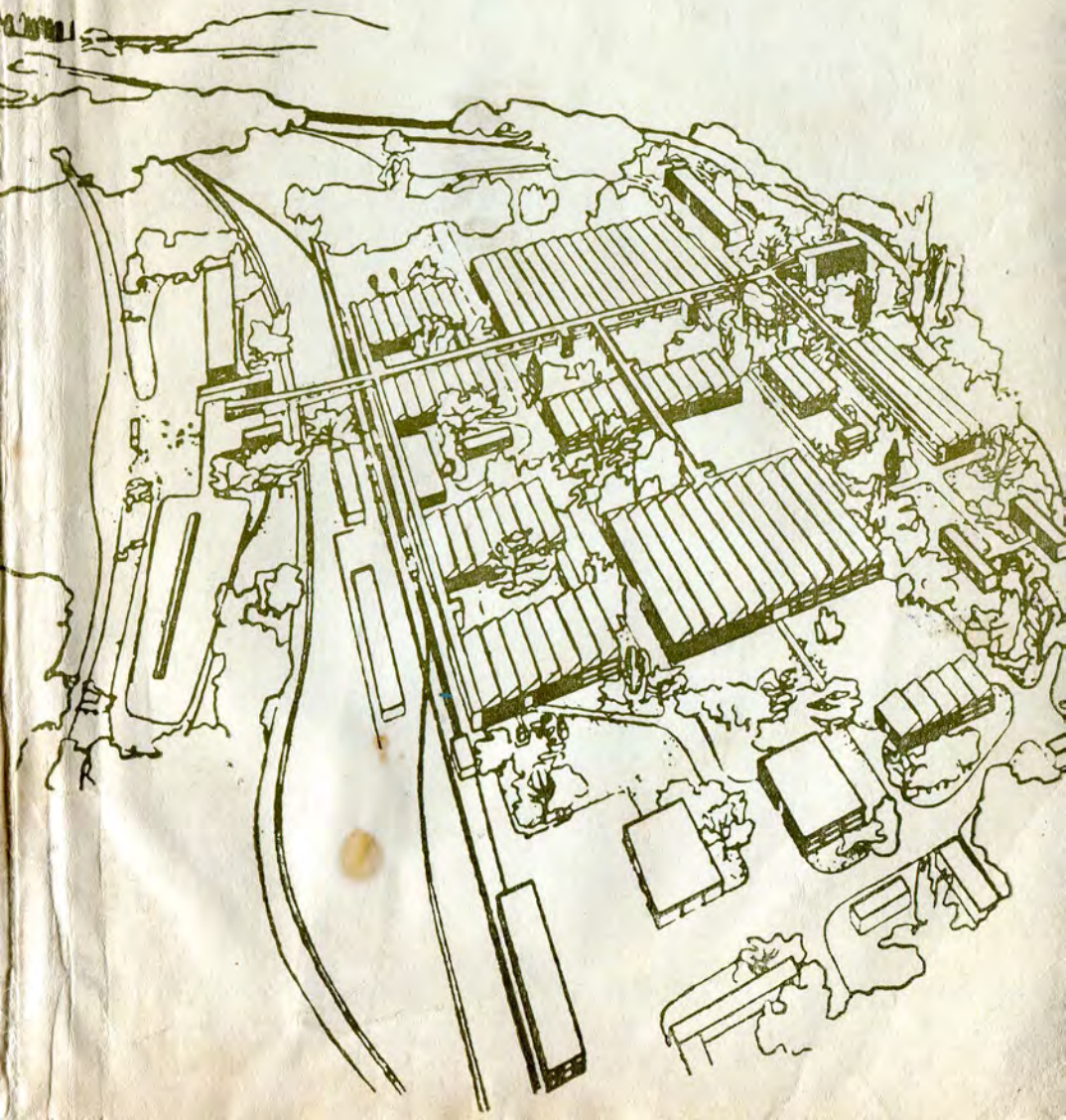


583a

Ле Корбюзье

Три формы
расселения

Афинская
Хартия



ВСЕГДА НАДО ГОВОРИТЬ О ТОМ,
ЧТО ВИДИШЬ, ОСОБЕННО — И
ЭТО САМОЕ ТРУДНОЕ — НАДО
УМЕТЬ ВИДЕТЬ ТО, ЧТО ПРОИС-
ХОДИТ.

