

The cover features a white background with several large, overlapping green parallelograms. The text is centered and rendered in a purple, sans-serif font. The top line of text is 'ВИТОЛЬД РЫБЧИНСКИЙ', the middle line is 'ГОРОДСКОЙ КОНСТРУКТОР', and the bottom line is 'Идеи и города'. At the very bottom, the publisher's name 'STRELKA PRESS' is written in a smaller, purple, sans-serif font.

ВИТОЛЬД
РЫБЧИНСКИЙ

ГОРОДСКОЙ
КОНСТРУКТОР

Идеи и города

STRELKA PRESS

Витольд Рыбчинский

Городской конструктор.

Идеи и города

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=6737870

Рыбчинский В. Городской конструктор. Идеи и города: Институт медиа, архитектуры и дизайна «Стрелка»; Москва; 2014

ISBN 978-5-906264-23-7

Аннотация

Представления о красоте и комфорте постоянно меняются, на сцену выходят все новые поколения архитекторов и градостроителей, экономисты придумывают новые концепции, а экологи – новые угрозы, и каждый этап преходящей интеллектуальной моды становится частью истории города – идеи о городском развитии не уходят в прошлое вместе со своим временем, но получают физическое воплощение в городском ландшафте, наслаиваются и влияют друг на друга – и на нас, городских жителей. Основные детали интеллектуального конструктора, из которого собран современный город, описывает профессор Пенсильванского университета Витольд Рыбчинский.

Содержание

Предисловие	6
Глава 1	12
Глава 2	23
Чарльз Малфорд Робинсон и «гражданское искусство»	31
Конец ознакомительного фрагмента.	37
Комментарии	

Витольд Рыбчинский

Городской конструктор.

Идеи и города

Посвящается Мартину Майерсону (1922–2007), градостроителю, педагогу, уважаемому коллеге, и Мартину Поули (1938–2008), собрату по «мусорной архитектуре», писателю, другу

Город – это природная данность, как пещера, косяк макрели или муравейник. Но в то же время он – осмысленное произведение искусства, содержащее в своей коллективной структуре множество более простых и личных произведений искусства.

Льюис Мамфорд

Над тем, что мы хотим выразить в облике наших городов, смеяться не следует. Их замысловатое устройство можно считать настоящим чудом. Ведь это проявление возможности неизмеримого множества людей свободно строить и воплощать в жизнь бесчисленные планы.

Джейн Джекобс

Witold Rybczynski

Makeshift Metropolis: Ideas about Cities

© Witold Rybczynski, 2011. All rights reserved

© Институт медиа, архитектуры и дизайна
«Стрелка», 2014

Предисловие

Как и многие студенты-архитекторы моего поколения, я почерпнул свои идеи о сущности городов из книг Льюиса Мамфорда и Джейн Джекобс. Штудирюя труды этих авторов на занятиях и на досуге, я по молодости еще не понимал, что во многом их можно назвать идейными противниками. Мамфорд, с тоской вспоминая о городах доиндустриальной эпохи, активно выступал за их будущее развитие в «малом масштабе», как заповедовал его наставник Патрик Геддес. Джекобс, относившаяся с подозрением к планированию в целом и современному планированию в частности, считала, что город живет по собственным правилам, которые градостроители, как правило, игнорируют, или, если говорить о современных теоретиках, включая Геддеса, сознательно узурпируют. С Мамфордом у меня была только одна короткая встреча – на обеде в его честь, когда он посещал Университет Макгилла. Этот человек присутствовал при рождении современной архитектуры и градостроительства, что делало его личностью почти легендарной. Джентльмен до мозга костей, Мамфорд держался официально и несколько отчужденно. Он казался пришельцем из другой эпохи. Дерзкая и откровенная бунтарка Джекобс импонировала впечатлительному юнцу куда больше.

С тех пор как Джекобс написала «Смерть и жизнь боль-

ших американских городов», прошло полвека, и время скорректировало мои незрелые суждения. Например, ее априорное отвержение идей «красивого города» и «города-сада» сейчас представляется мне несколько легкомысленным: обе эти концепции оставили неизгладимый – и позитивный – след в истории американских городов. Убедительность ее доводов о «жизни улицы» умеряется тем, что мы теперь знаем о «защищающем пространстве» и общественной поддержке правопорядка (community policing). Да и сам городской мир за пятьдесят лет изменился: постепенный вывод промышленных предприятий изменил облик ряда больших американских городов, в центральных районах которых сохраняются бедность и расовые барьеры, а разрастание пригородов стало важной движущей силой развития мегаполисов. Вместе с тем растущее внимание к экологическим вопросам возродило интерес к мыслям Мамфорда о региональном планировании.

