениями, утратит и этот униженный статус, поскольку на все малые города попросту не хватит населения. По крайней мере, так неизбежно случится, если продолжится нынешняя практика рассмотрения сельского хозяйства обособленно от малого города, равно как нынешняя практика отказа производств от филиализации – с размещением отдельных операций в малых городах. Как первое, так и второе не удастся осуществить в близкое время, поскольку изменение базовых принципов национальной стратегии развития дается с большим трудом. Для этого надо понять, что традиционная деревня не имеет шансов сохраниться, что становление современного агропромышленного комплекса базируется на способности малого города обеспечить его услугами и персоналом. Что, с другой стороны, в сложившихся условиях федеральное правительство должно создать крупному бизнесу выгодные условия для создания цехов или отделений в малых городах. Все это столь резко отличается от традиций советского планирования, несмотря на все изменения в стране, сохраненных ведомствами, что быстрых изменений ожидать не приходится. В практическом смысле это означает целесообразность перехода к избирательной политике в рамках стратегий регионального развития. Фатальным образом не предопределено, какие именно малые города будут хиреть без специальной поддержки, в то время как индивидуальное сочетание позитивных факторов в других малых городах позволяет рассматривать их как существенный ресурс модернизации и эффективной политики инвестиций. Принадлежность таких точек роста к классу малых городов имеет значение, тогда как численность их населения – нет.

Из множества городов выберем несколько – в соответствии с принципиальным различием ситуаций, включая как контекст, так и внутренние ресурсы человеческого капитала.



Над городом советской эпохи несомненно господствовал корпус заводоуправления. По сравнению со скромным домиком городской администрации уральского города Миасса могучий объем офиса автозавода ясно указывает на то, где в действительности была сосредоточена сила и власть в городе.



В старой, ныне пребывающей в упадке, части того же Миасса доминировали совсем иные постройки. На фоне одноэтажных домиков рядовых обывателей особняки владельцев золотых приисков, гордо украшенные солидным портиком, и сейчас воспринимаются как дворцы. Этот тип иерархической городской среды стал определяющим к середине XIX в., но к настоящему времени он сохранился лишь в тех малых городах России, которые обошла индустриализация советской эпохи.

Первым в нашем ряду будет самый маленький город России – Чекалин (ранее Лихвин). В результате одной из многочисленных передвижек административных границ городок оказался в Тульской области, хотя исторически принадлежал Калужской земле и к Калуге гораздо ближе чем к Туле. В Лихвине менее 1200 постоянных жителей, и ровно столько же там было в 1911 г. Городок, расположенный на высоком берегу верхней Оки, даже в тяжелых условиях переломного 1991 г., являл собой первоклассный пример эффективного выживания. Руководство городка умело воспользовалось тем, что распадавшийся соседний колхоз забросил землю на три года, и разделил ее между всеми желающими. Стадо из 600 коров, не считая прочей живности, при достаточности местных кормов, не только дала городку самообеспечение, но позволила его пенсионерам возить продукты на рынок соседнего города энергетиков, жители которого были почти лишены приусадебных участков, да и работать на них не имели навыка. Подсчет всевозможных казенных должностей показал, что их набиралось около 150, и надо добавить, что многие москвичи и петербуржцы уже трактовали Лихвин как дачное место, тогда как бывшие лихвинцы на лето отправляют детей к своим родителям и озабочены сохранностью недвижимости, которую со временем унаследуют. Уже поэтому понятно, что Лихвин не слишком пострадал от того, что едва работал молочный завод и фактически закрылся цех по производству пуховых подушек. Для развития основания есть – если появится внешний инвестор, так как и пух будет вновь востребован, и микроклимат позволяет заводить плантации местных лекарственных растений, но во всяком случае такой городок может жить, не слишком опасаясь за свое будущее, как город возобновляющегося пенсионного населения.

На шаг выше по шкале размерности Мышкин, где программа оживления, с недолгим участием экспертов, планомерно разворачивается с того памятного момента, когда российские граждане стали обладателями ваучеров. Оттолкнувшись от хорошего народного музея, активные обитатели городка на Волге, где сейчас неполных 9 тыс. жителей, сумели за пятнадцать лет сделать его неременным местом остановки туристических теплоходов. Они развернули систему музеев и производство сувениров, возродили несколько заброшенных исторических зданий под гостевые дома и даже наладили издание книг и организацию ежегодных Тютчевских чтений. В 80-е годы мышкинцы сумели вернуть своему городу утраченный статус (Мышкин уже был понижен в статусе до села), с новым законом городок стал поселением, но здесь смогли добавить к надежным рабочим местам на насосной станции газопровода рабочие места, сопряженные с обслуживанием туристов. Если в

соседнем Угличе число туристов за год лишь вдвое превысило численность жителей, то для Мышкина то же число превышает население в 12 раз, и даже теряя численность, как весь российский Центр, город может рассчитывать на развитие своей новой специализации.



Маленький Мышкин сумел отреставрировать иные из памятников его некогда славного купеческого прошлого, приспособив их под новые дома творчества для писателей и художников, союзы которых за недавние годы практически полностью лишились недвижимости. Дееспособность здешнего населения доказана вполне.



В той же (пока еще) весовой категории можно обнаружить самый маленький из наукоградов России – Кольцово, что в Новосибирской области. Возникший как рабочий поселок при ВНИИ молекулярной биологии, городок может служить примером того, как можно использовать исходные преимущества: наличие центра деятельности высшей квалификации, близость к крупнейшему городу и статус городского округа, в соответствии со статусом наукограда. При этом следует учесть, что в 90-е годы институт, переименованный в научный центр, почти не имея государственного финансирования, был на грани закрытия и – единственный в своем роде случай – был спасен городскими властями, за счет городского бюджета. Всего в Кольцове 10 тыс. человек, но при том вокруг научного центра возникли и окрепли пять дочерних научно-производственных предприятий, а теперь и бизнес-инкубатор, и реальный, снизу выраженный технопарк – ряд предприятий, пришедших на подготовленные площадки, к готовому социальному комплексу.

В результате всего за четыре года, с 2003 г., общий доход с территории городского

округа вырос с 220 млн. руб. до 590 млн. Федеральная и областная субвенции программы развития вместе составили в 2006 г. всего 20 млн. руб., средства муниципального бюджета достигли 30 млн., тогда как внебюджетные источники в 2007 г. приблизились к полутора миллиардам. Расходование средств программы развития к 2007 г. достигло 33 млн. руб. на инженерную инфраструктуру, 62 млн. на социальную инфраструктуру, 17 млн. на создание условий для развития предприятий научно-производственного комплекса. К этому следует добавить 3,6 млн. на информационное обеспечение деятельности и полтора миллиона на инновационную и предпринимательскую инфраструктуру.

Основная поддержка городка со стороны губернской власти выразилась в 2006 г. в программе строительства туннеля под напряженной железнодорожной магистралью, что существенно упростит и ускорит связь с Новосибирском.

Быстрое и надежное строительство жилья (до 4 кв. м на человека в 2007 г.) и создание развернутой системы спортивно-досуговых услуг создали предпосылки быстрого роста населения Кольцова, но предел его роста уже обозначен – 40 тыс. человек, так как, при поддержке жителей, городские власти сочли разрастание свыше этого предела угрозой для качества жизни. В то же время, несмотря на близость университетского комплекса Новосибирска, именно здесь Кольцово рассчитывает открыть филиал вуза с ориентацией на подготовку бизнес-менеджеров для высоко технологических производств.

Акбулак, на границе Оренбуржья с Казахстаном – это уже около 16 тыс. жителей. Городское поселение, столь периферийное, что здесь в советское время не поставили хотя бы один пятиэтажный панельный дом, сумело использовать период активного развития местного самоуправления. За счет бартерных операций (арбузы в обмен на строительный лес и т. п.), за счет бережного использования заброшенного совхозного имущества (железобетонные фермы несостоявшихся животноводческих комплексов в сухой степи) Акбулак вложил и средства, и энергию в сохранение человеческого капитала. Лицей с пансионатом для детей из окрестных сел, большой спортивный комплекс, для экономии тепла закопанный в сухой лесс почти под кровлю, хореографический класс, зеркало для которого провезли по холмам с огромным трудом, филиал Оренбургского университета, с постоянной связью с ним через Интернет – все это уже было сформировано к 2002 г. Очевидно, что Акбулак накопил достаточный потенциал для того, чтобы стать качественным центром услуг, если только агрокомплекс центрального Оренбуржья окажется дееспособным.

Омутнинск, выросший из демидовского Омутнинского завода, с населением около 25 тыс. человек, как и другие малые города Кировской области, не может похвастаться высоким качеством городской среды. Он расположен на критической дистанции 180 км от областного центра, что ограничивает возможность часто пользоваться его системой услуг. Однако руководство здешнего завода точного литья сумело сохранить независимость предприятия и, заключив контракты с московским институтом и нижнетагильским техникумом, обеспечило местной молодежи относительно привлекательные рабочие места. В соединении с превосходным местоположением это обстоятельство дает городу шанс выживания, а в сотрудничестве с соседней Белой Холуницей – шанс развития охотничьего и рыболовного хозяйства, рассчитанного на население Кирова.

По контрасту с Кольцовым, Трехгорный с его 35 тыс. жителей – самый маленький из ЗАТО Росатома – удален от областного центра Челябинска на 200 км, что, разумеется, создает немалые риски. Как и во всех других ЗАТО, молодежь подчеркивает хорошее качество городской среды и чувство защищенности, но вместе с тем осознает скудость выбора места учебы, работы и досуга, что в конечном счете грозило бы активной утечкой наиболее перспективной когорты населения. Однако в отличие от других атомных ЗАТО, где силен консерватизм и страх перед открытостью в большой мир, в Трехгорном вокруг базового предприятия уже возник пояс десятка частных предприятий, что дает ему надежду на успешное самосохранение и, возможно, развитие.



Лангепас с его 40-тысячным населением выделяется из череды «нефтяных» городов Ханты-Мансийского Автономного Округа тем, что максимально настроен на то, чтобы создать в городе такую атмосферу, что им не хочется уезжать отсюда даже в отпуск. Спортивно-досуговый центр – крупнейшее сооружение города.

Город Лангепас с населением около 40 тыс. человек следовало бы отнести к классу производственных слобод (company towns), однако развитость его социальной среды резко выделяет этот город, воздвигнутый на песчаной подушке поверх болота, из череды других центров нефтедобычи. Несмотря на заданную законодательством скудость доли города в его бюджете, значительность субсидий из бюджета Ханты-Мансийского округа и вложений компании Лукойл в социальную сферу обеспечивают Лангепасу столь явную привязанность жителей, что возрастает число тех его жителей, кто отказывается от выезда в летний отпуск. Под нажимом этих местных патриотов, активно поддержанным весьма многочисленными здесь общественными организациями и землячествами, городские власти принялись за обустройство пляжей.

Мы сознательно отказались здесь от описания малых городов, состояние которых можно назвать бедственным, поскольку это сделать проще всего. В той же Кировской области можно было бы назвать, к примеру, Уржум. Действительно приходится признать, что иные малые города находятся в состоянии глубокой депрессии, из которой выйти или не удастся, или удастся при серьезной, тонко отстроенной поддержке, на которую пока еще не просматривается шансов. Тем не менее, широкомасштабное и вместе с тем углубленное обследование одновременно двух сотен таких городов, предпринятое в 2000–2002 гг. в Приволжском Федеральном округе,²⁰ показало, что к этой группе можно отнести не более дюжины. Важно еще раз подчеркнуть, что сама по себе размерность не имеет значения, что на первый план очевидным образом выступает способность администраций, поддержанных активной частью населения, использовать шансы на развитие. Основная трудность заключается в том, что принятая система статистического анализа, настроенная на учет одной лишь численности населения малых городов, игнорирует индивидуальный характер каждого из них, и ни одна из известных нам стратегий регионального развития не содержит представления о малом городе как ресурсе уравновешенного состояния и, тем более, развития.

Пожалуй, всеми качествами образца, достойного изучения и, возможно, разумного подражания обладает малый город One North,²¹ в настоящее время сооружаемый близ

²⁰ Глазьев В.Л. Глубинная Россия 200–2002. М., Новое издательство. 2004.

²¹ Местность издавна именуется Буэна Виста, что недвусмысленно указывает на его ландшафтные

Сингапура. Это объект тщательного, взвешенного планирования, начатого в 1995 г. в рамках деятельности крошечного государства, ворвавшегося в круг Мировых городов за двадцать лет. Городок, вырастающий вокруг последней станции сингапурского метрополитена, и уже связанный с мегаполисом хайвэем, должен срастись из нескольких автономных ядер. Одно из них – Биополис, кластер биологических и медицинских лабораторий, другое – Центр, отданный современной медиа-индустрии, Буона Виста нацелен на предоставление бизнес-услуг, Фаза Зеро – бизнес-инкубатор и технпарк. Со временем, наращивая собственную историю, все эти ядра, вместе с жилыми зонами, должны слиться в единое целое, обладающее высоким многообразием, необходимым для того, чтобы создать наиболее привлекательные условия для сосредоточения здесь самых талантливых и самых успешных. Хотя перечисление ядер нового города может создать впечатление жестких правил зонирования территории, в действительности ведущим принципом является повсеместное смешение ее использования под жилые, досуговые, ландшафтные и производственные функции, при удачном сопряжении транспортных терминалов и основных торговых и обслуживающих нужд населения.

One North застраивается под руководством корпорации, учрежденной правительством Сингапура, но на этом его внешнее сходство с российскими научными городками завершается. Те создавались как место сосредоточения НИИ, принадлежащих монополистической и строго иерархической системы Академии Наук, так что интенсивное культурное общение, характерное для Новосибирского Академгородка или для Дубны в 70-е годы, практически пресеклось, как только государственная наука в России оказалась в экономическом кризисе. Сингапурский эксперимент рассчитан на прежде всего свободное взаимодействие творческих личностей и групп, результаты которого немедленно подхватываются и внедряются венчурным бизнесом.

Если попытки формирования особых экономических зон исследовательского характера, предпринятые у нас по инициативе Министерства экономического развития, вызывают все большие сомнения, и в ряде случаев они могут вырождаться в простое строительство новых коттеджных поселков, то маленький наукоград Кольцово, о котором мы только что говорили, в принципе имеет шанс развиваться по сингапурской модели. Имеет – если, конечно, начатый в Кольцово процесс будет сколько-нибудь поддержан.

Средний город

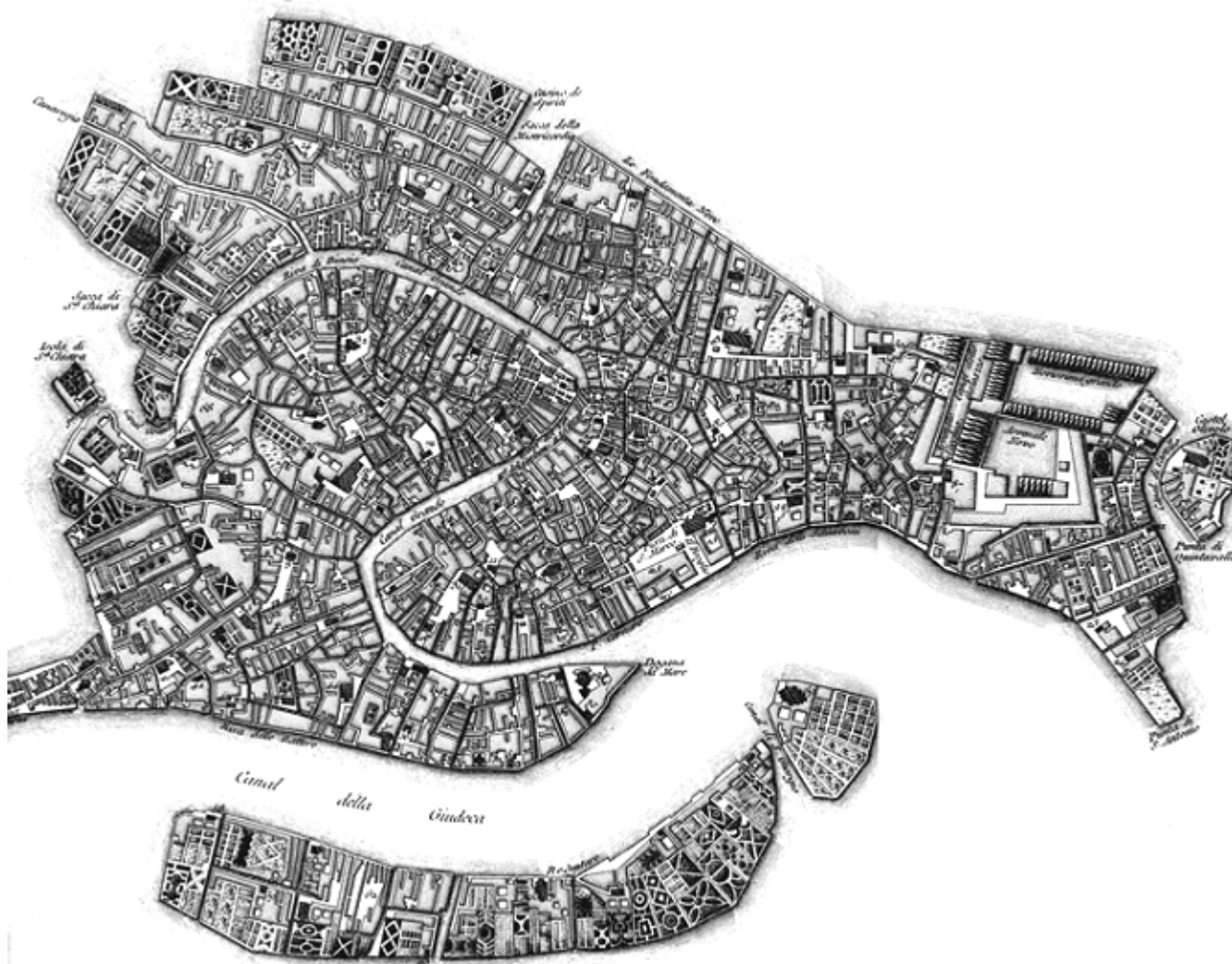
То, что мы теперь именуем средним городом, совсем еще недавно, до середины XIX в. было городом крупным, даже сверхкрупным. В Венеции XVI в. был достигнут максимум роста – 183 тыс. жителей в 1563 г., после чего начался спад (сейчас на той же территории только 140 тыс., не считая туристов, разумеется). Только к концу прошлого века урбанисты-историки, свободные от предрассудков архитекторов-концептуалистов, которые себя лишь считали истинными функционалистами, вполне осознали, что та Венеция достигла едва ли не идеального состояния функциональности своей организации.

Уже к 1500 г. вполне сформировался двойной центр города: политический – площадь Св. Марка, и деловой – у моста Риальто. Соединенный двумя путями – улицей и каналом – этот двойной центр позднее обновил фланкирующие его здания, но сама его структура сложилась раз и навсегда, совершенствуясь после каждого пожара. Так, в 1514 г. зона Риальто приобрела в плане рисунок трех квадратов, вложенных один в другой: в центре банкиры, менялы и ювелиры, затем четыре внутренние улицы-аркады для торговли тканями и внешние аркады – для торговли съестным. Упорядоченность распространялась не только на костюм, цвет и мода которого зависела от ранга венецианской знати, но даже на звуковой ряд. Один колокол сзывал на еженедельные собрания Большого Совета, второй, тоном выше

характеристики, название нового городка следует понимать как «Один градус северной широты», та как он расположен в градусе от Экватора.

– собрания Сената, третий предупреждал о начале заседаний, а колокол самого высокого тона приглашал на публичную казнь осужденных. Карнавал служил клапаном для страстей, таившихся под пологом порядка, тогда как самоуправляемые сообщества, именуемые «школами», сформированные по церковным приходам, разряжали социальное напряжение, так как знать не имела права избираться на публичные должности в «школах».

Венецианский Арсенал был крупнейшим производственным комбинатом давней Европы – там трудились 16 тыс. человек, и классовых конфликтов удавалось избегать за счет регулирования заработной платы и цены хлеба. Уже к концу XVI в. в Венеции возникают дома с казенными квартирами для государственных служащих: с двухъярусными квартирами, разделенными внутренним двором, так чтобы запахи кухни не попадали в комнаты. До конца XVIII в. зернохранилище, четыре массивных корпуса которого, связанные с водой аркадами, занимали такой же объем, как собор Св. Марка. Город, целиком застроивший главные острова по обе стороны Большого канала (первые этажи дворцов, к ступеням которого приставали барки, использовались как склады товаров), был расчленен на функциональные и этнические зоны, формировавшие собственные «школы», и напряжение между ними периодически разряжалось периодическими драками на мостах через каналы, вошедшими в правило. Север города был занят ткачами шелковых (выходцы из города Лукки) и льняных тканей, шерстяные ткани вырабатывались к западу от Большого канала. Рыбаки заняли южный берег. Рядом с ними размещались славяне с Балкан, образовавшие ядро армии и флота Венеции.



С тех пор, как города научились изображать в виде точных планов, и эти гравированные на меди планы получили распространение, всякий мог заметить: извивы

Большого Канала делят главный остров Венеции так, что возникает рисунок двух рыб, пожирающих одна другую. Статуи кондотьеров напоминают о былой мощи города.



Выходцы из Милана были в основном кузнецами и менялами, а их «школа» располагалась вблизи квартала Риальто. Албанцы торговали шерстью и оливковым маслом. Евреи образовали замкнутое сообщество уже к началу XVI в., но это не было гетто, какие потом возникли в Праге. Немцы, торговавшие железом, сформировали собственное обширное подворье.

Рабочие Арсенала населяли многочисленные ряды таунхаусов, а ремесленники – сходные ряды, на первом этаже которых размещались мастерские (позже лавки). Добавим к этому госпитали и богадельни для ветеранов, отлаженную систему доставки пресной воды с материка и сбора дождевой воды в подземных цистернах, и остается признать, что Венецией было достигнуто почти идеальное (если не считать проблемы канализации) качество городской среды.

С середины XVIII в. начался спад качества. Перерастание ряда малых городов в средние за счет роста производства осуществлялось за счет увеличения плотности застройки – сады и огороды были застроены, прежние скотопрогонные пути превратились в улицы-дублеры, старые общественные центры становились тесны. В целом средний город был уже порождением промышленной революции. Во Франции таким стал Лион, где, после революционного террора, уже на новой основе (паровые машины) возобновился рост, и к середине столетия насчитывалось свыше 60 тыс. ткацких станков. В Англии эту позицию занял Манчестер, стремительный рост которого начался с массовым импортом американского хлопка, и город за полвека буквально проскочил размерность среднего города – с 1774 г. по 1831 его население выросло с 41 тыс. жителей до 270 тыс.

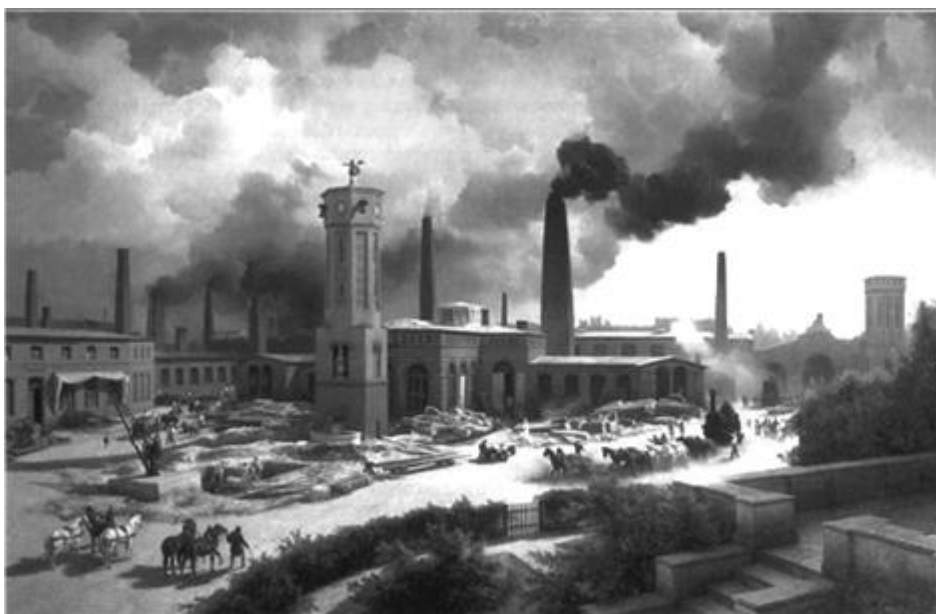
Дикая стадия раннего капитализма – суровая реальность. Если силуэт крупных торговых центров, вроде Лондона или Амстердама, был организован куполами и шпилями церквей и публичных зданий, то в Манчестере количество фабричных труб во много раз превысило количество колоколен, а рядом с шести- и восьмиэтажными заводскими корпусами жилые дома казались ничтожно маленькими. По качеству среды Манчестер

первой половины XIX в. соответствовал Флоренции или Генту 30-ых годов XIV века: нищета, болезни, свиньи, роющиеся в грязи на боковых улочках. У Манчестера было идеальное соединение с морским портом и достаточно воды для крупномасштабного производства, но этот город, изрезанный каналами, как Амстердам, к 1840 г. уже был связан со всей страной шестью железнодорожными линиями. Фабрики перешли на водопроводное снабжение, сбрасывая сточные воды в каналы, а река Эрк была описана Фридрихом Энгельсом в 1845 г. как «узкий, угольно-черный, вонючий канал... а в засушливую погоду – это длинная цепь омерзительных черно-зеленых луж, озера слизи, из глубины которой постоянно появляются пузыри дурно пахнущего газа, вонь которого невыносима даже если встать на мосту, который поднимается над рекой на сорок или пятьдесят футов...».

Манчестер был не только промышленным городом. Внутри внешнего кольца фабрик было кольцо складских помещений, внутри него – биржа. Первая биржа была надстроена над залом рынка еще в 1729 г., но ее скоро закрыли, так как брокеры не желали проталкиваться через ряды мясников и толпу покупателей. Была построена новая биржа, и она еще дважды увеличивалась в размерах, в 1839 и к 1849 г. Тогда это было крупнейшее в мире крытое помещение для обменных операций, но к 1874 г. его еще увеличили в два с половиной раза. Если достаточно долго промышленники и торговцы города сохраняли верность средневековой традиции и жили при складах своих товаров или над ними, то с 1830-х годов именно Манчестер инициирует новый тренд. Эта богатая публика перемещается в пригороды, открывая тем самым новую эпоху развития города на Западе. Поскольку владельцы предприятий все еще проводили на них целый день, а жили на расстоянии от своих рабочих мест, прежний навык обедать на дому уступил место лондонской моде – клубам в центре города, доступным только для джентльменов.

В своем описании Энгельс был точен, однако именно к тому моменту, когда он печатал свой известный труд о положении рабочего класса, ситуация начала существенно меняться. Парламентские акты 1833 и 1847 г. сократили продолжительность детского труда, хотя и не устранили еще его в принципе. Рабочие манчестерских фабрик уже составляли своего рода аристократию, так как, во всяком случае, они зарабатывали в три раза больше, чем работники на ближних фермах. Сформировались рабочие жилые районы, которые строились либо самими фабрикантами, либо частными девелеперами. Это были таунхаусы с очень ограниченной площадью комнат, без удобств и, к тому же, квартиросъемщики увеличивали семейный доход, сдавая под жилье подвалы, совершенно не пригодные для проживания, подлинному городскому пролетариату, перебивавшемуся случайными работами.

Существенные перемены начались тогда, когда Манчестер перешагнул в ранг крупных, а затем и крупнейших городов – прежде, чем уже в середине XX в. началась его радикальная реконструкция.



Индустриальные районы всех крупных городов (здесь – Берлина) к середине XIX в. были настолько окутаны густым дымом, что сегодняшние жалобы на скверное экологическое состояние городов показались бы тогда шуткой. Когда власти Лондона в 70-е годы XX в. нашли средства чтобы отмыть город от вековой сажи, лондонцы были искренне изумлены. Оказалось, что город, который все привыкли считать черным, на самом деле многоцветен.

России того же времени ситуация была качественно иной. Здесь промышленное производство все еще было сосредоточено в обособленных поселениях при казенных, в основном, заводах, тогда как только два города преуспели выйти на второй план после столиц. Одесса – за счет статуса порта-франко, чему в наше время отвечает статус особой экономической зоны, и Нижний Новгород, бурно развивавшийся за счет оптовой торговли. Это все еще была торговля ярмарочная, то есть сезонная, так что город функционировал в особом, пульсирующем ритме. На время работы ярмарки ее рабочее и обслуживающее население достигало примерно 100 тыс. человек. Пятую часть составляли приказчики, вдвое больше – рабочая прислуга, до 15 тыс. торговцев. В разгар ярмарки, в августе, число ее посетителей доходило до 250 тыс. человек в день, к чему надо бы прибавить множество бурлаков, доставлявших к причалам до 2 тыс. барж, и множество сомнительных персонажей, привлеченных таким скоплением людей. Вне сезона постоянное население Нижнего Новгорода сжималось до скромных 30 тыс. человек.

Это важно помнить: российский опыт развития даже средних по масштабу городов на два века короче опыта ведущих европейских стран, однако не будем забывать, что он равен американскому, поскольку и у нас, и в США подлинный бум урбанизации отсчитывается от 60-х годов XIX в. и охватывает жизнь всего шести поколений.

В целом, в отличие от малого города, собирающего вокруг себя сельскую округу, или людей, занятых на разбросанных по обширной территории предприятиях, как это происходит, к примеру, с «нефтяными» городами, средний по масштабу город оказался не слишком устойчивой конструкцией. По мере быстрой урбанизации логика концентрации экономических и административных ресурсов выталкивала средние города в класс городов крупных. Особую роль в судьбе таких городов сыграла эвакуация заводов, или необходимость быстрого освоения минеральных ресурсов на восточных территориях в начале Великой Отечественной войны. Эта необходимая операция привела к ряду последствий, которые столь мощно отпечатались в структуре городов, включая и средние и крупные, что они будут осложнять их функционирование еще долгое время. В послевоенное время своего рода замораживание города в группе средних происходило во многом за счет оборонно-стратегических соображений, по которым таким городам отводилась преимущественно роль дублеров. Таковы нередко вторые города регионов, будь то

Димитровград в Ульяновской области, или Кузнецк в Пензенской области, Миасс в Челябинской, или Чайковский в Пермской.

В самом деле, в Миасс, долгое время бывший малым, сервисным городом в ядре золотопромышленного района, еще в 1914 г. был эвакуирован завод по производству напильников из Риги. В 1941 г. сюда переводят производство грузовиков из Москвы, начиная с цехов, поблизости от которых (и вдалеке от старого Миасса) возводилось временное жилье. Наконец, уже в 70-е годы здесь возникает крупнейший в стране Ракетный центр – и вновь в стороне от прежних ядер застройки. Сообразно с логикой отраслевого планирования, два новых ядра разрастались и реконструировались автономно, в результате чего средний город являет собой конгломерат трех автономных поселений, растянувшись на 50 км. Еще протяженнее Копейск, отделенный от промышленной зоны Челябинска озером и пустырями.

И в 30-е годы, и во время войны, одна за другой здесь возникали шахты по добыче бурого угля. Следуя за дугой угольного пласта, близ каждой шахты возводился отдельный поселок, и теперь чрезвычайно трудно, и очень дорого справиться с цепью таких поселков, лишь с юридической точки зрения образующих единый город, удержать единую систему транспортных и инженерных коммуникаций.

Близкую по характеру картину дает Димитровград (Мелекес), объединяющий старый уездный городок, автономный массив жилья и первичного сервиса, возникший при НИИ атомных реакторов, и новый жилой район, возникший при других заводах, включая сборочное производство моделей ВАЗа, снятых с производства в Тольятти.

Специфика таких городов в том, что хотя формально каждый должен был развиваться по единому генеральному плану, и такой план непременно утверждался, идея целостности городского организма непременно вступала в неразрешимое противоречие с ведомственной логикой финансирования и организации жизненных процессов. Старые городские ядра в эту логику не вписывались никак, и потому до самых 90-х годов именно эти, наиболее живописные и привлекательные части среднего по масштабу города оказывались вне ведущего процесса реконструкции и шаг за шагом продвигались к упадку.

Крупный город

В подавляющем большинстве случаев крупные города являются в первую очередь административными центрами регионов, что – в условиях повсеместного разрастания управленческого сектора занятости – автоматически означает наличие множества рабочих мест и в самих учреждениях, и в сфере их всестороннего обслуживания. В отличие от США, где университеты, как правило, являются ядрами малых городов, в России, в соответствии с европейской традицией, система вузов образует второй центр активности крупного города. Здесь наиболее ярким примером является Томск, где студенты уже составляют пятую часть населения, а с учетом кольца научно-производственных фирм, в последние годы образовавшегося вокруг академического центра, в ближайшее время можно ожидать, что доля жителей, прямо или косвенно связанных с этим кругом занятий, составит более половины трудоспособного населения города. Однако пока еще это скорее исключение из правила. В соответствии с коммунистической доктриной, основной целью существования крупного города было сосредоточение промышленного производства, тогда как сервисные функции сводились к обеспечению воспроизводства рабочей силы, согласно весьма скудным нормативам, но и их исполнение опаздывало на долгие годы.

Соответственно, в том, что касалось пространственной организации, крупный город оказался всего лишь разросшимся средним городом, с тем лишь отличием, что его транспортная и инженерная инфраструктуры оказываются существенно дороже. Та же оторванность новых промышленных районов от старого городского ядра, та же неизбежная расчлененность, тот же, начиная с 60-х годов, выход новых жилых массивов на ранее незастроенные (часто неудобные и продуваемые всеми ветрами) территории, при

значительном растягивании коммуникаций. Существенным отличием стало то, что символические потребности режима накладывали дополнительные требования к формированию облика городских центров. Теоретически новые центры власти должны были формироваться в отрыве от прежних, дореволюционных, однако это удавалось сделать редко – как правило, в тех местах, где развитие регионального центра происходило скачком из малого города, как, скажем. В столице Бурятии Улан-Удэ прежний центр – торговая площадь остался в стороне, тогда как новый сформировался на существенном удалении, образовав своего рода выставку архитектурных стилей вокруг обширного пространства площади.

Обычно же практические соображения, вроде наличия крупных административных зданий, равно как традиция, заложенная локализацией центра всесоюзной власти в Московском кремле, приводили к весьма причудливому сочетанию унаследованного и нового. Несомненной особенностью крупного города советской эпохи стало то, что все его пространство, так или иначе используемое, формировалось вокруг пустоты – несоразмерно большой площади, предназначенной исключительно для военных парадов и демонстраций. Кафедральный собор уничтожали, и обширность центральной пустоты требовала укрупнения масштаба окружающих ее зданий, что в свою очередь толкало к всемерному укрупнению административных построек и новых театров, залы которых были, к тому же, нужны для проведения партийных конференций.

Резкие повороты символично-эстетических доктрин советской эпохи отпечатались на облике крупных и крупнейших городов, создав многослойную конструкцию. Она состоялась из приспособленных под новые нужды старых построек.²² Затем последовал короткий и яркий период расцвета конструктивистской архитектуры, рывком выдвинувший Советский Союз в мировой авангард. С 1932 г. начали срочно «одевать» неоклассическим декором здания, заложенные в конструктивистской схеме. Затем последовал недолгий, но пышный послевоенный расцвет сталинской неоклассики, который при Хрущеве, после объявления «борьбы с излишествами в архитектуре», сменился срочным «раздеванием» зданий, заложенных в этой стилистике. Далее неперенные микрорайоны «новых черемушек» из пятиэтажных панельных (или кирпичных, но оштукатуренных «под панели») домов; девяти-, двенадцати-, шестнадцатизэтажные дома брежневской эпохи... Несомненным достоинством всех этих наслоений стало то, что так или иначе, микрорайоны были обеспечены первичным обслуживанием, включавшим типовые детские сады, школы, поликлиники, магазины повседневного спроса.

За исключением дореволюционных построек, которых там не было (Новокузнецк, Кемерово, Комсомольск на Амуре и пр.), все крупные города страны подобны друг другу и этой многослойностью, и неперенным наличием значительных территорий, занятых малоэтажной застройкой. Эти обширные районы «частного сектора» предпочитали обойти, раздвигая город в чистое поле. Два крупных города выделяются из всех прочих: Тольятти и Набережные Челны, построенные на пустом месте, рядом с небольшим Ставрополем – на Волге, и с городком строителей Камского гидроузла. Не имея давней истории и уничтожив следы истории раннего советского времени, эти гигантские скопления зданий были своего рода супер-слободами при заводах, и теперь в них с немалым напряжением ведется наращивание городской среды, чуть более насыщенной за счет развития сферы услуг. Несомненной уникальностью отличается Калининград, в котором, за исключением системы парков и района вилл и коттеджей довоенной, немецкой застройки, долгое время тщательно уничтожались следы германского прошлого, а теперь город мучительно ищет собственную идентичность, не отказываясь от давнего прошлого, но и пытаясь сформировать современный европейский город России.

В случае быстрой реконструкции городов в послевоенной Европе и, прежде всего, в

²² Все лучшие гостиницы Москвы долгое время использовались как жилье новой элиты, огромное здание ГУМа – под нужды народных комиссариатов (ГУМ вновь стал универсальным магазином только при Хрущеве), построенный еще Бецким Дом Призрения для сирот по сей день занят танковым училищем и т. п.

Германии мы обнаруживаем сходные элементы последовательного взаимоналожения различных трендов, будь то кольцо многоэтажных пригородов Парижа, или вкрапления многоэтажных микрорайонов в Берлине. Ради сохранения идентичности, в Геттингене или в Варшаве пошли на редкую операцию частичного воссоздания разрушенных войной зданий, доля которых, однако, не превысила долю остатков исторических центров в таких средних городах России, как Владимир или Тула. Тем не менее, приходится считаться с тем, что в России мы унаследовали совершенно специфическую конструкцию среды крупных городов, которая в настоящее время испытывает очередную, ускоренную метаморфозу.



В начале 50-х годов прошлого века новая застройка голландского Роттердама считалась образцовой. Скоростная автомагистраль отделена от многоэтажных жилых домов широкой зеленой зоной. Одна из первых в Европе пешеходных улиц обрамлена малоэтажными блоками магазинов, отделяющих жилой район от офисов и предприятий, завершаясь зданием театра и общественных клубов. Авторская работа Ван дер Брока и Бакемы создала образец, который в дальнейшем воспроизводили повсюду.

Дело не только в том, что повсюду произошло существенное сокращение объемов промышленного производства, в особенности того, что было связано с милитаризацией советской экономики. Произошел слом идеологии, вследствие чего промышленность оказалась уже не ведущим, но лишь одним из факторов существования города. Более того, тот факт, что крупные города в целом успешно пережили катастрофу промышленных предприятий за счет развития сферы услуг, ранее драматически недостаточной, обозначил совершенно новую идеологическую позицию: город стал трактоваться как самоценность.

Достаточно сопоставить нынешний облик любой из центральных улиц любого из крупных городов с их обликом всего пятнадцатилетней давности, чтобы увидеть, насколько интенсивнее стала плотность деятельности на протяжении сотни шагов.

За чрезвычайно короткий срок был пройден этап первичного освоения городской среды через схему рынков, палаток, киосков и мелких лавок на первых этажах, чтобы выйти к этапу интенсивного строительства. За чрезвычайно короткий срок активность торговых сетей – и через франчайзинг, и через строительство собственных супермаркетов – распространилось от столиц на крупные города – с тем, что, к сожалению, опыт кризиса западных даун-таунов²³ не был учтен, и каких-либо мер по сохранению ценностей тонко дифференцированной розничной торговли не было предпринято. Проблему не разглядели.

Драма приватизации промышленности создала ситуацию, когда на малой дистанции одно от другого можно обнаружить вполне успешный бизнес, предприятие, едва выходящее из критического состояния, и предприятие, доживающее последние месяцы. На компактной территории соседствуют предприятия, владельцами которых являются крупные корпорации, почти не связанные с городом экономически, новый бизнес, созданный резидентами, МУП – муниципальное унитарное предприятие, чаще всего в предбанкротном состоянии, и досугово-развлекательный центр, численность работников которого приближается к численности работников знаменитого завода.

После десятилетия почти полной остановки нового строительства в большинстве крупных городов наблюдается строительный бум, однако его ход имеет специфический характер – прежде всего, это «точечные» инвестиционные проекты, ориентированные на приобретение жилья состоятельным меньшинством, или на предоставление услуг тем, кого условно именуют средним классом. Еще не изжиты драмы, связанные с т. н. долевым строительством – и все это на фоне паралича прежних форм планирования застройки. У городов не было средств на разработку новых генеральных планов, а когда эти средства начали появляться, обнаружилось, что не достает планировщиков, а те, кто есть, никак не могут освободиться от прежних схем нормативного планирования. Все это происходит на фоне непрерывных изменений законодательства: закон об основах местного самоуправления, поправки к нему, жилищный, земельный и градостроительный кодексы (и поправки к ним), налоговый кодекс, поставивший муниципалитеты в суровую финансовую зависимость от региональной власти и т. п.

Разумеется, все это относится и к малым, и к средним городам, но только в масштабе крупного и крупнейшего города в полном объеме проступает сложность ситуации взаимного разучивания новых правил игры всеми заинтересованными силами. И потому, что здесь в достаточной степени проявляется корпоративный интерес бизнеса, и потому, что пока еще только здесь можно говорить о существенной роли городского сообщества и общественных организаций, выражающих его интересы, и потому, наконец, что здесь неизбежно вступают в непростые отношения интересы региональной власти и власти городской. Более того, хотя это отчасти относится к любому городу, только крупные города с особенностями их исторической судьбы настолько индивидуальны что отнесение их к единому классу размерности имеет сугубо условный характер. Каждый из них – «личность».

²³ Увы, в русском языке нет точного эквивалента этому обозначению той части городского ядра, что свободна от административных функций и почти полностью отдана под развитие офисов, торговли и услуг культурного характера.



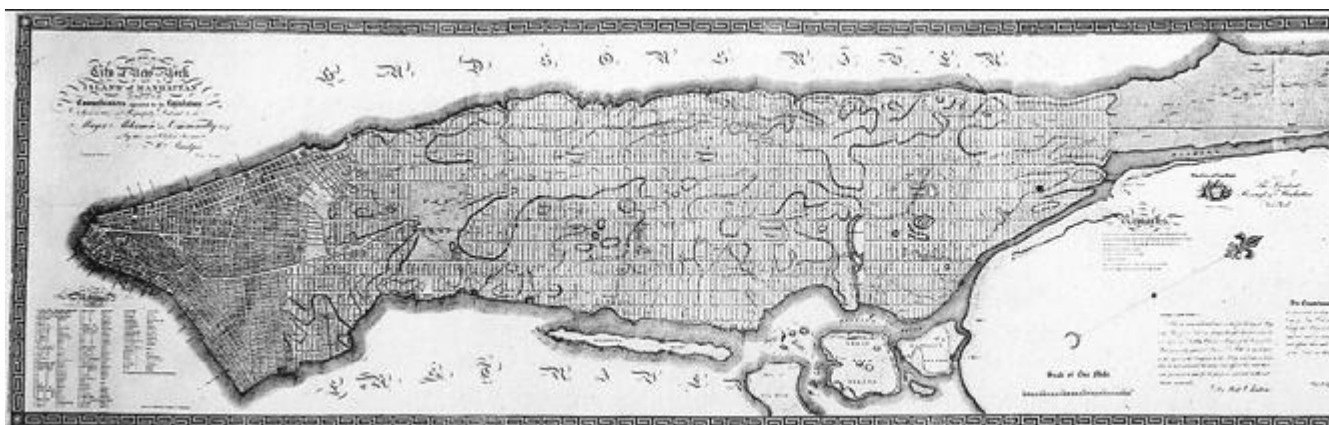
Почему-то было принято считать, что мегаполис подавляет человека. В действительности непредубежденный посетитель нью-йоркского Манхэттена испытывает чувство восторга, когда его взгляд, скользя вверх по стенам небоскребов, улавливает насыщенный, чрезвычайно разнообразный силуэт на вершиях зданий, устремленных в небо.

При индивидуальности каждого мегаполиса всех их роднит одно – постоянство метаморфоз при сохранении структурной самотождественности. Внешнюю границу Лондона можно обнаружить только с большой высоты, но границы между его районами – иногда видимые, иногда нет – по-прежнему сохранились в системе автономного управления некогда самостоятельных городов и деревень. Они легко прочтываются на карте цен недвижимости, и, скажем, 11-ый район Вест-Энда по-прежнему остается в числе наиболее дорогих и самых престижных. С середины XIX в. уличная сеть Лондона почти не подвергалась изменениям, новые здания возникают на участках земли, границы которых постоянны веками, зато непрерывное изменение характера городской среды формируется перетеканием больших групп мигрантов. Так, огромная территория к северу от Ливерпульского вокзала уже к концу 80-х годов оказалась оккупирована выходцами из Индии и Бангладеш, заселившими старые таунхаусы, оставленные их прежними владельцами или арендаторами, ушедшими в другие районы.

Париж или Москва сохранили верность радиально-кольцевой системе планировки и любовь к прямым магистралям, но на этом сходство заканчивается. Париж сохранил этажность середины XIX в., допустив высотные здания только на дальней периферии – единственный небоскреб, поднявшийся над Монпарнасом в 70-е годы, уже приговорен к демонтажу, Эйфелева башня, против постройки которой в свое время восстала чуть ли не вся интеллигенция Парижа, стала его символом, не будучи зданием, а группа высотных офисов

района Тет Дефанс при взгляде от Лувра едва угадывается на горизонте. Париж тем самым сохранил опознаваемый силуэт, который приобрел характер брэнда, говоря сегодняшним языком коммерции. Старая Москва обладала остро характерными силуэтом, созданным бесчисленными церквями, и постоянными перепадами масштабности: из ряда двух-

этажных домиков повсюду выступали массивы усадеб и казенных построек. Сталинская Москва резко подняла этажность на магистралях, расходящихся от городского центра, почти уничтожила вертикали церквей, но здесь, после войны, была предпринята уникальная попытка заново организовать силуэт города постройкой кольца высотных зданий вокруг так и не построенного Дворца Советов. Затем последовало выравнивание под пять этажей ковра застройки на месте бывших сел, передавших названия целым районам, затем – под девять этажей, под двенадцать, под шестнадцать... Теперь т. н. точечная застройка выравнивает высоту под 25–30 этажей, так что и сооружение нового Сити с его небоскребами не сумеет восстановить иерархию построек в силуэте города.



Когда в 1811 г. члены Комиссии по планированию Нью-Йорка утвердили равномерную сетку авеню и стритов, весь город занимал одну пятую часть площади запланированного (слева). Оптимизм Комиссии относительно способности города к развитию себя вполне оправдал, хотя тот факт, что она полностью игнорировала потребность огромного города в парках, создал в будущем огромные трудности, и исправить положение формированием Центрального парка и парковки вдоль Гудзона удалось лишь отчасти.

Нью-Йорк – совершенно особый случай, так как, непрерывно заменяя одни постройки другими – поначалу низкими, затем все более высокими, сетка небольших по площади кварталов Манхэттена остается неизменной вот уже двести лет. В результате непрерывных изменений весь остров воспринимается как единый тектонический выброс скалы вверх, расступаясь единожды для обширного оазиса Центрального парка.

Уже города с миллионным населением столь широко раскинулись на территории, что связи между их удаленными частями существенно ослабевают, и под собственно городом большинство жителей начинает понимать только исторический центр. Когда численность населения приближается к пятимиллионной отметке, отчужденность частей города нарастает еще. Парижанин отождествляет себя с Парижем только по отношению к стране и миру, но внутри города – с одним из десятков его районов. Что москвич, что парижанин, что лондонец могут за всю свою жизнь побывать лишь пару раз на Красной площади, на площади Согласия, или на Трафальгарской площади. Как выяснили исследователи, среди жителей нью-йоркского Бруклина обнаруживается немало таких, кто ни разу не был в центре Манхэттена. Когда Кевин Линч собрал целую библиотеку схематических карт, составленных жителями крупнейших городов США, когда исследователь просил их запечатлеть свои представления о Лос-Анджелесе, или Сан-Франциско, или Далласе, выяснилось, что они в большинстве более или менее ориентируются относительно только примерно десяти процентов городской территории, да и то пунктирным образом – с пропусками.

Естественно, что метрополитен лишь усиливает расчлененность образа – связывая

части города в сугубо функциональном смысле, он дополнительно разрывает его ткань на обособленные фрагменты, сопряженные с местом проживания, местом работы и местами проведения досуга. Забавная оговорка «На территории московского метрополитена...», используемая в объявлениях администрацией московского метро, весьма характерна – у метро нет территории, но нет и слова для обозначения этой специфической, почти виртуальной среды.

Для тех жителей крупнейших городов, кто избрал местом проживания пригород, собственно город деформируется в сознании настолько, что превращается в своего рода киноленту пути от дома до места работы, и все чаще эта лента обрывается на весьма значительном расстоянии от городского центра. Так в Филадельфии, к примеру, сложилась качественно новая многослойность структуры. На дальней периферии раскинулись более или менее комфортные пригороды. На внешней границе собственно города возник пояс новых офисов и предприятий, перебравшихся туда из-за чрезмерной дороговизны городской земли. Еще ближе к центру – пояс хаоса, образованного заброшенными заводами и складами, частично занятыми оптовой торговлей, отчасти скверным жильем, и только после – частично реконструированное ядро старой Филадельфии, где много туристов, но сами жители бывают не часто.

Слова обманчивы. Мы по традиции говорим город Лос-Анджелес, тогда как в действительности, поддающейся восприятию чувствами, это не более чем рыхло урбанизированная территория, рассеченная многополосными фривеями, и высотные здания условного городского центра виднеются где-то на горизонте, далекие как мираж. Огромная зона, занятая выходцами из стран Латинской Америки, отсечена невидимой стеной отчуждения и неприязни от лежащих к Западу Санта-Моники, Санта-Барбары, Голливуда или, тем более, богатого Малибу, каждый из которых является отдельным городом.

В России всего десяток городов-миллионников и всего два крупнейших города. К тому же у нас только начался процесс имущественной дифференциации между районами и, будем надеяться, он не зайдет так далеко в тупик, как это случилось с западными мегаполисами. Однако и здесь родовое имя крупного города напрямую привязано только к историческому ядру, занимающему от двух до пяти процентов общей территории. То, что на карте выглядит как единое целое, в действительности распадается на фрагменты, слабо соотнесенные один с другим. В последнее время это ощущение дополнительно усилено быстрым развитием торговых центров по границе города и окрестностей. Москва в этом отношении уже словно вывернута на изнанку, и если прежде жители периферии устремлялись в центр за неординарными покупками, то теперь они выезжают с той же целью на Московскую кольцевую автодорогу, где при торговых центрах есть автостоянки. Тот же процесс идет в Петербурге, ускоряясь по мере строительства его Окружной дороги, и в той или иной степени он же разворачивается во всех крупных городах страны. Добавим к этому поток приезжих, создающий в центральных ядрах иллюзию их наполненности в течение дня, и потоки ежедневных маятниковых мигрантов, стекающихся в мегаполис со всех направлений, и нам придется признать, что возникли скопления людей и застройки, в которых трудно жить и которыми трудно управлять.

При этом сгусток энергии, каким является всякий мегаполис, богатство выбора занятий, мест учебы и работы, мест досуга и, отчасти, мест проживания, анонимность, то есть бегство от ситуации, в которой все знали всех хотя бы в лицо – все это делает мегаполис местом вне конкуренции для тысяч и тысяч новых мигрантов.

Впрочем, отчасти в связи со спадом рождаемости во всех развитых странах, большинство мегаполисов достигло пределов своего роста, что обещает планировщикам некую передышку и возможность осмыслить происходящее. Предоставляя наиболее активной части жителей возможность выбора между проживанием в черте крупнейшего города и проживанием за его пределами, сегодняшний мегаполис получил шанс хотя бы частичной реконструкции изнутри, и кое-где этим шансом сумели успешно воспользоваться.

Тем резче контраст с новым явлением, каким был озаглавлен финал XX в. Процесс

быстрой урбанизации в развивающихся странах, вызванный экономическим кризисом традиционной деревни, породил своего рода сверхгорода. Никто не знает, ни как осмыслить эти скопления людей, где до трети жителей перебиваются случайными занятиями, но что с ними делать. Один лишь район Йоганнесбурга (ЮАР) Соуэто – это около пяти миллионов человек, в Мехико – до 20 миллионов. Каир, в котором насчитывают до 27 миллионов жителей, Мумбай (Бомбей) или Калькутта – это скопления разнохарактерных районов и целых городов, старых и новых, роскошных, пристойных и трущобных, и называть такое скопление словом город можно исключительно условно.

В более сбалансированных ситуациях мегаполисов Европы и Северной Америки уже довольно давно начало складываться новое явление – агломерации. В России вокруг этого понятия накопилось немало недоразумений. Агломерацию смешивают с созвездием вполне самостоятельных городов, расположенных близко один к другому (это в урбанистике именуется конурбацией). Или с простым включением самостоятельных поселений в тело города-ядра, что было характерно для середины XX в. Эти ошибки вполне объяснимы – слово было импортировано достаточно давно, когда объективный анализ зарубежного опыта был под идеологическим запретом, и знание об этом опыте неоткуда было взять. В действительности говорить об агломерации можно только в том случае, когда один или несколько городов-ядер образуют вместе с поселениями и районами сложную систему договорных отношений. Такая система не лишает ни одно из муниципальных образований самостоятельности в решении местных вопросов, но позволяет осуществлять совместные исследования, разработку совместных стратегий развития и осуществление совместных проектов. В ряде случаев кооперация такого рода приводит к тому, что, наряду с муниципальными властями, возникает единый орган представительной власти и некоторые структуры кооперативной администрации – в англо-саксонской традиции такие виды агломерации именуют столичными округами. Самым старым из таких округов является Большой Торонто в Канаде (с 1934 г.), наиболее успешным – Ванкувер, тоже в Канаде.

В последнее время к новым системам объединения городов, без утраты ими самостоятельного статуса, можно причислить некоторые из Еврорегионов. Таков, к примеру, Базельский регион, где совместная деятельность осуществляется людьми и учреждениями трех очень разных культур – германской, швейцарской и итальянской. К подобным системам резонно отнести также районы внутри стран, охватывающие целиком или частично автономные административные регионы. Так это произошло с Рурским Районом, создание которого, при участии федеральной власти Германии, облегчило трансформацию прежних шахтерских городов и реабилитацию целостного ландшафта, или с французской провинцией Прованс, существенное отставание которой удалось преодолеть в результате реализации особой национальной программы.

Формирование агломераций и районов развития – весьма перспективный путь и для ряда урбанизированных узлов в России. Однако выращивание кооперации между муниципальными образованиями путем достижения консенсуса, без ущемления прав и самоидентификации ни одного из них – это долгий и сложный процесс. Такой процесс нуждается в пошаговом продвижении и, во всяком случае, он требует и тщательных исследований реального положения дел с участием независимых экспертов, и серьезной подготовки квалифицированного публичного обсуждения всеми заинтересованными сторонами.

Пока книга готовилась к печати, такой процесс удалось инициировать в отношении Челябинска и его соседей.

Городское планирование

Разумеется, практика городского планирования неотрывно, хотя иногда и опосредованным образом, связана с текстами урбанистов. Связана двусторонним образом:

во-первых, теоретики городского планирования чаще всего стремились воплотить свои идеи в практике (и нередко им это удавалось), а во-вторых, совсем не мало практиков, которые во все времена стремились не только выполнить работу, но и сообщить о ней, и передать общие соображения, возникшие по ее поводу. Во всяком случае, хотя до нас и не дошла книга архитекторов Иктина и Калликрата о проектировании и строительстве Пропилеев Акрополя, мы точно знаем, что эта книга была написана две с половиной тысячи лет назад. Тем не менее, разумно отделить часть книги, основными героями которой являются люди, практически разрабатывавшие инструменты работы с городом.

Тысячи лет развивались города, но исследования ясно показывают, что при всем разнообразии их облика, число используемых планировочных моделей не слишком велико. Города функционировали, успешно преодолевая один кризис за другим, и обычно мы имеем дело не столько с попыткой внести порядок в хаос или напротив – с разрушением порядка, сколько с тем, что одна упорядоченность вытесняет другую. Так на руинах сознательно уничтоженного Теночтитлана возник испанский Мехико, и его главная площадь с собором и дворцом вице-короля точно заняли место главных ацтекских построек. Либо новая упорядоченность накладывается на прежнюю, постепенно ее преобразуя – так мусульманская «медина» поглотила без следа идеальную круглую форму Дамаска, и точно так же а на другом конце света, в Японии, средневековая Осака растворилась в лабиринте своих улочек давнюю «шахматную доску» из 64-х кварталов. Либо, наконец, новый порядок возникает рядом с давним, и они мирно сосуществуют. Тогда рядом с древней мединой возникал колониальный город Тунис или, напротив, рядом с Тулузой, где есть и средневековое ядро и город классического Большого стиля, возникает модернистская версия второго города, в плане уподобленного раскидистому дереву. Если рискнуть большим обобщением, то будет справедливо сказать, что в самой основе скудного многообразия планировочных структур городов прослеживается всего одна, но базисная антиномия. В одном случае мы, следуя Шопенгауэру, можем утверждать, что город есть отпечаток воли и представления, в другом – что он представляет собой материализацию складывающихся, меняющихся со временем правил общежития масс людей. За счет длительности существования города, в его планировке, как на срезе дерева, как правило, обнаружатся признаки действия обоих этих начал.



VII тыс. до н. э. – первое изображение «города» под вулканом.

На самой древней из фресок, изображенных на рукотворной стене, отображен протогород – в малоазийском Чатал-Хююке, где изображен кластер из сотни жилищ, вплотную прижавшихся одно к другому, так что к внешнему миру была обращена единая стена. Грубо прямоугольные в плане жилища не несут следов геометрической разметки, однако здесь вполне прочитывается упорядоченность: к каждому жилому помещению на одну семью примыкало семейное святилище. В свои жилища все их обитатели проникали сверху, через люки в плоской кровле, спускаясь по приставным лесенкам. Спустя много тысяч лет, на другом континенте, индейцы племен Пуэбло строили свои протогорода, обращенные к полям единой, высокой стеной, а та спускалась внутрь террасами, образованными плотно сомкнутыми жилищами. В пустом, обширном пространстве грубо

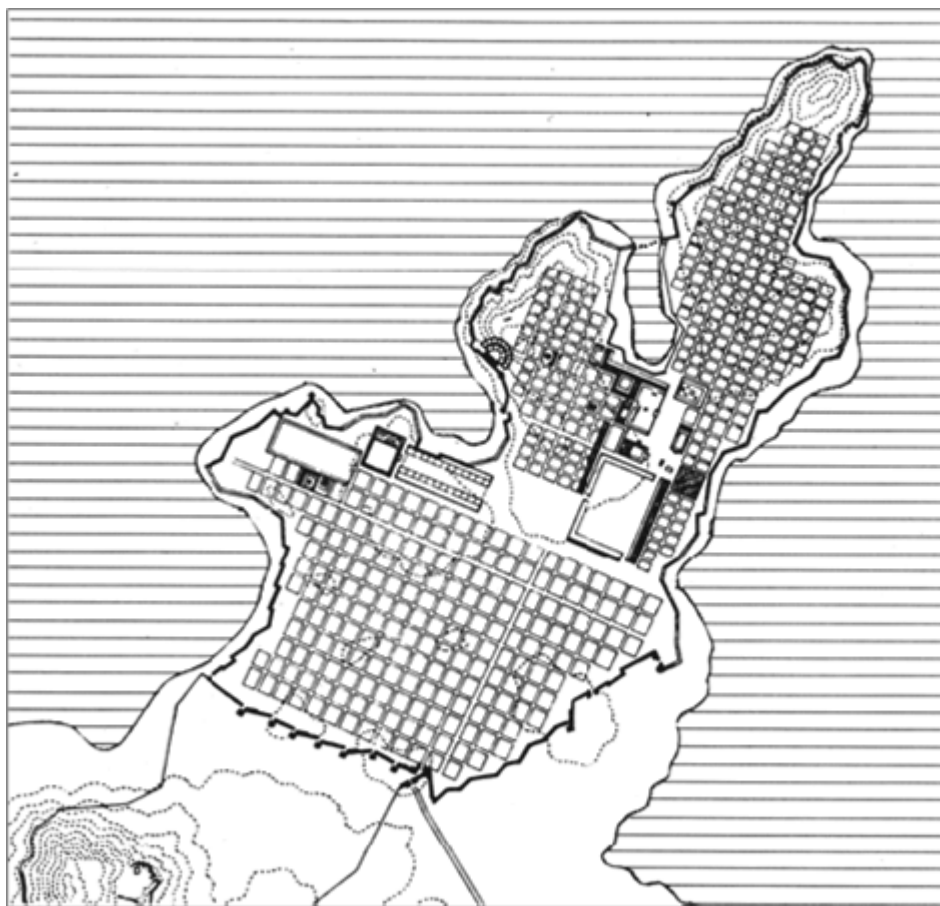
овальной формы разбросаны отдельные, округлые в плане помещения, явно служившие святилищами, доступ в которые имели только мужчины.

В обоих случаях, как и во множестве аналогичных, мы имеем дело с четкостью порядка пространственной организации совместного проживания, хотя здесь нет и следа абстрактного геометрического порядка. Уже из этого следует, что мы имеем дело с системой, но системой, ещелишенной единого центра воли – ни единого святилища, ни постройки, которую можно было бы идентифицировать как жилище вождя, здесь не обнаружено.

Как только такие центры власти появляются, возникает и геометрический порядок.

Классика

Квадрат и крест – простейшие геометрические фигуры, с незапамятных времен сопряженные с представлением о четырех странах света и о четырех стихиях. Не удивительно поэтому, что прямоугольная решетка становится базисной планировочной конструкцией. Античные греки приписывали изобретение сетки улиц математику из Милета Гипподаму, но, разумеется, эта схема применялась давно. Всюду, где возникали государства, где строились города, служившие опорными пунктами государственной власти обширных царств, либо города-государства. В городах-государствах Двуречья мы сталкиваемся с сочетанием обоих начал. Дворцы, храмовые комплексы и дороги для храмовых процессий возводились на прямоугольных ячейках разбивочных сеток, те же сетки прослеживаются в рисунке кварталов, тогда как каждый квартал представлял собой своего рода многоквартирный дом-лабиринт. Необходимость экономить дерево для балок перекрытий породила достаточно остроумное решение: проемы в стенах из кирпича-сырца то заделывали, отделяя помещения, то пробивали заново, если помещения выкупали и присоединяли. Крошечные световые дворики впускали свет внутрь, а плоские кровли служили садами. Вся реконструктивная деятельность, подчиняясь рыночной логике спроса и предложения, не нарушала целостности квартала и была строжайшим образом регламентирована писаными законами.



Планировка малоазиатского Милета эпохи эллинизма – после III в. до н. э. Первичная планировочная схема, приписанная Гипподаму, была сохранена, но размер кварталов новой части города увеличен, тогда как городской центр на перешейке был организован в системе площадей-агор за счет «вынутых» групп кварталов. Сочетание простой сетки улиц и сложно изрезанной береговой линии дает весьма живописный эффект.

Древний Египет, почти не знавший рыночных отношений, регламентированный традицией и волей фараона, использовал планировочную сетку всегда, отступая нее редко – при строительстве пограничных крепостей в условиях горного рельефа. Такая же сетка применялась при ежегодном межевании полей после разлива Нила, так что не удивительно, что искусство геометрии сложилось именно здесь, и именно из Египта его заимствовали и критяне, и греки.

Уже к VII в. до н. э. греки превратили в стандарт не только саму Гипподамову решетку, нередко нуждавшуюся в сломе и сдвиге из-за горного рельефа, но и кратность размеров квартала и дома. Поскольку у каждого греческого полиса был собственный бог-покровитель, свой календарь, свои меры веса и длины, то и кратность оказывалась своя в Афинах, в Коринфе, в Сиракузах... Единым был только принцип – от века заведенный порядок, согласно которому концентрация усилий и капитала требовалась для публичных сооружений, тогда как жилищу приличествовала скромность. Различие достатка можно было обнаружить только внутри дома, где качество посуды и оружия различалось существенно, хотя и это порицалось ортодоксами, так что создание библиотеки свитков на дому уже осуждалось, и великому драматургу Еврипиду пришлось публично оправдываться такую новацию. Порядок, согласно которому прибыль частного гражданина перекачивалась на удовлетворение публичных нужд, вел к тому, что над казарменным единообразием стен домов, обращенных на улочку маленькими окнами (комнаты освещались через внутренний дворик), поднялись беломраморные портики храмов. Площадь размечалась простейшим образом – это несколько вынутых из решетки кварталов, что получило широкое развитие только в эпоху эллинизма, когда в новых империях осталась лишь тень от былой свободы

полисов.

Эпоха эллинизма, сохраняя Гипподамову решетку, привнесла в планировку города новое качество, позднее подхваченное Римом. Теперь в богатых городах главные улицы превращались в протяженные колоннады, выводившие на площади, также окруженные колоннадами. Принцип почти глухого, нейтрального фасада домов сохраняется, но часть домов внутри прямоугольного квартала разрастается в размерах, их внутренние дворики получают свои портики, превращаются в ухоженные сады. В городах меньшего размера улиц-колоннад нет, но углы каждого квартала снабжены водоразборными кранами, а комнаты по первому этажу превращены в лавки, таверны или закусочные на вынос. Внутренние стены домов покрывают фрески, в зависимости от достатка заказчика великолепные или скромные, полы комнат, публичных зданий и даже тротуары покрывают мозаиками. К окруженным портиками форумам обращены теперь храмы, базилики, где шли публичные судебные процессы, и рынки, специализированные по группам товаров.

Набор публичных сооружений достаточно велик: амфитеатры для гладиаторских боев, театр, нередко ипподром, термы мужские и женские, базилики. Крупнейшие города унаследовали от эллинизма создание больших парков развлечений – с каналами, насыпными островами, беседками и павильонами, формируются города-курорты при целебных источниках. Эстетическая организованность городов обретает полноту, задав образцы, которым, после средневековой интермедии, стремились подражать долгие века. Стремилась к этому тем более, что от множества построек оставались не только руины, системные раскопки которых начали лишь в XVIII в., но и текстовые описания, которые пробуждали воображение – властителей, и архитекторов. Достаточно напомнить, что два письма Плиния Младшего, в которых он дал детальные описания собственных вилл, были, и по сей день остаются, темой теоретической реконструкции в учебных заданиях хороших архитектурных школ.

Европа, обезлюдившая и обедневшая после варварских набегов, с трудом осваивала руины римских городов – нередко, как во французском Арле или в ныне тунисском Эль Джеме, в римских амфитеатрах долго уместались целые города. Прибавочный продукт экономики, медленно выходящей из затяжного кризиса, более чем наполовину расходовался на сооружение соборов и замков, и казалось, что идеи планирования городов забыты. Это не так. Во всяком случае, после того, как в 1000 году всеми ожидаемый конец света так и не наступил, Европа будто очнулась от сна, и начался поистине бурный процесс градостроительства. К старым городам прибавляли новые части – их так и именовали повсюду: Новый город. Флоренция приобрела такой новый город, выстроенный аббатством Цистерцианского ордена, славившегося своей ученостью, и это была классическая решетка кварталов. То же происходило с небольшими городами, будь то Губбио или Фано в Италии, или Труа во Франции.

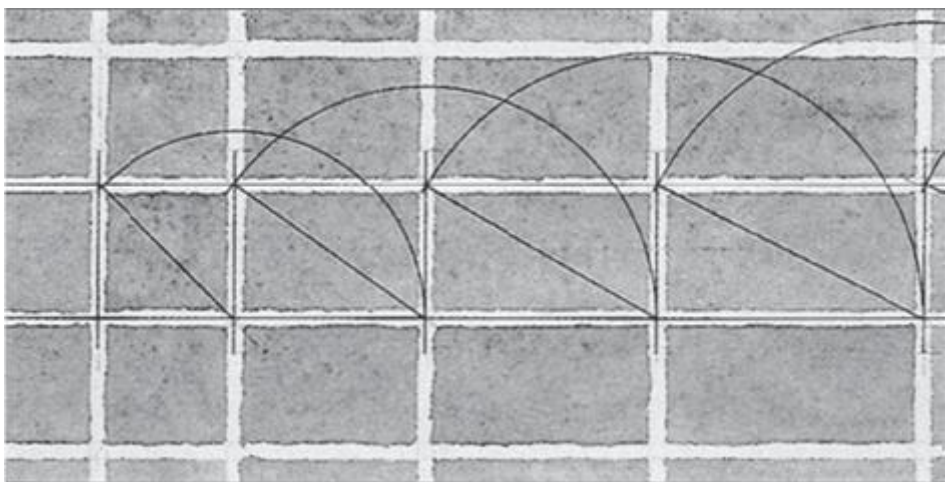


Средневековый французский (вернее провансальский, так как единой Франции еще не было) Арль целиком уместился в древнеримском амфитеатре. Аркады внешнего периметра прежних трибун были заложены камнем, преобразовавшись в могучую оборонительную стену. Однако уже в VIII в. жители арлезианского амфитеатра восстановили римский акведук, обеспечив себя питьевой водой.

По мере того как удалось отбить натиск арабов с юга, а норманны приняли христианство и от набегов перешли к созданию собственных королевств, строительство новых городов началось на юге Франции и на севере Испании, в Англии и Уэльсе, даже на Оркнейских островах, к северу от Шотландии. Такие города именовались бастидами, от старофранцузского глагола бастир – строить. Это города военного наступления и освоения территорий, и обнаруживается, что старый принцип четкой организации посредством создания строгой планировочной решетки отнюдь не был забыт. Таких новых городов были многие сотни, и до нашего времени почти в неприкосновенности сохранился Эг-Морт, заложенный Людовиком Святым. Это отсюда отправлялись в Иерусалим Крестовые походы 1248 и 1270 годов. Более того, при закладке некоторых городов во Франции были использованы чрезвычайно изощренные схемы. Уже при создании города Монпазье лишь центральная ячейка плана, отведенная под рыночную площадь, стала правильным квадратом, тогда как остальным кварталам была придана форма прямоугольника. При разбивке кварталов бастиды Гренад-сюр-Гаронн (город заложен около 1300 г.) была применена схема, ранее изображенная на рисунке в знаменитом Путевом альбоме Вийара д'Оннекура. В основе один исходный квадрат квартала, затем его диагональ откладывается на линии улицы, образуя длину следующего, прямоугольного квартала, затем уже его диагональ переносится циркулем на горизонталь, и возникает длинная сторона следующего квартала. Это весьма изысканная схема пропорционирования, использовавшаяся в античности и... в допетровской Руси.

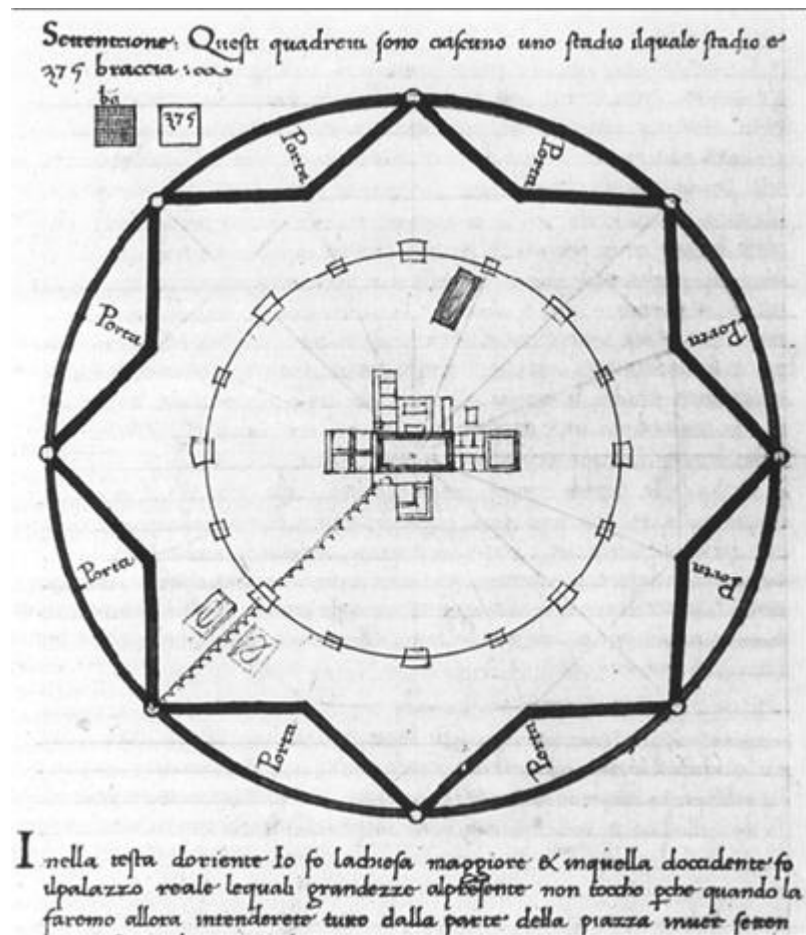
Мало известно, что римские городские законы, преобразованные в Византии, применительно к ее условиям, прибыли на Русь вместе с церковными книгами. Эти тексты со временем перевели на русский язык, и их включили в состав Кормчей книги, служившей своего рода универсальным руководством. «Чин» (порядок) закладки городов, дошел до петровского времени в неизменном виде и включал, среди прочего, систему «прозоров», разрывов между соседними домами. В исходном византийском тексте это правило объяснялось необходимостью сохранения за каждым домовладением права видеть море (ссылки на вид на море аккуратно сохранялись в русском тексте), однако при сплошь

деревянной застройке русских городов, у расстановки домов в шахматном порядке на параллельных улицах было иное основание. Полагали, что эта мера способствует защите от пожаров, что помогало слабо, но упорно воспроизводилось вплоть до Петра Первого, повелевшего застраивать улицы «сплошной фасадою».



Школьное знание о средневековье не верно: все новые города планировались, не только строго следуя античной рецептуре, но и нередко с композиционными изысками. Это доказывает схема разбивки кварталов французского Гранд-сьюр Гаронн.

Как раз внутри городов, унаследованных от Рима, дело обстояло иначе. Здесь давний, решетчатый рисунок с трудом, только сверху, прочитывается в путанице новых владений внутри кварталов, что и сейчас можно увидеть на аэросъемке Болоньи или Флоренции. Однако утрата геометрической упорядоченности сопровождалась выработкой развернутой системы правил, менявшихся и уточнявшихся по мере того, как города богатели и в значительной степени высвобождались из-под феодального господства. Нет жесткой геометрической системы, но есть структура. Собор как средоточие единства всех горожан, ратуша как средоточие сил именитых горожан, биржа как средоточие сил капитала, приходские церкви и залы собраний ремесленных цехов – все это, наряду с ограничениями по высоте домов и минимальной ширине улиц и улочек, стало по-своему совершенной системой. Между городами Европы шло неустанное состязание, мастера, владевшие искусством строительства, перемещались туда, где возникал спрос на их услуги, так что элементы структуры заимствовались, совершенствовались и снова заимствовались. Их описывали путешественники, их пытались точно отобразить картографы, так что планировка средневекового города оформилась в отчетливо опознаваемый тип, с которым, к счастью, можно знакомиться воочию по сей день. Прорывались каналы как наиболее удобные транспортные коммуникации, устраивались каскады мельниц при плотинах, что вынуждало к отработке сложного законодательства о правах владельцев мельниц, расположенных ниже по течению. Законодательно принимались схемы зонирования для размещения производств, менее и более загрязнявших воды рек и каналов, с учетом господствующих ветров. Во избежание безудержной спекуляции городской землей вводились и, в ответ на изобретательность частных владельцев, постоянно редактировались ограничения на операции с земельными участками. Болонья, на которую время от времени обрушивались ветры с холодным дождем и снегом, век за веком наращивала свою систему крытых портиков, создавших комфортные условия для торговли. Здесь непрерывные галереи за семь веков растянулись в общей сложности на тридцать километров, даже к отдаленному храму на вершине горы тянется непрерывный портик, и именно отсюда Наполеон привез идею парижской улицы Риволи, по первым этажам зданий которой тянется бесконечная аркада.



Филарете – автор не только полновесного проекта идеального (для его времени) города, но и техники предъявления проектного замысла: от функциональной и композиционной схемы к разработке структуры центрального ядра, квартала, жилищ для всех сословий, рынков, гимназии, госпиталя и тюрьмы. Заметим, что ученик Филарете Аристотель Фьораванти проектировал Московский Кремль.

Новый город на пустом месте. Вполне естественно, что при таком исходном условии внешний контур города вычерчивался в виде правильной геометрической фигуры – в случае Филарете это восьмиугольная звезда, получаемая наложением двух квадратов. Идеальный город, управляемый идеальным, просвещенным государем – следовательно, внутренняя конструкция планировки получает радиальную форму, расходясь к воротам во все стороны. Идеальный город – следовательно, его размеры и формы предопределены раз и навсегда. Несколько попыток воплотить эту идею предприняли (городок Пальманова, проект 1593 г.) однако их неуспех, прежде всего, по соображениям экономики, нимало не повлиял на закрепление проектной идеи как таковой. Впрочем, достаточно долго ограниченность ресурсов даже абсолютной королевской или папской власти не позволяла всерьез приступать к работе над структурой города как целого. Начиная с Людовика XIV, французские короли, подражая римским императорам, удаляются из парижского Лувра в загородный Версаль, и именно версальский принцип планировочной схемы, подчиняющей себе исходный ландшафт, пробуют перенести в город – хотя бы в его центральную часть. Ясность геометрической формы, переживаемая сугубо эстетическим образом, привносится в ткань существующего города, без колебаний вспарывая его плотную ткань.

Это уже эпоха барокко, стиля избыточности в декоре, но также и принципа тонкой игры с архитектурным пространством. Если говорить о городе как целом, то первенство принадлежало, конечно же, Риму. Здесь впервые следовало решить задачу перемещения толп паломников от одной католической святыни к другой, и здесь возникает по единому проекту трехлучие прямых улиц от площади Пьяцца дель Пополо. Здесь Микеланджело

осуществляет проект создания ансамбля на Капитолийском холме как своего рода театральной сцены. И здесь, уже в начале XVII в. разыгрывается драматическое состязание проектных идей на пространственное оформление авансцены перед собором Св. Петра и Ватиканом. С сугубо функциональной точки зрения надлежало расчистить большую площадь, способную вместить десятки тысяч людей. Следовательно, оставалось решить вопрос – как именно это сделать, передав дело в руки архитектора-художника, которому надлежало поместить по центру площади обелиск, в свое время вывезенный Помпеем из Египта. Папирио Бартоли в своем проекте выложил перед фасадом собора квадрат, с двух сторон фланкируя его двойными портиками, а с третьей, входной – разросшейся непомерно в ширину триумфальной аркой. Martino Ferrabosco повторил прием Микеланджело, придав площади очертания трапеции, расширяющейся к фасаду собора, чтобы, за счет эффекта искаженной перспективы, добавить ему величия. Карло Ринальди придал площади граненые очертания, окружив ее тяжелой аркадой, и отгородив от суеты города длинным зданием. Наконец Лоренцо Бернини, опробовав и круг, и прямоугольник, нашел решение, в котором соединил лучшее из идей соперников. Обратная трапеция авторства Микеланджело переходит в две дуги грандиозных портиков, словно руки самой Церкви обнимающих гигантскую толпу и в наши дни. Возник совершенный ансамбль, благодаря величию которого, никто уже не замечает художественные слабости фасада собора.



Эпоха барокко – эпоха абсолютных государей, которые могли позволить себе трактовать сложившийся город как заgroundованный холст, на котором можно было живописать новый рисунок. Микеланджело решительно перестроил Собор Св. Петра в Риме, но перед ним был лишь пустырь и руины. Бернини сумел создать грандиозный аванзал под открытым небом, охватив его «руками» могучих колоннад. Важно, что столь значимые для всего города решения с XVI в. начали принимать лишь после обязательного открытого конкурса, в котором участвовали все заметные профессионалы – тогда различий между архитектором и художником никто не проводил.

В более практичной Генуе прямая Новая улица (ныне улица Гарибальди), рассекая старые кварталы, создала протяженные кварталы палаццо знатнейших фамилий города. Это была первая частная улица, вход на которую был перекрыт охраняемыми воротами. Но эпоха делала акцент не только на дворцах. Первенство переходит к Парижу, столице самого сильного и самого тогда богатого из государств Европы. Еще при Марии Медичи началась реконструкция дворца и парка Тюильри. При Генрихе IV возникают первые жилые площади: треугольная Пляс Дофин и квадратная Королевская (Вогезов). Это пространство как таковое,

обстроенное единым фасадом, будто обтянутое сплошной декорацией. Стоит заметить, что в случае площади Вогезов результат, дошедший до наших дней, существенно отличался от первоначального замысла. Король, будучи прагматиком, хотел сформировать единый комплекс текстильных мануфактур, пристроенных к уже поднятым фасадам, а в аркадах, окружающих площадь, должны были разместиться магазины тканей. Однако стоимость аренды не устроила текстильщиков, и проект был переработан на ходу – теперь к фасаду были пристроены жилые дома знати, а из единого строя фасадов слегка выступили напротив друг друга т. н. павильоны короля и королевы.



Закрытый для городской полиции комплекс Пале-Рояль с его типографиями и ресторанами оказался замечательно приспособлен для формирования клубов, из бурной деятельности которых родилась Французская революция.

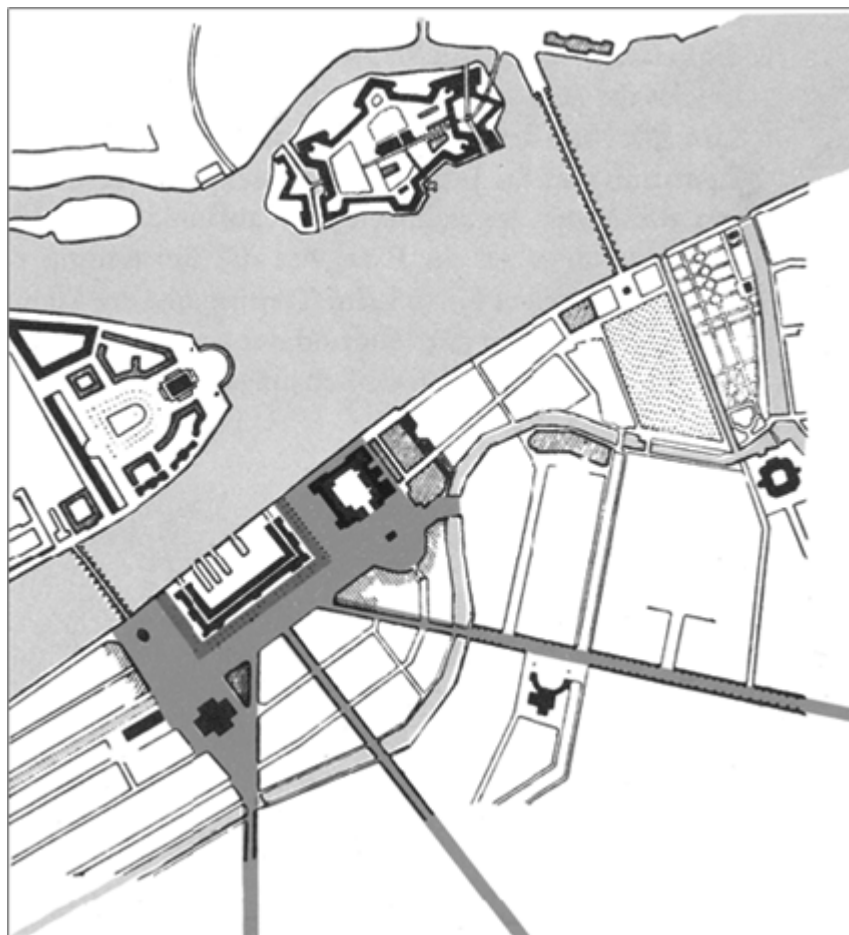
Возник еще один образец, который не замедлили воспроизвести в постоянном сопернике Парижа, Лондоне, где по такой же схеме был возведен комплекс площади Ковент-Гарден. Правда, здесь частный инвестор сэкономил, так что превосходный художник и архитектор Иниго Джонс должен был придать фасаду приходской церкви, обращенной на площадь, невиданную простоту, заложившую основание специфического лондонского стиля застройки.

Наконец третий образец был заложен еще кардиналом Ришелье, но воплощен в жизнь уже при Людовике XIV, которого увлекли идеи архитектора Франсуа Блонделя: на месте старых укреплений был устроен протяженный бульвар Сен-Антуан, в четыре ряда деревьев, тогда как на месте снесенных ворот Сен-Антуан и Сен-Мартен были возведены триумфальные арки. В отличие от более ранних бульваров, устроенных в Антверпене и в Лукке, по парижскому бульвару можно было ездить в экипажах. В 1679 г. королевский эдикт запретил въезд грузовых повозок на бульвар, в результате чего сложился новый тип городского пространства – променад. За бульваром Сен-Антуан последовали другие. За эти работы отвечал великий создатель Версальского парка Андре Ленотр, что ясно

ознаменовало: весь город стал теперь восприниматься как рукотворный ландшафт.

Реконструкция города всегда обходилась дорого, и при Людовике XV, когда экономика Франции была подорвана непрерывными войнами, попытка повторить успех Королевской площади окончилась плачевно. За счет казны были выстроены фасады вокруг запроектованной площади Людовика Великого к северу от парка Тюильри, но желающих пристроить к ним дома так и не нашлось. Фасады простояли десяток лет вокруг конной статуи короля, установленной в 1692 г., но еще через семь лет казна продала их городу. Город перепродал фасады частному девелоперу, который их разобрал и использовал камень для возведения построек вокруг компактной Вандомской площади, которую завершили к 1720 г. Во время революции статую короля уничтожили, а при Наполеоне на ее место была установлена бронзовая колонна, отлитая из трофейных пушек. По проектам Клода Никола Леду были воздвигнуты полсотни парадных городских застав для таможенных сборов – до нашего времени дошли только несколько из них, так как большинство этих символов королевской власти было разрушено революцией.

При всей грандиозности работ, осуществленных при Бурбонах, Париж оставался средневековым городом, с узкими, без тротуаров, улицами, грязью и грохотом колес по булыжнику мостовых. Однако, наряду с формальными жилыми площадями, бульварами и замкнутым комплексом коммерческой площади Пале-Рояль (девелоперский проект принца Филиппа Орлеанского), Париж задал еще один образец, вызвавший волну подражаний по всей Европе. Это Отель Инвалидов, построенный к 1676 г. по приказу Людовика XIV для четырех тысяч раненых и искалеченных ветеранов. Уже Филарете построил в середине XV в. подобное сооружение в Милане – госпиталь с чрезвычайно изощренной системой оборудования, включая проточную канализацию. Однако парижский комплекс зданий, вместе с храмом, куда позднее был перенесен прах Наполеона, и огромной (200 x 400 м) Эспланадой перед ним, привнес в городское пространство новый масштаб публичных сооружений, повлиявший на облик всех крупнейших городов мира.



