



ПРИШЕСТВИЕ МЕГАПОЛИСА

Д-р Дженис Перлман – основательница и президент транснациональной некоммерческой сети «Мегаполис-проект», штаб-квартира которой находится в Нью-Йорке. Ее организация пытается улучшить жизнь городских обитателей по всему миру, анализируя условия, способствующие урбанистическим новациям, и рекламируя полезные решения, зачастую придуманные на местном уровне. Смысл – повсюду делать города более пригодными для жизни, беря хорошие идеи в одном месте и пытаясь применить их в другом. Интервью с д-ром Перлман взял журналист ЮСИА Пол Маламуд.

Вопрос: Как вы определяете «мегаполис»? Почему такие города важны для будущего планеты?

Ответ: В своей работе мы определяем мегаполисы как города, где население уже сейчас превышает или к 2000 году превысит 10 миллионов человек. Согласно последним оценкам ООН, к следующему году таких городов будет 23, из них 18 – в развивающихся странах.

Некоторые определения мегаполисов устанавливают планку в восемь или даже четыре миллиона жителей. Наш проект работает сейчас с «городами-миллионерами», то есть с такими, где живет не меньше одного миллиона. В любом случае суть в том, что мир становится более урбанизированным, поскольку для многих людей это – путь к более широкому выбору, новым возможностям и благосостоянию.

В своей работе я провожу различие между «столичными городами», «мировыми, или глобальными городами», и «мегаполисами». Столичные города – это административные и политические центры государств. Мировые, или глобальные – это столицы капитала. Это командно-управленческие центры информации, финансовых потоков, а зачастую и рабочей силы. Они служат узлами телекоммуникаций, культуры, идей, информации, денежных и деловых услуг. Мегаполисы могут быть столичными городами, могут быть глобальными, но прежде всего это – столицы людей. Места, где люди решили жить и «проголосовали ногами» за то, чтобы приехать и обосноваться здесь. Мегаполис в меньшей степени определяется своим положением в мировой экономике или своим отношением к государству, чем количеством живущих в нем людей, а следовательно – своими плотностью проживания, доступностью и разнородностью. Вот что делает их столь притягательными. Никогда не встречала мегаполиса, который бы мне не понравился.

Вопрос: Почему же эти места будут играть такую большую роль в следующем столетии?

Ответ: Они становятся более значимыми, поскольку окажутся главными поселениями, определяющими, как мы будем жить на этой планете в следующем веке, в новом тысячелетии. XXI век будет столетием не сельских районов и поселков, а гигантских городов, которые будут задавать стандарты, как нам жить, как сохранять – или не сохранять – нашу природную среду, как должна работать наша экономика и какой тип гражданского общества нам строить. повлияют они и на условия общественного договора, заключаемого между гражданами, некоммерческими организациями, государством и рынком. Эта драма уже разыгрывается в городах. Они станут нервными центрами. Они установят культурные нормы. Они создадут успехи цивилизации, определяющие, как мы будем реагировать на положение человека в ближайшие сто лет и дальше.

Вопрос: Различаются ли мегаполисы в развитых и развивающихся странах, или их роднят некие сходные черты?

Ответ: Да, они существенно различаются, и да – есть многие существенные черты сходства. Первое и самое главное – перед всеми этими городами стоит общая задача удовлетворить потребности своего постоянно меняющегося населения в единых городских службах, функционирование которых местные власти обеспечивают в рамках жестких бюджетных ограничений, а также ограничений по природным ресурсам. Все они подходят к пределу несущей способности природной среды поддерживать достойное качество жизни. И все они недостаточно используют тот единственный ресурс, который у них в изобилии, – человеческий капитал. Во всех этих местах налицо огромная потребность найти способ заново сбалансировать скудные финансовые и природные ресурсы с изобильными человеческими.

Вопрос: И как это сделать?