Спор между Джекобс и Мамфордом нужно рассматривать в историческом контексте, поэтому в главе 2 я анализирую три главные идеи, повлиявшие на американское градостроительство первой половины XX века: концепции «красивого города», «города-сада» и «Лучезарного города». В главе 3 рассказывается о мощной атаке Джекобс на современное градостроение и о том, какое воздействие она оказала на архитекторов и планировщиков. Однако, пока Джекобс занималась состоянием центральных районов города, американ-

ский урбанизм шел по пути децентрализации, что тридцатью годами раньше предвидел Фрэнк Ллойд Райт, разработавший концепцию «города широких горизонтов», которая была основана на развитии пригородов. Джекобс относилась к этой идее с таким презрением, что даже не упомянула ее в своей книге. В главе 4 описывается, как получилось, что эксцентричный гений Райт оказался пророком. В главе 5 все эти нити сплетаются воедино: в ней речь идет о том, как три главные идеи (и их критика со стороны Джекобс) повлияли на развитие американских городов, воплотившись в зеленые набережные и новые пригороды, построенные по принципам «города-сада». Что же касается райтовской концепции постоянного расширения границ города, то реальность давно уже превзошла все его ожидания.

Американский город, это неупорядоченное, можно сказать, анархическое поле для индивидуального предпринимательства, этакий «городской конструктор», во многом стал воплощением идей Джекобс. Однако все произошло не так, как она ожидала. В наиболее привлекательных городских районах селятся не рабочие, которым она уделяла первостепенное внимание, а состоятельные люди и молодежь. Энергия города, за которую она выступала и которую справедливо считала «барометром» здоровья городской жизни, воплощается в новой коммерческой и жилой застройке, по масштабу не уступающей той, что она так критиковала. Эти проекты осуществляют девелоперы, которых не было во време-

на, описанные в «Смерти и жизни». Сегодня, однако, именно они играют первую скрипку и давно уже заменили градостроителей в роли главных стратегов развития городов.

В книге я попытался собрать все, что узнал об урбанистике и развитии городов. Шестнадцать лет назад я начал читать курс по основам дизайна и градостроительства для студентов, специализирующихся на деловом администрировании и недвижимости. Затем я познакомился с коллегами, по большей части экономистами, с кафедры недвижимости Школы Уортона. Выяснилось, что все они занимаются исследованием городских проблем – жилищным строительством, государственным финансированием, иммиграцией и бедностью. Их основные научные интересы мало отличаются от интересов архитекторов и градостроителей из Школы дизайна Университета Пенсильвании, где я также преподаю: и те, и другие озабочены улучшением ситуации в городах и в жизни горожан. Однако экономисты исходят из того, что, прежде чем что-то менять, нужно сперва понять, как это работает. То есть их исследования связаны не столько с тем, каким *должен быть* город, сколько с тем, каков он есть – как он функционирует. Это означает, что они занимаются сбором и анализом огромного количества информации, пытаюсь понять, почему люди ведут себя именно так, а не иначе, живут там, где они живут, и выбирают то, что выбирают.

Хотя градостроительные проекты обычно начинаются с функционального анализа и изучения местных условий,

транспортных схем и так далее, главная цель любого городского планировщика – найти новаторское решение существующей проблемы. Архитекторы и градостроители озабочены тем, как сделать город соответствующим их представлениям – более безопасным, компактным, зеленым, живым. Рабочая гипотеза состоит в том, что проектировщик, то есть специалист, учитывает интересы потребителей и лучше всех знает, как добиться этих достойных целей. Что же касается моих коллег-экономистов, то они подходят к проблеме с другого конца, пытаясь выяснить, чего хотят сами люди.

Что же такое город – воплощение замыслов планировщиков или девелоперов, или и тех, и других? Именно этим вопросам и посвящена моя книга. Главы 6 и 7 рассматривают «альтернативную историю города», которая связана с потребностями заказчиков, потребителей и предпринимателей, а не с предписаниями планировщиков. В главе 8 речь пойдет об антагонизме между сегодняшней модой на «икономическую» точечную застройку (так называемый «эффект Бильбао») и проектированием городской среды. В главе 9 говорится о том, что мы узнали о городском строительстве и реконструкции, и о том, как из уроков последних пятидесяти лет вырастают стратегии, в которых прагматизм и постепенное развитие сочетаются с государственной и частной деятельностью. В последних двух главах сравниваются представления американцев о том, какими должны быть их города, и требования к городу в условиях нынешнего экологиче-

ского кризиса. Как выясняется, они во многом не совпадают. Именно разрешение этого противоречия станет главной задачей следующего поколения градостроителей.