Ландшафтный подход к пространству городского центра отлично явлен в Петербурге. Гигантский объем Адмиралтейства невозможно было заполнить одними конторами, и в его корпусах были казенные квартиры. Стрелка острова не сразу приобрела завершённый образ – за Ростральными колоннами появилось здание Биржи, которая не была биржей.

Парижская схема организации пространств была дополнительно схематизирована Джефферсоном, который сформировал проектное задание для военного инженера Ланфана при трассировке улиц и площадей Вашингтона – идеального, по замыслу, города на новом, крайне неудобном для строительства, болотистом месте. В эту эпоху в Америке не могло быть речи о жесткой упорядоченности при строительстве частных домов, но принцип совмещения Гипподамовой решетки улиц-стритов и широких диагональных авеню, при неприкосновенности красных линий застройки, был осуществлен с абсолютной последовательностью и сохранился до наших дней в неприкосновенности. Уже позднее был принят закон, согласно которому ни одно сооружение в Вашингтоне не может быть выше здания Капитолия.

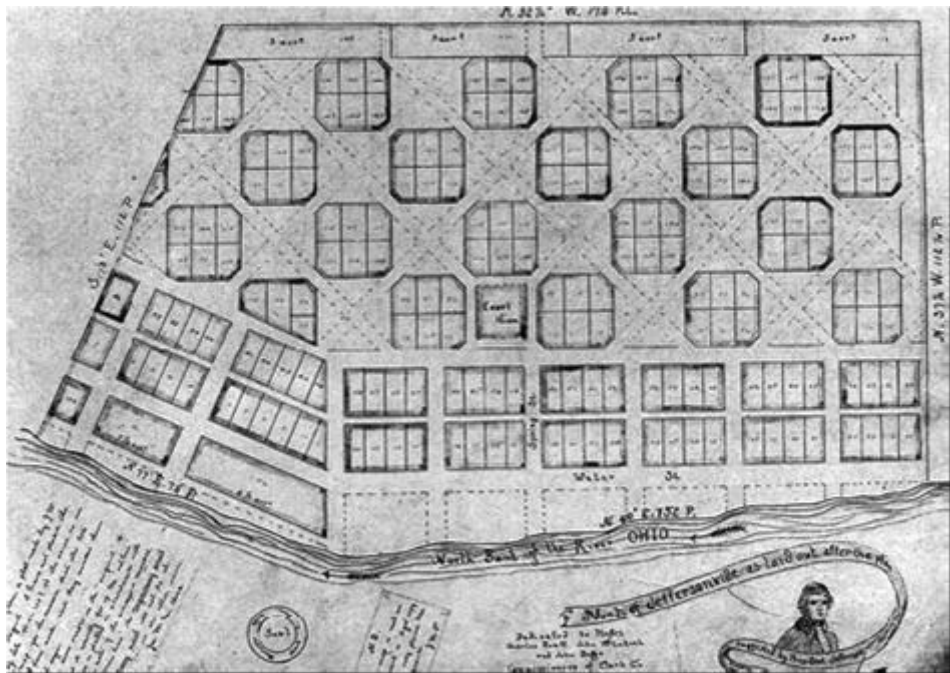
Перечислять варианты подражания Парижу бессмысленно – их великое множество, так что достаточно привести наиболее, может быть, яркий пример переноса ландшафтного принципа на структуру города. Это Карлсруэ, столица германской земли Баден-Вюртемберг, где к дворцу, возведенному на месте охотничьего замка, сходятся 32 дороги, большинство из которых суть аллеи лесопарка, а девять равных по ширине улиц расходятся веером, образуя собой каркас всего города. Петербург, уже не столько петровский, сколько екатерининский и николаевский, следовал Риму и Парижу вполне последовательно. От Рима и Версаля взято трехлучие проспектов, ориентированных на шпиль Адмиралтейства. От Парижа масштаб дворцов и казенных построек, начиная с того же Адмиралтейства. От Рима гигантская дуга портика перед воронихинским Казанским собором. От обеих столиц грандиозность Дворцовой площади, замкнутой огромной дугой зданий Генерального штаба (ранее Растрелли проектировал круглую площадь перед Зимним дворцом), простор Марсова поля, Сенатской площади и эспланады, возникшей вдоль Адмиралтейства. При этом Петербург был достаточно самостоятелен при создании Летнего и Михайловского садов, в оформлении Стрелки Васильевского острова, тогда как улица Росси и парижская

улица Мадлен столь близки по времени проектирования, что их скорее следует счесть конгениальным решением проблемы создания улицы, совершенной по пропорциям: 1 x 1 x 10, если иметь в виду ее ширину, высоту корпусов и длину. Впрочем, и Мадлен и улица России восходят к одному образцу – флорентийской улице Уффиций, созданной по проекту Джорджо Вазари.

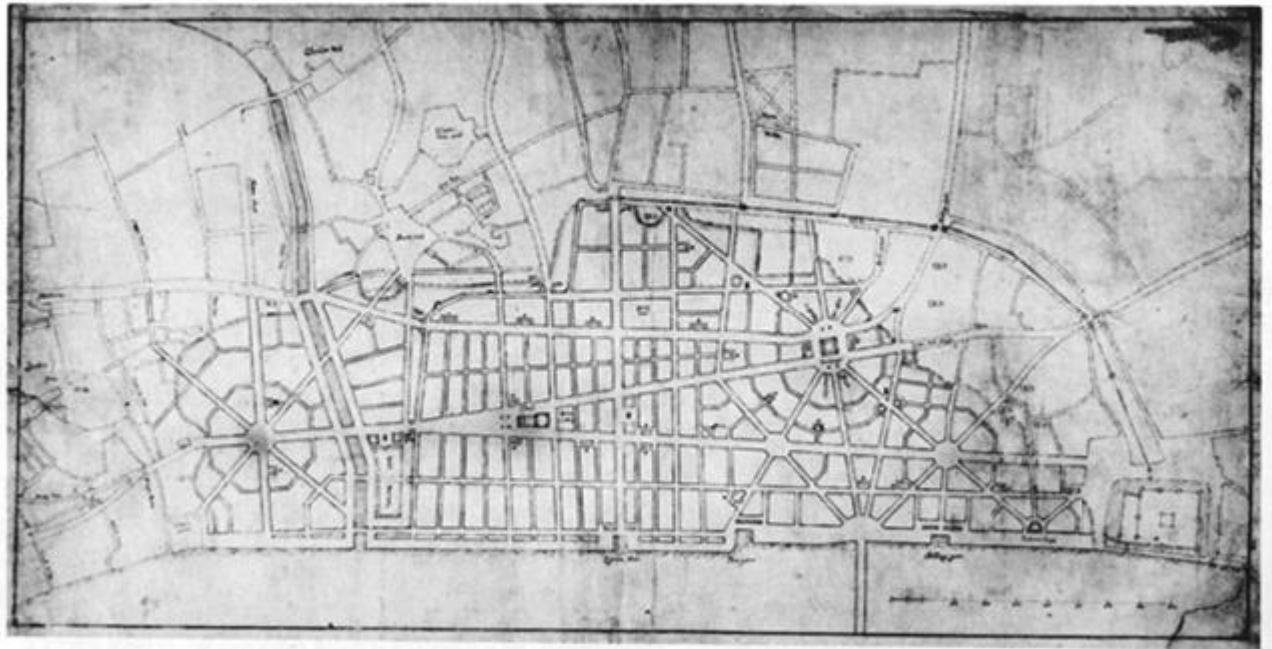
Итак, фрагментарность и формальная упорядоченность – вот наследие, созданное XVIII веком в опыте планирования городов. Собственно функционирование городов по-прежнему регулировалось полицейскими мерами, однако осуществлялось все же скорее произвольно. Так от петровского времени сохранялось требование выводить все карнизы домов вдоль Невского проспекта под одну линию, тогда как попытки вынудить обывателей разных сословий возводить исключительно типовые дома окончились ничем, несмотря на всю полицейскую мощь царского режима.

Грандиозная перестройка российских городов, предпринятая Екатериной Второй и продолженная ее наследниками, стала примером воспроизведения Гипподамовой решетки, в губернских городах оживляемой трехлучиями или неожиданностью круглых в плане, овальных или трапециевидных площадей. Неуклонная воля, породившая эти планы, приводила к множеству забавных недоразумений. Так двухэтажные постройки по краю чрезмерно большой для них круглой площади Полтавы не были в состоянии удержать такое пространство, между торцами главной площади Тихвина существует перепад высот в две сажени и т. п. Однако если их трактовать как планы «на вырост», на века вперед, ирония, пожалуй, не вполне уместна. Планы городов утверждались лично государем, правила

застройки регулировались едиными полицейскими правилами, хотя в реальности соблюдались далеко не всегда.



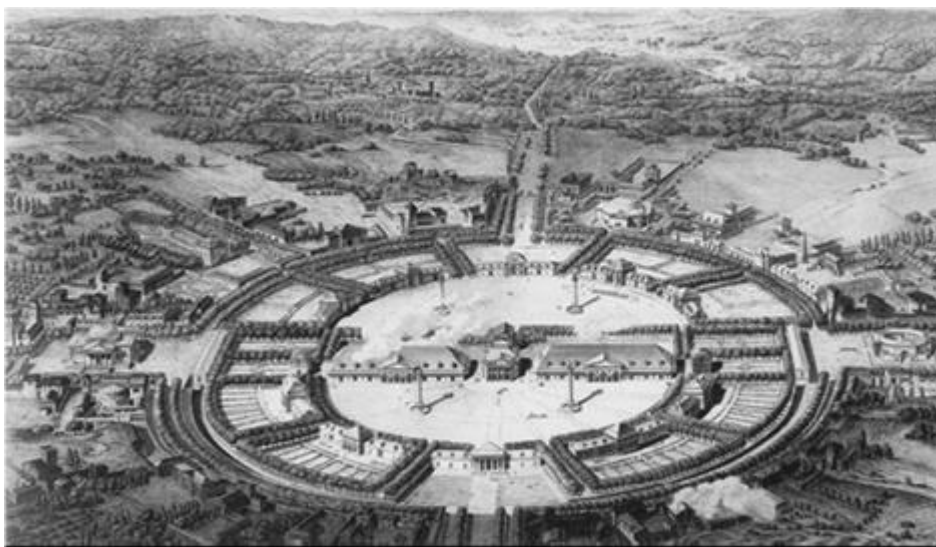
Томас Джефферсон был не только одним из отцов США, но и отважным планировщиком-концептуалистом. Его схема планировки города в Индиане (ныне Джефферсонвилль), с чередованием жилых кварталов и скверов, порождена стремлением укротить эпидемию желтой лихорадки.



Для знаменитого математика и начинающего архитектора Кристофера Рена трагедия 1666 г., когда выгорел весь исторический Лондон, означала возможность привести в порядок запутанный рисунок древней столицы. Вместе с Эвелином Рен в три дня подготовил схему планировки с широкими авеню, которые обеспечили бы эффективное развитие на века вперед. План понравился королю, но у британской короны не было собственных средств, а Парламент и не пытался бороться с землевладельцами, ограничившись новыми противопожарными правилами.

В США, где не было централизованной власти, классическая Гипподамова схема оказалась как нельзя кстати. Она соответствовала утилитарной задаче простой и ясной разбивки кварталов под застройку и, к тому же, была очевидным наследием античности, которая твердо ассоциировалась создателями новой страны с идеалами демократии. При планировке Филадельфии (1683 г.) Уильям Пенн ограничился тем, что, вынудив из сетки по четыре рядовых квартала, строго симметричным образом обозначил места для центральной площади и еще четырех площадей меньшего значения. Уже при проектировании Вашингтона Джефферсон и Ланфан не могли ограничиться этими соображениями – победа в войне за независимость и утверждение нового государства взывали к тому, чтобы применить планировочные инструменты символизации власти. Иных инструментов, кроме тех, что уже были опробованы в Риме и Париже, в тогдашнем арсенале планировщика не было. Впрочем, Джефферсон, бывший одним из наиболее талантливых дилетантов, во многом определивших будущее развитие архитектуры, предпринял дерзкую попытку радикально преобразовать Гипподамову решетку. Если при создании университетского кампуса в Шарлоттсвиле он фактически воспроизвел схему римского форума, поставив в его конце подобие римского Пантеона, то проектируя план города в штате Индиана, Джефферсон проявил себя как отважный новатор. Стремясь предупредить эпидемии желтой лихорадки, он разметил рисунок, в котором жилые кварталы в шахматном порядке чередовались с малыми парками. Соответственно, вместо привычной прямоугольной сетки улиц возникло сочетание «шахматной доски» кварталов и сетки из диагональных улиц, прорезанных через зеленые скверы. Город впоследствии получил имя Джефферсонвилль, но все «пустые» квадраты были со временем застроены.

Схему Джефферсона (но без зеленых скверов) воспроизвели при строительстве пары аргентинских городов и столицы штата Миссисипи – города Джексона, но сугубо коммерческий дух Америки упорно сопротивлялся любой попытке отойти от голого прагматизма.



Город Шо, спроектированный великим мечтателем Клодом Никола Леду под развитие королевских солеварен, стал первым примером комплексной работы над схемой планировки города в опоре на градообразующее промышленное предприятие. Работы над строительством Шо были осуществлены наполовину, когда Французская революция их оборвали, а Леду, обвиненный в роялизме, был заключен в тюрьму, где написал трактат об архитектуре.

Нельзя здесь обойти внимание особый случай городского планирования, в котором можно обнаружить уникальное сочетание классического, формального символизма в работе с пространством с идеями нового времени, которые лучше всего назвать социалистическими. Социалистическими в том смысле, что, под воздействием идей Просвещения, социальные

задачи привлекают внимание власть имущих. Этот случай – промышленный городок Шо, проект которого был создан Клодом Никола Леду для королевских солеварен. По проекту городок представлял бы собой полный овал, опоясанный проездным бульваром. По длинному диаметру обширного пустого пространства внутри выстроились особняк управляющего, церковь и два цеха для выпаривания соли в круглосуточном режиме. К этим цехам соленая вода от источника подавалась по узкому каналу. Парадный въезд с кордегардией и триумфальные колонны завершали композицию. По внутреннему периметру овала выстроились корпуса для рабочих (по специальностям), с комнатой на каждую семью и большой общей кухней, корпуса для служащих и охраны. За ними, вплоть до бульвара, простирались сады и огороды. Половина овала была выстроена, когда разразилась революция, а Леду был объявлен врагом народа и заключен в тюрьму, где, до освобождения, успел вчерне написать свой знаменитый трактат «Архитектура, рассматриваемая с точки зрения искусства, морали и законодательства».

В Англии королевская власть не обладала значительными ресурсами, тогда как Парламент предпочитал тратить средства на расширение колониальных владений и крайне неохотно давал согласие на финансирование крупных публичных работ. Тем не менее, Британия во всем стремилась не отставать и создала ряд собственных образцов несколько иного рода. Здесь не нашлось места для грандиозных формальных площадей, и после пожара 1666 г. амбициозные планы Кристофера Рена завершились одним лишь созданием нового собора Св. Павла. Однако у Лондона были и другие образцы для подражания и соперничества.

Во-первых, это был Антверпен, который уже в 1531 г. создал новое здание Биржи. С формальной точки зрения, это только сооружение, но в действительности это площадь, закрытая для транспорта и с четырех сторон обстроенная двухэтажным корпусом. В глубине сплошной аркады, где обсуждались и заключались сделки, размещались лавки для торговли драгоценностями, а весь второй этаж был занят магазинами, торговавшими предметами роскоши и картинами. Антверпенская биржа стала образцом работы с векселями и страховками корабельных грузов, образцом работы в системе двойной бухгалтерии, заимствованной у ломбардских купцов. Рядом была построена вторая биржа, меньшего размера, где впервые осуществлялась оптовая торговля по образцам.



Создание комплекса антверпенской Биржи обозначило собой формирование нового по типу средоточия городской активности – бизнес-центра, где торговля предметами роскоши служила лишь дополнением к основному – к обращению ценных бумаг.

Во-вторых, Амстердам. В этом протестантском городе были скромные церкви, не было собора, не было университета, но здесь впервые гавань была превращена целиком в органическую часть города. Акваторию порта расчертили изгородями, обозначавшими фарватеры для разного типа судов, она была застроена бесчисленными причалами и помостами, на крупнейшем из которых была возведена зерновая биржа для торговли по образцам. Бюргерам Амстердама не приходило в голову менять очертания своей главной площади, и она сохранила средневековый характер. Однако и здесь, следуя антверпенскому образцу, к 1613 г. построили здание собственной биржи и ратушу, главный зал которой размером и пышностью убранства превзошел все европейские дворцы, а длина главного фасада на 7 футов превысила фасад ратуши Антверпена. Здесь же был возведен первый в Европе Вексельный банк, которому доверяли хранение своих вкладов все монархи континента, включая Россию. Этот банк, к изумлению путешественников, с легкостью и быстротой проводил операции выдачи денег под заклад земли, а к концу XVII в. выдавал ссуды частным лицам под три-четыре процента годовых, т. е. в полтора раза дешевле, чем в Англии. Амстердам создал на насыпных островах грандиозную систему оптовых складов с их причалами и подъемными кранами, включая склады знаменитой Ост-Индской Компании. Это нагромождение огромных зданий высотой до семи этажей создало совершенно новый силуэт города, знаменуя наступление эпохи капитализма.

Наконец Амстердам приступил к формированию новых жилых кварталов вдоль специально выкопанных каналов, рассчитывая на жителей выше среднего достатка. В этой зоне было запрещено всякое производство, а торговые лавки были допущены только на поперечные улицы, соединяющие застроенные набережные между собой. Городские власти приняли закон, по которому в новых районах ширина участка должна была составить тридцать футов вместо обычных в городе двадцати. Однако предприимчивые земельные спекулянты принялись скупать по два таких участка и делить их на три для перепродажи. Приняв это обстоятельство во внимание, власти в 1660 г. распорядились разбить следующий жилой район такого типа на участки шириной 20 футов.²⁴ Тогда спекулянты, уловив возросший спрос на большие дома, принялись скупать по три участка и превращать их в два, что сформировало еще более престижный жилой район – наиболее комфортабельный в северной Европе.

²⁴ Амстердам сохранил верность этому типу застройки, так что и новые дома у каналов имеют все ту же шестиметровую ширину фасада, вследствие чего на них сразу же бросается в глаза чрезвычайно узкая щель входа, ниша с встроенной в нее лестницей шириной обычно всего 90 см.



Амстердамский Дамм – портовый рынок на искусственной платформе – стал первым примером формирования еще одного типа городского ядра, который в наше время именуется логистическим центром.

С той же обстоятельностью, после переноса городских укреплений, был создан промышленный район Амстердама. Мастерские и мануфактуры были возведены на свайных фундаментах, над полями, лежавшими ниже города. Между осушительными канавами были отрыты новые каналы, так что транспортная связь производства могла целиком осуществляться по воде. Система шлюзов почти не пропускала соленую воду из залива, так что производства были достаточно снабжены водой, тогда как питьевую воду накапливали в цистернах и привозили барками. Иными словами, выражение Северная Венеция, с тех пор закрепившееся за Амстердамом, было оправдано во всех отношениях, отчего понятна страсть, с которой Петр Первый стремился выстроить свой Амстердам на невских берегах, в чем преуспел лишь отчасти, так как каналы, отрытые через весь Васильевский остров, предпочли вскоре засыпать.

Естественно, что Британия, выходявшая на первую позицию в морской торговле, не преминула к 1644 г. построить свою биржу, точно следуя голландскому образцу, и предприняла собственные опыты по организации комфорта в жилых районах.

Новое время

Наступление нового времени было обозначено работами, осуществленными всего в нескольких городах, за которыми, с большим или меньшим запаздыванием, следовали другие.

Лондон

Уже в конце XVII в. возникает система знаменитых лондонских скверов – маленьких прямоугольных в плане парков, со всех четырех сторон обстроенных трехэтажными таунхаусами. Здесь не было места для торговли, только жилье. Но эти площади, парк которых был открыт исключительно для жителей, возникали на частных владениях – за счет перестройки старых домов и сноса конюшен и каретных сараев.



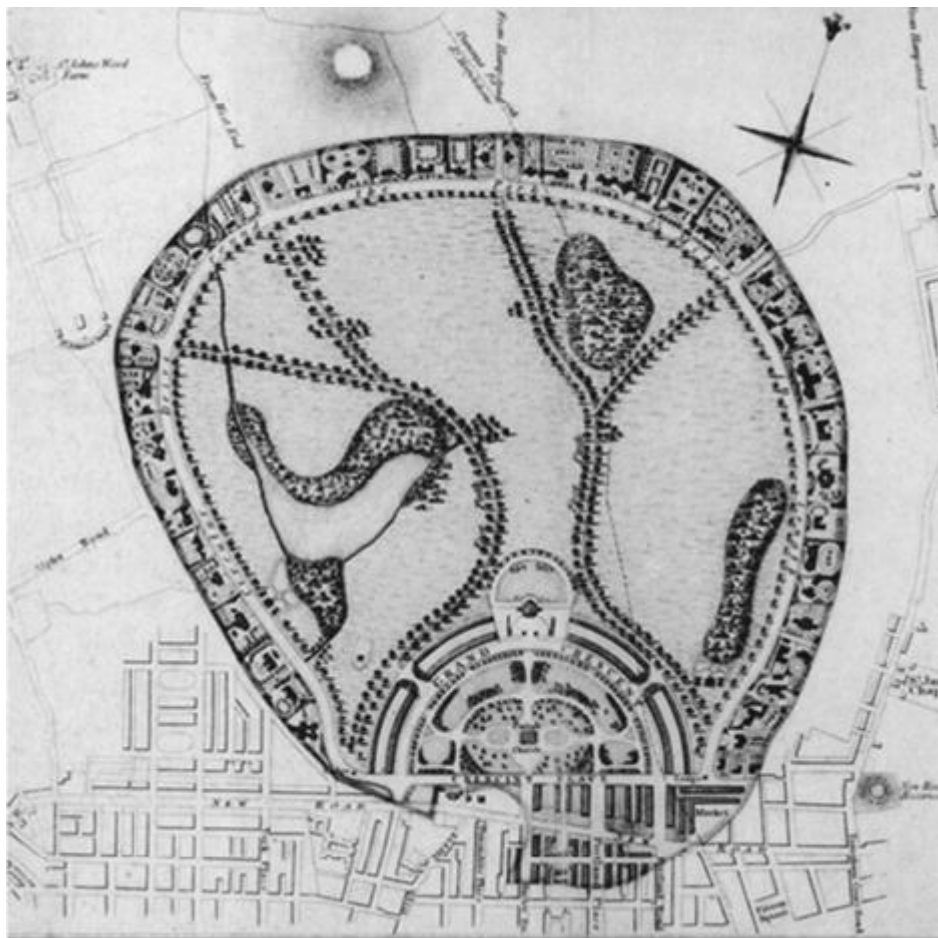
Редкий случай, когда сугубо девелоперский проект исходно нес в себе высокое художественное качество. Джон Нэш, проектируя прокладку Риджент-Стрит, умело сочетал талант организатора инвестиционного процесса и архитектора, для которого важнее всего было создать простейшими средствами запоминающийся образ целого.

Между 1813 и 1827 годами архитектор и девелопер Джон Нэш (кажется, первый случай комбинации такого рода) создает в Лондоне Риджент-стрит – первую в Европе новую улицу, проложенную через густо застроенные средневековые кварталы. Именно этим объясняется длительность работ, так как было необходимо выкупить множество частных владений. Опираясь на поддержку Принца-регента, Нэш смог добиться и необходимого парламентского акта, и гигантского по тем временам банковского займа. Более того, он сумел превратить затруднения, вроде сопротивления сильных владельцев собственности или чрезмерно высокой цены, запрашиваемой за недвижимость, в несомненное достоинство. Именно из этих затруднений выросли изящно обыгранные повороты Риджент-стрит, включая т. н. Квадрант. Более того, наиболее выгодные места на новой улице, соединившей наиболее престижные жилые районы с будущим Риджент-парком, заняли здания банков, страховых компаний и клубов. Ни одно из этих новых учреждений ранее не располагало самостоятельным зданием, размещаясь в частных домах, так что Нэш, придав им импозантные, неоклассические формы, сформировал заодно и новые архитектурные типы.

Лондон сформировал новый образ жизни, но не в центре, как в Париже, а на окраине центра, вернее, в другом городе, поскольку то, что мы именуем Лондоном, было и остается конгломератом отдельных городов. Крупная буржуазия начала перемещаться из Сити в Вестминстер, и сформировался новый тип жилища – особняк, или городская вилла. Первый особняк был здесь построен очень давно – архитектор Джон Вэнбрю еще в самом начале XVIII в. получил разрешение построить себе дом, используя материал от разобранных после пожара построек. Но это оставалось экстравагантным исключением, тогда как теперь строительство целых районов городских vill вводит в Лондоне в моду.

Уже к концу XVIII в. возникают первые новые пригороды Лондона. Один из них, Клэпхем, был обустроен на холме к западу от Лондона, и из него ежедневно к центру Сити отправлялся омнибус. Однако до начала следующего века здешние девелоперы ограничивались тем, что строили в чистом поле несколько «террас» из таунхаусов, дожидаясь того времени, когда Лондон, расплываясь, включит их в свою ткань. Еще в 1794 г. аукционисты из Сити опубликовали план формирования поселка из коттеджей на земле, принадлежавшей семейству Эйре. Вполне изящная композиция, соединившая круг, полумесяц и квадрат, связанные одной улочкой, выполнена твердой рукой художника, оставшегося неизвестным, но проект явно опережал свое время. Достаточного числа клиентов не нашлось. С финалом наполеоновских войн это место было все же застроено

виллами, но уже по другому проекту, опорой для которого послужил новый канал.



С парка Мэрилебон в Лондоне началась история «жилого парка». Проект Джона Нэша не удалось воплотить в полной мере, хотя, благодаря тому что Мэрилебон принадлежал короне и уже потому был выведен из обычных спекулятивных операций с городской землей, непривычность стиля жизни в т. н. террасах отпугивала самых богатых застройщиков, тогда как более скромным арендаторам это было не по средствам.

В 1811 г. заканчивался срок долговременной аренды Мэрилебон-парка, который был давно превращен в систему ферм арендаторов, и владение должно было вернуться Короне. За два года до этого были разработаны три варианта превращения этой территории в жилой район высокого класса, но в конечном счете проектирование было передано Джону Нэшу. Тот выполнил превосходный проект ландшафтного парка, окруженного «террасами», с виллами, разбросанными по всему пространству вокруг центрального пруда. В результате возник прекрасный парк, но лишь восемь вилл были построены на его территории, тогда как основная застройка коттеджами растянулась вдоль канала, при его выходе из парка. Проект был осуществлен частично, но сложился качественно новый образец – загородная по духу застройка в черте огромного города. Новая мода прочно привилась, широко использовалась по всей Англии – настолько широко, что со временем словом парк начали называть поселок вилл и коттеджей даже в том случае, когда никакого парка в привычном смысле в нем нет.

Наконец тот же Джон Нэш, отталкиваясь от блестящей находки предшественников построивших Королевский Полумесяц в курортном Бате (фактически таунхаусы за обширным газоном, но их общему фасаду колоссальным орденом придана масштабность дворцового здания), создал ряд лондонских «террас», обращенных к аллеям, что придало городским улицам новый характер.

Париж

Уже эти новые образцы, за исключением «парков», были подхвачены Парижем, когда Наполеон III, вернувшись после долгого изгнания, проведенного в Лондоне, приступил к масштабной реконструкции столицы вместе с префектом Парижа Османом. К этому времени парадный Париж обогатился новым зданием Биржи, Триумфальной аркой, закрепившей главную ось столицы от Тюильри к Елисейским полям, улицей Риволи, застройка которой была выведена под шнур по карнизам и объединена по первому этажу непрерывной аркадой. К тому же, что, было важнее, в Париж провели мощный водовод от канала Урк. Множились пассажи – новый тип городского обустройства. Эти ряды магазинов, объединенные поверху остекленным сводом, связали между собой параллельные улицы и существенно расширили «словарь» городской среды, резко повысив ее комфортность. Впрочем, следует заметить, что все эти работы были существенно облегчены тем, что велись почти исключительно на землях, которые во время революции были конфискованы у церкви, так что возвести улицу Риволи было много проще, чем лондонскую Риджент-стрит. Теперь, однако, были поставлены куда более крупные задачи, невозможные для Лондона с его системой управления и финансов.



Реконструкция Парижа, осуществленная Наполеоном III, стремившимся превзойти хорошо ему известный Лондон, и префектом Османом, радикально преобразила не только планировочную схему столицы, но и всю ее социальную структуру. Кольцевые и диагональные бульвары создали полосы наиболее престижных домовладений, тогда как старые кварталы центра были почти целиком стерты с лица земли. Членение города по историческим районам, хранившим традиции средневекового самоуправления сменилось членением на полицейские округа, которые можно было различать по номерам. Однако самой интересной новацией стало то, что огромный объем работ по реконструкции и созданию новой инженерной инфраструктуры впервые был осуществлен как акционерное

коммерческое предприятие, участниками которого стали акционеры всей Франции.

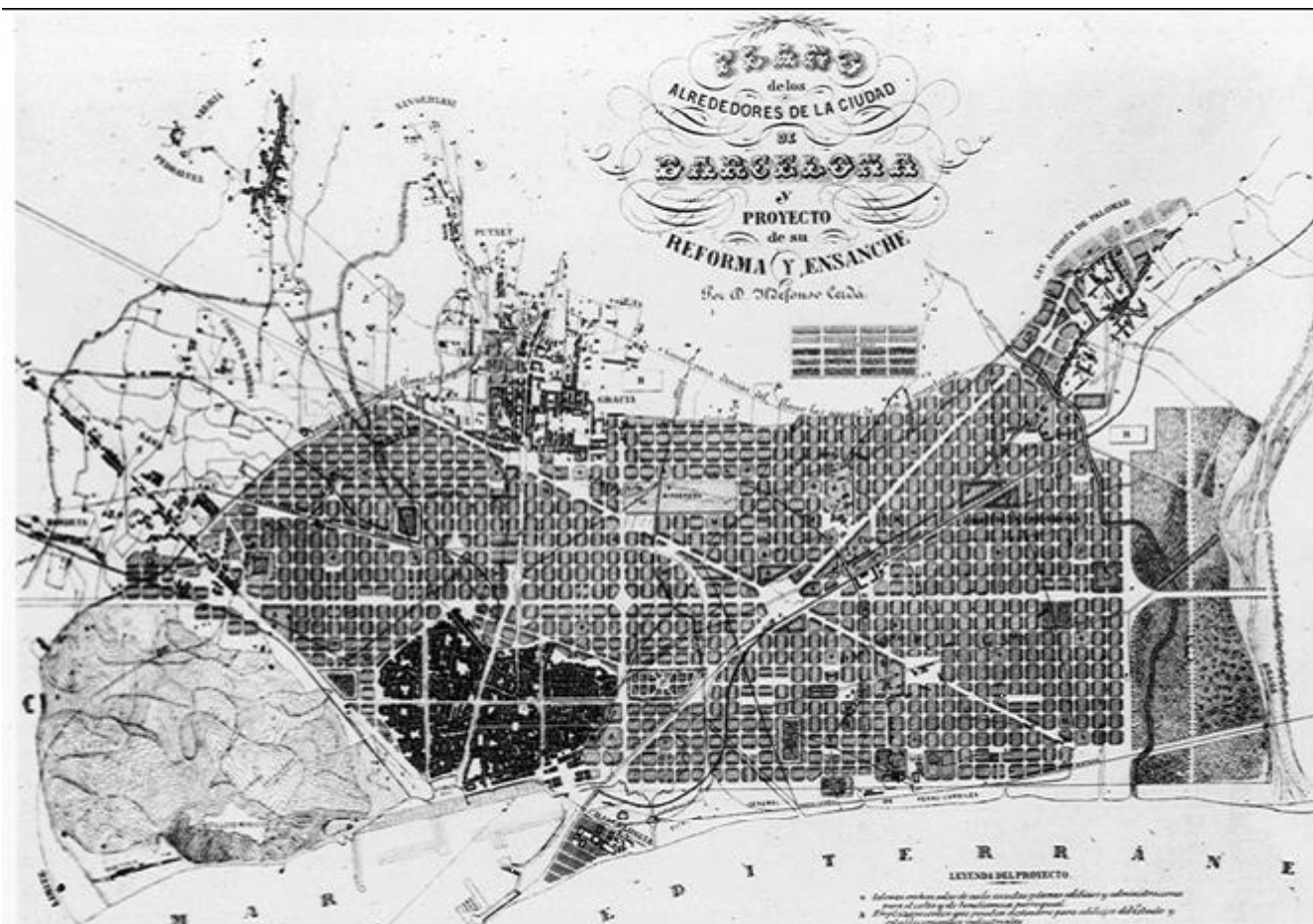
Наиболее очевидный результат реконструкции всем известен – это система прямых и широких бульваров с однородной застройкой по красной линии, оставлявшей необычайно широкие по тому времени тротуары. Однако, пожалуй, наибольший интерес представляет не столько результат, сколько средства его достижения. К началу реконструкции Париж стал крупнейшим промышленным (около 400 тыс. рабочих) и банковским центром Европы, в последнем случае опередив Лондон за счет того, что крупнейшие французские банки научились привлекать и использовать деньги мелких вкладчиков через отделения по всей стране. Здесь скопился избыток денежных средств, которому надо было найти применение. С другой стороны, новые промышленные районы Парижа возникли на большом удалении от средневекового центра, вблизи вокзалов, большинство рабочих этих предприятий селилось поблизости от них, так что в кварталах древнего городского ядра оказалось опасное сосредоточение люмпен-пролетариата, с времен революции вызывавшее понятный страх публики побогаче. Таким образом, радикальные идеи османовской реконструкции появились вовремя – не лишено интереса то обстоятельство, что наибольшими ее противниками были архитекторы старой школы, категорически не желавшие подчиниться новым правилам игры.

Проект был реализован как крупнейшее в истории акционерное коммерческое предприятие. Хотя государственная казна оставалась крупнейшим инвестором, без чего гигантские работы по прокладке коллекторов (для воды, газа для уличных фонарей, канализации, телеграфа, пневматической почты) было бы невозможно осуществить, огромные суммы (свыше миллиарда франков) были мобилизованы через продажу акций по 500 франков каждая. Расчет на то, что суммарная капитализация города вырастет настолько, что принесет и крупным и мелким держателям акций достойный доход, полностью оправдалась. Проект Османа имел солидное правовое обеспечение. Еще в 1841 г. был принят закон, разрешавший принудительный выкуп недвижимости в том случае если Национальное Собрание признает работы общественной необходимостью, а поправка 1852 г. передала это право исполнительной власти, т. е. префекту. От реконструкции выиграли все, кроме беднейших квартиросъемщиков, безжалостно выброшенных из привычных кварталов, с минимальной компенсацией в виде подъемных, но это волновало лишь немногих писателей, тогда как следов организованности среди изгоняемых не было, так что операция прошла практически без сопротивления.

Бульвары известны всем, но содержание программы реконструкции значительно шире. Помимо уже упомянутых работ по совершенствованию инфраструктуры города, были расширены и упорядочены многие улицы, высажены сотни тысяч деревьев, к городу присоединились Венсеннский и Булонский парки. Внутри городской ткани были созданы еще два парка – Шомон и Монсо, сформировано несколько новых площадей. Хотя новые площади и городские парки явно следовали лондонским образцам, парижские отличались от них существенно. В лондонских парках не было ресторанов, на площадях не было магазинов, тогда как в Париже этим местам был придан оттенок демократического, публичного развлечения. Вскоре к привычным уже пассажирам добавились универсальные магазины, почти сразу же заимствованные Америкой как тип, и большие гостиницы, в свою очередь, заимствованные из успешного американского опыта. Широкие тротуары дали возможность жизни кафе выплескиваться на улицу. К тому же, весь город был ярко освещен по ночам новым, электрическим светом. Вскоре рабочий район Монмартр, частично занятый старыми виноградниками, начал заполняться мастерскими художников, старые рабочие быстро начали наполняться совершенно новой публикой, что, как показало время, означало формирование нового типа городской среды – пример качественного изменения образа жизни, без существенного изменения самой застройки в течение длительного времени.

Сформировался и другой тип такого же изменения: близкие по духу фасады домов, выходящих на бульвары и расширенные улицы скрывают весьма сложную структуру. Если первые этажи, обращенные на улицу, заняты магазинами, ресторанами или мастерскими, то

второй этаж, именуемый бельэтажем, занят просторными апартаментами, тогда как верхние этажи, на которые поднимаются по «черной» лестнице со двора, заняты последовательно все более скромными квартирами, тогда как на мансардах ютилась совсем уже скромная публика. Именно этот тип социальной развертки дома по вертикали получил наибольшее развитие при строительстве доходных домов Петербурга, а затем и Москвы, с тем, что Петербург развил ее еще дальше, создав систему убывания класса жильцов по мере удаления от парадного фасада во внутренние дворы дома-квартала.



Ильдефонсо Серда был автором наиболее эффективного генерального плана крупного города во всей Европе XIX в. Барселона по сей день вполне эффективно функционирует на сетке улиц, заложенных Серда. После многих десятилетий, когда необычные кварталы города с их срезанными углами и садами внутри были варварски застроены внутри, идет восстановление исходной структуры кварталов. Работа Серда с одинаковым основанием может быть отнесена и к практике и к теории урбанизма. Ему удалось исходно обеспечить и сохранение исторического ядра столицы Каталонии, и обеспечение удобной связи города с его окружением, и эффективное объединение железнодорожных и трамвайных маршрутов. К сожалению, в тогдашней Европе Каталония была глубокой провинцией, и все работы Серда получили известность лишь век спустя.

Стоило Лондону привлечь всеобщее внимание Всемирной выставкой 1851 г., как через шесть лет Париж ответил своей Всемирной выставкой, выстроив для нее Дворец Промышленности у Елисейских полей, после чего этот старый променад стал прямым продолжением столичного центра. Формирование комплекса Трокадеро и строительство Эйфелевой башни было, тем самым, уже predetermined. В целом по уровню комфорта городской среды Париж резко вырвался вперед, завоевав статус мировой столицы, что, в конечном счете, многократно окупило все расходы на его поэтапную реконструкцию.

Барселона

Так сложилось, что не менее интересная работа, осуществленная на дальней тогда периферии Европы, в Испании, долгое время оставалась изолированным экспериментом, практически не известным даже специалистам – в XIX в. Каталония и ее столица не входили в число обязательных пунктов посещения.

Современная структура города оформилась благодаря осуществлению «Плана Серда», новаторского проекта, призванного привести город в соответствие с его настоящими и будущими потребностями, и возникновению нового района Эшампле, соединившего старый город с небольшими соседними поселениями.

В 1714 году Барселона была объявлена военной крепостью, и строительство на равнине, за средневековыми стенами было запрещено. Плотность городского населения увеличивалась, достигнув к 1854 году самого высокого уровня в Европе и приведя к страшным эпидемиям. В листовках гигиениста Монлау были впервые заявлены городские планировочные потребности: «Долой городские стены!» (1841 г.).

В 1855 г. правительство уполномочило инженера Ильдефонса Серда выполнить топографическую съемку равнины вокруг города. Серда воспользовался возможностью и пошел дальше, предложив предварительный проект расширения города. Через некоторое время Серда официально было поручено составить «Проект Преобразования и Расширения Барселоны», который он завершил в 1859 г.

В 1861 году в технико-экономическом обосновании реформы Внутреннего Города для Мадрида, под названием «Теория городской дорожной сети» (Teoría de viabilidad urbana) Серда начал разработку общей теории городского преобразования. В 1863 г. его Предварительный «План для Доков Барселоны», проект смешанного грузового и транспортного терминала, дал ему возможность скорректировать план Эшампле, чтобы интегрировать железную дорогу в городскую ткань города. В 1867 г., используя опыт, накопленный во время его ранних проектов и теоретических трудов, он написал и опубликовал первый трактат об урбанизме – «Общую теорию урбанизации», своего рода руководство для развития городов Испании. Еще через пять лет текст был расширен за счет добавления «Общей теории развития сельских территорий».

Собственно говоря, именно Серда следует считать первым в развитии планировки города как научной дисциплины, да и само слово урбанизация введено в оборот в его текстах. Его идеи также предвосхищали некоторые из самых современных планировочных теорий. Опережая Патрика Геддеса на несколько десятилетий, Серда – в Каталонии, где было очень сильно влияние идей анархистов, резюмировал свою концепцию в принципах, вынесенных на фронтиспис его главной книги:

«Независимость человека в пределах дома

Независимость дома в пределах города

Независимость различных видов движения на городских дорогах

Стирание граней между сельским и городским началами

Принцип непрерывности движения

Урбанизация основана на развитии сетей».

В отличие от Геддеса, Серда был в первую очередь практиком. Практиком нового типа, выстраивающим деятельность на основе целостной концепции.

«Проект преобразования и расширения Барселоны» предлагал создание просторного современного города, расширяющегося, следуя ортогональной сетке, модифицированной необычным образом. Это ортогональная сеть из улиц 20-метровой ширины и нескольких авеню 50-метровой ширины, «трансцендентных улиц» (как называл их Серда), главных артерий города, соединяющих город с регионом. Анализ плана выявляет лежащую в его основе теоретическую модель, базирующуюся на равномерном распределении объектов и коммуникаций общественного пользования. Общий городской план Барселоны состоял из 3 секторов (20 на 20 кварталов), 12 районов (10 на 10 кварталов) и 48 микрорайонов (5 на 5 городских кварталов) – всего 1200 городских кварталов.

Предварительное предложение 1855 г. было сфокусировано на жилищном проекте, инкорпорации городской инфраструктуры и включении новых механизированных форм транспорта в городскую ткань. Для городских коммуникаций, воды, газа, телеграфа, уличного освещения и канализации Серда предлагал привычные для нашего времени проходные коллекторы. Были предложены разнообразные типы жилья, варьирующиеся от особняков для состоятельного среднего класса до многоквартирных домов под аренду несемейными рабочими. Все дома, независимо от класса, планировалось обеспечивать естественной вентиляцией, освещением и равным доступом к городским службам и инфраструктуре. Жилье, к тому же, должно было включать прогрессивную систему переработки отходов.

Предложение по расширению Барселоны 1859 года определило и затем внедрило планировочную концепцию *Via – Intervias*, в соответствии с которой возникла сложная решетчатая структура с восьмиугольными (за счет срезания углов прямоугольника) кварталами, 113 м по длине, и восьмиугольных мини-площадей на каждом перекрестке. Поезда (позже трамваи) должны были двигаться вдоль улиц и «стесанные» углы обеспечивали бы более легкое движение на углах. Кварталы должны были вместить промышленность, торговлю и прочие виды услуг. Первоначально Серда предполагал застройку только двух сторон каждого квартала, чередуя в шахматном порядке застроенные линии и открытые дворы-сады. В 1863 г. проект был скорректирован с учетом изменений, навязанных правительством под давлением землевладельцев. Плотность застройки возросла с 50 % до примерно 66 %. Ильдефонс Серда скомпоновал много новых С-образных жилых блоков, с застройкой по трем из четырех сторон квартала. Разнообразие планировочных предложений для этой компоновки было не менее оригинальным, чем предложения второй редакции плана, однако наиболее примечательным новым элементом было внедрение железной дороги в городскую ткань – процесс, который Серда назвал «укрощение и одомашнивание железной дороги». В высоко инновационном подходе к городской планировке сеть рельсовых дорог должна была проходить под землей, обслуживая жилые и торговые потребности, с доступом с платформ в подвальном и полуподвальном уровнях. Сбор и вывоз мусора предполагалось обеспечивать тоже при помощи городских железнодорожных путей.



Ильдефонсо Серда, автор наиболее эффективного генерального плана крупного города XIX в., тактично вписал новую площадь в средневековую Барселону.

В окончательном варианте единицей города остается квартал. 25 кварталов составляют район с общественным центром, 4 района образуют округ, в котором должен быть рынок, 4 округа образуют сектор, включающий городской парк, больницу и два административных здания. Вначале было выделено три уровня дорог: внутригородские, дорога-связь с новым районом Эшампле (в переводе означает пример, образец), внешние связи Барселоны. Затем появилась сеть дорог, структурирующих Эшампле и, наконец, система железных дорог, связывающая два вокзала.

На стадии «Предпроекта» Серда разрабатывает много вариантов жилья:

Комфортное жилье: 1 разряд – изолированный двухэтажный дом площадью около 600 кв. м без смежной стены, с центральным патио; 2 разряд – трехэтажный двухквартирный дом площадью 230 кв. м на этаж, со смежной стеной, с общим центральным патио, одна из квартир двухэтажная; 3 разряд – двухэтажный одноквартирный дом между смежных стен, с двумя боковыми патио; 4 разряд – два трехэтажных шестиквартирных дома между смежных стен, с общим центральным патио, цокольный этаж с торговым помещением. Этот тип наиболее широко использован в окончательной форме проекта.

Квартиры для рабочих: 1 разряд, в квартире – ванная, гостиная, кухня, 3 спальни; 2 разряд, в квартире – ванная, гостиная, кухня, 2 спальни; 3 разряд, в квартире – гостиная, кухня, 2 спальни, общая ванная в доме; 4 разряд – квартира для четырех холостяков: все услуги общие (прачечная, столовая).

Ильдефонс Серда продемонстрировал редкую изобретательность планирования «модульных» жилых блоков-домов. Расположение двух параллельных блоков, Г или Т-образные компоновки обеспечили высокую степень пространственного разнообразия. Была создана возможность создания частных садов, примыкающих к жилью, и общественных садов или парков в каждом городском квартале. В небольших площадях автор проекта видел первичное публичное пространство для торговли и уличных развлечений, включая раек и театр.

В листовке «Несколько слов жителям Барселоны о расширении города» Серда рассмотрел каждую из ситуаций, которые могли бы возникнуть при изменении границ участка, в случае перевода сельских участков в городские земли. Экономическая стратегия, изложенная в проекте, предусматривала, что земля должна быть приобретена

муниципалитетом, участки урегулированы, обеспечены коммуникации и инфраструктура, после чего урегулированные участки земли должны возвращать владельцам за вычетом 10 %. Влияние османовской модели очевидно: эти 10 % должны компенсироваться возросшей стоимостью новой городской недвижимости, что будет использовано для финансирования всего процесса застройки. В первые годы реализации Серда служил техническим директором, ответственным за Эшампле и многие из чертежей преобразованных участков были сделаны им собственноручно. На геометрических планах-корректировках он отмечал, какие зоны должны быть использованы и в какой последовательности, где разрешено строительство, и какова максимальная площадь застройки, согласно проекту.

Стремясь достичь максимального эффекта, Серда сознавал, что всякое проектирование требует компромиссов, в результате чего большая часть задуманного была осуществлена. Он преодолел возражения владельцев недвижимости против стесанных углов кварталов, когда те опасались потери возможной прибыли. В результате эта форма кварталов стала отличительной чертой всего проекта и застройки, символом Барселоны по сей день. Столь же существенно, что в самом начале была создана основная ось восток-запад – Гран Виа, что закрепило решетчатую планировку Эшампле. План расширения Барселоны, разработанный Серда, оставался в силе до 1953 г.

Крупные парки, много более мелких зеленых зон, открытых пространств и площадей и требование Серда высаживать 200 деревьев в каждом городском квартале, как минимум, выдержали нападки и резкую критику его плана. Барселона остается более зеленым городом, чем многие другие того же масштаба. Рациональные городские и региональные транспортные сети и постоянно развивающаяся эффективная интеграция сетки городских улиц Барселоны в региональную, национальную и межнациональную дорожные сети помогли сократить плотность городского транспорта и сопутствующее загрязнение. Общая площадь, отведенная под дороги выше 30 %, тогда новейшие районы, граничащие с Эшампле, функционируют хуже, немногим лучше, чем Старый Город. Несмотря на то, что сейчас предпринимается много попыток исправить положение – там под дорогами всего 19 % площади. В целом, несмотря на то, что часть кварталов была со временем доуплотнена (только сейчас началась расчистка внутренних дворов), работа Серда успешно выдержала испытание временем. Реконструкция промышленных зон и прибрежной полосы, осуществленная в новейшее время, стала продуманным и вполне естественным продолжением его концепции.

К сожалению, периферийное положение каталонской Барселоны в Испании и, тем более, в Европе до второй половины XX века не привлекали к реконструкции Барселоны внимания, которого несомненно заслуживала работа Ильдефонса Серда.

Начало реформ

Необходимо отдать должное эффекту, который произвел на многочисленных читателей образ, так сказать, города низов в романах, до возникновения социологии как научной дисциплины исполнявших роль социологических исследований. Диккенс, Гюго, Золя, Достоевский, в не меньшей степени писатели второй руки, вроде Дизраэли, Юисманса, Лескова или Успенского, во многом подготовили перелом.

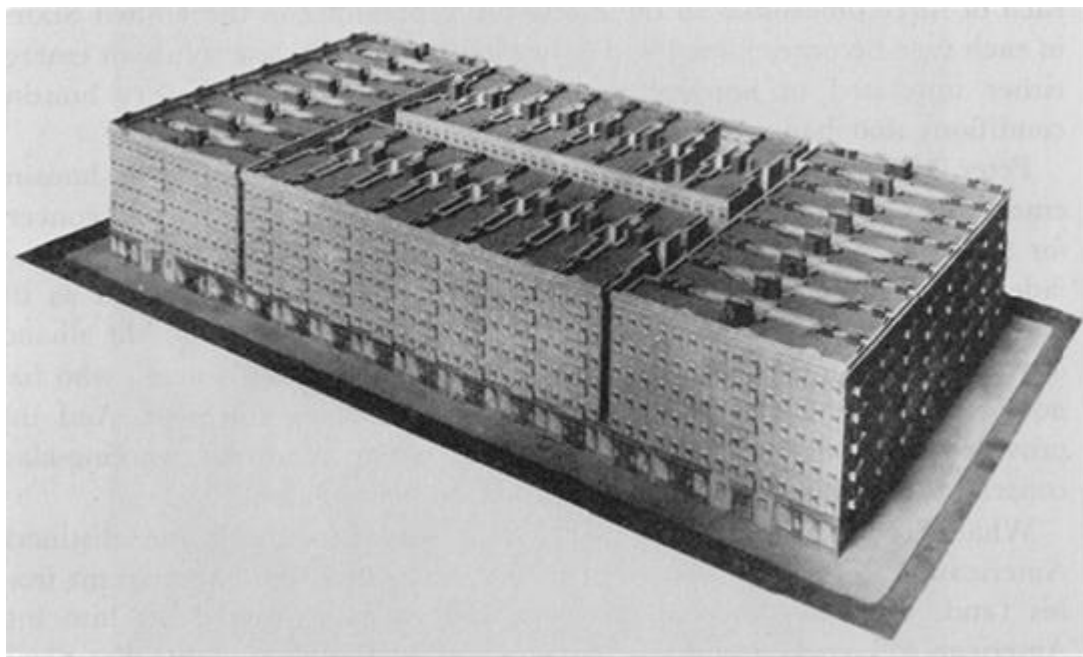


Из всех европейских столиц к концу XIX в. наихудшие условия жизни сложились в Берлине – городе наиболее развитом в промышленном отношении. Образцом для массовой жилой застройки под наём послужили казармы, в свое время строившиеся для отставных солдат императора Фридриха Второго.

Пока внимание публики было приковано к метаморфозам Лондона и Парижа, политики услышали, наконец, призывы урбанистов социальной ориентации обратить общественное внимание на катастрофическое положение рабочего населения городов. Условия обитания в кварталах многоэтажных домов, специально построенных девелоперами для сдачи в наем беднейшим арендаторам, были поистине ужасны. Викторианское общество не без оснований обвиняли в ханжестве, однако к началу 80-х годов XIX в. моралисты заставили это общество ужаснуться, на множестве примеров показав не только связь бедности с теснотой и отсутствием гигиены, но и полное падение нравов в рабочих кварталах. Еще в 1868 г. был принят «Акт о жилищах ремесленников и рабочих», давший местной власти право строить новые дома для трудовых классов, а еще через семь лет была принята поправка к закону, давшая местной власти право сносить непригодные к жизни дома и переселять их жителей в новые жилища. Однако все это оставалось на бумаге, равно как и акт, разрешивший строить коттеджи для рабочих, и специальная Королевская комиссия заключила, что рабочие классы сами должны принять участие в своей судьбе. Реакция превзошла ожидания парламентариев, так как к этому времени активисты сумели продвинуть социалистические и коммунистические лозунги в гущу рабочих масс. Последовали демонстрации, нередко переходившие в стычки с полицией, тем более что в ряды демонстрантов охотно вливались люмпены всякого рода.

В 1887 и следующем году Чарльз Бут, ливерпульский судовладелец, организовал первое в мире крупномасштабное социологическое исследование городской бедноты в Лондоне. Результатом стало заключение – к этому классу следовало отнести 35 процентов лондонцев, т. е. около миллиона, но главным выводом стало расслоение этого множества. Согласно Буту, лишь около 50 тыс. относилось к люмпен-пролетариату, который, с точки зрения истых викторианцев, мог интересовать исключительно полицию. Ко второй группе Бут отнес около 300 тыс. тех, кто перебивался случайными заработками, на грани

выживания. Еще 250 тыс. человек были отнесены к классу жертв конкуренции и кризисов, имевших нерегулярный и низкий заработок, и еще около 400 тыс. тех, кто имел постоянную плату за труд, но решительно недостаточную для поддержания семьи. Результаты исследования Бута были подхвачены социалистами, в распоряжении которых было острое перо драматурга Бернарда Шоу. Они оказали воздействие на политиков, и в 1890 г. был принят очередной Акт о рабочем жилище, согласно которому, наконец, появилась возможность осуществлять принудительный выкуп земли и недвижимости под строительство жилых домов, включая коттеджи и таунхаусы.



Кварталы, собранные из домов, прозванных «гантелями» за форму световых (скорее вентиляционных) щелей, стали примером конечно же самого эффективного – с точки зрения домовладельцев – и самого чудовищного по условиям проживания типа съемного жилья. Это нью-йоркское изобретение было хуже даже жилых «казарм» Берлина.

Лондон был крупнейшим городом мира, соответственно и нагромождение проблем здесь было наибольшим, однако те же проблемы проступили повсеместно. В Париже того же периода 330 тыс. человек жили в условиях, когда, как и в Лондоне, на одну комнату приходилось более трех обитателей, и еще плотнее. И здесь законодательство 1894, 1906 и 1912 годов открыло путь строительству недорогого жилья и, более того, последняя из редакций закона давала право правительству проектировать и строить такое жилье за казенный счет. Впрочем, до войны 1914 г. было построено всего 10 тыс. таких квартир – в семь раз меньше, чем удалось построить по программе Лондонского городского совета.

Берлин, население которого удвоилось за двадцать лет и к 1910 г. достигло почти четырех миллионов жителей, был в еще худшем положении, за счет компактности его территории в тогдашних границах. Здесь весь прирост рабочего населения был сосредоточен в кварталах, застроенных пятиэтажными «казармами» (официальное название), с разрывом между ними в 5 м, достаточным для того чтобы пропустить пожарную машину в протяженный двор. Этот тип застройки был разработан при Фридрихе Великом для расселения солдатских семей, а в 1858 г. он был узаконен Планом Полицией-Президента как универсальный – в целях интеграции бедных и богатых в единых условиях!

Стоит заметить, что во всех ведущих столицах к реформам толкали прагматические соображения подготовки к войне: из 10 тыс. англичан родом из промышленных городов лишь 3 тыс. были признаны годными к военной службе, из берлинских рекрутов – менее половины против двух третей сельских жителей. Сходную картину дали исследования Ивана Озерова в России. Еще резче проблема рабочего жилища проступила в США, где

концентрация людей в городах всегда имела упорных противников по идеологическим соображениям, как противоречившая идее личной свободы. Комиссия по доходным домам установила в 1894 г., что трое из пяти ньюйоркцев жили в наемных квартирах, в домах, занимавших 80 % участка, а плотность населения на гектар территории превысила ту, что была характерна уже не для европейского города, а для индийского Бомбея. Не лишено интереса, что все это было результатом конкурсного проектного решения 1879 г., породившего так называемые «гантели». В этих домах, которые можно счесть шедевром уплотнения, 24 маленькие квартиры приходились на участок шириной 9 м и глубиной 35 м, а 10 из 14 комнат на каждом этаже были обращены к узкой щели светового колодца. Если принять во внимание влажную жару нью-йоркского лета и то, что в типовом квартале, собранном из четырех «гантелей», прижатых одна к другой, было «упаковано» до 4 тыс. человек, а в множестве квартир оказывалось по две семьи, легко понять, что эти несчастные проводили краткий досуг на улице и, часто проводили весь досуг на наружных пожарных лестницах.

В отличие от Европы, где перед Мировой войной уже утвердилась идея публичного строительства для наиболее нуждающихся, американцы решительно отказались от нее, ссылаясь на осложнения для частного предпринимательства, неизбежный рост бюрократии и вторжение политики в сферу бизнеса. Вместо этого было решено усилить нормативные ограничения для частного девелопера во всем, что относилось к стандартам пространственного и технического порядка. Актом 1901 г. было утверждено свыше ста таких технических регламентов.

Так или иначе, проблема массового недорогого жилья приобрела международный характер, и в попытках приблизиться к ее решению впервые урбанисты-теоретики и обеспокоенные практики разного рода оказались по одну сторону. По другую сторону маячил вполне реальный образ социальной революции, и хотя свой знаменитый лозунг «Архитектура – ИЛИ Революция» Ле Корбюзье выдвинул много позднее, уже после российских событий, необходимость выработки новых принципов планирования развития городов была широко осознана как путь к самосохранению. Тем более широко, что Освальд Шпенглер, чья книга «Упадок Запада» (в России известная как «Закат Европы») оказалась на полке всякого читающего человека, с необычайной энергией и красноречием предсказал смерть цивилизации от самоудушения в городах.

Теория – практика – теория

Мы не можем здесь пересказать сложную историю реформизма в городском планировании в полном ее объеме, поэтому ограничимся лишь несколькими, наиболее яркими фактами, очевидным образом соотносимыми с российскими реалиями наших дней, спустя целое столетие.

Строго говоря, невозможно твердо установить, что следовало за чем. Когда именно идеи урбанистов опережали практику, а когда реальная практика явно вырывалась вперед. Независимо от статей, книг, и проектов, утопических в большей или меньшей степени, происходили ключевые перемены. Города продолжали расти, захватывая пригороды по мере строительства новых предприятий, трамвай и метрополитен сжали расстояния, заработная плата росла, что позволяло широко пользоваться общественным транспортом и увеличивало спрос на жилье. При этом в строительстве зарплата росла медленнее, что снижало его стоимость и увеличивало его доступность. Была открыта мощь ипотеки с невысокими процентными ставками и длительным сроком выплат. Все это было естественным ходом запущенного маховика капиталистической экономики, и тем не менее, идеи урбанистов отражались на всей этой практике – изредка прямо, непосредственно, но чаще через общий мировоззренческий сдвиг. В том, что относится к миру идей, первенство опять принадлежало Лондону.



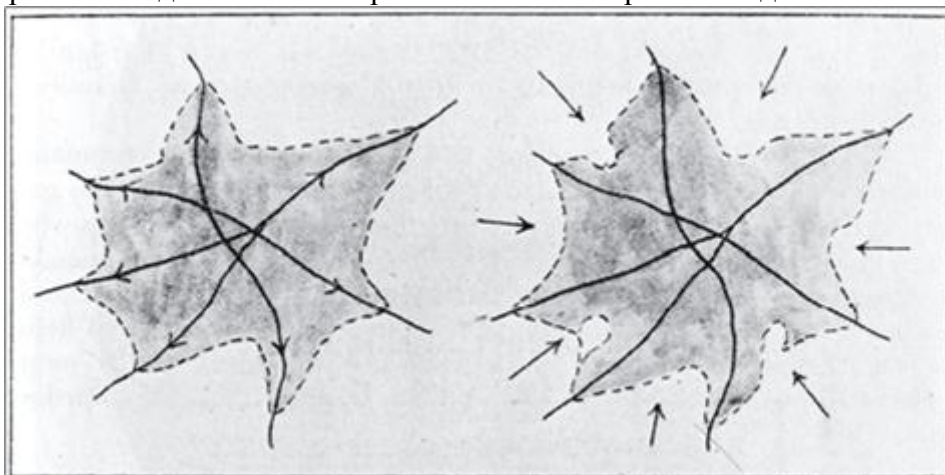
Формирование первых «городов-садов» стало возможным благодаря соединению двух обстоятельств: предельный дискомфорт исторического города, перегруженного движением конных экипажей, с одной стороны, и интенсивное развитие пригородного железнодорожного сообщения. Вторжение автомобиля в уцелевшие поселки в большинстве случаев привело к их существенной социальной деградации и, соответственно, смене населения.

Все тот же Чарльз Бут в первый год XX в. опубликовал программу интенсивного строительства наземных и подземных железных дорог, дублированную более частой сетью трамвайных путей, в качестве основы, побуждающей к развитию строительства в пригородах. Бут делал ставку на частную инициативу, но за реализацию той же по существу программы взялся ЛГС – Лондонский Городской Совет. Между 1900 и 1914 годами были построены 17 тыс. комнат на расчищенных от трущоб городских землях и еще 11 тыс. за городской чертой. Из четырех проектов, каждый из которых был связан либо с продолжением линии метро, либо с железнодорожной веткой, наиболее показательным стал поселок Олд Оук. Несмотря на скромные размеры, он послужил образцом и для берлинского района с милым названием Хижина дяди Тома, спроектированного архитектором Бруно Таутом в 20-е годы, и для уже послевоенных городов-спутников Стокгольма. Однако планировщики ЛГС, уступая необходимости строить как можно дешевле и в привязке к трамвайным линиям (здесь цена проезда регулировалась ЛГС) в основном должны были манипулировать четырехэтажными зданиями в стандартной планировочной сетке улиц. Лишь при строительстве поселка Нербюри сразу после войны они смогли перейти к свободному использованию возможностей ландшафта, создав из группы «террас» таунхаусов на холме своего рода подобие средневекового европейского городка.

В 1908 г. после долгой борьбы в Парламенте был принят Билль о городском планировании и застройке, предписавший местным властям осуществлять разработку генеральных планов под будущую крупномасштабную застройку на значительных территориях. Отнюдь нет случайного совпадения в том, что Раймонд Унвин создал и возглавил в это время первую в мире кафедру городского планирования, так как уже через несколько лет генеральные схемы развития на площадях от 500 до 1500 гектаров становятся нормой для множества городов Великобритании.

Здесь резонно ввести небольшую интермедию, связанную с именем Патрика Геддеса. Этот профессор биологии в провинциальном шотландском университете был одним из тех универсальных интеллектуалов, кто сыграл ключевую роль в перевороте сознания

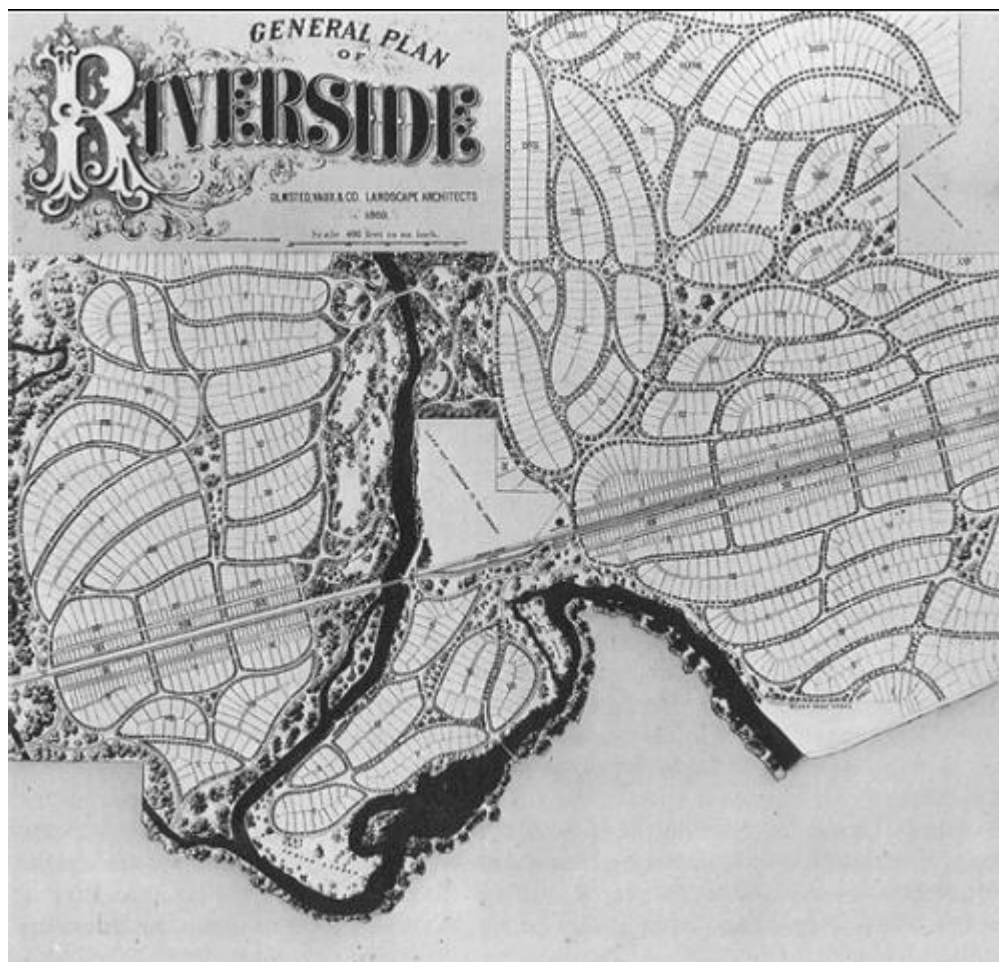
планировщиков от частных задач к их общему контексту. Геддес сделал попытку увидеть регион как целостную систему, функционирование которой искажается влиянием города-метрополии. По Геддесу, всякое планирование должно начинаться с изучения ресурсов природного, географического региона, с исследования того, как люди умеют использовать эти ресурсы, формируя культурный ландшафт. Собственно с Геддеса утверждается мысль о необходимости опережающих комплексных исследований, вместо одних лишь топографических, что вполне удовлетворяло архитектора до того. Как позже подчеркивал Аберкромби, великое множество ошибок при реконструкции системы расселения было следствием игнорирования комплексной аналитической работы по сюжетам, на первый взгляд казавшимся простыми и иллюзорно очевидными.



За элементарной парой схем Патрика Геддеса в свое время скрывался принципиальный выбор пути развития городов: продолжение механического расползания вдоль дорог, или развитие территории между старыми дорогами с прокладкой новых линий связи с центральным городом, сохраняющим свой масштаб. Реальное развитие пошло по обоим путям в одно и то же время.

Геддес предложил свою систему «разреза» по региону, начиная с горных склонов и завершая морским берегом, выкладывая на карту в последовательности виды трудовой деятельности, использующей те или иные ресурсы природного ландшафта, и от этих видов деятельности выстраивая предпосылки той или иной системы поселений. Геддес многим был обязан Петру Кропоткину и Элизе Реклю, с которыми он многократно встречался в Брайтоне, где проживали в изгнании эти два замечательных человека, объединявших в себе компетенции географа и убеждения анархиста. Кропоткин, мечтавший о воссоздании свободной ассоциации свободных людей, какую он видел в европейском городе до его подавления централизованным государством, был целиком обращен в будущее. Он увидел в техническом прогрессе основу для децентрализации производства и, вместе с ней, для того чтобы вновь сблизить поля и фабрики, которым электрическая энергия, передаваемая на любые расстояния, позволяет уйти от сосредоточения в сверхкрупных городских образованиях. Отталкиваясь от идей Кропоткина, Геддес уже в 1900 г., в своей лекции на открытии Всемирной выставки в Париже, провозгласил наступление «эры неотехники», наступающей вслед за «эрой палеотехники», породившей Манчестеры ушедшего в прошлое столетия. Геддес мечтал, что образованная после окончания Первой мировой войны Лига Наций станет ассоциацией европейских городов, способной противостоять столицам империалистических по духу государств: «Объедините дома в сотрудничество здоровых „соседств“. Объедините эти „соседства“ в обновленные кварталы, или, приходы, если угодно, и через некоторое время мы обретем и лучшую нацию, и лучший мир... Всякий регион и каждый город может обучиться тому, чтобы справляться с собственными проблемами – строить свои дома, готовить своих ученых, художников и учителей. Эти развивающиеся регионы уже видны в совместном бизнесе...». Убежденность Геддеса велика.

В 1915 г. Геддес опубликовал «Эволюцию города», где идеалистические устремления приобрели форму «города-региона», или «конурбации». Он указал на реальный процесс складывания таких конурбаций в высоко урбанизированных зонах США, Британии, Германии, Франции, отметив при этом, что эта новая реальность все еще осуществляется в корсете «палеотехнических» представлений о городе и ландшафте. Многоречивые тексты Геддеса вряд ли оказали бы заметное влияние на мысль урбанистов, однако благодаря более прагматичным последователям и, прежде всего, Льюису Мамфорду, эти труды обозначили собой начало новой эпохи.



Риверсайд, созданный в предместье Чикаго по проекту ландшафтного архитектора Олмстеда, опередил европейские опыты «городов-садов» и оказал огромное влияние на Эбенизера Говарда, с именем которого навсегда оказалось связано это понятие. Бросается в глаза крупный масштаб участков под индивидуальную застройку, создание крупного парка и железная дорога, давшая жизнь Риверсайду, когда до массового автомобиля оставалось еще полвека.

Как ни странно на первый взгляд, но первые, полнокровные примеры создания новых городов на периферии городов крупных появились не в Европе, а в США. Отталкиваясь от лондонских парков Джона Нэша и английских курортных городков Бата, Брайтона и Борнмута, блистательный ландшафтный архитектор Фредерик Олмстед, создатель Центрального парка на Манхэттене, а затем парков в нью-йоркском Бруклине и в Монреале, с 1869 г. создавал в предместье Чикаго городок Риверсайд. Линия железной дороги стала здесь единственной прямой, тогда как общий рисунок планировки создан сознательно искривленными улицами, так что более всего напоминает рисунок прожилок на дубовом листе. Через несколько лет тот же Олмстед пытался продать Тихоокеанской Железной дороге новый «органический» проект города Такома (штат Вашингтон), но его элегантная

планировка, идеально обыгрывающая рельеф, решительно не соответствовала программе быстрого коммерческого освоения. США пошли иным путем.

Новые пригороды, вроде Риверсайда, были доступны лишь немногим, а резкое разрастание сети общественного транспорта способно не только вывести людей из переуплотненного центра, но и впустить в него множество новых жителей, способных сделать там жизнь невыносимой. Отдавая себе в этом отчет, Комиссия по наемному жилью выдвинула совершенно новую идею. В полном соответствии с американской традицией передоверять регулирование жизни закону, а не исполнительной власти, было предложено ввести нормирование высоты и объема построек. Исполнительный секретарь комиссии Бенджамин Марш предложил воспользоваться опытом германского Франкфурта, так что зонинг – законы о зонировании, определившие жизнь американских городов на столетие вперед, был заимствован из Германии. В 1916 г. Нью-Йорк вводит правило зонирования по использованию и по высотам, одновременно с законом об обязательных отступах ярусов от красной линии при возведении небоскребов, и есть основания утверждать, что эти два закона в совокупности сыграли роль долгоживущего главного архитектора, которого здесь не было никогда.

Крупный бизнес быстро уяснил выгоды жесткого регулирования, позволявшего избавляться от нежелательного соседства промышленных производств или кварталов, переполненных беднотой, и достаточно скоро, в 1923 г. был принят Закон о государственном стандарте зонирования. Дополнение 1927 г. закрепило за генеральным планом статус закона, обязательного к исполнению. Однако сама разработка генерального плана была определена как рекомендуемая, но не обязательная, вследствие чего большинство городских комиссий по городскому планированию так и не получило средств на разработку генплана. Фактически планировочная деятельность и зонинг оказались разобщены и законодательно, и фактически, что во многом предопределило дальнейшую судьбу американского городского планирования.



Архитектор-художник Хью Феррис известен прежде всего своими выразительными рисунками, и мало кто помнит, что эти графические листы являлись всего лишь своего рода плакатами, взывавшими к тому, чтобы был принят закон 1916 г., определивший правила отступа массива зданий от красной линии по высоте.

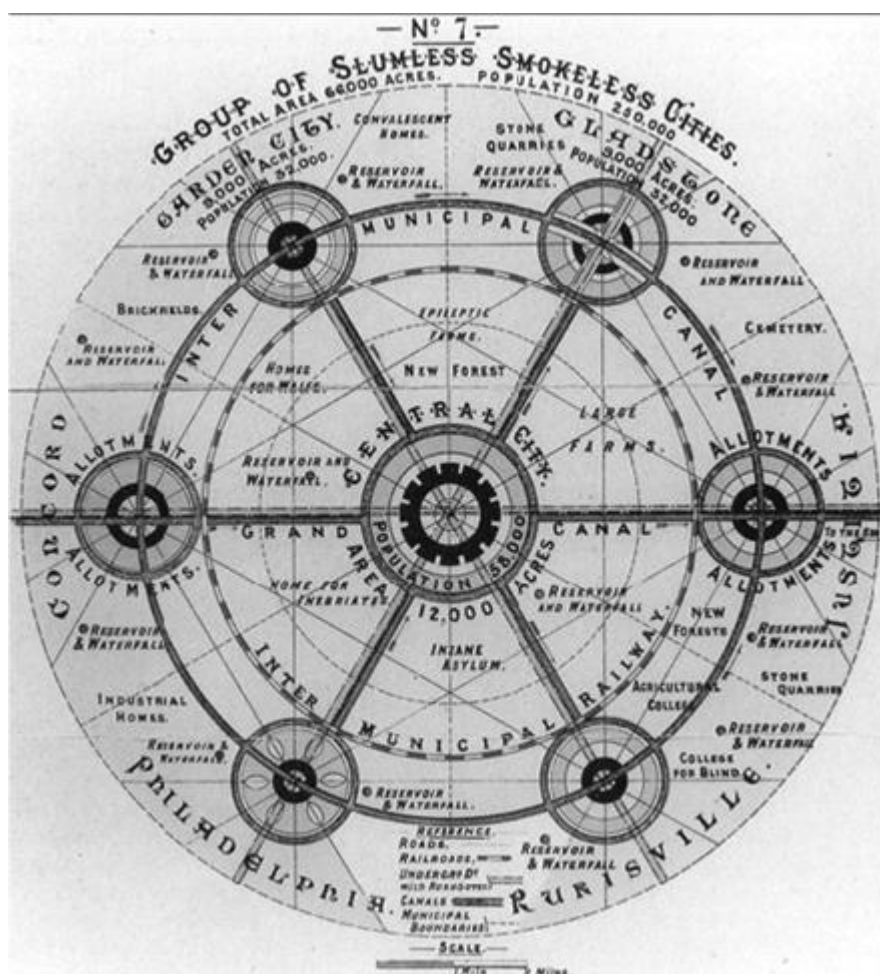
Город-сад и его метаморфозы

Как мы видим, идея города-сада, пусть и в малом масштабе, была не только выдвинута, но и эффектным образом осуществлена, но, как бывает нередко, эта идея была приклеена к имени Эбенизера Говарда. Приклеена сразу, и столь прочно, что автор изданной в 1898 г. книги, первоначальное название которой, напомним, было «Завтра: мирный путь к социальной реформе», во втором издании 1902 г. дал ей новое название: «Города-сады завтрашнего дня».

Как всегда в истории урбанистики, Говарду можно найти предшественников, среди которых окажутся и утописты Оуэн и Фурье, и Герберт Спенсер, настаивавший на национализации земли, и Петр Кропоткин, подчеркивавший, что развитие техники позволит заменить гигантские заводы малыми мастерскими, и Чарльз Бут, и множество других. К начитанности Говард добавил личный опыт. Он провел молодость в Америке, попробовав свои силы в фермерстве – Акт о свободном заселении дал каждому право на бесплатный участок земли. Он долго жил в Чикаго и видел создание Риверсайда в 15 км от города, который, в начале процесса восстановления после страшного пожара 1871 г., именовали городом-садом. Все это не умаляет значение трудов Говарда. Во-первых, он сумел в небольшой книге соединить множество идей предшественников в оригинальное целое, во-вторых, этот самоучка, который зарабатывал на жизнь как стенографист, был человеком прямого действия.

Хотя книгу Говарда перевели на множество языков и издавали многократно, его чаще всего интерпретировали неверно. Ему приписывали пропаганду в пользу низкой плотности едва ли не сельского расселения, тогда как он стремился достичь высокой плотности жилой среды. Его город-сад смешивали с пригородом-садом, тогда как Говард настаивал на экономической самостоятельности своего поселения. Многие до сих пор полагают, что он стремился к созданию маленького города, а он мыслил в категориях гигантской системы расселения, сцепленной воедино скоростным транспортом. Наконец, ему приписывали механическое манипулирование людьми (что справедливо для Чарльза Бута), тогда как Говард стремился к самоуправляемым сообществам свободных людей. Его считают планировщиком, хотя он постоянно подчеркивал, что все иллюстрации в его книге суть лишь принципиальные схемы, нуждающиеся в разработке профессионалов, и кольцевое построение схем не следует трактовать как генеральный план.

Суть доктрины Говарда – «город-сельское поселение», освобожденное от пороков как традиционного крупного города, так и села. Слова свобода и кооперация на базисной схеме Говарда – не риторическое упражнение, а существо дела. Одна из диаграмм в первом издании, впоследствии не воспроизводившаяся, описывает, каким образом ассоциация горожан, выплачивающих умеренную ренту, способна обеспечить сначала выплату процентов на заемный капитал, затем постепенную выплату основного займа и, наконец, формирование собственного пенсионного фонда и фонда развития системы образования и охраны здоровья. Центральный парк культуры с его общественными зданиями, лесопарк, окруженный остекленным променадом, полосы кварталов односемейных домов, разделенных широкой полосой, в которой следует разместить мастерские и школы, озелененными авеню и бульварами, сбегаящимися к центру, – все это для Говарда было лишь очерком основной идеи. Эту идею он начал воплощать в жизнь с энергией и чрезвычайным упорством.



Может быть, основная схема из книги Говарда. В отличие от более скромных концептуалистов, Говард мечтал о создании целостной системы расселения для целых стран, предлагая связать «города-сады» кольцевым каналом, кольцевой железной дорогой, а также радиальными связями, которые должны были объединить канал, шоссейную дорогу и линию подземной железной дороги, устроенной под шоссейной. Без отсылки к Говарду эту идею подхватил Герберт Уэллс, впрочем, отбросив метрополитен.

Говард писал свою книгу для людей с практическим складом ума, рассчитывая на то, что постепенность реализации проекта и его полная независимость от государства привлекут симпатии как социалистически настроенных общественных организаций, так и викторианских предпринимателей, заинтересованных в классовом мире. Менее чем через год после публикации книги Говард создает Ассоциацию городов садов, которая уже в 1900 г. преобразуется в ООО «Первый город-сад», а еще через три года он зарегистрировал Первую компанию города-сада, на заемные средства выкупившую 1500 га в 35 милях от Лондона. С этого началась история города Лечворта, первую тысячу жителей которого составили романтики-интеллигенты, вскоре почти полностью вытесненные «синими воротничками». Желая разместить в Лечворте предприятия долго не находилось, пока крупный издатель не согласился вынести туда типографию. Город достиг половины намеченной по схеме Говарда численности в 30 тыс. человек только к предвоенному 1938 году и был достроен только к 60-м годам, когда специальная корпорация, созданная решением Парламента, спасла его от поглощения новой спекулятивной застройкой. Подлинную славу Лечворту, фактически затмившую его инициатора, принесло планировочное решение, созданное Раймондом Унвином и его партнером Барри Паркером.

Существенно отметить, что ни тот, ни другой не были по образованию архитекторами. Унвин – инженер, Паркер – интерьер-дизайнер, тогда именовавшийся художником-декоратором. Это отчасти высвобождало соавторов от давления эстетики эпохи короля Эдуарда и облегчило создание действительно оригинального решения городского пространства. Унвин был убежденным социалистом умеренного толка и поклонником Кропоткина, лондонские лекции которого он слушал. Он имел немалый опыт строительства коттеджей в шахтерских поселках и в 1902 г. опубликовал книгу под названием «Коттеджи и здравый смысл», где суть сводилась к страстному требованию создать достойные условия жизни для рабочего класса. Вслед за этим последовал заказ от владельца шоколадной фабрики на «деревню» в Нью-Ирsvике, близ города Йорк – эта работа, однако, уже не имела благотворительного характера, будучи сугубо коммерческим предприятием. Унвин и Паркер расположили поселок в непосредственной близости от фабрики, с наветренной стороны, отделив его неширокой, но заметной зеленой зоной, часть которой образовали спортивные площадки. Русло ручья органически включилось в миниатюрный ландшафтный парк. Важным новым элементом было включение в структуру поселка павильона для собраний и ряда торговых павильонов. «Террасы» из таунхаусов и отдельные коттеджи были сгруппированы вокруг общей зеленой лужайки, вдоль пешеходных дорожек и тупиков – возникла модель, которой было суждено долгое будущее.

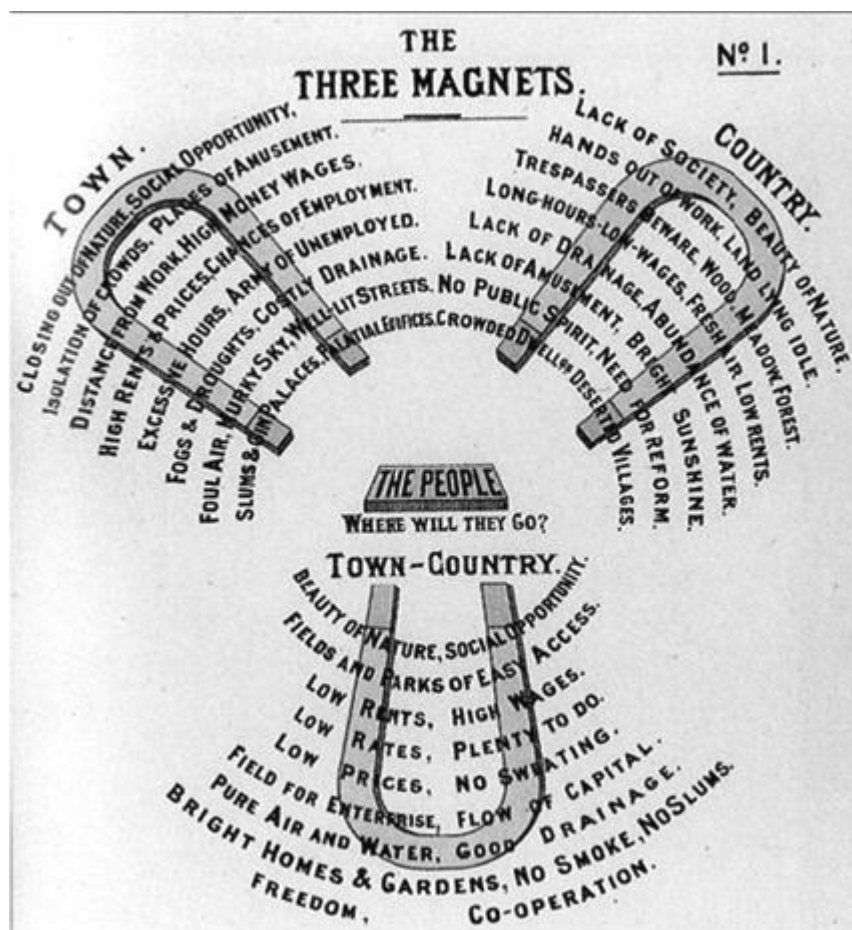


Лечворт – первый из реально построенных «городов-садов», созданный акционерным обществом Эбенизера Говарда, однако известность Лечворту принесла планировочная структура Унвина и Паркера. Оpozнать в этой структуре замысел Говарда достаточно сложно. Первый «город-сад» стал сразу же и последним, уступив место пригороду-саду. В Лечворте удалось разместить одну типографию, попытки создать производственные центры прочих «городов-садов» не были успешными.

В Лечворте задача осложнилась. И промышленная зона была крупнее, и вместо скромных павильонов Ирsvика здесь надлежало создать полнокровный городской центр, на который авторы возлагали большие надежды, рассчитывая, что таким образом удастся смягчить контраст между группами жителей, относящихся к разным социальным классам. Решить задачу удалось лишь отчасти – пространственный разрыв между таунхаусами и коттеджами все же заметен. К тому же не доставало архитектурного опыта, и, как признавал позже Унвин, авторы еще не были знакомы с книгой Камилло Зитте «Художественные основы градостроительства». Между свободой ландшафтной планировки жилых групп и некой сухостью формального решения городского центра в «парижском» стиле проступило явное несоответствие.

Не будет большим преувеличением сказать, что на Лечворте история города-сада в полном смысле слова и осуществилась и завершилась, так как уже следующую работу Унвина и Паркера – Хэмпстед – следует отнести к другой группе: «пригород-сад». В Англии это были преимущественно кооперативы, предполагавшие, наряду с жильем, создание общественных пространств, как на свежем воздухе, так и под крышей. – И не только в едином центре, но и для отдельных жилых групп, при обязательном сохранении незастроенных зеленых лужаек, чтобы оставить в неприкосновенности и вид из окна, и вид на застройку извне. Специальный правительственный Акт 1909 г. разрешил такого рода кооперативным обществам брать кредиты из бюджета под низкий процент, и через десять лет таких поселков было уже более ста.

На континенте знакомство с британским опытом наложило на самостоятельные попытки отрыва от традиции. Испанец Артуро Сория-и-Мата еще в 1882 г. представил развернутый проект Линейного города. Как и Говард, он мечтал о бесконечных лентах застройки вдоль скоростных магистралей, связывающих центры старых городов. Это должно было обеспечить сочетание легкости передвижения с близостью к природе. Затем был конкретный проект такого линейного «города» на 48 км от городской черты Мадрида, из чего был построен лишь первый отрезок в 5 км, вслед за чем спекулятивная застройка, при разрастании столицы, охватила и растворила в себе мечты архитектора.



Знаменитая схема Эбенизера Говарда, сложившаяся под воздействием лекций русского анархиста Петра Кропоткина, содержит список пороков отдельно города и деревни, акцентируя стремление совместить их достоинства в «городе-селе». Говард был противником частной собственности на землю, настаивая на преимуществах свободного объединения людей через кооперативную форму акционерного общества по строительству города.