Ответ: Нам нужно перейти от подхода, основанного на дефиците, к подходу, базирующемуся на активе, проанализировав возможности воспользоваться творческими способностями людей. Первый подход лишь создает некое парализующее отчаяние и уныние вместо придающего жизненные силы чувства надежды. Это – один из моментов, который пытается преобразовать «Мегаполис-проект», – ощущение возможностей.

Мы предполагаем, что у этих крупных городов гораздо больше общего друг с другом, нежели с малыми населенными пунктами в собственных странах. Отчасти потому, что каждый город «первого мира» – Лос-Анджелес, Нью-Йорк, Лондон или Токио – содержит внутри себя город «третьего мира» с высокой детской смертностью, недоеданием, бездомностью, безработицей, инфекционными заболеваниями, чудовищной бедностью и лишениями. И наоборот, внутри каждого города в развивающейся стране, будь то Калькутта, Каир или Мехико, живет город «первого мира» – с высокой культурой, высокими технологиями, высокой модой, большими финансами. И это настоящий разрыв – разрыв между богатыми и бедными внутри каждого города, который с каждым годом усиливается.

Как каждый город справляется с собственными внутренними противоречиями – одна из вещей, которым они могут учиться друг у друга. Нет нужды разделять города «первого» и «третьего» миров на две разные системы по обмену работающими идеями. У всех есть проблемы с городской инфраструктурой – она всегда устаревшая. У всех проблемы с загрязнением воздуха и перенаселенностью, общественным транспортом и жилищным строительством, рабочими местами и экономическими возможностями. У многих проблемы с преступностью и насилием, безопасностью на улицах. Руководители этих городов признают, что у них аналогичные проблемы и они хотели бы большему научиться у других городов, особенно в поиске успешных решений.

По данным недавнего «Глобального опроса городских лидеров», проведенного «Мегаполис-проектом», 95 процентов руководителей полагают, что обмениваться информацией с другими городами было бы выгодно, но при этом только 11 процентов считают себя знакомыми с положением дел в других городах.

Наши исследования также показывают: эти города понимают, что партнерства между муниципальными, частными и общественными структурами – и прочное «гражданское общество» – необходимы для того, чтобы решать их проблемы, однако у них нет достаточного сотрудничества между этими секторами.

Опрошенные лидеры также пришли к выводу о том, что желательно сотрудничество между муниципальным, частным и добровольческим секторами, но лишь 9 процентов ответили, что их город этим занимается.

Вопрос: Мегалополисы – это большие города. Но что такое, по-вашему, город комфортный, удобный для жизни? И что нужно сделать, чтобы мегалополисы стали именно такими?

Ответ: Разные люди понимают комфортность по-разному. Лично я? Вот идеал. Я себе представляю город, обладающий культурной жизненной силой, динамичностью, разнообразием, город с близкими к людям, открытыми, демократичными властями. Я представляю себе город, который располагает воспроизводящей инфраструктурой, так что он поддерживает собственную экосистему, не истощая природную ресурсную базу. Наконец, город социально справедливый, в каждый исторический цикл продвигающийся к тому, чтобы преодолевать разрыв между богатыми и бедными, а не увеличивать его. Обычно это означает, что город имеет процветающую неофициальную экономику, равно как и динамичную официальную, а также обилие свободного пространства и места для публичных встреч. Комфортный город – значит веселый город.

Вопрос: Что вы понимаете под «неофициальной» городской экономикой в противовес «официальной»?

Ответ: Мы обнаружили следующее: как в развивающихся, так и в индустриально развитых странах городские экономики формируются в значительной степени предприятиями и доходными видами деятельности, которые не являются частью зарегистрированной, легальной, налогооблагаемой официальной экономики. Эта «неофициальная» экономика включает в себя как незаконную деятельность вроде наркотиков и проституции, так и, что более перспективно, незарегистрированные виды деятельности типа уличной торговли, кустарного производства или магазинов и услуг на дому. В латиноамериканских, африканских и азиатских городах доход, образуемый за счет такого рода деятельности, может составлять где-то от трети до половины общегородского, и он поддерживает пропорциональное этому количество семей.