Глава 1

Переустройство города

Я стою на крыше здания, выходящего на бруклинскую набережную. На дворе март, с реки дует пронизывающий ледяной ветер, но солнце светит ярко, и вид манхэттенских небоскребов по ту сторону сверкающей Ист-Ривер просто великолепен. «Площадь каждого из этих причалов – пять акров, – говорит мой спутник, специалист по ландшафтной архитектуре Майкл ван Валькенберг. – По размерам это равно Брайант-парку». Ван Валькенберг рассказывает о будущем парке, который протянется вдоль набережной больше чем на милю – от Атлантик-авеню на юге до Бруклинского и Манхэттенского мостов на севере, и я заражаюсь его энтузиазмом. Пока что это место напоминает заброшенную автостоянку: за провисшим забором из рабицы – только потрескавшийся асфальт да кучи мусора. До нас доносится ровный гул машин, несущихся по автостраде Бруклин – Куинс. Хотя старые склады на пристани уже снесены, трудно представить себе, что здесь будет парк, но ван Валькенберг заверяет меня: через четыре года основные работы завершатся. Уже на следующей неделе сюда придут первые грузовики с землей.

В четырехэтажном здании, на крыше которого мы стоим, разместился «полевой штаб» ван Валькенберга. Здесь

он вместе с партнером – Мэттом Урбански – объясняет мне суть проекта при помощи макета в 50 футов длиной, который занимает большую часть сводчатого помещения. То, что я вижу на макете, мало напоминает традиционный парк. Узкая полоса земли вдоль берега уставлена моделями деревьев (кроны сделаны из зеленого губчатого материала), а около трети территории парка расположено на шести грузовых причалах – прямоугольных платформах, протянувшихся перпендикулярно реке, словно растопыренные пальцы. На одном из причалов появятся поля для бейсбола и футбола, на трех будут разбиты лужайки и клумбы с полевыми цветами, еще на одном – баскетбольная и гандбольная площадки и теннисные корты, а шестой превратится в мини-заповедник. Ван Валькенберг и Урбански рассказывают, какие возможности для досуга будут у посетителей парка. Помимо спортплощадок и беговых дорожек здесь предусмотрены тропки для прогулок, приливные бассейны, где можно бродить по колено в воде (река в этом месте дает приливную волну в четыре фута), большой водоем с тихой водой для байдарочников, пляжи для любителей позагорать, зоны для пикников, места для выгула собак, пристань для небольших яхт, рынок под открытым небом и стоянка речных трамвайчиков. И все это на каких-то 84 акрах! Общественные парки – отличительная черта североамериканских городов. Это не европейские подстриженные газоны и «одомашненные» произведения садово-паркового искусства, а обширные зо-

ны, где воспроизводятся природные ландшафты – пруды, реки, поляны, леса. Большинство этих парков, появившихся во второй половине XIX века, связаны с именем Фредерика Лоу Олмстеда, именно он оказал наибольшее влияние на отношение общества к этому вопросу и продемонстрировал, как нужно планировать и устраивать парки. Произведения Олмстеда, особенно Проспект-парк в Бруклине и Центральный парк на Манхэттене, пользовались огромной популярностью, и мысль о том, что большой парк необходим каждому городу, быстро распространилась по всей стране: они появились в Буффало, Монреале, Чикаго, Филадельфии, Сан-Франциско, Луисвилле и десятках городов поменьше.



В Бруклине растет новый парк. С разрешения Michael Van Valkenburgh Associates

Как и все американские архитекторы, занимающиеся устройством парков, Ван Валькенберг идет по стопам Олмстеда. Но если Центральный парк создавался с помощью крупных бизнесменов, землевладельцев и политиков, то

парк у Бруклинского моста стал результатом инициативы местных жителей. В 1988 году жители, граничащего с набережной района Бруклин-Хайтс, недовольные предложением Управления порта отдать эту зону под коммерческую застройку, образовали Комитет по созданию природоохранной парковой зоны у Бруклинского моста. Комитет начал продвигать встречную инициативу: разбить в этом месте общественный парк. (Несмотря на наличие Проспект-парка, в Бруклине зеленых зон меньше, чем в любом другом крупном городском районе страны.) В конце концов было найдено компромиссное решение. Городские власти согласились устроить парк, но проект должен был осуществляться на основе самофинансирования: стороны договорились, что 20 % территории будут отведены под коммерческое использование, например, под жилую застройку¹. Полученные доходы должны напрямую передаваться Корпорации по строительству парка у Бруклинского моста, которая будет заниматься его обслуживанием – по оценкам, на это потребуется до 15 миллионов долларов в год (содержание причалов обходится недешево). В 1998 году, на стадии планирования, фирму ван Валькенберга привлекли в качестве консультанта, но после конкурса проектов его назначили главным планировщиком и архитектором будущего парка^[1].

Пока мы осматриваем место строительства, ван Валькен-

¹ В рамках окончательного плана частным застройщикам передается не более 10 % территории парковой зоны.