Француз Тони Гарнье разработал свой проект Индустриального города в том же году, когда вышла в свет книга Говарда, однако опубликовал его лишь через двадцать лет. Это была уже чистая утопия анархического склада – в Индустриальном городе не должно было быть ни полицейских участков, ни тюрем, ни зданий суда, ни церквей, зато там появились залы собраний на 3000 человек и, несколько странным для анархиста образом, огромный металлургический комбинат. В России Владимир Семенов, вернувшись из четырехлетней стажировки в Англии, не ограничился переводом книги Говарда и изданием собственной книги «Благоустройство городов» (1912 г.) и приступил к созданию «города-сада» у станции Прозоровская – для служащих Московско-Казанской железной дороги. В действительности это был именно пригород-сад, так как Семенов, остро полемизировавший с формальной эстетикой Камилло Зитте, лишь привнес унвиновские принципы планирования в широко

развернувшуюся практику дачного строительства близ Петербурга и Москвы.

Во Франции Анри Сельер предпринял усилия чтобы воплотить концепцию города-сада в Департаменте Сена, где он был назначен ответственным за жилищное строительство в Парижском районе. Первые проекты почти в точности повторяли схему Лечворта, затем плотность застройки увеличили, а в 30-е годы на место коттеджей пришли четырехэтажные, многоквартирные дома.

Американский вариант

В США на первый план выдвинулась Американская Ассоциация Регионального планирования, отчасти подхватившая идеи Говарда, видоизмененные Патриком Геддесом и Кларенсом Перри. Много лет работая с социальными реформаторами и социологами Чикаго и Нью-Йорка, Перри был первым, кто обратил внимание на особую роль школы как центра социальной связности в жилой среде. Благодаря этой совместной работе впервые основной акцент был сделан на представление о «соседстве» как социальном инструменте для воспитания индивида и, что было особенно важно для Америки, для ускоренной интеграции новых иммигрантов в систему ценностей США. Благодаря такой совместной работе, впервые была доказана интуитивная убежденность архитекторов в том, что качество жилой среды оказывает существенное воздействие на облегчение или затруднение формирования «духа соседства». Перри жил в Форест Хилл Гарденз, пригороде-саде Нью-Йорка, и наблюдения за жизнью этого района привели к формированию концепции «соседства» как планировочной единицы (в Советском Союзе слово «соседство» переводили как микрорайон, и невольная подмена смысла при таком переводе сыграла значительную роль в градостроительстве хрущевской эпохи). Последовательно развиваясь, концепция Перри была опубликована в 1929 г. и легла в основу подготовки Регионального плана Нью-Йорка, в разработке которого Перри сыграл ключевую роль, впервые обозначенную: социальный планировщик.



Углубление знания о социальной структуре городского сообщества привело Кларенса Перри к формированию концепции «соседства» как своеобразной молекулы, соединение

которой со сходными планировочными единицами должно было привести к равномерному развитию города. Ядром «соседства» является школа с ее спортивными площадками, зал и площадь для собраний жителей. В Советском Союзе «соседство» перевели как «микрорайон».

Если предельно сжать концепцию Перри, то получится следующее. Размерность «соседства» определяется радиусом удобной доступности средней школы и, тем самым, уровнем плотности застройки. Школа и примыкающие спортивные площадки, дистанция до которой не должна превысить полмили, т. е. 800 м, становятся ядром планировочной «молекулы». Общественный центр, состоящий из магазинов повседневного спроса, зала и площади собраний, располагается в узле соприкосновения нескольких «соседств», на углах, так что предельное расстояние до него не превышает четверти мили. Вот, собственно, и все, но следует помнить, что речь идет об Америке, и Перри утверждал: «На площади наиболее удобно разместить мачту для подъема флага, монумент, эстраду для оркестра или декоративный фонтан. В общественной жизни соседства она послужит местом организации местных праздников. Здесь будут поднимать флаг в День Независимости, здесь будут зачитывать Декларацию Независимости, а красноречивые ораторы будут вдохновлять горожан на патриотические деяния».

Перри считался с тем, что уже наступила автомобильная эра, подчеркивая, что транзитные улицы становятся естественными границами «соседств», тогда как в их пределах проезды меньшей ширины будут открыты лишь для местного транспорта. Следуя ранней версии программы Перри, архитекторы Стейн и Райт уже завершили в 1928 г. участок в 30 га в 5 милях от Манхэттена, создав там Саннисайд – группу из нескольких сверхкрупных кварталов с парками внутри, но в пределах Нью-Йорка их связывала обязательность прямоугольной планировочной решетки. Затем, уже за городской чертой, работая на ГКЖЗ – Городскую Корпорацию Жилой Застройки, они создали, наконец, американскую версию города-сада – Рэдберн. На территории в 8 кв. км суперкварталы были теперь освобождены от требований планировочной сетки, а компоновка групп домов, по модели Унвина-Паркера, что подчеркивали авторы, была сделана так, что автомобильное движение через центральные парки было уже невозможно. Как с гордостью говорили авторы, «Мы ликвидировали задний двор... и построили дома, у которых нет заднего фасада, а потому нет и переднего».

Модель не выдержала испытания временем. Хотя «Ассоциация Рэдберн» сохраняла контроль над пространственной структурой, дома выставались на продажу, и все надежды на социальную интеграцию рухнули. Трое из пяти домовладельцев оказались управленцами среднего уровня, и выше, «синих воротничков» среди жителей Рэдберна не было совсем, к тому же, в соответствии с тогдашней американской практикой, риэлторы не продавали там жилье не только неграм, но и евреям. Великий кризис и депрессия приостановили рост Рэдберна, так что к середине 30-х годов там было только полторы тысячи жителей – слишком мало, чтобы поддерживать развитую социальную программу, а поддержать коммунальные службы удавалось лишь с помощью ГКЖЗ и Фонда Карнеги.

Были другие попытки, из которых относительно успешным стало создание Болдвин Хиллз в Лос-Анджелесе, где, однако, пришлось пойти на урезание программы. Так, обширные лужайки были проданы частным владельцам, чтобы снизить коммунальные расходы, торговый центр и детские сады так и не были построены. Поначалу проект осуществлялся как расово интегрированный, однако со временем белые семьи выехали, жалуясь на беспокойных соседей. Болдвин Хиллз, переименованный в Зеленую Деревню, существует по сей день, однако в связи с близким соседством района субсидируемого жилья, по ночам его объезжают полицейские на мотоциклах, что плохо корреспондирует с первоначальным замыслом. Успех сопутствовал другому предприятию – Зеленому Поясу.

С началом выхода из депрессии Рексфорд Тагвелл, экономист из «мозгового штаба» президента Рузвельта, предложил строить крупные поселки на дешевой земле за городской чертой, переселять туда обитателей трущобных кварталов, а затем сносить трущобы,

создавая парки на освободившихся местах. Непосредственная близость к городу, а значит, к рабочим местам имела в программе Тагвелла принципиальное значение. От амбициозной программы (предлагалось построить 3000 таких пригородов), мало что осталось. Из списка первых 25 средства нашлись только для восьми. Конгресс урезал их число до пяти, осуществление еще двух было остановлено местными протестами. В результате были созданы только три: Гринбелт под Вашингтоном, Гринхилл у Цинциннати и Гриндейл, рядом с Милуоки.

Тагвелл не доверял архитекторам, но был вынужден привлечь их к работе, для скорости поручив каждый проект отдельному архитектурному бюро. До наших дней сохранилось только ядро Гринбелта, которым владеет кооператив, уже в 80-е годы осуществивший его реконструкцию в опоре на ссуду из федерального бюджета. Теперь это ядро вошло в список Исторических мест, тогда как основная часть пригорода подверглась решительной коммерческой перестройке и совершенно неузнаваемо.

В Германии Теодор Фриш опубликовал свой «Город будущего» на два года раньше, чем Говард (он впоследствии уверял, что Говард украл его идею). В его огромном, до миллиона жителей, городе, как и в давних утопиях, уподобленном колесу с множеством спиц, каждый должен был занять свое функциональное место в тотально упорядоченной системе, что до известной степени предвосхищало идеи национал-социалистов. Практика пошла в ином направлении. На окраине германского Эссена с 1912 г. на средства Круппа был выстроен поселок Маргареттенхёэ – почти точное подобие Нью-Ирsvика Унвина-Паркера. В 8 км от Дрездена возник пригород-сад Хеллерау, но это скорее были проявления романтизма в духе возрождения ремесел. Ключевым стимулом для реформы стал страх перед большевизмом после недолгого существования советов рабочих и солдатских депутатов в ряде немецких городов. На северо-востоке от Берлина Мартин Вагнер строит Сименсштадт – крупный пригород вокруг заводов известного концерна. Опорным узлом здесь выступает станция метрополитена, и в двух шагах от небольшого общественного и торгового центра при станции ведущие архитекторы наступавшего модернизма расставили в огромном парке четырех – и пятиэтажные жилые дома. Их горизонтальные, протяженные формы вполне гармонично объединились с моделью Унвина-Паркера.



Маргареттенхёэ – германский вариант пригорода-сада, где достаточно последовательно осуществлено стремление придать новому району характер старинного немецкого городка. Таковы были вкусы заказчика и инвестора, но в большинстве

реализованных проектов в Германии вполне уже отразились вкусы социал-демократических властей, естественным образом пытавшихся отторгнуть все, что ассоциировалось с Кайзеровской Германией.

Аналогичная планировочная схема была применена Вагнером при создании крупных садов-пригородов Целлендорф и Хижина дяди Тома. Тоже в опоре на станции метро, но с меньшей этажностью: двухэтажные дома с используемыми чердаками под плоскими кровлями, выстроенные большим агентством ГЕХАГ по социал-демократической программе субсидируемого строительства. Пригороды, застроенные домами по проектам превосходных архитекторов Бруно Таута и Хуго Херинга, которые уделяли чрезвычайное внимание функциональным удобствам планировки, стали, таким образом, и новым воплощением города-сада, и вместе с тем прямым отрицанием идеи. Это органические части огромного города, но никак не самостоятельные поселения.

В 1924 г. новый бургомистр Франкфурта, стремившийся достичь мира между трудом и капиталом, пригласил для реализации программы массового строительства на свободных землях, выкупленных городом еще до войны, архитектора Эрнста Мая, известного уже как создателя генерального плана Бреслау (Вроцлава).

Наступление модернистов

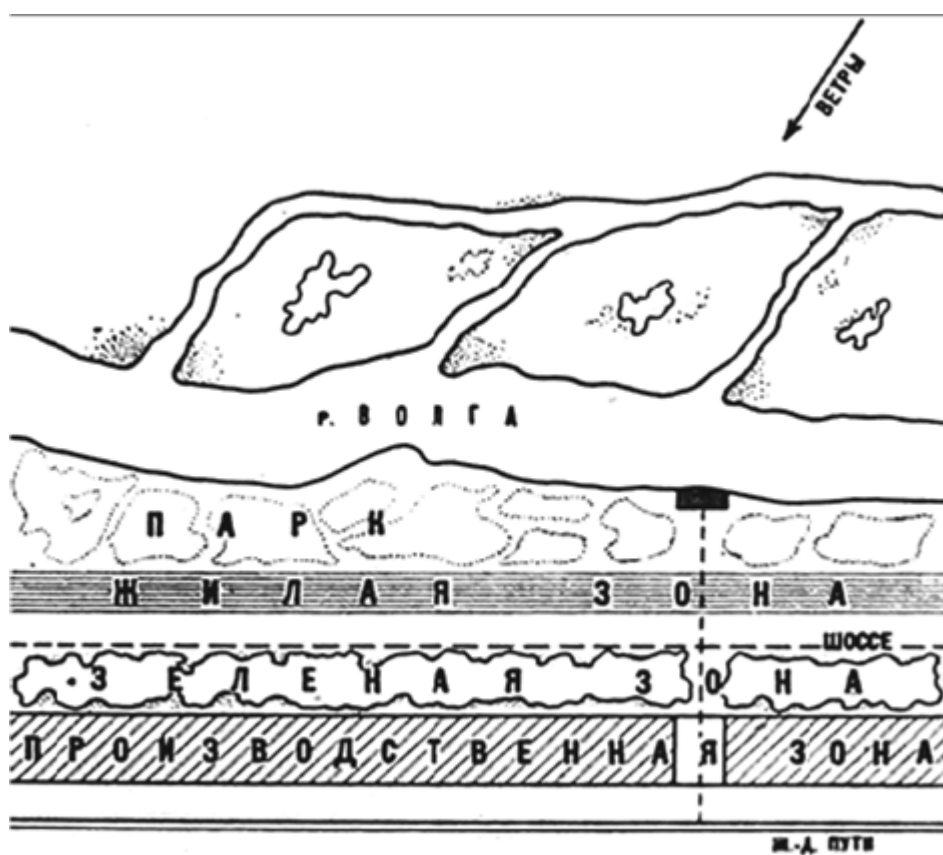
В 1910 г. Эрнст Май работал в мастерской Унвина над проектами Лечворта и Хэмпстеда и вернулся в Берлин с твердым намерением воплотить идею создания городов-садов в 20–30 км от города, так чтобы между Берлином и ими оставался широкий зеленый пояс. Пришлось идти на компромисс с политиками и проектировать города-спутники, сразу же за нешироким зеленым барьером, без собственной промышленности и только с необходимой мелкой торговлей. При этом задачу создания городов-спутников брал на себя берлинский бюджет, что прямо противоречило говардовской схеме. Проект Мая отличался и от английских, и от американских образцов еще и тем, что здесь впервые вступала в права новая архитектура – социал-демократическая Германия стремилась ничем не походить на Германию кайзеровскую. Речь шла о сплошной застройке тихих улиц таун-хаусами с предельно простыми фасадами и плоскими кровлями, пригодными для использования в хорошую погоду. Наиболее успешным стали маленькие Праунхейм и Рёмерштадт (1400 и 1220 домов соответственно) близ Франкфурта – прежде всего за счет того, что длинные ряды домов выстроились на верхней террасе поймы реки Нидды. Школы и детские сады были поставлены на средней террасе, а нижнюю террасу должны были занять парк, спортивные площадки, зал собраний и коммерческие сады. Даже при столь малых масштабах, программа была урезана, и зал не построили.

И Май, и его соперник Мартин Вагнер верили в социальное партнерство между трудом и капиталом столь же твердо, как в него верили Говард и Унвин, но иначе: место анархо-кооперативной доктрины заняла коллективистская. Для Мая «одинаковые коробки домов с садами на крыше символизируют идею коллективной жизни в едином стиле, подобно тому, как пчелиные соты улья символизируют однородные условия жизни его обитателей». Вполне естественно, что Эрнст Май отправился возводить социалистические города в Советский Союз.

Советский вариант

Здесь уже успели пережить разработку генерального плана Москвы академиками Жолтовским и Щусевым, которые никаких новых веяний долго не признавали. Пережили страстную дискуссию между урбанистами, стремившимися к городу многоэтажных громад, и дезурбанистами, которые настаивали на варианте линейного города в духе Сория-и-Мата. Все это были сугубо бумажные проекты как в условиях разрухи, так и в недолгий период

НЭПа, когда ожило кооперативное строительство, ведущим пропагандистом которого был теоретик муниципального движения Л.Велихов. От этого времени в Москве сохранился лишь поселок Сокол – компактный пригород-сад, многообразие односемейных домов которого было обусловлено тем, что застройщиком выступил частный Строй-трест. В других городах строились лишь отдельные клубы, здания для новой власти, компактные кварталы – преимущественно для всемогущего Наркомата Внутренних Дел. Наконец, наступила эпоха индустриализации, сразу ориентированной на строительство огромных заводов, что требовало создания новых городов – рядом с большими городами, как в Нижнем Новгороде, или на пустом месте, как Магнитогорск или Новокузнецк. Более того, государственная власть, представленная через Наркоматы, требовала осуществлять грандиозные работы в немыслимо короткие сроки, что ставило перед архитекторами или инженерами, ни один из которых не имел опыта планирования в столь больших масштабах, чрезвычайно трудные задачи. Были проекты удачные и неудачные, в большей или меньшей степени, и весь этот опыт наскоро был обобщен в небольшой книге Николая Милютин «Соц-город: проблема строительства социалистических городов», изданной в 1930 г.



Линейная схема развития социалистического города, т. е. города прежде всего индустриального, опубликованная Николаем Милютиным в его небольшой книге, в отношении планирования не содержала чего-либо нового. Это грамотная компиляция уже накопленного опыта. Однако, если на Западе реализации сходной, экологически здоровой схемы долгое время препятствовала частная собственность на землю, то в СССР столь же непреодолимым препятствием оказалась крайняя спешка и разобщенность планирования по разным ведомствам.

Милютин – архитектор-любитель по призванию, но прежде всего крупный советский чиновник из числа профессиональных революционеров, в годы первой пятилетки возглавивший Правительственную комиссию по разработке вопроса о постройке соц. городов. Книга Милютин, как ничто другое, позволяет если не понять, то, во всяком случае, проникнуться образом мыслей почти забытой сейчас эпохи.

Принципиальный разрыв с прежним опытом, действие «от противного», в опоре на бескомпромиссную веру в собственную правоту, заменяло этим замечательным людям знание, накопленное в мире.

«Между тем до сих пор мы строим не только наши жилища по старым „купецким“ образцам, но и строительство наших городов идет, как правило, по тем же традиционным (привычным) путям. Отличительными чертами для этого типа строительства являются: мелкосемейная квартира, рассчитанная на индивидуальное (обособленное) обслуживание всех сторон быта, и историческое основание для планировки города вокруг рынка».

«А главное перед нами стоит огромная задача уничтожения противоположности между городом и деревней. Вот почему самое понятие „город“ должно быть нами пересмотрено».

«Для нас не может быть спора об урбанизации и дезурбанизации. Мы должны будем разрешить задачу нового расселения человечества, уничтожив ту бессмысленную для нас централизацию промышленного производства, которая родит современные города».

– Удивительное смешение эклектического российского марксизма и несомненного знакомства с зарубежной практикой, тем не менее, вело Милютину к предъявлению своего варианта линейного города, но не бесконечного, как у дезурбанистов, а напрямую привязанного к тому, что почиталось безусловно важнейшим, если не единственно важным. К заводу.

«...Укрепившаяся у нас тенденция строить наши новые предприятия в уже существующих городах и поселках, где имеются аналогичные предприятия, должна быть решительно отвергнута».

«Поточно-функциональная система должна явиться обязательной основой новой планировки... Жилая часть (зона) нового предприятия должна располагаться параллельно производственной и должна быть отделена от нее зеленой полосой (защитной зоной) более 500 м».

– Милютинская схема подкупала замечательной простотой. Железнодорожные пути, затем полоса производственных и коммунальных предприятий. Далее полоса зелени, через которую кратчайшие пути ведут к проходным заводам; жилая зона, в свою очередь, расчленяемая на полосу учреждений питания и обслуживания, собственно жилье, лента, где размещаются детские учреждения. Затем полоса парка и, наконец, примыкающие к ней земли совхозов. Как в свое время книга Говарда, небольшой текст Милютину сопровождается детальными расчетами, доказывавшими, что его поточно-функциональная система, по меньшей мере, вдвое дешевле, чем строительство по традиционной схеме. В это можно отчасти поверить, если принять во внимание, что «минимальная жилая ячейка» на одного или двух (вопрос остается не проясненным, хотя ясно обозначено отсутствие детей, сразу же перемещаемых в ясли, потом в детский сад, потом в школу) должна, по Милютину, составлять 2,4 м x 3,0 м, при одном душе на 12 или 15 человек, а ячейка повышенного типа – 14 кв.м., включая даже индивидуальную душевую кабину.

Новые города были построены, но не по Милютину, который к 1930 г. еще не осознал, что его коммунистически-уравнительные идеи уже не соответствовали новым временам. Рабочие, вчерашние крестьяне, охотно вербовавшиеся на стройку чтобы уйти от коллективизации, заполняли «временные» бараки, в которых «минимальная жилая ячейка», отгороженная занавеской, составляла 2–3 кв. м, а в некотором отдалении были воздвигнуты коттеджи для иностранных инженеров и многоэтажные, как правило, галерейного типа, «дома для специалистов». Тот же Милютин напрасно выкладывал рядом на страницах своей книги проекты планировки «соцгородов», выполненные грамотно и неграмотно относительно розы ветров. Ведомственная разобщенность строительства препятствовала осуществлению любого варианта, символом чего можно счесть Сталинград, ставший своего рода «линейным городом» на 70 км, а в действительности – цепочкой рабочих поселков, отрезанных от Волги заводами и складами.

Советских авангардистов на Западе переводили и знали, однако после 1932 г., когда с многообразием идей в Советском Союзе было покончено, их проекты, постройки и немногие тексты отходили в прошлое. На первую позицию выдвинул себя Ле Корбюзье – несомненно талантливый художник и автор множества весьма специфических текстов. Тезисы следуют один за другим, как гвозди, вбиваясь в голову читателя, обоснования вообще отсутствуют, но именно этот напор оказался заразительным в эпоху, легко склонявшуюся к тоталитаризму. Выдвинув идею дома как «машины для жилья», этот выходец из семьи швейцарских часовых дел мастеров, взявший псевдоним с дворянским звучанием, не мог не предпринять попытку создать собственную, похожую на механизм, модель города.

Еще в 1922 г. Корбюзье публикует «Современный город», затем «Урбанизм», а в 1925 г. он предъясняет на Всемирной выставке декоративных искусств макет своего «Плана Вуазен», выполненный на средства владельца авиазавода с этим именем. На плане Парижа выстроились 18 одинаковых зданий высотой 240 м. На своем месте осталась лишь Вандомская площадь, сохраненная ввиду ее полной упорядоченности, несколько исторических памятников следовало перенести, все остальное – стереть с лица земли. По совпадению или нет, «Лучезарный город» очень напоминает поточно-функциональную схему Милютина, но применительно к откровенно капиталистическому городу. Жилье отделено от полосы фабрик, полосы складов и полосы тяжелой индустрии, но при этом жилая зона четко разделена на центральный стержень, скомпонованный из шестиэтажных жилых корпусов с апартаментами, по обе стороны от которого простирались бы «поля» корпусов для рабочих в одинаковых кварталах, орнаментально уложенных на плане, наконец за полосой, отведенной для отелей и посольств в парке, нашлось место для делового центра, полностью отведенного под башни офисов, прямо взятых с ранней схемы Плана Вуазен. Скоростные автомагистрали и множество спортивных площадок (для элиты получше, для рабочих поскромнее) дополнили картину.



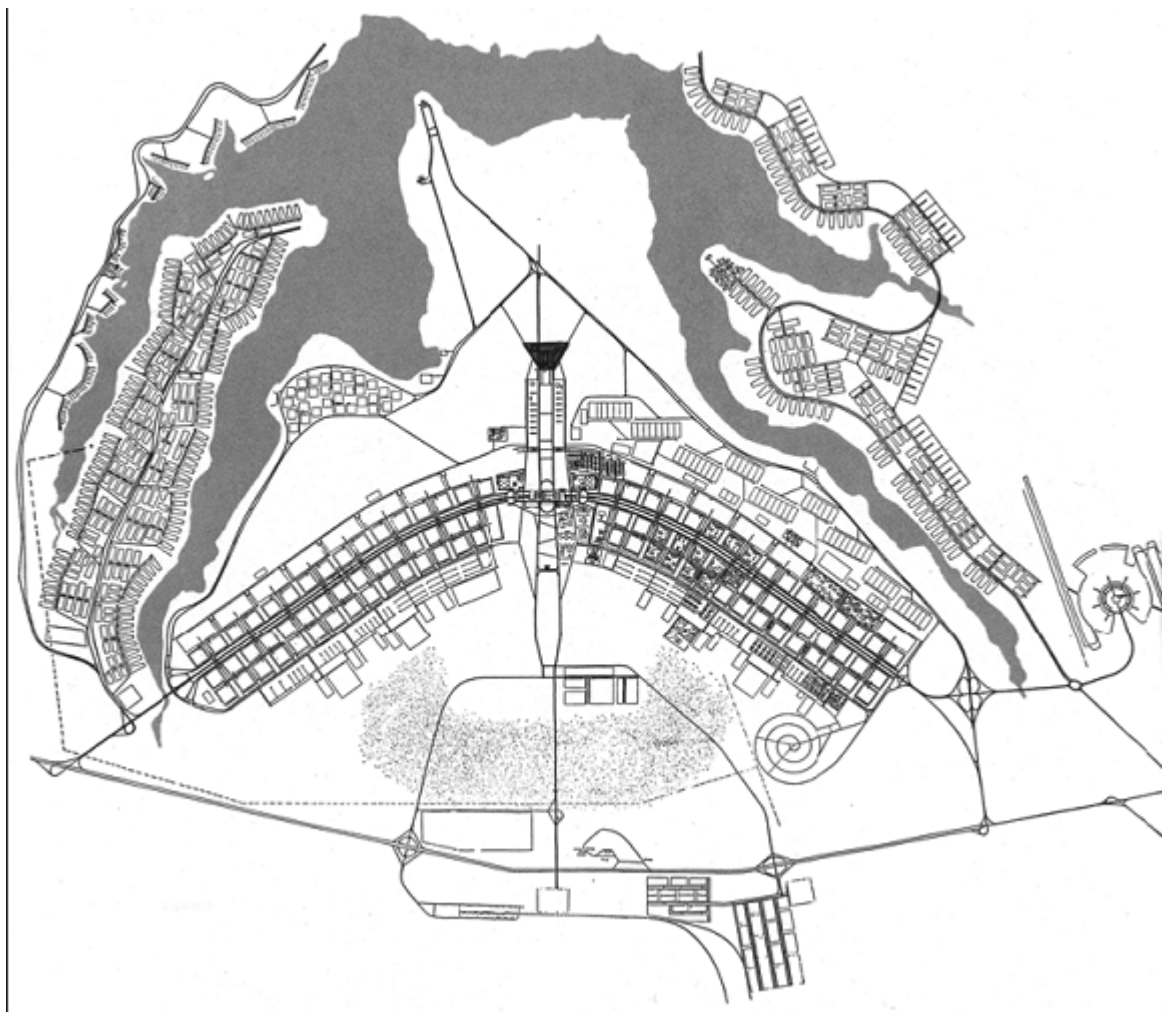
Проект реконструкции Парижа, созданный Ле Корбюзье, был, разумеется, сознательной провокацией. Стереть все, кроме Лувра и Вандомской площади, чтобы на место старого поставить «Лучезарный город» – это во всяком случае не могло не привлечь внимание. Заметим, что ту же операцию Ле Корбюзье предлагал проделать и с Москвой, и, что особенно забавно – с нью-йоркским Манхэттеном.

В 1933 г. Корбюзье публикует проект «Лучезарного города». Основная идея осталась неизменной: строить как можно выше, на как можно меньшей площади, оставляя свободное пространство, но его первичная концепция претерпела некоторое изменение. Автор разочаровался в буржуазии – критики без обиняков назвали его варваром. Теперь он

переходит на позиции синдикализма, т. е. классового мира на основе союза сильной государственной власти с лояльными профессиональными объединениями, и отнюдь не случайно «Урбанизм» был завершен репродукцией гравюры, изображавшей Людовика XIV, распоряджающегося строить комплекс Инвалидов. Сочинитель начал поиск нового Людовика, обращаясь сначала к Муссолини, затем, в ходе работы над зданием Центросоюза, к Сталину – с предложением построить свою Новую Москву рядом со старой. В годы войны он пытается увлечь своими идеями коллаборационистский режим Виши... «Гармоничный город должен быть, прежде всего, спроектирован экспертами, понимающими существо урбанизма. Они разрабатывают планы с полной свободой от какого-либо нажима или частных интересов, а когда эти планы оформлены, их надлежит внедрить безукоснительно». Еще короче эта позиция Корбюзье выражена так: «Проектирование городов слишком важное дело, чтобы доверить его горожанам».

В «Лучезарном городе» все должны жить в одинаковых, огромных «жилых единицах», получая квартиру сообразно норме площади на человека. Оживают уже напрочь забытые в Советском Союзе идеи исключительно общественного обслуживания, включая коллективное воспитание детей. Уже во время войны концепция города вновь претерпевает изменение. Разочаровавшись в идее мегаполиса, Корбюзье фактически воспроизводит говардовскую схему, соединив ее со схемой Тони Гарнье. Теперь уже крупные центры образования и развлечений должны быть соединены в гигантскую сеть линейными индустриальными городами, растянутыми вдоль магистралей, связывающих все страну.



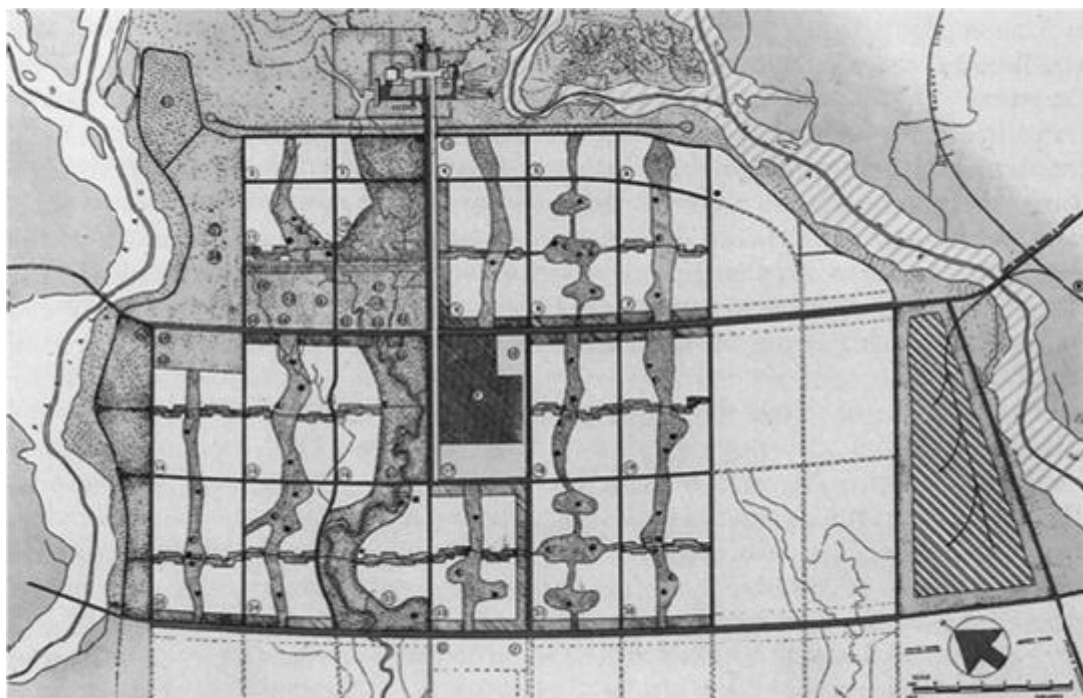


Планировочная структура новой столицы Бразилии – города Бразилиа, твердой рукой начертанная Люцио Коста, может считаться апофеозом концепций модернизма. Благодаря гигантским усилиям президента Бразилии Кубичека, город чиновников был вчерне построен к концу его президентства. Впрочем, вдоль берега водохранилища возникли вполне комфортные зоны вилл. Маленькая черная трапеция в центре – это гигантский в действительности правительственный центр Бразилиа, ставший своего рода планшетом художника, на котором архитектор Оскар Нимейер получил возможность сформировать свободную композицию из прямоугольных призм и грандиозных бетонных чаш.

Корбюзье построил несколько зданий, представляющих самостоятельный интерес, но все его попытки продать концепцию города, будь то Москва, Алжир, Барселона, Антверпен или Буэнос-Айрес, оставались на бумаге. Он пробовал убедить ньюйоркцев в том, что небоскребы Манхэттена недостаточно высоки, тогда как их слишком много, и повторил свой давний План Вуазен, врисовав свои призматические «горизонтальные небоскребы» в карту острова. Казалось бы, схемам Корбюзье не место в этой главе, но они оказали в послевоенной Европе столь сильное воздействие – через энтузиазм молодых поклонников – что они уместны именно здесь. Дело в том, что попытки воплотить те же идеи, с естественной поправкой на требования социальной практики и экономические ограничения, но с той же энергией игнорируя существо социальной жизни, были предприняты повсеместно. Даже в Британии с ее консерватизмом. Даже в США, когда стартовали программы строительства субсидируемого жилья. Даже в Советском Союзе, где эти идеи были сплавлены с переосмысленной микрорайонной схемой, заимствованной у Перри из вторых рук. Не лишним будет напомнить, что т. н. Дома Будущего, попытки строить которые были шумно предприняты в Москве и Ленинграде начала 70-х годов, воспроизводя «жилые единицы» Корбюзье, через их вторые издания в Англии и Швеции, – родом из

«Лучезарного города». Придется признать, что и вся почти «точечная» застройка Москвы лужковской эпохи в концептуальном плане восходит к Ле Корбюзье в гораздо большей степени, чем к советским модернистам 20-х годов.

Единственный раз фортуна улыбнулась этому мечтателю с темпераментом пророка и умом педанта – стремясь укротить бунтовавший штат Пенджаб, правительство Индии, совсем недавно обретшей независимость, после мучительного раздела с мусульманским Пакистаном, приняло решение о строительстве новой столицы штата – Чандигарха. Проект планировки был выполнен британским архитектором Альбертом Майером в традиции Уинвина-Паркера, но индусы решили привлечь Корбюзье-архитектора для того, чтобы тот вдохнул в образ Чандигарха новую энергию. Последовали жаркие словесные баталии, в результате которых произошло разделение труда, и Корбюзье получил полную свободу создания административного центра столицы штата. Возникла любопытная пространственная композиция, абсолютно не соответствовавшая ни климату, ни обычаям жителей, ни реальным политическим условиям: к парадному бассейну жители пытались пригонять скот на водопой, и их отталкивали полицейские, часть комплекса пришлось окружить колючей проволокой и т. д.



При переходе к реальному проектированию Чандигарха Ле Корбюзье не сумел обратить в свою веру основную группу планировщиков, получив в утешение разработку центрального ядра столицы Пенджаба.

Еще раньше Оскар Нимейер и Лючио Коста взялись за создание Бразилиа, о чем мы уже говорили в первой главе. Эти преданные ученики Корбюзье следовали его доктрине. Коста представил образ планировки на пяти небольших листах бумаги, не озабочась ни прогнозом численности населения, ни схемой землепользования, ни экономикой новой столицы. Это, впрочем, вполне соответствовало подходу к задаче со стороны президента Кубичека, который, во что бы то ни стало, стремился хотя бы вчерне завершить административный центр до конца своего правления. С затратами не считались, и Нимейер, отвечая на вопрос британского коллеги о стоимости Президентского Дворца, мог спокойно ответить, что не имеет об этом представления.

Комплекс административных зданий Бразилиа вошел во все учебники архитектуры в мире и, конечно же, обладает художественной самоценностью, но как город Бразилиа – катастрофа. Печально знаменитых бразильских фавел, в которых сотни тысяч бедняков

гнездятся в хижинах, собранных из чего попало, в Бразилиа нет, но рядом возник целый трущобный город – Тигуантинга. На этом история урбанизма в чистом виде «по Корбюзье» завершилась, если иметь в виду масштаб целого города, но попытки реконструкции в том же духе продолжились. Прежде чем обратиться к ним, целесообразно рассмотреть особый тип интермедии, также оказавшей мощное влияние на словарь планировки.

Реванш ретроградов

Важно иметь в виду, что история планирования городов в XX в. отнюдь не имела линейного характера. До середины столетия модернисты, работы которых заполнили страницы журналов, так что создавалось впечатление мощи и широты их движения, составляли абсолютное меньшинство. Их постройки следовало разыскивать в городах, застраивавшихся в разных вариантах классицизма или вырожденного Ар-Деко, или без претензий на стиль. В том, что касалось собственно планировки, можно было обнаружить сосуществование всего: от пересказов города-сада до Гранд-стиля, восходившего к Парижу столетней давности.

Чрезвычайно интересна почти совсем забытая книга «Новый город», изданная в Берлине в 1939 г. Ее автор Готфрид Федер в 1919 г., почти одновременно с будущим фюрером Германии, вступил в только что возникшую Рабочую партию Антона Дрекслера. Он делал успешную карьеру в нацистской иерархии вплоть до 1933 г., когда Гитлер, заключив союз с крупными промышленниками, отбросил социалистическую фразеологию. Федер уцелел во время расправы над прежней партийной элитой и до своей смерти в 1941 г., будучи сопредседателем «Боевого союза германских архитекторов и инженеров», возглавлял кафедру урбанистики Берлинского Технического университета. Яростный противник финансового капитала, противник либерализма и крупных городов, страстный националист, Федер оказался в Третьем Рейхе не у дел, а после войны его нацистская карьера означала, что книгу Федера вычеркнули из списка литературы, рекомендуемой для изучения. Даже столь опытный гуру урбанистики, как Льюис Мамфорд, ограничился небрежным суждением о нацистском сочинителе. Теперь, спустя 75 лет, к работе Федера можно отнестись беспристрастно.

Федер, не ссылаясь на него прямо (в нацистской Германии, как и в сталинском Советском Союзе, не приветствовались отсылки к иноземному опыту), оспорил расчеты Говарда, выдвинув величину 20 тысяч для населения идеального города. Исходные основания выбора этой величины не ясны, но, приняв ее, Федер подошел к дальнейшему вполне системным образом. Он выбрал все города довоенной Германии с примерно этой численностью жителей – таких оказалось 72, и обсчитал решительно все по 115 видам услуг, вплоть до выяснения размеров зала судебных заседаний, габаритов участка здания суда, планировки пекарен, размещения торговых лавок и мастерских.

В основе дальнейшей, уже проектной работы Федера лежали, как и у его советских коллег, сугубо идеологические, но вместе с тем ценностные соображения. Противник частных банков и антагонист универсальных магазинов, Федер искал опору в традиции германских добродетелей: частная собственность, но ограниченная в размерах, упорный труд и культ ремесленного качества, честность в отношениях, любовь к детям, культ местной, корневой общности. Крестьянин и бюргер – опора государства, следовательно, по Федеру, именно государство должно было взять на себя расходы по формированию сети нового расселения в местах, достаточно удаленных от крупных городов, чтобы избежать их тлетворного влияния. Федер был озабочен падением рождаемости в городах-«вавиллонах», приводя соответствующую статистику, равно как статистику роста дорожно-транспортных происшествий и именно он подвигнул своего коллегу по Техническому университету Кристаллера рассчитать оптимальные расстояния пешей доступности всех необходимых услуг от дома. Федер не сомневался в том, что лет через 30 после начала функционирования его городов старые промышленные города опустеют, и их можно будет постепенно снести.

Проблему столь ненавистой ему крупной промышленности автор предпочел проигнорировать (кстати, снятие Федерера с поста министра расселения, который он занимал менее года, было одним из условий соглашения Гитлера с лидерами индустрии), зато делал акцент на значении близости к природе для здоровья подрастающих поколений будущих солдат.



Когда Готфрид в 1934 г. возглавил кафедру урбанистики Берлинского Политехнического университета, студенты и аспиранты кафедры изготовили детальные макеты «идеального» города национал-социалистической Германии, в котором причудливо соединились романтика готического прошлого, романтика Говарда и нацистские реалии.

По понятным в тогдашних германских условиях соображениям Федерер ограничился очень скудным упоминанием предшественников и современников. В его книге есть изображения эллинистических городов Милета и Приены, Тимгада в римской Африке, есть два города, созданных при Муссолини на осушенных Понтийских болотах, к югу от Рима: Литтория (ныне Латина) и Сабаудия. Есть также отсылка к городу-саду Маргареттенхёз, который мы уже упоминали, и к городку Нейрессен, построенному близ Лейпцига. И еще упомянуты городки типа Гринбелт в США – тогда в Рейхе рассчитывали на нейтралитет Америки, если не на союз с ней.

Федерер безосновательно приписывал себе первенство в попытке рассматривать город как органическое целое. Здесь первым был британец Патрик Геддес. Этот создатель первой в мире кафедры социологии, в 1904 г. издавший книгу под названием «Развитие города», учитель Мамфорда, Унвина и Аберкромби, начал широко пропагандировать формулу «место – работа – люди» в форме передвижной, развернутой экспозиции, объезжавшей Европу с 1911 г. Автор «Нового города», конечно же, видел выставку Геддеса, и, вне всякого сомнения, ее идеи были ему глубоко созвучны. С тем лишь существенным отличием, что Федерер тверже, чем кто-либо, был уверен в том, что средневековый город является высшим достижением городского планирования и нуждается лишь в некоторой рационализации.

Планы и макеты, изготовленные студентами кафедры Федерера, нелегко отличить от изображений старинных городков, однако три обстоятельства позволяют говорить о новизне авторской концепции. Во-первых, если Говард видел новый город как продукт некоммерческой Ассоциации городов-садов, то для Федерера очевидно, что это задача государства. Если Говард трактовал землю как собственность Ассоциации, при арендных отношениях с жителями, то Федерер настаивал на передаче земли и строений в частную собственность. Говард планировал создание пояса промышленных предприятий – Федерер предлагал ограничиться мелкими мастерскими. Во-вторых, Федерер тщательно рассчитал все

детали своего идеального города, включая размер средней школы (на 500 учащихся), число пекарен (25 на 100 рабочих мест) и т. п. В-третьих, Федер следовал схеме ступенчатого обслуживания: магазин для ежемесячных покупок, магазинчик для еженедельных, лавка – для повседневных, в точности ответив ступенчатой схеме партийной структуры: горком НСДАП, квартальные ячейки партии и партийные лидеры в каждом «соседстве». Поскольку нацистская идеология была фактически светской религией, в составе общественных зданий города есть и ратуша, и клуб (коммунальный центр), и даже музей, но церкви нет. Поскольку, как уже отмечалось, размерность города определилась численностью его жителей 20 тысяч, вместо 30 тысяч у Говарда, сократился и радиус эффективного влияния, т. е. обслуживания деревень и ферм – до 10 км, что означало бы увеличение плотности сети на нижнем горизонте шестиугольной сетки Кристаллера.

При всем том единство схем автоматически вело к тождеству формы – как у Говарда, так и у Федера город получает форму круга или эллипса, хотя при этом оговаривалось, что условия местности должны учитываться при планировке.

Небезынтересно отметить, что чуть позже, в 1942 г. была издана книга Карла Кюлемана «Стандартный город». Федер, уделивший жилой застройке своего города менее всего внимания, тем не менее, подчеркивал необходимость максимального использования стандартных, промышленно производимых деталей и конструкций. Однако Кюлеман оказался более последовательным, впервые применив идеи Эрнста Нейферта о стандартизации строительства, опубликованные в виде Справочника архитектора в 1936 г. Заметим, что книга Нейферта стала классической и переиздается до сих пор, в том числе и в России. В отличие от Федера, который полностью игнорировал идею развития, так как его город создается раз и навсегда в идеальной форме, Кюлеман отнюдь не был ни антагонистом крупного производства, ни врагом крупного города, и его роста, но при этом его книга не создавала нового качества, кроме акцента на сборность.

Федер отстал от эпохи – нацистская идея государства, в зеркальном подобии советской идее государства, выдвигала требования Гранд-стиля, воплощением которого стала работа Альберта Шпеера над генеральными планами Нюрнберга и, конечно же, Берлина.

Однако есть смысл отступить на пару шагов назад.

«Город красоты»

Подобно тому, как королевские дворы XVIII в. стремились тянуться за Парижем Людовиков, города победившего капитала в конце XIX в. подпали под обаяние бульваров Османа и венского кольца бульваров – Рингштрассе. Был выдвинут лозунг: Город Красоты. Роль американского Османа взял на себя Дэниэль Бёрнхем, автор ряда чикагских небоскребов и главный архитектор Всемирной Колумбийской выставки 1893 г. в том же Чикаго, отчаянно боровшемся за первенство с Нью-Йорком. При возведении белоснежного временного «города» выставки в ней любопытным образом объединились парковое искусство Фредерика Олмстеда и работа Бёрнхема. Возник «город на воде», наподобие Венеции были устроены огромный бассейн с фонтанами и каналы, «лагуна» с рощей на острове, а павильоны были решены в формах: венецианской и римской классики. Для подъезда к выставке возвели железнодорожный вокзал, вокруг всей территории передвигались на вагончиках электрической рельсовой дороги, внутри – пешком, или на бесшумных катерах с электродвигателями. По вечерам весь «город» развлечений по специально созданному сценарию был залит электрическим светом. Чикагскую выставку посетили 27 млн. человек, лишь немногим меньше, чем Всемирную выставку в Париже 1889 г. Восторг прессы, а за ней и широкой публики был гарантирован.

Доходы от коммерческой практики позволяли Бёрнхему разрабатывать свои планировочные предложения либо за символический гонорар, либо без оплаты, что, разумеется, способствовало их популярности. Бёрнхем разработал генеральный план реконструкции вашингтонского Молла, и на месте ландшафтного парка Ланфана возник

формальный ансамбль, сохранившийся без изменений по сей день. Это огромная лужайка, шириной 250 м, главным назначением которой является организация ничем не нарушаемого вида на

Капитолий с одного конца оси и на Обелиск Вашингтона с другой. Тот же Бёрнхем создал проект перепланировки центра Кливленда, при реализации которого, под место для группы общественных зданий в парке, снесли 40 гектаров трущоб – нисколько не озаботившись судьбой изгнанных жителей. С реконструкцией Сан-Франциско Бёрнхему повезло меньше. Его план был встречен с восторгом, но, хотя после землетрясения и пожара была возможность радикальной реконструкции города, замысел провести через него веер из авеню, так и не был реализован. Нынешние жители Сан-Франциско отнюдь не жалеют об упущенной возможности, так как элементарная Гипподамова решетка улиц, наложенная на крутые склоны с фуникулерами, придает городу особенный шарм.



Трудно не заметить, что создание юбилейной выставки в Чикаго оказало колоссальное влияние на работу планировщиков. Если всемирные выставки в Лондоне и Париже запомнились в первую очередь единичными сооружениями, то выставка в Чикаго задала образец городской среды.

В случае Чикаго главным было то, что предложения Бёрнхема легли на хорошо подготовленную почву – при обсуждении Плана в 1909 г. один из крупнейших девелоперов города обозначил задачу: ликвидировать места, где «гнездятся болезни, моральное разложение, бунтарские представления и социализм». Автор обозначил цель несколько деликатнее: «вернуть городу утраченную им визуальную и эстетическую гармонию и тем создать материальные основы для возникновения гармонии социального порядка». При всем том Бёрнхем не преминул разъяснить Отцам города, что если Город Красоты, каким стал Париж Наполеона III, принес городу славу, а за ней приток туристов со всего мира, так что годовой доход от гостей «превысил все расходы императора», то и Чикаго в состоянии добиться такого же результата. Это если не первое, то одно из первых обоснование, предвещавшее экономику туризма на столетие вперед:



Маленький фрагмент проекта реконструкции Чикаго по проекту Дэниэля Бёрнхема показывает пример попытки перенести на американскую почву восхищение Парижем. Черно-белое изображение не передает эффект изысканной по цвету перспективу города с птичьего полета. Изображение произвело впечатление на отцов города, и в основных элементах проект был осуществлен. В целом этот «пейзажный» подход к планированию, оказавший влияние и на советских, и на германских заказчиков, получил наименование City Beautiful или «Город красоты».

«Мы уезжаем в Каир, Афины, на Ривьеру, в Париж и Вену, потому что жизнь дома не столь привлекательна, как в этих модных центрах. Таким-то образом происходит постоянный отток средств из города. Никто не удосужился подсчитать, сколько миллионов, заработанных в Чикаго, тратится в иных местах, но это явно огромные суммы. Каким бы был эффект для нашего строительного рынка, если бы эти деньги обращались на месте?... Каким бы был эффект для нашего процветания, если бы город был столь привлекателен, чтобы большинство тех, кто приобрел финансовую независимость в долине Миссисипи и к западу от нее, захотели переселиться в Чикаго? Не следует ли нам, не медля, сделать нечто компетентное, дабы украсить наш город и сделать его приятным для нас самих и, в особенности, для желанных визитеров?».

Итак, берег озера надлежало превратить в парк и провести вдоль берега новую дорогу. Одна из поперечных улиц, Конгресс-стрит, с бульваром шириной 100 м, становилась главной осью Чикаго. В миле от берега ее должны были пересечь две диагональных авеню, расходящиеся от площади с Общественным центром под куполом в ее центре. Берега реки Чикаго следовало расчистить, спрямить и обстроить новыми улицами. Описывая свой план, Бёрнхем поднимал стиль до поэтических высот, а рисунки пастелью, на которых предстала величественная панорама города, удвоенного отражением на мокром асфальте (излюбленный прием XX в.), стали важным вспомогательным аргументом. С некоторыми пропусками план Бёрнхема был воплощен в жизнь, хотя это нелегко сразу заметить в сегодняшнем Чикаго. Этот план вызвал резкую критику со стороны социально ориентированных критиков, включая Льюиса Мамфорда, который приравнивал его к «планировочным упражнениям тоталитарных режимов». Говорили о пренебрежении к массовой жилой застройке, к школам, и еще в год представления плана на всеобщее обозрение сторонники Функционального города указывали на то, что Чикаго по этому плану выпадает из идеологии зонирования городского пространства. С другой стороны, германский кайзер уже назначил комиссию для разработки плана Берлина по чикагскому образцу, сожалея лишь о том, что его столица столь солидно застроена и лишена берега озера Мичиган.

Подчеркнем, что именно Город Красоты обозначил ясно, что в роли планировщика

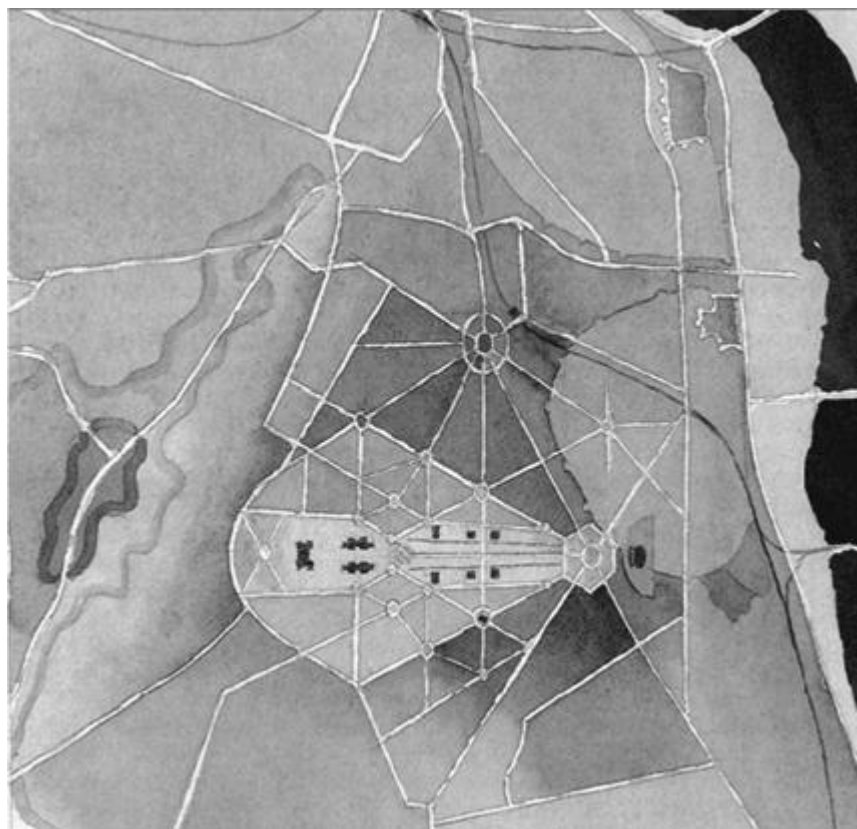
вновь, как в эпоху великих монархов, выступил архитектор, трактующий город как форму города, создаваемую по образцам барокко. Стоит также подчеркнуть, что яростные критики Города Красоты из числа модернистов, будь то Ле Корбюзье, или советские конструктивисты, или Лючио Коста, в одном лишь были согласны с «эстетам». Они тоже не сомневались в своей способности разрабатывать планировку городов самостоятельно, без опоры на специальное знание.

Колониальный вариант

В самой Британии идея Города Красоты воплотилась лишь в упорядочении Трафальгарской площади, обустройстве набережных левобережья Темзы и создании лондонского Молла, однако в колониях эта идея воплощалась последовательно и с размахом. Новый Дели был спланирован Эдвином Лютенсом, до того приобретшим известность как архитектор усадеб и коттеджей, в сотрудничестве с Гербертом Бейкером, имевшим опыт строительства парадных зданий в Претории. Из письма Бейкера своему старшему коллеге хорошо видно, насколько задачей было демонстративное противостояние Старому городу – но иначе, чем в Калькутте, где ранее между фортом и виллами британских чиновников простиралась широкая Эспланада (она же гласис, т. е. открытое пространство для удобного прострела из пушек).

«Это и впрямь большое событие в мировой истории и в истории архитектуры – правители должны располагать и силой и мудростью, чтобы воплощать в жизнь правильные вещи. В наше время это возможно осуществить только силой деспотизма – быть может, со временем демократии окажутся столь же эффективными... Город должен быть не индийским, не английским, не римским, но он должен стать Имперским. И через две тысячи лет в Индии сохранится имперская традиция Лютенса... Да здравствует деспотизм!».

План Лютенса следует вашингтонской модели Ланфана, однако рельеф привел к ряду недоразумений. Лютенс настаивал на том, чтобы скрыть вершину холма, так чтобы дворец Вице-короля был виден издали между крыльев здания Секретариата, однако в 1913 г., больной и усталый, он подписал чертеж, означавший, что при взгляде издали от дворца будет виден один лишь купол – как беседка над грандиозной лестницей. Позднее Лютенс уверял, что его ввели в заблуждение перспективные рисунки, выполненные в Королевской Академии с условной точки в 30 м над землей. Заметим, что разнообразные трюки с перспективными изображениями надолго станут весомым аргументом при оценке проектных предложений лицами, принимающими решения. Лютенса интересовала только ясность геометрии, Бейкер был более склонен считаться с людскими нуждами и политическими обстоятельствами, которые вынуждали колониальную администрацию, где возможно, склоняться к использованию приемов местного строительства. Авеню проложены «по Лютенсу», но дома в пределах шестиугольной сетки кварталов пришлось расставлять, следуя чрезвычайно сложной системе расовых, кастовых и имущественных отношений в Индии.



Важный эффект распространения концепции «Города красоты» заключался в том, что изображение структуры города широкими мазками мешает видеть в нем сложное социальное и экономическое целое. Новый Дели.

Вплоть до Первой мировой войны Российское правительство следовало британской модели, планируя перестройку Ташкента или Пишпека. При росте русского населения окраин прямоугольные сетки кварталов, созданные военными инженерами, уже не отвечали задаче эффективного сопротивления напору Британской Империи в Центральной Азии. Концепция Города Красоты была воспринята в России без серьезных возражений даже со стороны тех урбанистов, кто, как Семенов, Енш или Диканский, уделяли внимание не только эстетическим, но и гигиеническим соображениям. Во всяком случае, самый известный из предреволюционных проектов – проект застройки острова Голодай под Петербургом (архитектор Иван Фомин) – ничем заметным не отличается от перспективных рисунков Бёрнхема, выполненных для Чикаго.

В африканских колониях, в отличие от Индии, не было столь ответственных задач – колониальные власти, заказывая проекты генеральных планов Лагоса или Лусаки, вообще не замечали местное население, формируя миниатюрные подобию Города Красоты, отделенные от туземных кварталов с их хижинами зеленым, санитарным барьером. К слову сказать, власти уже независимых африканских государств твердо соблюдают колониальные традиции, периодически используя армию и бульдозеры для «санации» бидонвилей.

Особый случай – Канберра, столица Австралийского доминиона, где остатки аборигенов были вытеснены в резервации, и полностью возобладало следование далекой лондонской моде. После учреждения австралийского правительства в 1901 г. было решено построить новую столицу на пустом месте в сотне миль от Сиднея. Был объявлен международный конкурс, но так как объявленная премия была смехотворно мала, все известные мастера, в том числе Бёрнхем, Олмстед и Аберкромби, конкурс проигнорировали. В нем, однако, приняла участие молодежь, и в результате победителем стал, на пару с женой, Уолтер Гриффин, один из множества ассистентов в мастерской Фрэнка Ллойд Райта.

Местные клерки не давали Гриффину работать в течение семи лет, которые он провел, разрабатывая детали эффектного планировочного решения, где взаимоналожения

прямоугольных сеток и радиальных лучей были превосходным образом привязаны к вершинам холмов, а общая картина умело сориентирована по странам света. Казалось, план забыли, пригороды начали застраиваться хаотически, но, как ни странно, почти через полвека к плану Гриффина вернулись, и к концу 80-х годов его воплотили почти без изменений, хотя и с другими, чем предлагал автор, постройками. Новейшая реконструкция Площади Федерации и здания Парламента продолжили традицию.



При разработке планировочной структуры столицы Австралии Канберры Уолтеру Гриффину, несмотря на упорное сопротивление чиновников, удалось достичь удачно вписать город в сложный ландшафт и обеспечить высокую транспортную связность. Впрочем, следует иметь в виду, что Канберра была и остается не крупным городом.

Агрессивное ретро

Бейкер, апеллируя к деспотизму в цитированном письме Лютьенсу, заглядывал в будущее. Уже имперский стиль оформления вашингтонского Молла показал, что и демократическое государство, осознавая себя империей без имперских традиций, тяготело к сверхмасштабу Города Красоты, рассчитанного не на индивидуального человека, а на массу, от которой ожидается одного – проникнуться чувством приобщения к величию. Вполне естественно, что тоталитарные режимы XX в. тяготели к той же модели с особой страстью. Столь же естественно, что диктаторы сосредоточили внимание на столицах.

По времени первой была обширная программа реконструкции Рима, задуманная Муссолини. В недавнем прошлом успешный главный редактор социал-демократической газеты «Аванти», Бенито Муссолини соединял поддержку модернизма при строительстве новых городов на осушенных Понтийских болотах и покровительство тем, кто пытался соединить эстетику Ар-Нуво с «героическим» стилем. Эти попытки были эффектно продемонстрированы на выставке к десятилетию Фашистской революции в 1932 г., но двумя годами раньше, выступая на конгрессе Федерации жилищного строительства и планировки городов, он обратился к профессионалам в обычной своей энергичной манере: «Мои идеи ясны, мои распоряжения совершенно четки. Через пять лет Рим должен предстать перед всем

миром как чудо – огромный, упорядоченный, могучий, как во времена императора Августа... Вы создадите обширные площади вокруг театра Марцелла, Капитолийского холма и Пантеона. Все, чторосло вокруг них в века застоя и декаданса, должно исчезнуть».



«Новая Москва», как ее видели в 40-е годы государственный заказчик и архитекторы, внимавшие каждому его слову, должна была стать прямым воплощением концепции «города красоты». Отличием от зарубежных образцов было стремление сохранить переключку редких высотных зданий над относительно невысокой массой застройки. Рисованное изображение с птичьего полета облегчало обращение внимания на то, на что следовало обратить внимание. Гигантской ширины проспект от гостиницы «Москва» до Дворца Советов «завершается» высотным МГУ.

На практике из этих планов получилось немного. При разработке генерального плана в деталях, широкие авеню, бульвары и площади как-то сами собой исчезли, уступив место кварталам новой застройки, так что от программы Большого стиля остались в основном официальные здания и стадионы в провинциальных городах.

В Советском Союзе окончательный разворот в сторону Большого стиля был сделан в 1932 г., когда началась ширококвещательная работа над Генеральным планом развития Москвы, утвержденным тремя годами позднее. План включил вполне рациональные задачи обеспечения города волжской водой, обустройство набережных и парков, которые должны были на периферии соединиться с «зелеными клиньями» пригородных лесопарков. Была создана упорядоченная территория ВСХВ – Всесоюзной сельскохозяйственной выставки с ее парадом павильонов советских республик. Под несостоявшийся Олимпийский стадион в Измайлове была разумно подведена ветка метро со станцией, рассчитанной на удвоенный поток пассажиров. Здесь же строительство метрополитена, главное направление развития столицы в юго-западном направлении и необходимость расширения основных радиальных магистралей.

Однако в целом генеральный план решал, в первую очередь, идеологическую задачу, утвердив на месте взорванного храма небоскреб Дворца Советов и прокладку к нему проспекта невиданной ширины.²⁵ Некий парадокс заключался в том, что идея Дворца

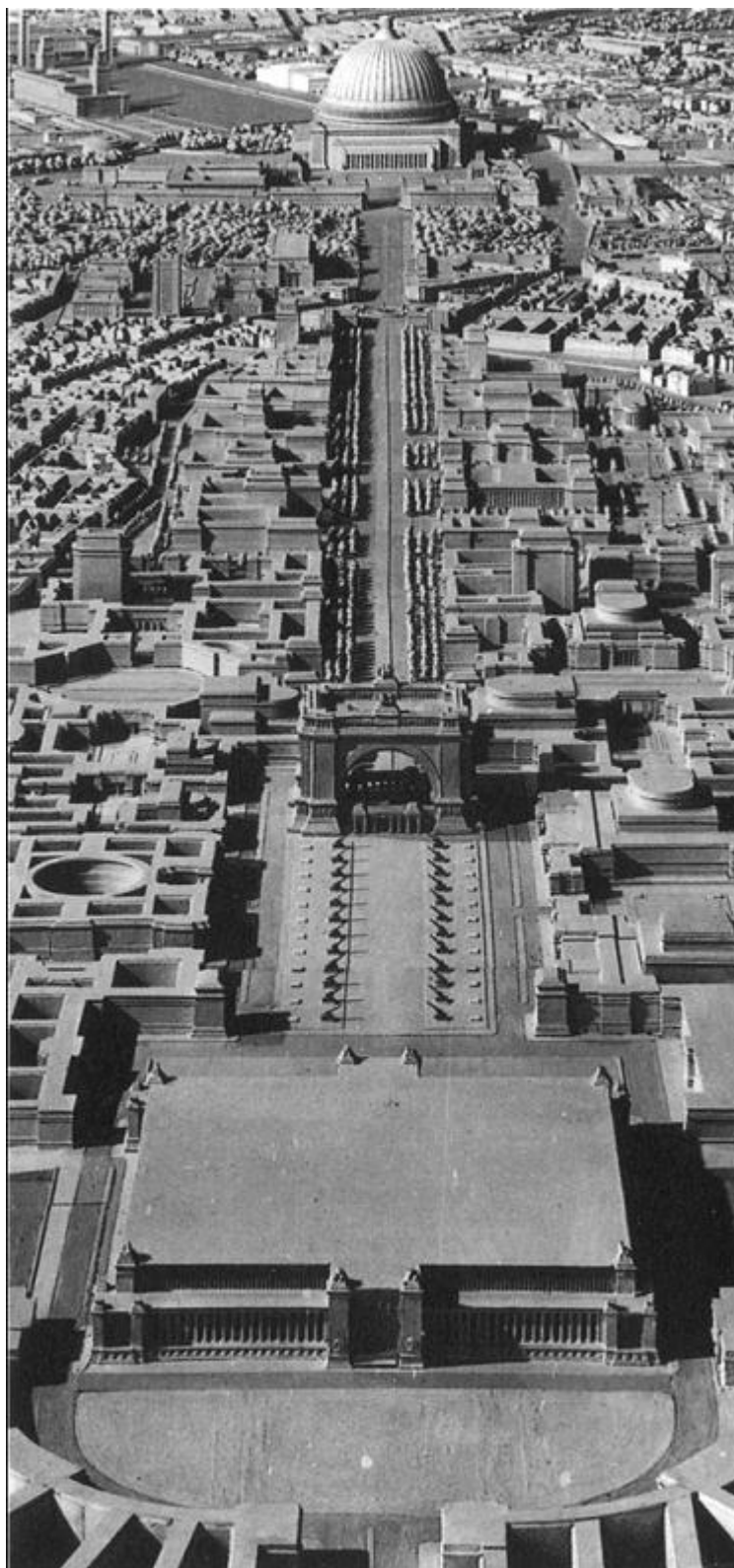
²⁵ От этой эпохи сохранился по-своему замечательный полнометражный фильм «Новая Москва», в одном из

Советов успела утратить актуальность при закреплении властной пирамиды, вершиной которой оказался Кремль. Хотя перед войной начали собирать стальной каркас, вскоре порезанный на противотанковые «ежи», а проект Дворца дорабатывали и перерабатывали вплоть до середины 60-х годов, представление о том, что застройка центра велась в соответствии с Генеральным планом, сильно преувеличено. Хотя от возведения гигантского Наркомтяжпрома напротив Кремля отказались, хотя отказались строить «Большой Академический кинотеатр» напротив Большого театра, новые ведомственные здания продолжали тесниться поближе к Кремлю. Раздвинули Тверскую улицу, но в целом, главным образным результатом реализации генерального плана перед войной следует считать возведение огромного Дома правительства напротив котлована под Дворец Советов, снос огромного количества церквей и превращение пустыря и свалки в Центральный парк культуры и отдыха. Более половины всего жилья, построенного до войны – это «дома специалистов», вставшие вдоль главных улиц и успешно закрывшие от взоров кварталы старых домов, сверх всякого предела забитых жильцами коммунальных квартир, и целые кварталы бараков.

Была предпринята попытка перенести центр Ленинграда к новому зданию Дома Советов на Московский проспект, но центр остался на прежнем месте, так что о реальном воплощении сталинского Большого стиля следует говорить, прежде всего, применительно к парадным площадям столиц Союзных республик и к послевоенному восстановлению городов-героев, в первую очередь, Сталинграда. Слова Сталина – «каждое здание, как бы ни скромным было его назначение, должно стать монументом» – стремились выполнить неукоснительно, во всяком случае, в отношении парадных фасадов.

Если в Советском Союзе переход к Большому стилю означал отказ от ранее безусловно доминировавшего модернизма, то в нацистской Германии такой же переход означал отказ от антиурбанизма Федера и его многочисленных сторонников. В свое время не принятый в Венскую академию художеств, Адольф Гитлер сохранял страсть к архитектуре Большого стиля и нашел искреннего выразителя своих градостроительных пристрастий в фигуре Альберта Шпеера. Между Германией и СССР шло открытое состязание, внешним выражением которого стало физическое противостояние двух павильонов на парижской Всемирной выставке 1937 г., а глубинным – сопоставление генеральных планов для двух столиц.

эпизодов которого исчезает в небытие старый город, и возникает новый, где большинство огромных зданий соответствует по стилю тогда же построенной гостинице «Москва», которую в наши дни сломали и заново построили ее полномасштабный «макет».



Другое выражение «города красоты» – в Берлине, проект которого разрабатывался Альбертом Шпеером при прямом участии Гитлера. Здесь главным стало состязание с Парижем – в размерах.

Шпеер уже сделал себе имя эффектным оформлением гигантских нацистских съездов в Нюрнберге и Берлине. Его проект партийного комплекса в Нюрнберге уже обозначил главный признак стиля – гигантизм. Колоссальное Марсово поле следовало связать прямой, двухкилометровой аллеей с крупнейшим в мире Олимпийским стадионом и с уже имевшимся полем для дирижаблей, а затем, пройдя над искусственным озером, – с Дворцом

партийных съездов и грандиозным залом для постановки оперы Вагнера «Нюрнбергские Мейстерзингеры». При разработке генерального плана Берлина в основу была положена идея-фикс Гитлера – воспроизвести Большую ось Парижа, удвоив все размеры, будь то длина Елисейских полей, или габариты Триумфальной арки. Ядром нового Берлина должен был стать Зал конгрессов с диаметром купола почти 300 м и высотой почти 250 м – очевидно состязание с проектом Дворца Советов, который, в свою очередь, должен был отнять пальму первенства у нью-йоркского Эмпайр-Стейт-Билдинг.

Как и в случае Москвы, план Шпеера не ограничивался центром. Шпеер, бывший поклонником как планировки Вашингтона Ланфаном, так и работ Бёрнхема в Чикаго, закладывал гигантскую схему, в центре которой были названные выше сооружения и два главных вокзала. Отсюда 17 радиальных авеню, на всем протяжении застроенных высокими зданиями, пересекая четыре кольцевых магистрали, пронизывали весь город. С севера и с юга предполагалось создать крупные города-спутники. Строго регулируемые правила землепользования, исключение транзита через жилые районы, обилие зелени – все это должно было сделать Берлин столицей мира, впитавшей все достижения, уже накопленные планировщиками, но в духе Большого стиля.

По иронии судьбы, после сноса руин Имперской канцелярии, единственное, что оставалось от планов Гитлера-Шпеера, была прокладка оси Запад-Восток, которую завершили советские архитекторы в Восточном секторе разделенного Берлина.

Независимо от того, где и с какими целями планировка города следовала канонам Большого стиля, исторически восходящего к монархиям эпохи абсолютизма, проекты такого рода отличались одним общим свойством. Это всегда «макетное» восприятие города – города как формы, наблюдаемой сверху, как из иллюминатора самолета. Когда эстетика Большого стиля отступила под натиском второй волны модернизма, это свойство оказалось наиболее живучим, прорываясь на поверхность при всяком удобном случае.

Эпопея регионального города

Параллельно, и в стороне от архитектурного мейнстрима, зародилось движение, в какой-то степени аналогичное движению советских дезурбанистов. В 1923 г. группа архитекторов, экономистов и девелоперов из Нью-Йорка учредила Американскую Ассоциацию Регионального Планирования. Наиболее яркой фигурой в этой группе стал Льюис Мамфорд, в котором тогда еще трудно было угадать будущего историка городов.

Первоначальной объединяющей идеей была программа создания городов-садов в рамках единого территориального плана освоения долины реки Теннесси, вдоль железной дороги через Аппалачские горы. Однако главным инструментом влияния группы стал журнал «Обзор», редактором которого был Мамфорд: «Этот номер подготовлен группой повстанцев, которые, будучи архитекторами, планировщиками и строителями, пытались реформировать города обычным путем и, убедившись в том, что это Сизифов труд, отважно связали свои надежды с новой концепцией Региона».

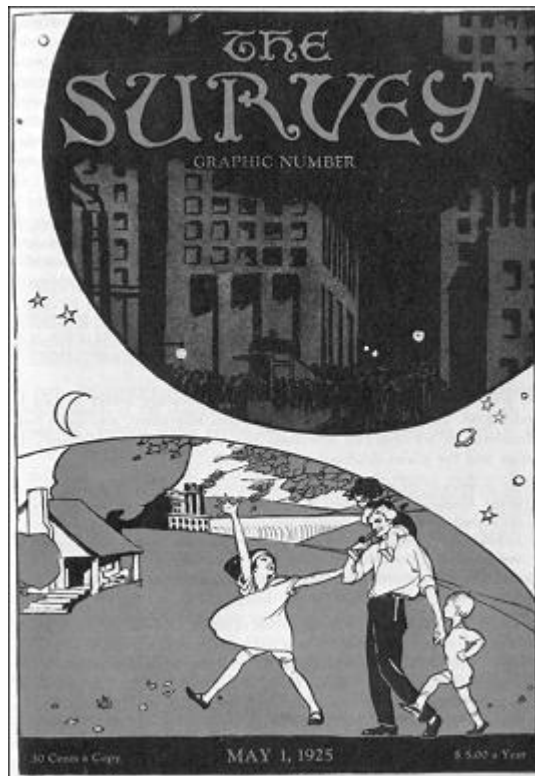
Очертив образ Америки, переживающей четвертую волну миграций после волны движения пионеров на Запад, создания фабричных городов, а затем концентрации труда и капитала в метрополиях, члены ААРП настаивали на том, что эти метрополии устарели, подобно динозаврам. Они утверждали, что автомобиль, телефон, радио и доставка товаров по почте отнимают смысл существования крупнейших городов, и что целью нового этапа развития должно стать децентрализация расселения. На полвека опередив заключение Римского клуба о необходимости устойчивого развития, группа могла бы восприниматься как собрание идеалистов мягкой социалистической ориентации, однако от чистой теории ее многое отделяло. Ею была разработана первая в мире программа строительства обводной, транзитной магистрали вокруг Бостона. Она же разработала проектную программу сбалансированного освоения территории штата Нью-Йорк от Атлантического побережья до озера Эри. Программа включала систему охранных лесов вокруг водоемов, полосу

молочного животноводства, дважды дублированную систему автомагистралей и череду новых городов, нанизанных на транспортные пути, касающиеся их границ.

Хотя основная идея программы была за пределами воображения властей и бизнеса, Фрэнклин Рузвельт, бывший тогда губернатором штата, предпринял ряд защитительных мер в отношении молочного хозяйства, спасая его от экономически более мощных конкурентов с соседних территорий. Однако ААРП встретила неожиданно сильного оппонента в лице английского планировщика Томаса Адамса, которому мэр Нью-Йорка Фредерик Делано в 1923 г. поручил разработку плана развития нью-йоркского региона как единого целого. Адамс, которого мощно поддерживал большой бизнес, революционером не был и исповедовал «искусство возможного». Его целью было установление некоторого контроля над рынком, чтобы не допустить совершения грубых ошибок, подправляя отдельные планы строительства транспортных коммуникаций, так чтобы мягко упорядочить уже сложившееся целое.

Труды исследовательской и проектной групп Адамса остаются классическими. Том, посвященный экономике, демонстрировал, что децентрализация деловой активности продвинулась уже достаточно широко, так как отпала нужда в стремлении штаб-квартир непременно размещаться на Манхэттене. Здесь уже содержались указания на необходимость зонинга как эффективного инструмента для выравнивания средней цены недвижимости. В томе, посвященном населению и ценам на землю, подчеркивалась опасность чрезмерной концентрации транспортных узлов, поскольку те увеличивают концентрацию деловой активности, а та в свою очередь тянет за собой дальнейшее увеличение плотности, а за ней и риски, связанные с переуплотнением. Отдельный том был посвящен зонингу и землепользованию, где указывалось, что рост цен на землю в Нью-Йорке является прямым следствием введения чрезмерно мягких ограничений высоты и объема зданий. Наконец, отдельный том был посвящен «соседствам», и в нем подчеркивалось, что автомобиль естественным образом порождает «клеточную» структуру метрополии, население которой, по расчетам авторов, должно было вырасти в полтора раза, достигнув к середине 60-х годов примерно 21 млн. жителей.

Главный вывод работ, предпринятых под руководством Адамса, сводился к тому, что «в отношении проблем сосредоточенности промышленного и конторского бизнеса региону нужна не децентрализация, а переориентация концентрации, с тем, чтобы все ядра и подцентры региона развивались здоровым образом, не допуская переуплотнения».



Обложка журнала-манифеста Американской Ассоциации Регионального планирования: ужас прошлого и радость будущего.

Мамфорд и его коллеги обрушились на план Адамса, упрекая его во всех смертных грехах, но Адамс спокойно парировал удар: «Вот в чем мистер Мамфорд и я, равно как мистер Мамфорд и Геддес, различаемся принципиально. Это в том, стоим ли мы на месте, рассуждая об идеалах, или движемся вперед, достигая той степени осуществления наших идеалов, какая возможна в неизбежно несовершенном обществе, способном лишь на несовершенные формы решения его проблем». В основных своих компонентах план Адамса был реализован – во всяком случае, во всем, что касалось строительства дорог, мостов, автомобильных туннелей и новых линий метрополитена.

В 1931 г. Рузвельт, находившийся под обаянием идей ААРП, стал президентом США и выдвинул широкую программу переселения людей из переуплотненных городов. Были выделены значительные суммы на то, чтобы «дать людям постоянную занятость на земле – то, что они потеряли в перенаселенных городах», но из переселения ничего не получилось. Гигантский объем бумажной документации породил лишь программу строительства городов Гринбелт, из которой, как мы уже говорили, почти ничего не удалось воплотить в жизнь. Мечты Рузвельта придать пространственному планированию ранг национальной политики так и остались мечтами.

За одним, частичным исключением, которым стала программа Дирекции Долины Теннесси.

Главная идея заключалась в том, чтобы вдохнуть новую жизнь в беднейший регион восточных Аппалачей, размером с Великобританию, построив каскад электростанций, которые должны были предотвратить наводнения и облегчить навигацию, построив новые города, и модернизировав сельское хозяйство за счет химических удобрений и новых технологий. Программа долины была широко разрекламирована как огромный успех, однако реальность существенно исказила ее первичную суть. Из-за мощного давления со стороны местных аграриев и внутренних разногласий в дирекции, в конечном счете, было сделано одно – крупнейший центр производства электроэнергии, значительную часть которой в 40-е годы поглощал ядерный центр в Оук Ридж. Единственный новый город, Норрис, расположенный рядом с гигантской плотинной, остался лесным поселком на полторы тысячи

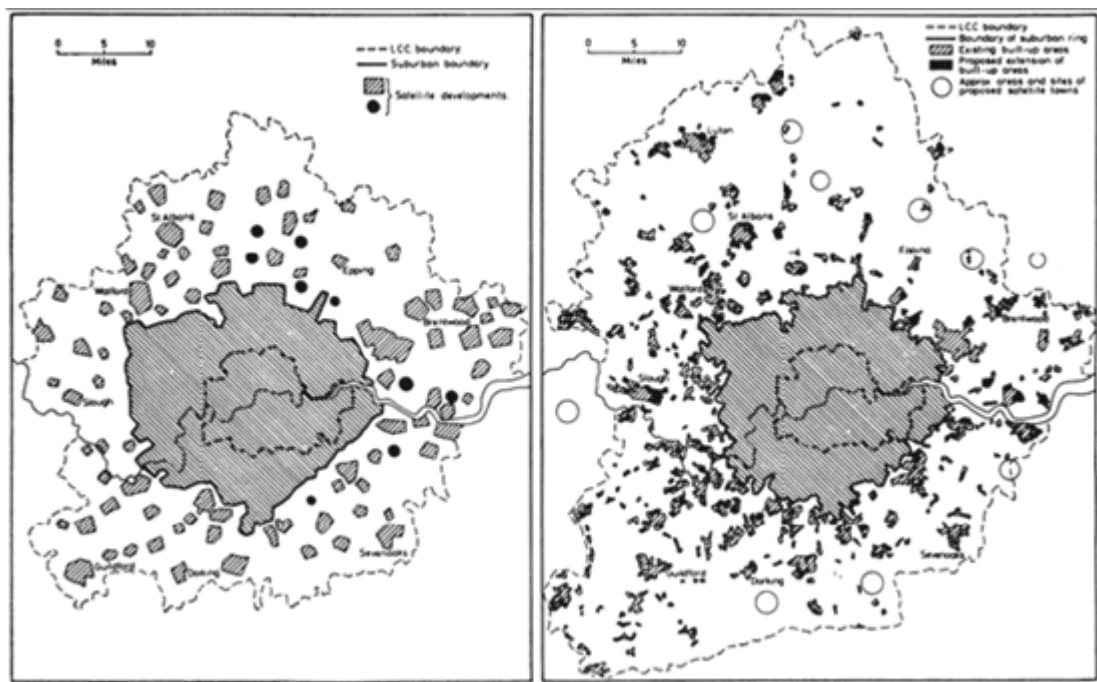
жителей.

Снова Лондон

В Британии, которую принято считать консервативной, удалось продвинуться существенно дальше, тем более что контакты коллег через океан были чрезвычайно интенсивными. Здесь, под руководством Патрика Аберкромби, был разработан план развития ирландского Дублина, в его региональном контексте. Затем последовала программа развития восточной части графства Кент, где формировался новый угольный бассейн. Эта программа предусматривала создание восьми малых городов, размещенных в складках между меловыми холмами и связанных непрерывным зеленым поясом. От реализации этой программы отказались, так как, в отличие от Америки, где крупный бизнес был недурно организован, в Англии единственным инструментом воплощения в жизнь рекомендательной по существу программы был бы парламентский билль. Такой акт теоретически мог бы дать правительству право целостного проектирования региона, но до 40-х годов это было политически нереально. Тем не менее, впечатление от целостности подхода к задаче было столь велико, что именно Аберкромби был поставлен во главе, когда программа Большого Лондона стала политической реальностью.

Однако прежде того потерпел неудачу план Комитета, главным экспертом которого был уже известный нам Роберт Унвин. Комитет был создан в 1927 г. Чемберленом (тогда министром здравоохранения) для разработки плана контролируемого развития территории радиусом 40 км от центра Лондона. В промежуточном докладе комитета 1929 г. было предложено перевернуть привычный подход к планированию и, вместо того чтобы обозначить охраняемые от застройки зеленые зоны, очертить зоны под будущую застройку, считая все остальное единой зеленой зоной. Унвин следующим образом представил свою доктрину планирования: «Схемы региональной планировки должны быть достаточно эффективны без того чтобы воспрепятствовать местным властям разрабатывать генеральные планы развития своего города или графства совершенно самостоятельно... Главной задачей схемы является обеспечение оптимального распределения жилой застройки, рабочих мест и мест досуга людей. Принцип заключается в том, чтобы нанести наиболее удобный пространственный рисунок размещения этих мест на охраняемый „холст“ природного ландшафта. Если управлять развитием относительно самодостаточных ядер расселения, формируя привлекательные группы поселений различной размерности на природном фоне достаточных размеров, открывается возможность увидеть в регионе достаточно простора для разумно ожидаемого роста населения, сохранив большую часть территории».

При этом в докладе констатировалось, что до того времени вся территория рассматривается как потенциал для застройки, всякий может строить, где хочет, так что растягивание лент сплошной застройки остается неотвратимым.



В отличие от концепций «города красоты», реальная разработка планировочной структуры Большого Лондона потребовала для своего завершения двадцать лет сложных переговоров с властями окрестных графств. Большой группе планировщиков под руководством Патрика Аберкромби удалось создать жизнеспособную схему, устойчивую к частным изменениям. Система городов-спутников позволила существенно ослабить давление на Лондон – без изменения его административных границ. В случае шотландского Глазго применение того же принципа дало неожиданный результат: два города-спутника развились настолько успешно, что оттянули на себя основной бизнес, что усугубило кризис Глазго, из которого некогда крупнейший судостроитель мира еще не выбрался.

Заключительная редакция доклада в 1933 г. подтверждала целесообразность сохранения сплошного зеленого пояса вокруг Лондона, с прокладкой через нее кольцевой автодороги. Новые промышленные зоны предполагалось создавать на расстоянии порядка 20 км от центра

Лондона, новые города-сады – на расстоянии от 20 до 40 км.

План Унвина оставался на бумаге до 1947 г., когда к нему вернулись, тогда как его автор уехал в Америку – учить планировке студентов Колумбийского университета.

Аберкромби, как и Адамс в Америке, понимал, что территориальное планирование есть искусство возможного. Теперь следовало проложить новые шоссе в зеленых коридорах, связав ими отдельные городки и впуслав природу в Лондон узкими зелеными клиньями. Похоже, что концепция генерального плана Москвы, с которой и Аберкромби и группа ААРП были хорошо знакомы, получила новую жизнь. Аберкромби твердо следовал принципу микрорайона, разработанному в малом масштабе еще Перри, распространив этот принцип на огромную территорию Большого Лондона. Он сохранил идею кольцами убывающей плотности расселения, обозначив четыре кольцевых дороги и приняв идею Унвина для третьего и периферийного кольца. Таким образом, достигался компромисс: привычная практика вычленения зеленых пространств внутри ядра и первого кольца, унвиновская модель (очерченные пределы пятен застройки на ткани единого ландшафта) в пределах третьего и четвертого колец.

Программа предполагала переселение миллиона лондонцев. 125 тыс. должны были переместиться за Зеленый пояс, 644 тыс. – в третье кольцо (383 тыс. в новые города, 261 тыс. – в новые районы существующих городов). 164 тыс. – еще далее, но в пределах 70 км радиуса от центра Лондона, около 100 тыс. – еще дальше. Таким образом, на расстоянии от 30 до 50 км от центра должны были возникнуть восемь новых городов,

каждый с населением до 60 тыс. человек, так что давняя идея Говарда вернулась в новом обличье и с новым смыслом. Каждый из этих городов, в свою очередь, должен был представлять собой кластер из микрорайонов на несколько тысяч жителей, дополненный общегородским центром услуг.

На этот раз практика последовала за проектом. Акт о новых городах был подписан в 1946 г. К 1949 г. все восемь новых городов были обозначены на карте – хотя не всегда в местах, указанных Аберкромби. К середине 60-х годов они были в основном застроены. Прирост населения на территории Большого Лондона оказался больше, чем ожидалось, и к концу 60-х годов приступили к застройке еще трех городов-спутников, с большей, чем того хотел Аберкромби, численностью населения, однако в целом план оказался вполне устойчив к новой ситуации. Разумеется, от мечтаний, цепочкой передававшихся от Кропоткина к Говарду, от того к Геддесу и далее к Мамфорду, осталось немного, и жители Бэзилдона, Кроули и других городов-спутников, вместо того чтобы питаться продуктами, выращенными их руками, покупают их в супермаркетах. Однако одно несомненно – новые города стали местом приятным для жизни и удобным для воспитания детей, мягко слитым с ландшафтом – эффекта типового американского пригорода здесь удалось избежать. Удалось здесь счастливо избежать и того, что случилось с Москвой и Подмосковьем в последние десять лет, когда столичного типа многоэтажная застройка и случайные по размещению коттеджные поселки стали сливаться в единое застроенное целое, похоронив надежды на сохранение Зеленого пояса, о котором грезил авторы генерального плана 1935 г.

Реванш модернизма

Послевоенное время означало решительную смену приоритетов. Лейбористы в Британии, социалисты во Франции и в Италии, придя к власти, выдвинули принцип социальной ответственности государства, что естественным образом включало решение жилищного вопроса для беднейших слоев общества. Идеология Большого стиля была отмечена вместе с эпохой диктатур. В Лондоне Аберкромби представил публике всю грандиозность задач, ставших еще тяжелее за годы войны из-за потерь при бомбежках Англии и за счет нехватки средств на ремонт жилого фонда. Аберкромби и его коллеги признавали, что классическая схема «домик и сад при нем» в наибольшей степени отвечает как потребностям семьи, так и британской традиции, но чтобы сделать на нее ставку, требовалось переселить не менее двух третей обитателей трущобных районов. Сравнив множество вариантов, планировщики определили оптимальную плотность 340 человек на гектар городской территории, что позволяло поселить треть в односемейных домах, а две трети – в квартирах многоэтажных зданий высотой от 8 до 10 этажей. Расчеты специалистов были приняты во внимание, и специальный план 1951 г. снял ранее обязывавшее в Лондоне ограничение высоты зданий в жилых кварталах – 24 м.