ЛЕ КОРБЮЗЬЕ

... РАЗВЕ НЕ МУДРОСТЬ И БЛА-
ГОРОДСТВО ДУШИ БЫЛИ СВОИ-
СТВЕННЫ ВСЕМ ПОЭТАМ И ХУ-
ДОЖНИКАМ, ИСТИННЫМ ТВОР-
ЦАМ?

И ВЫСШЕЙ И КРАСИВЕЙШЕЙ
ФОРМОЙ МУДРОСТИ, — УТВЕРЖ-
ДАЛА ГИОТИМА, — ЯВЛЯЕТСЯ ТА,
КОТОРАЯ НАПРАВЛЕНА НА СОЗ-
ДАНИЕ ГОРОДОВ И ОРГАНИЗА-
ЦИЮ СЕМЕЙНОЙ ЖИЗНИ; ЕЕ
ИМЕНУЮТ ОСТОРОЖНОСТЬЮ И
СПРАВЕДЛИВОСТЬЮ...

ПЛАТОН. «ПИР»

Содержание

	Стр.		Стр.
«Три формы расселения»		Промышленные предприятия	85
I. Основные положения	8	VI. Жизнь указывает пути . . .	87
Жилище и пустыни городов	8	Афинская Хартия	
Пригороды, города-сады и		I. Общие положения. Город и	
города-спруты	8	его окружение	92
Архитектурная революция и		II. Современное состояние горо-	
современное градостроитель-		дов. Критические замечания и	
ство	12	предложения	96
Транспортные проблемы и		Жилище	96
застройка территорий	16	Итоги наблюдений	96
II. Этика труда	21	Надо требовать	101
Моральные условия	22	Отдых	104
Материальные условия	25	Итоги наблюдений	104
III. Три формы расселения	28	Надо требовать	105
Застройка территории	28	Работа	107
Сельскохозяйственная произ-		Итоги наблюдений	107
водственная единица	32	Надо требовать	119
Сельская единица	32	Движение	110
Кооперативное село	40	Итоги наблюдений	110
Линейный промышленный го-		Надо требовать	112
род	47	Историческое наследие горо-	
Промышленная единица	47	дов	113
Зеленый завод	54	III. Заключение. Основные по-	
Со скоростью 4 км в час.		ложения доктрины	115
Жилище и зона восстано-		IV. Краткие данные о междуна-	
вления сил	60	родных конгрессах по совре-	
Совершенствование квали-		менной архитектуре	123
фикации в зонах, простира-		1928 год. Создание CIAM	123
ющихся на сотни километ-		Сарразская декларация	123
ров	65	Генеральная линия развития	124
Радиально - концентрический		Градостроительство	124
торговый город	67	Архитектура и общественное	
IV. Действительность	69	мнение	125
От океана до Урала	69	Архитектура и государство	125
Авиация	72	Цели CIAM	125
V. О судьбах Парижа	75	Конгрессы CIAM	125
Города	75	Издания CIAM	126
Париж	77	Ю. Бочаров, А. Рампарт.	
Наши предложения	77	Градостроительные трактаты	
Жилище	78	Ле Корбюзье и проблемы со-	
Движение	81	временного проектирования (по-	
Центр	85	слесловие)	127

LE CORBUSIER

L'Urbanisme des trois
établissements humains
Edition Etablie par Jean Petit,
Paris, 1959

La Charte d' Athenes
Edition Etablie par Jean Petit,
Paris, 1957

Ле Корбюзье

533 а

Три формы
расселения

Афинская
Хартия

Перевод с французского
Ж. Розенбаума

Москва
Стройиздат
1976

Ле Корбюзье. Три формы расселения. Афинская Хартия. Пер. с франц. Ж. Розенбаума. Послел. Ю. Бочарова и А. Раппапорта М., Стройиздат, 1976 136 с.