Берг рассказывает о трех главных проблемах, которые необходимо было решить в ходе проектирования. Все они так или иначе связаны с расположенной по соседству скоростной автострадой Бруклин – Куинс. Пятьдесят лет назад, когда Роберт Мозес строил эту дорогу, его инженеры, чтобы успокоить жителей Бруклин-Хайтс и снизить уровень шума, возвели над эстакадой с двухуровневым шоссе третий уровень – пешеходный. Возникший в результате Бруклин-Хайтс Променад стал весьма популярным местом и сегодня считается исторической достопримечательностью. Это сильно повлияло на проектирование парка, поскольку такой статус юридически защищает и великолепный вид с бульвара на Манхэттен – его не должны загромождать никакие новые постройки. Под это положение о беспрепятственном обзоре попадает вся центральная часть парка: высотная застройка возможна лишь в его южной и северной оконечностях. Ван Валькенберг и его команда воспользовались этим ограничением, чтобы решить вторую серьезную проблему. Автострада, по сути, исключает прямой доступ в центральную часть парка с территории Бруклин-Хайтс. Сосредоточив зоны застройки на двух оконечностях – отель и жилой комплекс на севере, и жилые дома на юге (рядом с бывшей мебельной фабрикой, уже превращенной в кондоминиум) – проектировщики не только обеспечивают неприкосновенность вида на Манхэттен, но и создают, по их выражению, «городские перекрестки» – входы в парк, которые, как они надеются, станут

оживленными «мостиками» между ним и соседними кварталами. В то же время ограниченность доступа означает, что парк должен стать «интересным», то есть обладать уникальными привлекательными чертами. «Люди должны считать: чтобы там побывать, стоит проехать на метро или на машине», – объясняет ван Валькенберг. Отсюда и водоем для каноэ, обширные зоны для пикников у воды, большие спортивные площадки – все это редко встретишь в Бруклине.

Третья проблема связана с шумом. Проект автострады Бруклин – Куинс предусматривал сооружение закругленной задней стены, чтобы отвести шум проезжающих машин от Бруклин-Хайтс, направив его в сторону реки – именно туда, где разместится будущий парк. Чтобы снизить уровень шума, ландшафтные архитекторы планируют насыпать по всей длине автострады земляной вал. Нижняя его часть будет пологой, и там смогут гулять люди; верхняя же станет круче, чтобы обеспечить максимальную высоту вала. Доступ публики к самой крутой части, укрепленной за счет стабилизации грунта, будет закрыт. Идея отгородить часть парка представляется странной, но ван Валькенберг напоминает мне, что и в традиционных парках, например, в Центральном, есть обширные зоны, закрытые для публики и служащие лишь «фоном». В парке у Бруклинского моста роль такого «фона» играет гавань – 800 акров водной поверхности, благодаря которым парк будет казаться куда более просторным, чем он есть на самом деле.

Большая часть парковых сооружений – изгороди, скамейки, фонари – будут выглядеть грубовато, так, словно они сделаны на скорую руку: это, по мнению ван Валькенберга, должно способствовать сохранению «аутентичности» бывшей промзоны. Причалы, способные выдерживать большую нагрузку, будут покрыты слоем грунта и дерна, другие останутся мощеными, а пирсы, находящиеся в плохом состоянии, планируется снести. Когда выяснилось, что восстановление единственного сохранившегося причала XIX века с узкоколейкой, по которой грузы перевозились с кораблей в вагоны, обойдется слишком дорого, было решено его не трогать – пусть накопление грунта и появление растений продолжается здесь естественным путем, чтобы полуразрушенный пирс превратился в место гнездования птиц. А для защиты птенцов от крыс предусмотрен неординарный «экологически-инженерный» прием: ближайшая к берегу часть причала будет снесена, и он превратится в остров. Ближайший пирс, расположенный непосредственно у Бруклинского моста, был изначально сооружен из насыпного грунта, поэтому его планируется засадить деревьями, которые образуют прибрежную рощу. На другом пирсе будет сохранен стальной каркас пакгауза, он станет опорой для навеса над спортивными площадками. Там, где ветхие подпорные стены придется снести, появятся пляжи, приливные бассейны, лодочные стоянки. А прочные стены причала станут опорами для прогулочных площадок. В офисе Урбански показы-

вает мне плиту из тяжелого, твердого дерева – южной желтой сосны. Немало таких плит было найдено при сносе одного из заброшенных складов. Это выдержанное, прочное дерево будет использоваться для скамеек, декоративных изгородей и других парковых сооружений. А макет ограждения из оцинкованных металлических труб, стальной проволоки и рабицы напоминает мне клеть для грузов.