Вдобавок одна из самых больших проблем, с которыми сегодня сталкиваются наши города, – как уравнивать услуги между официальным (богатым) городом и неофициальным по всей территории мегалополиса. Это вопрос диалектики центра и периферии.

Вопрос: Нельзя ли подробнее?

Ответ: Диалектику «центра» и «периферии», «города» и «пригорода» отражает всемирная дискуссия о «мегаполизации». В своем проекте мы определяем «мегаполис» просто по числу людей в городской агломерации, но в Йоханнесбурге, Торонто и многих других местах слово «мегаполис» стало выражать идею единого города, включающего в себя центральную часть и ее пригороды.

Здесь на горизонте новейшая идея – раздел базы налогообложения и принятие решений, в котором участвуют как центр, так и пригороды. В некоторых из этих мест центр – богатая часть города, как в Париже, а в других, как в Нью-Йорке (исключая «карманы» Манхэттена), богатыми районами являются пригороды. В Йоханнесбурге центр почти опустел, а в пригородах нашли свое место богатые белые жители и предприятия. При этом поселки черных африканцев физически удалены от обеих этих зон. Реформаторы в Южной Африке ратуют за «унигород», который создал бы единую налоговую базу и единую административную структуру, чтобы в этой ситуации следить за общим благосостоянием города, пригородов и поселков.

В Соединенных Штатах городской центр часто является местом, где сосредоточены бедность, иммиграция, наркотики, преступность, перенаселенность и разваливающееся жилье, тогда как пригороды стали местами, куда устремились люди относительно преуспевающие, чтобы «бежать» из города, иметь больше земли и удобств. Поэтому в США темой для дискуссии стал та-

кой вопрос: «Как насчет того, чтобы иметь региональный или действующий на уровне мегаполиса орган власти, при котором эти пригороды поделятся своей налоговой базой с центром?».

Самой последней работой в поддержку этой тенденции стала серия исследований, показывающих, что окружающие пригороды могут быть здоровыми, динамичными и работающими лишь постольку, поскольку жизнеспособным остается городской центр. Если же он рушится и его экономика идет на спад, то все пригороды в конечном итоге тоже деградируют. Линия их жизни определяется тем, что все они сгруппированы вокруг крупного города. Новое признание получил тот факт, что стратегически может оказаться не только альтруистическим, но и выгодным создавать между городами и пригородами отношения большей совместимости и сотрудничества, а не враждебности.

Позвольте к этому добавить, что разрастание пригородов – наихудшая модель землепользования, какую можно себе представить. Выражение «городская экспансия» на самом деле не слишком корректно, поскольку «городское» обычно означает сконцентрированное, плотное и экологически эффективное. Можно ходить пешком на работу, по магазинам, на рынки, в школы и рекреационные зоны. Можно обмениваться энергией, как при процессе, обеспечивающем одновременно нагрев и охлаждение. За счет масштабной экономии выигрывают сервис и общественный транспорт, а жизнь не основывается на частном автомобиле.

То, что происходило, так это – большое недопонимание по вопросу о том, что такое хорошо и что такое плохо для окружающей среды. В городах склонны были видеть врагов. Решительно возражаю против представления о том, что города для окружающей среды вредны. Думаю, если пойти чуть дальше, на самом деле люди говорят вот что: вреден для окружающей среды сам человек. Коли так, чтобы получить идеально первозданную природу, нужно просто избавиться от человеческой популяции.