Этого момента ожидало новое поколение архитекторов, впитавшее учение Ле Корбюзье в Архитектурной Ассоциации и трактовавшее его как своего рода новое Евангелие. Это новое поколение стремилось превзойти самого Мастера, так что в 1954 г. Рональд Джонс представил свой проект здания длиной 2360 м, высотой 560 м и шириной 200 м. Это было, конечно, пустой фантазией, однако уже через несколько лет возникли дома-монстры, вроде Парк-Хилл в Шеффилде. Молодых архитекторов поддерживали социологи, которые доказали, что при расселении бывших трущоб в пригороды, неизбежно рвутся крепкие социальные связи внутри квартальных сообществ. Их поддерживали фермеры, которые доказывали, что под угрозой окажется продовольственная независимость страны, и руководство министерства жилищного строительства и местного самоуправления.

В 1955 г. правительство консерваторов подхватило политику конкурентов и выдвинуло программу расчистки трущоб, что подтолкнуло власти крупных городов обозначить зеленые пояса в качестве предела пространственного роста. Вслед за этим, разумеется, последовал рост цен на городскую землю, что в свою очередь дало сигнал девелоперам: строить выше и

строить плотнее. Это было тем более выгодно, что с 1956 г. правительство предоставляло значительные субсидии «пакетным» застройщикам, берущимся за реконструкцию целых кварталов, – на квартиру в пятнадцатизэтажном доме такая субсидия в три раза превышала субсидию на строительство односемейного дома! Если в конце 50-х годов дома от пяти этажей и выше составляли лишь 7 % городского жилого фонда, то к середине следующего десятилетия – свыше его четверти.

В этой спешке не только Лондон, но и многие другие города покрылись сначала протяженными домами-пластинами (прямое воплощение кварталов Лучезарного города Ле Корбюзье), а затем одноподъездными домами-башнями – при этом возводилось одно лишь жилье, без одновременного обеспечения социальными услугами, так что проблема дисбаланса городской территории нарастала с каждым годом. Проблема не была осознана сразу, что понятно, если принять во внимание объемы мало пригодного для жизни жилья, построенного в викторианское время. Как обычно, перелом сознания, готовившийся исподволь, наступил по случайности – взрыв газа в одной из жилых башен лондонского Ист-Сайда в 1968 г. повлек за собой волну острой критики. Руководство Совета Большого Лондона обозначило три базисных порока нового строительства: лифты (их слишком мало, они слишком малы и часто выходят из строя), дети (их слишком много сосредоточено в мало пригодных для их воспитания условиях) и техническое обслуживание (недостаточный объем и низкое качество). Стоит заметить, что основной вал критики был направлен на вещи существенные, но все же второстепенные, т. е. на сюжет однообразия и скуки новых кварталов, а задача журналистов облегчалась тем, что сами архитекторы предпочитали проживать в старых особняках. Вопросы несоответствия между образом жизни, естественным для новых обитателей, и условиями, в которые они перемещались, вышли на первый план позднее – в Скандинавии и, в особенности, в США.



Спутник Стокгольма Валлингби, строительство которого началось в 1952 г., стал примером успешного освоения периферийной территории за счет опережающего развития метрополитена. Торговый и деловой центр сформирован вокруг станции метро. Попытка объединить таун-хаусы с башнями более не давала положительных результатов – жители сделали выбор в пользу малоэтажной застройки.

Меж тем в Советском Союзе, отгородившемся от остального мира, проблема нехватки жилья в городах в послевоенное время продолжала нарастать, и относительно небольшие, уютные жилые районы, поднявшиеся на периферии Москвы или в Севастополе, и тем более

отдельные крупные здания на вылетных магистралях не могли всерьез изменить ситуацию. Перелом, обозначенный эпохой Хрущева, породил известные эффекты. Сначала это были крупные кварталы вдоль магистралей, которые – до недавнего процесса «точечной» застройки и уплотнения – были наиболее привлекательными для жителей, что, при отсутствии рынка жилья, надежно отслеживалось через хронику обменов квартир.

С 1956 г. в «железном занавесе» появились первые просветы. Советские архитекторы стали бывать за рубежом, в библиотеках появились первые зарубежные журналы, хотя в то время знание языков было столь редким, что в основном дело ограничивалось разглядыванием чертежей и фотографий (и, добавим, часто весьма произвольной их интерпретацией). Наконец в 1958 г. в Москве состоялся конгресс Международного Союза Архитекторов, посвященный теме планировки городов. Выставка к конгрессу, доклады и выступления западных коллег сыграли, конечно же, огромную роль – стало очевидно, что отнюдь не только государственная собственность на землю позволяет осуществлять крупные работы по реконструкции старых городов и строительству новых. Советские профессионалы оказались чуткими и восприимчивыми слушателями. Почти сразу же, самостоятельно развивая идею микрорайона, советские планировщики, отказавшись от классического квартала, восприняли концепцию «свободной» планировки, однако программа местной социальной жизни вокруг школы и ее спортивных площадок была отвергнута как противоречащая производственно-коллективной системе организации. В то же время, нормативные требования к комплексной застройке микрорайонов, включая школы, детские сады, поликлиники и магазины первой необходимости, выполнялись здесь неукоснительно, хотя обычно и с запаздыванием относительно планов ввода квадратных метров жилья. Предъявлять сегодня претензии к убогости пятиэтажных зданий, сначала кирпичных, затем панельных, несправедливо, если принять во внимание, что жилищный голод у нас был существенно острее, чем в Британии. Миллионы семей, ютившихся в коммунальных квартирах, в комнатах, где до восьми человек существовали на 12–15 квадратных метрах, выстраиваясь в очередь к единственной туалетной комнате, обрели собственную дверь, с чего, собственно, и надлежит отсчитывать реальную перестройку.

Не менее важно другое. Если Новые Черемушки проектировались с достаточным вниманием к деталям, то при поточном строительстве сборных домов, высота которых неуклонно повышалась (справедливости ради отметим, что некоторого улучшения планировки квартир удавалось достичь с новыми сериями) убожество благоустройства территории неминуемо нарастало. Масштаб проблемы содержания застроенных территорий был явно недооценен, тем более что отсутствие естественных границ, ранее заданных системой дворов и кварталов, отнюдь не облегчало разграничение зон ответственности коммунальных служб. Важно также и то, что, выходя на пустыри или поглощая бывшие деревни, города фактически оставили без внимания старые зоны застройки – результаты сказываются сегодня, и будут сказываться еще долго.

Несомненным достижением советской школы градостроительства стало то, что в кратчайшие сроки удавалось выстроить города с населением более полумиллиона человек – такие как Тольятти или Набережные Челны. Наибольшей неудачей этой школы стало то, что подмена представления о городе как целом представлением о форме города как целом, остановило в СССР понимание городских проблем на уровне Британии начала 60-х годов прошлого века. Это было неизбежно как в силу отрезанности от полновесного анализа успехов и неудач западных коллег, так и из-за вынужденной скудости социологического знания о городе – за ненадобностью, так как знание о факте было подменено сугубо нормативными представлениями о потребностях советского человека. Заново были прочтены книги Милютина и Гинзбурга, за несколько лет были заново пережиты идеи советских модернистов 20-х годов и отрывки из работ Ле Корбюзье. Вновь горячо обсуждались концепции «элементарной жилой ячейки» и «домов нового быта», а в Москве и в Ленинграде даже предприняли попытки осуществить их на практике. Наконец, в 1961 г. состоялась памятная защита группового дипломного проекта Алексея Гутнова и его коллег,

озаглавленная НЭР – Новый элемент расселения, где давние советские идеи оказались оригинальным образом сплавлены с впечатлениями от проектных идей Ле Корбюзье и его европейских последователей. Это, однако, уже не могло сказаться на практике городского планирования, так как есть все основания утверждать, что главным проектировщиком городов оказался ДСК – домостроительный комбинат.

Диссиденты от модернизма

И на волне Большого стиля, и на волне модернизма, до того, как ее остановила сокрушительная социальная критика 60-х и 70-х годов, ведущую партию в планировании развития городов играл архитектор. Сначала верные последователи Ле Корбюзье, молодые модернисты из разных стран, известные как Группа Десяти, восстали против жесткости планировочных структур, которую проповедовали их учителя. Программной целью стало создание свободной, развивающейся во времени структуры. Впервые, во многом следуя пафосу лондонских лекций Фрэнка Ллойд Райта, в отношении города прозвучало слово «органичный». В Британии Питер и Алисон Смитсоны разработали собственную концепцию жилой структуры города. В ее основе было разочарование как механическим однообразием «города башен», так и попытками заменить его таким же однообразием города с высокой плотностью домов средней этажности, каким стал Хюльм Истейт в Манчестере. Об этом районе писали следующее. «Высокоплотная, средней этажности застройка означает на практике толпы детей в гулких кирпичных дворах, а толпы означают вандализм... Квартыры в этих домах трудно „продать“, т. е. в них готовых снимать квартиру лишь самые бедные, самые проблемные семьи, у которых редко есть автомобили, чтобы поставить их в подземные гаражи, устроенные, согласно норме, а если и есть, то, как правило, они уже разбиты их же подростками детьми». Такого рода тексты действовали.



После того как схематизм Ле Корбюзье утратил свое очарование, модернисты сделали попытку объединить его идеи с древовидным рисунком «органического» развития.

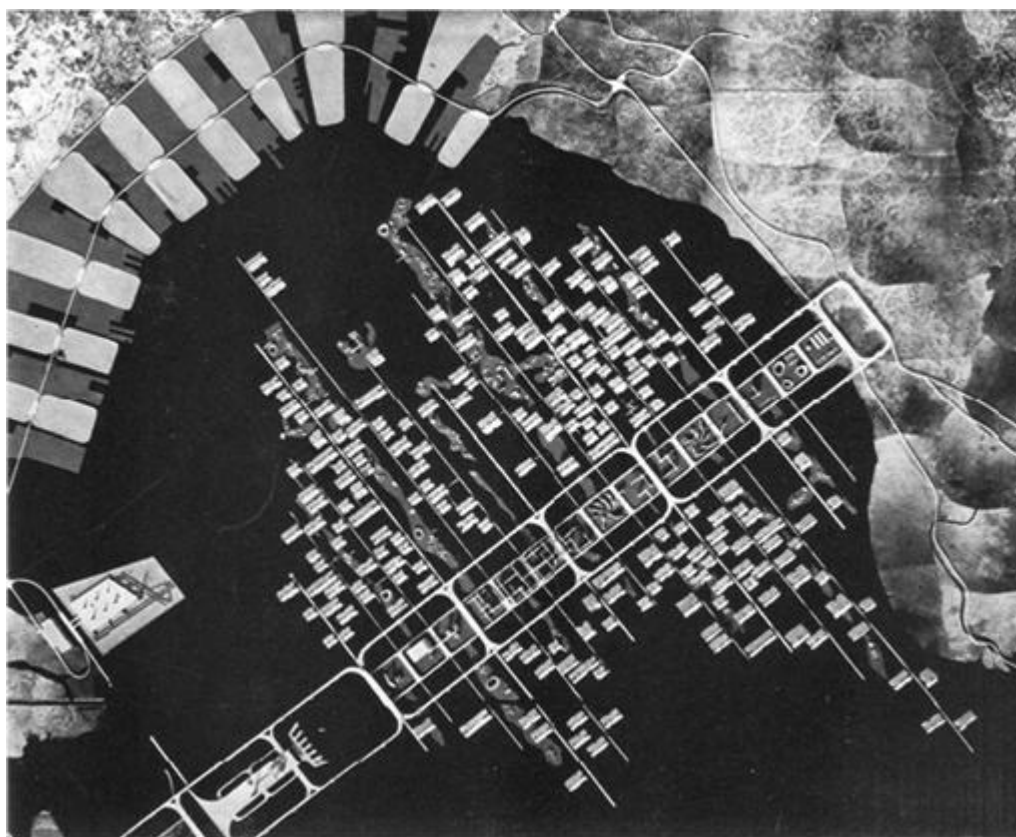
Новая Тулуза, по общей площади равная исторической Тулузе, выглядит на плане как фрагмент мусульманского города. По иронии судьбы здесь живут только иммигранты.

Смитсоны спроектировали и построили в Шеффилде сложную систему из ряда многоэтажных зданий, связанных «улицей-палубой», т. е. галереей, с которой устроены все входы в квартиры. По мнению авторов, это должно было обеспечить пешеходную связность «соседства», тогда как лестничным площадкам у мусоропровода отводилась роль «деревенского колодца», у которого собираются поболтать женщины, уловив минуту свободы от домашних хлопот. Авторы действовали из лучших побуждений и потому были немало обескуражены,

когда выяснилось, что по галереям стали носиться подростки на мотороллерах, а легкий доступ к окнам квартир с этих галерей стал источником вполне обоснованной тревоги для всех обитателей.

Во Франции Вудс и Кандилис создали Тулуз-Ле Мирай – новую Тулузу, напротив Тулузы древней. На площади, почти равной старой Тулузе возникла древовидная структура, где грозди (кластеры) домов связаны вместе пешеходными улицами, а те, в свою очередь, вливаются в «стволы» бульваров. Сознательное сходство с мединой – средневековым городом исламского Востока бросается в глаза при первом же взгляде на план, и не лишен горькой иронии тот факт, что в настоящее время Тулуз-Ле Мирай заселен почти исключительно иммигрантами – выходцами из Северной Африки.

Этот отход от ортодоксального модернизма совпал по времени с волной протеста против разрушения старых городских кварталов, и уже в 1962 г. министр культуры, поэт и историк Анри Мальро добился принятия закона об охраняемых зонах городов с запретом реконструкции или нового строительства, способного нарушить их исторический облик. Аналогичные законы были приняты в США (1966 г.) и Великобритании, год спустя.



Кендзо Танге выдвинул отважную идею создания второго Токио над морским заливом. Стоимость реализации этой идеи оказалась, однако, настолько высокой, что всерьез обсуждать концепцию Танге отказались. Как и «Лучезарный город» Ле Корбюзье, проект Танге следует рассматривать скорее как теоретическое высказывание, рассчитанное на

пиар-эффект. Современный Дубаи – лишь подражание.

Модернизм был явлением интернациональным – не удивительно, что и реакция на него сразу же приобрела международный характер.

После т. н. Революции Мэйдзи 1861 г. Япония стремительно модернизировалась, заимствуя все виды технологий, к концу века включив в этот ряд городское планирование и западные формы архитектуры. Естественно, поначалу это было эклектическое соединение новых транспортных систем и, соответственно, прокладки новых, широких улиц, с Большим стилем. Затем попытки соединения американского варианта Ар-Деко с национальной культурной традицией, в чем весомую роль сыграла работа Фрэнк Ллойд Райта над строительством Империял-отеля в Токио. Из поездок в Европу японские архитекторы привозят идеи Ле Корбюзье и, в условиях послевоенного восстановления экономики, не без влияния Группы Десяти, Кендзо Танге выдвигает собственную концепцию модернизации городов. В нескольких словах эту концепцию можно свести к следующему.

Город не должен проектироваться как завершенная планировочная система, постоянно сохраняя возможность свободного развития. Ни город-сад, ни города-спутники не могут считаться удачным выходом из положения, поскольку неизбежно нарастает маятниковая миграция между рабочими местами и местами проживания. Будущее за крупным, даже сверхкрупным городом, следовательно, надлежит: перейти на линейную систему; слить воедино систему скоростных коммуникаций, планировочную структуру и организацию строительства. Главной осью такого города становится скоростная трасса, сопряженная с дугowymi дорогами, расположенными в другом уровне и подключающими к ней «жилые единицы» площадью порядка 1 кв. км. Новые здания надлежит строить над старым городом, в виде своего рода мостов на высоких опорах, а развитие столицы следует вести над водами Токийского залива. При этом каркас, напоминающий формой традиционную для Японии кровлю, создавал бы возможность возводить террасами индивидуальные жилища с максимальным использованием элементов заводского изготовления.

При всей экстравагантности проектной идеи под ней лежало реальное основание. Если в Лондоне или Париже доля поверхности улиц, бульваров и дорог на начало 60-х годов составляла порядка 25 %, в Нью-Йорке – около трети, а в Вашингтоне – все 40 %, то в Токио – менее одной десятой, что в любом случае означало необходимость радикальной реконструкции уличной сети. Пытаясь доказать рациональность своей концепции, Танге сделал следующий шаг и предложил программу формирования Мегалополиса Токайдо, соединяющего Токио, Осаку и Нагою в единое целое таким образом, чтобы оставить нетронутым основную территорию как ценный исторический ландшафт. Оттолкнувшись от заказа на проект здания корпорации Денцу, Танге разработал проект реконструкции токийского района Цукидзи в виде гигантской пространственной решетки, надстроенной над существующими кварталами. Ни один из проектов не был реализован, но «метаболисты», как стали именовать Танге и его учеников, получили широкую известность, и в 1965 г. Танге выиграл объявленный ООН закрытый конкурс на восстановление югославского города Скопье, разрушенного землетрясением.

Первый вариант генерального плана напоминал ранний проект Токио в миниатюре (население Скопье должно было составить 170 тыс. человек). Второй вариант уже имел признаки компромисса с экономическими возможностями, но в обоих случаях прочитывалось явное соединение утилитарной концепции с заново осмысленным Большим стилем. Ключом к пространственной структуре становились «Городские Ворота»: подземный железнодорожный вокзал, автобусный вокзал, от которых расходятся автомобильные и пешеходные пути. Вдоль протяженной эспланады выстроились «Городские стены» из высоких зданий, объединяющих квартиры по верхним этажам, школы и магазины по нижним и т. д. Как некогда у Бёрнхейма при строительстве выставки в Чикаго, в наибольшей степени планировочная концепция Танге нашла выражение в решении ЭКСПО-70 в Осаке, где образный словарь модернизма оказался в явном подчинении

символизму темы «Прогресс на службе человека».

На другом конце света, но тоже на периферии относительно традиционных центров западной цивилизации, послевоенное время закрепило феномен шведского социализма, суть которого ясно выразил один из его создателей Гёста Рен: «Нашей целью является не ослабление рыночных сил, но создание среды, стимулирующей динамику рыночного, микроэкономического поведения в конкурирующих производствах. Задача в том, чтобы подтолкнуть рынок к тому, чтобы он функционировал сообразно требованиям к нему, отдавая свои созидательные силы умножению благополучия человека». Идея хороша, труднее с фактом.

Политика очень высокого подоходного налога при очень низком налоге на прибыль фирм (если те активно инвестировали в развитие) дала, однако, результаты за короткое время.

Особенно существенно подчеркнуть, что условия жизни в Стокгольме и других крупных городах, вплоть до середины 50-х годов, были хуже, чем в других европейских столицах. В половине квартир не было ваннных комнат, четверть не имела туалетов и современного отопления, треть квартир составляли однокомнатные с кухней, значительная доля жилого фонда требовала капитального ремонта. Стоимость найма двухкомнатной квартиры с кухней отнимала 40 % заработной платы квалифицированного рабочего, или служащего низкого ранга.

Еще в начале века Стокгольм выкупил значительные участки земли за своей чертой, но они долго пустовали, за исключением двух малых городов-садов, жизнь в которых была доступна лишь состоятельному меньшинству. Впрочем, в 1926 г. город начал осуществлять программу «самостроительства», предоставляя желающим строительные материалы, проекты и подробные инструкции к ним. Две трети стоимости строительства засчитывались индивидуальному застройщику в виде его работы, тогда как он оплачивал наличными менее трети. Стандартизация конструкций давала экономию в 10 %, столько же дала экономия за счет оптовой покупки материалов и конструкций, и еще столько же – за счет вклада труда будущего владельца, тогда как ипотечный кредит составил 90 %. Таким именно образом было построено 3500 коттеджей, что, однако, не могло решить проблему в необходимом объеме.





Если Валлингби (внизу) обеспечил достаточное разнообразие, и центр города-спутника не лишен человечности, застройка другого спутника – Фарсты – совпала с кризисом шведской модели социализма. Фарста заселена иммигрантами.

В 1958 г. правительство сформировало Национальный фонд, целевым образом инвестирующий в муниципальное строительство жилья. Главным результатом работы фонда стало то, что к концу 60-х годов «синие воротнички» тратили на съем квартир лишь 17 % своего дохода, а «белые воротнички» 18 %. Не без оснований рассчитывая на сильную электоральную поддержку, социал-демократы, правившие в Швеции десятилетиями, всемерно поддерживали единую Ассоциацию квартиросъемщиков. При этом Ассоциация домовладельцев объединила лишь пятерых из ста. В результате возникла хорошо отрегулированная система с целью обеспечения всех социальным жильем достойного качества. Тем не менее, хотя за десять лет было построено 650 тыс. квартир (около 50 млн. кв. м), быстрая урбанизация²⁶ оттягивала решение жилищной проблемы все дальше.

К 1965 г. объем строительства в Швеции уже достиг уровня 1 кв. м на человека в год, однако молодой супружеской паре все равно приходилось ждать получения квартиры в течение десяти лет. К 1970 г. большинство пенсионеров и половина квартиросъемщиков получали субсидии. Только 10 % жилья в Стокгольме (20 % вместе с пригородами) составили собственные дома, тогда как все остальное – квартиры в многоэтажных домах, будь то социальное жилье или кооперативы, так как считалось, что такие дома дешевле. И все же проблема и количества жилья, и его качества оставляла желать лучшего.

Еще в 1945 г. был разработан генеральный план развития Стокгольма, разработанный под руководством Свена Маркелиуса, и через два года закон признал его официальным нормативным инструментом. Ключевой идеей было создание новых самоуправляемых поселений в окрестностях столицы, нанизанных на новые линии метро – каждое с численностью от десяти до пятнадцати тысяч жителей. Многоэтажные дома следовало возводить в радиусе не более 500 м от остановки метро, односемейные дома (не более 15 % от общего объема) – не далее километра. Группа таких районов, общей численностью до 100 тыс. жителей, должна была получить общественный центр с полным набором городских услуг, включая театр; ниже уровнем – общий центр на два поселения; внутри него – два-три подцентра, обслуживающих от четырех до семи тысяч человек. Поскольку ставилась задача избежать наращивания новых автобусных маршрутов, высокая плотность и высокие здания

²⁶ В 1930 г. горожане составили 49 % населения, в 1940 – 55 %, в 1950 – 65 %, в 1960 г. – 73 %, в 1970 – 81 %.

стали необходимостью. К 1961 г. два города-спутника, Валлингби и Фарста, были завершены и заселены.

Валлингби с населением 42 тыс. человек застроен многоквартирными домами на 69 %, таунхаусами на 17 %, только 14 % пришлось на односемейные дома. Однако уже к 1966 г. население Валлингби достигло 55 тыс. человек. И здесь, и в более поздней Фарсте была предпринята в целом успешная попытка достичь разнообразия городской среды. Так, в Фарсте 13 % жителей населили дома башенного типа, от 10 до 15 этажей; 19 % жили в восьмизэтажных «пластинах», 45 % – в трехэтажных «пластинах», и 23 % – в односемейных домах. При тщательной работе архитекторов удалось достичь высокого уровня слияния с ландшафтом, однако исходные надежды на то, что большинство жителей найдет работу на месте, не оправдались, таких нашлось менее четверти.

Еще в 1959 г. либералы, пришедшие к власти в Стокгольме, получили право вести застройку за городской чертой, но при условии, что это примут местные власти. В течение нескольких лет между городом и окрестными муниципалитетами было заключено десять соглашений, что в целом позволило построить свыше 30 тыс. новых жилищ с условием сохранения 70 % в собственности города. Однако с кризисом 70-х годов шведская модель начала трещать по швам. При большом объеме строительства его качество вызывало все больше нареканий, и количество пустующих квартир нарастало. В отличие от Валлингби и Фарсты, стремление строить много и быстро привело к хорошо известным нам в России результатам, когда планировочные решения являются следствием удобства прокладки подкрановых путей, а не соображениями комфорта для будущих жителей. Правительство предприняло значительные усилия по реновации старого жилого фонда, и действительно плотность существенно сократилась, однако система субсидирования вела к тому, что в выигрыше оказались немногочисленные обитатели больших квартир. Из этого с неизбежностью следовал дефицит нового жилья в центральных районах столицы, рост черного рынка субаренды и скандалы, связанные с коррупцией чиновников.

Борьба за здравый смысл

События в США развивались по особому сценарию. Долгая борьба между сторонниками и противниками муниципального строительства завершилась компромиссом к 1949 г., когда Конгресс принял Жилищный Акт. Противники, твердо убежденные, что единственным средством решения жилищной проблемы является государственное страхование ипотечных вкладов, согласились с тем, что концепцию муниципального жилья можно принять как временное средство облегчения положения новых безработных. Расчет был на то, что при оживлении экономики они смогут купить жилье самостоятельно. Прежние бедные, в большинстве черные, оказывались за рамками программы, поскольку она не предусматривала расходы на содержание жилья. Через несколько лет условия были выровнены, но с катастрофическими последствиями, так как финансовые условия остались без изменений – субсидировались только покупка земли и строительство. При этом реконструкция старых кварталов была выведена из-под юрисдикции агентства муниципального строительства, вследствие чего возобладала установка частных девелоперов на т. н. джентрификацию, т. е. ликвидацию ветхого жилья и строительство достаточно дорогих новых домов.

В авангарде процесса оказался Роберт Мозес, который сумел, оставаясь на, казалось бы, скромной должности в администрации Нью-Йорка, превратиться в застройщика номер один. Достаточно сказать, что с 1949 по 1957 г. Нью-Йорк затратил на обновление городской среды в два раза больше, чем все остальные города страны вместе взятые. Квартал за кварталом обводились «красной линией», что на языке бизнеса означало: ни одного банковского кредита, чтобы предельно ускорить разрушение домов, занятых беднотой. Процесс облегчался тем, что во множестве случаев домовладельцы предпочитали тихо исчезнуть, чтобы не выплачивать налог на недвижимость, поскольку квартплата бедных

жильцов не покрывала расходов. Напор Мозеса был остановлен в районе Гринвич Виллидж организованным сопротивлением жителей, возглавляемых Джейн Джекобс, которая успела опубликовать свою знаменитую книгу о жизни и смерти американского города.

В Нью-Хейвене была снесена значительная часть города, населенная по преимуществу черной беднотой, и на ее месте возникла группа высотных офисов, с использованием федеральных средств на строительство хайвэев. То же произошло в Питтсбурге, где офисы заняли место, где ранее обитало более 5 тыс. семей с низким доходом. Однако в Сан-Франциско такой же натиск удалось остановить группе горожан во главе с Джорджем Вульфом, сумевшим выиграть судебную битву с корпорацией редевелопмента и вынудить ее строить малобюджетное жилье для жителей, вытесняемых из прежних своих районов. Одновременно в Бостоне ассоциация девелоперов, при помощи мэрии, развернула столь эффективную кампанию публикаций в прессе, что сумела убедить большинство горожан в том, что недурно содержавшийся район города якобы представлял собой опасную руину. Ассоциация почти без сопротивления добилась признания «руины» аварийной и добилась полного ее сноса.

К середине 60-х годов сопротивление набрало силу. Влиятельные социальные критики сумели показать, что многие из снесенных районов отнюдь не были руинами, но лишь в конкретных частных интересах были обозначены именно так. Что программа джентрификации означала выселение около миллиона людей, которым приходилось платить больше за худшие условия в новом месте. Что более 40 % расчищенных площадей предназначалось для строительства офисов и парковок, вследствие чего количество вновь построенных жилищ вчетверо уступало количеству жилищ снесенных. Как подвел итог Скотт Грир, «За три с лишним миллиарда долларов Агентство Обновления Городов успешно сократило ресурсы недорогого жилья в американских городах». Резко и справедливо сказано.

Книга Джекобс увенчала значительный корпус социальной аналитики, будучи издана в удачное время. Именно поэтому она произвела столь сильное впечатление на американское, и не только американское общественное мнение. Джекобс осмелилась нанести удар в самое сердце идеологии модернизма, утверждая, что лучше всего оставить старый город в покое, озаботившись ремонтом и улучшением его озеленения. Она утверждала, что высокая плотность отнюдь не является препятствием достойному существованию, что небольшие кварталы привлекательнее обширных зон «свободной планировки», что особой ценностью обладает смешение функций и сосуществование старого и нового. Более того, она подвергла сомнению претензии архитекторов на право считать себя выразителями потребностей людей, безжалостно указывая на характерный для них профессиональный эгоизм: «Сколь неуклюжим или вульгарным будет проектное решение, каким бы пустынным и бесполезным ни было озелененное пространство, как бы тоскливы ни были здания при взгляде в упор, всякая имитация Ле Корбюзье громко кричит: глядите на то, что мной сделано!».

Имя одного из прародителей модернизма не прозвучало всеу. Хотя в сравнении с Британией, не говоря уже о Швеции, в США было построено немного муниципального жилья, его все же строили, и строили «по Корбюзье». В Сент-Луисе, в Нью-Арке, в Чикаго выросли огромные массивы многоэтажных домов, но к концу 70-х годов в них пустовало от 30 до 40 % квартир, и само слово development²⁷ стало восприниматься как знак беды.

²⁷ Буквально, как известно, это слово означает развитие, но и в Британии, и в США оно стало означать микрорайон, застроенный муниципальным, дотируемым жильем, и на обыденном языке по сей день означает низкий социальный статус проживающих в нем людей.



Не только район Прют-Айгоу в Сент-Луисе, но и другие районы многоэтажной застройки, в которых, как предполагалось, люди, живущие на социальное пособие, смогут поднять свой статус, были в конечном счете целиком выселены и взорваны. Властям пришлось признать, что они не приняли во внимание несоответствие уровня и образа жизни жильцов структуре зданий и стоимости их обслуживания, которую город не желал брать на себя...

Символом катастрофы стали микрорайоны Прют и Айгоу в Сент-Луисе, построенные в 1955 г. по проекту известного архитектора Минору Ямасаки и (в этом есть горькая ирония) удостоенные высшей, Пулитцеровской архитектурной премии США. На ровной, пустой площадке, ничем не отделенной от автомагистрали выстроились 33 одинаковых корпуса высотой 11 этажей, в сумме 2800 квартир. Чтобы предельно снизить расходы, реализация была осуществлена по минимуму – в почти точном соответствии уровню комфорта советских девятиэтажных панельных домов начала 60-х годов. Район проектировался для «новых бедных», но в начале 50-х Сент-Луис был еще городом, сегрегированным по расовому признаку, и дома Прют-Айгоу были заселены только черными. После того как решением Верховного Суда США сегрегирование жилья по расовому признаку было запрещено, местные власти пытались выровнять заселение домов, но из этого ничего не получилось – белые семьи бежали из микрорайона. Очень скоро выяснилось, что лишь менее половины семей жили на трудовой заработок, женщины были главами семей в 62 % случаев, а половину населения Прют-Айгоу составили дети моложе 12 лет. Эффект легко себе представить: вандализм и полная катастрофа с обслуживанием, кульминацией которой была неделя, в течение которой из 33 лифтов не работали 28. Сколько-нибудь дееспособные семьи покидали Прют-Айгоу при первой возможности, так что объем коммунальных платежей продолжал снижаться, и к 1970 г. пустовало уже 65 % разоренных квартир с выбитыми дверьми и окнами. Власти смирились с поражением: оставшихся обитателей расселили, а все дома взорвали. При всем том строительство Прют-Айгоу, как всякая казенная затея, обошлось бюджету чрезвычайно дорого – по цене жилья, в новой нашей терминологии именуемого «элитным».

Это, разумеется, крайний случай, и к концу века все еще можно было видеть чикагские микрорайоны двадцатиэтажных домов, где половина окон была забита фанерой, а к подъездам не рисковали приближаться не только такси, но и машины скорой помощи. Сходная ситуация сложилась и в Филадельфии, и в Нью-Арке. Подытоживая катастрофу с муниципальным жильем в Америке, известный социальный аналитик Оскар Ньюман писал: «Архитектора заботило здание – как обособленное, формальное целое, безотносительно к тому, как оно будет использоваться, и как здание будет соотноситься с территорией между домами. Дело выглядит так, как если бы архитектор взял на себя роль скульптора и трактовал территорию проекта как всего лишь пустую поверхность, на которой он видел целью собрать серии вертикалей в некую привлекательную композицию». В начале 70-х

годов Ньюман справедливо подчеркивал, что из двух линий модернизма, одну из которых можно назвать социально-методологической, а другую метафизически-стильной, в США импортировали только вторую. Понадобилось еще два десятилетия чтобы ситуация существенно изменилась. Последователи Джекобс и Ньюмана, отчасти восприняв новый британский опыт, сумели консолидировать усилия множества новых профессионалов, которые оказались в состоянии формировать достаточно успешные управляющие компании, действующие в системе нон-профит, заручиться поддержкой местных властей и различных благотворительных фондов. В результате шаг за шагом, квартал за кварталом, велась работа по мониторингу технического состояния жилого фонда, организации обслуживания и ремонта – с активным вовлечением жителей в этот процесс.



Строительство городка Лайтмур в Англии стало одним из образцовых примеров работы, в которой архитектор Тони Гибсон сыграл роль прежде всего организатора самостоятельной работы жителей на своих будущих домах, что практически втрое сократило расходы на их возведение. Патроном таких работ стал Принц Чарльз.

Особенно заметны плоды этих трудов в проблемных районах Вашингтона и Сан-Франциско, но необходимо подчеркнуть, что эта работа успешна в районах традиционной застройки, с ее средней этажностью, небольшими размерами кварталов и четкостью организации внутриквартального, внутриворового пространства. Джекобс оказалась права. В своей последней книге она привела яркий пример контраста между двумя районами Чикаго, летом 1995 г. испытавшими редкостную по силе тепловую волну. Смертность стариков в районе с высокой плотностью застройки, мелкой структурой, смешанными функциями и явными признаками соседского сообщества оказалась в десять раз меньше, чем в чисто жилом районе с т. н. свободной планировкой, где никто никого не знал, и все всех опасались. Лучшего доказательства нет.

Несомненно горькая ирония заключается в том, что общественное мнение, склонно винить во всех бедах «планировщиков», тогда как подлинного городского планирования не было. Всякое планирование есть упорядоченная схема действий по достижению ясных целей в условиях глубоко понятых ограничений. Однако цели, чаще всего, обозначались излишне расплывчато, в политических понятиях, а предоставления об ограничениях были туманными во всем, что не относилось к финансовой калькуляции. Корбюзиянский «город башен» оказался в целом совершенно приемлемым для нижнесреднего класса, в особенности, когда в 50-е годы речь шла о жителях московских бараков, трущоб Глазго или Стокгольма. Но та же схема категорически не соответствовала представлениям среднего класса, когда он составил

существенную часть общества. И она же драматически не соответствовала образу жизни и возможностям вчерашней жительницы городка в Джорджии или в Южной Каролине, которую, вместе с кучей детей, жизнь вытолкнула в Сент-Луис или Детройт. Такая схема столь же сильно, хотя и не так трагично, не соответствовала образу жизни и представлением вчерашних деревенских жителей, перебивавшихся в Челябинск или Новокузнецк, или в «агрогород», который в хрущевскую эпоху упорно пытались возвести в чистом поле. Несомненная профессиональная драма произошла и с архитектором, которому никто не мог предъявить в то время внятное, выверенное задание на проектирование. Это одним архитекторам позволяло приписать себе одним знание о потребностях городского человека, а иных обрекало на то, чтобы, с одной стороны, руководствоваться нормативными представлениями властей о должном, а с другой – примером первых, прославляемых журналами, редакторы которых также не страдали чрезмерностью социального знания.

К 70-ым годам перелом был неизбежен, и почти повсюду в Европе возникает волна альтернативной реконструкции старых кварталов, руинированных в большей или меньшей степени. В 1971 г. молодой архитектор Род Хакни, вернувшись в Англию из Ливии, приобрел на скромные сбережения в городке Маклсфилд маленький таун-хаус, возрастом 150 лет, в котором не было ванной комнаты. Обратившись за получением гранта на перестройку своего жилья, Хакни обнаружил, что весь район был уже приговорен властями к сносу. Не смирившись с этим досадным обстоятельством, обманутый в ожиданиях новосел обошел всех соседей, составил планы реконструкции для каждого дома, убедил каждого в необходимости вложить собственный труд в общее дело, добился поддержки местного совета. Через два года усилий были получены небольшие гранты, и начался процесс реконструкции, в ходе которого был сохранен каждый крепкий кирпич и каждый здоровый деревянный брус. Реконструкция была осуществлена в три раза быстрее и в три раза дешевле по сравнению с ранее утвержденной программой, а Хакни приобрел сначала общебританскую, затем и мировую известность, осуществив подобные проекты в трех десятках городов уже в роли частного девелопера – кстати, весьма успешного.²⁸

Пример Хакни оказался заразителен, и вскоре, в 1974 г. последовал Жилищный Акт, переориентировавший бюджетные ассигнования на «мягкую» реконструкцию городов. В Ливерпуле с будущими квартиросъемщиками не только советовались, как это делал Хакни. Здесь рискнули перевернуть весь процесс: при мягкой поддержке профессионалов-консультантов люди сами выбирали архитектора, участок, определяли его детальную планировку, планы домов и их фасады, вплоть до цвета кирпича. Главное, на чем настаивали люди, чтобы их дома не были похожи на то, что до этого времени строил Городской Совет. Естественно, все это делалось с прямым включением группы молодых архитекторов, но результирующее решение – скромный, но очень уютный квартал из малоэтажных домов – было достигнуто совместно.

Движение набирало силу, и к концу столетия только в Британии в него включились около четырех тысяч молодых профессионалов – «политическая архитектура постиндустриальной эпохи», как определял ее Хакни, стала фактом, закрепленным учреждением «Группы коммунальной архитектуры» в составе Королевского института британских архитекторов. В странах Северной Европы, в развивающихся странах и, отчасти, в США «коммунальная архитектура» заняла хотя и небольшую по объему, но заметную позицию, тем не менее, генеральная линия, утвердившаяся в Америке и оказывающая огромное влияние на весь мир, вела в ином направлении.

Город при дороге

²⁸ Род Хакни стал консультантом Принца Чарльза в его усилиях по развитию Нового Урбанизма (см. ниже), а в 1987 г. был избран Президентом Международного союза архитекторов.

Еще в 1901 г. Герберт Уэллс, ошибавшийся во многих своих предсказаниях, дал и совершенно точный прогноз: «Компании моторных омнибусов, в их конкуренции с пригородными железными дорогами, встретят препятствие в виде гужевого транспорта... и позаботятся о том, чтобы сконцентрировать средства на строительстве новых, частных дорог, по которым их машины смогут двигаться на предельной для них скорости».

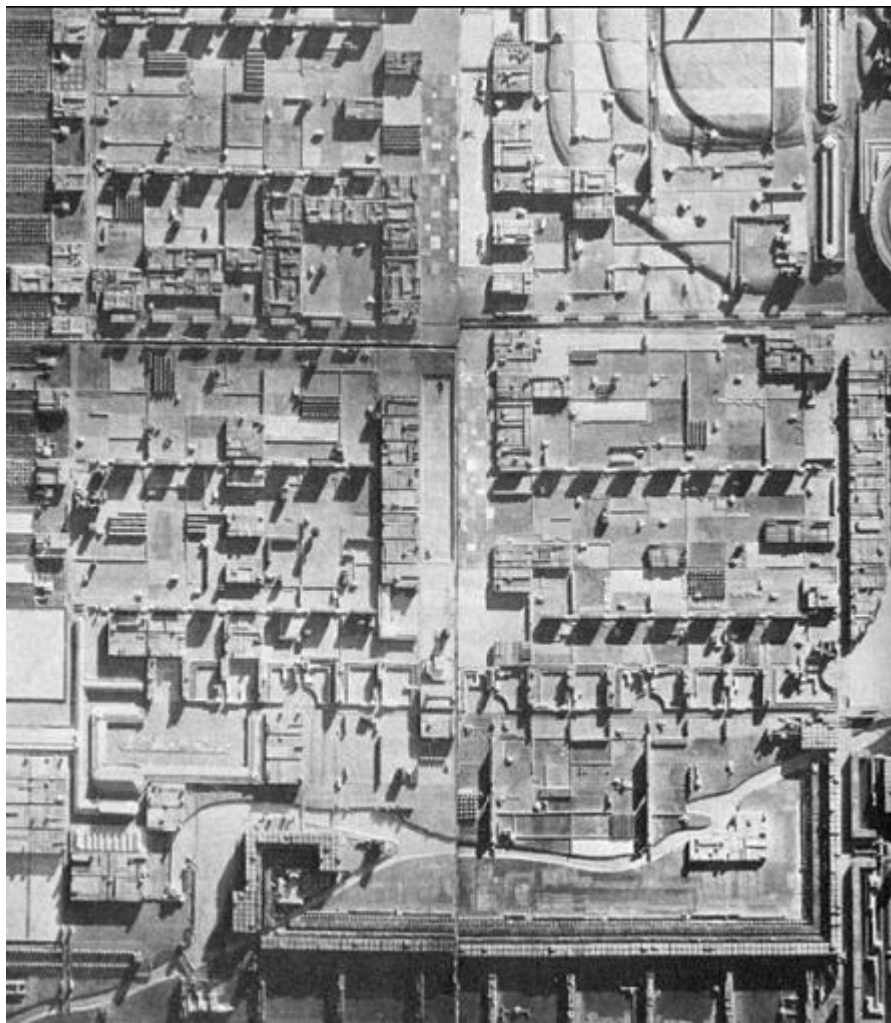
Уэллс пошел дальше, предсказав не только неизбежность формирования дорожных развязок в двух уровнях, но и урбанизацию целых районов южной Англии, Германии и, прежде всего, Америки. Уже к 1927 г. один автомобиль приходился на две американских семьи – уровень, который, из-за Великой депрессии и войны, был превзойден лишь в начале 50-х годов. В 20-е годы темп разрастания пригородов уже решительно опережал темп строительства в самих городах: в Нью-Йорке в три раза, в Кливленде – в 10, а в Сент-Луисе – в 20 раз. При этом в большинстве городов не было еще ни подземных, ни надземных переходов над улицами, и только Нью-Йорк начал формировать свою систему парковезов – транзитных трасс, организованных ландшафтными архитекторами без пересечений в одном уровне с городскими дорогами. Добившись принятия особого Акта штата Нью-Йорк еще в 1924 г., уже упомянутый нами Роберт Мозес получил право проложить магистрали Лонг-Айленда через частные владения богатейших семейств Америки. Здесь был использован любопытный трюк: стремясь обеспечить селекцию посетителей пляжей острова, проектировщики Мозеса сознательно занизили просвет мостов над парковезом так, чтобы проезд был недоступен автобусам. Зато на Лонг-Айленде возникли первые гигантские автостоянки, каждая из которых равнялась двум-трем футбольным полям. В целом система трасс, проложенных под управлением Мозеса, дала возможность работникам офисов Манхэттена доезжать на работу с дистанции до 50 км. Именно с этого времени можно отсчитывать историю «автомобильного» города.

Течение этой истории, разумеется, ускорилося, когда заработала программа строительства автострад, предпринятая президентом Рузвельтом. Программа, которую горячо поддерживали владельцы компаний, так или иначе связанных с автомобилем, а также профсоюзы, сопряженные с этими компаниями, должна была решать сразу две задачи. Открывался путь для расползания застройки на территории с дешевой землей и низкими налогами и, в то же время, существенно увеличивалось число рабочих мест при выходе из тяжелейшей экономической депрессии. Тем не менее, из широковещательной программы было осуществлено немного – всего три десятка миль от Нью-Йорка и Лос-Анджелеса. Несколько забегаая вперед, один из основателей Американской Ассоциации Регионального Планирования Бентон Мак-Кей выдвинул концепцию моторвэя – шоссе с редко разнесенными съездами на боковые дороги, ведущие к новым городам-садам, при ландшафтной организации трассы и строгом публичном контроле над ее обустройством. Города в этом случае должны были оставаться в стороне от трассы. Однако время бурного развития автотрасс пришло лишь с окончанием второй мировой войны, когда начался знаменитый процесс массовой застройки пригородов под тысячи домов уволенных из армии солдат.

Резонно отступить на шаг назад во времени. Задолго до концепции фривэев, еще в первое десятилетие XX в., у Канзас-Сити был построен первый крупный район Николс Кантри Клуб. Участок дешевой земли был сознательно выбран в стороне от трамвайных линий, в опережавшем время расчете на автомобиль – при плотности всего 15 домов на гектар. Здесь же был возведен первый торговый центр, рассчитанный на автомобилистов. Под Лос-Анджелесом по той же схеме возникли Беверли-Хиллз (1914 г., туда первоначально ходила электричка) и Пало Вердес (1923 г.) – первые «классические» автомобильные пригороды. Все это были чисто коммерческие девелоперские проекты, оказавшиеся весьма успешными, однако одновременно (и в одно время с советскими мечтателями, дезурбанистами Гинзбургом и Охитовичем) Фрэнк Ллойд Райт выдвинул свою концепцию

«просторного города».²⁹ Это была утопия, как многие другие, прежде всего, как некогда мечты Кропоткина и Говарда. Но если те мечтали о кооперации свободных людей, вступающих в свободную кооперацию с другими, то Райт настаивал на расселении свободных индивидов, во всем подобных эпическим пионерам, но по логике, заданной единственным индивидом – самим Райтом. В гротескном виде утопия Райта оказалась отчасти реализована – там, где он мечтал о гармонии слияния с ландшафтом, возникла безразмерная «субурбия», пригород без границ, периодически разорванный «стрипами» – полосами автозаправочных станций, магазинов, филиалов банковских сетей, заведениями фаст-фуда и магазинами.

С конца 40-х годов субурбия катилась по Америке как асфальтоукладчик, поглощая тысячи квадратных километров земли, тогда как обитателями новых домов были отнюдь не свободные пионеры, а заложники ипотеки, выданной гигантскими девелоперскими корпорациями. У этого бума были четыре основания. Во-первых, автомобильные дороги, проложенные вне рельсовых путей. Во-вторых, правила зонирования, открывшие возможность создавать «поля» застройки с однородной стоимостью недвижимости. В-третьих, ипотека с федеральной гарантией, т. е. с низкой процентной ставкой и весьма длительным периодом выплат, что дало возможность приобретать дома людям с невысокими доходами. Наконец, послевоенный бейби-бум, вызвавший скачкообразный рост спроса на односемейные дома.



Подобно Ле Корбюзье, Фрэнк Ллойд Райт был великим художником и плохо образованным человеком. Пытаясь создать свой «город широких акров» в опоре

²⁹ В оригинале Broadacre City – нечто вроде города широких акров.

единственно на интуицию, Райт полностью игнорировал реальную жизнь городского сообщества, которое не может быть сведено к простой сумме индивидуальных жилищ. Развитие городов США пошло иными путями: через разрастание пригородов вдоль дорог и, в последнее время – через тонкую проработку программы развития в диалоге с городским сообществом.

Акт субсидируемого строительства хайвэев 1944 г. предполагал всего лишь строительство скоростных трасс, идущих в обход городов – эта концепция получила дополнительный стимул в ядерных страхах, охвативших Америку после того, как Советский Союз провел испытания своей атомной бомбы. Со своей стороны, планировщики увидели в этом шанс снять с городов нагрузку переуплотнения. Если поначалу девелоперы видели целью строительство платных дорог, то планировщики настаивали на необходимости федеральных инвестиций. Военные настаивали на том, чтобы обходить города стороной, тогда как менеджеры от планирования, во главе с Робертом Мозесом, утверждали, что необходимо провести фривэй прямо через центры городов, заодно снеся трущобные кварталы. Под давлением проавтомобильного лобби победила вторая точка зрения – с разрушительным эффектом.

Зонирование по-американски восходит к 1880 г., когда в Калифорнии его впервые применили для выдавливания китайских прачечных из жилых районов и тем самым положили начало базисному принципу: не допустить, чтобы нежелательные функции или нежелательные соседи снижали стоимость недвижимости в пределах точно очерченной зоны. При этом, в отличие от европейских стран, зонирование в США оказалось полностью отчуждено от пространственного планирования, тем самым в Америке именно зонинг задает границы и условия для планирования.

Ипотека по-американски уже к концу 30-х годов радикально изменилась. Если до Великой депрессии заем предоставлялся всего на пять – десять лет, с 6–7 % годовой ставкой, то с 1935 г., после создания Федерального агентства жилищного строительства, стало возможным брать кредит на 25–30 лет, при 2–3 % годовой ставке и первоначальном взносе всего в 10 % стоимости дома. Федеральное агентство работало исключительно с целыми «соседствами», окружая «красной линией» нежелательные районы, вследствие чего собственно города оказались вне поля их интереса. Агентство до 1966 г. твердо следовало принципу расовой сегрегации и не предоставило ни одного ипотечного кредита в районах с преобладанием черного населения.

С 1949 г. по решению Конгресса средства в распоряжении агентства были резко увеличены, и в результате к 1960 г. население пригородов выросло вдвое – до 19 млн. человек. Это стало возможным за счет появления на сцене нового типа застройщика, способного монтировать дома как холодильники и работать одновременно на сотнях площадок. Инициаторами стали Авраам Левитт и его сыновья, набравшие опыт при сборке временных домов для рабочих новых заводов в военное время. В 1948 г. они заложили первый пригород у Хэмпстеда на Лонг-Айленде, продемонстрировав возможность полной сборки из конструкций заводского изготовления поточным методом. Активная кампания маркетинга, легкость и дешевизна кредита обеспечили ранее невиданную картину – перед конторой Левитта выстраивались длинные очереди. За полгода было возведено 17 тыс. односемейных домов, слово Левиттаун стало нарицательным.

При малой высоте построек, с легкими вариациями их компоновки и отделки фасадов, разросшиеся деревья милосердно прикрыли невыносимую тоскливость Левиттауна, где улицы чуть излишне длинны, излишне широки и излишне прямы. Строго говоря, о планировке говорить не приходится – ее место заняла схема зонирования и схема застройки, осуществляемая девелопером и застройщиком в одном лице. Планировщик в лучшем случае был допущен на позицию советника, тогда как все решения принимались без его участия. Зонинг делал свое дело, так что до 1960 г. в Левиттауне не было ни одного черного, и даже в конце 80-х годов их там было ничтожно мало. Субурбия, в которую устремилось из города

белое население среднего достатка победила город, в который продолжало стекаться бедное, черное население из южных штатов. Почти повсеместно лоббисты добились ликвидации трамвая, троллейбуса и пригородных железнодорожных веток. Напрасно социальные критики твердили, что расползание субурбии убивает чувство общности соседей, а критики с обостренным эстетическим чувством, как Льюис Мамфорд, настаивали на том, что современный город «должен иметь определенный размер, границу, форму, не должен быть простым „высевом“ домов вдоль неопределенной улицы, убегающей в бесконечность и неожиданно заканчивающейся в болоте».

Однако субурбия нашла горячих защитников в лице, как ни странно, архитекторов: в 1977 г. Роберт Вентури и Дениз Скотт-Браун опубликовали «Уроки Лас-Вегаса» – книгу, в которой впервые страстно утверждалось расставание с эпохой модернизма в пользу признания прекрасным сущего, данным в непосредственном ощущении. Это и расставание Америки с Европой и европейской традицией. Коль скоро автомобиль стал естественным продолжением человека, то и придорожные рекламные щиты, и неоновые приманки Лас-Вегаса высотой в десятки метров, и «декорированные сараи» придорожных торговых центров или мотелей – все это следует признать и принять. Не только как факт бытия, но как новую эстетику жизни.

Обостренно полемическая книга сделала имена авторов широко известными, тем более, что и социальная критика, опирающаяся на солидные исследования, отнюдь не имела однородного характера. Генри Ганс прожил в Левиттауне в соседнем с Нью-Йорке Нью-Джерси полтора года, и его книга «Левиттаунцы: образ жизни и политика в новом пригородном сообществе» (еще 1967 г.) внятно представила далекую от традиции точку зрения. Ганс доказывал, что различия между обитателями субурбии и городов куда меньше, чем различия между новым поколением и его предшественниками. Возражая критикам, несшим в сознании интеллектуальный опыт XIX в., Ганс заключал свое исследование фразой, которая в глазах Мамфорда или Джекобс была чистой ересью: «Планировщик обладает лишь ограниченным влиянием на социальные отношения. Хотя, разрабатывая план участка, он создает определенную связность, он в состоянии только лишь указать, какие здания окажутся рядом с соседними зданиями. Таким путем он может влиять на сугубо визуальные связи и, возможно, на первичные социальные контакты между обитателями соседних зданий, но не может определить ни интенсивность, ни качество взаимоотношений. Те зависят лишь от характера людей, оказавшихся соседями».

Субурбия обеспечила более чем половине населения вполне пристойные условия существования, через зонинг и правила рынка утвердив имущественную сегрегацию пригородов.³⁰ Она же ударила по старым городам и отсекала почти половину населения городской Америки от шансов обеспечить семье высокое качество проживания, если включить в него культуру.

Европа не избежала расползания городов, но здесь национальная политика планирования гораздо жестче задавала рамки деятельности сугубо рыночных сил. В Британии сильные местные общества защиты ландшафта предопределили гораздо более компактную схему новых пригородов, располагаемых по-прежнему за охраняемым зеленым поясом. При этом аналитики показали, что, как и в США, в проигрыше оказались наименее обеспеченные семьи – за счет удорожания строительства и уменьшения средней площади земельных участков. В Швеции продолжалось строительство городов-спутников, с акцентом на эффективный общественный транспорт, но здесь главной бедой стал нарастающий вандализм в компактных, хорошо спланированных группах многоэтажных домов – в условиях изменения качества населения за счет многочисленных иммигрантов из Азии и

³⁰ На почте в пригороде Филадельфии, обслуживающей несколько поселков, автору удалось ознакомиться с прелюбопытной картой почтового округа. На карте в четыре цвета были обозначены «деревни», в которых почтальон может оставить посылку на газоне перед домом, где – на крыльце дома, где – на крыльце, но еще и позвонив в звонок, наконец, где ему нужно получить расписку в получении посылки.

даже Африки.



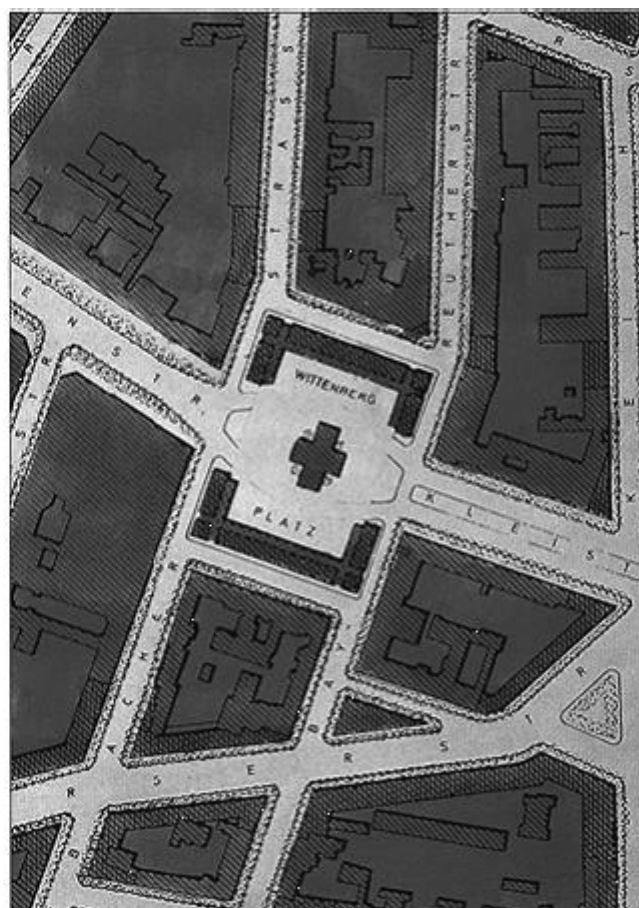
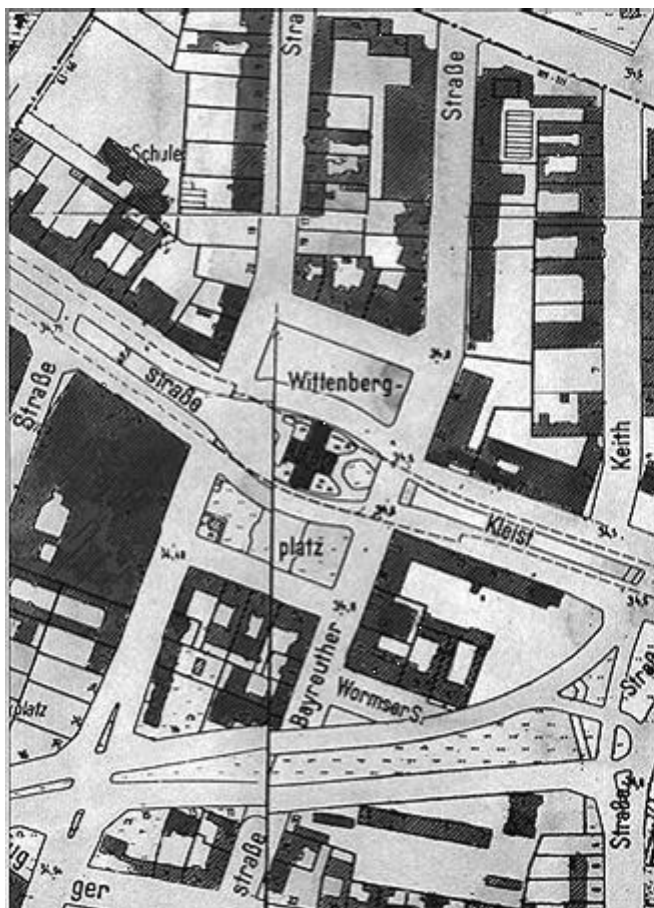
Главное достоинство делового района Тет Дефанс в Париже заключено в том, что он достаточно далеко удален от исторического ядра города и вместе с тем отлично связан с системой парижского метро и с пригородами, благодаря включению в автономную систему рельсового транспорта.

Для Парижа была принята шведская схема, но в десятикратно увеличенных размерах. По плану регионального развития, принятому в начале 60-х годов, вокруг Парижа следовало построить 8 городов-спутников, с населением от 300 тыс. до миллиона жителей в каждом. Стержневой конструкцией агломерации становилась RER, совершенно самостоятельная система скоростного рельсового транспорта, не являющаяся прямым развитием метрополитена и независимая от прочих железных дорог. На местах стыковки линий RER (на плане образующих букву Н, растянутую в ширину) должны возникнуть крупные офисные центры – одним из них стала группа высотных зданий Тет Дефанс, расположенная на Большой оси исторического Парижа. В случае Парижа была продемонстрирована мощь государства, прямо перехватившего рычаги управления планированием городской агломерации, при практически полном устранении муниципальной власти. Хотя экономические трудности заставили сократить программу, и три из восьми городов-спутников не были построены, а остальные сокращены в объемах, задача была успешно решена. В то же время успешность решения оказалась подорвана наплывом иммигрантов, так что кварталы многоэтажных зданий в городах-спутниках (в отличие от микрорайонов малоэтажной застройки) оказались заняты населением инородным по культурным навыкам и низким по доходам. Поджог автомобилей и прямые столкновения с полицией стали в Париже такой же повседневностью, как это было уже в американских городах 80-х годов.

Антагонизм города и автомобиля продолжал нарастать. В 1963 г. группа специалистов, во главе с Колином Бьюкененом, опубликовала доклад с простым названием: «Транспорт в городе». В докладе, в опоре на тщательные расчеты, была предъявлена ключевая альтернатива политики долгосрочного планирования. При ориентации на четверть века вперед и при утверждении стандарта качества среды, город должен решить: либо масштабная реконструкция с прокладкой новых магистралей, либо жесткие ограничения для движения автомобилей, особенно транзитного.

Поначалу крупные европейские города сделали ставку на первое решение, и здесь одно из лидирующих мест занял тогда еще Западный Берлин, протянув фривэй. В Лондоне была разработана программа строительства многоуровневых эстакад, но в 1973 г. от нее почти

полностью отказались – отчасти по экономическим причинам, но прежде всего из-за решительного сопротивления лондонцев, не желавших разрушения облика столицы. В Германии уже с начала 80-х годов все крупные города формируют систему скоростного рельсового транспорта. Возрождение трамвая последовало в швейцарском Цюрихе, во всех крупных городах Франции. В канадском Торонто остановили строительство фривэя и вместо него провели новую линию метрополитена. В США, где строительство фривэев, рассекающих городскую ткань, достигло апогея в Лос-Анджелесе, тоже наметился поворот, и в Сан-Франциско городской референдум остановил строительство фривэя на полпути, создав своего рода монумент гигантизму.



Роб Крие, как и другие сторонники «нового урбанизма», отвергали претензии модернистов на создание принципиально нового во что бы то стало. При проработке реконструкции типовой площади Берлина архитектор предпочел подхватить рисунок кварталов. Охват площади вокруг старой кирхи зданиями-кулисами при ликвидации сквозного проезда по улице мог бы предложить планировщик XVIII в. Именно это и прельщает многих архитекторов на переломе XX и нового веков, тем более что в настоящее время создание новых коммерческих площадей на оживленной площади может оправдать расходы, необходимые для пробивки туннеля или перестройки системы движения для формирования пешеходной улицы. Вслед за этим вполне естественно ожидать развития коммерции по первым этажам и т. д. Ранее сугубо затратный проект становится инвестиционным.

Новый урбанизм

В послевоенное время интерес к малому городу почти угас, уступив место либо критике роста пригородов американского образца, либо вниманию к «молекуле» города – микрорайону, к чему приложили усилия ученики Геддеса и, в первую очередь, Аберкромби. Именно критика расползающегося пригорода вызвала к жизни концепцию «нового

урбанизма», возродив внимание к малому городу.

При одном самоназвании новый урбанизм это два очень разных потока идей. Первый, европейский вариант, лидерами которого стали братья Лео и Роб Крие, тесно связан с общим трендом т. н. архитектуры постмодернизма. В большинстве архитекторы этого направления, наиболее заметного в 80-е годы, как правило, довольствовались тем, что стилистический возврат к историческим стилям сдабривали изрядной долей иронии, рассчитанной на знатока. Преувеличенные или, напротив, преуменьшенные детали, соединение разнородного, разрывы, подчеркивающие, что дело не в копировании старого, а в его эксплуатации ради совершенно нового эффекта – все это делает архитектуру постмодернизма вполне узнаваемой. Москва или Нижний Новгород 90-х годов дают множество примеров такого рода, хотя и редко удачных. Редко потому, что несложно имитировать форму, но трудно или вообще невозможно имитировать свободу работы с формой, которой обучиться в советские времена было невозможно. Однако, наряду с этими формальными играми, проявилось и совершенно серьезное стремление прямо воспроизвести лучшие качества старинных городов: небольшие кварталы с их сплошными, без разрывов между зданиями, фасадами улиц, маленькие пешеходные площади, уютные уголки. Роб Крие и его союзники создали немало таких ансамблей, а в Британии, где патроном этого неоклассицизма решительно выступил Принц Чарльз, категорически отвергающий модернизм, эта мода распространилась особенно широко. При непрерывной тщательности разработки каждой детали работы в этом духе по необходимости имеют ограниченные габариты – два таких проекта, созданные британскими архитекторами, сейчас осуществляются в Москве: в Филях, где возникает европейский городок в миниатюре, и в Марфине, где застройка ведется скромными по формам кварталами из преимущественно четырехэтажных зданий.

Американский вариант нового урбанизма иной. Это стремление сформировать полнокровные новые города с пешеходной доступностью всех видов услуг и – в теории – мест приложения труда. Несколько простых и внятных принципов характеризуют новый урбанизм с достаточной полнотой. Во-первых, убежденность в том, что относительно высокая плотность застройки – это благо, а не порок, так что участки должны быть небольшими. Во-вторых, вера в то, что публичное пространство важнее, чем частное. Отсюда стремление поставить дома фасадами по красной линии, восстановив чувство движения по улице, а не по дороге, и, соответственно, возрождение классической американской террасы, на которой есть скамья-качели или шезлонги, откуда соседи приветствуют соседей-прохожих. Отсюда же возрождение тротуара, отсутствие которого шокирует европейца, оказавшегося где-нибудь в лос-анджелесском Малибу. В-третьих, достаточно строгий эстетический контроль над детализацией фасадов, силуэтом и даже колористическим решением по каждой улице. Первым воплощением этого подхода стал городок Сисайд во Флориде, созданный по проекту Андеса Дюани и Элизабет Плейтер-Зайберк.



Сисайд, нередко возглавляющий список городов, созданных согласно доктрине «нового урбанизма», в действительности не может считаться полноценным городом. Вид сверху обманчив – за солидной планировочной схемой в действительности есть лишь солидный дачный поселок, почти все домовладельцы которого и не намеревались в нем жить. Купленные ими дома это вполне эффективный вид инвестирования, так как эти дома сдаются – на неделю, на месяц, или на весь сезон.

Сисайд – это строго прямоугольная сетка узких улочек, большинство которых имеет в ширину всего 6 м. улицы вымощены плитами со швами между ними, так что автомобиль может двигаться только медленно, тогда как для пешеходов и велосипедистов устроены гладкие дорожки и тротуары. Участки невелики (по американской мерке), так что плотность не превышает 12 домов на гектар. Общественные здания сгруппированы вокруг маленьких площадей, и от крайних домов до центра несколько минут ходьбы. Домовладельцы вправе выбрать архитектурный стиль, но в четких пределах местного исторического, колониального стиля, и любое индивидуальное решение должно быть утверждено местным советом. Когда Сисайд появился в телесериале, большинство зрителей было уверено, что это специально построенная декорация. В известном смысле так и есть – рабочих мест в Сисаиде почти нет, постоянных жителей тоже почти нет, и большинство домов сдается курортникам круглый год.

Городков типа Сисайда построено немало, но большинство из них являются своего рода комфортными приютами для хорошо обеспеченных пенсионеров, а предельная их малочисленность обрекает общественные здания и, прежде всего, коммерческие услуги на прозябание и, со временем, на закрытие.

Единственной на сегодня попыткой реализовать принципы нового урбанизма в существенных масштабах стал городок Селебрейшн, созданный корпорацией Дисней в той же Флориде. И генеральным заказчиком, и единственным девелопером здесь выступает могучая корпорация развлечений, тем не менее выработка концепции и разработка генерального плана заняли четыре года, переговоры с властями графства Ошиола и подписание трехсот страниц документов заняли два с половиной года, проектирование – еще два года, перебор возможных подрядчиков занял еще год. Строительство началось в 1997 году.

«Дисней» – отнюдь не обычный девелопер. Хотя выгоду свою корпорация не упускала и, в опоре на свой брэнд, могла рискнуть начальными ценами на четверть выше, чем в

среднем по Флориде, главным была собственная философская доктрина. Не просто жилье для 20 тысяч человек, а город с полнокровной жизнью, способный задать образец нового урбанизма: гармония, безопасность, чувство городского сообщества – без забора вокруг поселения! И – никакого местного самоуправления на двадцать лет, с тем, что и в дальнейшем «Дисней» сохранит право вето на любые попытки радикально изменить концепцию развития, пока корпорация останется владельцем хотя бы одного участка. Этакая новая утопия из класса осуществленных.

В отличие от обычной американской субурбии, где вместе группируются дома только одного класса по стоимости, в структуре Селебрейшн есть отдельные усадьбы, отдельные дома трех классов по размеру, таунхаусы, включая арендуемое жилье, и даже кондоминиумы. Цельность характера получилась за счет того, что все дома построены в единой стилистике «ретро», но в четырех «стилях», тщательно скомпонованных на исторических прототипах. Все с классическими террасами. Все – в единой пастельной гамме, с обязательным чередованием и стиля, и цвета. Все занавески – белые снаружи, и специальная служба следит за тем, чтобы ничто не нарушало благостной, лакрично-карамельной обстановки единства, навязанного по контракту.

Как и в Сисайде, участки небольшие, дома стоят плотно, и все – по красной линии, что позволило возродить городской тротуар и создать эффект видимого пешеходного движения. Тем более что школа не отодвинута куда-то к краю, как в большинстве американских пригородов, а занимает центральную позицию в городке, и родители, озабоченные успехами своих чад, регулярно стекаются к ней со всех сторон. К ней и к большому фитнес-центру. Дети свободно бегают по всему городку и парку, чего нет в обычной субурбии, где за любой мелочью надо ехать на машине. Везде велосипеды и роликовые доски. Четверть жителей работает на дому, пользуясь Интернетом, многие ездят на работу в «тематические парки» Диснея или в город Тампу. Естественная раскрутка Селебрейшн под брэндом Диснея привлекает туристов, которые несколько утомляют постоянных обитателей, зато увеличивают интенсивность жизни городского центра и поддерживают его магазинчики и кафе, иначе обреченные на упадок.

Городок живет полнокровно, при том, что нет посетителя, который не отметил бы его искусственность, его «макетность». Девять из десяти жителей Селебрейшн говорят о том, что никогда и нигде в их жизни не было такой плотности контакта с ближними и дальними соседями, такой включенности в местные дела – в том числе и в периодические конфликты с руководством управляющей компании.

Сугубо диснеевская затея с тем, чтобы все общественные здания городка были построены по проекту знаменитостей – Джонсона, Грейвса, Гери и т. п. – как и следовало ожидать, породила странное впечатление. Как и следовало ожидать – потому что фальшивость задачи всегда отзывается фальшью архитектурного образа: лес колонн вокруг Ратуши Филиппа Джонсона, как ничто, проявляет пустоту, ведь демократически избранной администрации в Селе-брейшн не существует. Идея непременных входных террас, смотрящих прямо на улицу, провалилась, так как в эпоху ТВ люди на террасе не сидят, а если хотят общения, то идут в кафе. Отважная затея учинить здесь лучшую из лучших школу с треском провалилась, так как объединить в одном месте множество педагогических новаций не удавалось еще никому. После того как ряд родителей забрали учеников в другие школы, с 99-го года идет мучительная работа по частичному возврату к традиционным форматам обучения. Коммерция держится отчасти на туристах, отчасти за счет льготной аренды, обремененной, впрочем, массой ограничений, но держится с трудом. И все же в целом городок получился. Людям победнее делать в Селебрейшн нечего – даже учителя здешней школы не могут себе позволить снимать квартиру в городке. Почти нет цветных, хотя прямой сегрегации, запрещенной законом, разумеется, нет, так что часть обитателей, ехавших в Селебрейшн за своей мечтой, искреннее обеспокоена тем, что дети вырастут в «аквариуме», из которого нелегко будет входить в нормальную американскую действительность.

Уолт Дисней, грезивший о строительстве города Экпот (Experimental Prototype Community of Tomorrow), мечтал создать образец для воспроизведения. Но повторить Селебрейшн нельзя, как нельзя назвать иной городок так же: «Празднество». Эта воплощенная утопия создана не только менеджерами и консультантами корпорации «Дисней», но и сотнями людей, выросших «на Диснее» и устремившихся, как мотыльки на свет, в осушенные болота Флориды. Они съехались сюда за совершенством механизма, который лучше всего уподобить часам с кукушкой, но словно обтянутом плюшем, и большинство этих милых людей сохраняют свою веру, несмотря на множество погрешностей в строительстве, оснащении и отделке домов. Сохраняют и с редкостным единодушием отвергают любые нападки на Селебрейшн извне.

Сейчас в США многие местные власти поддерживают такие проекты, но пока это лишь фрагментарная замена субурбии. Тем не менее, многие поселения на Юге, пострадавшие от урагана Катрина, разрушившего Новый Орлеан, провозгласили Новый Урбанизм принципом их восстановления.

Новые Урбанисты призывают нанизывать новые кварталы не на автомагистрали, но на маршруты общественного транспорта, прежде всего рельсового – трамваев и скоростных трамваев, к середине прошлого века изгнанных в угоду автомобилизации.

К сожалению, индустриальная экономика все еще требует гораздо большей концентрации людей вокруг предприятий, которую не могут обеспечить новые города такого небольшого размера (да и промышленность последние десятилетия стараются вывезти в страны третьего мира). Сами новые урбанисты видят выход в собирании городков вместе, в кластеры, но это требует осмысленной стратегии на региональном уровне. Возможно, какие-то результаты будут в Калифорнии, самом населенном штате Америки, где кризис «старого» урбанизма наметился наиболее остро. Здесь проживает больше 30 миллионов человек, при том, что, кроме многоэтажного центра Лос-Анджелеса, равнинная часть юга штата полностью занята пригородом, лишь юридически подразделенным на «города».

При всем том новый урбанизм вошел в моду, и его адепты привлекаются для создания планировочных решений не только в США, но и в Тунисе, Иордании и даже в Китае. В последние годы многие из Новых урбанистов, как, к примеру, Питер Кэлтроп, разочаровавшись в идее создания новых городов, переходят к проектированию фрагментов внутри крупных.

Новейшая практика

Легко увидеть, что сегодняшние работы, где бы они ни осуществлялись, в той или иной степени вбирают в себя весь опыт, накопленный поколениями урбанистов за два столетия. Разумеется, конкретные формы преломления этого опыта зависят от великого множества обстоятельств, среди которых экономические соображения занимают хотя и важное, но далеко не всегда ведущее место. Несмотря на то, что мир глобализован, что опыт универсален, несложно заметить, что по-прежнему на результаты влияют как нормы локальной культуры (или отгораживание от них полицейским кордоном, как в случае Арабских эмиратов), так и конкретика политических условий. Говорить о возможности какого-либо обобщения обширной и разнородной практики планирования уже поэтому крайне затруднительно, в связи с чем ограничимся чередой примеров, в совокупности охватывающей всю шкалу размерности задач, о которой мы рассуждали в вводной главе книги. Поскольку в связи с новым урбанизмом мы уже упомянули Нью Орлеан, резонно начать с него.

Нью Орлеан. Восстановление.

Мы вкратце уже упоминали работу Кендзо Танге над генпланом Скопье, который был

разрушен землетрясением. Ситуация не столь уж редкая – не говоря о масштабах восстановления городов после войн, стихии дают о себе знать регулярно. В свое время был восстановлен Ашхабад, полностью разрушенный в 1948 г., хотя мир узнал об этом единственно из показаний сейсмографов. Ташкент пострадал в 70-е годы значительно меньше, однако все силы Советского Союза были брошены на его реконструкцию в Гранд-стиле, хотя и в модернистских (с условно национальным акцентом) одеждах. Был уничтожен землетрясением армянский Спитак, что пришлось на период распада Советского Союза, и потому внимание к нему быстро было утрачено. Наводнение 2005 г., затопившее почти весь Нью Орлеан и проявившее слабость предыдущего регионального планирования в устье Миссисипи, потребовало ускоренной планировочной работы, к тому же наконец можно было заняться расчисткой территории, где 15 % домов в беднейших районах, задавленных преступностью, было заброшено еще до наводнения.



Значительные масштабы перестройки городов не только малых, но и крупных по-прежнему вызваны стихийными бедствиями. Затопленный в 2005 г. Новый Орлеан на годы превратился в крупнейшую строительную площадку США.

Предполагается, что в город вернется от силы половина прежних жителей, так как у другой половины не будет средств ни на восстановление жилищ, ни на аренду нового жилья. Детали генерального плана только разрабатываются на момент написания книги, однако основные его позиции опубликованы. Наряду с созданием усиленной системы защиты от наводнений, из федерального бюджета финансируется реорганизация всей транспортной инфраструктуры города, затопленную часть которого разделили на дюжину планировочных районов и полсотни кварталов. При стремлении сохранить исторический облик города в духе нового урбанизма, запланировано создание новых внутрирайонных парков и парков вдоль каналов, равно как строительство ряда высотных жилых комплексов под арендуемые квартиры.

В контрасте к американской традиции последних пятидесяти лет планируется сформировать развитую систему общественного транспорта, включая обычный и скоростной трамвай, линии легкого метро. Все они рассчитаны на обслуживание и города, и пригородной территории, вплоть до города Батон Руж. Это существенно, так как до наводнения из почти 200 тыс. человек, ежедневно прибывавших в НьюОрлеан на работу, только 26 тыс. пользовались общественным транспортом. Все крупные улицы города планируется озеленить и сделать удобными не только для автомобилистов, но также для пешеходов и велосипедистов. Набережные Миссисипи, ранее занятые полузаброшенными заводами, складами и доками, должны быть обустроены. Внутри кварталов, на месте разрушившихся домов, планируется создать мини-парки.



В случае Нового Орлеана, как бывает нередко, несчастье сотен тысяч, лишенных возможности вернуться на место после катастрофы, оборачивается выигрышем для города, в котором наконец-то можно осуществить реконструкцию чрезвычайно устаревшей транспортной системы.

Нет сомнения в том, что, благодаря вливаниям из федерального бюджета и бюджета штата, основной объем плана будет реализован, как нет сомнения и в том, что спекулятивное строительство приведет к существенным потерям его содержания, тогда как значительная часть квартир в высотных жилых домах останется пустовать – с довольно плачевными результатами для качества обслуживания и, соответственно, их дальнейшей судьбы.

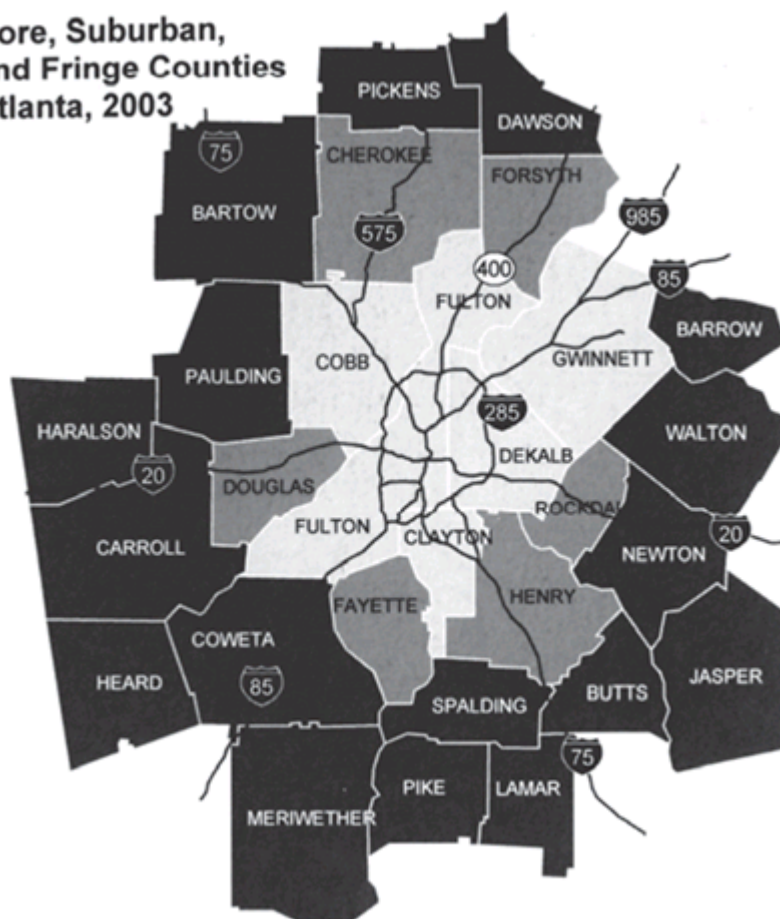
Атланта, США: стратегический план развития на 2004–2019 г.

Атланта – типичный для США город-регион. Его ядро – столица штата Джорджия с населением всего полмиллиона человек, тогда как общее население урбанизированного региона превышает 5 млн. В США такое образование именуется Столичным статистическим округом, включающим ближнее и дальнее кольца «графств».

Вместе с Майами, Далласом и Хьюстоном Атланта образовала ассоциацию городов «Новый Юг». С 1970 по 1990 гг. в процессе так называемого «белого бегства» белое население города уменьшилось более на 100 000 чел. однако вследствие процесса реконструкции старых районов (джентрификации, или «облагораживания»), доля белого населения в ядре вновь возросла, приблизившись к 50 %.³¹

³¹ После того, как в Атланте провели летнюю Олимпиаду, в городе началось оживление, и теперь он вошел в десятку американским городов второго ряда, стратегия которых подчинена идее создания благоприятных условий для концентрации наиболее продвинутой части творческой молодежи, формирующей новое знание и новый бизнес. Денвер, о котором речь пойдет ниже, занимает в этом ряду городов одно из первых мест.

**Core, Suburban,
and Fringe Counties
Atlanta, 2003**



Наибольшим достоинством стратегического плана развития Атланты, стремительно превращающейся в место концентрации наиболее талантливой научной молодежи, стала полнота договоренности городских властей с властями ближних и дальних графств относительно правил игры.

С 1999 г. принимается оперативный Ежегодный план развития, определяющий текущую политику реконструкции 24 жилых районов («соседств») и коммерческих ареалов, с учетом их объединения в выборные округа. Соответственно, Стратегический план разрабатывался, с учетом поступления грантов от федеральных программ жилищного строительства и развития городов, в режиме последовательной отработки ежегодных «консолидированных» планов, на основе заявок от предпринимателей и сообществ граждан. Лето отводится для публичного обсуждения поправок к плану, которые вносятся в него осенью.

Ранее стратегический план рассматривал только Атланту в ее административных границах, тем самым в наибольшей степени приближаясь к тому, что именуется генеральным планом в России. Стратегический план 2004–2019 гг. рассматривает процессы развития в региональном масштабе, но включает только 4 из 10 графств статистического округа.



Атланта, до недавнего времени бывшая изрядной провинцией, быстро обретает сочетание внешнего лоска с подлинным комфортом проживания, что привлекает в город все новых жителей.

Ключевой задачей стратегического плана было определено преодоление резкого дисбаланса между северными и южными «соседствами» Атланты и прилегающих графств. Этот контраст сложился исторически, как наследие расовой сегрегации в южных городах. В результате на севере сосредоточены «чистые» производства, привлекающие, как правило, высококвалифицированное белое население. Отсюда здесь высокие цены на недвижимость, дефицит доступного жилья, уплотнение застройки, дорожной сети, производств и как следствие сокращение зеленых ареалов, нарушение экологического баланса территории. На юге города исторически сосредоточены «грязные» производства, неквалифицированная рабочая сила, недоразвитая инфраструктура, слабая система образования. И здесь нарушен экологический баланс, но уже за счет санитарного состояния территорий и производств.

Срединная зона между севером и югом, как обычно в США, признана «мертвой зоной», поскольку новый бизнес стремится пропускать ее, устремляясь в более дешевую южную зону. Естественно, что та же диспропорция характерна для графств, которые примыкают к городу с севера и с юга.

Задача стратегического плана заключается в стимулировании центров развития на юге и в срединной зоне; стимулировании повышения плотности жилья вокруг многофункциональных промышленно-коммерческих ядер; в устройстве системы зеленых коридоров, связывающих ядерный город и регион. Наряду с оптимизацией дорожной сети, ставится задача определения особенностей урбанистического развития каждого из четырех графств в опоре на исследование их исторической и культурологической специфики. В связи с этой установкой, к работе над стратегическим планом с самого начала были привлечены четыре архитектурные фирмы.

Примерно тому же алгоритму следует стратегия развития Сиэттла, в которой, однако, прочитывается заметное влияние работы канадских планировщиков.

Ванкувер, Канада: стратегический план «Региона, пригодного для жизни»

В отличие от своего южного соседа, Канада, при ее федеративном устройстве, демонстрирует существенную роль правительственных структур в развитии территорий. Если Торонто на долгие годы утратил преимущества, которые давала ему концепция столичного округа, инициированная еще в 1934 г., то Ванкувер являет собой пример

наиболее эффективно развивающейся агломерации на 2 млн. жителей.

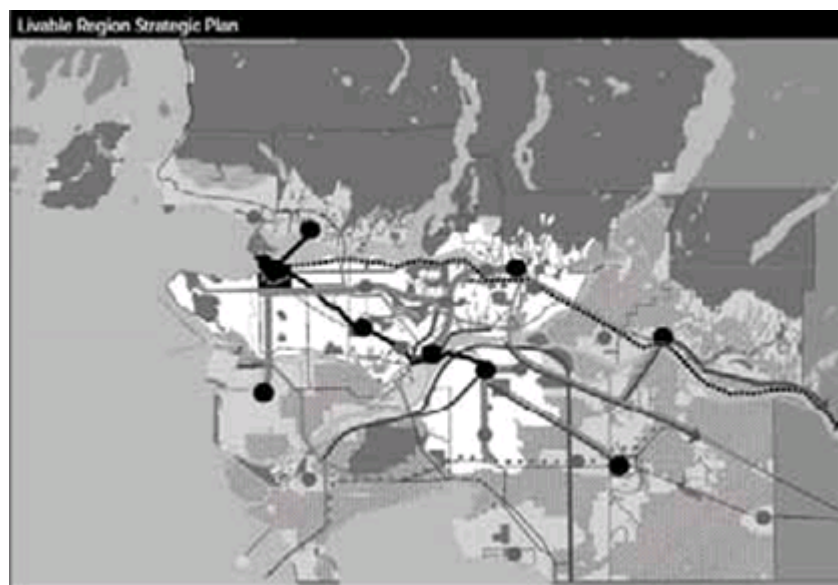
Региональный округ Большой Ванкувер из 21 муниципалитета создан в 1967 г., когда возникла Региональная администрация для управления развитием агломерации. Круг оперативных задач администрации составили координация систем водоснабжения, переработка твердых отходов, очистка сточных и дренажных вод, слежение за чистотой воздуха, состоянием региональных парков, строительством доступного жилья, устройство телефонной системы безопасности и регулирование вопросов занятости полиэтнического населения.

В 70-е годы Канада пережила экономико-управленческий кризис, приведший к пересмотру принципов градостроительной деятельности. Возникло движение «Города, пригодные для жизни».

Стратегический план Региона, пригодного для жизни (Livable Region Strategic Plan (LRSP) был принят в 1996 г. Он содержит стратегию правового зонирования и управления развитием региона, суть которой заключается в защите зеленых зон; в создании «улучшенных коммьюнити», т. е. микрорайонов, обладающих полнотой структуры услуг; в развитии коммуникаций ради развития столичного округа.

После долгих дебатов между профессионалами были проведены масштабные опросы населения с вопросом «что есть город, пригодный для жизни?».

Был сделан вывод о том, что для ответа на этот вопрос недостаточно осуществить функциональное зонирование, распределить плотности и этажности застройки, реконструировать транспортные системы. Процесс проектирования округа Большой Ванкувер развернулся в серии программных документов. «Выбор нашего будущего» разрабатывался в 1989–1996 гг., «Создание нашего будущего» принят в 1990 г., в 1993 и 1996 гг. последовали его редакции. В 1995 г. принята Стратегия развития региона.