Олмстед и его партнер Калверт Вокс привлекали людей в Центральный парк, создав там катки, пруды с лодочными станциями и концертные площадки. Ван Валькенберг и его команда продолжили эти традиции активного и пассивного отдыха, только вместо викторианских беседок и эстрад для оркестров здесь появятся баскетбольные площадки и гигантские кинотеатры под открытым небом. Сочетание частной застройки и общественных функций некоторые критики сочли отклонением от нормы, однако и этому есть подтверждение у Олмстеда: он утверждал, что финансовая выгода от строительства парков состоит именно в том, что они повышают стоимость прилегающей недвижимости и доходы города. В других зонах парка нынешние ландшафтные архитекторы пошли дальше своих предшественников. Проекты Центрального парка, Проспект-парка и других отчасти основывались на воссоздании идеализированных природных ландшафтов – британских и американских. Так, в Центральном парке появились Овечья поляна и «дикая» роща, а в Проспект-парке – живописное искусственное озеро и уще-

лье, напоминающее горы Адирондак. Ландшафты, которые ван Валькенберг и его команда создадут в Бруклине, связаны с местоположением парка. Здесь будут прибрежные кустарники, низины с ручейками, заповедники в заболоченных зонах и на отмелях. «Мы попытались отразить своеобразие местности, использовать эти природные зоны в качестве трамплина для создания функционирующей среды, которая в дальнейшем заживет собственной жизнью при минимальном вмешательстве человека», – поясняет ван Валькенберг. Если во времена Олмстеда ландшафтные архитекторы рассматривали свои творения как антитезу окружающему промышленному городу, ван Валькенберг считает парк у Бруклинского моста неотъемлемой частью его городского окружения.



Непривычный способ активного отдыха горожан – ка-

Проектирование парка у Бруклинского моста предусматривает и возможность импровизаций, связанных с насущными потребностями района, сложными местными условиями, жесткими бюджетными ограничениями и необходимостью прибегать к подручным средствам. Ван Валькенберг определяет задачи ландшафтного архитектора как «понимание исходных данных и выстраивание работы таким образом, чтобы вследствие этого понимания появлялись вещи, которые нельзя было предугадать»^[2]. Тем не менее в основе его прагматического подхода так же, как и у Олмстеда, лежат идеалистические представления, связанные с экологией, сообществом, планированием и урбанизмом. Масштабные идеи и практические схемы – в истории американского «городского конструктора» начинается новая глава.

Города развиваются не в вакууме. Урбанизм зиждется на былом – не только в физическом, но и в интеллектуальном смысле. Чтобы лучше понять возможности и ограничения, связанные с градостроительством, стоит для начала проанализировать три главные концепции, определившие наши представления об урбанизме и способствовавшие тому, чтобы наши города стали такими, каковы они сегодня.

Глава 2

Три главные идеи

Градостроительство в Америке началось в XVIII веке с появлением таких колониальных поселений, как Нью-Хейвен, Филадельфия, Аннаполис, Вильямсбург и великолепная Саванна. Все они проектировались по четким правилам – с продуманным расположением улиц, проспектов, площадей, парков и скверов. Кто планировал эти города? Автор необычного плана Нью-Хейвена, который состоит из девяти квадратов с рыночной площадью в центре и похож на лист бумаги, расчерченный для игры в крестики-нолики, неизвестен. Возможно, им был Теофилус Итон, один из лидеров группы поселенцев из Массачусетса, основавших город (первоначально он назывался Квиннипэк), или землемер этой группы Джон Брокетт. Если вся территория Нью-Хейвена представляла собой квадрат со стороной в полмили, то по амбициозному замыслу основателей Филадельфии она должна была стать прямоугольником размером одна на две мили. Улицы закладывались в виде правильной сетки, разделенной двумя перекрещивающимися главными улицами на четыре квадранта. В каждом квадранте имелась собственная площадь, и еще одна находилась в центре города. План составил главный топограф колонии Пенсильвания ка-

питан Томас Холм. По имеющимся сведениям, он был инженером и, возможно, приобрел соответствующие навыки на военной службе. Впрочем, почти наверняка в проектировании города принимал участие и губернатор Пенсильвании Уильям Пенн. Фрэнсис Николсон, губернатор колонии Мэриленд, расположенной дальше к югу, разработал необычный план ее новой столицы Аннаполиса. Он состоял из четырех открытых пространств: двух круглых площадей (Джон Вуд спроектировал свой «Батский круг» тридцатью годами позже) – Общественной и Церковной, площади с жилыми домами и рыночной площади. От круглых площадей лучами расходились улицы: это напоминало барочный Рим в миниатюре.

Когда Николсон был назначен губернатором Вирджинии, у него появилась возможность спроектировать еще один город. Плодом его трудов стал Вильямсбург, который один из историков назвал «самым удачным примером градостроительства в колониальной Америке»^[3]. Если планировка Аннаполиса во многом основывалась на европейских образцах, то замысел Вильямсбурга куда более оригинален. Основной осью города является главная улица. На одном ее конце расположен Колледж Вильяма и Мэри, на другом – Капитолий. Посередине находится рыночная площадь, где первоначально располагались суд и пороховой склад. Еще одно крупное здание Вильямсбурга, дворец губернатора, Николсон поместил в начале аллеи, выходящей под прямым углом

на главную улицу. У городского плана есть две необычные черты: дома стоят на обширных земельных участках, окруженных садами, а участки вдоль главной улицы разделены неглубокими овражками. В результате, как отмечает архитектор и градостроитель Жаклин Т. Робертсон, появилась схема, «четко соответствующая американскому порядку вещей, изящно канонизирующая формат наших общественных зданий, улиц, жилых домов, зеленых насаждений, дворов и природных особенностей»^[4].