С другой стороны, если вы согласны с тем, что люди являются частью жизни на этой планете, то концентрация их в городах – единственный способ освободить пространство для экологических заповедников, будь то болота, леса или джунгли, и единственный способ сохранить сельскохозяйственные земли. Я очень серьезно к этому отношусь, поскольку этот вопрос так мало понимают. Экологические романтики, выдающие книжки с коротенькими зарисовками, изображающими общины, где каждая семья сама выращивает себе продовольствие, а за спиной течет ручей, где можно ловить рыбу, а на переднем дворе есть маленький велотрек, чтобы ездить туда-сюда, – так вот, эти люди не подумали о смысле такой модели, если умножить ее на нынешнее количество домохозяйств на планете. Если вы это сделаете и возьмете десятую часть или пятую часть гектара земли, что едва достаточно для натурального хозяйства, вы быстро убедитесь: даже если население не будет расти, земли не останется. Все превратится в одно большое пригородное освоение. Какой кошмар!

Вопрос: Позволит ли решить проблемы, связанные с городской обездоленностью и пригородной расточительностью, жесткое централизованное планирование?

Ответ: Ни в коем случае. Почти всегда жесткое централизованное планирование оборачивалось катастрофой. Нам нужно децентрализованное, адаптированное к местным условиям планирование, которым занимаются местные граждане, взаимодействуя с финансирующими и исполнительными органами. Цементирующим началом, придающим смысл этим локальным планам, является общее представление о будущем города, вырабатываемое коллективно и целенаправленно.

На мой взгляд, предпринимаемые в последние десятилетия попытки создавать планируемые города или сообщества – вроде Бразилиа, Шандегара или Рестона в американском штате Вир-

джиния – слишком стерильны, им недостает спонтанности городов, растущих органично, типа Рио-де-Жанейро, Бомбея или даже Нью-Йорка. Новый Дели – плановый город, и кое-кто считает, что он организован получше, чем Бомбей, но с моей точки зрения бомбейский хаос делает этот город более динамичным.

Это не означает, будто я против районирования и нормативов по землепользованию. Они необходимы для того, чтобы избежать другой крайности, связанной с необузданной спекулятивной алчностью, способной угробить городскую среду, как в Хьюстоне (штат Техас), ничуть не меньше, чем централизованное планирование. Самый лучший пример городского планирования, какой я видела в последнее время, – это Куритиба в Бразилии, создавшая в расчете на рост населения блестящую систему общественного транспорта, а затем допустившая гибкость в рамках этой генеральной линии. Это сродни историческим городам, которые мы находим столь очаровательными и притягательными, таким как Сьена, Флоренция, Париж, Мадрид и Барселона. У них у всех есть элементы планирования или общие нормы ремесленного труда, в результате чего получаются здания похожей высоты, с похожей архитектурной лексикой, но они не заложены в какие-то планы. Внутри застройки много разнообразия, а улицы следуют некоему органичному рисунку вдоль рек или вдоль торговых трасс. Люди любят ездить в эти города. Но когда вы отправляетесь в Бразилиа, убеждаетесь, что вся она спланирована под автомобили, нет тротуаров, нельзя ходить пешком с места на место, функции разделены между секторами – деловым, торговым и жилым, – и для неожиданностей места нет, а это снижает впечатление чуда.

Вопрос: Хорошо, но как же могут теоретики-урбанисты ратовать за плотную жилую застройку как идеал и для людей с деньгами, и для бедных? Разве разросшиеся зеленые пригороды не позволили бы улучшить жизнь городской бедноты, пусть даже они несколько расточают пространство и энергию?

Ответ: В городах развивающихся стран самовольные поселенцы уже привыкли жить плотно. Их цель – вовсе не дом в пригороде. Вместо этого они стремятся к надежному владению жильем, чтобы знать: их не подвергнут носу, выселению или конфискации имущества. По большому счету воевать им часто приходится властями и полицией, которые пытаются на корню истреблять их жилища и принудительно их удалять по мере роста цен на землю.