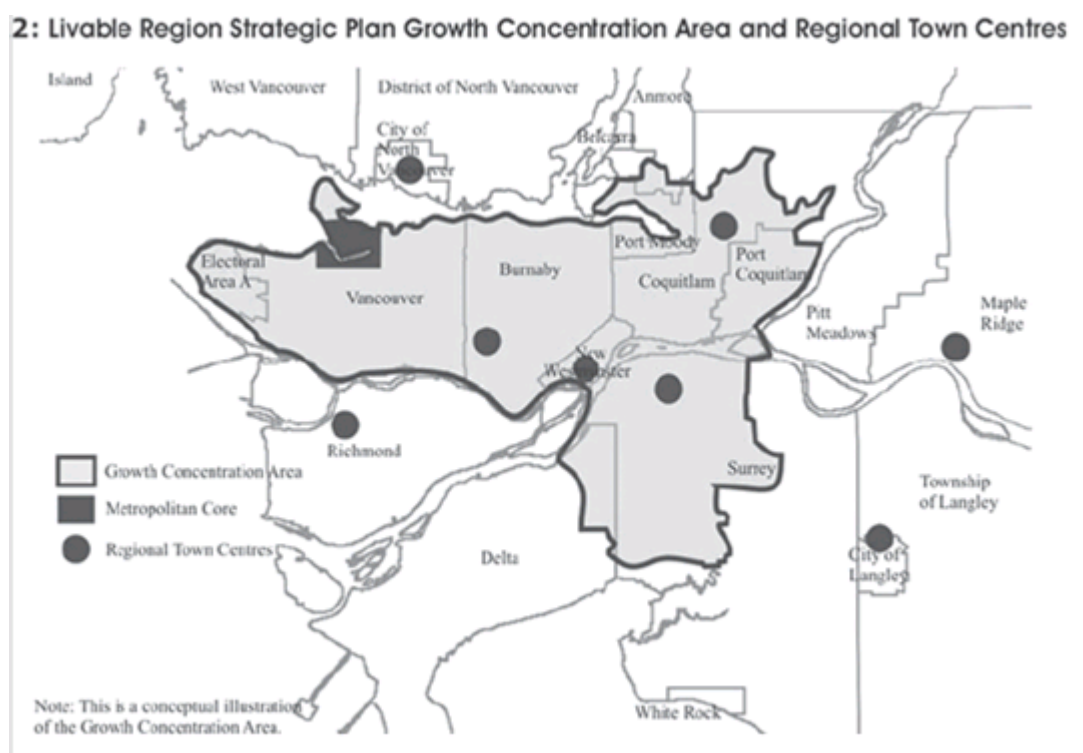
Ванкувер, расположенный на берегу Тихого океана, завоевал позицию лидера в разработке и реализации наиболее полно сбалансированной стратегии развития огромной территории. Мечты советских профессионалов о полновесной реализации проектов районной планировки пока еще реализуются только за океаном.

Стратегия опирается на понятие «качество жизни», при всей его нечеткости, и связывается с возможностью жителей полностью использовать преимущества инфраструктуры урбанизированной территории: с достаточным количеством пищи, чистого воздуха, доступного жилья; с широким рынком трудоустройства; с доступными местами отдыха. Неравноценный доступ жителей города к инфраструктуре и преимуществам инженерного благоустройства резко обостряет вопросы социального неравенства. Жизнеспособность города также зависит от возможности граждан участвовать в принятии

планировочных решений. В этом контексте «устойчивость» есть способность поддерживать «качество жизни», которое мы устанавливаем или к которому стремимся. Существо термина «устойчивость» для жителей города заключается в ключевых понятиях равенства, достоинства, доступности; в планировочном смысле – это создание «дружелюбных» мест, из которых состоит город. Проектирование и строительство таковых осуществляется стимулирующими, а не директивными мерами, путем создания благоприятных условий изменений среды эволюционным путем, но с заданными характеристиками. «Пригодность для жизни» опирается на собственный опыт горожан. Высокое качество жизни в городе возможно только тогда, когда для достижения одной из его составляющих не приносятся в жертву другие.

Поскольку доступное жилье – важнейший аспект «города, пригодного для жизни», а строительство микрорайонов привело к социально сегрегированному городу, в основу плана была положена необходимость создавать в микрорайоне широкий выбор жилых домов разного ценового уровня, с различной политикой приобретения жилья.

Стратегический план предполагает, что достичь желаемого качества жизни возможно только при создании компактных по площади «соседств», составляющих основу территориальной организации, а также сохранении территорий естественной природы и сельскохозяйственных земель, связанных оптимальными транспортными системами. Транспортные системы решаются по давно отработанному принципу зеленых коридоров, т. е. линейных парков, и парквеев.



Ключевым принципом развития Большого Ванкувера стало создание «региона пригодного для жизни», рассчитанного на 100 лет вперед. В результате многолетнего процесса обсуждения всех сторон жизни на территории, где иммигранты составляют уже треть населения, удалось достичь согласованности интересов и огромного Ванкувера и каждого из окрестных малых городов.

Развитие метрополии-региона включает: определение ареалов концентрированного роста, составляющих до 46 % от всей урбанизированной территории. Цель стратегии – к 2021 г. оттянуть до 70 % населения в эти ядра. С 1996 по 2001 годы здесь было построено около 17000 новых единиц жилья. Предполагается, что ядра роста должны иметь индивидуальный образно-культурный характер. Восемь из них это районные центры,

которые в контексте региона рассматриваются как «усовершенствованные районы».

Одно из главных положений Стратегического плана состоит в том, что «низкоплотное расположение застройки, перемежающееся участками высокоплотной урбо-концентрации, плохо обслуживаемое транспортными системами, с угнетением зеленых ареалов, транспортными пробками и ухудшением санитарного состояния воздушного бассейна и почвы было недостаточно осознано». Согласно Стратегическому плану, следовало определить территории, которым нужно было бы присвоить статус «зеленых», затем выделить из них зоны, подлежащие охране или специальному режиму использования. Зеленые пространства региона составляют сегодня треть от общей площади земель – 2 тыс. кв. км., из которых почти половина это охраняемые земли, включающие 26 региональных парков и «зеленых» дорог. В результате примерно половина урбанизированных территорий получила статус охраняемых зеленых зон.

Немаловажный аспект категории «качества жизни», рассматриваемый в Стратегическом плане региона, пригодного для жизни – мобильность. Проектирование дружелюбной пешеходной окружающей среды предполагает создание широких тротуаров и общественных площадей, понижение скорости автомобильного движения. Как и в ряде городов США, поощряется совместное использование автомобилей соседями.

Приоритет автомобиля стал падать в истории Ванкувера с 1970 года, когда протест жителей города отменил строительство фрэвэя через его центр. Сокращению автомобильного движения способствует налоговое поощрение строительства малых производств и офисов недалеко от дома – в рамках программы чистоты воздуха.



За стандартным морским фасадом канадского Ванкувера, которому характер придает лишь цепь гор на заднем плане, достаточно трудно разглядеть всю необычность программы развития региона. Это особенно выпукло подтверждает давно установленный факт: между видимой формой города и подлинной структурой городского сообщества трудно установить четкую взаимосвязь. Именно поэтому городское планирование наших дней стало задачей, поддающейся работе лишь множества разных специалистов.

Для мониторинга осуществления Стратегического плана были выбраны 29 индикаторов, обобщённых в 8 укрупнённых показателях, включая соотношение нового строительства в Ванкувере и региональных подцентрах (в отдельности пропорциональное отношение площади офисов), количество транзитных поездок и т. п. . .

В 2001 г. «Инициатива устойчивого региона» признала значимость исторических зданий и памятных мест в опыте восприятия города жителями как одну из составляющих устойчивости среды. Определение уникального «генетического кода» региона становится основанием для вариантного проектирования. В городе должны быть общественные

пространства для фестивалей и массовых празднований, которые собирают людей вместе и вдыхают жизнь в город. Так, территория Фэлс Крик (60 га) в собственности города, ранее занятая промышленностью, рассматривается как один из наиболее привлекательных для застройщиков районов, где легко использовать доступность наиболее привлекательных городских объектов Ванкувера. В Фэлс Крик должна разместиться Олимпийская деревня 2010 гг., после чего гостевые дома и часть гостиниц будут переоборудованы в 1 100 жилых единиц (квартир и домов), включая 250 единиц доступного муниципального жилья.

Каждый из региональных городов-центров должен иметь свое собственное «сердце», где может осуществляться культурный диалог. Большой Ванкувер – один из крупнейших поликультурных регионов, где этнические и расовые группы, составляющие половину населения, должны жить «в гармонии и доверии».

В конкурсе на план перспективного развития градостроительных систем на сто лет вперед концептуальный проект Регионального округа Большого Ванкувера был отмечен первой премией. Особо отмечена постановка ключевого вопроса: «Вместо того, чтобы быть потребителями природных ресурсов и загрязнителями окружающей среды, могут ли города включиться в реставрацию природных систем через свое функционирование?».

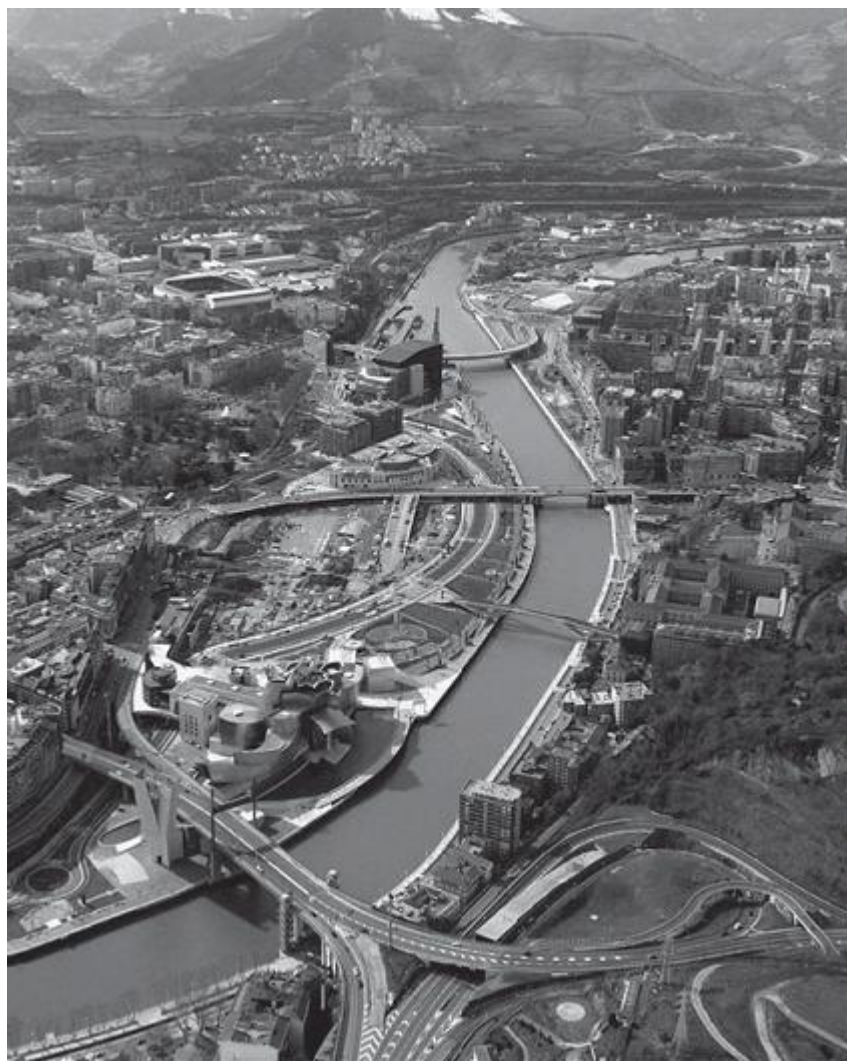
Главным вкладом в региональное проектирование, привнесенным конкурсной работой, стало понимание необходимости организации «адаптивного управления» с тем, чтобы своевременно и по возможности адекватно реагировать на способность урбанистической системы к самоорганизации, а значит и к проявлению тех свойств городской среды, которые невозможно запланировать. Адаптивное управление есть предупреждающий подход, провоцирующий экспериментирование, создание системы обратной связи для слежения за состоянием и оценки происходящего. Он направлен на поддержание интегрированных градостроительных форм и инфраструктуры, процессы обеспечения и обслуживания с целью изучения происходящего как движения к заданным перспективам, уточнение и постоянное совершенствование управленческих ответов на новую информацию. Опыт заслуживает изучения.

Бильбао, Испания: развитие агломерации

Если в США роль государства сводится к грантовой поддержке проектов, то в Европе роль государства остается существенно большей. В «старых» странах Евросоюза подобные задачи в целом решены в прошлом веке, и речь идет, как правило, о корректировке уже осуществленных региональных планов. Соответственно, заново такие задачи ставятся в ранее периферийных странах – при очень значительной помощи агентств Еросоюза.

Большой Бильбао – агломерация, объединяющая 30 муниципалитетов разного размера. Большая часть из них расположена на берегу реки Нервион, впадающей в Бискайский залив, или на океанском побережье. Население агломерации составляет около 1 млн. человек. Валовой региональный продукт агломерации составляет половину ВВП Баскской автономии, наполовину представляя сектор услуг. К началу XX века город-порт, основанный в 1300 году, вырос в крупный индустриальный центр, но в начале 70-х годов начался затяжной спад, вызванный изменением географии морских перевозок. Город лишился основных источников доходов и начал быстро деградировать.

В конце 70-х годов, в рамках политики модернизации Испании после эпохи Франко, Страна Басков, вернувшая себе статус автономии, была освобождена от уплаты налогов в национальную казну, что позволило накопить значительные средства и, на основе широкой публичной дискуссии, вырабатывать долгосрочную стратегию развития столичной агломерации. Бильбао, зажатый меж двух горных хребтов, веками застраивался вдоль узкой долины реки Нервион, где у воды расположились, портовые, складские и промышленные сооружения. Свободных участков под застройку в городе не было.



Вынос портовых сооружений и корректировка сети основных транспортных коммуникаций привели к тому, что Бильбао вернул себе реку и ее набережные.



Провинциальный центр Земли басков, Бильбао интересен тем, что здесь удалось достичь согласия относительно выноса за городскую черту порта и плавной передачи земельных участков, ранее бывших в распоряжении железной дороги.

Ключом к радикальной реконструкции было решено определить территории вдоль реки, освобождаемые от производственных и портовых функций. Согласно плану, река превращается в структурирующую ось агломерации.

Принятые в 1992 году Градостроительная программа и Стратегический план обозначили четыре основные цели. Во-первых, усиленное развитие получала транспортная инфраструктура связи между муниципалитетами. Во-вторых, следовало очистить реку и ее дно, осуществить программу улучшения ситуации в области образования, культуры и досуга. Подготовить специалистов, сделать город более привлекательным для проживания и туризма, улучшить его международный имидж.

Для достижения этих целей в 1992 году была учреждена Bilbao Ria 2000, особая администрация, объединившая усилия правительств Испании, Баскской автономии, Совета провинции Бискайя, городских советов Бильбао и соседнего Баракальдо, и выступившая посредником между государством и бизнесом. Эта администрация была почти сразу же преобразована в акционерное общество, и важнейшим инструментом модернизации Бильбао стали широкомасштабные инфраструктурные, планировочные и архитектурные проекты.

Bilbao Ria 2000 первоначально столкнулась с недоверием частных инвесторов, однако компании удалось склонить администрации порта и железной дороги уступить права на несколько городских участков, в обмен на строительство нового порта в устье реки и прокладку железнодорожной ветки в обход центра. Переход ранее производственных территорий под контроль Bilbao Ria 2000 позволил компании успешно реализовать первый проект – перепродажу участков прежней железнодорожной товарной станции под жилищное строительство. Полученные доходы сразу же были инвестированы в последующие проекты. Сильным стимулом к развитию рынка недвижимости стало строительство музея Гуггенхайма, порученное архитектору Фрэнку Гери, что обеспечило международный интерес к проекту. Ежегодно музей (не только и не столько коллекция, сколько само здание с его необычными формами) привлекает до 800 тысяч туристов. Значительный финансовый вклад в реализацию крупномасштабных проектов внес Европейский Союз, что создало гарантию надёжности Bilbao Ria 2000, обеспечив приток частных средств в сферу строительства. Вторым крупным участником процесса модернизации Большого Бильбао стала корпорация Metropoli 30, учреждённая в 1991 году властями автономии и объединившая муниципалитеты провинции Бискайя и около сотни частных компаний.



Проект здания музея Гуггенхайма был заказан Фрэнку Гери в качестве надежного средства привлечь внимание к ранее мало известному городу.

Проектирование метро было заказано британскому консорциуму, и две его линии были созданы под руководством другого архитектора с мировым именем – Норманна Фостера. Новый аэропорт был создан еще одной знаменитостью – архитектором Сантьяго Калатравой. Реконструкция транспортной инфраструктуры продолжена прокладкой новых трамвайных линий, и строительством мостов, способных пропускать морские суда.

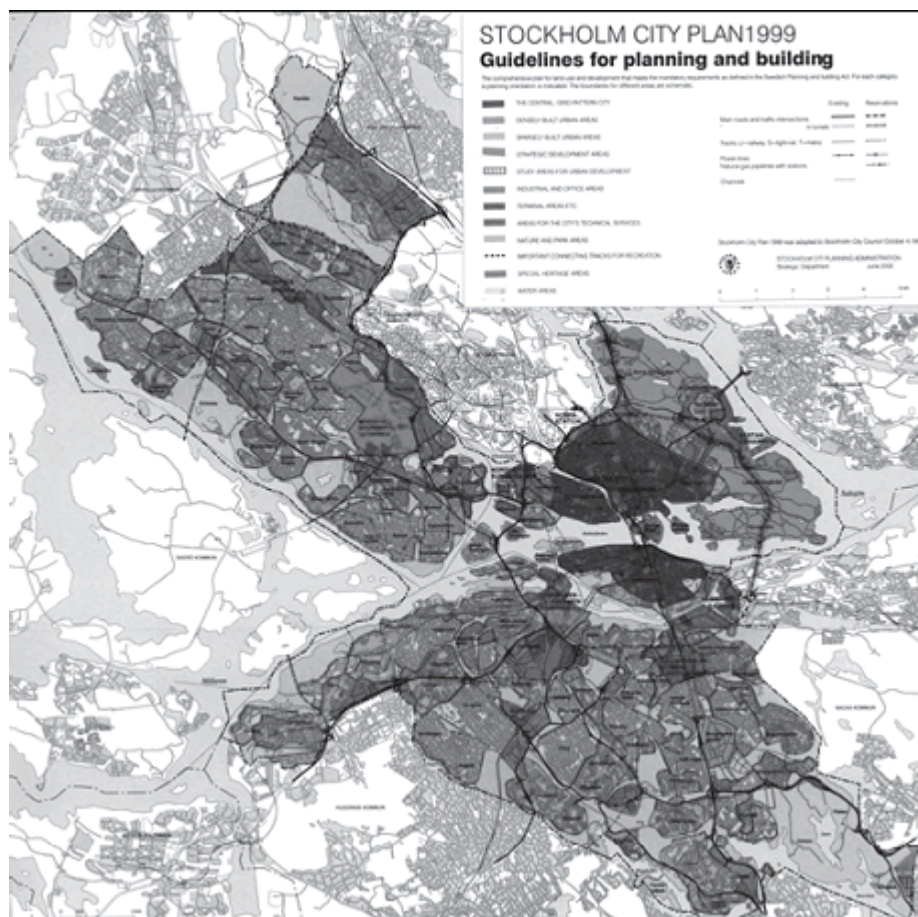
В центральной части города разбит парк Рибера, связанный с расположенным по соседству парком Итурришар, обустроен трехкилометровый променада вдоль реки, от Дворца конгрессов до здания городской ратуши. Через Нервион перекинут пешеходный мост, соединивший территорию Абандоибарра с университетским комплексом на противоположном берегу. В настоящее время Бильбао приступает к реализации новых крупных проектов, среди которых выделяется реконструкция прибрежной территории в городе Баракальдо, а также промзоны Шоррошаурре, расположенных ниже по течению Нервиона. Застройка Шорроушаре осуществляется по генеральному плану, который разработан еще одной «звездой» мировой архитектуры – Захой Хадид.

«Проект Бильбао» получил широкий резонанс за пределами Испании и может быть сочтен одной из крупнейших удач городского планирования начала нынешнего века.

Стокгольм: развитие метрополии

Стокгольм, которому мы посвятили ранее немало места, в 80-е годы пережил радикальную смену политики развития, связанную, в первую очередь, с крахом социалистической модели строительства многоэтажных микрорайонов. Жители Стокгольма, из числа которых 85 % работают теперь в сфере обслуживания и в сфере высоких технологий, решительно отдали предпочтение односемейным домам.

Стратегия развития Стокгольма, принятая в 1999 г., объявила главной целью пересмотр характера землепользования. Принцип «построить все в границах города» переведен в скорректированный свод правил застройки, включивший список памятников и территорий ценного наследия. Под давлением общественного мнения, обеспокоенного ростом числа иммигрантов, было принято решение об отказе от застройки социальным жильем территорий, ранее зарезервированных для этой цели.



Власти Стокгольма загодя озаботились приобретением крупных участков под развитие и соглашениями с окрестными районами по общим правилам застройки.

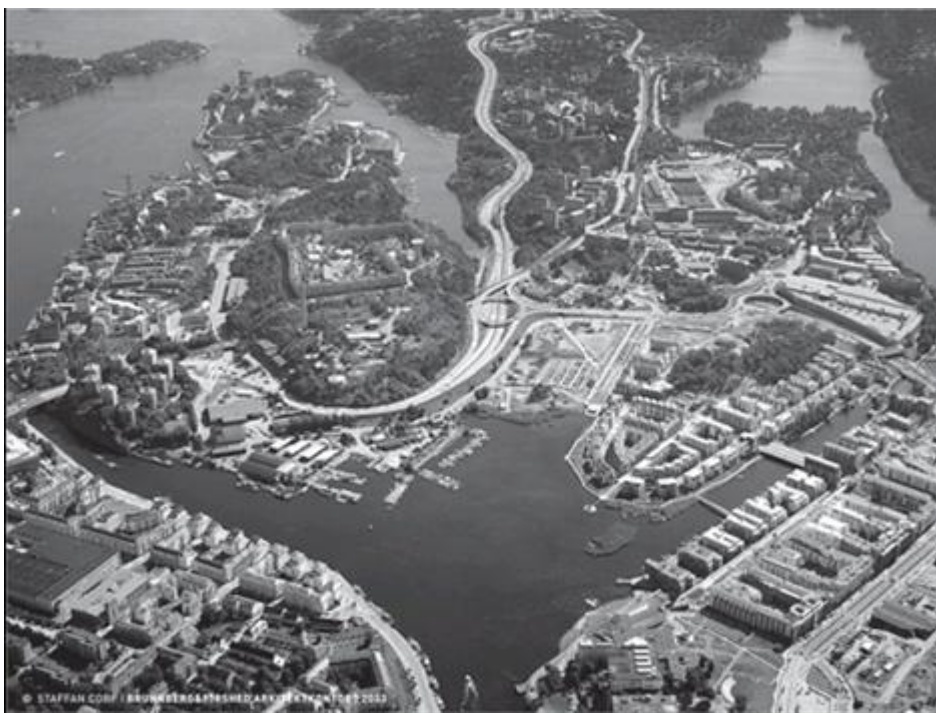
«Построить все в границах города» означало ревизию использования застроенных территорий с целью повышения «городского статуса», т. е. архитектурных качеств застройки. Предстояло трансформировать старые промышленные ареалы в новые многофункциональные планировочные единицы, включающие жилье, обслуживание, средний и малый бизнес. Задачи устойчивого развития для Стокгольма получили следующую редакцию: идентифицировать наиболее важные экономические, социальные и экологические аспекты; рассмотреть стратегию развития города с позиций устойчивых элементов (планировочных, культурологических, социальных), распознать конфликтующие цели, определить отправные точки для продолжительного генерального планирования.

В генеральном плане 1999 г. определены приоритетные территории реконструкции и нового масштабного строительства. Среди них «научный город» Киста – на северо-западе, с подключением четырех прилегающих муниципалитетов. Сюда выносятся новый университет, деловой центр, предполагается строительство нескольких микрорайонов и новой ветви скоростного трамвая, связывающего все четыре муниципалитета.

Старый район Каролинского госпиталя и Королевского Технологического Института рассматривается как территория, специализированная на развитие научного центра, за счет уплотнения застройки, а также как место нового жилого микрорайона с низкой плотностью застройки на коммунально-складской прирельсовой территории города.

Хаммерби Стод – микрорайон, первая очередь которого возведена на месте складов нефтепродуктов грузового порта. Градостроители посчитали, что следует восстановить нарушенные ландшафты, но сохранить рисунок пирсов. Следуя задачам «связывания» разобщенных территорий и сохраняя «память места» вдоль берега внутренней лагуны, проектируется набережная-пирс для частных яхт. Первые этажи жилых зданий, выходящих на набережную отданы под предприятия обслуживания и малого бизнеса. На наиболее эффектных ландшафтных точках, включая искусственный полуостров, размещены деловые и

общественные здания. Жилые дома ограничивают чередующиеся дворы-садики и дворы-парковки. Параллельно линии застройки набережной построен линейный парк, куда помимо площадок отдыха вынесены контора жилищного управления и технического обслуживания, церковь и клубное помещение.



Стокгольм являет собой пример совершенства длящейся десятилетия стратегии развития, соединившей качества природного окружения с грамотным, опережающим ростом системы общественного транспорта – метрополитена.

Совершенствование связности Стокгольма означает сохранение экосистемы города, входящей в единую систему региональных парков, лесов и национальных парков. Эта система уже есть, и добавить к ней нечего. Под центральным городским ядром планируется новый туннель и несколько добавочных подземных уровней для железной дороги, новых линий метро и скоростного трамвая. Все вновь проектируемые транспортные пути через столицу интегрируются в единую систему экономического коридора Стокгольм – Упсала. Этот «коридор» рассматривается как межмуниципальная территория для развития всех видов кооперации в сфере высокотехнологического бизнеса.

Альмире, Нидерланды: новый город

Новые города в Европе возникают редко. Решение о строительстве города Алмире на отвоеванных у моря землях было принято в 1966 г. Новый город близ Амстердама должен облегчить жилищную проблему северной части агломерации в соответствии с государственным планом рассредоточения населения и сохранения «Зеленого сердца» Нидерландов – т. н. кольцевого города – Ранштадта, в который входят все крупные и часть средних городов Голландии. Социально-политическая цель проекта – создание возможности приобретения в Алмире жилья небогатыми семьями. Градостроители ориентировались на использование опыта старых городов и создание поселения, отличающегося от ранее созданных голландских городов Белмеер и Лелиштад.

План развития предусматривал последовательное возведение городских районов разной величины, разделенных сельскохозяйственными землями и зелеными, рекреационными территориями. Величина каждого районного центра определялась возможностью его независимого функционирования, в то время как главный городской

центр был призван выступить в роли связующего элемента.

Основную планировочную идею Алмире разработал Теун Кулхаас, выполнивший проект региональной планировки, генеральный план и схему функционального зонирования города. Ландшафтный архитектор Алле Хоспер выполнил проект озеленения территорий между городскими районами. В отдельных районах планировалось создание различных по архитектуре малых жилых зон, рассчитанных на различные стили жизни. Тем самым новые жители получали возможность выбора соседей со сходными жизненными установками, формировались малые однородные жилые группы. Разработчики плана стремились привлечь население в Алмире за счет создания привлекательной жилой среды: при малоэтажной застройке половина территории в 250 кв. км это водоемы и зеленые зоны.

Особое внимание получили разработка транспортной системы города: региональный и городской общественный транспорт, отсутствие пересечений жилых районов транзитными дорогами, создание новых рабочих мест и сети услуг, способной сразу же обеспечить комфорт проживания. Следуя рекомендациям Римского клуба по экономии энергии, планировщики выбрали основным транспортом автобусы и велосипеды (и те и другие движутся по специальным дорогам), тщательно продумали пешеходную доступность общественных центров. Основная связь с Амстердамом планировалась по железной дороге.



При всем накопленном в Нидерландах опыте планировки при создании Алмире не удалось избежать ошибок в расчетах мощности городского центра и темпов его роста.



Несмотря на грамотное проектирование общественного и делового центра Алмире, ошибка в расчетах численности населения уже выявила недостаточность его мощности.

Алмире стал самым быстрорастущим городом Голландии. С 1976 г. город принял 182 тыс. человек. В истории формирования Алмире прослеживаются четырехлетние периоды, связанные с местными выборами, и перемены, вызванные принятием новых общегосударственных градостроительных программ.

В 1978–1981 гг. Алмире проектируют как компактный город. Район Алмире-Город, к строительству которого приступили после завершения района Алмире-Гавань, получает четкую, прямолинейную планировочную систему. В 1984 г. Алмире получает самоуправление, поселение становится городом. Создается структурный план, по которому город с двух сторон граничит с территориями, зарезервированными для сельского хозяйства. Открытие в 1987 г. прямого железнодорожного сообщения Алмире с Амстердамом послужило дополнительным импульсом роста города. В 1980-1990-х гг. 65 % алмирцев трудоспособного возраста работали в Амстердаме. В 1994 г. население Алмире достигает 100 тыс. жителей. В 1998–2001 гг. Алмире уже планируют на 400 тыс. жителей. Строятся новые районы, и население города достигает 150 тыс. жителей. В 2002–2005 гг. проектную численность Алмире сокращают до 300 тыс. жителей. В этот период идет строительство нового центра города.

Скромный первоначальный центр города к 90-м годам морально устарел, и в 1994 г. известное бюро Рема Кулхааса выиграло конкурс на перестройку центра, которая потребовала снести жилые дома, построенные всего тринадцать лет назад. Выбор отнюдь не случаен – Рем Кулхаас, архитектор и автор ряда значимых книг, наиболее полно мог ответить на задачу создания индивидуальности городского центра на пустом месте, полностью лишенном истории. На месте четкой, ортогональной структуры старого центра Кулхаас создает усложненную, сознательно затесненную градостроительную композицию, близкую по духу проектам Лиона Крие. Неожиданные в прямоугольной решетке города диагональные улицы, искусственный холм, насыпанный на плоской территории полдера, что позволило создать крупную подземную автостоянку. Ниже уровня земли – пространства для велосипедистов, автобусов, машин и автостоянок. Выше, на холме, доступном только пешеходам – магазины, жилье, предприятия общественного питания и увеселительные заведения. Проекты отдельных элементов городского центра – театра, концертного зала, библиотеки и др. – были заказаны разным архитекторам, голландцам и иностранцам. В результате Алмире стал одним из самых интересных в архитектурном отношении городов

Голландии – здесь можно проследить все новейшие тенденции в архитектуре, градостроительстве и ландшафтном дизайне последних лет.

Осуществление генплана центра растянулось на 10 лет, и его реализация завершилась в 2007 г. Пока Алмире ждал центра, его население росло, жители привыкали делать покупки за пределами города, да и сам проект устаревал, так как центр был рассчитан на город со 120 тыс. жителей, а сейчас эта цифра возросла до 300 тысяч. Менялись и подходы к управлению градостроительным процессом. Если вначале управление было в руках государства, потом власть перешла к муниципалитету, то теперь ведущую роль играют известные частные градостроительные бюро. Также изменилось соотношение основных форм собственности жилья. В начале строилось много социального жилья, теперь преобладают частное и кооперативное строительство.



При создании города по единому плану бывает чрезвычайно сложно достичь эффекта естественного разнообразия городской среды, и результат в Алмире все же отдает картонным макетом.

Для обеспечения успешного начала работы комплекса городского центра его владельцы, держатели акций, девелоперы, объединения предпринимателей, гостиничный и ресторанный бизнес разработали совместный маркетинговый план. Проводились различные акции и рекламные кампании, нацеленные на привлечение в новый центр города алмирцев и жителей региона. Новый центр Алмире стал архитектурным выражением характерной для Голландии «полдерной модели», исторически сложившейся системы выработки «платформы» для достижения компромиссов.

Алмире стал достаточно удобным городом для среднего класса. Однако увеличение числа иммигрантов десятков национальностей привело к возникновению общих проблем современного европейского города. Несмотря на все градостроительные успехи, Алмире страдает от нарушения социальных связей, обилия анонимных пространств, плохой репутации отдельных районов. Вопреки первоначальным установкам, автомобиль оттесняет общественный транспорт на второй план. При этом Алмире продолжает прирастать на 3000 жилых единиц в год, и через 10 лет может стать пятым по численности населения городом Нидерландов.

Роттердам, Нидерланды: реконструкция района Коп ван Зюд

Разумеется, основной объем городского планирования в настоящее время составляют либо реконструкция запущенных территорий внутри города, либо (реже) приращение новых территорий к существующим городам. Роттердам, с его крупнейшим портом Европы (население 589 тыс. чел.), медленно растет после резкого снижения численности жителей в 70-е – 80-е гг. Входя в Рандштадт, Роттердам является ядром агломерации общей численностью около 1,2 млн. человек. Традиционно Роттердам был городом рабочих, из-за чего соседние города воспринимались как более привлекательные. Хотя порт и центр города были восстановлены после массивной бомбардировки 1940 г., перемещение порта и модернизация портового хозяйства в конце оставили в городе обширные пустыри и высокий уровень безработицы. Происходило массовое переселение людей в предместья и большой приток иммигрантов. В 2005 г. уровень безработицы в городе составлял 11 %, с намного более высокими показателями среди этнических меньшинств. Таким образом, несмотря на устойчивое стратегическое положение, Роттердам стоял перед многими из тех же вызовов, что и другие экс-индустриальные города всего мира, желавшие сохранить конкурентоспособность.



Рекультивация острова в Роттердаме, осуществлена на основе тщательного анализа ситуации и хорошо сбалансированной системы достижения договоренностей между всеми заинтересованными сторонами.

В последние годы стратегия Городского совета состояла в том, чтобы, развивая порт и логистику, диверсифицировать экономику и расширять сферу услуг, чтобы сделать город привлекательным для «креативных» бизнесов и специалистов. Реконструкция района Коп ван Зюд – часть большой программы по преобразованию береговой зоны Роттердама. Коп ван Зюд – полуостров напротив центра города, площадью около 250 га. Ранее здесь был основной порт, но к 80-му году он превратился в изолированный район, отделенный складами и железнодорожными линиями от реки и от окружающих жилых районов. Обширный район Фейеноорд, в который входит Коп Ван Зюд, состоит главным образом из бедных жилых «соседств» с высокой долей иммигрантов, рабочих порта и связанных с ним предприятий. Река Маас воспринималась большинством роттердамцев как труднопреодолимый барьер, Южный берег за ней – как одна из самых отталкивающих частей города. Имидж района мешал привлекать туда частные инвестиции и новых более обеспеченных жителей.

К 1987 г. Теун Кулхаас разработал генеральный план, согласно которому Коп ван Зюд стал рассматриваться как ключ к раскрытию потенциала всего города. Развитие района как

высококачественной среды смешанного использования, с привлекательными зданиями и живой береговой линией, должно было дать импульс развитию всей южной части города. Схема регенерации района получила активную экономическую и социальную направленность, решая ряд задач: непосредственное соединение с центром города и Коп ван Зюд, и южных предместий; создание живого и привлекательного района с престижным жильем, новыми рабочими местами; развитие общественного транспорта; туристические и рекреационные функции. Было запланировано создание «Манхэттена на Маасе» в виде комплекса высотных зданий на западной оконечности полуострова, при том, что сохранившиеся исторические здания следует использовать под новые нужды.



С послевоенных десятилетий Роттердам стал своего рода лабораторией для всего европейского градоформирования – и в его удачах и в его провалах. В отличие от 50-х годов, когда сочли за благо уничтожить остатки разбитого войной старого города, новейший проект, осуществление проекта Коп ван Зюд соединило принцип полного использования всей сохранившейся старой застройки с принципом откровенной новизны нового района. Вполне удачным представляется соединение жилья и офисов на одной территории и живописное обыгрывание уникального, островного положения нового района на месте прежних портовых сооружений.

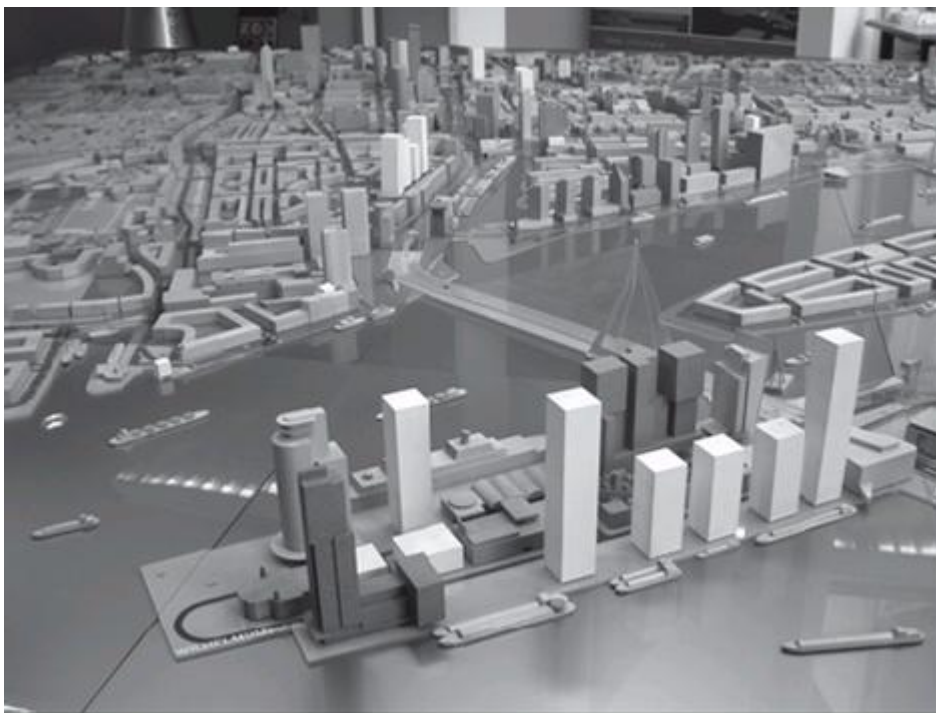
Характерным для Нидерландов является и развитие программы «взаимной выгоды», чтобы гарантировать жителям бедных районов, окружающих Коп ван Зюд, извлечение выгод из реализации схемы, которой предусмотрено строительство более 5000 квартир, 380 тыс. кв. м офисов, при скромных размерах торговых площадей.

Выполнение программы инвестиций началось в 90-е годы под прямым управлением муниципалитета и при активном участии Корпорации развития Роттердама. Проект скоординирован специально уполномоченной «Проектной Командой», которая включает «Команду коммуникаций» и «Команду взаимной выгоды». Менеджер проекта ответственен перед Руководящим комитетом городского Совета и сторонней «Командой качества», которая рассматривает предложения по развитию и консультирует разработчиков относительно всех аспектов проекта.

Муниципалитет одобрил генеральный план Коп ван Зюд в 1991 г., национальное правительство – в 1994 г. Реконструкция выполнялась поэтапно с учетом долгосрочной стратегии. Ключевым элементом программы стало строительство моста Эразмус, длиной

808 м, который связал берега Мааса и стал новым символом Роттердама. Правительство оплатило строительство моста, поддержав самый дорогой и эффектный из трех предложенных вариантов. В район было решено переместить несколько правительственных ведомств. На южный берег была продолжена система метро, и одна из станций построена в Коп ван Зюд. Улучшены пешеходные связи со смежными жилыми районами, создана популярная система водных такси. В результате Коп ван Зюд оказался всего в нескольких минутах езды от центра города.

План для Коп ван Зюд нацелен на создание здесь своеобразных, ярких по архитектуре зданий и кварталов, облик которых способствует повышению престижа района, увеличению его населения и созданию новых рабочих мест. Здесь сложилась своего рода экспериментальная архитектурная лаборатория города. В создании ядра района принимают участие архитекторы с мировым именем: башни Всемирного портового центра – Норман Фостер, высотные офисы – Рем Кулхаас, высотный офис – Ренцо Пьяно, театр – Питер Вильсон и т. д. Исторические здания восстановлены и приспособлены для нового использования. Здания складов Leidsche Veem преобразованы в молодежные гостиницы, бывший терминал паровой линии Голландия-Америка превращен в популярную гостиницу «Нью-Йорк», сохранившую атмосферу рубежа XIX–XX веков, самый старый док в районе – в индустриальный музей. В здании склада размещены универсам и ряд ресторанов с кухней со всего мира.



Если в Бильбао брэндом стало здание музея, то в Роттердаме та же роль отведена новому мосту и ряду офисных зданий, каждое из которых отдано другому архитектору.



Сложная пластика моста, ведущего в Коп ван Зюд безошибочно позволяет опознать руку Калатравы, который для последних десятилетий занял позицию, некогда занятых Эйфелем и Шуховым – инженерам-художникам.

Первоклассный городской дизайн Коп ван Зюд, созданный под наблюдением «Команды качества», также стал известной особенностью района. Для интерпретации истории места широко используется публичное искусство. Берег открыт для пешеходов. Устроены хорошее освещение, дифференцированные покрытия широких усаженных деревьями тротуаров. Даже при развитой системе общественного транспорта, предусмотрены автомобильные стоянки (одно место на жилую единицу). Это может означать использование нескольких нижних этажей здания для автомобильной стоянки (как в 43-этажной башне «Монтевидео»), однако периметр первого этажа всегда сохраняется для розничной торговли или другого общественного использования, чтобы создать активный уличный фасад. При весьма плотной застройке района жилые пространственные стандарты достаточно высоки (средняя площадь трехкомнатных квартир – 92 м²). В жилых кварталах достигнуто большее разнообразие стилей – над каждым кварталом работали различные архитекторы – в пределах общих проектных рамок, которые включают, например, требование, чтобы каждый дом имел собственный открытый дворик, и поощряют устройство больших окон.

Уже построено 4500 квартир; 335 тыс. кв. м офисов; 35000 м² общей площади культурных и туристических предприятий; два университетских колледжа на 10 тыс. студентов. По оценкам проектировщиков, к 2010 г. в Коп ван Зюд будут жить 15 тыс. и работать 18 тыс. человек.

Проект Коп ван Зюд оказался успешным в экономическом и пространственном отношении, однако его социальные цели во многом достигнуты не были – проблемы занятости, социальной сферы и жилища играли в нем только вспомогательную роль. Социальная поляризация усилилась: растущая популярность района и спрос на престижное жилье поощряли строительство дорогих квартир, при отставании в строительстве более дешевого жилья для людей с более низкими доходами, для которых первоначально предназначалась большая часть жилищ. Различия между отличной средой Коп Ван Зюд и его более или менее депрессивными окрестностями стали более заметными. Однако развитие района в долгосрочной перспективе оказало некоторый положительный эффект на местный трудовой рынок. Еще в 80-е годы в городе опасались, что Роттердам уже никогда не сможет

конкурировать с Амстердамом или Гаагой как офисный центр, не говоря уже о привлечении сюда людей творческих профессий. Однако безработица снизилась с 17 % в 1991 г. до 6 % в 2005 г., население города снова медленно растет. Многие из рабочих мест в Коп ван Зюд находятся в организациях, которые переместились туда из других частей города. Особенно успешно идёт строительство нового жилья, и это помогло в привлечении в город «хороших» рабочих мест – 40 % жителей района до этого жили вне Роттердама. Кроме того, поскольку Амстердам становится более дорогим и менее привлекательным из-за чрезмерно большого числа мигрантов и туристов, Роттердам теперь преобразается в город творческих людей.



Соединение достаточно холодной современной архитектуры со столь же холодным дизайном деталей, вплоть до оформления выходов вентиляционных шахт, удастся смягчить единственно озеленением и сценарием света.

Практически идентичную задачу решает проект редевелопмента территории порта в германском Гамбурге, с тем что расположение нового района на острове между рукавов Эльбы и изрезанность береговой линии создает еще большие возможности для создания эффективного и эффектного решения. Здесь особенностью является изначальная разбивка процесса на законченные этапы (автономные кварталы), с постепенным наращиванием мощности целого. Хотя проект рассчитан на расселение 12 тыс. жителей, главным его результатом через два десятилетия станет формирование нового делового центра города. Еще одной особенностью стало то, что новообразованная компания Хафен-Сити целиком остается в собственности города Гамбурга, при том, что четверть бюджета проекта формируется из средств Федерального правительства, в то время как каждый участок предоставления девелоперу на основании специального решения городской Комиссией землепользования, что обеспечивает процессу дополнительный публичный контроль.

Лорьян, Франция: реконструкция кварталов.

Хотя крупномасштабные проекты реконструкции привлекают к себе наибольшее внимание, основной объем работы планировщиков – это фрагменты городской среды с размерами от одного гектара до десяти. Существенно, что такие проекты все чаще относятся к многоэтажной застройке второй половины прошлого века. Наибольший размах таких работ приходится на города бывшей ГДР, где, после дорогих и не слишком успешных попыток

усовершенствования многоэтажных панельных домов, перешли к их сносу. Однако сходные задачи решают и в Британии, и во Франции – в странах с большим объемом муниципального строительства.

Лорьян – среднего масштаба город на побережье Бретани, промышленный (судостроение) и административный центр. С конца 1980-х годов муниципалитет Лорьяна проводит поступательную реконструкцию городских кварталов, наскоро построенных на месте руин, оставшихся после Второй мировой войны. Программа реновации квартала «Набережная Роан» (1988–1996), расположенного в самом центре города, получила большой резонанс, став моделью для многих французских муниципалитетов. Проект, реализованный известным архитектором левых убеждений Роланом Кастро, доказал возможность радикальной модернизации кварталов социального жилья без тотального сноса существующей застройки.



Основная задача при реконструкции множества кварталов в городах Франции сводится сегодня к тому, чтобы найти наиболее экономный способ частичной перестройки массовой застройки 50-х гг.

На реконструируемой территории площадью 5,5 га стоят в ряд три 12-этажных жилых дома-пластины, построенные в начале 1960-х. Низкое качество железобетонных панелей, плохая звукоизоляция, убогость наружных и внутренних пространств превратили квартал социального жилья в зону, исключённую из жизни города, несмотря на выгодное местоположение. Идея полной реконструкции квартала, начиная от сноса этих домов, натолкнулась на активное сопротивление местных жителей, не без оснований опасавшихся отселения на периферию города. Муниципалитет и городское Бюро социального жилья, при грантовой поддержке государства и фондов, пошли на долгий, но достаточно эффективный процесс реконструкции квартала. Программа, разработанная под руководством Ролана Кастро, включала реконструкцию почти 500 квартир с добавлением двух художественных мастерских, помещений общественного пользования и помещений под коммерческий найм.

Согласно проекту длинный дом-пластина был рассечен сквозным проездом, связавшим внутренний двор с впервые благоустроенной набережной. Ранее глухие входные вестибюли подъездов сделаны прозрачными. Верхние этажи зданий были разобраны, так чтобы придать целому ступенчатый силуэт. Дополнение фасадов эркерами и балконами придало прежним домам-коробкам живость и привлекательность. Вместо утраченных при реконструкции квартир были построены новые корпуса, адаптированные к нуждам молодежи и инвалидов – в виде дополнительных зданий, сформировавших небольшие кварталы с полузамкнутыми

дворами.

Эффект, произведённый архитектурно-градостроительным проектом, придал динамизм проекту социальному, объединившему различных участников. Вовлечённость горожан во множество небольших проектов при постоянной поддержке муниципалитета, содействовали сплочению квартального сообщества. Для временного проживания жителей, отселённых в ходе реконструкции, были построены апарт-отели. Социальные, образовательные и экономические программы сопровождались персонализированным диалогом с жителями, с которыми обсуждались все детали проекта, а также планировка новых жилищ. Активное содействие оказывал муниципалитет, который взял на себя решение трех задач: возвращение кварталу «морского» образа, повышение качества социального жилья и мобилизация необходимых для этого средств.

Приобретённый на малом объекте опыт облегчил реализацию последующих проектов. В настоящее время в Лорьяне обновляются кварталы социального жилья, бывшие промышленные участки и полосы отвода железных дорог (рядом с железнодорожным вокзалом создаётся торгово-деловой квартал), восстанавливаются связи города с морем (одновременно перепрофилируются две территории – доков и торгового порта и бывшей базы подводных лодок). Оттолкнувшись от первичного успеха, муниципалитет Лорьяна в 1996 году принял план реконструкции города.



В Лорьяне задача реконструкции решена достаточно успешно, так что в этих домах сложно опознать типовые «пластины» многоэтажных домов послевоенной эпохи.

Фактически можно говорить о том, что, наряду с крупными девелоперскими проектами, начиная с работ Рода Хакни в Маклсфилде и завершая работой Ролана Кастро в Лорьяне, оформилась самостоятельная доктрина «мягкой» реконструкции городов, которая представляет особый интерес для малых и средних городов России, где нет оснований ожидать появления крупных инвесторов. Эта доктрина, позволяя осуществлять серьезную работу реконструкции шаг за шагом, вовлекая в этот процесс все здоровые силы городского сообщества, может осуществляться с относительно скромными затратами средств, но предполагает чрезвычайно высокую затрату энергии и высокую квалификацию действия, соединяющего планировочную, архитектурную и социальную задачи в единое целое.

Есть основания говорить и о том, что существует третья линия планировочной деятельности, когда та осуществляется с высокой концентрацией капитала, в чрезвычайно короткие сроки, без какой-либо связи с местной традицией, либо в отсутствие таковой.

Степлтон, Денвер, США

Может быть, наиболее интересный пример крупномасштабной реконструкции территории бывшего аэропорта и базы ВВС, осуществляемой в городе, население которого с

конца 70-х годов, когда там сосредоточилось необычайно большое число активистов «зеленого» движения, избрало стратегию развития, резко контрастирующую с обычной американской практикой. В 80-е годы Денвер сдержал натиск крупнейших торговых сетей и сохранил свой Даун-таун – исторический деловой и торговый район, превратив его в ядро региональной системы услуг. Проект Степлтон является естественным для Денвера продолжением развития в логике тесного взаимодействия между городскими властями, властями графства и мощными общественными организациями. Специфика работы исходно заключалась в том, что в данном случае и город и графство выступают не только как регулирующие начала, но и собственники, формирующие благоприятный климат для прихода частных инвесторов, активно использующие грантовую поддержку, но при всех случаях сохраняющие полноту контроля над процессом.

Реализация проекта началась с издания в 1995 г. «Зеленой книги», соединяющей в себе развернутое задание на проектирование и концептуальные проектные проработки всех структурных элементов территории в 2 тыс. гектаров. Коллективный автор книги оттолкнулся от констатации негативных демографических трендов в городе, вследствие чего сократилось число людей с доходами выше среднего. Выезд состоятельных семей в дальние пригороды жестоко ударил по качеству городских школ. Треть жителей слишком юны, слишком стары или слишком бедны, чтобы пользоваться автомобилем, тогда как вся структура коммуникаций была настроена на автомобильное движение и т. п.

В основу плана развития положены принципы, по которым денверское сообщество достигло исходного согласия. Принципы сгруппированы по блокам, первым из которых, что естественно для этого города, является «ответственность перед природой»:

1. Сокращение расходования ресурсов, максимальное использование ресурсов на месте, максимальное повторное использование ресурсов. Восстановление и усиление сил природного комплекса. Создание природной, экономической и социальной системы, которая обладала бы внутренним многообразием и устойчивостью. Не столько контроль над вредными выбросами, сколько их сокращение у самого источника. Развитие эколого-ориентированных технологий таким образом, чтобы они стали существенным элементом экономической системы города и региона.



Программа освоения территории закрытого аэропорта Степлтон в Денвере выстроена как объемная книга, в которой планировочные схемы иллюстрируют замысел.

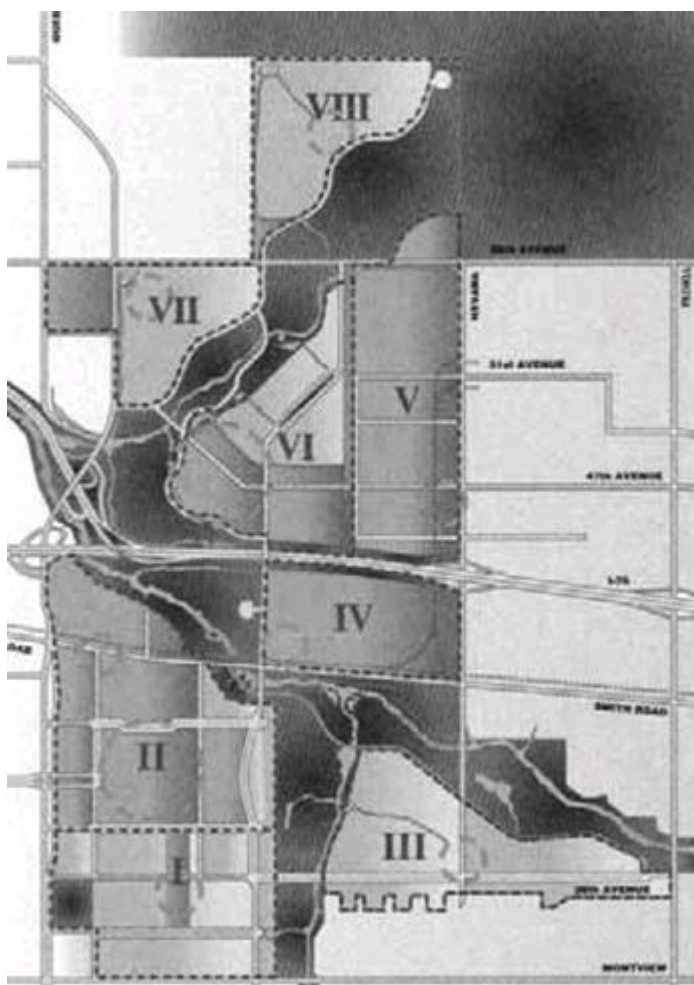
2. Социальная справедливость. Формирование сообщества, культивирующего разнообразие людей всех возрастов, рас, доходов, видов занятости, стилей жизни. Условия для активного участия меньшинств в процессе развития, для участия в нем малого бизнеса. Создание качественных «соседских» школ и возможностей для процесса непрерывного образования. Обеспечение многообразия рабочих мест чтобы обеспечить возможности нахождения работы множеству социально-культурных групп, сотрудничество с соседними поселениями для решения этой задачи. Облегчить доступность жилья, вместе с привлечением людей среднего класса и выше по доходам – за счет предоставления широкой гаммы типов жилищ, плотности застройки и цен.

3. Экономические возможности. Превратить Степлтон в основной центр занятости в регионе, в минимальной степени ущемляя интересы других территорий и даунтауна. Сфокусировать внимание не только на количестве, но и на качестве рабочих мест. Обеспечить вложение публичных средств в инфраструктуру и предоставить административную поддержку, с тем чтобы привлечь частные инвестиции. Искать партнеров, чьи «демонстрационные» проекты позволили бы сократить коммунальные расходы на инфраструктуру. Ориентироваться на сочетание различных типов землепользования, плотностей и цен, чтобы создать необходимое социальное и экономическое разнообразие.³² Создать среду, благоприятную для продвинутых

³² Отметим прямое отторжение классической для США схемы функционального зонинга.

транспортных коммуникаций, связи, производственных и иных технологий, с учетом предвидимых возможностей рынка и требований экологии.

4. Предметное проектирование.³³ Использовать наличные средовые характеристики (рельеф, поверхностные и подземные водотоки) как основу для изменений. Использовать систему озеленения для формирования связи между Городским Природным Заказником и региональной системой парков. Запрограммировать систему озеленения публичных пространств на эффективное использование ливневых вод, систем очистки воды, учет условий сохранения животного и растительного мира, создание условий для пассивного и активного отдыха и наилучшее размещение объектов публичного пользования.



После всесторонних обсуждений для Степлтона была выработана сложная программа многофункционального насыщения для каждого из восьми микрорайонов.

Создать планировочную структуру, которая обеспечит пешеходную доступность центров активности, подключенных к региональным системам общественного транспорта – в будущем с помощью рельсовых систем, в настоящее время – с использованием местных и региональных автобусных маршрутов. Обеспечить интермодальность при формировании систем легкого и тяжелого рельсового транспорта, совмещения автобусов, автомобилей, грузовиков, пешеходов и велосипедистов. Преобразовать 56-ую авеню в магистральный парквэй, соединяющий даунтаун и Международный аэропорт Денвера.

Продлить существующую сеть улиц и кварталов. Завести парквэй на участок, чтобы превратить их в главные улицы с индивидуальным обликом. Планировать участок так, чтобы

³³ Physical Design – грубо соответствует тому, что мы именуем архитектурно-градостроительным проектированием.

сложилось сбалансированное «сообщество», включающее скоординированную группировку «соседств», специализированные районы и коридоры. Использовать концепт «деревни»³⁴ в создании каждого «соседства», так чтобы оно соединяло в себе разные формы использования, общественные пространства, пешеходную доступность услуг. Сохранить постройки исторического значения, стремясь к их наиболее эффективному приспособлению к новым нуждам и интересам. Оценить потенциал вокзала как регионального многофункционального центра. Обеспечить гибкость предметного проектирования, чтобы иметь возможность откликаться на меняющиеся требования к плотности застройки, озеленению и транспорту.

К этому длинному списку добавлены специфические требования к созданию системы парков и, главное, к технологии реализации проектов, отзывчивой к требованиям рынка и, вместе с тем, преследующей цель достижения устойчивости в каждый момент развития. Как и следовало ожидать от Денвера, опорой планировочного развития здесь выступила не уличная сеть и не группировка «соседств», а парки и общая система озеленения, в целом занимающие треть всей территории. Второй слой образует схема транспорта, с учетом существующей транзитной железной дороги (создание двух интермодальных вокзалов), сети автобусных маршрутов, автомобильных дорог (резервирование озелененного коридора шириной порядка 100 м) пешеходных путей и велосипедных дорожек. Была проведена фундаментальная работа по детальному анализу всей системы поверхностных и подземных водотоков, также положенная в основу проектирования жилых «соседств». В основу плана землепользования положена гибкость, поскольку прогнозирование видов деятельности на десятки лет вперед остается несбыточной мечтой. Рамкой для планирования определены порядка 10 тыс. домохозяйств и создание 30 тыс. рабочих мест, планируемые плотности застройки варьируют от 8 до 150 жилых единиц на гектар. Техническое задание, сформулированное в «Зеленой книге», на основе анализа рынка определило пропорциональное отношение функционального использования территории следующим образом:

- Жилье низкой плотности – 18,7%
- Жилье средней плотности – 16,1%
- Жилье высокой плотности – 6,1%
- Культурные и общественные нужды – 7,1%
- Бизнес низкой плотности – 31,4%
- Бизнес средней плотности – 2,3%
- Бизнес высокой плотности – 1,4%
- Складское и пр. пространство – 16,9%
- Парки и иное озеленение – 35,7%
- Улицы – 15,9 %.

Легко заметить, что площадь, отводимая под улицы, явно соответствует модели максимального использования общественного транспорта.

Уже на основании приведенных выше исходных данных осуществлено проектирование 8 «соседств» и их многофункциональных центров. При индивидуальной разработке каждого из них сохраняется следование одному из базисных альтернативных сценариев. По первому из них (при устанавливаемой, к примеру, плотности 20 жилых единиц на гектар) на больших участках отводится 35 % территории «соседства» под особняки, под односемейные дома на малых участках – 20 %, под сблокированные дома на 2 или 3 семьи – 20 %, и под таунхаусы или трехэтажные, галерейные дома – 25 %. По другому сценарию эти пропорции меняются: 40–30 – 10 и 20 % соответственно.

³⁴ Отметим чрезвычайную устойчивость идеи города-сада, отчасти слитой с концепцией Нового урбанизма.



Для каждой жилой группы разработана отдельная «партитура» распределения участков по плотности застройки и, соответственно, габаритам.

При том что каждое «соседство» имеет развитые смешанные функции, район 2 преимущественно ориентирован на офисные функции и отели, а районы 4, 5 и 8 в большей или меньшей степени – на научно-производственные и производственные комплексы. Завершение проекта запланировано на 2010 г., хотя нельзя исключить запаздывания ввиду чрезвычайной сложности систем финансирования, в котором участвуют федеральные агентства, агентства штата Колорадо, власти Денвера, фонды, созданные ими вместе с жителями и выпустившие специальные облигации, Денверский школьный округ (независимый от города и графства), отчисления от местных налогов в пользу Администрации обновления Денвера и пр., равно как поведение частных инвесторов, зависящее от общей конъюнктуры.

Во всяком случае, на сегодняшний день Денвер-Степлтон может с полным основанием считаться образцом современного городского планирования: от разработки и публичного одобрения Стратегического плана до пошаговой реализации.

Шанхай, Китайская Народная Республика: агломерация XXI века

При всей масштабности обширной стратегической программы создания зоны развития Дубаи в Арабских Эмиратах, начатой в 1971 г. и рассчитанной до 2015 г., она представляет незначительный интерес в силу ее уникальности. Гигантские средства, закачаннные в эту работу «с чистого листа», могут давать полную отдачу лишь при условии сохранения режима отказа от налогов с недвижимости, режима беспошлинной торговли и монархического режима, гарантирующего повышенную безопасность проживания. Это несомненно обеспечит заселение и районов вилл, и высотных отелей, однако расчеты на формирование делового центра всемирного масштаба представляются весьма сомнительными. Свобода и терпимость к иному, без чего никак нельзя себе представить подлинно современный центр высокотехнологичной деятельности, категорически несовместимы с магометанством ваххабитского толка. К тому же есть обоснованные опасения, что насыпные острова в форме «пальм» создадут значительные сложности для поддержания экологического здоровья новой урбанизированной территории в неполных 4 тыс. кв. км.

Не будет большой потерей отказаться от рассмотрения мучительного процесса преобразования старого Акмолинска в новую столицу Казахстана Астану. Генеральный план, разработанный по эскизу японского архитектора Кисё Курокавы в традиции

Гранд-стиля Кендзо Танге, был сначала одобрен, затем, в результате сложной борьбы, заменен проектом казахских архитекторов. Затем снова вернулись к проекту Курокавы. Советскую архитектуру Акмолинска наскоро «одежи» в фасады из стекла и металла, новые ансамбли обращены к водоему, для наполнения которого недостает воды и т. д. Во всяком случае, очевидно, что новой Бразилиа в казахстанской степи не получится.

Гораздо интереснее новейший опыт Китая, где наряду с ускоренным строительством череды городов вдоль границы с Россией уже осуществляется масштабная программа развития агломерации Шанхая с населением порядка 20 млн. человек.

Несмотря на либерализацию китайской экономики, локомотивом модернизации Шанхая остается государство, инвестирующее в новое строительство колоссальные средства. Большой Шанхай – моноцентрическая агломерация, центральное ядро которой площадью 670 кв. км концентрирует около 10 млн. человек постоянного населения (без учета примерно 3 млн. мигрантов).

Благодаря выгодному географическому положению и мощным инвестициям из-за рубежа Шанхай с середины 90-х годов пережил стремительный экономический рост, сопровождаемый ухудшением экологического состояния, недоразвитостью транспортной инфраструктуры и растущей безработицей.

Старый городской центр, отстроенный европейскими и американскими концессионерами в 1880 – 1930-х гг., был не в состоянии вместить новый размах деловой активности. В начале 1990-х город «перешагнул» через реку Хуанпу, начав активное освоение Пудонга – обширной территории (520 кв. км), отделяющей более обжитую часть города от моря и занятой складами и деревнями, разбросанными среди рисовых полей. Деловой район Луцзяцзуй, возникший в западной части Пудонга, стал эпицентром высотного строительства в Китае, внешне выглядя как один из американских даунтаунов.

В перспективе Пудонг будет административно разделен на 4 функционально специализированных района: торгово-финансовый район Луцзяцзуй (31,78 кв. км), экспортно-перерабатывающую зону Цзинь-цяо – Циннинсы (19 кв. км), зону свободной торговли Вайгаоцяо (10 кв. км) и технопарк Бэйцай – Чжанцзян (17 кв. км). Стремительное развитие Пудонга создало мощный фокус экономической активности, побудив тысячи предприятий вывести свои производства за пределы города. На освободившихся землях строятся объекты обслуживания и жилье для нового в Китае среднего класса.



Огромный Шанхай, поначалу бессистемно расплзавшийся от реки, переосмыслен

теперь в конурбацию с группой больших городов-спутников.

Из-за неконтролируемого роста Шанхай оказался в плотном кольце хаотически застроенных предместий, которые заполнили все свободные пространства и усугубили транспортные проблемы. Начиная с 1920-х годов, городские власти пытались упорядочить развитие Шанхая. Однако реальные меры начали принимать лишь на рубеже 1980 – 1990-х, с началом работы над Генеральным планом реконструкции и развития Шанхайского района. Программа, рассчитанная до 2020 г., была принята в 2001 году.

Главной задачей генплана, алгоритм которого явно восходит к проекту Большого Лондона по Патрику Аберкромби, было прекращение дальнейшего расплзания центрального ядра агломерации, которое предполагается окружить широким зеленым поясом. Второй целью проекта стало преобразование моноцентрической шанхайской агломерации в полицентрическую путем создания новых городов-спутников в пригородной зоне и в районах планируемой урбанизации, включая развитие существующих поселений в этой зоне. И наконец, согласно плану, развитие агломерации должно быть направлено вдоль основных железных дорог и автомагистралей, перемежая массивы высокоплотной застройки рекреационными природными пространствами. Основой транспортной сети Шанхайского района должна стать решетка из шести меридиональных и шести широтных трасс, соединенных с кольцевыми автомагистралями и выходами в порты.

В конце 90-х годов было принято решение о строительстве 34х новых городов на расстоянии от 10 до 75 км от центра Шанхая. Сначала предполагалось, что двенадцать из них к 2020 году должны достичь весьма крупных размеров (от 200 тысяч до миллиона жителей). Впоследствии число крупных городов-спутников ограничились девятью, с тем что их стиль должен отразить архитектурные стили, характерные для различных стран. Население прочих спутников планируется ограничить 50 – 100 тысячами человек. Новые поселения должны уравновесить разросшуюся метрополию, побудив ее жителей переселиться в пригороды, куда в конечном итоге будут выведены все основные производства. Кроме того, на территории ядра агломерации будут построены 4 «полусателлита» на 80 – 100 тысяч жителей, которые должны будут упорядочить развитие шанхайских предместий, сделав их дополнительными полюсами обновления пригородной зоны. Расчетная плотность населения новых городов колеблется в пределах 4,5 – 10 тысяч человек на 1 кв. км, что существенно ниже, чем в самом Шанхае (15 тысяч человек на 1 кв. км).

Таким образом, шанхайские планировщики проводят политику рассредоточенного развития, используя три ее разные модели: систему городов-спутников Говарда-Аберкромби, концепцию полуавтономных городских районов Элизла Сааринена, популярную в Швеции и Финляндии; и, наконец, стратегию развития города вдоль направленных осей урбанизации – по образцу Парижской агломерации.

Большинство градостроительных программ в Китае создается государственными, муниципальными или ведомственными институтами, но, по образцу Барселоны, Бильбао и Роттердама, власти Шанхая активно привлекают именитые архитектурные бюро из Европы и США.

Новые города, как правило, размещаются вблизи существующих поселений или производственных кластеров. Ценные ландшафты (реки, каналы, озера, лесные массивы, холмы) должны быть сохранены и включены в городскую композицию. Значительные размеры новых городов делают их самодостаточными, полностью обеспечивая повседневные потребности жителей. Они будут обладать развитой системой коммуникаций и разветвленной сетью объектов обслуживания и торговли. Городские кварталы изначально планируются полифункциональными, они будут состоять из зданий различных типов, включая традиционную застройку плотными кварталами из двухэтажных блокированных домов, выстроенных вдоль узких внутренних проездов и небольших квадратных дворики.

Гибкость планировочной структуры спутников допускает изменения и дальнейший рост. Вместо детального генерального плана разрабатывается планировочная схема,

определяющая лишь размещение городских центров, транспортных коммуникаций, жилья, офисов, торговли, досуга, и основные векторы развития. Особое значение придается общественному транспорту, который будет осуществлять большую часть перевозок, несмотря на стремительный рост личного автопарка.



Единая схема Большого Шанхая относительно равномерно распределила города-спутники, особенно выделив те из них, что могут пользоваться достоинством береговой полосы у моря.

Крайняя спешка в процессе проектирования ведет к тому, что, как и в Дубаи или в Дохе, на первый план выступают сугубо формальные планировочные решения, авторы которых отталкиваются одновременно от литературно-символических метафор и известных планировочных образцов любой исторической эпохи.

Так, при создании центра города Сонъян в основу положена идея стилистической имитации некой обобщенной Старой Англии, тогда как в подражание «тематическим паркам» Диснея отель на 400 номеров будет возведен в заброшенном карьере глубиной 100 м. Город Гаокао в районе Пудонг будет возведен в «голландском стиле», а его новый порт и свободная экономическая зона должны стереть с лица земли город с историей в восемь веков. Небольшой город Антыинг, проект которого разработан германским бюро, основателем которого был Альберт Шпеер, обретает, естественно, стилистику германского

городка, в котором смешиваются модернизм и «готика». Луодъян – в «скандинавском стиле», с тем что рядом с деловым центром обустраивается географический парк в опоре на карту Скандинавии в масштабе 1:10 тыс. Есть еще «испанский» город, «канадский» город – центр швейной промышленности; и «итальянский» (ателье Марио Греготти) – рядом с территорией ЭКСПО-2010 и копией диснеевского тематического парка Universal Studio. И собственно «китайский» город – уже как центр производства канцелярских принадлежностей.



Опережающее формирование развитой сети автострад и автодорог второго уровня явилось основой быстрого развития Большого Шанхая в расчете на стремительный рост автомобилизации в Китае.

Несколько обособленно формируется Линьян, в 75 км от центра агломерации, рядом с новым глубоководным портом на островах, уже связанным с материком мостом длиной 32 км для восьми полос движения транспорта. При проектировании Линьяна, рассчитанного на 800 тыс. жителей, германское архитектурное бюро взяло за основу литературное описание плана Александрии периода расцвета и, вместе с тем, литературную планировочную схему Говарда. Городское ядро получило радиально-концентрическую структуру, организованную вокруг большого круглого озера. Кольца застройки, разделенные на сектора, перемежаются открытыми озелененными пространствами. Вдоль озера устроен широкий променад с пляжем. Примыкающие кварталы образуют городской центр – средоточие офисов, магазинов и открытых пешеходных пространств с вкраплениями жилой застройки. Его окружает городской парк с библиотеками и школами. С внешней стороны находятся жилые микрорайоны, расположенные вдоль радиальных магистралей и «зеленых лучей». В центре каждого разбит небольшой сквер с магазинами и кафе. Более плотная застройка примыкает к транспортным магистралям, а к «зеленым лучам» выходят дома на одну семью. Крупные

сооружения располагаются в юго-западной части города между вторым кольцом и берегом моря. Территории в северной и западной частях города, выходящие к внешнему транспортному кольцу, отводятся под строительство объектов высокотехнологичных отраслей промышленности. В юго-западной части, между автострадами, связывающими город с портом Яншань, расположены логистический парк и производственная зона. Первая очередь строительства, рассчитанная всего на 80 тысяч жителей, должна быть закончена к концу десятилетия.

Наконец, тоже на удалении, трудами шанхайского Института планировки и германской фирмы *Stadtbauatelier*, возникает Чэнцзяо – на острове в устье Янцзы. Это современная версия традиционного китайского поселения, прототипами которого послужили, с одной стороны, исторические города на воде вроде Тунли и Лицзяна, а с другой – города-сады Европы и США. Высота застройки не должна превышать 4–5 этажей. Лишь отдельные участки нового городского центра и выходящих к реке зон будут застроены 20-этажными башнями.

Планировка нового города, наподобие формальных планировочных схем в России екатерининской эпохи, образована веером улиц, расходящихся от реки. Центральную ось города формирует широкий бульвар, протянувшийся с севера на юг от здания вокзала к реке, вдоль существующего канала. Вокруг него дугой выстраиваются новые городские кварталы. Северный отрезок бульвара занимает торговый квартал с пассажами, ресторанами и офисами. На полуострове, на восточном берегу канала, находится центральный деловой район, застроенный многоэтажными офисами. С юга главную ось замыкает группа из нескольких башен, расположенных в центре культурно-развлекательного квартала. На ее продолжении разбит большой парк, выходящий к берегу Янцзы широкой эспланадой и яхтенной гаванью. Кварталы, примыкающие к городскому центру, застраиваются секционными домами, на периферии же преобладают особняки или традиционный тип китайского жилища. И т. д.

В целом любопытный эксперимент, в котором рациональное строение общей структуры города-региона, современный уровень экологических требований к городской среде соединились с постмодернистским смешением всего и вся, сильно отдающим китчем диснеевского толка. В случае Шанхая одновременное отречение и от модернизма, и от Гранд-стиля, при заимствовании образцов из многовековой истории градостроительного искусства знаменует собой начало нового тысячелетия.

Феномен Новой Москвы

В современном понимании городского планирования и развития агломераций Москва – исключение, хотя в последние несколько лет московской модели все заметнее подражает С.-Петербург.

В позднее советское время планы массовой застройки в столице формировались по ее административным районам (по райкомам КПСС), что неизбежно влекло за собой существенные отступления от схемы генерального плана. В частности, уже тогда был утрачен контроль над реализацией идеи зеленых клиньев. Попытка восстановить единство управления развитием городской среды привела к разработке Генерального плана 1971 г., который предполагал активную разгрузку административного центра путем формирования семи планировочных зон с новыми центрами общегородского значения. И эта идея осталась на бумаге, подобно предыдущей идее переноса столичного центра на Юго-Запад Москвы. На практике продолжалось поточное строительство микрорайонов все большей этажности, с тем что транспортная нагрузка на метрополитен продолжала нарастать, а продление линий метро к новым районам существенно запаздывало. Если до начала 70-х годов, следуя европейской модели начала XX в., открытие новых станций опережало начало массового строительства, то к началу 80-х годов сложилась обратная ситуация, которую лишь отчасти, с огромными потерями времени и сил жителей, могли компенсировать новые автобусные линии. При этом трамвай рассматривался как устаревшее транспортное средство, затрудняющее движение

автотранспорта, и вместо прокладки новых рельсовых линий постоянно поднимался вопрос о ликвидации существовавших.

Мощное в 80-е годы движение в защиту памятников истории и культуры, отчасти сливаясь с общим демократическим подъемом эпохи Перестройки, привело было к формированию системы низового территориального общественного управления, которое быстро набирало силы за счет активной благотворительной деятельности и в ряде случаев уже выходило на задачи разработки проектных программ совершенствования землепользования и приспособления нежилых помещений для публичных нужд.³⁵ При этом многочисленный и крайне пестрый по составу Московский Совет был дееспособен в весьма ограниченной степени, что при параличе прежних структур управления давало шанс выстроить качественно новую, демократическую по природе структуру управления развитием города и, соответственно, новые правила планирования.



Застройка московского «Сити» радикально преобразует «периферию центра», однако из-за повышенной этажности жилых районов эффект для города в целом сокращается.

После неудачного путча 1991 г. ряд профессионалов выступил с предложением вернуться к разработке единой схемы развития Московской агломерации, объединяя ресурсы и потребности столицы и Подмоскovie в радиусе эффективных маятниковых миграций (до 70 км).³⁶

События после путча пошли иным путем. Было заявлено, что ТОСы в массовом порядке поддерживали путчистов, что не получило подтверждения, но их банковские счета

³⁵ Автору довелось участвовать в этом процессе в ряде ТОСов исторического ядра города, когда проводилась инвентаризация застройки, выявлялись ресурсы для развития малого бизнеса, и прежде всего услуг, дефицит которых достиг к этому времени чрезвычайных размеров. Весной 1991 г. был проведен первый в России международный по составу проектный семинар, результатом которого стала программа «мягкой» реконструкции крупного микрорайона на Юго-Западе Москвы, включая программу «волновой» реконструкции при сносе панельных пятиэтажных домов, временном переселении их обитателей в апарт-отели на той же территории с их последующим вселением в новые дома близкой размерности.

³⁶ Автор имел возможность выступить с развернутым докладом по «звездчатой» модели развития города-региона перед Московским Областным Советом депутатов, и была сформирована рабочая группа.

были заморожены, и фактически большинство ТОСов прекратили существование. После известных событий осени 1993 г. произошло становление новой системы управления в столице, при которой компактный представительный орган Городская Дума, согласно уставу, принятому еще до ее избрания, была лишена права вето на решения исполнительной власти, тогда как последняя получила право отвергнуть любое решение Городской Думы. Сложилась уникальная для Европы ситуация, когда система муниципального управления полностью слита с государственной (Москва и С.-Петербург суть субъекты Федерации), и в руках правительства Москвы оказались сосредоточены все налоговые поступления в бюджет и все внебюджетные доходы, неподконтрольные представительной власти. Наконец, введя систему внутренних льгот и доплат для горожан и заявив претензии на то, чтобы распространить московское управление на область, Москва отрезала себя от Московской области в политическом смысле, что по сей день делает непродуктивными попытки совместной работы над планом пространственного развития. Представляя на обсуждение в Министерство регионального развития свою стратегию 2006 г., правительство Московской области демонстрировало картосхему, на которой на месте юридической Москвы красовалось белое пятно.

Демонтировав 25 административных районов советской эпохи и расчленив территорию в пределах кольцевой дороги на 10 административных округов и 125 «муниципальных районов», Москва сугубо формально ввела собственный вариант местного самоуправления. Муниципалитеты обладают номинальным правом согласования проектов застройки и реконструкции, будучи при этом лишены контроля над землей, новым строительством и системой ЖКХ, функционируют по смете, лишь условно именуемой бюджетом. Иными словами, муниципалитеты Москвы, с их населением от 60 до 150 тыс. жителей, обладают правами сельских поселений внутри муниципальных районов, да и то в урезанном виде.

Сложение столь оригинальной системы управления создало благоприятный климат для бурного притока инвестиций в строительство жилья и офисов, однако фактически пресекло самую возможность осуществления стратегического планирования совместно с областью и муниципалитетами, непосредственно прилегающими к границе Москвы. Генеральный план, принятый в 2001 г., содержал в себе лишь перечень работ на пять лет вперед, не вводя жесткой системы зонинга, а его корректировки осуществляются по большей части задним числом, включая проекты, реализуемые по отдельным решениям. Единственным достижением новейшей редакции Генерального плана представляется акцент на освоение огромных промышленных территорий под новое строительство. В совокупности не будет преувеличением сказать, что произошел откат к ситуации европейских столиц 80-х годов XIX в., которую характеризуют несколько ярких признаков.

Во-первых, это случайная застройка свободных (или, все чаще, искусственно освобождаемых) участков по схеме т. н. точечной застройки, для чего, ради увеличения плотности застройки, потребовалось понизить нормативы естественного освещения.³⁷ Здесь же, несмотря на наличие, казалось бы, жесткого контроля над т. н. охраняемыми видами на основные памятники прошлого, чрезвычайный разноречивый в характере застройки по ее внешним признакам и попытки формирования Гранд-стиля в новой редакции отдают явной фальшью вроде восьмого «сталинского» по духу высотного здания в районе Песчаных улиц.

Во-вторых, это волонтаристская реконструкция системы дорог в условиях стремительного роста автомобильного парка, при создании мест особой напряженности вблизи высотных зданий. Несмотря на призывы экспертов сначала озаботиться формированием достаточного ресурса автостоянок и созданием мелкоячеистой сети новых проездов через гигантские микрорайоны, унаследованные от прежней эпохи, предпочтение было отдано строительству кольцевых автотрасс и затем уже расширению вылетных

³⁷ Лишь летом 2007 г. председатель Московского правительства декларировал отказ от точечной застройки в пользу поквартальных проектов реконструкции, оговорив, впрочем, что ранее утвержденные проекты должны быть осуществлены – в условиях, когда подавляющее большинство уже разрешено.

магистралей. Только в 2007 г. было заявлено о начале проектирования путей, способных связать запад и восток Москвы в обход центрального ядра касательным образом к Третьему транспортному кольцу. Почему-то эти трассы названы «рокадными», что расходится с общеупотребимым смыслом слова. К этому моменту большинство мест, где была возможна развязка движения в двух и трех уровнях, уже оказались застроены новыми домами. Это означает, что любая реконструкция в будущем потребует чрезвычайно высоких дополнительных затрат на выкуп недвижимости.

В-третьих, джентрификация кварталов по-московски, несмотря на наличие как негативного, так и позитивного мирового опыта, осуществляется брутальным способом, существенно повышающим социальную напряженность и затрудняющим переход к политике вовлечения экспертных сообществ и жителей в процесс принятия решений.

Наконец, властями Москвы до настоящего времени не осознано, что произошло своего рода выворачивание центра коммерческой активности наизнанку – с его перемещением на кольцевую автодорогу в полном соответствии с американским стандартом подавления активности в «даунтауне». Не осознано и то, что основные проблемы транспортной коммуникации переместились из исторического ядра в зоны между Третьим кольцом и МКАД. Не осознано в должной мере то, что физическая Москва охватила уже кольцо подмосковных районов и городов, что вызывает к серьезной работе над скоростными линиями общественного транспорта, аналогичными тем, что сформированы в Париже, Токио и других метрополиях. Метрополитен продолжает медленный процесс наращивания длины линий и умножения количества станций, так и не приступив к разработке единой с Московской железной дорогой системы экспресс-линий.

Разумеется, названным унаследованные и благоприобретенные Москвой проблемы, грозящие параличом транспорта в ближайшее время, не исчерпываются, но и этого достаточно, чтобы уяснить, какого масштаба трудности встанут вскоре перед новой командой управленцев. Пожалуй, наибольшая беда в том, что из-за отсутствия прямого сотрудничества между Москвой и областью, оформленного законодательными актами обоих субъектов Федерации, в значительной степени перечеркнуты возможности гармонического развития агломерации. Натиск спекулятивных сил, не сдерживаемых согласованными правилами зонинга, привел уже к неоправданному росту цен на землю, неоправданному росту цен строительства жилья, тогда как циничные отсылки руководства строительного комплекса к «законам рынка» звучат совершенно архаично. Вследствие этого случайным оказывается размещение новых коттеджных поселков на территории области, перед жителями которых еще встанут все проблемы обеспечения услугами, качественным образованием, транспортными связями.³⁸ Не случайным оказалось расползание массовой застройки высотными жилыми домами с весьма несовершенными характеристиками по обширной территории области – не будучи в состоянии приобрести жилье по московским ценам, люди приобретают на рынке подмосковного жилья то, что он предлагает.

И в Москве, и в области сложился и всемерно поддерживается архаический «рынок продавца», что отодвигает переход к современному планированию и современным инструментам пространственного управления в неопределенное будущее.

Судя по проектным материалам, опубликованным крупными инвестиционными компаниями вроде «Ренова-строй групп», в реконструкции Екатеринбурга, Перми и нескольких других городов есть шанс избежать московских ошибок. И потому, что в этих

³⁸ В этой связи любопытно отметить, что в большинстве европейских городов уже разворачивается процесс возвращения постаревших обитателей загородных домов в города, где пожилым людям несомненно проще иметь доступ к учреждениям здравоохранения и приспособленным под их нужды учреждениям услуг. Те, кто в наши дни меняет жизнь в городе на близкий к нему и, тем более, далекий от него охраняемый коттеджный поселок, пока еще не представляют себе, что и к ним неминуемо придет старость. Это, в конечном счете, естественно, но нельзя назвать естественным то обстоятельство, что на перспективу в два – три десятилетия пока еще не научились заглядывать те, кто профессионально обязан это делать – планировщики и девелоперы.

случаях речь идет о формировании фактически новых городов рядом со старыми городами. И потому, что для разработки генеральных планов активно привлекаются зарубежные профессионалы, освоившие мировой опыт двух веков развития городского планирования, к великому сожалению, не освоенный в России в надлежащей степени. Тем не менее в реализации работ такого рода есть и значительный риск. Дело в том, что, быстро приспосабливаясь к особенностям местного рынка, до сих пор вполне безразличного к действительным запросам людей, зарубежные специалисты удивительно легко забывают о тех ограничениях, которые они готовы считать естественными на родине. Результат такого «обрусения» проектов чреват ошибками.

Ситуация выглядит так, что либо, критически усвоив этот опыт, нам удастся заново, почти с нулевой точки, сформировать собственную школу городского планирования, либо мы будем обречены на импорт решений, формируемых профессионалами, которым чужды и не очень понятны особенности российской истории и российской культуры. Следствием в этом случае неизбежно станет «колониальная» архитектура, наподобие той, что бурно развивается в настоящее время в Арабских Эмиратах, в Малайзии и в Китае. Этого бы не хотелось.



Словарь искусства градоформирования

Речь идет о вещах знакомых, обыденных, впитываемых с детства. По мере взросления и в зависимости от врожденного темперамента человек осваивает мир вокруг себя всеми чувствами. Уже семеро из каждых десяти новых российских граждан с момента выхода из

дома имеют дело с городским обликом этого мира – еще лежа в коляске, они разглядывают кроны деревьев городского сквера или бульвара, фасады домов, видимые в резком ракурсе, в перспективе, убегающей вверх. Еще на вожжах делают первые шаги по асфальтированному тротуару во дворе, затем считывают пространство, развертывающееся от песочницы к окрестным фасадам, между которыми так заманчиво просвечивает движение транспорта на улице. Здесь уже проступает существенная зависимость от планировочной модели. Одна такая модель – в зоне т. н. частного сектора, с его полудеревенской уличной сетью и маленькими домами с палисадниками, где быстро разучивают каждую щель в заборе и каждую ветвь дерева, нависающего над грунтовой дорожкой, исполняющей функцию тротуара. Другая – в старом гулком дворе, с трех сторон окруженном домами разной этажности, а с четвертой – стеной сараев, которые прилепились к брандмауэру, отделяющему двор от соседнего двора. Отсюда выход на переулок просматривается через узкую подворотню, переулок вливается в улицу, а улица через два-три квартала выходит на более широкую улицу или на площадь. Третья – в том неоформленном пространстве, что сложилось вокруг панельных домов эпохи т. н. свободной планировки, где очень трудно понять, где кончается «свое» и начинается «чужое».

Потом начинается освоение города, в сопровождении взрослых и без него, и в сознании постепенно формируется персональная карта городского пространства – с разрывами, лакунами, возникающими вследствие пользования городским транспортом. И вновь чрезвычайно много зависит от того, каков этот транспорт: вид из окна автомобиля, из окна троллейбуса (приподнятый горизонт, меняющий восприятие), через прозрачную стенку современного скоростного трамвая (пониженный горизонт, если сидишь), с палубы катера (резко пониженный горизонт, что совершенно перестраивает городской ландшафт). Наконец, если это метро, то непрерывное считывание ландшафта сменяется прерывным, тогда возникает странная пустота между началом пути и его целью, так что городской ландшафт становится «дырявым» наподобие швейцарского сыра.