План Саванны составил Джеймс Оглторп – основатель и губернатор колонии Джорджия. Оглторп не только сделал успешную военную карьеру в Британии, но и был сторонником социальных реформ: он населил новую колонию «трудящимися бедняками» и запретил на ее территории рабство. Основой созданного им плана Саванны стал стандартизованный «район», состоящий из сорока участков с жилыми домами, окружавших центральную площадь, где располагались административные здания. По мере разрастания города происходила упорядоченная застройка новых районов. Эта схема может показаться механистичной, но изобретательность плана заключалась в том, что основой расширения Саванны были большие и малые улицы, они образовывали разветвленную систему проспектов, соединявшую районы. Из всех проектов колониальной эпохи план Саванны стал не только самым изощренным, но и самым долговечным – город развивался по плану Оглторпа с момента основания в 1733 году

и вплоть до Гражданской войны.

Впрочем, большинство городов колониальной Америки не были спланированы столь изысканно, как Саванна и Вильямсбург. Типичным примером может служить Александрия (Вирджиния), основанная в 1749 году. Восемьдесят четыре одинаковых участка площадью в полакра были объединены в кварталы по четыре штуки, а улицы образовывали простую сетку, не слишком элегантно усеченную извилистым руслом реки Потомак. Эта простая схема была разработана землемером Джоном Уэстом-младшим и его семнадцатилетним помощником по имени Джордж Вашингтон. Сорок лет спустя Вашингтону, уже ставшему президентом, надо было принять решение о планировке по соседству новой столицы независимой Америки. Его госсекретарь Томас Джефферсон, признанный эксперт в области архитектуры, предложил сетчатую схему, наподобие Александрии, и даже сделал эскиз. Вашингтон отправил рисунок одному из своих советников, и тот вынес убийственный вердикт: «Подобные регулярные планы, какими бы практичными они ни казались на бумаге и какими соблазнительными ни представлялись на первый взгляд, при воплощении вынуждают даже самых расчетливых наблюдателей признать, что они утомительны и бесцветны, являя собой приземленный плод холодного разума, лишенный подлинного величия и красоты, которые достигаются лишь сочетанием природы, искусства и разнообразия»^[5]. Автором этой тирады был молодой фран-

дуз по имени Пьер-Шарль Ланфан. Он приехал в Америку, чтобы принять участие в Войне за независимость, находился при штабе Вашингтона и дослужился до майора. Учитывая его художественные таланты (Ланфан перестроил Федерал-холл в Нью-Йорке, где Вашингтон принимал присягу), президент поручил ему подготовить топографический чертеж места расположения будущего «федерального города». Энтузиазм Ланфана и его идея о том, что новая столица должна поражать «величием и красотой», произвели на Вашингтона впечатление, и позднее он доверил ему составление генерального плана города.

Ланфана называют то архитектором, то военным инженером. На самом деле он не был ни тем, ни другим: перед отъездом из Франции молодой человек изучал искусство. Однако он хорошо чертил, обладал интуитивным пониманием природы городского планирования и был крайне амбициозен. Его план федеральной столицы отличали три главные черты: Ланфан воспользовался особенностями местности, расположил на одном из холмов Капитолий, а на другом – президентский дворец и соединив их Большим проспектом (нынешний Молл), ведущим к Потوماку. Диагональные проспекты, явно навеянные структурой французских парков, соединяют важные общественные здания и в местах пересечения образуют небольшие круглые площади для установки памятников; наконец, на систему диагональных проспектов наложена прямоугольная сетка улиц. По выражению

одного историка, в этом плане проявился «чисто американский баланс между прецедентами и нововведениями»^[6].

В первые годы XIX столетия план Ланфана оказал влияние на планировку ряда новых городов. Так, Джозеф Элликот, брат Эндрю Элликота, сменившего Ланфана на посту главного планировщика федеральной столицы, спроектировал Буффало в штате Нью-Йорк как систему диагональных улиц, лучами расходящихся от главной площади у берега озера Эри. Влияние Ланфана ощущается в планах таких городов, как Индианаполис, Батон Руж, Кливленд, Мэдисон (Висконсин) и Сандаски (Огайо), а также поселений меньшего размера, чью планировку историк Джон Репс остроумно назвал «захолустным барокко»^[7].