В целом по всему миру с тех пор, как в период после Второй мировой войны началась, а в начале и середине 60-х достигла своего пика эта массовая миграция из сел в города, в качестве ответного хода старались искоренять самовольных поселенцев и отправлять их обратно в деревню. Но все это оказывается тщетным, куда нет экономических или образовательных возможностей или здравоохранения. Люди просто вернутся, тайком поселятся где-то еще, сколотят маленький капитал, вложат его в свой сарай, свою хибару, свой дворик, а потом их снова выгонят. Затем началась другая политика, которая оказалась совершенно разрушительной для людских жизней и калечащей национальный бюджет. Пытались платить за то, чтобы селить людей в государственное жилье. Потом пробовали создавать специальные приемные зоны для переселенцев. Иными словами, вместо того чтобы позволить этим людям вторгнуться на муниципальные или частные земли, выделялись сервисные участки, где были вода, канализация и электричество, но пока что никакого жилья.

Настоящий положительный прорыв начался в середине 70-х. Его название – «участки плюс услуги». Стали выделять земельные участки и налаживать необходимые коммунальные услуги и разрешали людям строить дома в зависимости от того, сколько они могут со временем накопить и себе позволить. Этот процесс сопровождался внедрением правил землепользования, по которым земельные нормативы и титул уже планировались заранее.

Негативная сторона такой политики заключалась в том, что участки обычно находились слишком далеко от города, а транспорта не хватало, или они были достаточно дешевыми, обеспечивая тот же уровень комфорта, что и трущобы, расположенные гораздо ближе к динамичной городской экономике.

Многие опасаются, что бедные обитатели трущоб на городских окраинах разозлятся и поднимут бунт, сравнив жизнь в роскошных зданиях вокруг с собственными кое-как сооруженными лачугами. Но это опасение было и остается необоснованным. По сути дела, базой сравнения для самовольных поселенцев, особенно мигрантов, всегда являются сельская местность и те люди, что там остались, и новоявленные горожане всегда считают себя более процветающими. Иначе они бы вернулись назад.

За те 30 лет, что я изучала эту проблему, главным улучшением в политике стали массовая легализация самовольных поселений и предоставление права землепользования наряду с помощью по инфраструктуре. Скажем, прямо сейчас в Рио-де-Жанейро есть прекрасная программа под названием «Фавела-Байро». Она выросла из долгой политической эволюции в сторону интеграции низкодоходных трущоб в окружающие микрорайоны. Она выросла из инициативы снизу и в конечном итоге завоевала поддержку со стороны местных властей, а теперь еще и пользуется финансовой поддержкой, которую оказывает Межамериканский банк развития.

Сделаны массовые инвестиции в модернизацию физической инфраструктуры – новых дорог, соединяющих трущобы с окружающими микрорайонами, объектов по водоснабжению, канализации, санитарии и сбору мусора, а затем и чистку рек, и создание тротуаров и лестниц внутри района.

Обновилась и социальная инфраструктура – путем налаживания производственного обучения, образования, открытия детских садов, даже парков и площадей.

Поистине поражает, с чем готовы мириться люди, если считают, что город сулит им более светлое будущее, нежели деревня. В Бомбее множество семей, в основном женщины и дети, живут на улицах по 30–40 лет. Ребятишки, обитающие на тротуарах, родились на улице; теперь они в колледже, но по-прежнему возвращаются в эти хижинки – просто куски пластика или ткани, протянутые через тротуар от стены до бордюра. В одном углу у них маленький обогреватель, печка, а в запертом чемодане – все пожитки. Матрацы и колыбели – на тротуаре, прямо перед навесом.