Все это настолько привычно, что нужно перемещение в другой город, чтобы возник обостренный взгляд, свойственный туристу. Ему нужно некоторое усилие, чтобы прочесть, расшифровать незнакомый городской пейзаж, но еще большее усилие требуется для того, чтобы расшифровать привычный город, понять его устройство, вычислить его «формулу». Еще труднее прочесть план города – без особого труда удастся выстроить маршрут, чему в новейшее время дополнительно способствует система навигации в автомобиле, но при этом структура жилых кварталов, их связь с общественными пространствами и сооружениями обычно ускользает от внимания. И еще труднее понять природу будущего результата, отталкиваясь от проектных планов и прочей проектной документации. Слишком часто кому-то, кто выступает в роли заказчика, потенциального инвестора или выразителя общественного мнения, трудно признать самому себе, что в действительности он не в состоянии полностью осмыслить предлагаемую схему планировки, оценить, какими эффектами живого восприятия обернется та или иная комбинация цветных пятен и линий на планшете или на мониторе ноутбука.

Много лет назад отличный урбанист-исследователь и менее удачливый практик Кристофер Александер разложил городскую среду на элементы – паттерны. Их получилось свыше трехсот, начиная с крыльца, обращенного к югу (в Северном полушарии) и кончая рисунком, образуемым абрисом кровель на фоне неба. Это слишком уж дробно, и мы ограничимся всего двумя десятками, оперируя почти исключительно классическими элементами городской структуры, воспринимаемой как среда обитания.

Дом и его окрестности

Только глухой подвал, кладовая или ванная комната, если она без окна, может рассматриваться как изолированное пространство. Самые убогие жилые комнаты уже сопряжены с городским пейзажем через окна, и лишь один шаг отделяет подъезд или холл от

внешнего мира.



Уплотнение городской застройки в XIX в. вело к тому, что ранее просторный двор, служивший публичным пространством, сжимался вплоть до превращения в световой дворик, в щель, а вся следующая эпоха может рассматриваться как борьба за увеличение размера озелененного «оазиса» в сверхплотной городской ткани. В середине XX в. результатом этой борьбы стала другая крайность – периметр двора исчез, и т. н. свободная планировка лишила восприятие четкости границ «своего», столь важной для душевного равновесия (и, заметим, эффективности ухода за территорией).

Разреженная застройка усадебного типа, характерная для сегодняшних богатых пригородов, в этом отношении бедна: ее не видно за высоким забором или стеной деревьев, да и от нее только один выход – к пустынному проезду и автомобилю. Пригород, где угнездился высший средний класс, отличается от пригорода среднего класса только размером домов. От пригорода ниже-среднего класса – еще и сокращенным разрывом между соседними домами, но в любом случае перед нами открытые палисадники, и то, как они ухожены, заметнее, чем сами дома, претендующие на индивидуальность за счет перекомпоновки немногочисленных деталей декоративного фасада. Если городская застройка на самом деле – это своего рода пригород в городской черте, как все еще часто встречается в России, то собственно городскую улицу отличает от деревенской сечение ее просвета: это или квадрат, или прямоугольник, вытянутый вверх. Иногда это прямоугольник со сторонами 1: 1,5, иногда 1: 2 или 1: 3, а в сверхплотной среде даунтауна еще больше, достигая, как в нью-йоркском Манхэттене и 1: 20 – тогда небо в «кадре» занимает пять – десять процентов поверхности.



Индивидуальный дом, развивавшийся веками, остался жизненной мечтой подавляющего большинства людей. Развившись из одной комнаты вокруг очага до обширных вилл римских Помпей, дом в Средние века продолжил традицию объединения мастерской и лавки по первому этажу с жильем поверху и складом на высоком чердаке. Теперь такие дома сберегают как драгоценность. Дом сколько-нибудь зажиточного российского горожанина всегда посылно подражал архитектуре барских усадеб, а к началу XX в. его декор стал столь же внимательно следить за колебаниями стиля: от «модерна», который полюбили буржуа, до стиля «рюсс», пользовавшегося не меньшим успехом у купечества. Но в любом случае до революции сохранялся принцип широких «прозоров» между соседними домами. В Европе Нового времени сложился особо ценимый тип городского особняка, популярность которого не имеет себе равных, хотя в наше время позволить себе такую

роскошь, которая в начале прошлого века была во много раз дешевле из-за дешевизны труда строителей, могут немногие. С конца прошлого века, когда рост города привел к очень заметному ухудшению всех условий жизни в нем и людьми овладела жажда переселения в «город-сад», предельное упрощение облика жилого дома, вызванное стремлением к максимальной экономии, отчасти было компенсировано формированием общего парка. Разрастание пригородов в новейшее время, с использованием американского принципа зонирования, привело к четкому разделению в пространстве «соседств», состоящих из больших и вполне комфортабельных домов, и «соседств», собранных из вполне удобных, но гораздо более скромных жилых домов.





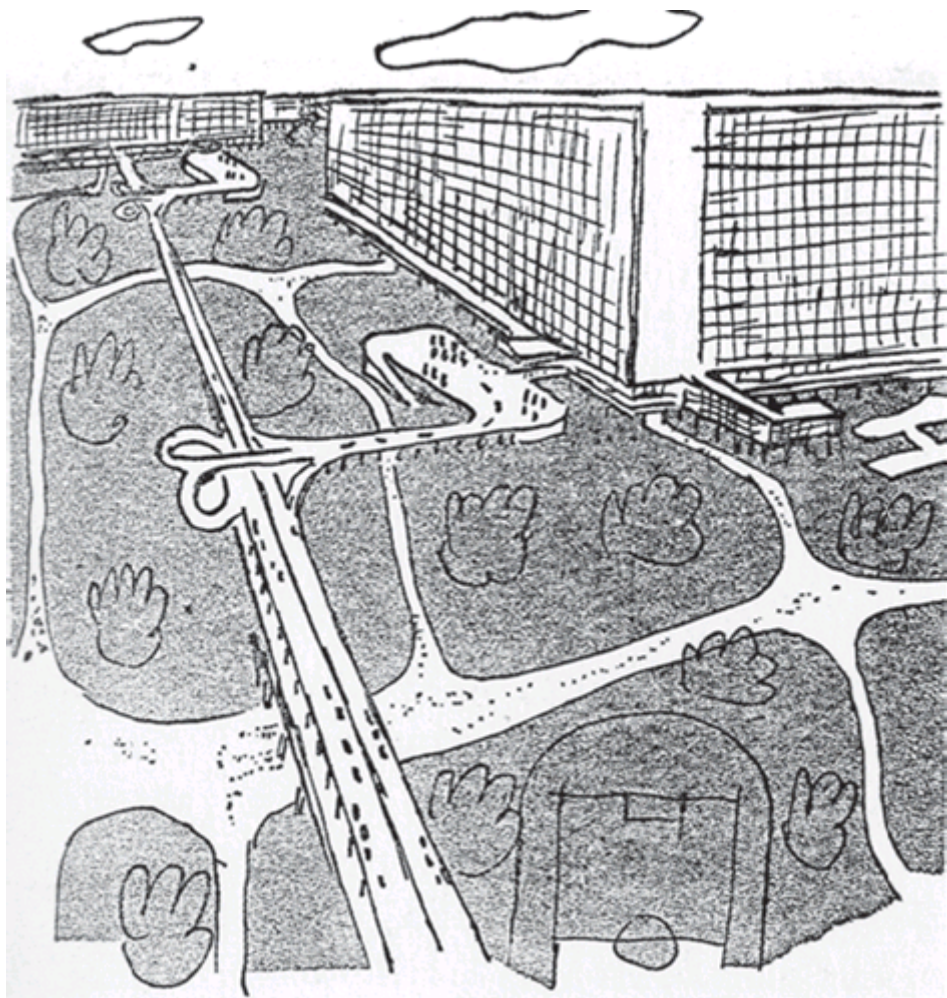
Классическая улица, выстроенная, словами Петра Великого, «сплошной фасадом», складывалась так, что обновление, перестройка или снос и замена одного дома другим не нарушает ее природы. При этом, если карнизы домов вытянуты в одну линию, если, вставляя новый дом между старыми, озаботились о том, чтобы между рядами окон между этажами соседних домов не возникал раздражающий разноряд, как правило, получается привлекательная картина. Тогда на первый план выступают детали декора, оформление первого этажа и его детализация вплоть до дверной ручки, и мера разнообразия велика. Когда чувство меры у застройщика отсутствует, а местные правила не регулируют правила игры жестко, как это делается, скажем, в Лондоне, целостность улицы резко разрывается, с тем что этот разрыв может быть задан как самой архитектурой, так и ее дополнением вроде крупномерной вывески или рекламного щита.

Среди улиц есть такие, что вырезаны из городской ткани одной, уверенной рукой, и тогда мы обоснованно говорим, что это законченные произведения искусства. Таковы улица Уффиций во Флоренции, улица Росси в Петербурге или улица Мадлен в Париже. Однако здесь есть тонкая грань, и уже какая-нибудь улица Риволи в том же Париже,

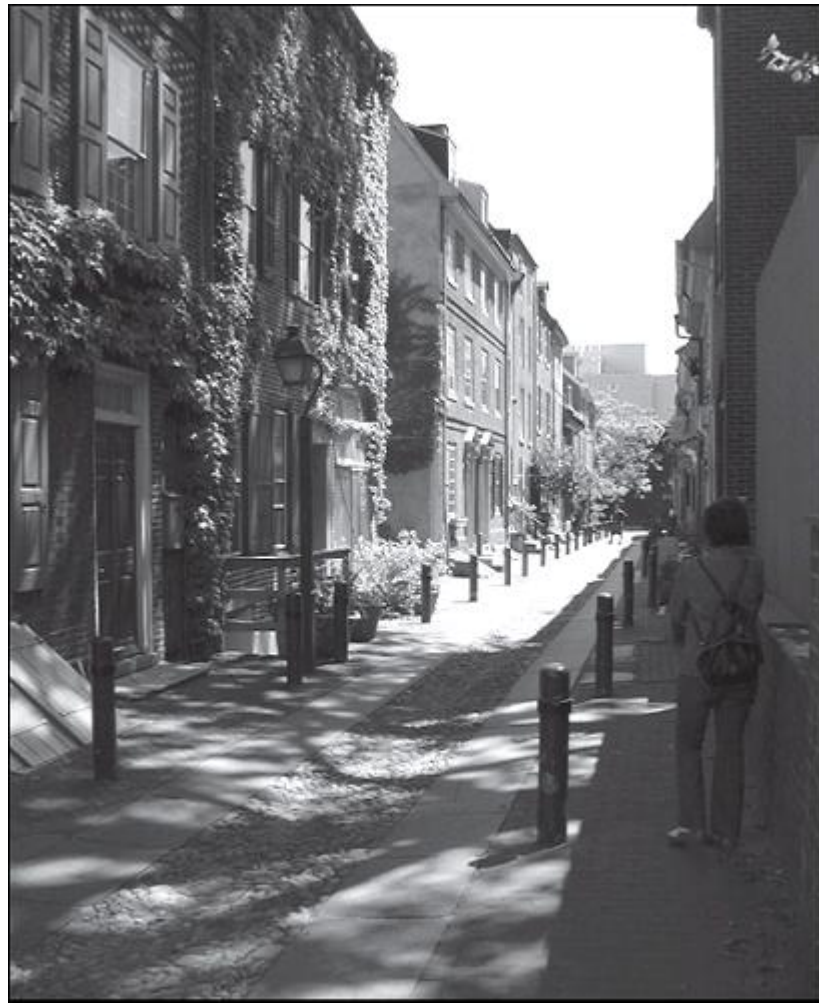
отражая персональный вкус Наполеона, сверх меры однородна на своем протяжении, что лишь отчасти компенсируется парком по другую сторону и разнообразием витрин под сплошной аркадой. Уже ставшая классической улица из таунхаусов, т. н. «терраса», соединила в себе достоинства разнообразия деталей каждого дома с единообразием структуры: крошечный палисадник, высокие ступени крыльца, т. н. приямок, в который открывается светлый полуподвал. Нередко мы наталкиваемся на забавное сочетание: входы в соседние таунхаусы объединены единым портиком в две колонны, но через середину портика проходит грань, разделяющая цветовые пристрастия соседей.

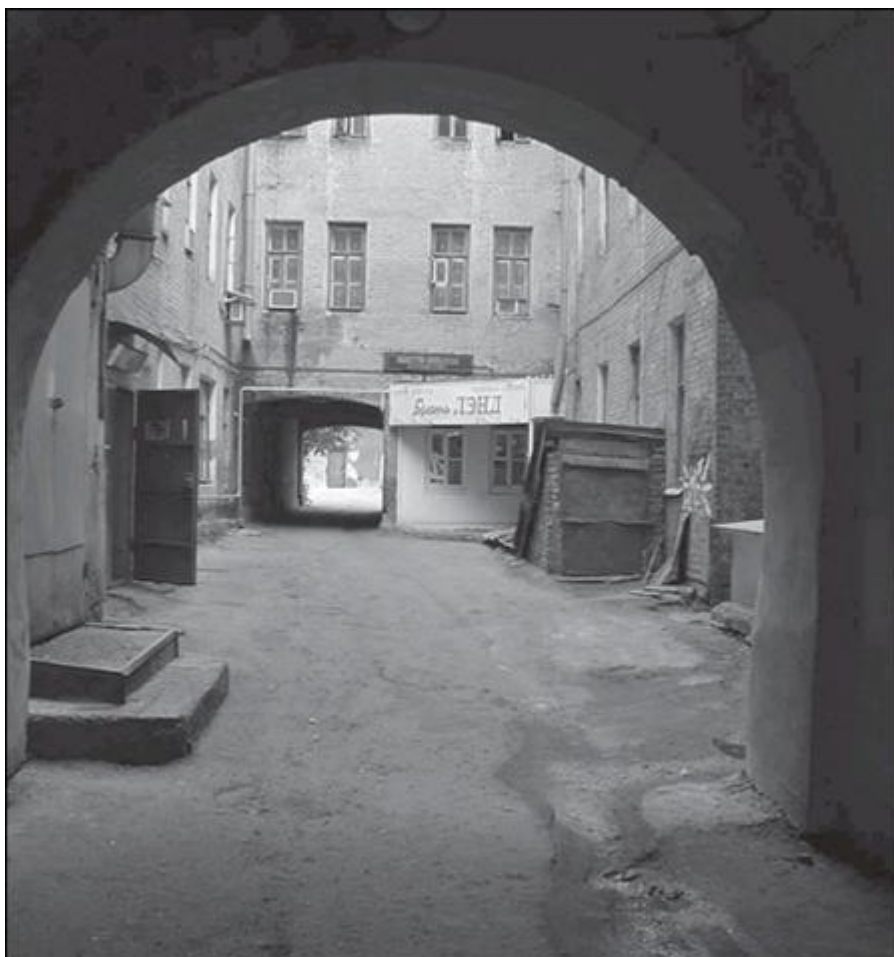
В целом европейский город, начиная с лучших городов Римской империи, нарастил многообразие «одежды» улиц – в отличие от улицы в Древней Греции, от улиц Востока, которые были и остались узкими дорогами между глухими стенами домов.





Малоэтажная застройка рабочих районов Чикаго давно сохранилась только на старых фотографиях, чего, к сожалению, не скажешь о российских городах, где все еще заселены деревянные щитовые дома, в которых обитают семьи людей, построивших железные дороги, нефтяные прииски и заводы. Застройщики доходных домов стремились достичь наибольшей плотности застройки участка и создали систему гулких внутренних дворов, у которых было одно достоинство – четкое определение «своего» пространства. Таунхаус, совмещающий свойства отдельного жилого дома, разросшегося по вертикали, возник в Лондоне XVIII в. Затем он стал основой жилой застройки Филадельфии и других городов Восточного побережья США, чтобы в наше время получить широчайшее распространение в континентальной Европе. Мечта модернистов начала XX в. о многоэтажных домах, свободно разместившихся в озелененном пространстве, тоже сбылась, особенно широко распространившись на российских просторах, создав больше проблем, чем удачных решений.





Квартал

У квартала долгая история. Не будет преувеличением сказать, что квартал древнее улицы, поскольку сложно назвать улицами узкие проходы между группами домов, вплотную прижавшихся один к другому, а именно такими были древнейшие поселения на Земле. Ранние, некрупные кварталы в Месопотамии, в античной Греции представляли собой слипшиеся тремя сторонами дома т. н. средиземноморского типа – с внутренними двориками. Это позволяло каждый квартал превращать в своего рода крепость, но главной целью была максимальная экономия пространства, стиснутого периметром городских стен. К тому же было очень удобно осуществлять планировку города с помощью прямоугольной сетки улиц между одинаковыми по площади кварталами – не даром при строительстве новых городов в колониях или в приграничье к такой схеме возвращались вновь и вновь. Для этого не требовался архитектор, и с задачей вполне справлялись военные инженеры. Во времена Римской империи давняя структура квартала усложняется. В одном ряду по фронту квартала оказались роскошные и скромные дома (каждый с двориком или несколькими двориками), по первым этажам были лавки и харчевни с популярной едой на вынос, на углу нередко размещалась таверна, а то и бордель. На углу непременно устраивался водоразборный кран с резервуаром, который опорожняли, открывая клапан, для промывки улиц, если долго не было дождя.



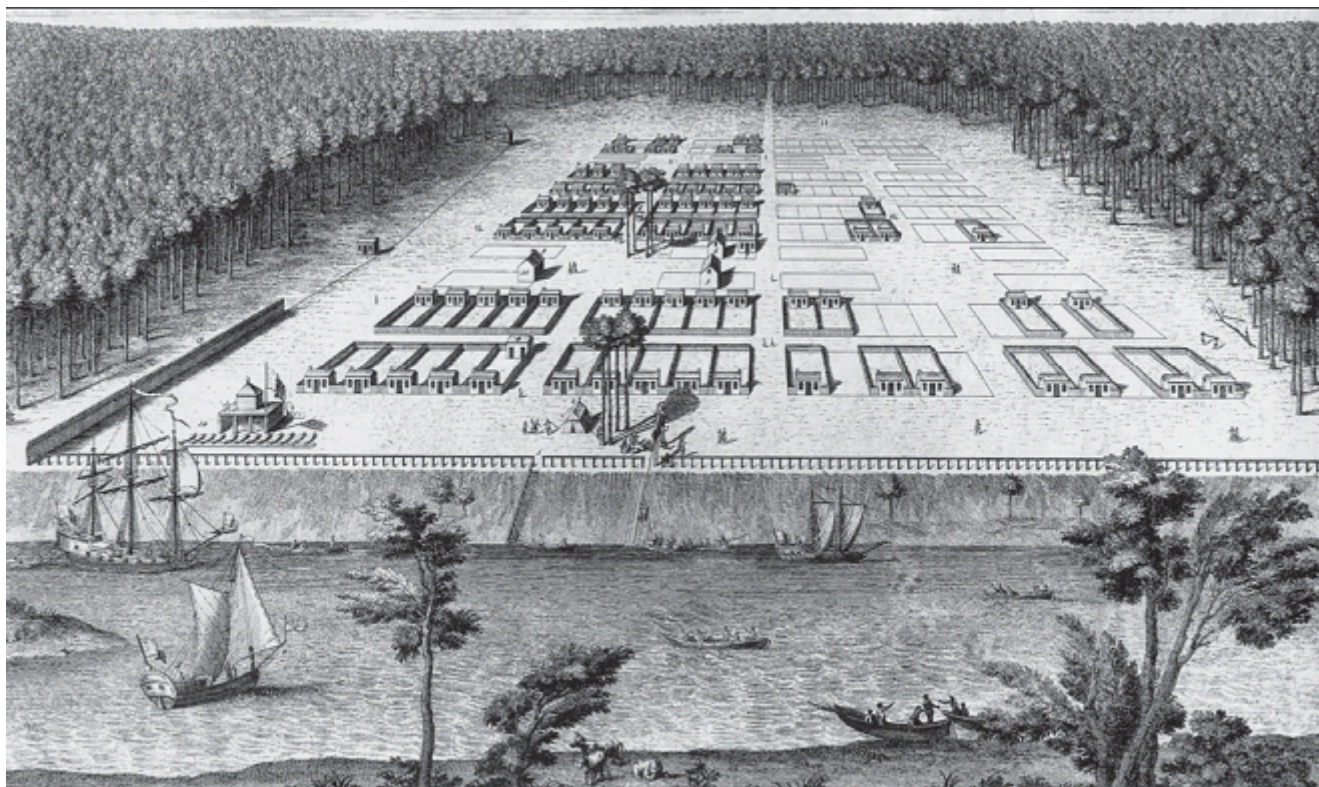
Рим изобрел и инсулу – квартал, целиком занятый многоквартирным домом, отчего и название «остров». Это изобретение было вызвано переуплотнением на узких улочках Вечного города, и после затянувшегося перерыва Средневековья ему была суждена долгая карьера. Квартал средневекового города в большинстве случаев лишился четкости прямоугольного очертания в плане, но это не означает торжества бесструктурности. Напротив, у квартала была системная организация на разных уровнях. В предметном плане: непрерывные ряды домов, выходящих на смежные улицы, часто с лавками по первому этажу; сады и огороды, сходящиеся к узкой скотогонной дорожке посередине. В социальном измерении квартал был «соседством» – или как корпорация (такие до сих пор сохранились в Сиене), или как коллективный член уличной корпорации. В этом отношении русские города не отличались от западных, формируя «кончанские» и «уличанские» сообщества, несшие общие городские повинности. Различие было не столько в строительном материале, так как и в Европе до XIV в. строили преимущественно из дерева, сколько в предметной структуре, так как дома прятались в глубине двора, а на улицу выходил лишь забор с глухими воротами.

Чем ближе к Новому времени, тем больше уплотнялся квартал в городе. Пока город окружали каменные стены, при его расширении их переносили на новое место с завидной быстротой, но когда артиллерия вынудила перейти к земляным укреплениям, город начал задыхаться. Внутриквартальные сады застроили, увеличив число предельно узких улиц.

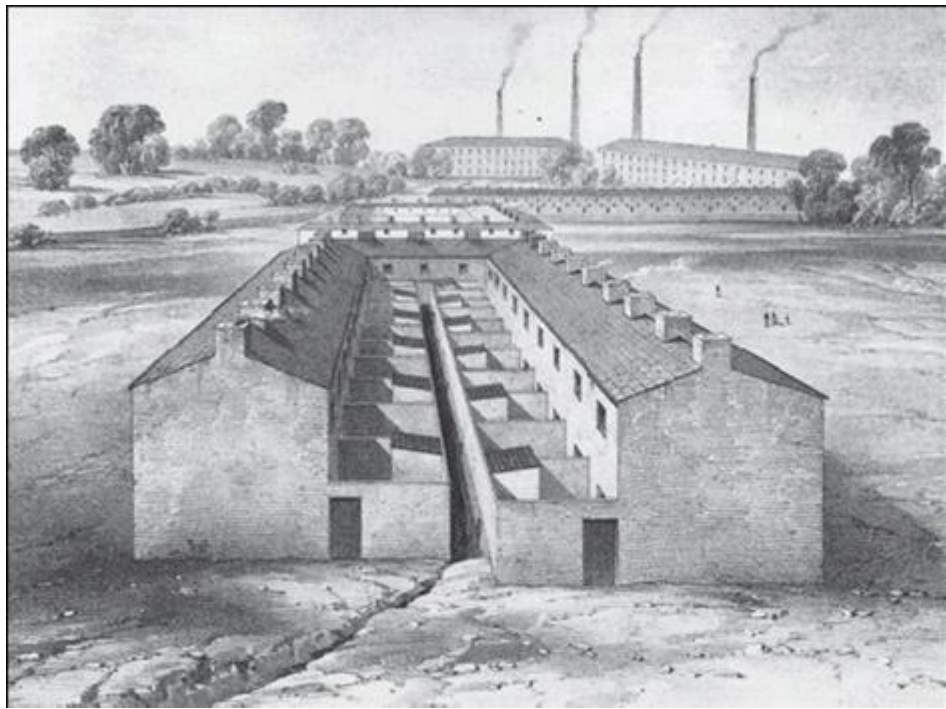
В промышленных городах стали возникать новые кварталы, застроенные почти целиком, так что место дворов заняли узкие щели, едва пропускавшие воздух и толику света в квартиры многоквартирных домов. Подлинный прорыв совершил в Барселоне Ильдефонс Серда, выстроивший новый город из прямоугольных кварталов со срезанными углами и зелеными садами, раскрытыми на улицу с одной стороны. Однако эту работу на дальней периферии в Европе почти не заметили. Только к концу XIX в., под воздействием идей

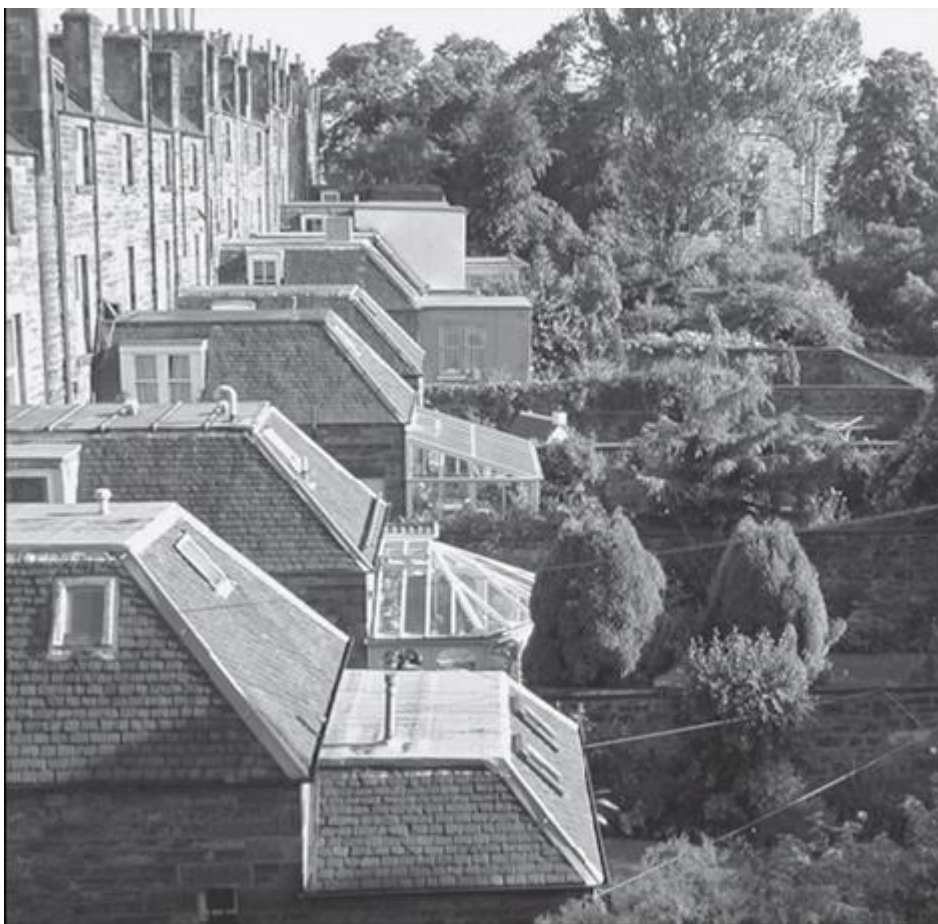
гигиенистов и социальных реформистов, заново открывают «инсулу» – дом-квартал с целой анфиладой внутренних дворов, когда просторных, когда затесненных, каких особенно много в Петербурге. Там к улице обращен эффектный фасад, которому, как в случае перевязи Портоса, сзади отвечают голые стены и гулкая пустота дворов.

Модернисты XX в. объявили квартал вне закона, пытаясь заменить его новым образованием – микрорайоном со свободной расстановкой обособленных домов, однако к концу столетия квартал-инсула пережил второе рождение, особенно при формировании достаточно комфортного социального жилья.



Квартал правильной формы, сложившийся в далекой античности, когда это был наиболее эффективный способ разбивки территории города-колонии равными долями для равных друг другу переселенцев, сохранял свое значение «молекулы» городского пространства тысячелетиями. При разбивке территории под город Саванну в штате Джоржия использовали точно те же инструменты, что при разбивке кварталов сицилийских Сиракуз двадцатью пятью веками ранее. Тот же прием использовался, когда при новом заводе следовало быстро возвести жилища для рабочих. Общим для всех этих случаев было то, что такой квартал понимался исключительно как жилое образование, тогда как все услуги выносились к площадям или на перекрестки улиц, на углы, имевшие поэтому особую ценность. Формирование кварталов из многоэтажных зданий в Новое время существенно изменило ситуацию. Стремление наиболее эффективно использовать участки между соседними улицами заставляло выдвигать фасады домов на «красную» линию, вслед за чем было вполне разумно отдать первые этажи под торговлю и прочие услуги. При этом кварталы наиболее состоятельных домовладельцев сохранили внутренние сады, разделенные на полосы по ширине фасада таунхауса, обеспечивая возможность обустройства индивидуальных оранжерей и веранд.

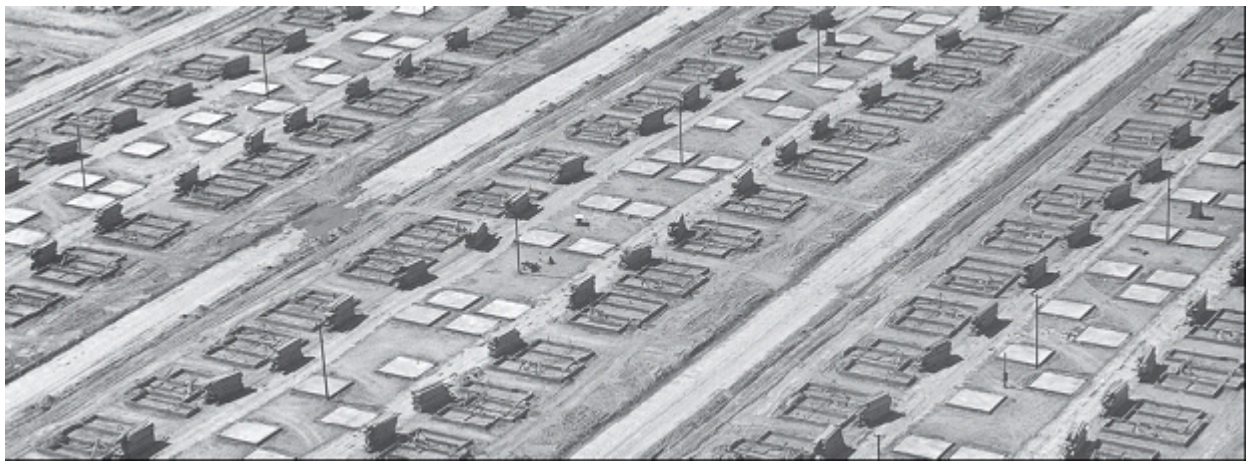




Вполне рациональные расчеты показали, что равномерное заполнение участка совсем небольшими двухэтажными домами с крошечными участками и узкими проездами дает не меньшую плотность, чем привычная периметральная застройка квартала домами в четыре-пять этажей. Эту очень простую расчетную логику немедленно подхватили девелоперы эпохи бурного развития дешевой ипотеки в США, вслед за чем возникли две элементарные схемы. Одна – для самых скромных покупателей жилья – напрямую воплотила схему полувекковой давности, что предельно упростило поточный способ монтажа домов, прозванных «обувными коробками». В таких домах обитает примерно четверть американцев, при этом срок реальной службы легких каркасных конструкций не на много превышает срок выплаты ипотечного кредита. Вслед за этим, как правило, такие жилые «ковры» сносят целиком, чтобы построить заново – примерно тем же способом.

Другая схема – для чуть более состоятельных покупателей – не менее примитивна по существу, так как сводится к сплошной обстройке дороги, которой, для некоторой живописности, придается криволинейное в плане очертание. Как правило, такие «жилые дороги» честно именуются drive – проездами, и совсем не трудно ехать по адресу, где номер дома обозначается четырехзначным числом. Зато перед домом есть газон, а позади миниатюрный дворик глубиной три-четыре метра.

В любом из этих вариантов никакого квартала нет и в помине. «Соседства» тоже нет. Каждый сам по себе, что несколько парадоксальным образом можно считать воплощением утопической мечты Фрэнка Ллойда Райта о «городе широких акров».



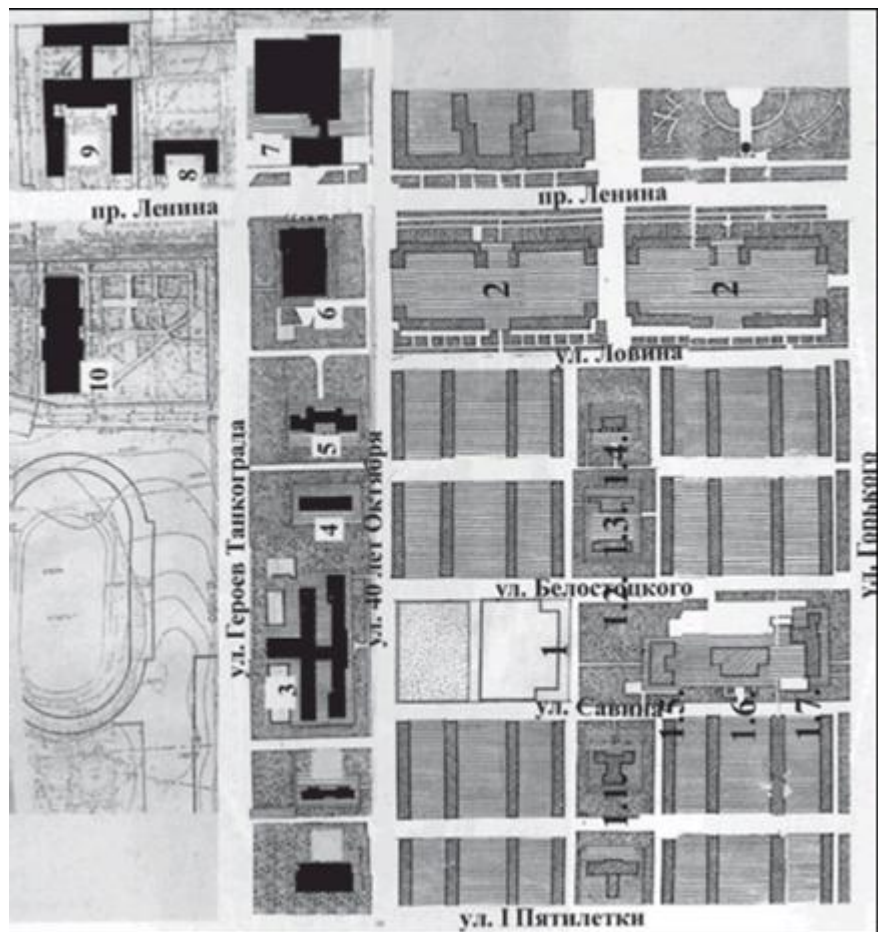


Создатели города-сада начала XX в. стремились сохранить квартал как именно сообщество, формируя группы домов вокруг миниатюрных площадей или тупиковых заездов и всемерно культивируя создание общего сада для кластера из нескольких таких групп. В настоящее время такого рода роскошь доступна только высшему горизонту среднего класса. С формальной точки зрения улица солидной «деревни» в четверти часа езды от кольца предприятий, перебравшихся за черту крупного города, мало чем отличается от обычной «жилой дороги». В действительности отличие велико: и дома расставлены свободнее, и участки больше, и внутри жилой группы, за границей индивидуальных участков, есть общее озелененное пространство.

Возврат людей из пригородов в центральные части города совпал по времени с расцветом идеологии «нового урбанизма». Сначала на пустырях между высотными домами

стали возникать обособленные пешеходные жилые улочки (подъезд с внешнего периметра), что автоматически сблизило людей общей отчужденностью от стандартной застройки и сформировало протяженный квартал. Затем в том же Берлине или Роттердаме воплощаются проекты воссоздания кварталов в их исторической форме: дома, прижавшиеся один к другому, образуют свою общую «крепостную стену», а внутри снова есть озелененный двор, закрытый для чужих.



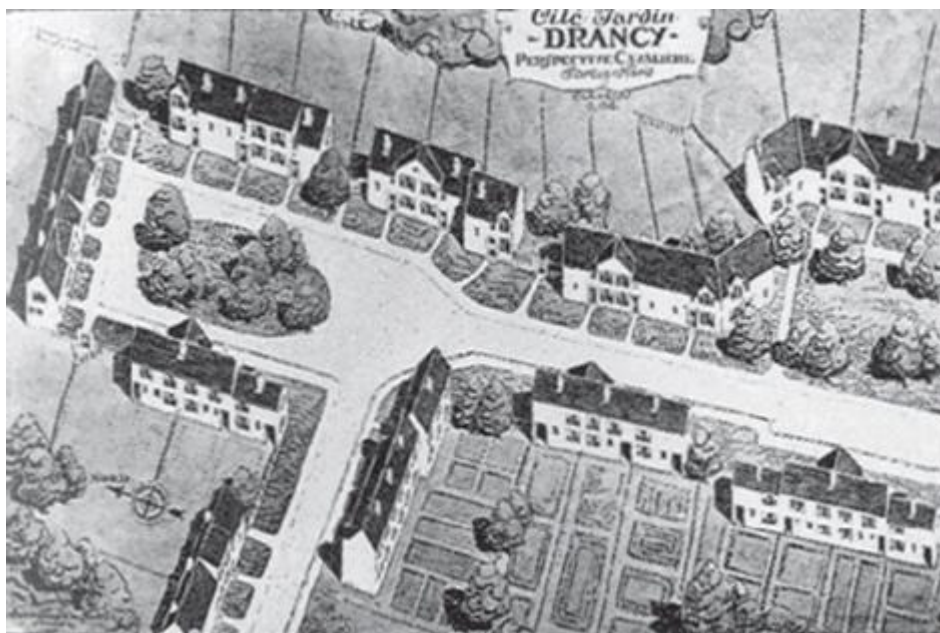


Чисто внешне советский микрорайон весьма схож со своим западноевропейским прародителем почти во всем, что можно отнести к сфере обслуживания: детские сады, школа, почта, продовольственные магазины и т. п. Тем не менее это нечто качественно иное, поскольку так или иначе организованная общественная жизнь была твердо приписана к трудовым коллективам, и от всей самоорганизации осталась возможность (почти обязанность) участия в субботниках по уборке придомовых территорий.

Именно это принципиальное различие сказывалось и сказывается в подходе к вопросу о реконструкции. Поздний советский микрорайон уже подвергся частичному уплотнению, и нередко внутри него вдруг возникал магазин общегородского значения либо пивной ресторан, вызывавший яростные жалобы окрестных жителей на шум и на перегруженность помоек. Но тогда жалобы еще могли вызвать некоторую реакцию. Нынешнее наступление частного инвестора на микрорайон иногда удается приостановить единственно лобовой схваткой жителей с исполнителями. Соседство в Европе и в США давно завоевало право голоса в городах (если только это не самые бедные кварталы, где люди, живущие на социальное пособие, не способны создать ни соседств, ни сообществ), поскольку ни одна из конкурирующих партий не может игнорировать голоса избирателей, когда очень часто результат зависит от нескольких голосов. В ряде случаев соседства получают законный статус.

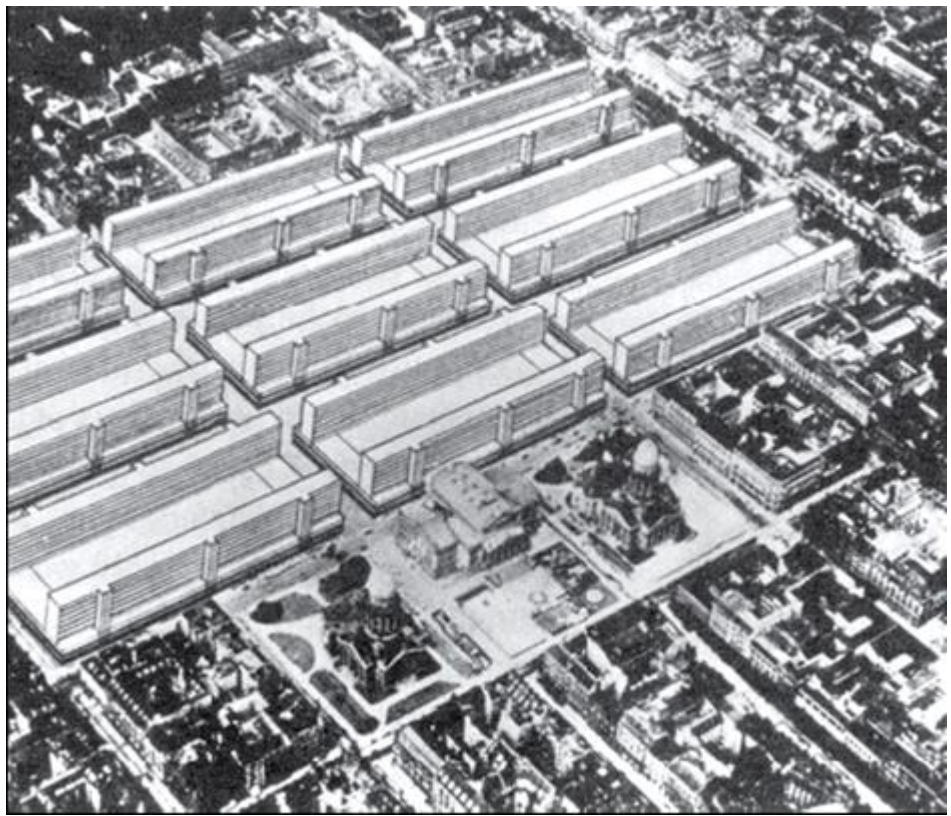
В отличие от почти сошедших со сцены российских ТОСов, территориального общественного самоуправления, «соседства» в многих американских городах юридически оформлены, избирают «соседские согласовательные комиссии» по квоте один депутат от полутора тысяч жителей. Эти ССК имеют право предъявлять свое отношение к любому инвестиционному проекту на их территории, к любому городскому законопроекту, а также тратить на произвольные цели (но не на зарплату) небольшие средства, выделяемые для этого из городского бюджета. Рекомендации ССК не имеют обязательного характера, но инвесторы научились относиться к ним внимательно, тем более что многолетний опыт

показал: качество инвестиционных проектов возросло более чем на 10 процентов – прежде всего по той причине, что никогда внешний агент деятельности не будет способен к такой дотошности оценки проекта, как местные жители. Правда, следует иметь в виду, что плотность застройки в американском городе в разы меньше, чем в России, так что обычное «соседство» образовано населением от 10 до 12 тыс. человек.





Микрорайон стал наиболее ярким выражением модернизма в его отношении с городом. Механистичность решительно выходит на первый план и претендует на то, что это не вынужденность, вызванная бедностью и спешкой, а идеал. Не удивительно, что результаты планировочного процесса, в котором игнорировалось все органичное, вырастающее снизу, из собственной деятельности и собственного согласия между людьми, повсюду оказывались практически тождественными. Ле Корбюзье, как обычно, лишь словесно утверждал свое первенство, выдвигая сначала т. н. План Вуазен, а затем и проект «Лучезарного города». Абсолютно к тем же результатам приходили Вальтер Гропиус и Бруно Таут, предлагавшие возвести на месте старых кварталов ровные ряды многоэтажных «пластин». Практически те же результаты получались у Андрея Бурова, проектировавшего жилье для Челябинского тракторного завода. Единственно нехватка металла заставляла его закладывать в дома деревянные перекрытия, а отсутствие и лифтов, и надежд на их скорое производство в нужном количестве заставляло ограничивать этажность. Во всех случаях нечто под названием микрорайон означало счетную единицу города, отстроенную от школы, трактуемой единственно как учреждение сферы образования. За исключением редких попыток смягчить схему средствами ландшафтной архитектуры, как это делалось в Минске или Вильнюсе, эффект всегда один и тот же. Естественным образом микрорайон в городе Гай на Оренбуржье только размерами отличается от микрорайона в Тольятти или Москве.





Главная улица

Улицы различаются шириной, качеством архитектуры домов, иерархия между ними закреплена в языке, и мы без труда различаем улицу, переулок, проулок, проезд, тупик, однако во все времена из множества улиц выделялась главная. На ней вставляли казенные и общественные постройки, знатные и богатые всегда стремились построиться на главной улице, к ней тяготеют лучшие магазины. В малом городе сомнений нет – главная улица всегда одна, что, собственно, и отражено в ее названии, но в крупных и крупнейших городах это всего лишь роль, которую улицы-претенденты перехватывают одна у другой по мере роста и развития города.



Главная улица ведет свою родословную от улицы Процессий древнейших городов, но проектировать ее как единое целое начали только в эпоху наследников Александра Великого и римлян, которые предпочли, развивая схему военного лагеря, планировать сразу перекрестье двух главных улиц – кардо и декумануса. В городе средневековья роль главной брала на себя одна из центральных улиц, где сосредоточены были лавки ювелиров, но идея проектируемой главной улицы, зародившись в эпоху Возрождения, получила развитие только в Новое время – время могущественных монархов. Первым был римский Папа, и Кардо служила для процессий нового типа – пышного съезда кардиналов к Ватикану. Затем следует Большая Ось Парижа, где со временем роль главной улицы взял на себя ее отдаленный от Лувра отрезок – Елисейские Поля, исходно рассчитанный на военные парады. Лондонцы, возможно из-за относительной слабости королевской власти с XVIII в., так и не привыкли к идее главной улицы, тогда как в шотландском Эдинбурге сомнений по этому поводу нет. Также нет сомнений относительно Петербурга, где Невский проспект, переживший глубокий упадок в советскую эпоху, восстановился в прежней роли и вновь оттеснил на второй план Кировский проспект, который перед революцией явно теснил старшего соседа. А вот в Вене роль главной улицы взял на себя кольцевой бульвар, Рингштрассе, вдоль которого выстроились все основные постройки Австро-Венгерской империи. Большой Канал в Венеции как играл роль главной улицы, так и сохраняет ее в городе, давно уже превратившемся в огромный музей, где его экспонатами являются сами венецианские каналы, мосты и кварталы, да их повседневная жизнь. Любопытно, что в относительно новом, сравнительно с Венецией, Чикаго роль и главной улицы, и всего городского центра досталась Петле – излучине реки Чикаго.

Необычно в Берлине, где, после того как граница двух Германий разрежала столицу пополам, официальная Унтер ден Линден была продолжена (как ни парадоксально, в развитие грандиозного генплана Шпеера), но утратила столичный лоск, тогда как в Западном Берлине роль главной улицы с относительным успехом исполняла улица Курфюрстендамм. После объединения Берлина главной улицы не получилось, хотя спешно был возведен новый ансамбль городского центра. Сложно с Москвой. В прежние времена роль Тверской была очевидна, и советское время следовало традиции, несмотря на попытки сочинить главный проспект к так и не построенному Дворцу Советов, несмотря на стремление Хрущева

перенести главную улицу на Ленинский проспект. Однако в новейшее время Тверская явно запустела, ее дорогие бутики привлекают мало внимания и, вопреки размножившимся на ней дорогим ресторанам и еще более дорогим гостиницам, роль главной улицы Тверской явно не по плечу. Впрочем, это общая тенденция для мегаполисов. Когда торговые и в огромной степени развлекательные функции приняли на себя моллы и целые группы моллов, расположенные по самому краю городской черты, говорить о главной улице нет оснований. В Нью-Йорке точно нет главной улицы, или, лучше сказать, их там как минимум пять: Третья, Пятая и Шестая авеню и, по традиции, но не по функциям – Уолл-стрит и Бродвей.

В целом, за исключением старых, музейных по духу городов Европы, тема главной улицы осталась актуальной для древних городов, для столиц новых государств и для провинциальных вроде французского Монпелье.



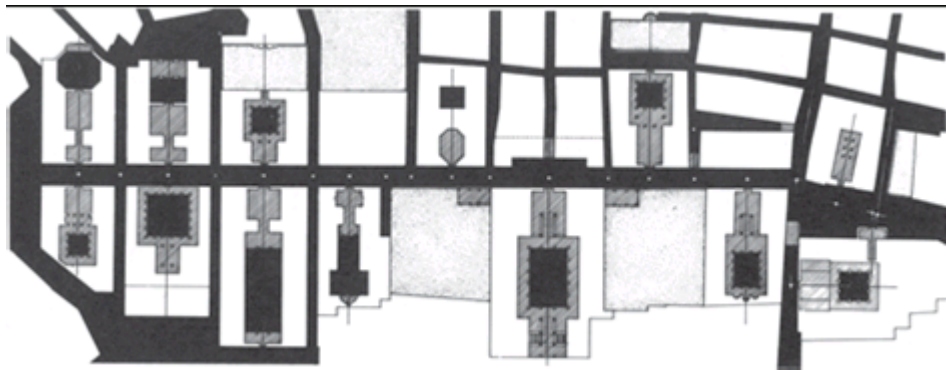
Главная улица существует всегда, не только в тех случаях, когда улиц хотя бы три, но (в западных городках) и когда улица всего одна. Выражение *main street* означает, таким образом, вообще улицу, если на нее выходят не одни только жилые дома. В маленьком русском городе по традиции улицы несоразмерно широки, так что главную улицу можно выделить прежде всего по тому признаку, что она, как правило без четкого перехода, вливается в главную (обычно единственную) площадь. В крупных городах, и в первую очередь в столицах, обычно несложно выделить главную улицу, поскольку веками главным ее назначением был военный парад. Такова Унтер ден Линден в Берлине. Когда Ильдефонсо Серда провел мощную диагональ главной улицы Барселоны, задача ставилась уже иначе: используя стандартные очертания квартала, вывести на главный проспект наиболее престижные, наиболее потому эффектные домовладения. Это удалось, так что здесь состязаются не одни лишь витрины, но и фасады соседних домов.

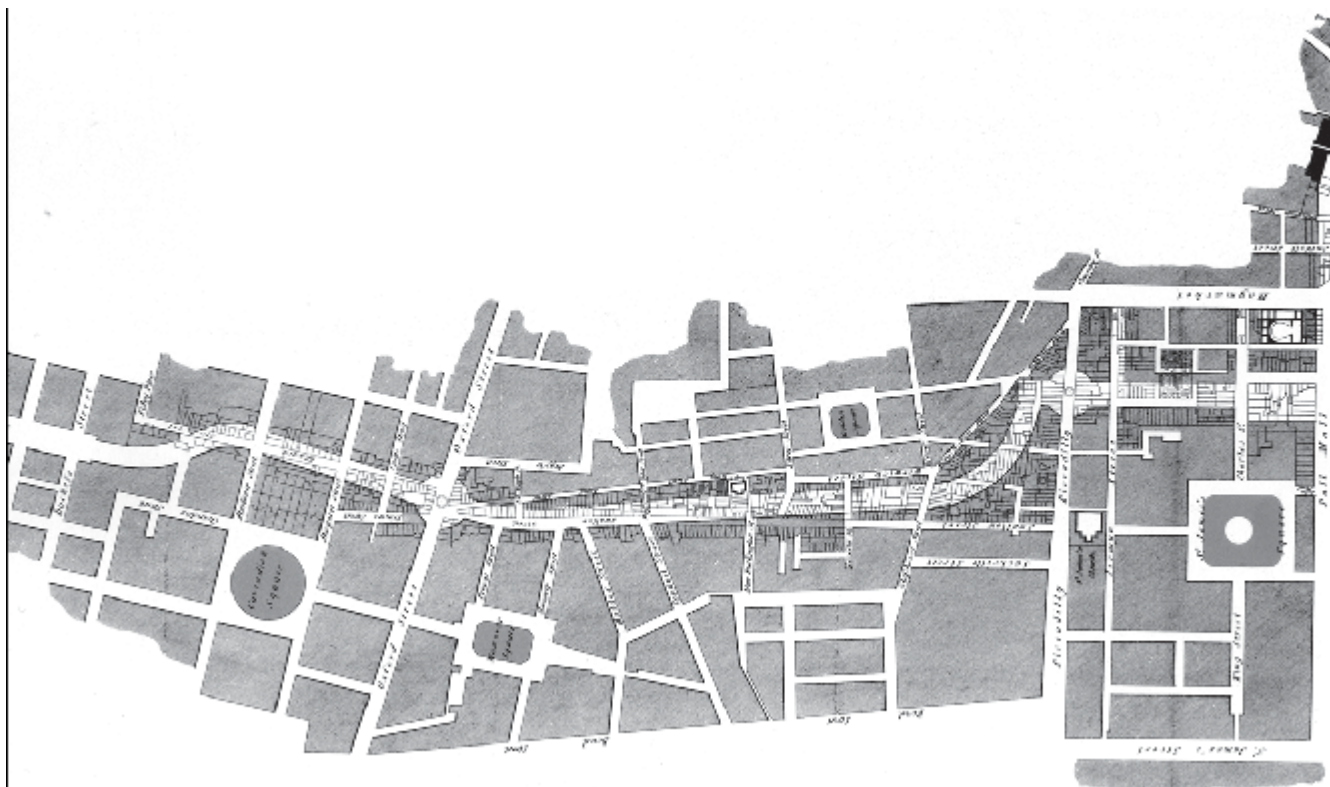




Страда Нуова – Новая улица в Генуе никогда не была главной в социальном смысле. Напротив, это была первая в Европе частная улица прекрасных дворцов, закрытая для посторонних. На плане видно, что совокупная поверхность дворов всех палаццо генуэзской знати равна поверхности самой улицы. Так как все внутренние дворы видны с улицы через открытые ворота, ее пространственный сценарий очень сложен и насыщен акцентами. Вполне естественно, что в наше время именно эта улица может претендовать на позицию главной.

Солидные буржуазные города XIX в. создали развитую систему проспектов, каждый из которых может быть сочтен главной улицей. Эти проспекты, как в французском Бордо, как правило, ориентированы на значимые монументы. По этим проспектам в начале XX в. провели первые трамвайные линии, которые здесь мудро спасли от уничтожения в эпоху безудержного автомобильного оптимизма. На эти проспекты ориентированы наиболее респектабельные доходные дома, а первые этажи заняты самыми дорогими магазинами.





В отличие от континентальных столиц, которые были в основном сформированы абсолютной монаршей властью, в Лондоне не только всего одна парадная площадь, но так и не было никогда главной улицы. Самыми знаменитыми здесь оказались ничем внешне не приметные улицы центра, где расположились лучшие магазины крупнейшего центра мужской моды. Однако из множества таких улиц явно выделяется одна – Риджент-стрит,

проложенная через частные владения по проекту Джона Нэша, удивительно сочетавшего в себе талантливого архитектора и ничуть не менее талантливого девелопера и менеджера. На старой гравюре Риджент-стрит выглядит интереснее, чем сейчас, поскольку со временем портики, ранее пристроенные к зданиям галереи, снесли, чтобы облегчить движение экипажей. Тем не менее при всем несхождении соседствующих зданий, среди которых можно обнаружить и постройку в стиле Ар Деко, Риджент-стрит сохранила редкую целостность и облика, и функций, не уступив ни одной из них новым районам. Это по-прежнему средоточие элегантных магазинов и клубов. Особого внимания заслуживает то, что серьезное препятствие – несогласие крупного землевладельца продать часть участка – Нэш превратил в достоинство.





Бульвар

Первый бульвар был устроен поверх земляных укреплений, вызванных к жизни развитием артиллерии, в итальянской Лукке. Второй устроен в голландском Антверпене, по решению Городского совета в 1578 г. Но подлинная карьера бульвара началась в Париже, когда по распоряжению королевы Марии Медичи в 1616 г. был заложен трехрядный бульвар, известный как Променад Королевы. Срединная аллея предназначалась для пешей прогулки, боковые аллеи – для одностороннего движения экипажей. В дальнейшем модель Марии Медичи расслоилась: если укрепления, впоследствии срытые, были широки, бульвар предназначался для движения карет и омнибусов, если они были узкими поверху, то бульвар оказался в исключительном распоряжении пешеходов. Первый вариант – это венская Рингштрассе, бульвар вдоль петербургского Адмиралтейства или московский Новинский бульвар, от которого давно осталось одно название. Именно эта модель оказалась вывезена в испанские колониальные владения в Америке, где в Мехико возникли Аламеда и Пасео Нуово – уже не на месте укреплений, а как «чистая» городская форма. Аламеда это ежевечерний променад в каретах, рядом с которыми гарцевали всадники, и особое расширение в форме полукруга, где обычно собирались зрители частых военных парадов. Пасео Нуово – бульвар, специально приподнятый на высокой насыпи, чтобы обеспечить наилучший вид на город. Еще один бульвар, Пасео де Лас Вегас, был устроен вдоль канала, на который выплывали лодки с индейцами, позднее – прогулочные лодки, так что жители Мехико могли ощущать себя едва ли не венецианцами.

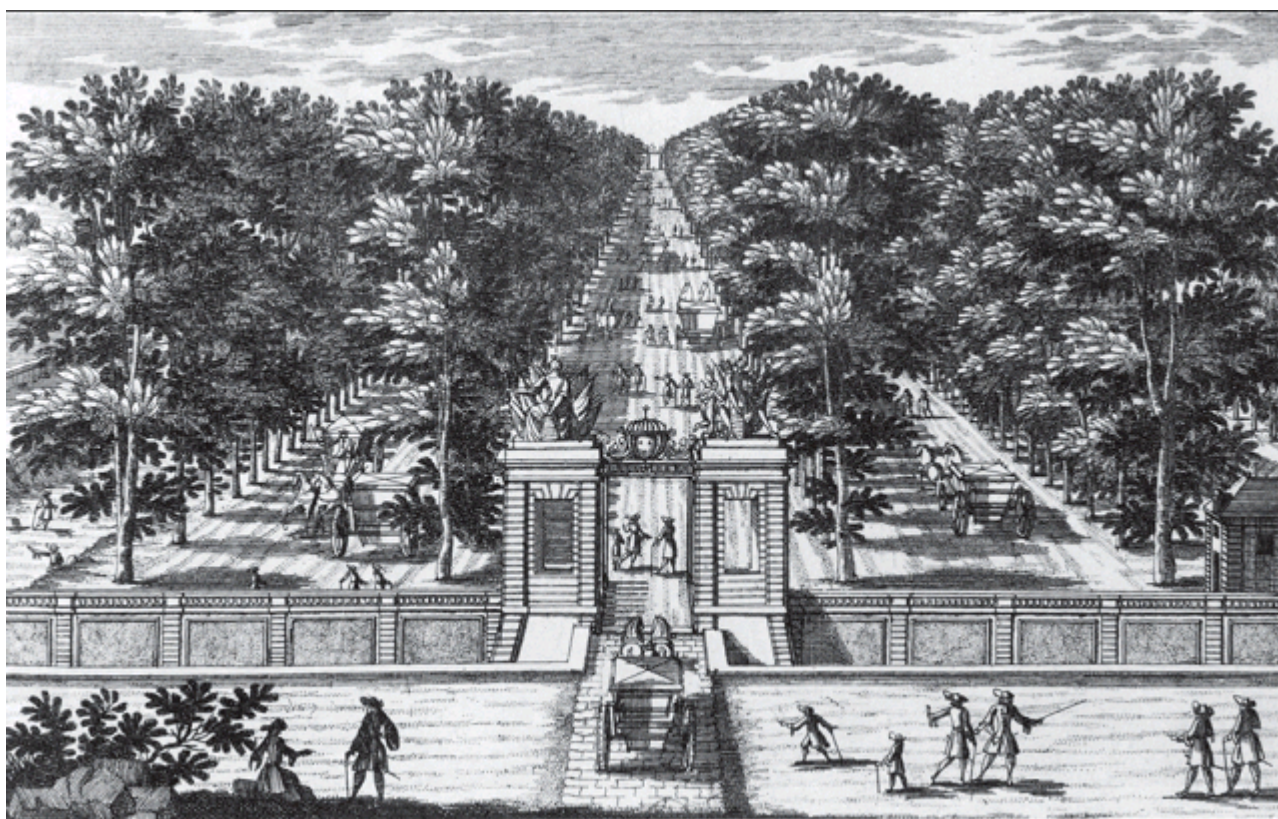
Париж после реконструкции середины XIX в., осуществленной префектом Османом, создал наиболее совершенную систему бульваров, накрепко сочлененных с проезжими улицами. Особенностью этой системы стали чрезвычайно широкие тротуары вдоль фронта домов, что позволило создать почти непрерывную цепь уличных кафе, так что и сегодня бульвары, некогда прославленные живописью импрессионистов, сохранили свое очарование. Впрочем, туристов на парижских бульварах в несколько раз больше, чем самих парижан.

В прочих европейских городах и в США такую схему сочли излишней: прогулки в экипажах предпочли вынести в парки, тогда как бульвары стали исключительно местом для неспешных прогулок, ведь до того как автомобиль приблизил загородные леса и дачи к городу, именно прогулка по бульвару была развлечением, доступным для всех сословий. К счастью, сохранившееся Бульварное кольцо Москвы – отличный пример такого демократичного обустройства городской среды, хотя настоящим убежищем от шума и автомобильных выхлопов теперь можно счесть один лишь Чистопрудный бульвар.

Особый вариант бульвара возник к середине XX в. из соединения модернизма с претензиями на Большой стиль. Возможно, отталкиваясь от мексиканского Пасео, возможно,

уже от вашингтонского Мола, новую модель главной улицы называли испанским словом «эспланада». Грандиозная ширина такой протяженной прямой увлекла как советских архитекторов, видевших ее своего рода аванзалом к Дворцу Советов, так и их германских оппонентов и создателей новых столиц начиная с города Бразилиа. Особенно странно выглядит перенос той же концепции на промышленную сверхслободу вроде Тольятти, где озелененная «эспланада» не связывает, а разъединяет прямоугольники гигантских микрорайонов.

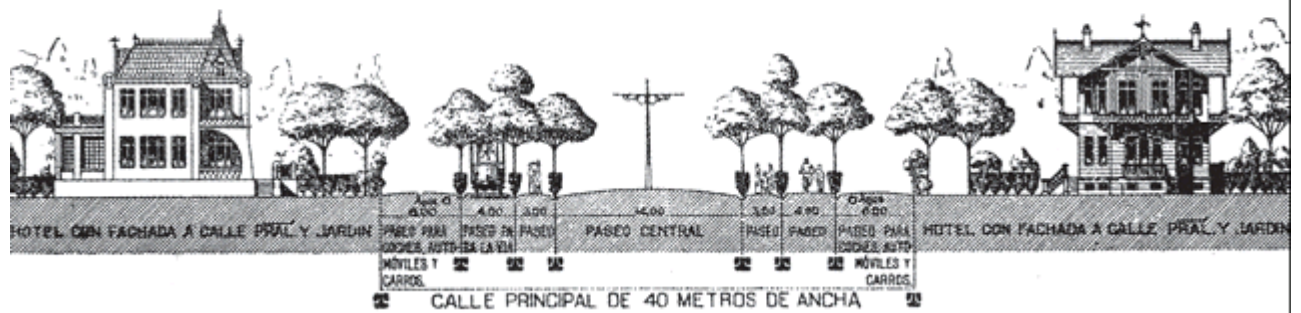
В целом приходится признать, что классический бульвар плохо уживается с нынешним напряженным уличным движением. Приходится удивляться, что московские деревья все еще выдерживают газовую атаку со стороны автомобильных стад. Впрочем, липы не выдержали, и с Тверской их пришлось убрать. В свою очередь американские транспортные инженеры испытывают к бульварам неприязнь, вопреки статистическим данным, утверждая, что само их существование увеличивает риск дорожно-транспортных происшествий, связанных с пешеходами. Однако главное все же в другом: с того времени как экологическое движение понудило образованное большинство, где только возможно, вернуться к модели «естественной» природы, бульвар в планировке новых городов и районов замещается «зеленым коридором», являющим собой растянутый по длине парк.

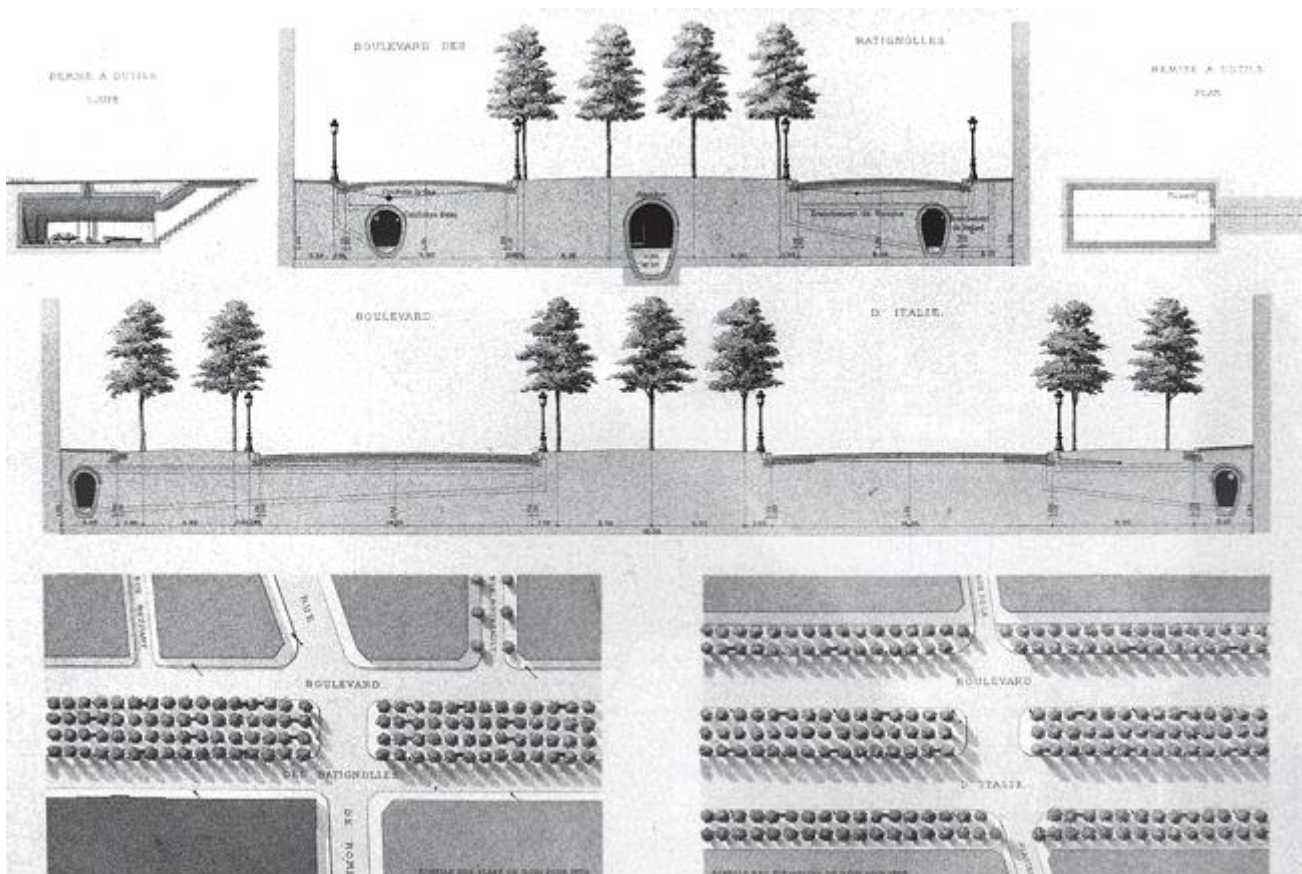
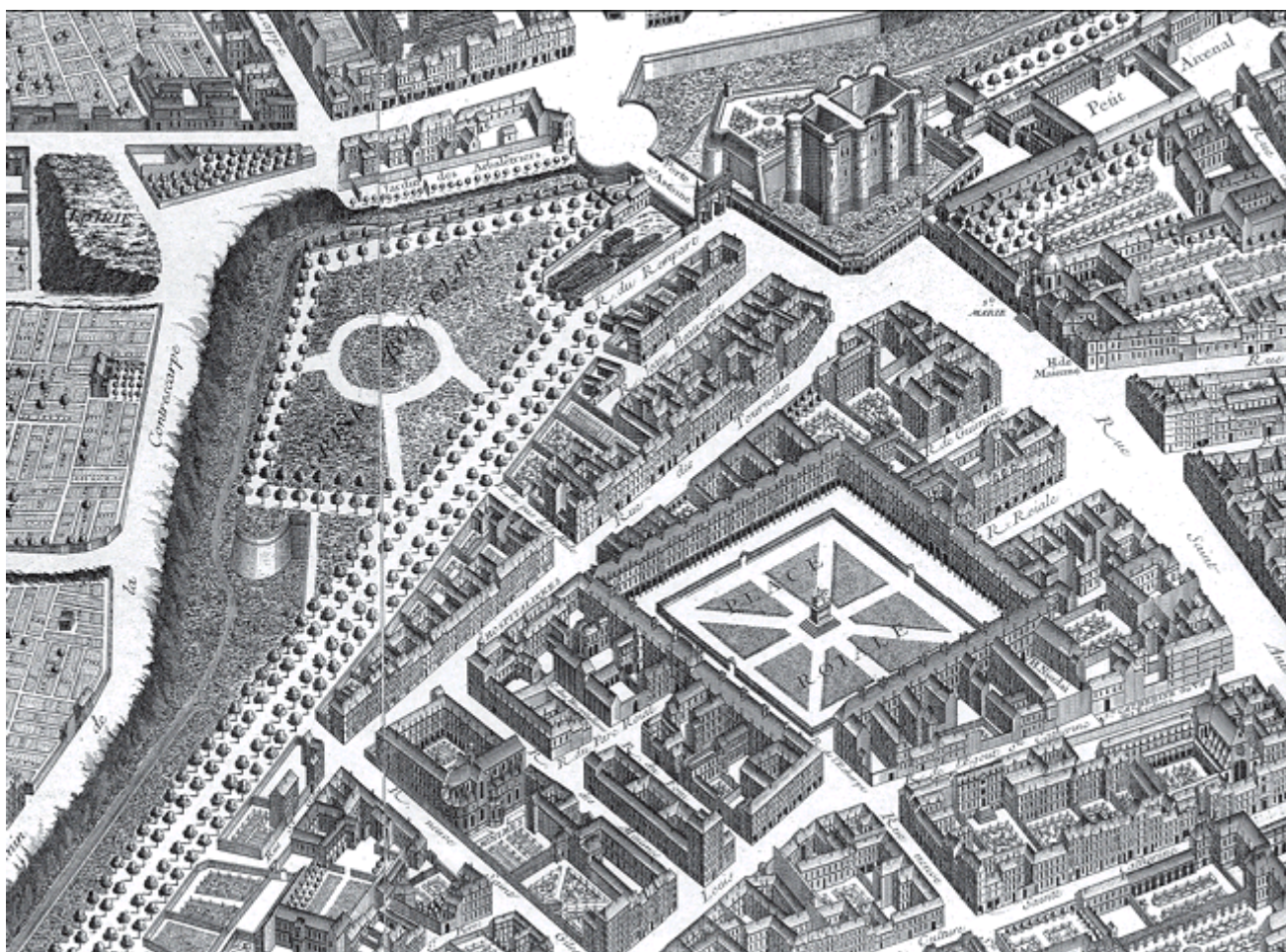


Начавшись с Кур де ла Рен – «Двора Королевы» – городской бульвар Парижа стал на века образцом, хотя первые бульвары были созданы в Голландии и Италии, откуда королева Мария Медичи привезла этот новый тип обустройства городской жизни. Уже в подражание Парижу неаполитанский король распорядился разбить бульвар, но уже полностью недоступный для экипажей. Обаяние бульвара как уже неперменной характеристики крупного города закрепилось так прочно, что, не говоря о реконструкции Парижа при префекте Османе, о венских или московских бульварах, важно заметить другое. Проектируя свой вариант «линейного города» испанец Сориа-и-Мата сделал именно многокилометровый бульвар осью своего градостроительного построения. Если вспомнить линейные построения Николая Милютина, то, хотя слова бульвар он не употреблял, полоса зелени, отделяющая жилье от производства – бульвар.



PERFIL TRANSVERSAL ANTIGUO DE LA CALLE PRINCIPAL EN LA 1ª BARRIADA DE LA CIUDAD LINEAL





На знаменитом Плате Тюрго не увидишь, естественно, более поздних бульваров, зато

есть первые из них, как тот, что был проложен к Бастилии вдоль Сены, минуя Королевскую площадь.

Чертежи показывают, за счет чего проектной группе префекта Османа удалось обустроить бульвары с высокой скоростью – типовые решения были отработаны до мелочей.

Малые государи вроде архиепископа австрийского Зальцбурга спешили воспроизводить парижский образец, соединяя вместе бульвар и тот тип формального парка, что по традиции именуется французским. Действительными создателями сугубо геометрической структуры цветников, боскетов и куртин из стриженных деревьев были авторы итальянских садов эпохи Ренессанса. Однако именно во Франции сложилась теория геометризации форм на основе неприятия «дикой» природы, которую считали «пустыней».

В Риме, где для бульвара места уже не нашлось, его роль перешла к набережной Тибра, где дорожка перекрыта ветвями.

В Барселоне скорее всего именно бульвар, ведущий к порту, приобрел к нашему времени роль главной улицы, а в Нью-Йорке, где места для зелени, кроме Центрального парка, еще меньше, уже маленькой группе деревьев рядом с фонтаном на Шестой авеню отведена функция бульвара, излюбленного места для ланча младших клерков.





Площадь

Главные улицы или бульвары непременно выводят нас на площадь, сама судьба которой оказалась под угрозой в эпоху сверхплотного движения автомобилей, которое превратило множество площадей в транспортные развязки в одном уровне.

У площади три источника. Первый – пространство перед храмом. Второй – рынок, и площадь очень долго оставалась местом рыночной торговли в первую очередь. Лишь со временем выделилась специальная площадь для собраний, которую греки именовали агорой, а римляне форумом, придавая ему особо торжественное обрамление.

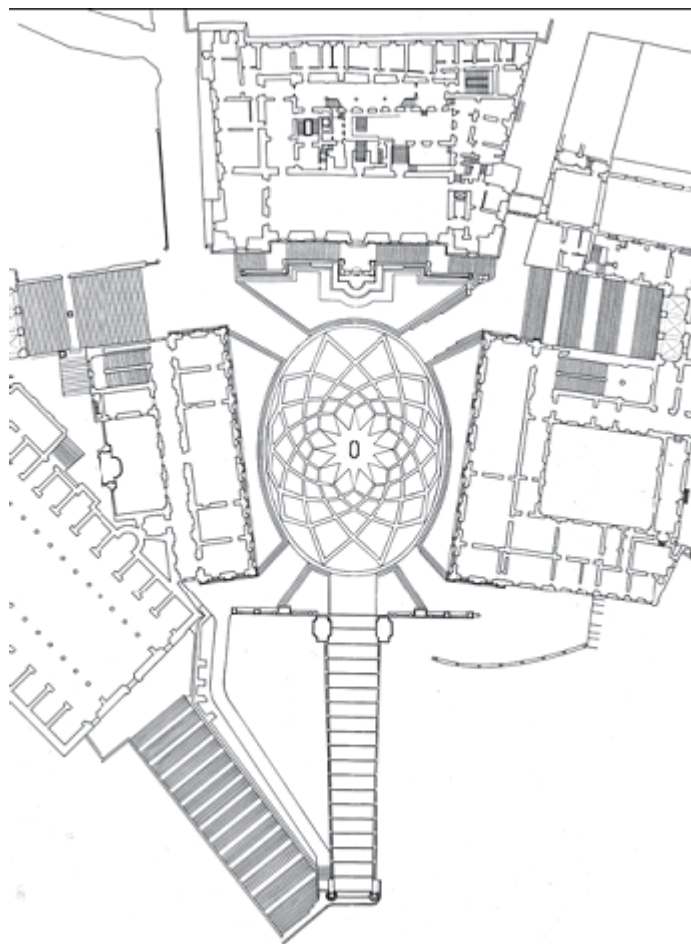
Восток быстро вывел площадь перед храмом из общего пространства города, заперев ее за глухой стеной, тогда как огромную рыночную площадь при первой возможности старались накрыть сверху, выведя ее в класс городских интерьеров. Средневековые города Европы, как правило, обходились одной площадью, как Венеция. Там сохранили от застройки площадь Св. Марка и ее ответвление – Пьяцетту, служившую своего рода вестибюлем перед Палаццо Дожей, а торговле отдали специальные кварталы. В большинстве городов к случайной по очертаниям соборной площади перед папертью огромного храма

добавлялись специализированные рынки – продуктовый, рыбный, сенной. Архитекторы итальянского Возрождения грезил о воссоздании славы римских форумов, но им удавалось воплотить свои мечты довольно редко. Филиппо Брунеллески создал первую площадь такого типа, очень скромную по габаритам – это Аннунциата во Флоренции. Только на излете Ренессанса ученики Микеланджело осуществили изысканный проект площади на Капитолийском холме, созданный мастером, а Лоренцо Бернини сформировал площадь перед собором Св. Петра, действительно ни в чем не уступив при этом зодчим имперского Рима.

С этого момента, сначала в Париже, а затем повсюду, начинается разработка темы площади как произведения планировочного искусства, даже если это были только поля для парадов, обожаемых и монархами, и публикой, жадной до зрелищ. Площади, в плане квадратные и восьмиугольные, трапецевидные, полукруглые, как Кампо в Сиене или Дворцовая в Петербурге, овальные, как в провинциальном Петрозаводске, или круглые, как в Полтаве; площади-перекрестки или зрительно замкнутые площади, куда улицы вливаются по касательной – все они давно систематизированы. В конце XIX в. такой каталог выстроил Камилло Зитте, в наши дни – Роб Крие. Лондон сформировал свою систему площадей-скверов, т. е. мини-парков, со всех сторон окруженных спокойными жилыми кварталами, но удовлетворился одной публичной площадью – Трафальгарской.

Модернизм отвергал площадь с той же страстью, что и квартал. Хотя оказалось, что круглые площади наилучшим образом исполняют роль круговых развязок движения по множеству направлений, и им отказывали в особом архитектурном обрамлении. Даже знаменитая парижская площадь Вогезов, при короле Генрихе IV обстроенная фасадами до того, как к ним пристроили кварталы домов, на долгие годы превратилась в паркинг под открытым небом. Некогда бурно торговая Красная площадь омертвлена нахождением там Мавзолея и некрополя в стене, и только в последние годы ее стали оживлять новогодние ночные гуляния и редкие концерты на Васильевском спуске. Манежная, долгое время заполненная автобусами, вдруг ожила в конце 80-х годов, когда на ней собирались многотысячные митинги. Теперь такую вероятность аккуратно устранили, но площадь полна людей после обустройства куполов и фонтанов над подземным торговым центром. От прочих московских площадей остались одни названия. В Нью-Йорке площадей как таковых вообще нет, и лишь под Новый год Х-образный перекресток Таймс-сквер оправдывает свое название. И есть в Америке города вроде Далласа, где слово площадь означает только одно – обширную автостоянку меж разрозненных зданий.

И все же в рамках широкого движения, получившего название Новый урбанизм, началось возрождение площади как публичного пространства, свободного от движения транспорта и предназначенного для того в первую очередь, чтобы толпа, собирающаяся по поводу или без повода, могла рассматривать себя в собственном отражении.



Крупнейший комплекс античных площадей Рима дошел до нас только в руинах, так что искусство, с которым зодчие пристраивали одно замкнутое пространство, завершенное в художественном отношении, к серии других пространств, приходится домысливать. К счастью, блистательная работа Микеланджело над площадью перед Капитолием сохранилась в неизменном виде. Нужно было быть Микеланджело чтобы рискнуть проложить гигантскую лестницу, категорически не замечая уже существующей,

ведущей к старой базилике. И нужно было быть Микеланджело, чтобы по центру новой площади поставить отнюдь не скульптуру собственного резца, а древний конный монумент Марка Аврелия, который, впрочем, издавна считали памятником Константину Великому и потому сохранили от уничтожения. Мы знаем площадь перед собором Св. Петра Лоренцо Бернини, и только старая гравюра, изображающая площадь в опоре на ее проект, позволяет понять, насколько сильным было это планировочное решение, частичным (и не завершенным, к сожалению) повтором которого в России стала аванплощадь перед Казанским собором в Петербурге. При кажущейся простоте выбора из немногочисленного набора вариантов плана площади завершенных площадей гораздо меньше, чем можно было бы ожидать. Примером редкостной неудачи является площадь перед Папским замком во французском Авиньоне. Это та же эпоха барокко, но жажда достичь максимальной пышности и эффектности решения одного фасада, не подкрепленного ничем, сколько-нибудь сопоставимым с ним, похоронила возможность спокойно уравновесить сложный силуэт замка напротив, господствующего над всем городом.



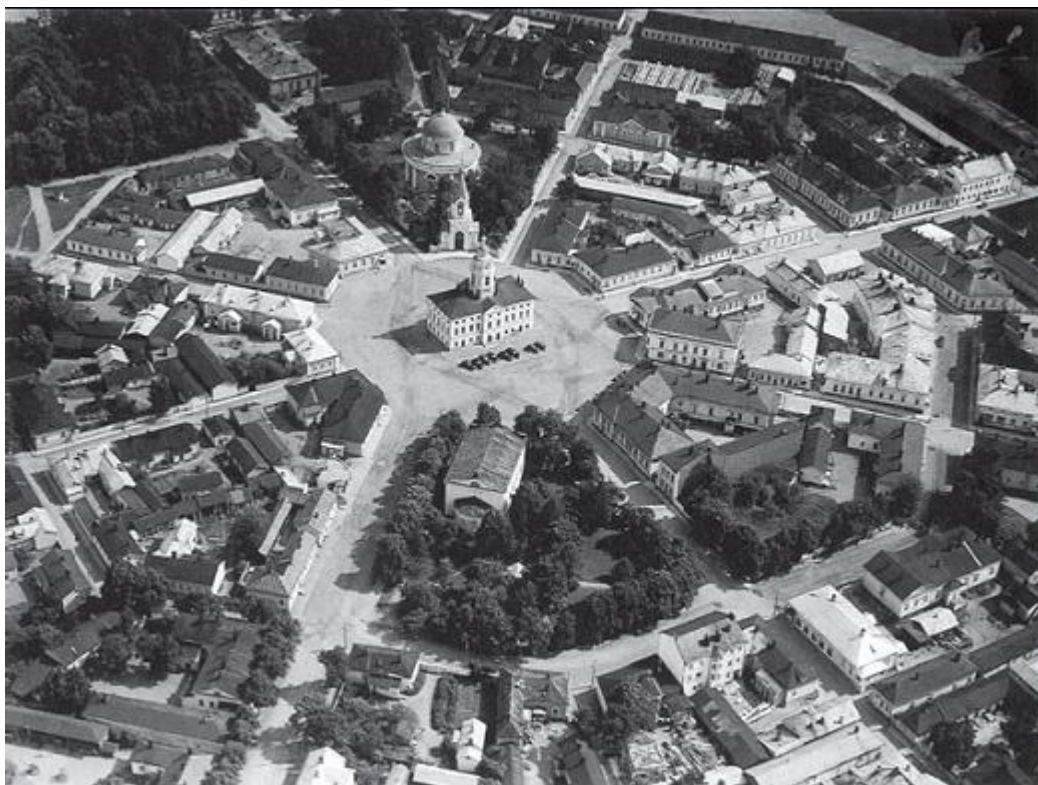


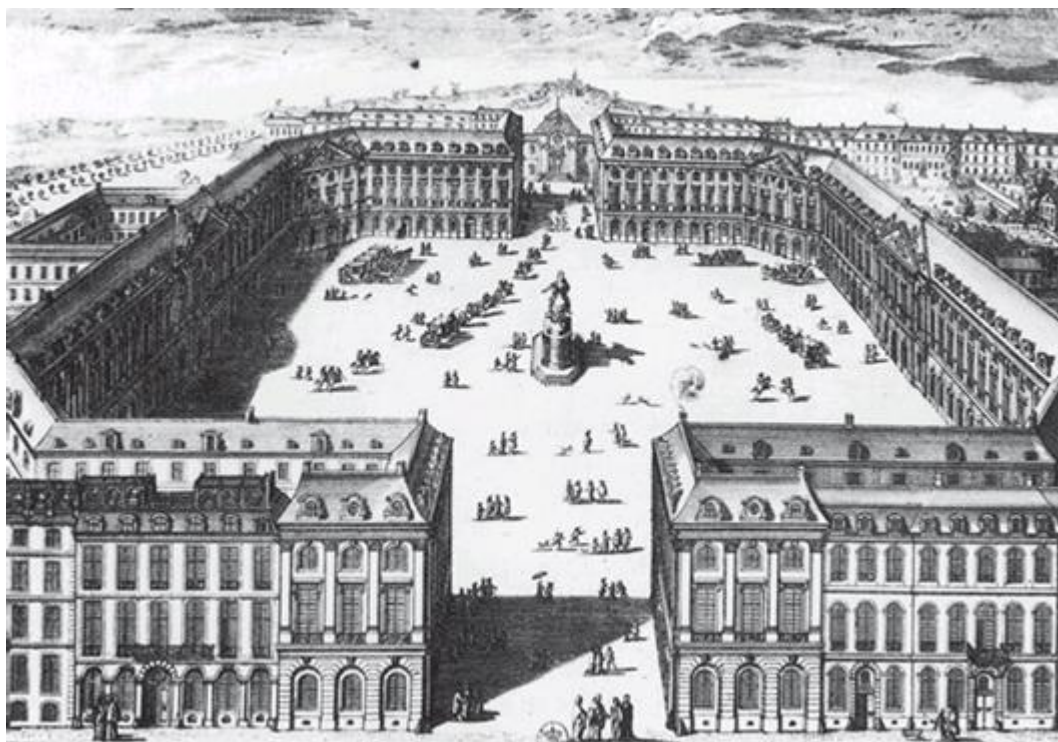
От римского форума формулу замкнутой площади заимствовал христианский монастырь. От монастыря – площадь перед кафедральным собором, как в итальянской Болонье. В Сиене Кампо – городская площадь – дважды в год является крупнейшей в мире театральной сценой. Здесь проходят знаменитые палио – состязания всадников, защищающих честь городских кварталов, и места у окон резервируют на год вперед. Улицы входят на площадь по касательной, или через арки, так что эффект закрытого

пространства полный.

Вандомская (Королевская) площадь в Париже, когда там, на месте, со времен Наполеона, стояла конная статуя короля. Замкнутость пространства практически не нарушена, несмотря на прямой просвет улицы в обе стороны. Реализованный проект финского города Хамина – пример сочетания площади вокруг ратуши и вобановской системы фортификаций.