После Вашингтона самым новаторским генеральным планом, несомненно, был план Детройта, разработанный судьей Огастесом Вудвордом в 1807 году. Вудворд был лично знаком с Ланфаном, и ему удалось придумать необычный вариант плана с радиальными проспектами: пересекаясь, улицы и проспекты образовывали восьмигранники, напоминающие пчелиные соты. В сегодняшнем городе от этой схемы почти не осталось следов. Через десять лет после основания Детройта отцы города отказались от восьмигранного плана в пользу прямолинейной сетки. В XIX веке, по мере заселения западной части страны и разрастания существующих городов, именно сетка стала главной американской градостроительной моделью. Для составления таких планов не требова-

лось ни знаний в области искусства, ни учета особенностей местности, что хорошо видно на примере Сан-Франциско и Питтсбурга. Начинаящему градостроителю оставалось только решить, каковы будут ширина улиц и расстояние между перекрестками, все остальное происходило автоматически. Кварталы застраивались частными компаниями: здесь – офисное здание, там – доходный дом, мастерские, публичные библиотеки, универсальные магазины, молельные дома, театры, склады – в зависимости от тогдашних потребностей. Подобный прагматизм был обусловлен сочетанием демократического эгалитаризма (пресловутого «равенства возможностей» с упором на предприимчивость, а не эстетику) и простой лени.

Тем не менее без некоторых идей и даже идеалов тоже не обходилось, о чем свидетельствует движение за создание городских парков, возникшее в XIX веке. Затем в первой половине XX столетия города попали под воздействие трех больших идей: концепции «красивого города» Чарльза Малфорда Робинсона, превратившейся в общенациональную кампанию городов, концепции «города-сада» Эбенизера Говарда и концепции «башен в парке» Ле Корбюзье. Казалось бы, все эти люди не подходили на роль мечтателей: один был газетчиком из штата Нью-Йорк, написавшим первую в Америке книгу о городском планировании, другой – стенографом в британском парламенте и разорившимся фермером в Небраске, третий – художником-архитектором швейцарско-

го происхождения, который вообразил себя градостроителем и вопреки всем законам изменил облик городов страны, почти ему незнакомой. Чтобы понять, как мы живем сегодня и как планируем будущее, необходимо оценить степень влияния этих трех людей на представления американцев о городской жизни.

Чарльз Малфорд Робинсон и «гражданское искусство»

В первые три десятилетия XX века Америка пережила великое пробуждение самосознания горожан. Наиболее очевидные артефакты, дошедшие до нас с тех времен – это величественные общественные здания из мрамора и гранита, украшенные произведениями монументального искусства, которые выросли в эту созидательную эпоху в большинстве городов. Образцом сооружений такого типа может служить впечатляющий вашингтонской вокзал Юнион-Стейшн, спроектированный Дэниелом Х. Бернхэмом, где солидность и изысканность сочетаются с беспрецедентной уверенностью в себе. И речь здесь не только о том, что вокзал со стенами из белого гранита, декором в виде золоченой листвы и бронзовыми аксессуарами массивен и явно построен на века. Всякий раз, когда я прохожу через зал ожидания с высоким сводчатым потолком, под мрачноватыми статуями суровых воинов, и попадаю в аркаду напротив купола Капитолия, у меня возникает четкое ощущение, что я не просто прибыл в город, но и стал частью общественной жизни.



Чарльз Малфорд Робинсон – «крестный отец» движения за «красивый город». Снимок сделан примерно в 1915 году. С разрешения University of Illinois Archives (Box FAC-4, folder FAC-4 ROB-ROE, Negative 4062, RS: 39/2/22).

Публичное прославление красоты города, характерным примером которого стал вокзал Юнион-Стейшн, во многом порождено идеями человека, который не был ни архитектором, ни градостроителем. Чарльз Малфорд Робинсон родился в 1869 году, причем не в большом городе, а в маленьком городишке Рамапо (Нью-Йорк). Он вырос в состоятельной семье в Рочестере, окончил местный университет, работал журналистом и занимался литературным творчеством, отдавая дань самым различным жанрам. Из-под его пера вышел труд по истории города, биография собственного прадеда судьи Огастеса Портера, изданная на частные средства, и либретто для оперетты, основанной на легенде о Робин Гуде. В 1899 году он опубликовал в *Atlantic Monthly* серию из трех очерков под простым названием «Благоустройство городской жизни». Благоустройство, о котором говорил Робинсон, было в основном эстетического свойства, но к теме он подходил широко: «Когда кто-то заводит речь об эстетике американских городов, в голову сразу же приходит мысль об общественных зданиях, парках, статуях и бульварах. Но в рамках любого правильного представления о привлекательности города они должны быть лишь конкретными проявлениями общей, гармоничной красоты»^[81]. Возможно, он писал о Филадельфии, где впоследствии работал заместителем главного редактора крупнейшей городской газеты *Public Ledger*. Хотя в то время в Филадельфии появилось

новое монументальное здание мэрии, большой парк на берегу реки Скулкилл, а также недавно построенный фонтан и огромная конная статуя Джорджа Вашингтона, ее «сетку» колониальных времен заповилили промышленные здания и заводы, а деловой центр уродовала эстакада Пенсильванской железной дороги.