Вы себе представить не можете, какое огромное количество людей в разных частях света живет в таких условиях. Сегодня некоторые правительства принимают меры для людей, живущих в наиболее опасных и рискованных условиях. Если они могут доказать, что живут в трущобах больше года, они получают право на муниципальное жилье. Новой проблемой становятся ограниченные возможности властей по выделению таких домов или квартир в разумные сроки. Спрос всегда опережает предложение. Люди по 20–30 лет стоят в очереди, чтобы въехать в муниципальное жилье. Но если вернуться к вашему предыдущему вопросу, то даже в этом случае идеалом является не пригородный план отдельного дома на одну семью в зеленой зоне. Обитатели трущоб об этом даже не помышляют. Для них это за пределами.

Вопрос: Можете ли вы привести некоторые свежие примеры городских решений, которые можно было бы позаимствовать?

Ответ: Мы в «Мегаполис-проекте» передали в различные микрорайоны и города около 40 возможных схем. Скажем, проект «Забалин» в Каире ориентирован на бомжей, подбирающих обноски и роющихся по помойкам. Это – единственные люди, которым традиционно разрешают

прикасаться к мусору и подбирать его. Они жили коммуной в старом карьере, собирая мусор по всему городу и свозя его на эту огромную свалку, где они обитают. Отбросы они перевозят, используя маленьких детей и запряженные осликами тележки. У детей не было возможности ходить в школу, так как они с самых малых лет начинали работать, а состояние здоровья было просто кошмарным.

Благодаря постоянным усилиям, начатым неправительственными организациями, к которым затем присоединились и власти, а также некоторые частные и международные гуманитарные агентства, удалось выработать совершенно иной подход к обращению с этим мусором. Его стали использовать как ресурс для производства и для создания микропредприятий, а не просто чтобы свалить что-то в кучу и перепродать фабрикам. Они создали маленькие, кустарные микропредприятия по каждому элементу этого мусорного потока. По тряпкам и обноскам устроили мастерские, которые изготавливают красивые лоскутные изделия, коврики и всевозможную ткацкую продукцию. Из металла и меди делают медные подносы. Разработали простые приспособления, позволяющие плавить резину и вытягивать ее для производства пластиковой обуви. Они создали многие десятки видов вторичного использования, забирая себе содержащуюся в готовом изделии добавленную стоимость и тем самым поддерживая тысячи семей. На эти деньги они смогли построить дома, где есть вода, электричество и канализация, а самое, на мой взгляд, главное – им удалось создать школьную систему, с помощью которой они нанимают действительно хороших учителей, так что теперь у них есть возможность разорвать порочный круг нищеты, воспроизводимый из поколения в поколение. Теперь дети, которые хотят освоить профессию и работать в этих ремесленных мастерских после обеда, с утра должны ходить в школу. Начальное образование стало обязательным. И детям платят за работу, которую они выполняют в этих мастерских и на предприятиях по вторичной переработке сырья. Вся община развернулась на 180 градусов и преобразовала свой облик.

Этот опыт мы передали двум другим городам в развивающихся странах – Бомбею и Маниле, где сегодня он очень успешно адаптируется к местным условиям. Концепция использования мусора для создания рабочих мест ориентирована на две проблемы: отсутствие работы и дохода, с одной стороны, и чрезмерное обилие мусора и недостаточное наполнение территории – с другой. Если это соединить, получается решение. Вот вам один пример подхода, который можно применить в любом городе.

В самом начале жизни нашей организации пробовали мы и проект по транспортному загрязнению, городской перенаселенности и качеству воздуха. Наш подход всегда один – поискать, где открываются какие-то возможности в рамках политического процесса, при котором есть готовность внедрять новшества или что-то менять. Мы сочли, что подобная возможность существовала в Нью-Йорке в 1991 году, когда выяснилось, что город не выполняет «Закон о чистом воздухе» и может потерять значительную долю федерального финансирования, если не приведет показатели качества воздуха в соответствие с установленным стандартом.