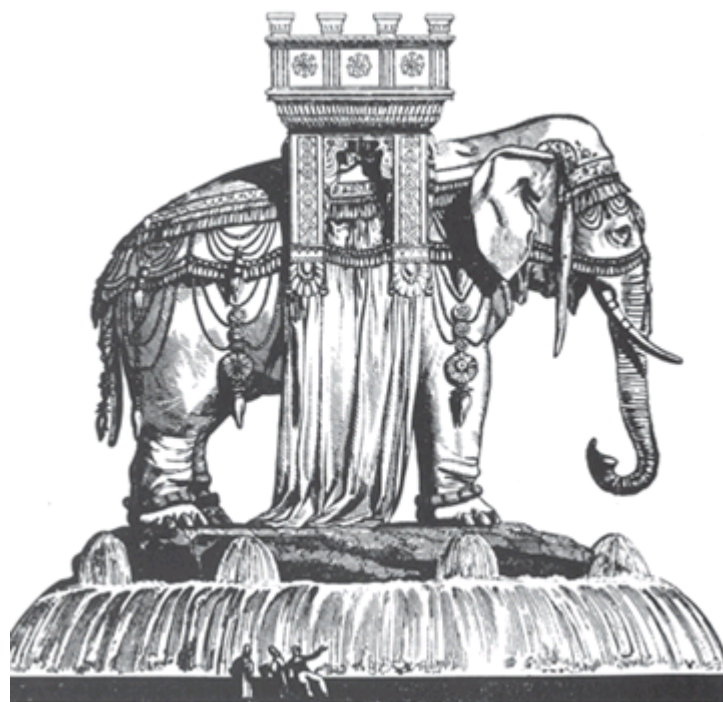
Предела раскрытие площадей достигает в советской архитектуре. Как пример, площадь перед Дворцом труда у Московских ворот, куда пытались перенести центр Ленинграда. Здесь функция площади сведена к созданию пустоты, лишь дважды в году заполняемой демонстрацией лояльности к власти.





Монументы

Где площадь, там и монумент, без которого она обычно воспринимается как незавершенная, пустая. Агора античной Греции была обычно заполнена скульптурами сверх всякой меры – мастера работы над телесным, греки с трудом воспринимали художественную ценность пространства как такового. Римляне с их обостренным чувством пространства оказались удачливее. Восприняв от наследников империи Александра Великого идею триумфальной арки и триумфальной колонны, усадив бронзовых императоров на коней, они задали образец, которому последующие века следовали без колебаний. Средневековые города, жители которых вкладывали все силы и половину регионального продукта в строительство соборов, которые сами были монументами, тем не менее создали свой вариант триумфальной колонны – как правило, это декорированный столб, воздвигнутый в ознаменование избавления от чумы.



Эпоха Возрождения вновь вывела скульптуру из интерьера храма на площадь, будь то Давид на площади Синьории во Флоренции или конные статуи военачальников в той же Флоренции или Венеции, да и в других городах. Затем пришла очередь королей, а в Новое время – генералов и прочих отцов отечества.

Выбор скульптора и выбор им пропорционального отношения монумента к габаритам площади – высшая ступень градостроительного искусства, подняться на которую удавалось и удастся немногим. Площадь Капитолия в Риме остается шедевром на все времена именно потому, что Микеланджело создал изощренное сочетание лестницы, парапета, рисунка мощения с фасадами, выходящими на площадь, у которой «перевернутая» перспектива, отчего площадь кажется большей, чем она есть. При этом римский памятник Марку Аврелию, который сочли изображением императора Константина и потому не уничтожили, очень посредственные скульптуры Диоскуров у парапетов и речных богов, помещенных в ниши под Капитолийским дворцом, образуют волшебное целое – ансамбль. Парижу в этом отношении повезло меньше. Только конная статуя Генриха IV у моста Пон-Неф, передвинутая сюда после эксцессов революции, и колонна на Вандомской площади по-настоящему убедительны, в отличие от скульптурных нагромождений перед Лувром, от монумента на площади Виктуар или от слоноподобной Триумфальной арки. Редкостной удачей является монумент Петру Первому, воздвигнутый Фальконе на Сенатской площади, и очень точно Монферран и его русские ассистенты поставили Александрийский столп на Дворцовой площади.

Большинство городских монументов на площадях в большей или меньшей степени скверны – что в городах Старого Света, что в городах Нового. Нарастивание размеров не только не помогает, но чаще всего взламывает пространство и угнетает окрестности, как это случилось с тем же Петром авторства Зураба Церетели. Эта композиция для установки на полке камина, увеличенная в двести раз, была бы терпимой посреди Рыбинского водохранилища или Финского залива, но она «убивает» центральное место Москвы.

Гораздо больше повезло городам, когда монументы стали размещать на бульварах, как роденовский памятник Бальзаку в Париже или опекушинский Пушкин – пока его не передвинули. И в парках, где их размеры соотношены с кронами деревьев и шириной аллей. В скверах, где они не спорят с небом, как в случае любопытной композиции Михаила Шемякина на Болотной площади Москвы, где площади, конечно же, нет. В небольших площадках-карманах городского пространства – как Прометей у подножия главного здания

нью-йоркского Рокфеллер-центра или восхитительная толстушка-Венера Ботеро позади Ливерпульского вокзала в Лондоне.

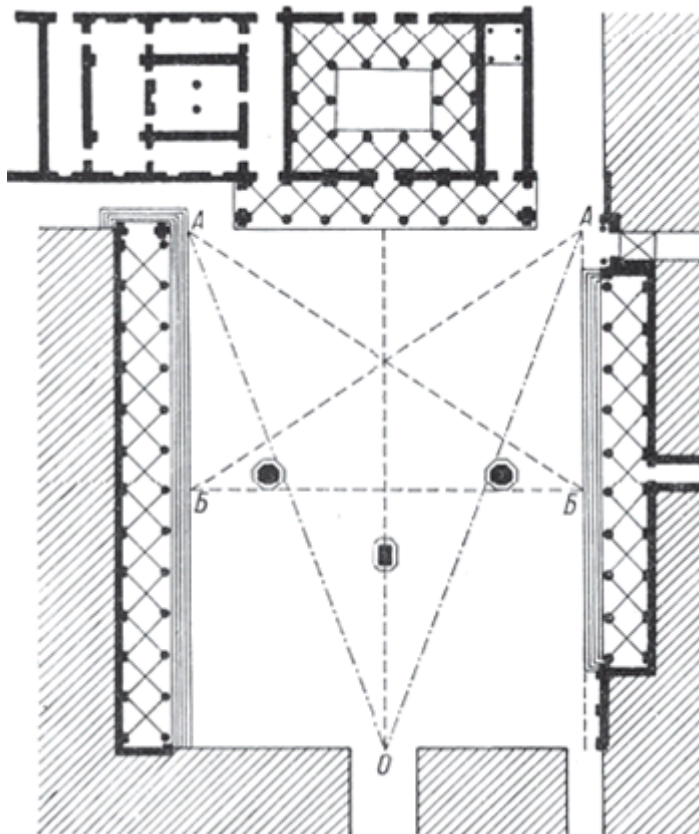
Легкая ироничность, появившаяся в городской скульптуре последнего времени, освободившая от неременной помпезности, породила симпатичный жанр – обыденные фигуры в натуральную величину, без пьедестала стоящие на плитах маленькой площади или сидящие на скамье – от Чарли Чаплина на Лестер-скуэр в Лондоне до деревенского искателя справедливости в Челябинске. В то же время, освободившись от канонов модернизма, сегодняшние архитекторы создают здания-монументы, здания-скульптуры, которые вновь, как в Средние века, целиком взяли на себя функции монументальной скульптуры.



Уже жители древнегреческих городов сочли пустое пространство площадей подходящим местом для установки памятников и памятных знаков. Но греки были совершенно безразличны к пространству как таковому и заставляли памятниками все

свободные места, так что площадь уподоблялась кладбищу. Римляне задали образец – по центру форума ставили либо конную статую, либо вывезенный из Египта обелиск.

Владыки и зодчие Ренессанса прямо восстановили римскую традицию, и теперь, размещая не только статуи, но и фонтаны, как на флорентийской площади Аннунциаты, и обелиски, как на римской Пьяцца дель Пополо, в Париже, Вене, Санкт-Петербурге оставалось ее воспроизводить.





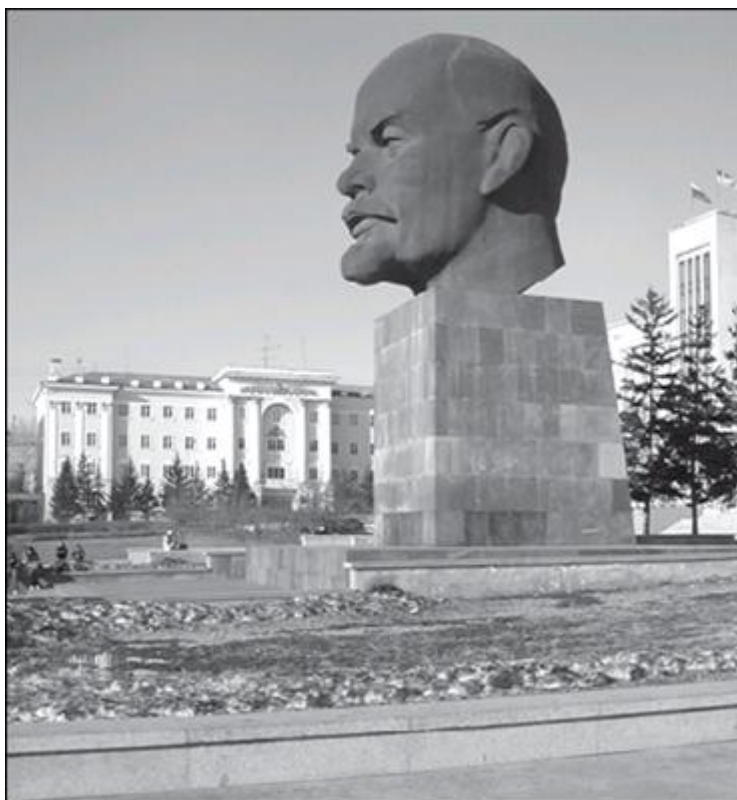




Вершиной исторической карьеры обелиска стало сооружение 170-м монумента Джорджа Вашингтона, удерживающего огромный газон Молла, тянущийся до самого

здания Капитолия. Гигантомания при создании монументов достигла апогея в кайзеровской Германии в преддверии Первой мировой войны, когда у Дрездена сооружали монумент Имперскому патриотизму. Иную роль играют небольшие скульптуры, подлинники или копии, размещенные в «карманах» городского пространства, как в Неаполе. В последние годы на улицах и площадях появились новые «монументы», способные соблюдать неподвижность ради горсти монет, брошенных туристами. Эти живые скульптуры все чаще составляют конкуренцию бронзовым изваяниям в натуральную величину.





Памятники на спокойных площадях замечательны уже тем, что образуют вокруг себя зону тяготения для пешеходов, которым обычно достается лишь стул в уличном кафе, так как стул и скамья – это важная коммерция. Поздний советский монументализм приблизился к пределу возможного: 9-метровая голова Ульянова на главной площади Улан-Удэ включена в книгу рекордов Гиннеса. Новый монументализм, как эта симпатичная «Венера» скульптора Ботеро позади Ливерпульского вокзала в Лондоне, вызывает только теплую улыбку.





Парк

Появление городского парка означало собой фундаментальный поворот в истории цивилизации. Только что вокруг компактного города, сразу же за т. н. гласисом, пустым пространством шириной в дистанцию прицельного огня, начинался мир природы, которая пугала, именовалась пустыней. И вот разросшийся город ощутил себя обособленным миром, затосковал по природе, горожане стали ценить пейзажную живопись, и парк, этот фрагмент природы в городе, должен был возникнуть.



Городской парк существенно моложе бульвара, и обустройство публичных парков началось лишь полтора века назад – с лондонских пейзажных парков, созданных Джоном Нэшем на основе огромного опыта разбивки ландшафтных парков в поместьях знати. Вторым прародителем городского парка был формальный дворцовый парк, с его куртинами, вырезанными по лекалам, с деревьями и кустами, подстриженными так, чтобы утратить почти всякую связь с природой. Мы называем такие парки французскими, хотя зародились они на виллах ренессансной Италии. Третьим – лесопарки по образцу Булонского и Венсеннского лесов (в Москве это прежде всего Сокольники).

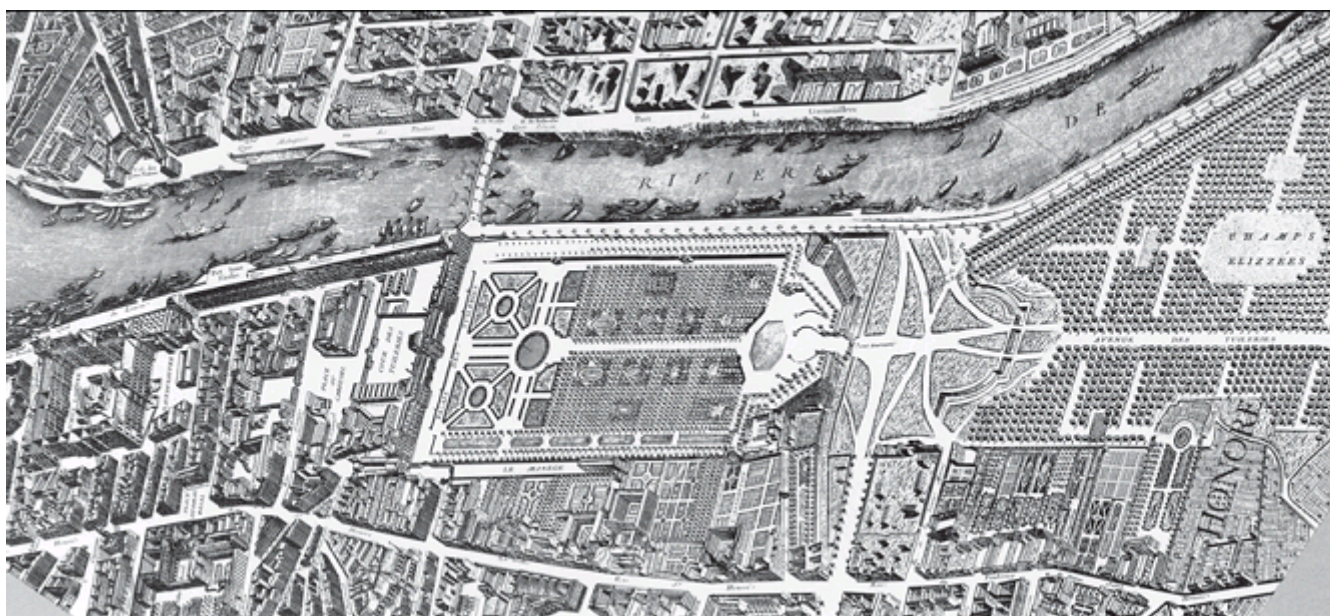
Развитой городской парк, как правило, сочетает все эти три элемента. Именно таким стал огромный Центральный парк Манэттена, спроектированный Олмстедом на месте прежнего выгона для скота. Этот прямоугольник зелени и воды шириной километр и длиной пять километров резко контрастирует с «лесом» небоскребов, окружающих его со всех сторон. Таким же стал Летний сад Петербурга, хотя заложен он был как парк формальный, отчего и остались в нем многочисленные скульптуры, выстроившиеся вдоль аллей в регулярном порядке. Таковы парки Вены или Эссена, тогда как берлинский Тиргартен или парк в глубокой долине, разделяющей надвое город Люксембург, сохраняются как природные комплексы, дающие обманчивое ощущение естественности.

За свою не столь уж долгую историю городские парки многократно меняли характер. Тому, кто видит вашингтонский Мол в нынешнем его виде, требуется усилие, чтобы увидеть на его месте ландшафтный парк в духе Олмстеда, с каналом посреди современного ровного газона. Нужно усилие воображения, чтобы представить себе плац-парад на месте петербургского Марсова поля или чтобы припомнить, что совсем недавно парковые дорожки отличались от уличных тротуаров тем, что были покрыты утрамбованной красной кирпичной крошкой.

Советские модернисты 20-х годов не могли смириться с непроизводительным променадом обывателей между клумб и рощ. Из лучших побуждений они пытались везде создать ПКиО – парки культуры и отдыха, насыщенные читальнями, лекториями и

приспособлениями для военно-спортивных упражнений. Нововведение пользовалось немалой популярностью, тем более что при первой возможности люди с радостью сбежали из перенаселенных коммунальных квартир. Однако постепенно ПКиО насыщались платными аттракционами, сближаясь по духу с луна-парками, о которых следует говорить отдельно. Европейские модернисты стремились превратить в парк всю территорию вокруг свободно поставленных многоэтажных домов-пластин или домов-башен. Затраты на уход за этими пространствами, к тому же не очерченными ясными границами, при этом никак не учитывались. Взрослые и дети вытаптывали траву, срезая углы, подростки – играя в футбол. Фрагменты прежнего леса, оказавшиеся в окружении плотной многоэтажной застройки, даже если их не вытаптывали и чинно прогуливались по дорожкам, дичали, зарастая подлеском, в них со временем исчезали белки и певчие птицы, распуганные множеством собак. Городской парк – дорогое удовольствие, что необходимо принимать во внимание при разработке планировочных решений.

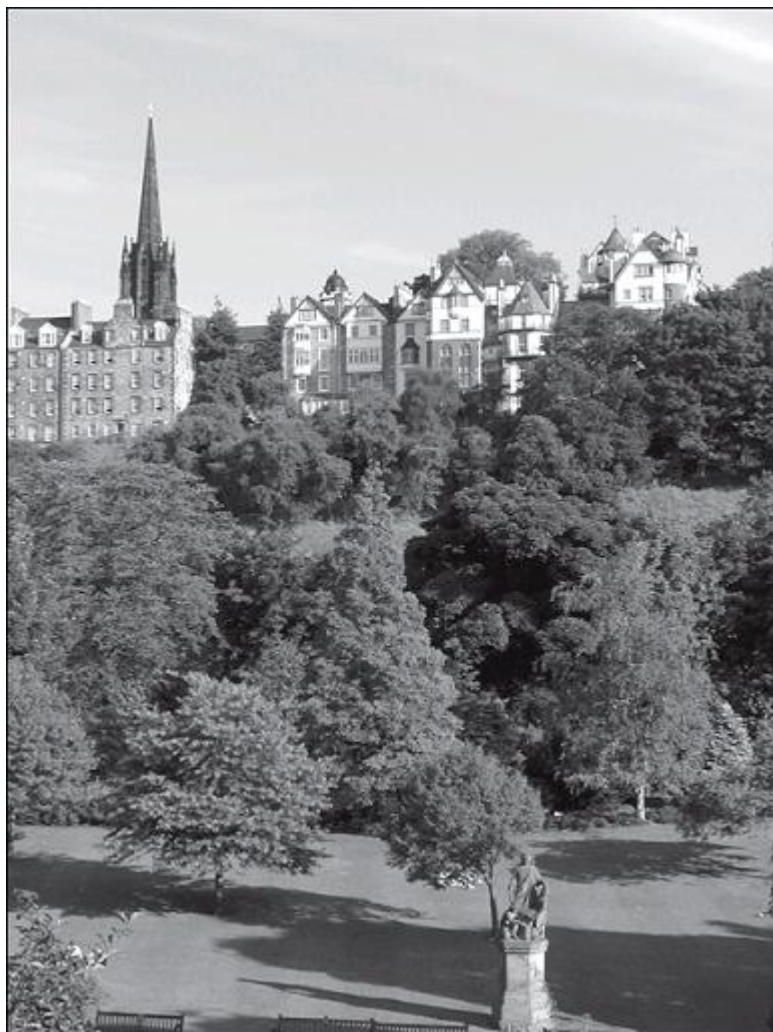
В новейших городах или в их новых районах парки занимают до трети общей площади, а их содержание составляет одну из главных статей расходов в бюджетах городов. Достаточно сказать, что для того, чтобы поддерживать городской парк в отличной форме, требуется не менее двух профессионалов на гектар территории.



Формальные парки центрального Парижа, начиная с парка Тюильри и завершая Люксембургским садом, стали повсеместно воспроизводимым образцом. Этот тип паркового пространства, с его прямыми дорожками и шпалерами стриженных деревьев, и в Вене, и в Петербурге, и в Бостоне, придавал открытость сугубо дворцовой композиции, предполагал, да и сейчас предполагает чинное прохождение публики. Разве что для маленьких детей всегда делалось исключение. Не будет ошибкой сказать, что главная функция городского парка этого типа заключена в том, что люди приходят сюда, чтобы, по контрасту с соседней улицей, замедлить шаг и неспешно разглядывать таких же прогуливающихся горожан на фоне зелени. Англо-саксонская, демократическая традиция не только заместила геометрию плана пейзажной свободой, заимствованной с полотен живописцев, но и культивирует полную свободу поведения, удерживаемого в рамках представлениями каждой эпохи о приличиях. После Второй мировой войны эта модель перекочевала на континент. Теперь что в Лондоне, что в Эдинбурге, что в Тулузе – и в крупном парке, и в небольшом сквере – стриженный газон трактуется как зеленый ковер в городской «гостиной».

В Эдинбурге обширный центральный парк, казалось бы, вплотную примыкающий к застройке исторического ядра города, в действительности отделен от нее напряженной

железнодорожной магистралью. Однако железная дорога так аккуратно спрятана в глубокий ров, что, находясь и в парке, и в городе, невозможно даже догадаться о ее существовании. Дорогу и не видно, и не слышно.







Поистине колоссальный опыт, накопленный чередой британских ландшафтных архитекторов, среди которых наиболее заметны имена Джона Нэша и Джозефа Пэкстона, которого мы знаем прежде всего как автора павильона первой Всемирной выставки 1851 г., оказался особенно востребован при создании на Манхэттене Центрального парка. Этот вытянутый прямоугольник площадью 500 га, со всех сторон окруженный лесом небоскребов, создает обширный остров покоя в суе Нью-Йорка. В середине XIX в. убедить отцов города в полной целесообразности такой огромной «потери» дорогой земли Олмстеду удалось только за счет предъявления калькуляции – достаточно точно было спрогнозировано, насколько именно вырастет цена недвижимости в соседних с парком кварталах. Качественно новым в проектном решении парка стало разведение уровней пешеходного и колесного движения через парк. Несомненно повезло Люксембургу. Разрастаясь, этот город перешиагнул глубокую долину, по дну которой течет узенькая речка. Длина мостов, перекинутых через долину, не превышает 200 м, однако ее видимая ширина прирастает за счет склонов, в результате чего парк кажется огромным. Это ощущение усилено тем, что в парке сознательно сохранена одна улочка старого предместья. Парк Гуэль хорошо известен всем туристам, посещающим Барселону, однако мало кто задумывается над тем, что Антонио Гауди и его верный заказчик Гуэль замыслили этот парк как город-сад в предместье. От этого замысла осуществлены лишь два дома: владельца и архитектора, но сам парк сохраняется теперь как безусловное и оригинальное во всех смыслах произведение искусства. С начала XIX в. застройщики новых районов Эдинбурга впервые рискнули перевернуть привычный порядок вещей: вместо того чтобы разбить парк среди плотных жилых кварталов, они словно вдавили кружечной рисунок, собранный из таунхаусов, в сплошной массив парка. Разумеется, в действительности этот огромный парк был выращен после завершения застройки, но замысел был именно таким. Небольшой сквер, отграниченный от тротуара улицы Мюнхена кажется обычной зеленой «паузой» на месте разрушенного во время войны квартала. По внешним признакам никак невозможно догадаться, что эта зеленая «гостиная» с ее никогда не убирающейся мебелировкой устроена на кровле подземной гостевой автостоянки. Вывод вентиляционной шахты надежно спрятан в густом кустарнике.



Мосты и водоемы

Почти всякая главная улица рано или поздно пересекает реку, преобразуясь в мост. Мосты сложно возводить, они всегда обходились дорого и ценились чрезвычайно высоко, являя собой нередко предмет гордости горожан. Более двух тысяч лет исправно служит жителям Рима мост Фабриция – два широких кольца каменной кладки, соединенных вместе.

Их верхняя половина поднимается высоко над Тибром, а нижняя скрыта под его дном, обеспечивая целому чрезвычайную устойчивость. Перейдя от деревянных мостов к каменным, жители средневековых городов не могли смириться с тем, что зря пропадает столько драгоценного места, и застроили свои мосты домами, пропустив движение под ними. Наряду с большими мостами во множестве возводились малые – через речки, каналы и ручьи, мосты проездные и мосты пешеходные, прямые и горбатые. Мост повсюду стал неперенным элементом городской среды, войдя в реестр крупнейших монументов. Ценность моста взывала к тому, чтобы придать ему индивидуальный архитектурный облик и с наступлением Ренессанса, в результате конкурсного состязания, через Большой канал Венеции отважной аркой был перекинут мост Риальто, а его автор Антонио получил прозвище Даль Понте – так сказать, Антонио Мостовой.



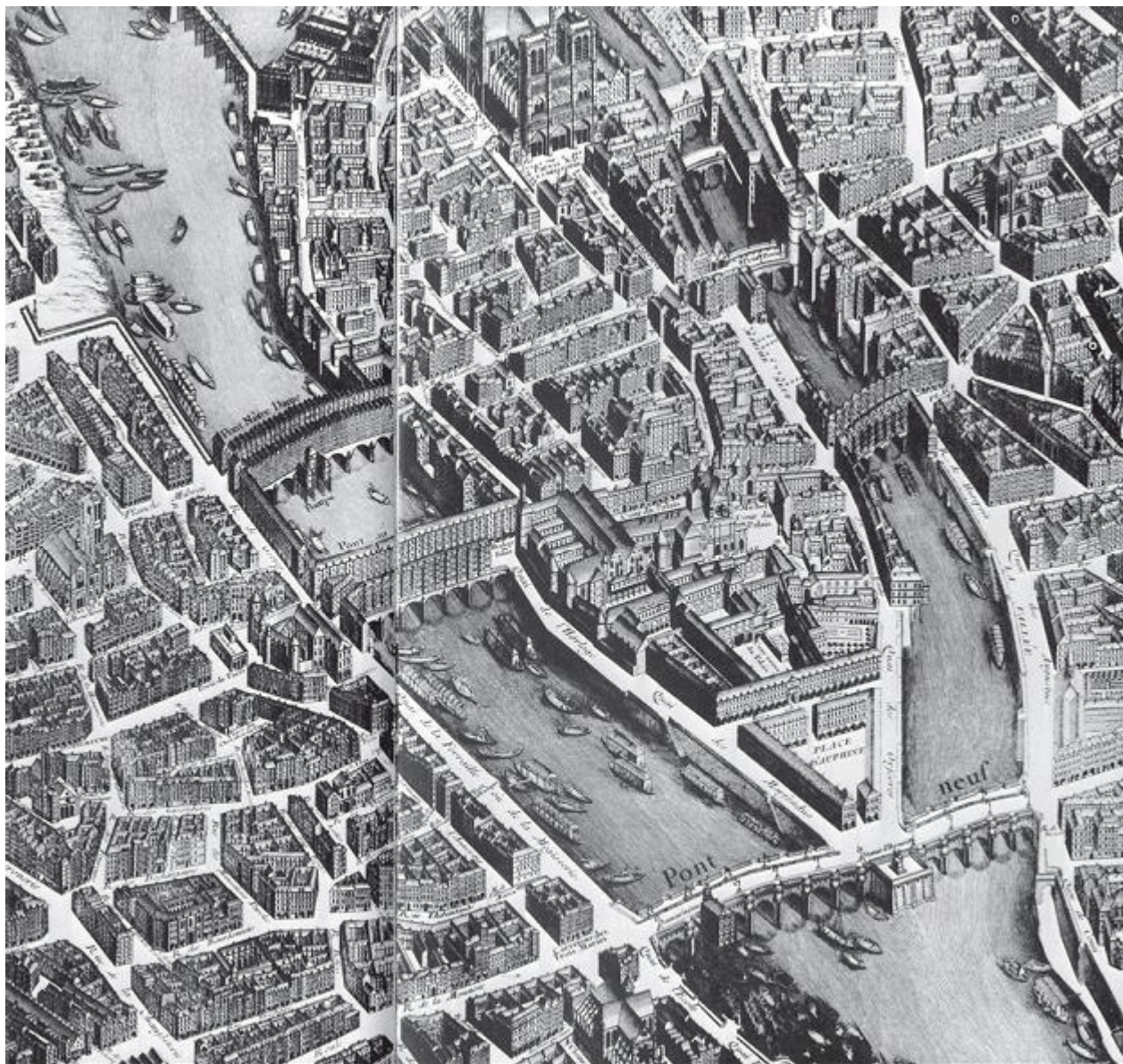
С этого момента начинается великое состязание городских мостов. Их расчищают от зданий, лишая живописности, но зато открывая сразу две возможности: восхищение смелыми формами моста, воспринимаемыми с воды или с берега, исполненное критики любование панорамой обоих берегов, открывающейся при взгляде с середины моста. Таков галерейный мост через реку Арно, по самой середине которого есть огромное окно, специально устроенное для того, чтобы прохожий мог остановиться и взглянуть на город.

По сей день городские мосты, обретшие имя, вросшие в местный фольклор и постоянно появляющиеся на страницах книг и в кинофильмах, остаются своего рода визитной карточкой городов. Разводные мосты Петербурга и подъемные мосты над рекой Чикаго, старые мосты Лондона и Парижа, Бруклинский мост над Ист-Ривер в Нью-Йорке, огромная арочная ферма моста через залив в Сиднее. Реконструкция Москвы в 30-е годы не могла не включить в программу постройку мостов заново, возведя среди прочих один из красивейших – Крымский, и череду изящных пешеходных мостов через Яузу...

Любопытно, что при всех метаниях художественных пристрастий в архитектуре XX в. напряжение творческого внимания в отношении мостов остается неизменным. В одной Великобритании к Миллениуму был открыт изысканных очертаний пешеходный мост

архитектора Нормана Фостера, связавший площадь перед собором Св. Павла и Новую галерею Тэйт, разместившуюся в приспособленном для нее старом здании электростанции. И к той же дате в Ньюкасле через реку Тейн Уилкинсон и Эйр воздвигли совершенно оригинальное сооружение, соединившее изящество скульптуры и элегантность инженерного решения. Здесь горизонтально уложенная арка пешеходного моста уравновешена аркой противовеса, так что при проходе кораблей движение по мосту прекращается, и сам он плавно поднимается вверх, наполовину опуская арку-противовес.

Похоже, что именно оформление сходов и съездов с моста вызвало к жизни стремление расчистить берега и обустроить их набережными, которые тоже выросли в литературу и кино. Первыми были набережные Сены в Париже, примечательные тем, что прогулка вдоль них почти везде возможна в двух уровнях – у самой воды и поверху. Гранитные набережные Петербурга устроены иначе: основной путь идет на уровне земли, там, куда река достает только во время наводнений, но через определенные промежутки в высоком парапете устроены разрывы, чтобы по лестницам можно было спуститься к воде, когда она входит в обычное русло. Это схема, вывезенная Петром Великим из Амстердама, но она же использована в Венеции, где большинство стен домов спускается прямо в воду. Только Лондон приотстал в этом процессе, зато набережная Королевы Виктории выгодно отличается тем, что отсечена от проезжей улицы узким парком, где лицом к Темзе расставлено множество скамеек, что в этом городе большая редкость.





От древнейшего в Риме моста Фабриция до новейших мостов вроде лондонского Моста Тысячелетия, который связал площадь перед собором Св. Павла и новую галерею Тэйт, разместившуюся в залах бывшей электростанции, протянулась многовековая цепь дерзких инженерных решений. Норману Фостеру, автору Моста Миллениума, пришлось,

однако, дополнительно укреплять его изящную конструкцию – ее надежность не подвергалась сомнению, но легкий эффект раскачивания, свойственный обычно подвесным мостам, пугал робких туристов.

Первый, после мостов Центрального парка в Нью-Йорке, пешеходный мост через Пятую авеню был переброшен владельцами универсального магазина не столько из гуманных соображений, сколько из желания заполучить новых покупателей, которых снедал обоснованный страх перед потоком бесчисленных конных экипажей. Амстердам рано назвали Северной Венецией – его каналы по сей день играют роль не только улиц-дублеров, но и жилых «кварталов» для сотен барж. Амстердаму стремился подражать ранний Петербург, и хотя многие его каналы давно засыпаны, вид города с воды доставляет радость.









Город играет с водой давно и на разный манер. Несколько веков Пьяцца Навона на месте римского цирка в летнюю жару была залита водой, и взрослые люди, как дети, радовались, когда кучеру кареты удавалось особенно лихо обрызгать зевак, собиравшихся смотреть на это зрелище.

До конца XIX в. морские купания считались делом вредным и даже опасным для здоровья. Однако врачи советовали своим пациентам дышать морским воздухом. Сооружение, очень похожее на мост, тем не менее, мостом отнюдь не является. Это прогулочный мол в английском курорте Бат, до реконструкции.





Город в зеркале

Коль скоро мы заговорили о реке, естественно вспомнить о прочих водах, без наличия которых город психически не полон. В черте города реки, речки и каналы веками тяжко трудились: барки и баржи заполняли их так, что между ними почти не оставалось просвета. К этому надо добавить бесчисленные пристани и мостки, с которых полоскали белье. Только с недавнего времени, когда грузовое движение переняли на себя поезда и автомобили, реки расчистились, и город увидел в их водах свое отражение. Понятно, что сознательное отношение к водоему как важному элементу городского комфорта могло сначала проявиться в усадебном парке, устроенном по образцу Версальского, а потом, вместе с самим парком, переселиться в город — поначалу только в Лондон. Удвоение деревьев в зеркале водоема было всеми замечено, вслед за чем, отчасти из восхищения мавзолеем Тадж Махал в Индии, вошедшей в состав Британской империи, вырос излюбленный прием городского дизайна, повторяемый бесконечно — от павильона на Патриаршем пруду в Москве до здания Парламента в индийском Чандигархе, перед которым был выкопан и обрамлен огромный бассейн по проекту Ле Корбюзье, или до совсем неглубокого бассейна в высотном комплексе Тет Дефанс в Париже, устроенном для того, чтобы в нем отразились небоскребы и абстрактные скульптуры делового центра.



Распространение укатанного асфальта вместо мощения булыжником или кирпичом в начале XX в. породило неожиданный эффект – после дождя горизонтальное «зеркало» улиц стало привычным, и сама размытость отражений вечерних огней на обширной поверхности придала романтический оттенок даже заурядному дню городу. В 50-е годы архитекторы всего мира полюбили изображать перспективы проектируемых зданий в именно таком отражении, и эта мода стала угасать только с того момента, когда у воды и асфальта появился мощный конкурент – стекло. Модернисты 20-х годов только мечтали о домах, похожих на стеклянные призмы, но с середины столетия их мечты обратились повальной модой, не угасшей до сих пор, хотя и несколько поблекшей. Теперь город обзавелся множеством огромных вертикальных зеркал, которые, к тому же, нередко оказались поставлены одно против другого, что создает фантасмагорию, разрывая давнюю солидность городских улиц. Более того, приставив зеркало фасада напротив старинного здания, стало возможно использовать его отражение, для того чтобы обогатить образ более чем скупой «коробки» офиса. В свою очередь архитектура «хайтек», поставив себе на службу высокие технологии, с 80-х годов начала использовать «мягкое» стекло, стекло с усиленным блеском, за счет тончайших защитных пылеотталкивающих пленок на его поверхности. Более того, освоив нарезку и полировку тонких и очень больших плит естественного камня, архитекторы начали ставить приглушенного блеска зеркала приставных фасадов, крепящихся к каркасу с помощью сложных конструкций. Наконец, к этому добавился все чаще зеркальный блеск стальных конструкций, пока, наконец, от эффекта калейдоскопа, дополненного все чаще ярким цветом, не устали, и количество зеркал в городе не начали в последнее время сокращать.

Последнее понятно, поскольку к стационарным зеркалам фасадов необходимо добавить витрины бесчисленных магазинов, врезанные в солидную стену старых и новых зданий. Их стекло ведет с нами двойную игру, так как по мере движения мимо они то раскрывают вид внутри, то играют роль еще одного зеркала. И еще мобильные зеркала автомобильных и автобусных окон, да еще и полированные кузова тех же авто...

С зеркалами явно заигрались, и в новейшей архитектуре все чаще можно видеть как восхитительные, так и шокирующие своими формами глухие объемы сооружений,

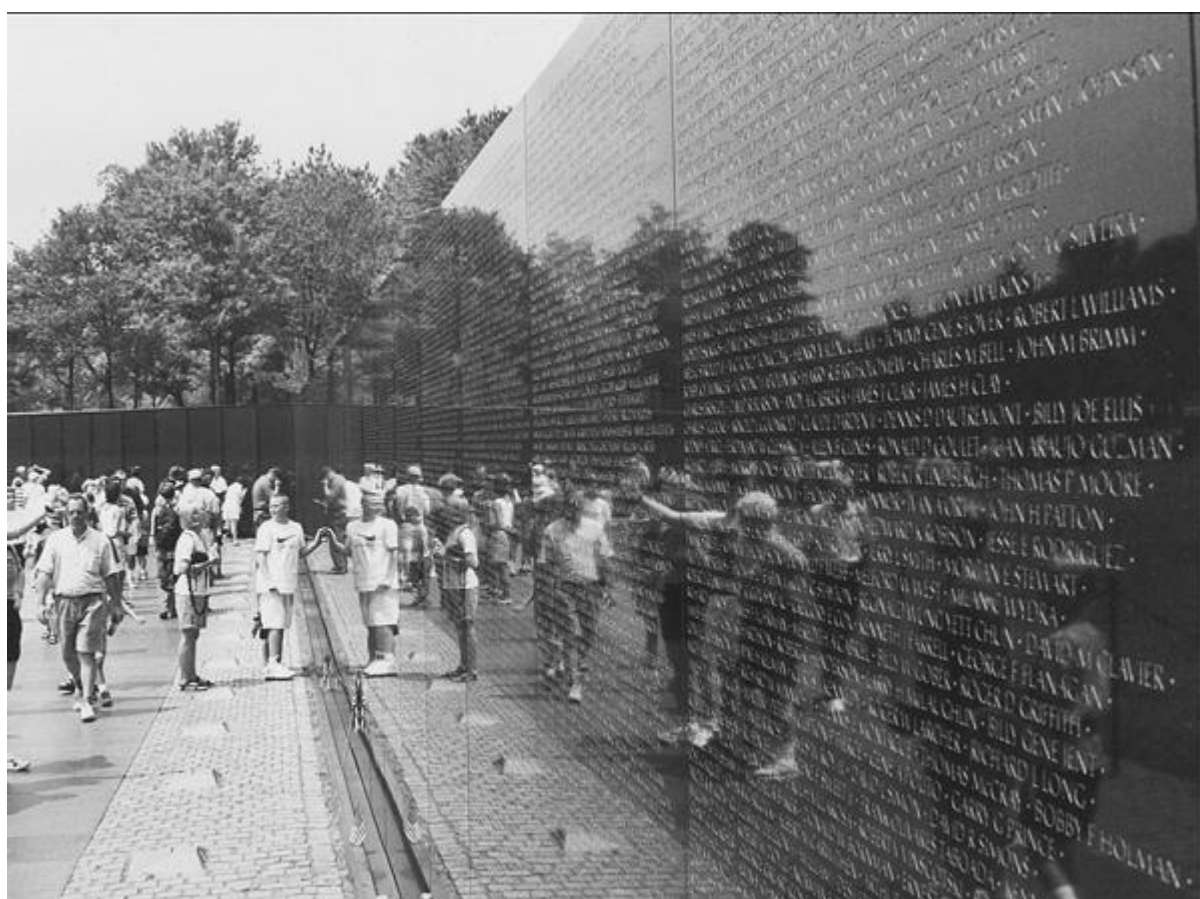
назначение которых распознается только из надписей на фасаде или у входа. Они могут быть покрыты матовым металлом, неполированным камнем, или соединять в себе разные материалы, или, будучи из стекла, тяготеть к округлости форм, что убирает зеркальный эффект. Так или иначе, но недолгому господству зеркал приходит конец, что означает возрождение воды в этой роли.



Увлеченность архитектуры зеркальными отражениями достигла апогея в 70-е годы

XX в., чему способствовало изобретение пылеотталкивающего и прочих сложных стекол. Как всякий широко эксплуатируемый прием, работа с зеркальным отражением достаточно быстро стала банальностью и начала утомлять. Однако в отдельных случаях, как при создании Мемориала Вьетнамской войны в Вашингтоне, где посетитель видит свое отражение в зеркале полированного черного гранита, на котором выбиты имена всех погибших, банальность исчезает без следа.

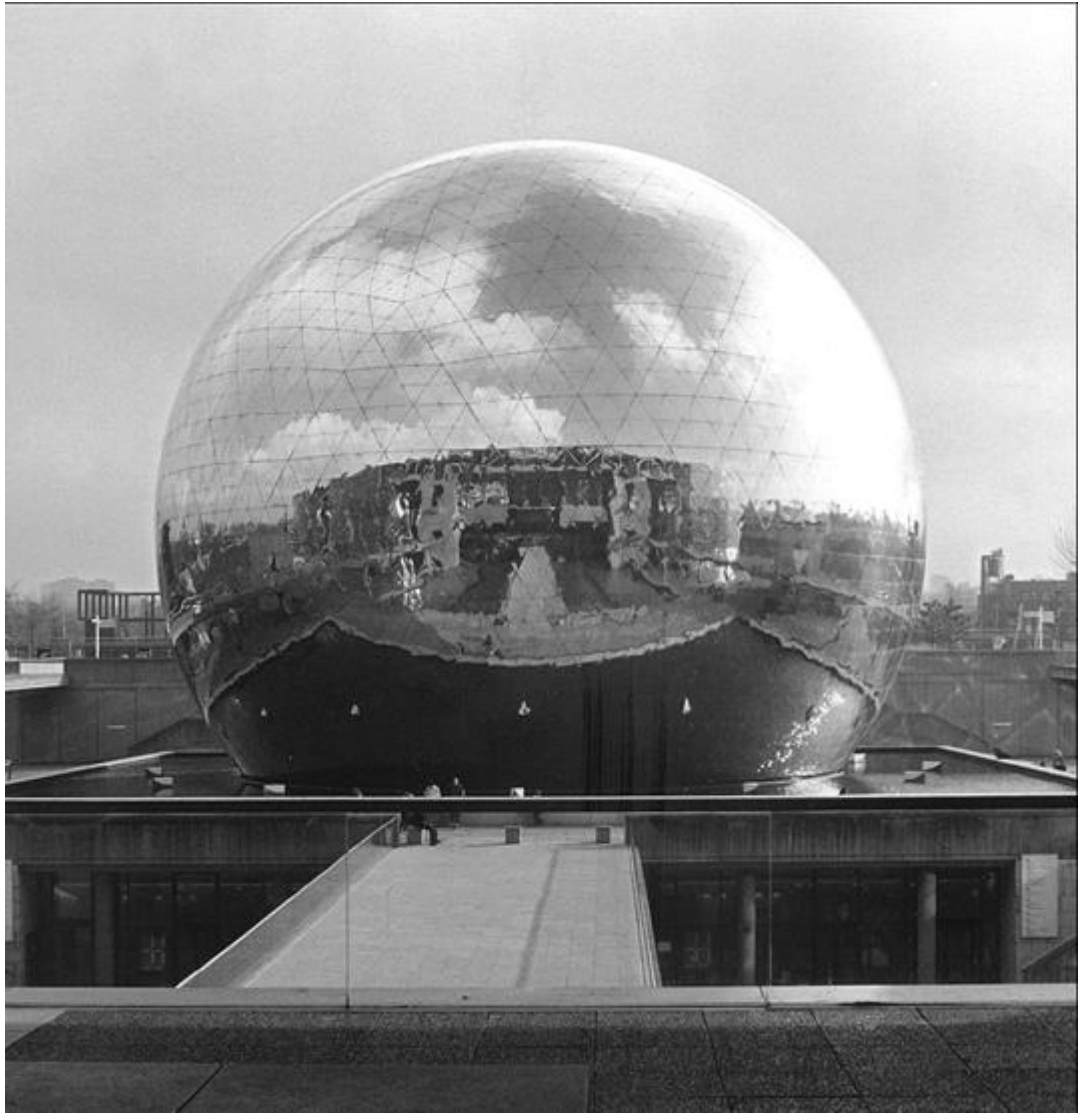




Банальность приема не исчезает полностью, но почти стирается, когда взаимодействие элементарной формы панорамного кинотеатра в парижском парке Ла Виллет с вполне тривиальной архитектурной формой павильона и подвижностью облаков образует достаточно сложный кинетический сценарий. Все началось с живописи Ван Эйка и Тициана, встроивших вертикаль зеркала в интерьер, за счет чего пространство в раме картины начало тонкую игру со зрителем. И все же нарушение тысячелетней традиции

достаточно себя исчерпало.

По мере того как страсть к одинарным или двойным зеркальным отражениям архитектуры в архитектуре явно остывала и с началом нового века увлеклись сложными, так или иначе деформированными поверхностями, взгляд горожанина все чаще стал с удовлетворением считать визуальное удвоение архитектуры в традиционном зеркале водоема.





Городской «партер»

Мы не столь уж часто располагаем достаточным досугом, чтобы пытаться воспринять город как целое. Гораздо чаще город воспринимается нами так же, как воспринимает интерьер комнаты маленький ребенок, которому нужно задрать голову, чтобы увидеть лица взрослых или притолоку двери. Иными словами, внимание наше приковано к тому, что находится на уровне глаз или чуть выше. Это уровень, на котором архитектура зданий, если они выше двух этажей, воспринимается только фрагментарно.



Это царство городского дизайна, который до недавнего времени был естественным продолжением архитектуры, но в XX в. обособился и стал настойчиво выдвигаться на передний план. Афишные тумбы исчезли, вытесненные биллбордами и перетяжками, в большинстве случаев киоски, обрамление дверей и витрин стандартизовались, войдя в одно семейство с автозаправочными станциями. Если входы на станции парижского метро еще

были оформлены Гимаром, блестящим мастером стиля модерн, если московское метро довоенного времени обрело надземные павильоны и монументальные входы, выполненные лучше или хуже, то большинство новых станций во всех городах мира – это всего лишь лестница или эскалатор в глубь земли, обозначенная скромных размеров знаком «М» или его аналогом на других языках. Кажется, что только старые городские центры продолжают радовать многообразием решений городского партера, отчего к ним стремятся туристы.

Однако это не вполне так. Лестница – пологая или крутая, прямая или с поворотами, то расходящаяся ветвями в стороны, то вновь смыкающаяся в одно целое, встроенная в узкую щель между зданиями или по ширине захватывающая фронт целой площади – издавна стала важнейшим элементом развитой городской среды. Им и остается. Уличный фонарь может быть утилитарным световым прибором, но может быть и произведением искусства, повторенным сотни раз – иногда имитируя старые фонари эпохи газового света, чаще превращаясь в объект изысканного светового дизайна наших дней. Тротуар, изобретенный еще римлянами, но надолго забытый и воссозданный лишь в середине XIX в., может быть всего лишь безопасной тропой пешехода через город, периодически ныряющей в подземный переход или поднимающейся на пешеходный мостик через улицу, с которого открывается еще один вид на город. Тот же тротуар способен становиться широкой пешей дорогой, протянувшейся вдоль потока машин, и тогда на нем находится место для киосков, павильонов, цветочных ваз и выносных витрин. Человек время от времени смотрит под ноги, и вот скучное, безразмерное полотно асфальта (впрочем, удобное для уличных художников) стали заменять простым или сложным рисунком мощения – плиткой, закаленным кирпичом на торце, крупномерными плитами или, напротив, мозаикой, тем самым существенно преобразив восприятие городского окружения.

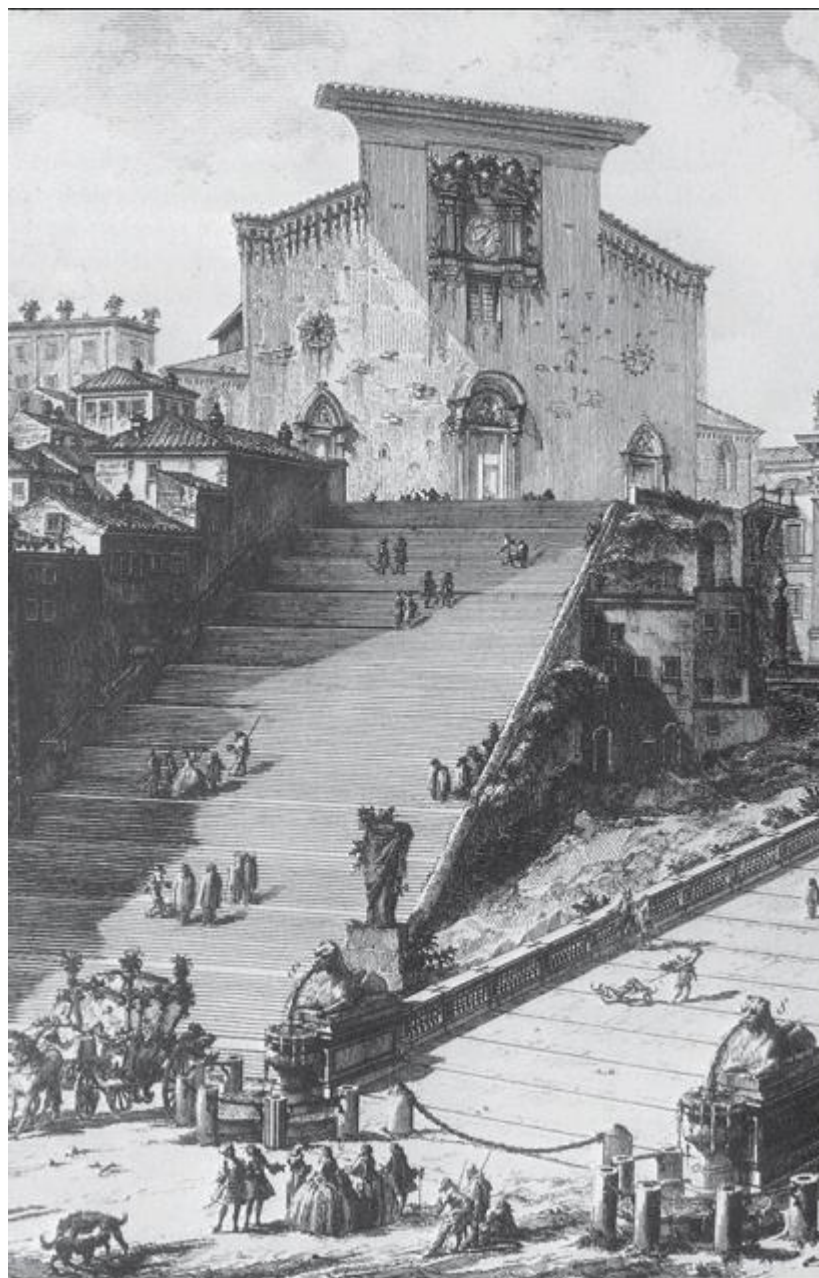
Уже в конце XVIII в. в Париже был изобретен пассаж – крытый остекленный переход между соседними улицами, после чего пассажи возникли во всех крупных городах, а в Милане пассаж разросся настолько, что получил собственное имя: Галерия. Ее перекрестье двух пассажей под стеклянным куполом создало новый образец, немедленно воспроизведенный в Неаполе и других местах. Отсюда был уже только шаг до создания нового качества. Когда автомобильное движение превратило почти все площади в транспортные развязки, площадь стали уводить в интерьер, соединяя ее с торговыми, а затем и торгово-развлекательными центрами.

Нью-Йорк, стремясь разрешить коллизию между пешеходом и автомобилем, принял закон, согласно которому высоту зданий было разрешено увеличить против установленной для каждого квартала нормы, если пространство под зданием будет отдано под островок покоя. Возникла «плаза» – небольшая оформленная площадь под небоскребом, с фонтаном, скамьями, бамбуковой рощицей или даже пальмовой рощей, погибшей 11 сентября вместе с башнями Всемирного торгового центра.

Новые города пытаются достичь визуальной насыщенности городского партера, не уступающей историческим центрам, и все чаще архитекторам и дизайнерам это удается.

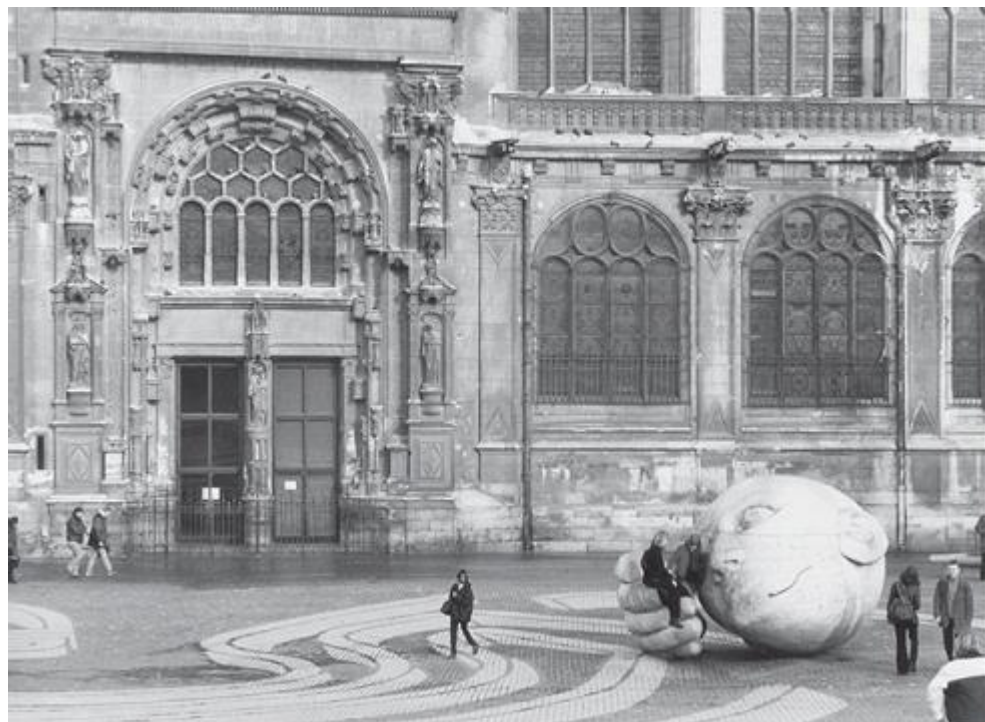






Как правило, спеша, мы редко успеваем посмотреть под ноги, да и мертвая асфальтовая поверхность не вызывает эмоций. Совсем иное впечатление от города, когда камни или кирпич замостки очевидным образом соотносимы со следом ноги – то есть с самой человеческой мерой длины, футом. В древнеримских городах тротуар поднимали на фут над плитами мостовой, которую регулярно промывали, спуская воду из водосборника на углу квартала. Нормальная высота ступени лестницы – полфута, но когда лестницу надо было приспособить для подъема конно, ступень снижали до половины фута, до высоты копыта с подковой. Город на холмах всегда выигрывает относительно города на равнине, поскольку едва ли не наполовину выстроен из лестниц. Самые скромные постройки приобретают достоинство, если они гордо возвышаются над чередой горизонталей. На ровной как стол поверхности современный дизайнер все чаще заменяет безмерность моря асфальта сложным рисунком мощения, имитирующим лестницу.







Начиная с работ префекта Османа и его архитекторов все – от фонаря и афишной тумбы, скамьи или питьевого фонтанчика – становится темой глубокой и тщательной проработки профессионалами.

XIX век создал особый мир городского интерьера. Парижские пассажи возникли во всех крупных городах, обеспечив всем комфортную передышку от уличной суеты и заодно крайне выгодные условия для торговли. В Милане или в Неаполе стандартный пассаж разросся так, что превратился в закрытый от непогоды уличный перекресток. Со временем эту традицию подхватили повсюду, включая Москву (ГУМ), а в наше время огромные моллы стали своего рода исполнителями обязанностей города пешеходов.

И все же маленький сквер, с его фонарями, деревьями, скамьями или стульями, был и остается ценным укромным уголком. В интимном пространстве такой городской «гостиной», как этот сквер на Манхэттене, небоскребы, которые окружают его со всех сторон, зрительно исчезают. Отчасти такую же роль играют маленькие площади, почти целиком занятые выносными столиками кафе, будь то Неаполь или Авиньон. В отдельных случаях того же эффекта удастся достичь на краю даже обширной площади, если умело прижаться к стене, как это сделано перед собором Сан-Сюльпис, фланкирующим простор парижского «Форума»

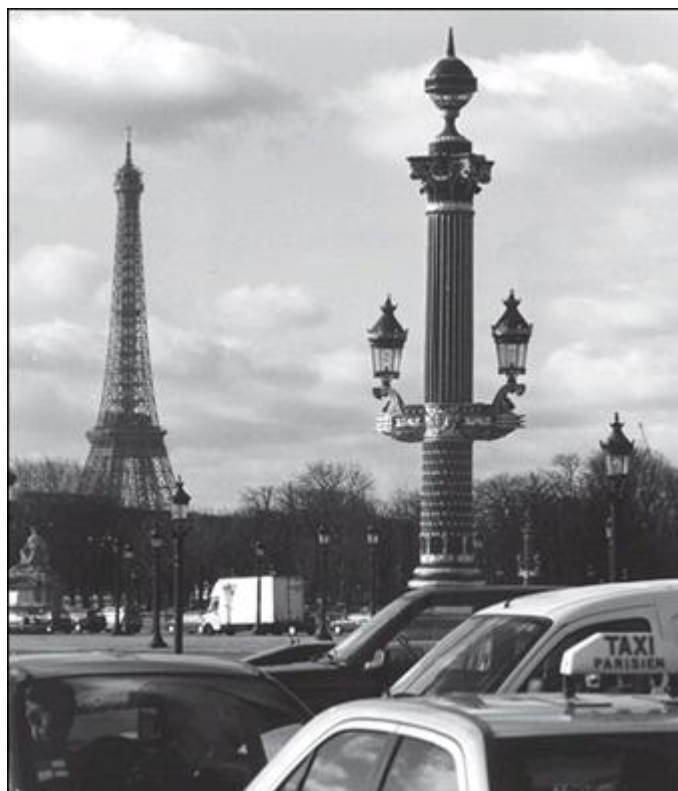






Силуэт и ориентиры

Едва ли не все древнегреческие города созданы на склонах гор, поднимавшихся почти сразу же от небольшой плоской или почти плоской площадки у берега. Отсюда их особенность – город нигде не граничил с небом, уступая эту роль вершинам гор, так что издали на фоне гор, над горизонталями плоских крыш двухэтажных домов мог выделяться только холм Акрополя, увенчанный белоснежным храмом. В этом случае храм мог быть не слишком большим – сама его исключительная позиция обеспечивала необходимый эффект. Города Древнего Рима оседлали холмы, чаще всего рисующиеся на фоне дальней горы – так над Помпеями возвышается погубивший их Везувий, и строители города постарались организовать вид на вулкан от форума, замкнув его своеобразной рамой из колоннад. Города итальянских княжеств, венчающие собой череду невысоких холмов, породили собственный ландшафт – линия их силуэта долго формировалась не храмами, а целым лесом из домов-башен, иные из которых, как, к примеру, башня семьи Азинелли в Болонье, поднимались выше сотни метров. Почти все эти башни были снесены властями купеческих республик и уцелели лишь в маленьком Сан-Джиминьяно.

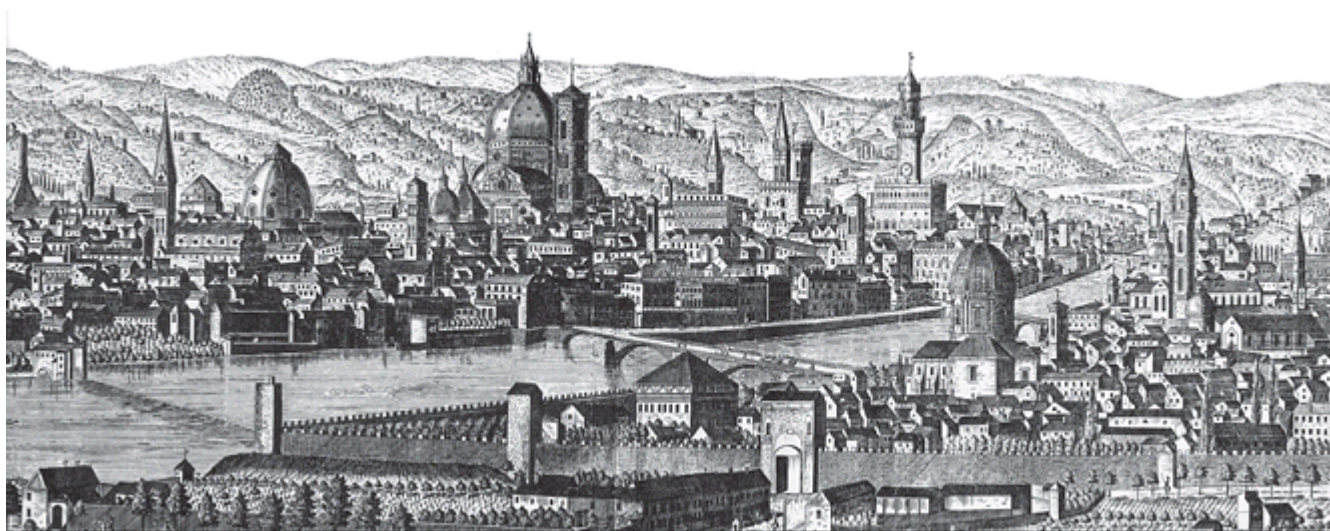


Совсем иначе обстояло дело на Севере, где большинство городов воздвигнуто на лишь слабо всхолмленной равнине, и потому причудливых очертаний линия раздела между вершинами зданий и небом была предметом особой заботы горожан. На любой старинной карте города можно увидеть отдельно вынесенный в фигурную раму силуэт. Здесь в небо устремились увенчанные шатрами колокольни могучих соборов, и началось яростное состязание высот, пока обрушения показали, что несущая способность камня и кирпича исчерпана. Самосознание городских коммун привело к тому, что в состязание вступили и шпили ратуш, а в портовых городах в мелодию шпилей высоких и ниже вступали мачты кораблей и подъемные краны. Русские города – не исключение, и здесь контрапункт колоколен и глав многочисленных церквей образовал сложный, смягченно зубчатый силуэт, опознававшийся с первого взгляда.

Ренессанс и Новое время внесли свой вклад в эволюцию городского силуэта – между шатров появились купола соборов, завладевшие небом, но к ним добавились первые многоэтажные постройки – массивные склады. За ними пришла очередь крупных административных зданий, будь то Дом Инвалидов в Париже или Адмиралтейство в Петербурге, и здесь продолжали заботиться о том, чтобы над корпусом протяженного и потому горизонтального здания поднимались башня со шпилем или купол на высоком барабане. Но вот жилые дома стали расти в высоту, и силуэт стал все более ровным, так что увидеть прежние высотные доминанты, начавшие играть важную роль ориентиров в городах, разраставшихся вширь, можно было лишь с площади. Или с набережной, или в конце прямого проспекта, что, благодаря индивидуальности силуэта каждого из вертикальных объемов позволяло (и в охраняемых исторических центрах позволяет) понять местонахождение наблюдателя.

Америка не могла остаться в стороне, и здесь, с изобретением стального каркаса и лифта, началась подлинная гонка в высоту, в которой главными конкурентами стали, и по сей день остаются Нью-Йорк и Чикаго. Нью-Йорк выигрывает. Хотя его небоскребы ниже чикагских, силуэт Манхэттена, видимый с оживленного Гудзонского залива, популярен значительно больше, чем силуэт Чикаго, открывающийся с менее посещаемого озера Мичиган. Европа долго игнорировала это состязание, тем более что уже была Эйфелева башня, соревноваться с которой не было ни смысла, ни средств, но социалистическая Москва

предприняла собственное усилие, когда в начале 50-х годов над ней поднялись высотные здания. Они долго служили отличной системой ориентации, пока подросшие новостройки не закрыли их почти полностью, оставив эффектный вид лишь обитателям пентхаусов. Гонка в высоту продолжается, перекинувшись преимущественно в Юго-Восточную Азию и в Персидский залив. Европа от нее отказалась, Америка утрачивает к ней вкус, убедившись в том, что малоэтажные офисы в экономическом смысле выигрывают у них многократно. К сожалению, Москва видит себя скорее в Азии.



Силуэты знаменитых городов подобны отпечаткам пальцев. Их элементы типологически стандартны: башни, шатры, купола обнаруживаются везде, будь то Флоренция, Болонья или Сиена, исторические ядра которых сохраняются без изменений веками, или Париж. Однако сочетание этих форм на фоне городской застройки всегда уникально. Строительство Эйфелевой башни вызвало в свое время бурю негодования, но с ходом времени она превратилась в главный символ французской столицы, оттеснив более

древние постройки. Полвека назад по московским высотным зданиям можно было точно определить свое местоположение в городе. Застройка последних десятилетий почти полностью закрыла эти ориентиры в безмерном московском пространстве. По всей видимости, создание группы небоскребов московского Сити не сумеет изменить ситуацию – для этого рядовая застройка чрезмерно высока.





Лондон, чрезвычайно внимательный к своему «партеру», редкостно безразличен к своему силуэту, и появление высотного офиса авторства Джона Фостера рядом с Тауэром, но также и рядом с вовсе безликими домами вызвало у лондонцев скорее иронию, чем возмущение. Впрочем, высоту зданий Вестминстера вскоре ограничили.

Гонку высот между Чикаго и Нью-Йорком выиграл... Дубай. Однако эффект облаков с озера Мичиган, плывающих между чикагскими небоскребами, или причудливые наверху небоскребов Манхэттена вошли в историю — так же, как шатры, твердой рукой воздвигнутые над московскими «сталинскими высотками».





В целом мода на строительство небоскребов заметно смещается на Ближний Восток и в страны Тихоокеанского бассейна. В Сан-Франциско довольно чахлая пирамида была последней. Новейшие офисные центры перемещаются за город – поближе к обитателям «деревень-садов». И само строительство, и тем более обслуживание высотных построек стали уже очень затратным делом и все хуже окупаются.

Значительная часть офисов, арендовавшихся в небоскребах Бостона, Торонто или Монреаля стоят пустыми. Эмпайр-стейт билдинг в Нью-Йорке за все свои 73 года ни одного дня не окупал себя целиком, несмотря на миллионы туристов, поднимающихся на его смотровую площадку. Тем не менее борьба за обладание этим рекордом 30-х годов прошлого века ведется с прежней настойчивостью: престиж дороже.



Семиотика городской среды

Городская навигация не ограничивается одними высотными ориентирами, но и не начинается с современных систем GPS или ГЛОНАСС. Образ города в сознании его обитателей складывается не из одних маршрутов и не из одних зданий-ориентиров, выделяющихся размерами или необычным обликом. Этот образ формируется еще и за счет исторической памяти, общей и персональной, в которой отдельные места связаны с личной биографией. В этом специфическом образе город структурируется по названиям мест, независимо от того, приобретают эти названия официальный статус или существуют параллельно официальным наименованиям. Москвича-старожила опознаешь по тому, что он за словами Плющиха, Швивая горка или Марьино Роща прочитывает сразу два смысла: то, какой тип среды здесь ранее существовал, и то, что с этими местами стало в недавнее время. То же будет характеризовать лондонца, отчетливо понимающего, что 11-й район Вест-Энда или Южный Кенсингтон были и остаются местами очень комфортными и очень дорогими. Или парижанина, который наизусть знает различия между городскими округами, хотя со времен префекта Османа они обозначены только номерами. Ньюйоркца, который знает, чем был Гарлем эпохи джаза, и чем он стал сейчас и что за пустырь был в той части Бруклина, где раскинулись кварталы «русского» Брайтон-Бич.



Когда планировщик отдает себе отчет в ценности такого рода укорененности городских мест в истории, он непременно озаботится тем, чтобы сохранить в этих местах предметные свидетельства их истории. Можно не сомневаться в том, что в решении такой задачи ему окажут содействия и специалисты, и старожилы. Когда планировщик и застройщик это игнорируют, видя лишь старую застройку, которую удобнее снести целиком и заменить новой, непрерывность городской истории начинает угасать вместе со сменой поколений. Могущественный в 50-е годы администратор Роберт Мозес не был поклонником архитектуры, но, преследуя технические цели и на основании узкого понимания экономической выгоды, охотно пользовался жадой модернистов выстроить Манхэттен заново. Его воля натолкнулась, однако, на мощное сопротивление жителей Гринвич Виллидж, возглавленное Джейн Джекобс и ее союзниками из числа обычных домохозяек. В

результате сохранилось не только давнее название этой «деревни», но и живая городская среда, поскольку кварталы Гринвич Виллидж в процессе «мягкой» реконструкции вышли на высокий уровень экономической эффективности. Превратившись в место, куда устремились художники, освоившие старые фабрики и старые дома под мастерские, Гринвич Виллидж притянула содержателей кафе и малых стильных ресторанов, затем антикварные лавки, затем множество туристов, а за ними и бутики домов моды с мировым именем. То же повторилось в лондонском Сохо и у «мягко» перестроенной площади Ковент-Гарден.

Советская эпоха не признавала ни сентиментов, ни дробного, штучного накопления коммерческого потенциала и наращивания ценности (и цены) недвижимости. Крупный бизнес также не склонен к такой избирательной и тонкой работе, предпочитая огромные супермаркеты и гипермоллы. Однако опыт последнего десятилетия показал, что две разные системы коммерции отлично уживаются, поскольку обслуживают потребности разных социальных групп, равно как и разные потребности тех же самых людей.

Если раньше вывески ручной работы по размерам и детализовке были близки к мебели, то теперь они разрослись так, что нередко их буквы занимают весь фасад. Если до середины прошлого века объявления не превышали размеры печатного листа, что породило искусство плаката, то теперь это уличные перетяжки и билборды. Огромные электронные табло переселились со стадионов на глухие фасады зданий или превратились в своего рода монументальную скульптуру. Архитектурное оформление центральных по насыщенности площадей перерастает в мобильное знаковое оформление, как это уже произошло с нью-йоркской Таймс-сквер. Семиотическое конструирование города началось, и никто еще не представляет себе, к чему приведет реализация рассказов Рея Брэдбери или романов Станислава Лема, которые называли фантастическими.





С той поры, когда на городских улицах появились вывески, продолжается спор знака как такового и знаковости самой архитектуры. На острове Капри сохранилась трогательная традиция обозначения личного имени дома. В Лондоне или Барселоне очень тщательно следят за размерностью и стилем надписей. Только для площади Пикадилли Серкус сделано исключение: американского стиля реклама сохранена здесь как память о

послевоенном десятилетии. США в отношении рекламы в городе совершенно лишены рамок приличий, к сожалению, именно американская традиция старается угнездиться в наших городах. Впрочем, робкая выкладка товаров в Ессентуках скорее трогательна и добавляет жизни фасаду недавно еще наглухо закрытого подъезда старого дома.







Луна-парк

Когда модернисты XX в. утверждали свои схемы функционального зонирования города на ареалы жилья, работы и коммерции, они признавали потребность в физических упражнениях. Николай Милютин, исходя из модной тогда идеи закаливания, отрицал, впрочем, надобность в закрытых спортивных сооружениях в пользу занятий физкультурой на свежем воздухе в любую погоду. Однако будучи людьми очень серьезными, модернисты напрочь упустили из вида потребность людей в развлечениях.



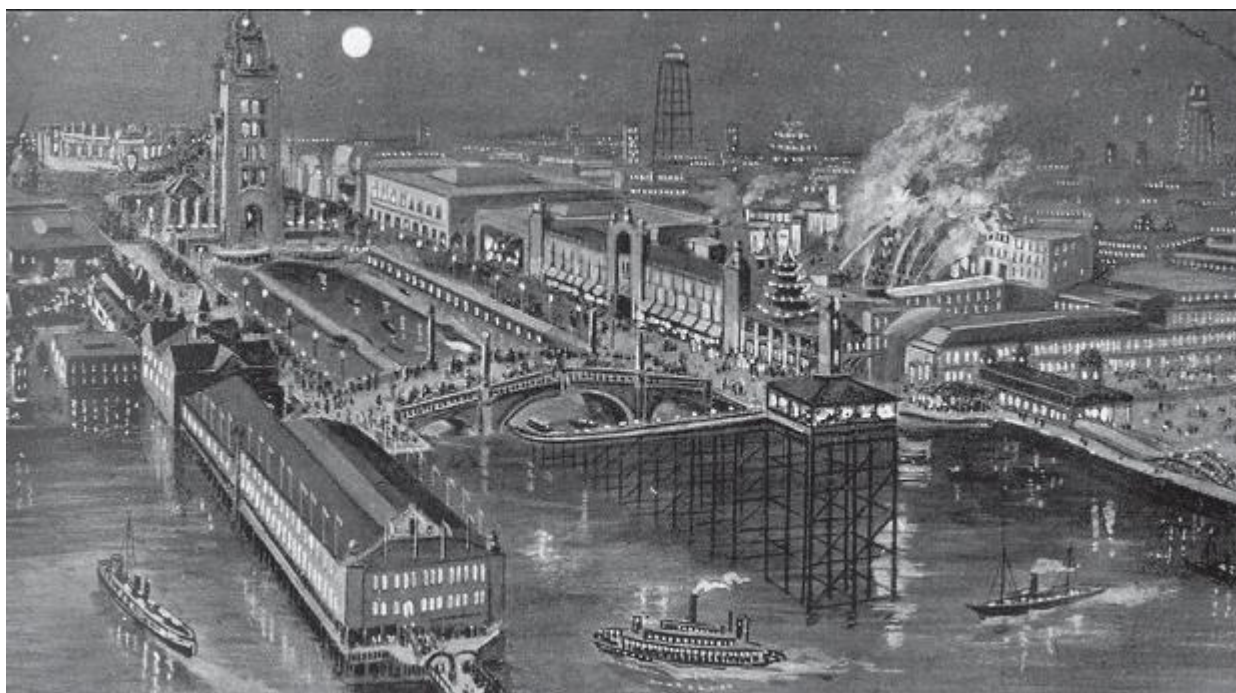
С незапамятных времен рынок был не только местом торговли. Конечно, одним из главных развлечений толпы были казни, включая сожжение еретиков. Вековая жестокость стягивала людей к Болотной площади Москвы, Гревской площади Парижа, а в Лондоне, где большой площади долго не было, для этой цели служил лед Темзы, которая в XVII в. еще замерзала. В Москве главный торг развешивался на льду Москвы-реки, когда к столице стекались обозы по санному пути. Что на Востоке, что на Западе, к рынку стягивались жонглеры, наперсточники, заклинатели змей, потом раешники с их марионетками в крошечной будке. В дни рождественских и пасхальных празднеств зрелище выплескивалось на улицы, отданные народному гулянию, где смешивались в толпе люди разных сословий. Вдоль трассы досужего движения толпы выстраивались балаганы и сопутствующая лоточная торговля.

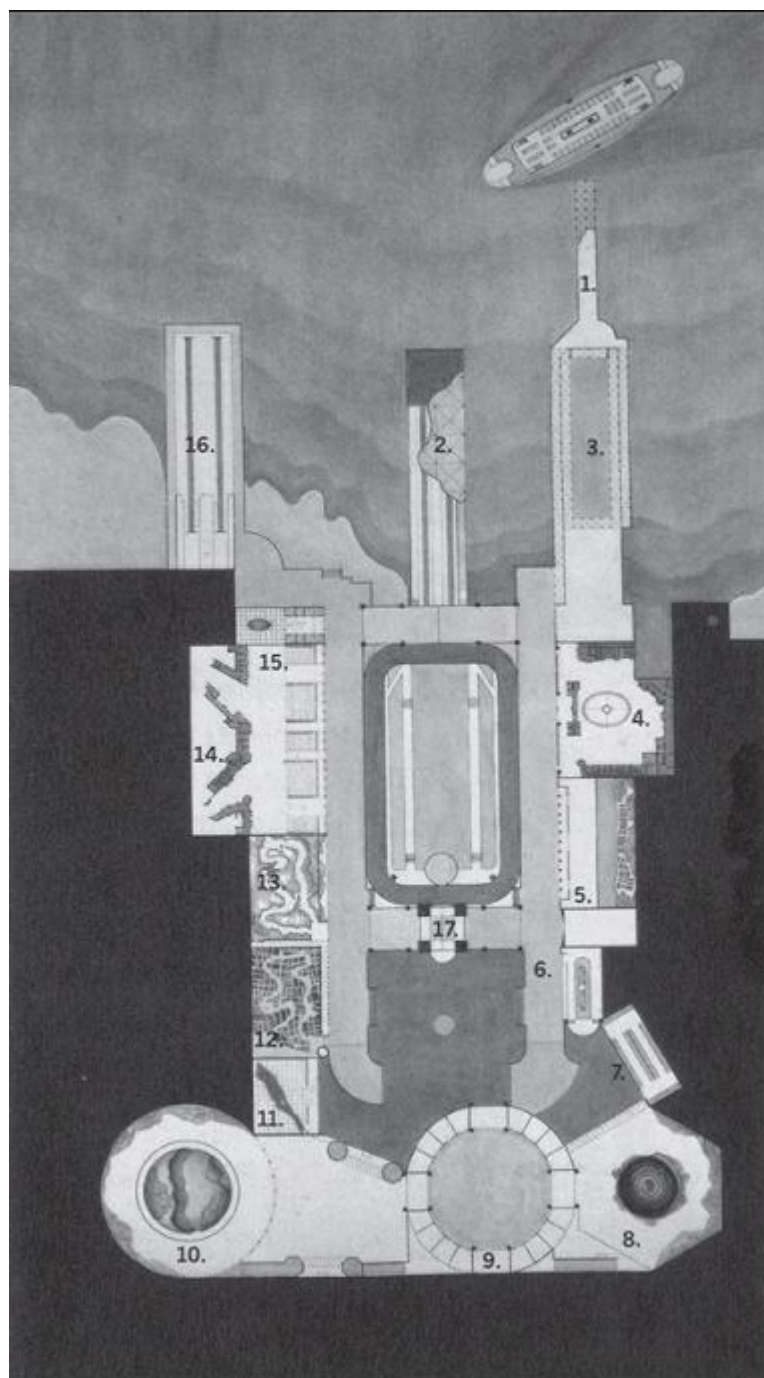
К середине XIX в. о прежних суровых нравах начали забывать, но потребность в зрелище, и в особенности в зрелище с участием смельчаков из толпы, осталась и окрепла. Карусели, качели, бросание в цель ради получения грошового приза – все это долго оставалось делом сугубо временным, но рано или поздно должна была появиться идея создания публичных мест, где эти нехитрые забавы могли бы закрепиться постоянно. Множество развлечений было раньше рождено галантной эпохой в загородных парках. Фонтаны из Версаля перекочевали в Петергоф или в потсдамский Сан-Суси, прежде чем найти себе неперемное место в репертуаре парка развлечений. Каталная горка царицы Анны Иоанновны породила феномен «русских горок», которые вернулись позже в Россию под именем горок американских.

Уже при создании юбилейной Колумбовой выставки в Чикаго, о значении которой в становлении Большого стиля мы уже говорили, зона развлечений, связанная с зоной основных павильонов рельсовой дорогой, заняла несколько гектаров, но только при создании нью-йоркского комбината развлечений на острове Кони-Айленд его размах можно было уже сопоставить с крупнейшими городскими ансамблями. Еще в 1876 г. именно на Кони-Айленде установили разобранную на элементы стометровую Башню Столетия, перевезенную из Филадельфии, и телескопы для разглядывания Манхэттена стали ядром будущей «Страны Грез». С 1883 г., когда Бруклинский мост был торжественно открыт, пляжи Кони-Айленда становятся излюбленным местом недорогого отдыха для тысяч обитателей Манхэттена. Толпа уже была обеспечена – оставалось ее занять с выгодой, и гениальные проектировщики во главе с Вильямом Рейнольдсом делают великое открытие –

главная цель людей, страдающих от одиночества в огромном городе, найти друг друга, преодолеть отчужденность еще очень формальной эпохи и попросту познакомиться. Возникла сценарная схема, включившая «Цилиндры любви», вращение которых создавало физический контакт между мужчинами и женщинами, «Туннели любви», где они оказывались в лодочках на поверхности подземного озера под насыпным холмом. Здесь же «Скачки» на макетах лошадей, где всадники управляли скоростью, меняя наклон корпуса. Вторым открытием стало использование электрического освещения, с тем чтобы создать центр развлечений, оперирующий 24 часа в сутки, и в 1903 г. на острове возникает второй центр – Луна-парк. Это уже был гигантский комплекс, по габаритам соответствовавший всему ансамблю императорских форумов Рима.

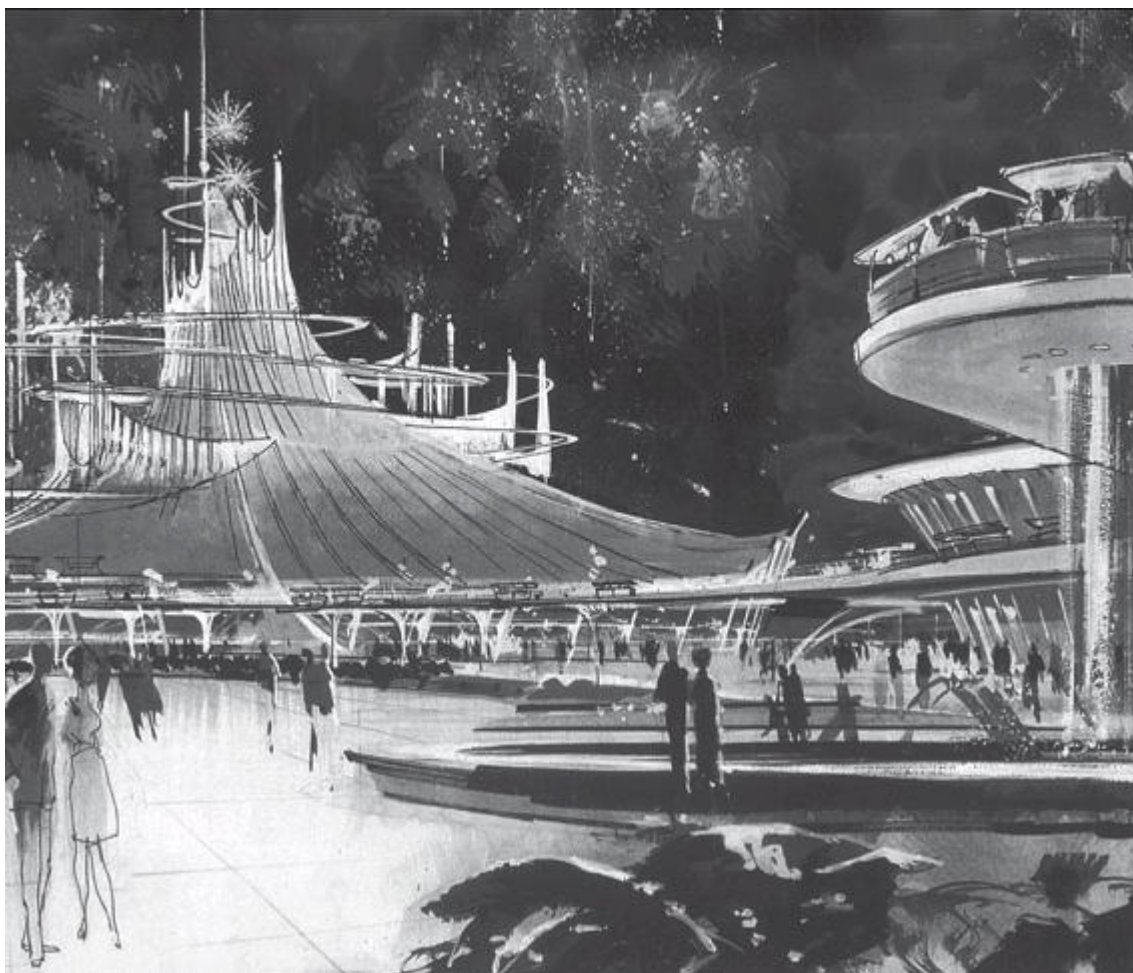
Здесь было все – от пирса длиной 700 м до «русских горок», к вершине которых вел эскалатор с пропускной способностью 60 тыс. человек в час, до страны Лилипутии. Затем был третий парк – «Страна Грез», и до Диснейлендов оставался один шаг.





От поистине грандиозного комплекса луна-парков на острове Кони-Айленд остались лишь фотографии невысокого качества (весь этот комплекс работал круглосуточно, и больше всего народа там было по вечерам) и несколько упоминаний в новеллах О'Генри. Все было уничтожено в пожаре. Однако однажды созданная система возродилась в семействе Диснейлендов, где было воспитано уже несколько поколений людей, которые не делают различия между иллюзией и реальностью. Эта статуя Свободы – в Лас-Вегасе, вместе с «Манхэттеном», в треть исходной величины.





Как это ни парадоксально на первый взгляд, Диснейленд, как прямой наследник Луна-парка, оказался источником, от которого следует отсчитывать увлечение постмодернизмом в создании облика современного города.

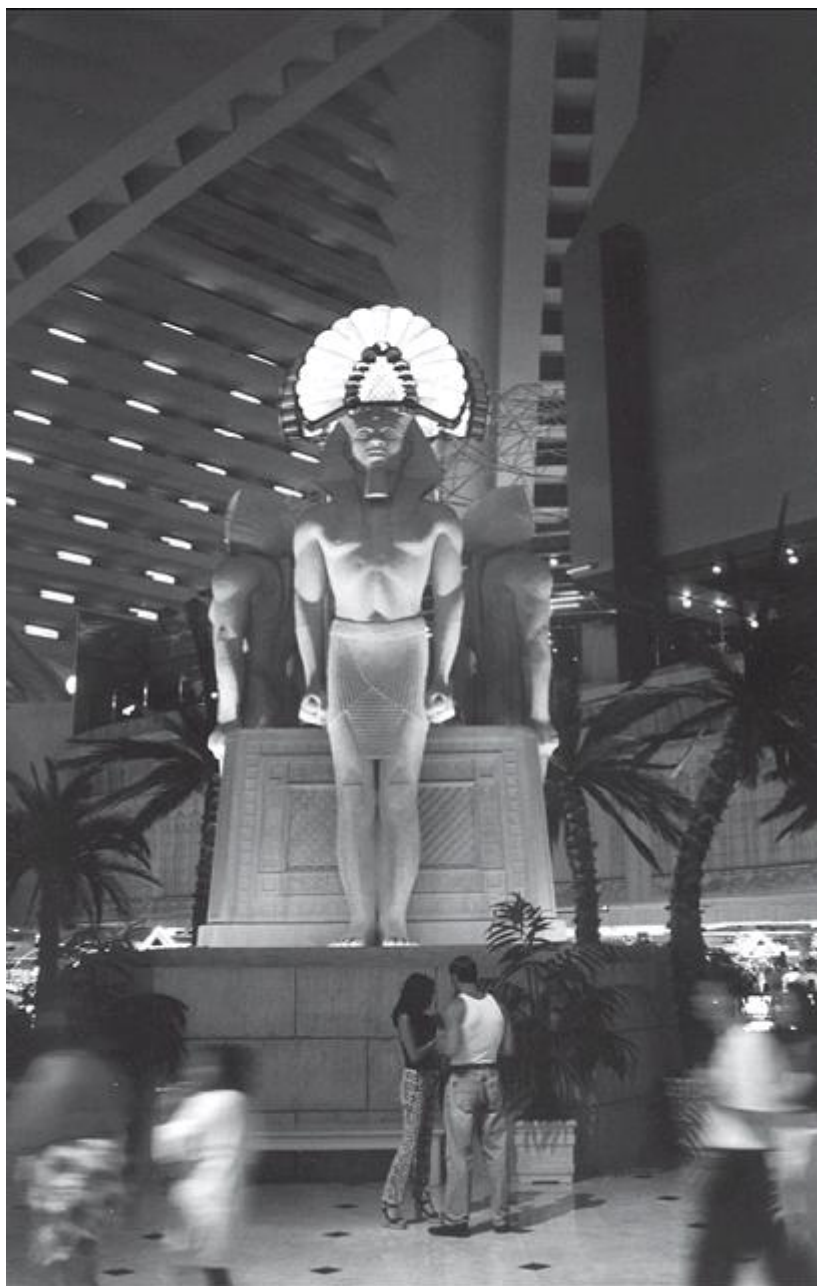
Архитектура зрелища оказалась сильнее архитектуры бытия и оказывает на нее все растущее воздействие. Бакминстер Фуллер создавал свои геодезические купола и сферы ради того, чтобы экономить материал. В Орландо эта же форма стала оболочкой «Мира Будущего». Уже оттуда, из Диснейленда та же форма была перенесена в гавань Генуи. Джон Хенч, многолетний дизайнер Уолта Диснея, вынуждал архитекторов разыгрывать пространственную форму ради сценария такого пребывания в зачарованном мире Микки-Мауса, когда грань между родителями и детьми стирается. Не удивительно, что теперь магазин может быть покрыт блестками, как платье Золушки, а замок, отчасти копирующий реальную сказку австрийского замка, заимствованную у братьев Гримм, построен.