Настоящее издание объединяет две книги выдающегося французского архитектора нашего времени — Шарля-Эдуарда Ле Корбюзье — «Три формы расселения» и «Афинская Хартия». В первой книге изложены теоретические проблемы современного градостроительства, предложения по застройке городских территорий, теория линейного промышленного города, идеи создания сельского поселения нового типа. Вторая книга — расширенная резолюция одного из международных конгрессов по современной архитектуре (CIAM), собравшегося в 1933 г. Эта Хартия, написанная и отредактированная Ле Корбюзье, вошла в историю как документ, в котором были провозглашены основные идеи и конкретные цели развития современного градостроительства.

Книга рассчитана на архитекторов и градостроителей.
Рис. 38.

Три формы расселения

30202—245
Л 047(01)—76 51—76

© Перевод на русский язык, Стройиздат, 1976

Ле Корбюзье

ТРИ ФОРМЫ РАССЕЛЕНИЯ АФИНСКАЯ ХАРИТИЯ

Научный редактор работы «Три формы расселения» К. Н. Афанасьев

Редакция литературы
по градостроительству и архитектуре
Зав. редакцией

А. Ф. Крашенинников

Редактор И. А. Городецкая

Мл. редактор Е. Н. Фирсова

Внешнее оформление художника

В. И. Филатова

Технические редакторы Д. Я. Касимов

и Н. Г. Бочкова

Корректоры В. С. Якунина,

И. П. Шахновская

Сдано в набор 26/IX—1975 г.
Подписано в печать 27/II—1976 г.
Формат 60×90¹/₁₆ Бумага типографская № 1
8,5 печ. л. (уч. изд. 9,90 л.)
Изд. № AVIII-1875 Заказ 642 Цена 71 коп.

Стройиздат

103006, Москва, Каляевская, 23а

Подольская типография

Союзполиграфпрома

при Государственном комитете

Совета Министров СССР

по делам издательств, полиграфии

и книжной торговли

г. Подольск, ул. Кирова, 25

В 1942 г. под руководством Ле Корбюзье работала ассоциация ASCORAL (Объединение строителей с целью обновления архитектуры). Активными участниками этой ассоциации в те годы были Н. Безар, Ж. Коммелен, Кондуэн, Ж. Дейр, Г. Дебрей, Лейриц, Ганнинг, Ожам и Де Лоозе. Творческая деятельность ASCORAL послужила основой для разработки учения о трех формах расселения.

Рильке в одном из своих писем писал о Поле Сезанне: «Однажды, когда речь зашла о современном состоянии промышленности и ряде дру-

гих проблем, Сезанн возмущенно воскликнул: «Плохи дела, жизнь ужасна...».

Сезанн был художником. Он видел ежедневно, как оскверняется окружающая его природа, как в силу непреодолимого роста переуплотняются города и обезображиваются прилегающие к ним предместья. Он чувствовал, что кризис, сотрясающий мир, может привести к разрушению природы городов, упадку благосостояния и привычек...

Но жизнь всегда сильнее. Надо ее осознать и никогда не идти наперекор ей.

I. Основные положения

Жилище и пустыни городов

Традиционный способ возведения домов из дерева, камня или кирпича с подвальными этажами и тяжелыми несущими стенами во всю высоту зданий сохранился до наших дней.

Во времена конных экипажей и повозок в бычьей упряжке сложился определенный тип улиц, вдоль которых строились дома в один или два этажа. Основные окна этих домов выходили во внутренние пространства кварталов и расположенные там сады.