Мы бросились на помощь и разыскали по всему миру самые успешные инициативы в таких областях, как успокоение дорожного движения, сокращение автомобильных выбросов и экологическое просвещение. Мы задокументировали несколько удачных примеров в каждой из этих областей, собрали вместе всех заинтересованных лиц из правительства Нью-Йорка, а это были департаменты, которые обычно не сотрудничают, в том числе Департамент транспорта, Департамент охраны окружающей среды и Департамент городского планирования. Нам удалось задействовать все эти департаменты, а также органы штата Нью-Йорк, которые не доверяли друг другу, благодаря тому, что мы как некоммерческая организация были нейтральны. Я могла прийти в каждый департамент и сказать: «Даже если вы, возможно, и знаете решение, разве не здорово было бы нам сделать себе рекламу на сотрудничестве по улучшению качества воздуха с каким-нибудь другим мегаполисом в мире? К тому же это поможет вам обнародовать свое

решение, олицетворяя при этом глобальное сотрудничество, что обеспечит вам широкую поддержку».

И это сработало! Все согласились прийти на общую встречу, взглянуть на эти самые новшества из других городов и подобрать нечто такое, чем они готовы поделиться с Нью-Йорком. Они остановили свой выбор на муниципальных учениях под названием «Тревога-2», проект которых был разработан и реализован в Сан-Паулу. В самом деле, пройдет немало времени, прежде чем Сан-Паулу или Нью-Йорк закроют свои центральные улицы для автомобильного транспорта, но образовательное ядро, заложенное в этой идее, стало первым шагом. Мы также привезли в Манхэттэн четыре автобуса «скоростной трассы» из бразильской Куритибы, чтобы люди на них посмотрели. В Куритибе новый транспорт побудил 28 процентов населения выбраться из своих машин и начать пользоваться автобусом. Автобусная система оказалась настолько привлекательной, быстрой и эффективной, что они назвали ее «наземным метро». Мы привезли в Манхэттэн на шесть недель четыре комплекта автобусных тоннелей и самих автобусов и продемонстрировали их в надежде на то, что их приспособят хотя бы по одному автобусному маршруту в Манхэттэне. Политические условия изменились, и этого не произошло. Но возможность еще есть.

Быть может, мы оказались там, где мы находимся сегодня, в конце XX века, за счет конкуренции и дарвиновского «выживает самый приспособленный». Но если мы хотим совершить скачок к созданию зон комфорта для следующего столетия, нам понадобится быть достаточно умными для того, чтобы сделать это посредством сотрудничества и взаимодействия.

Иллюстрация из «Руководства по проектированию улиц», принятого советом мегаполиса Портленда (штат Орегон). Цель этого Интернет-проекта – создать «комфортную районную улицу», обеспечивающую «создание благоприятной пешеходной среды путем включения уличных деревьев, наземных автостоянок, устройств, успокаивающих дорожное движение, и зданий, выходящих на улицу своими входами и окнами». Эта привлекательная графика, выполненная Ассоциацией Калторпа из Беркли (штат Калифорния), напоминает многие градостроительные проекты, более или менее футуристические, более или менее прагматичные. Ассоциация Калторпа, которую возглавляет специалист по городскому планированию Питер Калторп, занимается землеустройством, транспортным планированием и градостроительством, а также реализацией проектов в перечисленных областях. Увязка этих дисциплин по всему миру – главная надежда на лучшее будущее. Художников и интеллектуалов от греческого философа Платона до наших дней всегда завораживала концепция идеального сообщества или идеального города, который формирует или поддерживает такое идеальное сообщество. В нынешнем столетии столь разнообразные таланты, как Льюис Мамфорд, Фрэнк Ллойд Райд и французский архитектор и градостроитель Ле Корбюзье, выдвинули новаторские идеи и проекты реализации урбанистических утопий. Хотя человеческая природа и человеческое общество делают невозможным достижение подобного идеала, современные технологии могут дать прогрессивным градостроителям, инженерам и гражданским группам дополнительную гибкость в создании населенных пунктов, сочетающих приватность, открытость и общее пространство, чтобы создать лучшие условия жизни для всех.