В очерках, написанных для *Atlantic Monthly*, Робинсон излагал максимально широкую концепцию «гражданского искусства», как он его называл, и говорил о практических шагах по улучшению ситуации, например, об ограничении высотности зданий, демонтаже наружной рекламы, уборке улиц, озеленении, освещении, создании произведений публичного искусства. Он приводил ряд примеров благоустройства среды в разных американских городах: распоряжение муниципалитета Чикаго об ограничениях на размещение рекламных щитов рядом с бульварами и парками, инициатива властей Нью-Йорка по содержанию улиц в чистоте, успешная борьба жителей Бостона за сохранение исторического фасада здания законодательного собрания штата. Иными словами, показывал, как можно сделать города более привлекательными. Робинсон подчеркивал: несмотря на то, что зачастую эти шаги предпринимаются по инициативе муниципалитетов, большую роль играют и различные частные организации, например, городские художественные объединения, клубы, ассоциации по созданию парков, ставшие предтечами сегодняшних природоохранных комитетов и обществ по

благоустройству деловых городских районов. И хотя эта деятельность была весьма разнообразной, бессистемной и плохо скоординированной, предпринимались попытки подойти к ситуации с «научных» позиций^[9].

Годом позже главный редактор журнала Harper's Уильям Дин Хоуэллс предложил Робинсону написать о благоустройстве городов в Европе. Побывав в Париже, Брюсселе и Лондоне, Робинсон написал еще один цикл очерков^[10]. Подобно многим другим американцам, посетившим Европу, он был восхищен красотой ее городов и осознал, что, несмотря на все богатство Америки и ее растущее влияние в мире, американские города не идут ни в какое сравнение с европейскими. В 1901 году он объединил свои урбанистические статьи в небольшой сборник «Благоустройство малых и больших городов», а два года спустя подготовил фундаментальное исследование по тому же вопросу – мастерски написанное «Современное гражданское искусство». Особую убедительность этой книге придает сочетание наблюдательности и здравого смысла; шестьдесят лет спустя даже такой взыскательный историк и критик, как Льюис Мамфорд, оценил труд Робинсона как «превосходную для своего времени книгу, с которой и сейчас стоит ознакомиться»^[11].

Робинсона интересовала эстетическая сторона, но его взгляд на город не был взглядом эстета. Он писал: «Города создаются не для того, чтобы на них смотреть, а для того, чтобы в них жить»^[12]. И еще: «Желание видеть улицу краси-

вой останется лишь мечтой, пока не появится потребность в том, чтобы она была удобной и чистой»^[13]. Он говорил о том, как важен для города собственный архитектурный облик, и призывал уделять больше внимания зданиям мэрий и судов, которые называл «народными домами». Робинсон подчеркивал, что в окраинных районах должны быть «широкие улицы и узкие улицы, прямые и извилистые дороги, кварталы с регулярной застройкой, перемежающиеся открытыми пространствами, где можно оборудовать детские площадки или разбить сады, которыми будут наслаждаться все жители»^[14]

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.

Комментарии

1.

В финал конкурса вышли такие ведущие фирмы в области ландшафтного дизайна, как Olin Partnership, Hargreaves Associates, Ken Smith и Gustafson Guthrie Nichol.

2.

Blum A. The Active Edge Сообщение от 20 февраля 2006 года) (<http://www.metropolismag.com/March-2006/%20The-Active-Edge/>).

3.

Reps J.W. The Making of Urban America: A History of City Planning in the United States. Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1965. P. 111.

4.

Robertson J.T. The House as a City // New Classicism: Omnibus Volume / Ed. by A. Papadakis, H. Wilson. London: Academy Editions, 1990. P. 234.

5.

Цит. по: Reps J.W. Op. cit. P. 248.

6.

Greenberg A. George Washington, Architect. London: Andreas

Papadakis Publisher, 1999. P. 129.

7.
Reps J.T. Op. cit. P. 352.

8.
Robinson C.M. Improvement in City Life: Aesthetic Progress // Atlantic Monthly. 1899. № 83. P. 771.

9.
Ibid.

10.
Robinson C.M. Municipal Art in Paris // Harper's Magazine. 1901. № 103. P. 200–207; Idem. Belgium's Art Crusade // Harper's Magazine. 1902. № 104. P. 443–452; Idem. Art Effort in British Cities // Harper's Magazine. 1902. № 105. P. 787–796.

11.
Mumford L. The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects. New York: Harcourt, Brace & World, 1961. P. 620.

12.
Robinson C.M. Modern Civic Art, or the City Made Beautiful. New York: Knickerbocker Press, 1918. P. 29 (первое издание)

ВЫШЛО В 1903 ГОДУ).

13.

Robinson C.M. The Improvement of Towns and Cities, or the Practical Basis of Civic Aesthetics. New York: Knickerbocker Press, 1901. P. 286.

14.

Idem. Modern Civic Art... P. 193.