По сравнению с сугубо наивным предъявлением камерного театра на улочке Авиньона, сегодняшняя театрализация жизни делается всерьез и масштабно. Лас-Вегас, в котором азарт отступил перед развлечением как таковым, держит первенство. В добротном воспроизведенных формах эпохи барокко «Дворец Цезаря» укрыта пышность «римских» интерьеров, отчасти заимствованная из музеев, отчасти из Голливуда. Пирамида Хеопса в половину ее истинной величины оказывается пустой оболочкой, внутрь которой аккуратно вдвинуты точные копии портала храма и статуи фараона Тутмоса III. Остается добавить, что внутрь можно попасть, только пройдя между лапами довольно грубо

слепого Сфинкса, а в залы игровых автоматов ведет колоннада «египетских» колонн.

Разумеется, это не более чем вполне невинная забава для взрослых, однако все заметнее, что тот же принцип зрелищности во имя зрелища начинает все ярче проступать в архитектурных решениях новейшего времени. Уже появились глухие фасады, напрочь разрушаемые зрительно цветом. Уже появились глухие фасады, на которые проецируются то пейзажи, то известные картины. К чему приведет увлеченность такого рода, предсказать невозможно. Похоже, Бредберри и Лем писали отнюдь не фантастику.





Сценарии городского пространства

Совокупность впечатлений, формирующих образ города в сознании, незаметно для него управляется той или иной сценарной схемой. Для городов древности такая схема складывалась самопроизвольно из разделения в пространстве обыденного, мирского, и

праздничного, сакрального. Никто в обычный день не мог ступить на камни дороги процессий, для чего на входе в афинский Акрополь в V в. до н. э. воздвигают великолепный парадный вход, Пропилеи. Обычные люди в обычный день могли подняться через них по боковым лестницам, тогда как широкий пандус между этими лестницами был открыт только богам и их жрецам. Высокие ступени стилобата, на который ставился храм, были для богов, и римляне, ценившие комфорт, врезали в эти ступени лестницу нормальных размеров – для людей. Первые два века новой эры каждый римский император возводил свой форум, пристраивая его к форуму предшественника, в результате чего сложился пространственный комплекс узких и обширных площадей, с их колоннадами, нишами-экседрами, монументами. Даже в уцелевших руинах сегодня угадывается богатство смены направлений пути и его оформления.



Средневековый город максимально использовал ограниченные ресурсы свободного от застройки пространства площадей, на которых торговали, выслушивали решения магистрата, казнили преступников, праздновали. На закрытую от ветров со всех сторон площадь Кампо в Сиене улочки города выводят сбоку, по касательной, или через арки под домами. Зимнее солнце и сегодня согревает рисунок мощения площади, отражающий членение города на части-сообщества. И сегодня здесь дважды в год проводится состязание всадников, в костюмах все тех же сообществ, и тогда балконы и окна окрестных зданий превращаются в трибуны для зрителей, выкупающих свои места за полгода. Тень от высокой башни ползет по мощению площади, играя роль солнечных часов. В Венеции с ее единственной большой площадью Св. Марка звон разных колоколов сзывал именно тех, кого хотели собрать, а дома-дворцы вдоль Большого Канала в день Венчания Дожа с морем увешивались драгоценными коврами, что создавало роскошные кулисы для неспешного следования золоченой барки Дожа к лагуне.

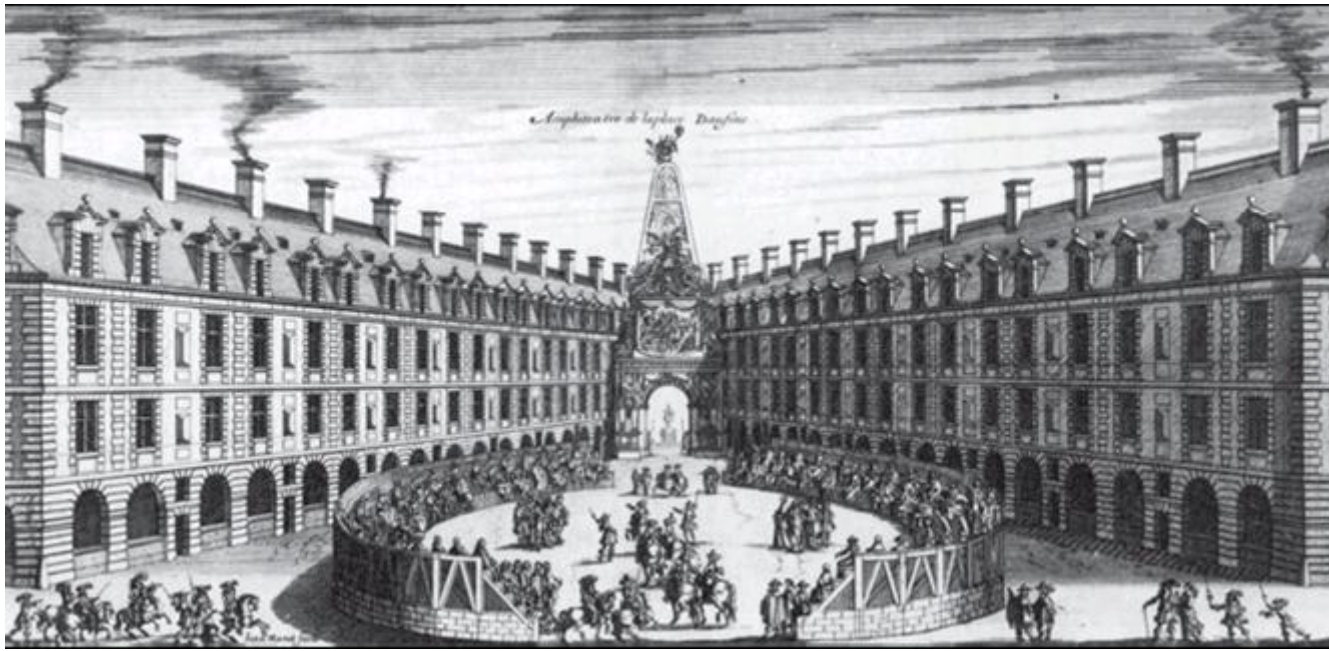
Сценарную схему Амстердама или Антверпена формировали связи порта и биржи, каналов и улиц, сбегających к зданию ратуши, тогда как сценой выяснения споров между противоборствующими группами новгородских «лучших людей» служил мост через Волхов.

Возрождение привнесло новый оттенок сценариям городского пространства, за

которые теперь брались художники. Рим первым начал жить по двум сценариям в одно и то же время: один для постоянных жителей, другой — для толп паломников, съезжавшихся в Вечный город со всей Европы. Именно для оформления парадного съезда кардиналов, для упрощения ориентации и движения между святыми местами была предпринята грандиозная реконструкция улиц. Пристрастие к вычерчиванию геометрических фигур поверх сложившейся веками городской планировки было естественным образом унаследовано городами новой, имперской эпохи. Система площадей и трассировки улиц, бульваров, набережных сохранила удвоение функций: комфорт горожан (во всяком случае т. н. чистой публики) требовал развития инфраструктуры, но все же на первом месте оказывался церемониал военных парадов и торжественных въездов монарха — по той же модели в советских городах основой планировочного решения оказывался сценарий ритуальных шествий демонстраций трудящихся перед трибуной начальства (всюду) и военных парадов — в столицах.

Модернизм пробовал обойтись без сценариев, но жизнь оказалась сильнее, и в каждом городе существует своя система сценарных схем, вроде тех, что характерны для, казалось бы, сугубо утилитарной планировки Нью-Йорка. Есть ритуал концертов на открытом воздухе в Центральном парке, ежегодный марафонский забег десятков тысяч горожан, выбрасывание из офисов небоскребов бумажной «лапши» в честь победы бейсбольной команды, толпа горожан и туристов на Таймс-сквер в новогоднюю ночь.





Главная улица, набережная и всякая площадь — отнюдь не только пустое пространство, необходимое для того чтобы разойтись по делам. Издавна это важнейшие сцены городского «театра». Улица была и остается каналом, по которому движутся процессии. На площадях оглашали указы, казнили и наказывали преступников, здесь было место странствующих комедиантов. По мере того как город капиталистической эпохи становился все более серьезным и торопливым, зрелища прятались в интерьеры, а улица становилась транспортной артерией. Формирование вновь пешеходных улиц, закрытых для транспорта, и огромная популярность этих мест доказали, что потребность в городском «театре» отнюдь не исчезла. Освобождаясь от транзита, улицы, площади и набережные становятся вновь тем, чем они должны быть в первую очередь — сценой, на которой актеры и зрители — те же самые пешеходы.

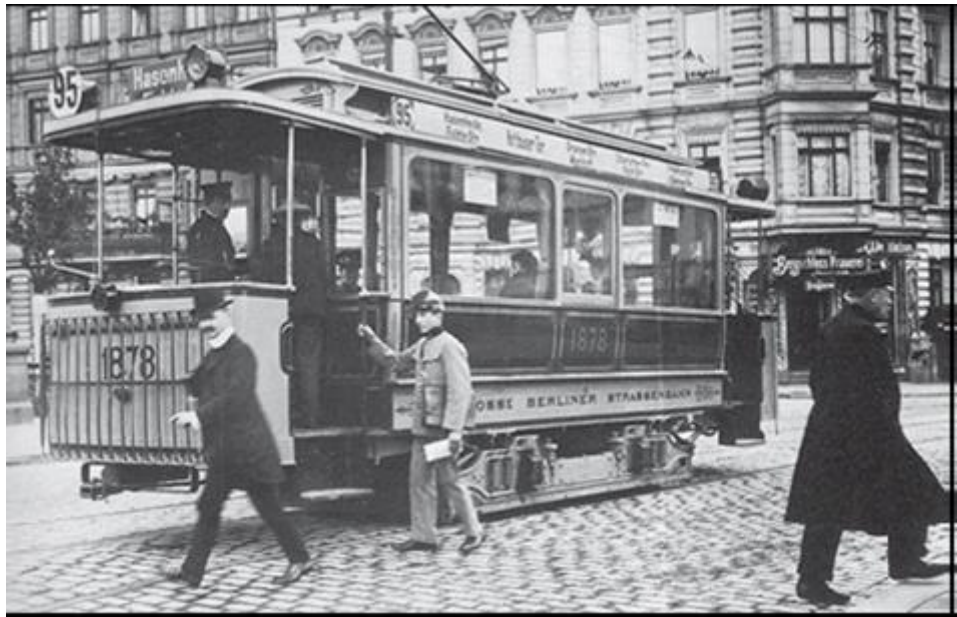


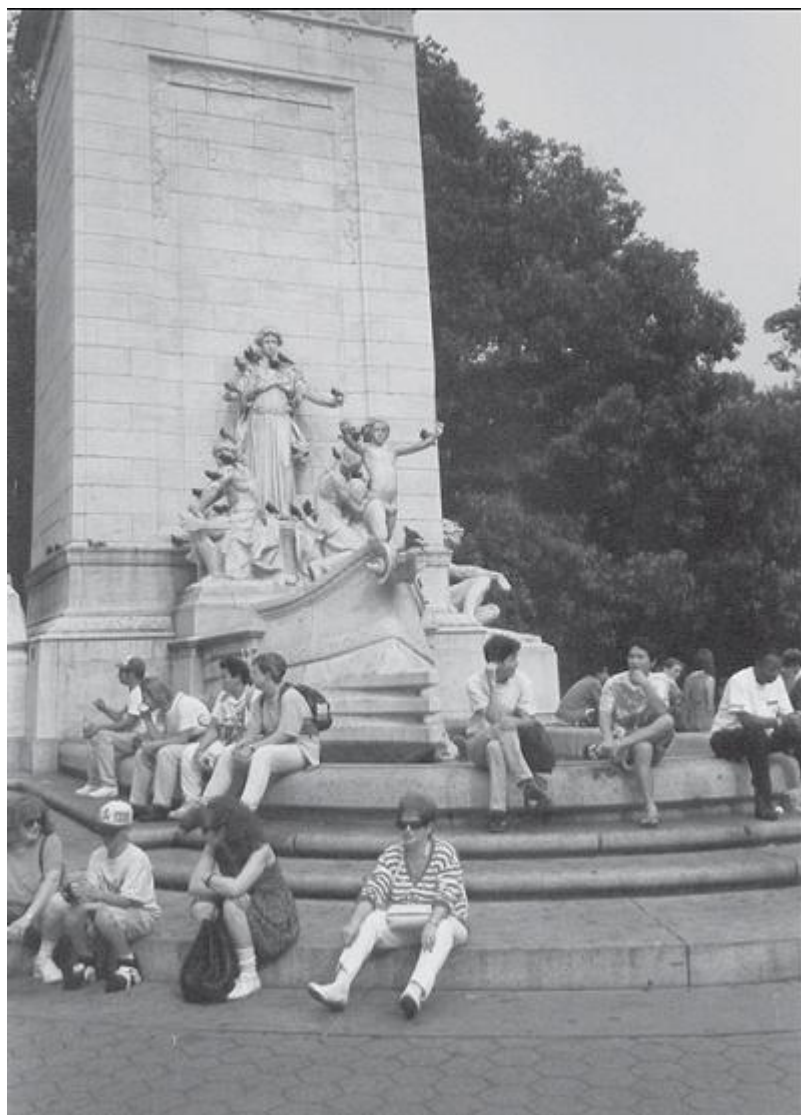




Среди множества уличных сценок, которые запечатлены рукой художника или объективом фотографа, есть немало таких, что вошли в хронику переустройства городов. Здесь – снос и расчистка старых кварталов Парижа ради создания прославивших его бульваров и их солидной застройки.







Городской ансамбль

С выхода в свет в 1889 г. книги Камилло Зитте «Художественные основы градостроительства» внимание урбанистов-исследователей было надолго приковано к теме, которая означала закрепление особой мыслительной конструкции. Во-первых, город оказался сведен к планировочной форме города, а во-вторых – центральные комплексы стали замещать собой в сознании всю городскую ткань. Иными словами, это закрепление позиции туриста и эстета, не даром первая же глава книги Зитте имеет название «Взаимосвязь между постройками, монументами и площадями».



Это мощная норма культуры, так что город, в котором нет мест, где взаимосвязь, названная Зитте, обретает качество художественного целого, воспринимается как неполный. Он может быть удобен для жизни в ее утилитарном измерении, но ординарен, скучен, ничем не запоминается, что снижает его привлекательность для всех – от последнего обитателя до потенциального инвестора.

Чем, собственно, ансамбль отличается от комплекса, т. е. группы сооружений и пространственных разрывов между ними, сцепленных неким общим назначением? Тем, что функциональная сопряженность дополнена художественной связностью, благодаря которой изъять хотя бы один элемент из целого, грубо заместить его другим без оглядки на целое значит утратить некую особенную ценность. При этом простая однородность оформления фасадов отнюдь еще не делает их комплекс ансамблем, он отнюдь не обязательно возникает и при введении дополнительного условия пропорциональной сгармони-рованности объемов зданий и воздушных промежутков между ними. Для того чтобы возник ансамбль, требуется еще толика магии, подобной той, что отличает гениальное произведение композитора от рядового. Как в музыке, так и в архитектуре объяснить ансамбль сложнее, но почувствовать его дано всякому, даже если этот всякий не владеет специальной художественной эрудицией.

Великие пирамиды в Гизе образуют ансамбль, ансамблем является связь между Парфеноном, Эрехтейоном, Пропилеями и маленьким храмом Ники на Афинском Акрополе, но не весь Акрополь. Форум Траяна образует ансамбль благодаря тому, что на нем соединено множество разнородных элементов. Это могучие, прямые колонные портики и портики полукруглых экседр, конный монумент на высоком пьедестале (не сохранился) и широкий проход через сумрак огромной базилики, где одновременно шло несколько судебных процессов. И это узкие проходы между павильонами библиотек и цоколем колонны Траяна, в ближней перспективе взмывающей вверх, в небо, и наконец – небольшая площадь, в глубине которой возвышался храм обожествленного императора. Но вот форумы в целом образуют комплекс, но не ансамбль.

Ансамбль есть архитектурно-художественное оформление драматургии пространственного сценария, в котором, как в симфоническом оркестре, каждый инструмент ведет собственную партию, но вместе они несут единую мелодию. Таким ансамблем, с простой мелодией, но могучим звучанием, стали столь разные структуры, как площадь Св. Петра в Риме или Дворцовая площадь в Петербурге.

Таков классический ансамбль с XVII по XIX в. Век двадцатый сменил музыкальные пристрастия, и среди множества созданных им комплексов я склонен выделить один – ансамбль Рокфеллер-центра на Манхэттене, идеально отвечающий эпохе классического джаза. Не исключено, что такое возникло потому, что единое целое, слившееся в виде исключения два типовых квартала, было «сыграно» объединенным усилием семи

архитектурных бюро. Напротив, все попытки создать ансамбль силами одного, даже если этот один именуется Ле Корбюзье, убедительного результата не дали.

Можно ли говорить об ансамбле применительно к нашему времени, пережившему и рок-н-ролл, и панк, и рэп? Ответа на этот вопрос пока нет – чаще удастся встроиться в ансамбль, уже сложенный трудами поколений, однако исключить этого нельзя. Линкольн-центр на том же Манхэттене не получился – он беден разнообразием, но нельзя исключить того, что Таймс-сквер с ее фантаσμαгорией световой музыки эпохи хай-тек таким станет.

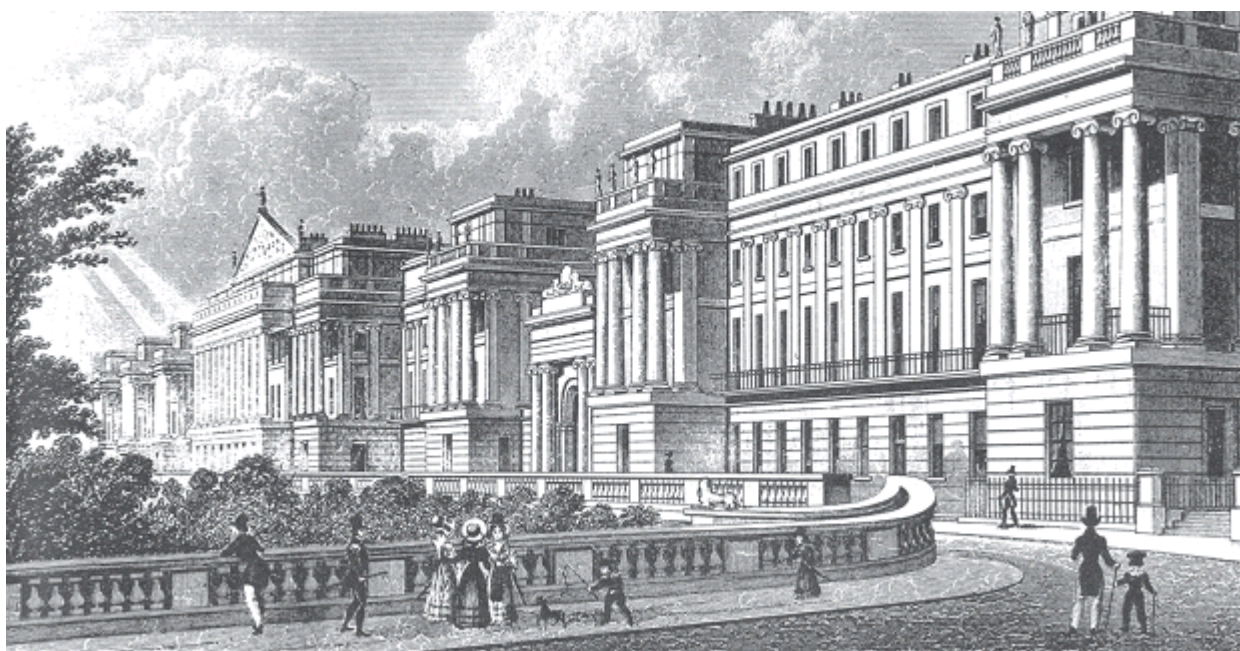


Простейшая форма ансамбля отстроена на трех простых принципах: осевая композиция, парная симметрия, повтор элементов при, как правило, всего двух ритмических рядах, как, скажем, в случае Бранденбургских ворот в Берлине.



При всей элементарности этих правил подробная отработка деталей и четкая выделенность центрального элемента придавали целому без труда считываемое единство, как в «полумесяцах», из которых сложен Эдинбург XIX в.





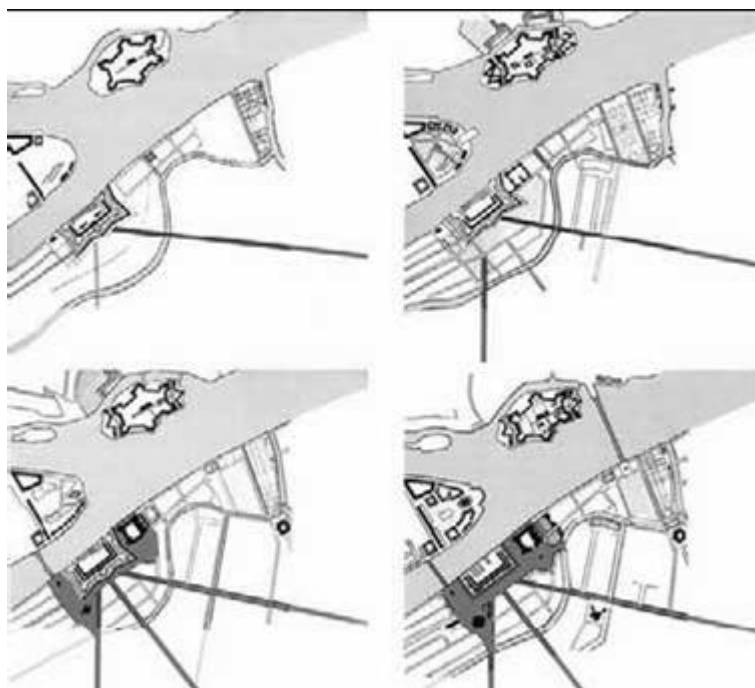
Простейшие схемы могут порождать изысканные решения, подобные парижской площади Согласия, но, при утрате чувства меры, могут вырождаться, и тогда возникают холодные фантазии вроде проекта центра Берлина, над которым Альберт Шпеер трудился вместе с фюрером.

Более сложные ансамбли возникают по единому плану, как это произошло с т. н. «террасами» Лондона, для которых Джон Нэш использовал пять ритмических систем.

Наивысшей сложностью и потому особым очарованием обладают, однако, те ансамбли, что нарастают в течение долгого времени, путем прибавления новых элементов так, что новое целое охватывает прежнее целое и включает его в себя. Таким свойством

обладает ансамбль площади Св. Марка в Венеции, ансамбль в Пизе, Красная площадь Москвы, после того как Померанцев поставил здание Торговых рядов, Шервуд – здание Исторического музея, и Щусев – Мавзолей, который стал неотъемлемой частью площади, независимо от его содержимого.

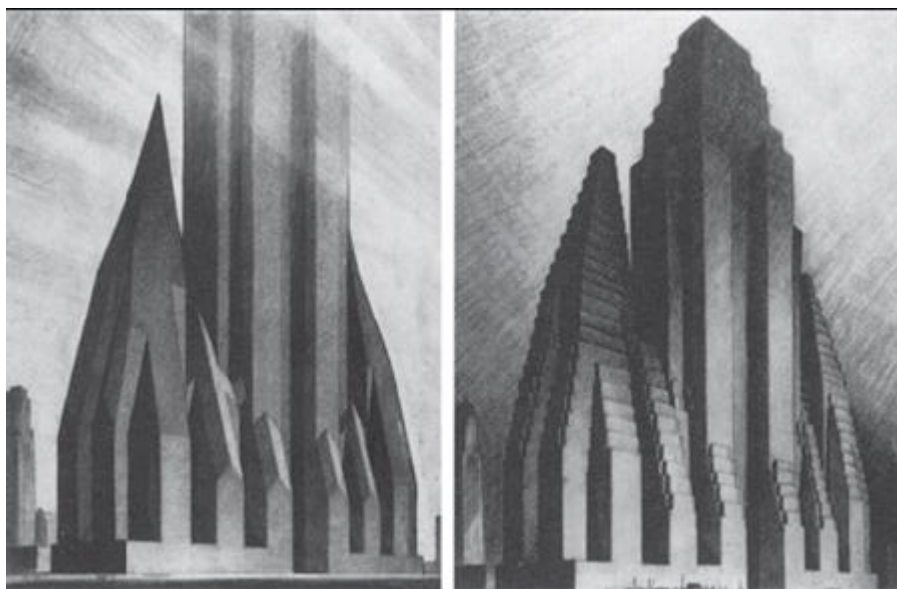
Превосходным примером разраставшегося ансамбля был и остается центр Петербурга, эволюция которого показана на схемах, тогда как облик его – и в целом и в частях – знаком каждому достаточно хорошо. Гораздо сложнее обстоит дело с попытками выстроить современный ансамбль, и прежде всего потому, что нынешний архитектор, как правило, отвергает самую мысль о том, чтобы подчинить свое решение решению своего предшественника. Культ авторства явно вступает в противоречие с давней культурой выращивания ансамбля.



Правила игры

В городском сообществе, с самых его начал, любые пространственные сценарии оказываются в рамках неписаного права или свода законов. Знакомые со школы законы Хамураппи жестко регулировали правила изменения границ домовладений и компенсаций за

урон, нанесенный соседу при перестройке. Конституции греческих городов-полисов в деталях прописывали правила общежития, а римляне кодифицировали эти правила в знаменитых Дигестах (выдержках) юриста Ульпиана. Нельзя затенять сад соседу, надстроив собственный дом или забор на меже, нельзя на дюйм нарушить священные границы храмового участка и т. п. В Византии Дигесты были дополнены специальной статьей о защите вида из каждого дома на воды Босфора, что было унаследовано и строителями русских городов: вид на реку или озеро был ценностью.



Средневековые города Европы регулировались в мельчайших частностях, когда речь шла о предельной высоте домов или о выступах по второму и третьему этажам – впрочем, само постоянное повторение этих правил явственно указывает на то, что их постоянно же нарушали.

В более поздние времена, в пределах городской черты, стремились законодательно прекратить или хотя бы ограничить строительство в дереве. Прописывали правила, по которым домовладельцы обязывались содержать в порядке мощение улиц напротив фасада своего дома, а в городах, где муниципальная власть была крепче, – еще и выметать весь мусор на середину улицы, откуда его подбирали особые команды. Менялось многое – кроме чрезвычайной устойчивости границ домовладений, нанесенных на выверенные планы кварталов. Нарушать эти границы, осуществляя принудительный выкуп, ради общих городских нужд, смогла уже только централизованная власть Нового времени.

С XIX в. законодательно закреплены «красные линии», определяющие грань между частным и публичным пространством. Затем стали закреплять правила, по которым фасады домов либо выносились на красную линию, либо имели фиксированный отступ от нее, либо домовладельцам предоставлялось право определить этот отступ самостоятельно.

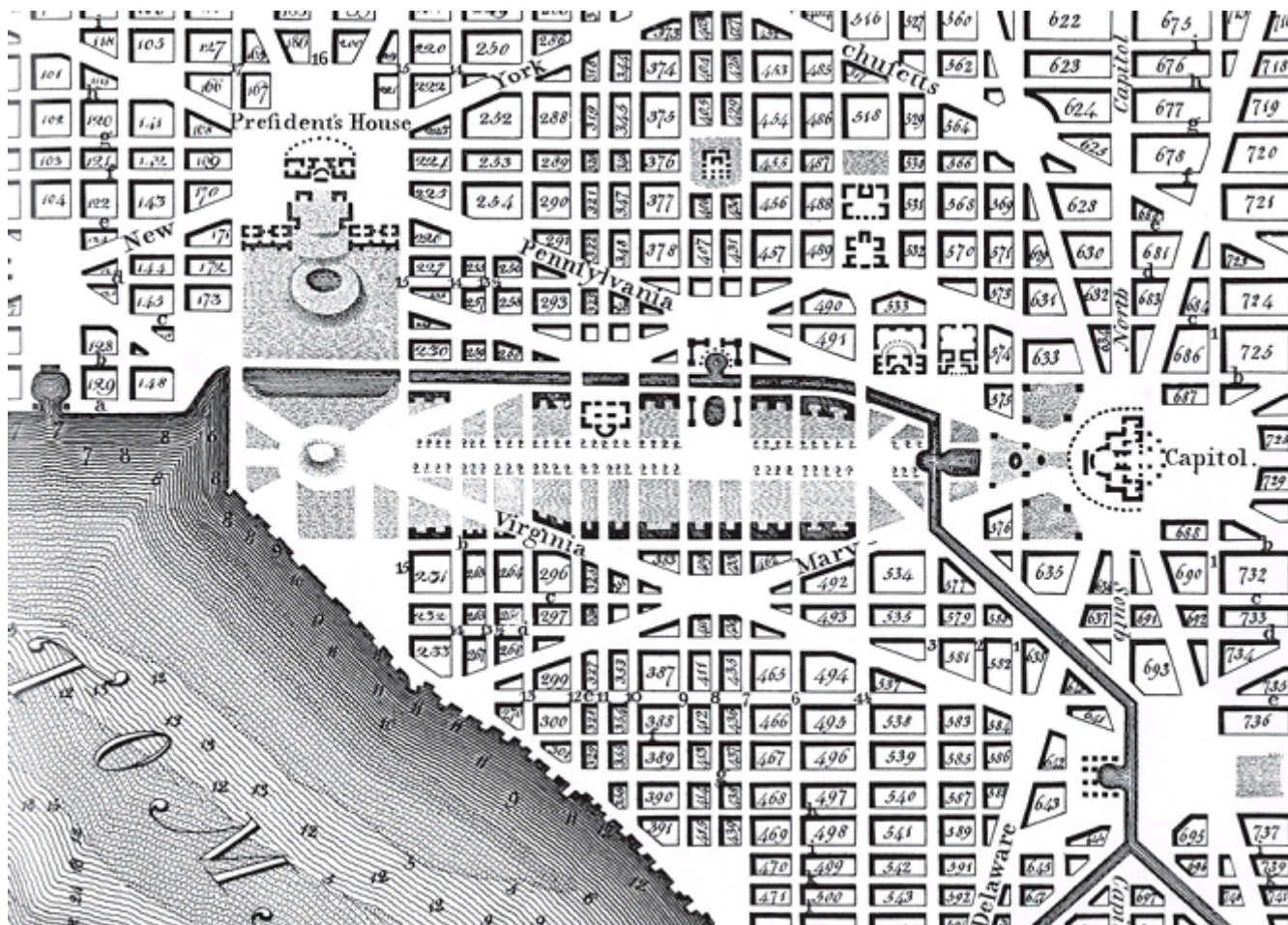
Во Франции или в России такого рода правила устанавливались государством, за соблюдением их следили чиновники министерств внутренних дел, а планировки городов прямо утверждались верховной инстанцией. В странах с большей независимостью муниципалитетов все решения принимались ими, хотя появление новых конструкций и новых материалов заставило и в этих странах вводить единые технические стандарты строительства. В любом случае утвердилась система, четко регулирующая отношение высоты зданий к ширине улиц, а площади подошвы зданий – к площади участка.

Увеличение высоты сооружений вызвало к жизни закон 1916 г. в Нью-Йорке, обязавший делать отступы внутрь участка через два десятка этажей, чтобы обеспечить доступ солнечного света в улицы-каньоны, и этот закон, подобно отсутствующему в этом городе главному архитектору, определил силуэт и структуру застройки. При разработке

региональных планов развития европейских городов к началу XX в. уже сложилась практика детального регулирования всех параметров городской среды, а в США к ней добавился зонинг – зонирование по функциональному использованию. В новых городах, построенных в духе Нового урбанизма, и в многих пригородах дотошность правил распространяется на типы детализировки, покраску зданий и даже на цвет занавесок в окнах – таковы контракты, которые покупатели недвижимости подписывают с застройщиком. Зонинг стал инструментом имущественной сегрегации, вызвав к жизни рыхлую структуру современного американского пригорода, и в новейших проектных программах, как, к примеру, в случае Денвера, наблюдается последовательный отказ от этой обедняющей схемы. В современной России мы до сих пор не определились с правилами застройки и реконструкции городов. Советская традиция склоняет к единому стандарту, тогда как разнообразие ситуаций – к большей дифференциации, но главное в том, чтобы понять и наконец договориться о том, где кончается городской закон и где начинается проект планировки. Пока еще в этом вопросе в головах царит изрядная путаница.



Наложение прямоугольной и диагональной сеток в плане Вашингтона, квадрат квартала со срезанными углами в генеральном плане Серда для Вашингтона, закон 1916 г. об отступах по высоте небоскреба в Нью-Йорке – все это примеры блистательно заданных и, главное, неуклонно соблюдаемых правил игры при построении города.



Генеральный план объекта

Вокруг планировочной документации накопилось множество недоразумений, и ее собственное содержание чаще всего путают с правилами, заданными в иной системе регулирующих документов, и главное, с технологией доступа к ним. И еще волей чиновников, которые в наших условиях владеют монополией на интерпретацию норм и правил.



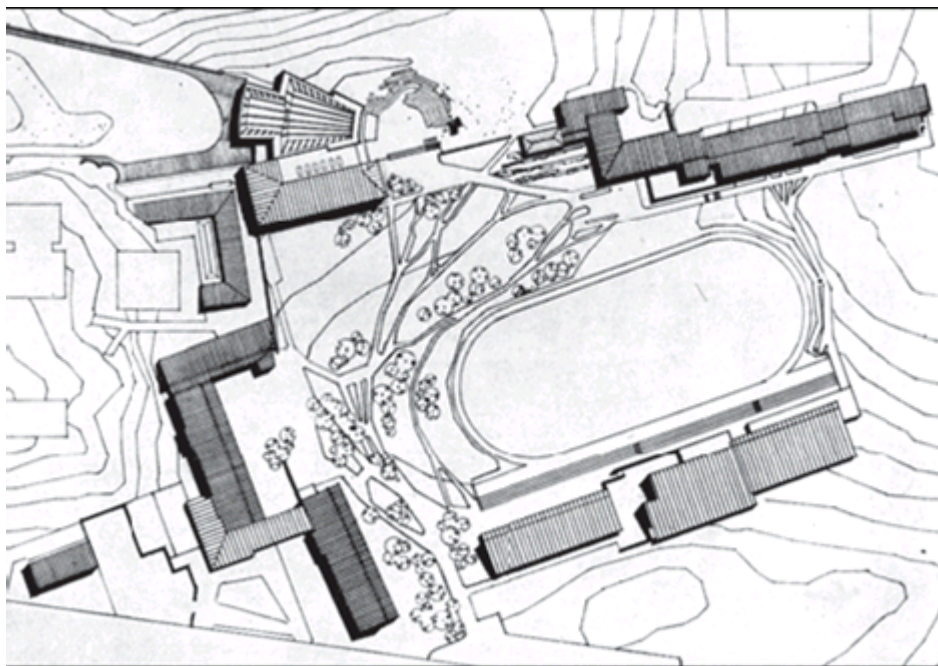
Генплан объекта – древнейшая планировочная форма, определяющая позицию сооружения или группы сооружений на участке в рамках норм, определяющих разрешенный отступ от красной линии, предельное отношение застроенной площади участка к общей его площади. В современных условиях важнейшее значение имеет, во-первых, точная привязка сооружения к топографической сетке координат, во-вторых, возможности подключения к инженерным сетям. В принципе эти характеристики должны содержаться в паспорте участка, и в старых городах мира они давно включены в реестр, нередко наряду с т. н. конвертом – абстрактной пространственной фигурой, которая уже определяет предельную высоту и площадь подошвы будущего сооружения. В наших условиях эта работа только начата, и ведется она неспешно, что порождает множество трудностей. Собственное проектное содержание такого генплана определяется всегда как компромисс между представлениями заказчика и представлениями архитектора, к чему в условиях старого города могут добавляться особые ограничения, накладываемые необходимостью соблюдать неприкосновенность охраняемых видов и/или соседством с памятником истории и культуры. Проектное содержание включает также освоенность подземного пространства участка, с учетом его геологических и гидрогеологических особенностей, и, наконец, вопросы ландшафтной планировки и дизайна.

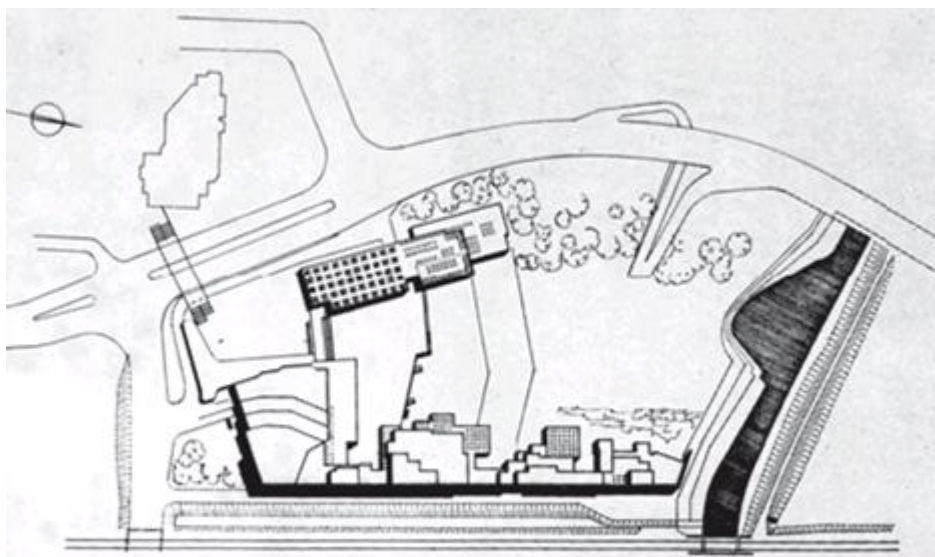
Применительно к пригородному поселку или малому городу-спутнику, который формируется по единой девелоперской программе, генплан участка сводится скорее к ландшафтному дизайну, поскольку все прочие требования уже предопределены детальной планировкой целого. Применительно к «вставке» в существующий городской квартал генплан объекта сведен к техническим составляющим, но предполагает предъявление плана измененного целого. Еще проще дело обстоит с перестройкой таунхауса, так что в действительности только проектирование сложного по очертаниям, крупного объекта выдвигает перед планировщиком действительно сложную задачу. Особенно в том случае, когда речь идет об объекте, расположенном в гуще застройки, и отнюдь не обязательно в центре города – в любом случае грамотный генплан объекта предполагает достаточно

глубокую аналитическую работу.

В состав этой работы включается влияние нового объекта на систему транспортных коммуникаций – понятно, что офис на десятки тысяч квадратных метров, жилой комплекс с сотнями квартир или торговый центр существенно перестраивают распределение нагрузки на уличную сеть. Характер и потенциальная стоимость недвижимости в новом объекте окажутся в зависимости от множества дополнительных характеристик среды. Здесь и непосредственное соседство нового объекта (с перспективой его изменений), и близость к основным маршрутам общественного транспорта (с такой же перспективой), и близость парка, и дистанция до привлекательных учебных заведений и торговых центров, и вид из окон, наконец. В условиях резкого возрастания потребления электроэнергии и тепла все чаще оказывается проще обеспечить крупный объект автономной инженерной системой, чем добиться подключения к городским сетям, тем более что муниципальные власти упорно стремятся переложить расходы на реконструкции сетей на застройщика.

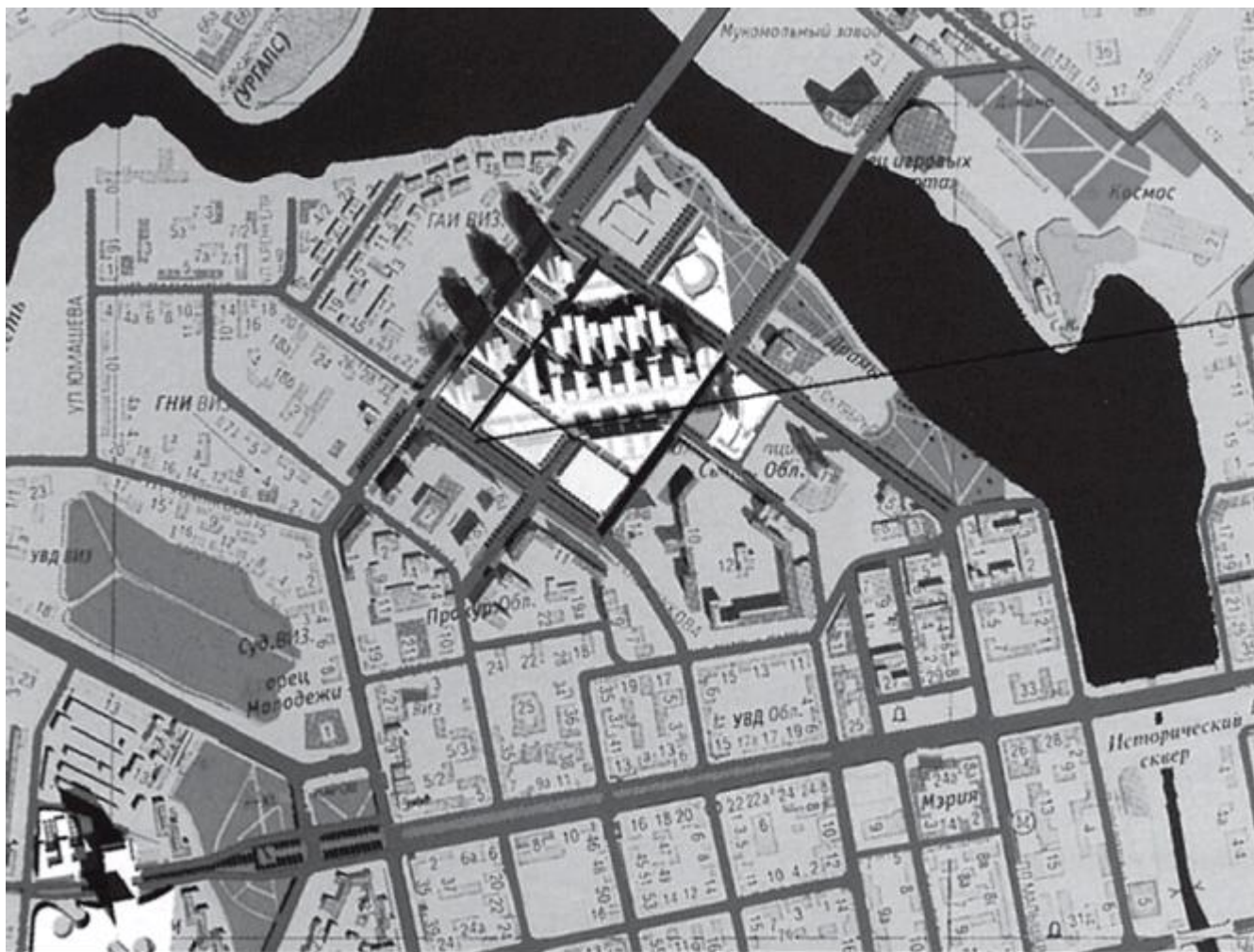
Фактически в случае генплана крупного и сложного объекта основной объем работ по меньшей мере поровну делится между аналитическим исследованием и детальным проектированием. Не удивительно, что во всех странах процесс разработки согласования генплана такого объекта растягивается на срок, сопоставимый со временем строительства, и существенно сократить длительность процесса невозможно – даже в благоприятных условиях, когда вся исходная документация собрана в паспорте участка.





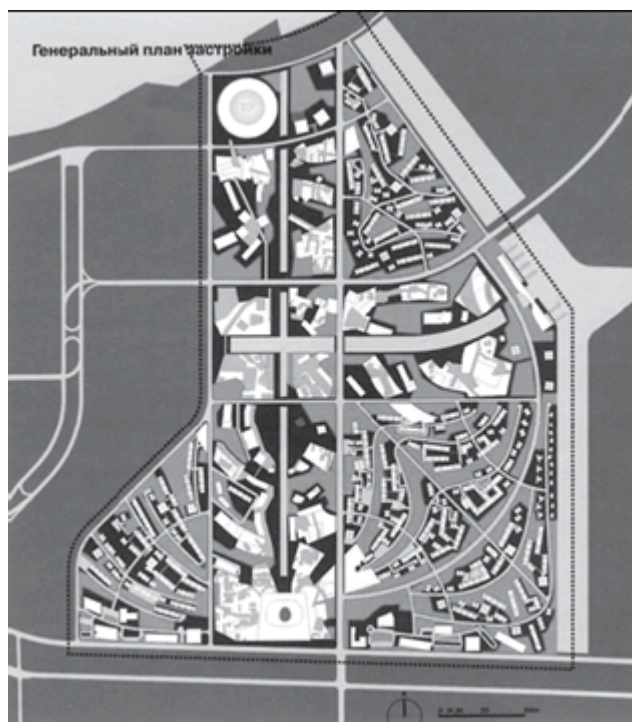
Вверху – генеральный план застройки Новой Тулузы (Жан Кандилис). Фрагмент ясно указывает на последовательное развертывание общей планировочной схемы. Проект университета (Алвар Аалто) преодолевает схематизм модернизма за счет обогащения его местной традицией. Этот стиль работы планировщика ушел (к сожалению) в прошлое. Архитектор мог ограничиться фиксацией взаиморасположения объектов, подъездных путей к нему и рельефа. Дальнейшая детализация осуществлялась «по месту», что требует регулярного присутствия автора на строительной площадке.

Девелоперская схема подготовки проектной документации такой ремесленной технологии не допускает. Характерный пример принципиальной схемы – один из вариантов локализации новой штаб-квартиры «Газпрома» в Петербурге, где определены только зоны под застройку разной этажности. Характерен и проект бизнес-квартала «Сити-центр» в Екатеринбурге. Точный макет генплана двух объектов совмещен с детальным ситуационным планом центральной части города, что позволяет наглядным образом представить, каким образом новые комплексы используют выгодное место, зарезервированное с начала 90-х годов. Проект выполнен в соответствии с генеральным планом развития Екатеринбурга до 2015 г., однако неясно, насколько учтен рост транспортных нагрузок. Сочетание имен сегодня типичное: генеральным заказчиком выступает Уральская горно-металлургическая компания, девелопером является ее дочерняя структура. Архитектура и планировочное решение – Valode amp;Pistre. Консультантом выступает швейцарская OPIM Inuernational Consulting.



Детальная планировка

Принятый Градостроительный кодекс не содержит этой планировочной формы, которая занимала чрезвычайно ответственную позицию в отлаженной системе советского градостроительства. Сейчас ее фактически включили в состав генплана города, что никак нельзя признать удачным решением, тогда как генплан поселка или обособленного участка в составе городской ткани в точности соответствует требованиям к проекту детальной планировки. ПДП был прочно привязан к идеологии застройки микрорайонами и, соответственно, был забыт в период бурной «точечной» застройки, когда в лучшем случае удовлетворялись предъявлением некой общей схемы микрорайона после возведения нового объекта.



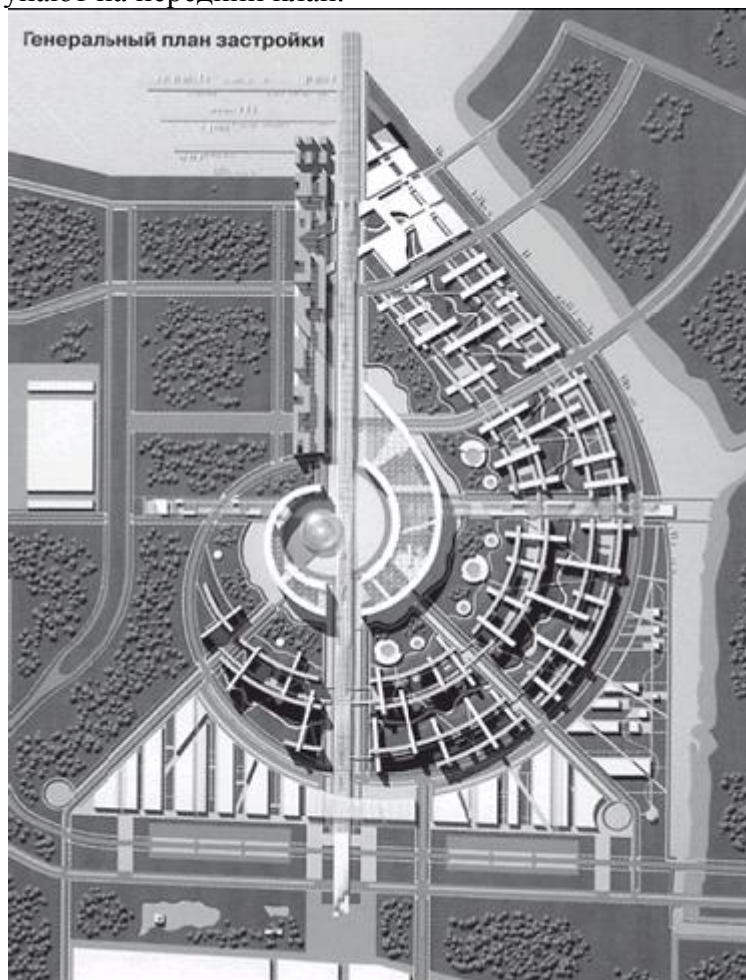
В отличие от генплана объекта ПДП включает в себя всю совокупность связей на четко ограниченной территории: функциональных (отношение с системой услуг), ландшафтных (в системе части города и внутри участка), транспортных, включает всю систему инженерных коммуникаций, включая работу с подземными и ливневыми водами, которая требует весьма тонкой настройки.

В идеальном случае ПДП является отображением на плане города полновесного инвестиционного проекта, который ни в коем случае нельзя отождествлять с генеральным планом. Когда автору довелось играть роль генерального консультанта при разработке крупного инвестиционного проекта по выбору модели застройки участка бывшего завода площадью десять гектаров, работа экспертной группы была построена следующим образом. После того, как инвестор убедился в том, что предложенная ему архитекторами схема планировки имеет случайный характер, была создана экспертная группа. В группу вошли риэлторы от т. н. элитной недвижимости, риэлторы от недвижимости среднего уровня стоимости, риэлторы, специализирующиеся на торговых площадях, риэлторы по прочим услугам, представитель инженерно-конструкторского бюро, зарубежный эксперт по транспорту и, естественно, ответственный представитель инвестора.

Группа провела шесть дискуссий, по одной в неделю, что позволило готовиться к каждой сессии, и выработала модель пропорционального отношения четырех базовых групп недвижимости, с учетом имевшейся и прогнозируемой конъюнктуры. Отстроила принципы взаимоотношения с соседними кварталами (мера открытости-закрытости), характер включенности в транспортные коммуникации и связи с парком, технологию освоения подземного пространства – тем более что в любом случае следовало выбрать и вывезти зараженный производством грунт. В череде дискуссий было оформлено ТЗ – техническое задание на проектирование, после чего организован закрытый конкурс на архитектурно-планировочную концепцию застройки участка. Кстати, из семи известных в Москве архитектурных фирм только одна разработала схему, действительно отвечающую требованиям технического задания, тогда как остальные стремились либо приспособить к участку ранее разработанные проекты, либо разыграть профессиональный этюд на условно понятую тему. К сожалению, до настоящего времени многоступенчатая работа такого рода осуществляется редко, что приводит к существенным ошибкам.

В случае проектирования пригородного поселка или городка-спутника площадью до примерно 200 гектаров развернутый инвестиционный проект не менее важен. Необходимо

понять, будет жизнеспособным торговый или развлекательный центр или нет, включится ли школа в региональную систему образования и на каких условиях, или это будет частное учебное заведение, какова инженерная инфраструктура и способ ее обслуживания, каковы сценарии развития на соседних территориях и пр. ПДП, как уже отмечалось, в этом случае фактически совпадает с генеральным планом, и деликатность художественного построения искусственного ландшафта, тонкость отстройки отношений между архитектурой односемейных домов, таунхаусов, галерейных или секционных домов разной этажности и т. п. решительно выступают на передний план.



Для иллюстрации выбраны три варианта планировочного решения района «Балтийская жемчужина», достаточно полно показывающие, как сталкиваются в условиях конкурса совершенно различные философские трактовки одной и той же задачи.

Вверху – концепция голландской группы OMA-ARUP, лидером которой является Рэм Кулхаас: авторы определили свое прочтение темы жилого района и бизнес-центра как «пейзаж после битвы», подразумевая битву человека с природой. По центру – концепция петербургской группы «Студия 44» совместно с бюро «Земцов, Кондиайн и партнеры». Общее спиральное построение, явно ассоциирующееся с формой раковины-жемчужницы, повторено и акцентировано домом-спиралью.

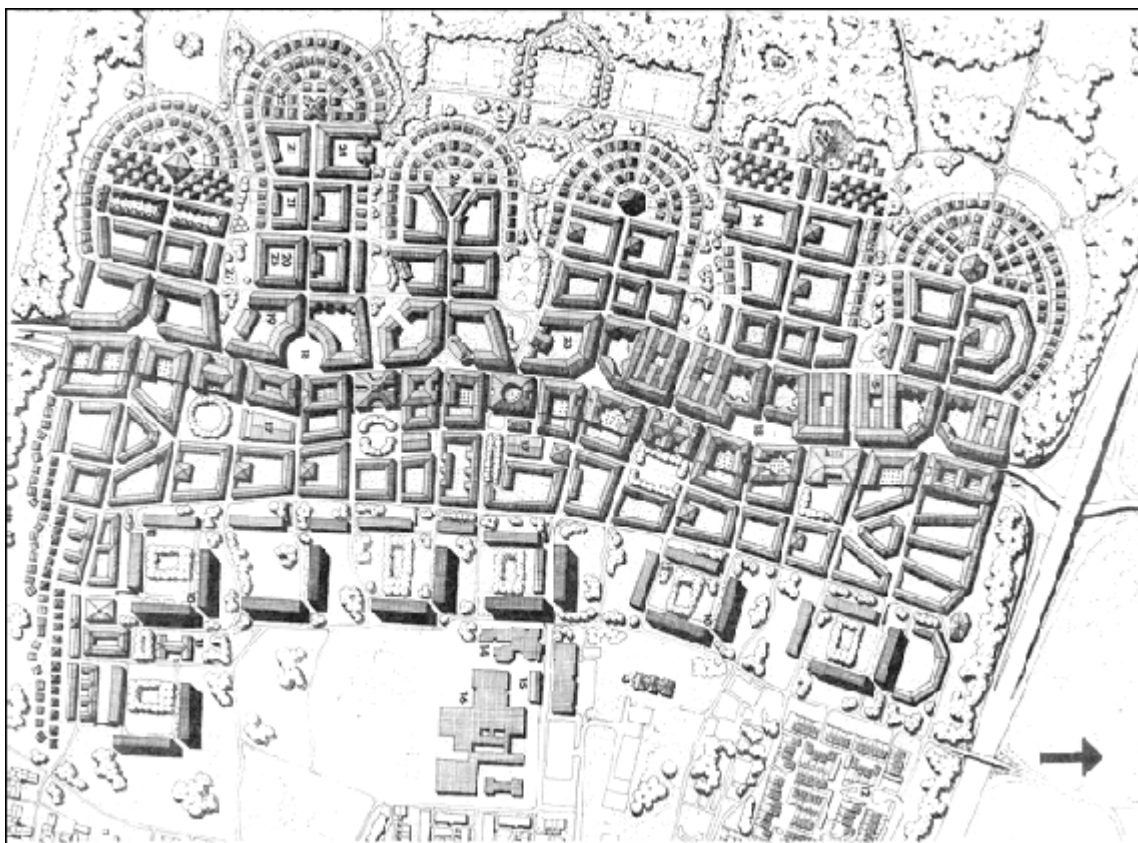
Внизу – генеральный план шведской группы SVECO, которая почти полностью отказалась от метафор, предпочтя им внятную, хотя и несколько пресноватую схему застройки. Таунхаусы и разомкнутые кварталы низкоэтажной застройки с обеих сторон подводят к «хребту», образованному домами повышенной этажности. Впрочем, вовсе без метафорики не обошлось, и у основания мола, ведущего в залив, есть сфера-«жемчужина».

Далее иллюстрацией служит шведская интерпретация давней концепции «города-сада», выполненная Арне Расмуссеном. Основой очевидным образом являются три принципа: тупиковая организация подъездов, примерно равная величина жилых групп –

»соседств», сочетание мягкости общего планировочного рисунка с четкостью квартального построения домов с дворами внутри.

Расмуссен относится к небольшому кругу планировщиков, которые всегда начинают работу над генеральным планом с общего образа целого в виде свободных контурных рисунков, сразу же переходя затем к детально прорисованной транспортной схеме.





Генеральный план города

Реконструкция городов встречается в наше время значительно чаще, чем возведение новых, но в любом случае генплан остается ключевым инструментом развития поселений. При этом необходимо помнить, что достаточно часто под словом генплан имеют в виду существенно разнящиеся документы. В обычной мировой практике под выражением Master Plan понимают только что описанный выше ПДП – проект детальной планировки фрагмента городской среды, тогда как выше по уровню оказывается т. н. Comprehensive Plan, чему ранее соответствовала Концепция генерального плана, а в терминологии, недавно узаконенной Градостроительным кодексом, соответствует Стратегический план развития.

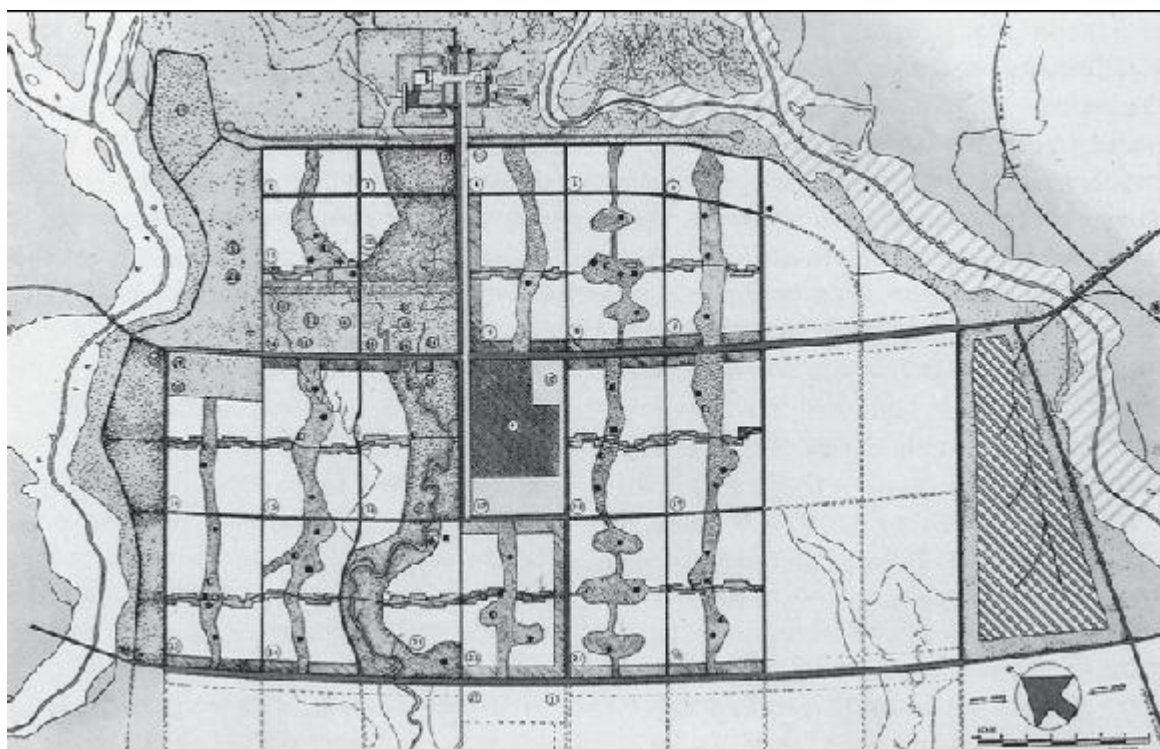
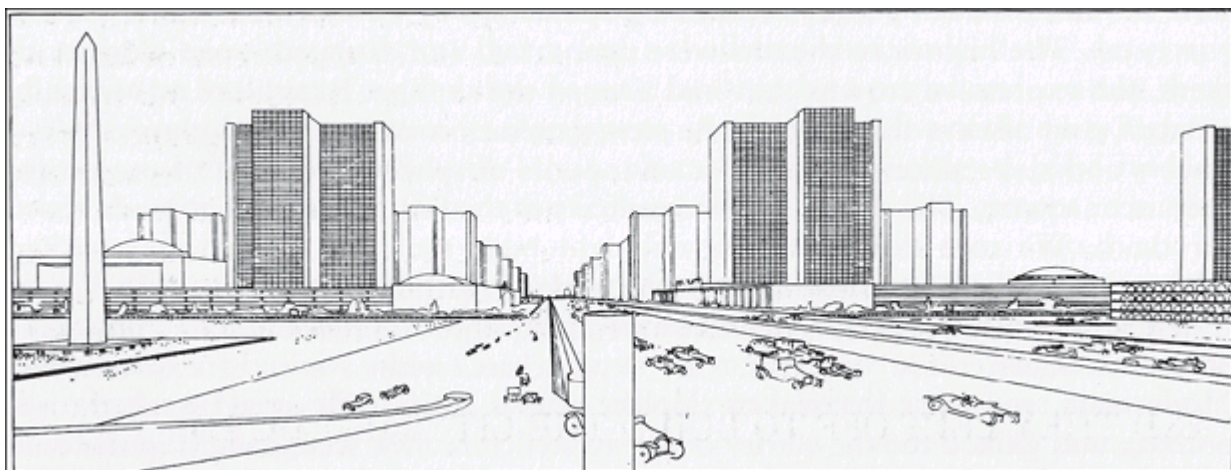


В тексте книги было приведено достаточно примеров подхода к формированию планировочных концепций и результатов реализации этих концепций в практике, что позволяет здесь говорить только о нынешней ситуации в России по отношению к общемировым трендам. От советской эпохи нами унаследована вполне определенная мифология генплана. С одной стороны, утверждалось, что генплан – это закон, и в сегодняшней практике такая позиция закреплена тем, что генплан утверждается представительной ветвью муниципальной власти. С другой стороны, это никоим образом не закон прямого действия, и его интерпретация делегирована муниципальным архитектурно-строительным управлениям или отделам. С одной стороны, генплан – это базисные сети транспортных и инженерных коммуникаций, размещение центра (центров) деловой активности и услуг, основных зон и указание на правила их освоения. При современной компьютерной технике отнесение к генплану должно быть общедоступной услугой, и в ряде городов – малых, как Александров, или крупных, как, к примеру, Пенза, весь городской «партер» был, до последнего уличного колодца энергетиков или связистов, оцифрован, включив обновляемую информацию о первых этажах всех зданий – центрального района города, во всяком случае. Тем не менее над сознанием и муниципальной власти и авторов корректировки генеральных планов явно тяготеет восходящее к эпохе барокко желание увидеть на генплане некий заверченный образ города. Отсюда наряду со схемами аналитического содержания, включая т. н. опорный план, на который нанесены все капитальные постройки, генплан стремятся представить в виде картин с птичьего полета – с отображением конкретных зданий.

Это явная ошибка, поскольку такое отображение означает лишенное реального смысла вторжение в масштабный уровень проектов детальной планировки частей.

Если генплан является не декоративным украшением кабинета главы поселения, а служит инструментом контроля над соответствием инвестиционных проектов общественной пользе, то главной формой его выражения становятся наряду со схемами развития коммуникаций паспорта участков и ПДП. Это особенно важно при бурной реконструкции советских частей городов, застроенных в логике ведомственной разобщенности, с огромными разрывами между пятнами разнохарактерной застройки. Это тем более важно, что, привыкнув отождествлять развитие городской среды с ростом города, измеряемым в квадратных метрах жилья и услуг, нам трудно смириться с тем, что на добрых два десятилетия нам предстоит в основном задача оптимизации городских территорий в условиях демографического сжатия. Наконец, особенно важно перейти от попыток изображать город как остров на белом листе к рассмотрению его в контексте окружающих освоенных земель и, следовательно, видеть его развитие в кооперации с районными властями и властями поселений.

При таком подходе базой становится именно Стратегический план в связке с правилами застройки по планировочным зонам, утверждаемыми представительным органом местной власти как законодательный акт прямого действия. При наличии Стратегического плана, правил застройки и проектов детальной планировки, разработка и корректировка которых ведется в непрерывном режиме, нужда в старом генплане, пытавшемся отразить все в маловразумительной для горожан форме, отпадает.

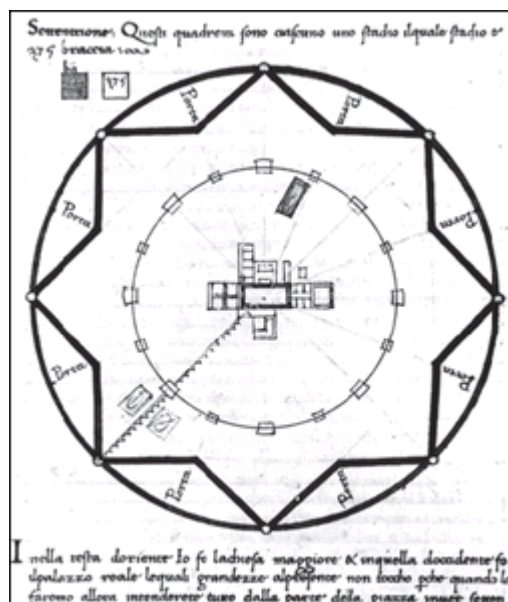


Ле Корбюзье не мог удовлетвориться ролью создателя отдельных сооружений и страстно стремился к тому, чтобы проектировать или полностью реконструировать старые города. Для Манхэттена он нашел необходимым полностью снести «слишком маленькие» небоскребы, что и изобразил на открытке, посланной во Францию. При работе над генеральным планом Немура (Алжир) в безлюдном и маловодном месте архитектор предложил заключить речку в трубу, перекачать воду на вершину холма и дать ей обводнить сухие склоны, на которых следовало разместить одинаковые многоэтажные «жилые единицы». При разработке генерального плана Чандигарха (Индия) Ле Корбюзье сосредоточил внимание на создании системы озелененных пешеходных трасс в виде смягченной сетки наложенной на сетку автотрасс. Влияние мастера было огромно, и только в последние десятилетия мы наблюдаем возрождение и старого города – в концепции «нового урбанизма», и «города-сада», но уже полностью в логике массового автомобильного движения.



Стратегический план развития города

К сожалению, пока еще в России об этом важнейшем документе приходится говорить в будущем времени. Даже в тех случаях, когда разрабатываются стратегии развития, как, к примеру, в Норильске, перед которым стоит задача оптимизации застройки при существенном сокращении «излишнего» населения, взвешенные суждения о направлениях развития остаются текстовым документом. Стратегический план, конечно же, содержит отработанную систему взаимосвязанных тезисов, но обретает действительно операциональную форму только тогда, когда эти тезисы положены на графическое отображение планировочной концепции и эскизы проектов детальной планировки зон города. Разумеется, ориентированный на относительно бесконфликтную реализацию Стратегический план должен быть плодом многоступенчатого публичного обсуждения, с привлечением независимых экспертов и всех активных общественных сил. Предписанная российским законодательством практика обсуждений генпланов или ПДП остается пока еще сугубо декоративной операцией. Без предварительного полноценного ознакомления с полной документацией такое обсуждение напрочь лишено смысла.

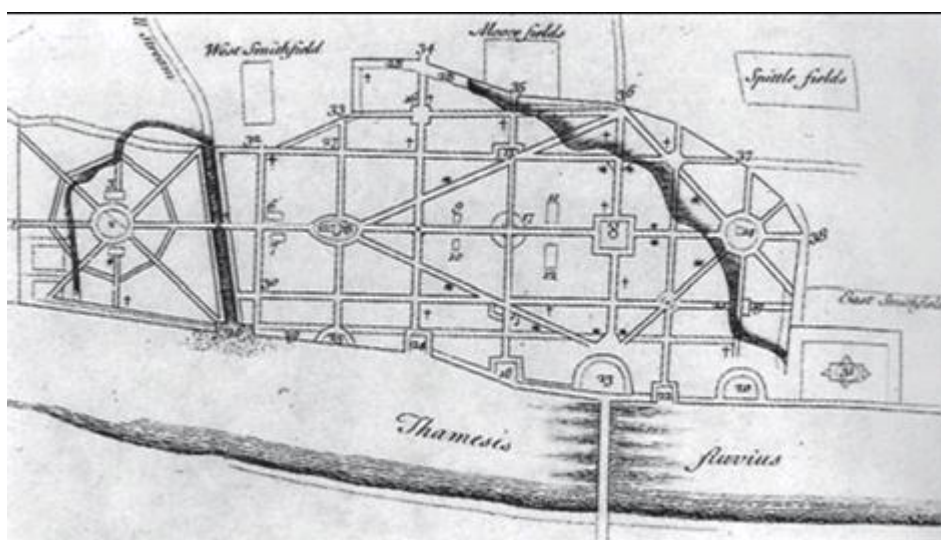


Если полноценная разработка Стратегических планов в отношении поселков или отдельных кварталов, или университетских городков (Сидней или Сингапур) теперь широко распространена в мире, то применительно к городу в целом такая практика все еще является скорее исключением, чем правилом. Тем важнее тщательное изучение образцов, какими, вне сомнения, является Стратегический план развития Денвера в США, рассмотренный в книге. Особое значение имеет отработка технологий и методическое обеспечение взаимодействия между ядром развития и окрестными территориями.

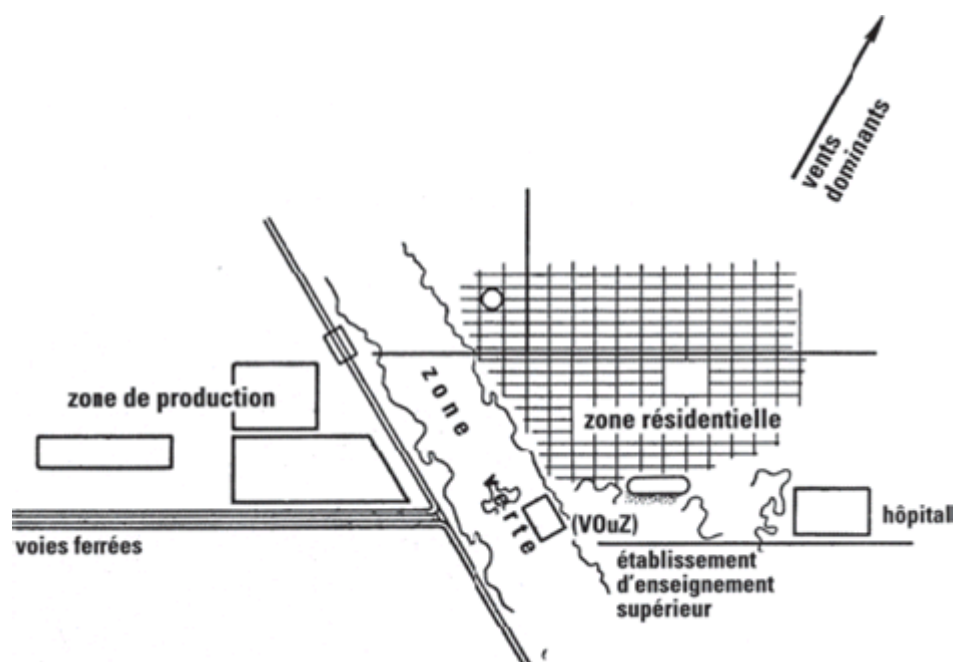
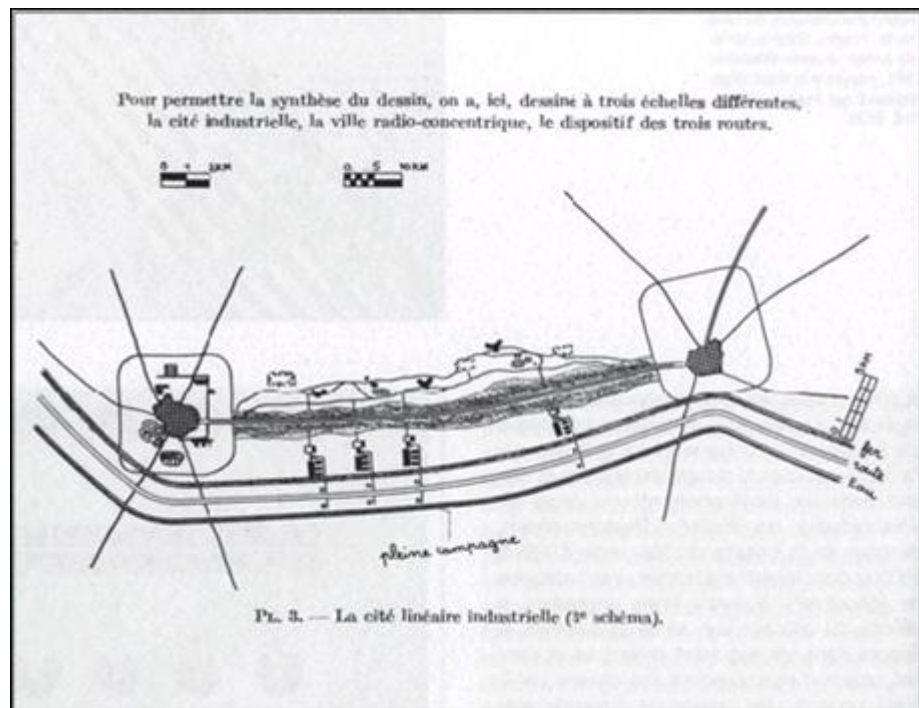
В настоящее время, с активным привлечением независимых экспертов, предпринимается попытка разработки предпосылок для формирования Стратегического плана развития Челябинска. В этом случае четыре темы: жилье, питьевая вода, свежие продукты и грамотная переработка отходов – уже стали основой заключения взаимовыгодных соглашений между городом-ядром и окрестными поселениями, из которых два имеют статус городских округов, а два являются сельскими муниципальными районами. При том что «силовая» реализация интересов ядра на первый взгляд кажется более простым средством решения его задач, отстройка консенсусных оснований для Стратегического плана не только способна смягчить или даже устранить неизбежные конфликты интересов. Еще существеннее то, что в этом случае учет интересов соседей оказывается чрезвычайно эффективным средством повышения качества планировочной деятельности в целом.

Стратегический план призван в первую очередь ответить на вопрос о внятных приоритетах развития города как потенциальной агломерации, понимаемой не как административное объединение, а взаимовыгодное сотрудничество. Простое перечисление всех мыслимых направлений деятельности (именно такими оказываются в массе документы, именуемые стратегиями развития) не является ответом на этот вопрос. Если город N ориентирует свое развитие на производство высоких технологий, то на первый план для него выступает не отведение площадей для технопарков, что, конечно же, совершенно необходимо, а создание привлекательных условий для людей, способных обеспечить качественный скачок системы образования в связи с научными исследованиями и бизнесом, который эта связь порождает. Так это происходит в Томске. Если город N ориентирован на формирование эффективного центра переработки сельскохозяйственной продукции, то главным для него окажется создание привлекательных условий для развития новых систем обслуживания агропромышленных холдингов и фермерских хозяйств, включая модернизацию банковской, кредитной системы и создание новой системы широких услуг для сельхозпроизводителей...

Реальная задача заключается в том, чтобы выстроить «шарнир», переход от выбранного дерева целей с единственным приоритетом к переводу его на язык пространства.



Генеральные стратегии развития городов разрабатывали начиная с проекта Форцинды Антонио Аверлино. Тем же занимался Кристофер Рен, переосмысляя Лондон после великого пожара. Сориа-и-Мата создавал модель «линейного города», а Николай Милютин грезил о Соцгороде. Ни одна из этих концептуальных схем, включая мечты начала XX в. о городе воздушных мостов и аэропланов, не была прямо воплощена в жизнь. Но все они оказали огромное влияние на то, чем стали нынешние города.



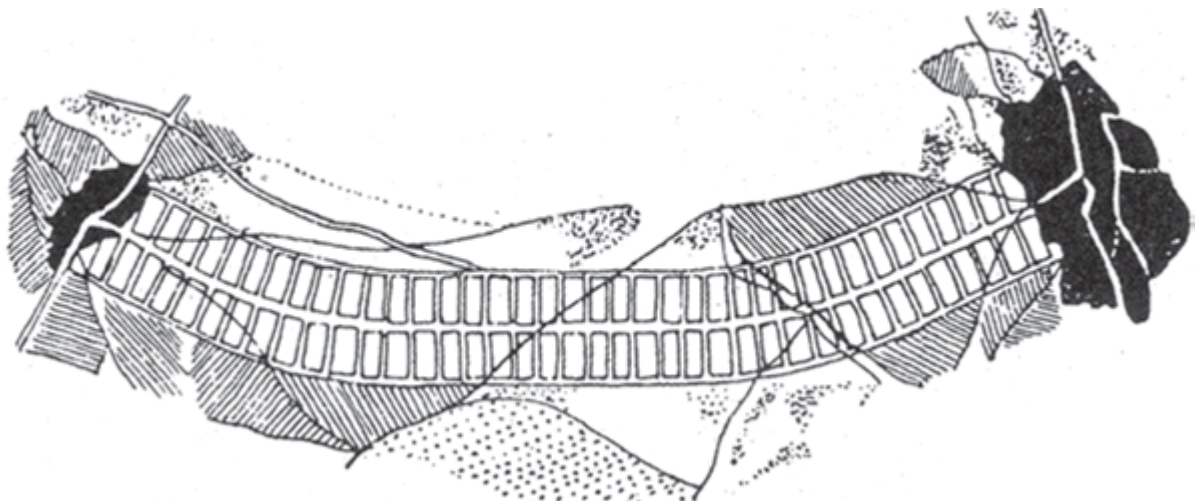


Схема территориального планирования

Новый Градостроительный кодекс так именно обозначил то, что в советское время именовалось схемой районной планировки. Различие заключается не только в этом. Районная планировка была, по определению, инструментом реализации схемы развития производительных сил на территории страны, т. е. уточнением системы расселения в соответствии с проектными концепциями, разработанными Госпланом. СРП – Схема территориального планирования – отразила, к сожалению, фактический отказ от разработки программы территориального развития в масштабах страны или хотя бы в масштабе федеральных округов. В результате СРП должны разрабатываться как положение на карту стратегий развития субъектов Федерации по отдельности, что подразумевает преобразование административных границ в реальные барьеры между сопредельными территориями. И действительно, все т. н. стратегии регионального развития, рассмотренные с моим участием в Министерстве регионального развития в 2006–2007 годы, представляли территорию субъекта Федерации как своего рода остров. Как если бы соседних территорий и связей с ними не было вовсе.

Несмотря на обширность территории многих российских регионов, порочность этого подхода очевидна. Россия, как и всякое другое государство, членится на множество стран в географическом смысле. В экологическом смысле речной бассейн есть единое целое. Экономические связи корпораций охватывают множество регионов целиком или только частями. Московский, самарский, казанский капитал в экономическом смысле колонизирует отдельные территории, или только некоторые из городов, или особо привлекательные районы. Демографические движения осуществляются в значительной части сквозь межрегиональные границы. Иными словами, если видеть в схемах территориального планирования не одно только документальное подтверждение готовности к инвестиционной деятельности, но и реальный инструмент развития, они непременно должны быть вписаны и в национальный, и, в ряде случаев, в трансконтинентальный контекст. Разработка и оценка жизненно необходимых крупномасштабных проектов вроде Полярного Урала с полным пониманием прямых и вторичных последствий осуществима только при переходе к аналитике и планированию в масштабе макрорегионов, с их социально-экономическими, экологическими и этнокультурными особенностями. Попытки расписать Полярный Урал, Забайкалье или Дальний Восток по субъектам Федерации обречены на неудачу, и перейти к реалистическому формату СРП все равно придется – увы, с большим неоправданным запаздыванием, мотивированным единственно близорукостью министерств, ответственных за экономическое развитие страны.

Повторим: политика крупномасштабного планирования успешно начиналась в период первых советских пятилеток. В искаженном ведомственным подходом виде она все же

продолжалась весь доперестроечный период, а множество ошибок, совершенных при энергичном создании каскада гидроэлектростанций на равнинных реках, при освоении целинных и залежных земель или при строительстве Байкало-Амурской магистрали, было связано не с самим планированием, а с волюнтаризмом невежественной власти. Приостановив работу над СРП, практически прекратив исследования, без которых грамотное планирование невозможно, и растеряв исследователей, мы бездарно потеряли два десятилетия. Теперь придется начинать почти с нуля – в условиях, когда ни один университет не готов даже к тому, чтобы начать обучение необходимых стране специалистов, их подготовка может быть осуществлена лишь в инновационных вузах, которые лишь начинают складываться. Такова реальность, и тем важнее внимательное изучение нового опыта, накопленного в мире в сфере планирования территориального развития. Это должно быть изучение не столько по опубликованным материалам – те имеют излишне сжатый и, по понятным причинам, скорее рекламный характер, сколько путем включенного наблюдения, встраиванием в работу.

Первоклассных работ такого рода, вроде территориальной программы развития Израиля или программы развития Большого Ванкувера, не столь уж много, внешне инструменты их создания кажутся обидно простыми, но только через критический анализ можно уловить все то, что может быть использовано в России в разумной перспективе. Выявить и отделить от всего, что определено глубокими и тонкими различиями в культуре поведения, в культуре бизнеса, в правовой культуре людей. Эти неустранимые различия принципиально запрещают механический перенос в наши условия. Стратегии регионального планирования – это не математика, это сложнее. Попытки как-то иллюстрировать эту тему на одной-двух страницах бесперспективны – каждая такая схема по сути представляет собой развернутый трактат и выдергивать из него одну или две схемы иначе, чем это уже сделано в основном тексте книги, заведомо лишено смысла.

Урбанистические исследования (вместо заключения)

Так уж сложилось, что в сегодняшней России возрождение урбанистики должна инициировать лишь горстка эконом-географов, считанные экономисты, да несколько специалистов с базовым образованием в архитектурных школах и опытом планировочной работы. Тем не менее, по мере развития инвестиционной деятельности, достаточно быстро накапливается новый опыт понимания сложности предмета, сложности работы с городом и районом в условиях одновременного действия рыночных, отчасти квазирыночных, отчасти вовсе не рыночных механизмов. В условиях атомизованного общества, почти отсутствующих местных сообществ, при серьезном сопротивлении архаических моделей регионального управления, при обилии хищнических интересов. С глубокого осмысления этого опыта и предстоит начать, преодолевая трудности получения первичной информации в достаточном для обобщения объеме. Понятно, что добыть такое знание можно только одним путем – погружаясь в решение практических задач планировки.

Это, разумеется, не означает ненужности академического знания об опыте, который накапливался долгие века. Напротив, в книге отражено усилие показать, как много было совершено замечательных открытий и замечательно интересных ошибок в подходе к задаче планирования городов. За века накопилось обширное положительное знание об этом огромном опыте, но давно известно, что каждое поколение можно считать состоявшимся только в том случае, если ему удалось написать историю заново – осмысливая настоящее, с его невиданными ранее задачами, через прошлое. Так вышло, что в этой естественной череде мы практически пропустили работу двух поколений, долгое время лишенных возможности нормально работать в пространстве мировой мысли. Тем нужнее осуществить значительную работу посылить быстрого освоения этого пространства.

За последние полвека корпус работ, посвященных урбанистике, различным ее

аспектам, не только необычайно разросся, но и продолжает разрастаться с почти пугающей скоростью. Эта литература существенно изменилась, давно оставив позади уверенность людей, вроде Камилло Зитте, в том, что можно раз навсегда установить правила создания прекрасного города, а людей, вроде Ле Корбюзье – в том, что воля художника способна построить города заново. Эта литература оставила позади мечтания людей на переломе XIX и XX веков. Им казалось, что технический прогресс сам собой решит все проблемы города и горожан. Теперь мы знаем, что этот прогресс, масштаб которого и масштаб последствий которого они не могли себе представить, не только строит и развивает города, но и омертвляет их.

Современная урбанистическая литература расслоилась. Есть монографии, посвященные только улице, только городскому транспорту, только дизайну городского «партера», исключительно стратегическому планированию и т. д. Это важные и нужные работы, и их желательно знать. Но есть и другие работы – от книг Льюиса Мамфорда полувековой давности до книг Вильяма Митчелла, в которых предпринимаются в целом успешные попытки увидеть заново эволюцию города как города людей. Тех, кто этот город создает осознанно, в процессе решения профессиональных задач, и тех, кто пересоздает его ежедневно своим поведением в городской среде. Эти книги нужно знать в особенности, но для этого их надо переводить, получать или приобретать копирайт, находить издателя. Все это требует времени, которого не хватает всегда, а в наши дни его недостает особенно.

Осознание огромности задачи и ограниченности возможностей готовило автора к написанию этой книги, в которой запечатлен личный опыт переживания перипетий муниципального движения в нашей стране и личный опыт освоения значительного объема разноязычной, преимущественно английской и американской, литературы, наряду с чтением наново литературы классической. Так удачно сложилось, что авторское желание совпало с заинтересованностью современных девелоперов в том, чтобы издать своего рода пособие, своего рода введение в урбанистику. Книгу следует воспринимать в этом вспомогательном качестве. На большее автор не претендует.