Сегодня вместо существовавших с незапамятных времен скоростей движения пешехода, лошади, быка или осла появились другие, в двадцать раз их превосходящие (100 км/ч). За последнее столетие родилась цивилизация, все сокрушившая на своем пути. Человеческие меры оказались нарушенными, превзойденными и порой утраченными.

Развитие промышленности привело к опустошению деревень и быстрому разрастанию городов (население Парижского района увеличилось с 2 500 000 жителей в 1851 г. до 7 500 000 в наше время; население Нью-Йорка выросло со 125 000 в 1820 г. до 8 млн., а с пригородами насчитывается 13 млн.).

Концентрация происходила в основном в центральных районах горо-

дов, в результате чего на месте одного-двухэтажных домов выросли семи-и восьмиэтажные дома. Такие же сооружения построены на месте бывших внутриквартальных садов.

С появлением автомашин города превратились в пустыни из камня и асфальта. Среди шума и пыли утрачены и забыты естественные условия жизни.

Пригороды, города-сады и города-спуты

В сердце каждого человека глубоко заложено страстное желание укрыться от городской суеты среди природы, под сенью дерева с видом на уголок неба. Сотни небольших домиков символизируют мечту человека быть хозяином своей судьбы.

Один из министров сказал: «У входа каждого из домов, размещенных среди природы, пройдут линии метрополитена, автобусов и автокаров».

Эти прогнозы привели, как свидетельствуют примеры городов-садов Англии и США, к нарушению градостроительных традиций. Деревни, окружающие города, постепенно превратились в предместья и пригороды, огромные, бессистемно застроенные

территории, не связанные органически с основной агломерацией.

Предместья — это «накись» больших городов, ставших в XIX и XX вв. «потопом». Эта «накись» нередко в десять и даже в сто раз превосходит

по площади охватываемые ею города и является местом средоточения случайного населения. В борьбе с проказой предместий были изобретены так называемые города-спутники. Тогда произошла транспортная катастрофа.

Некоторые фасады обращены на улицу, другие — во двор. Итог — замкнутые кварталы и улицы-коридоры

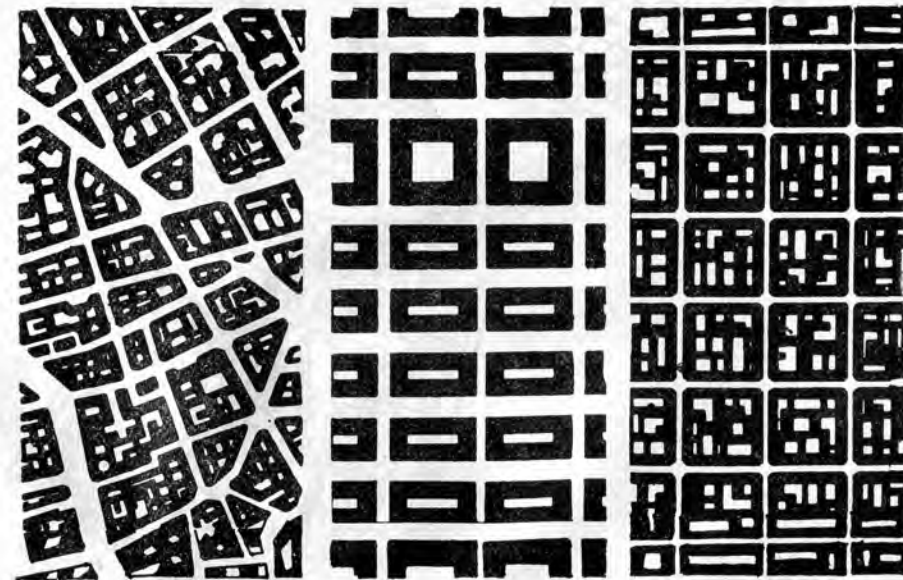


Париж



Нью-Йорк

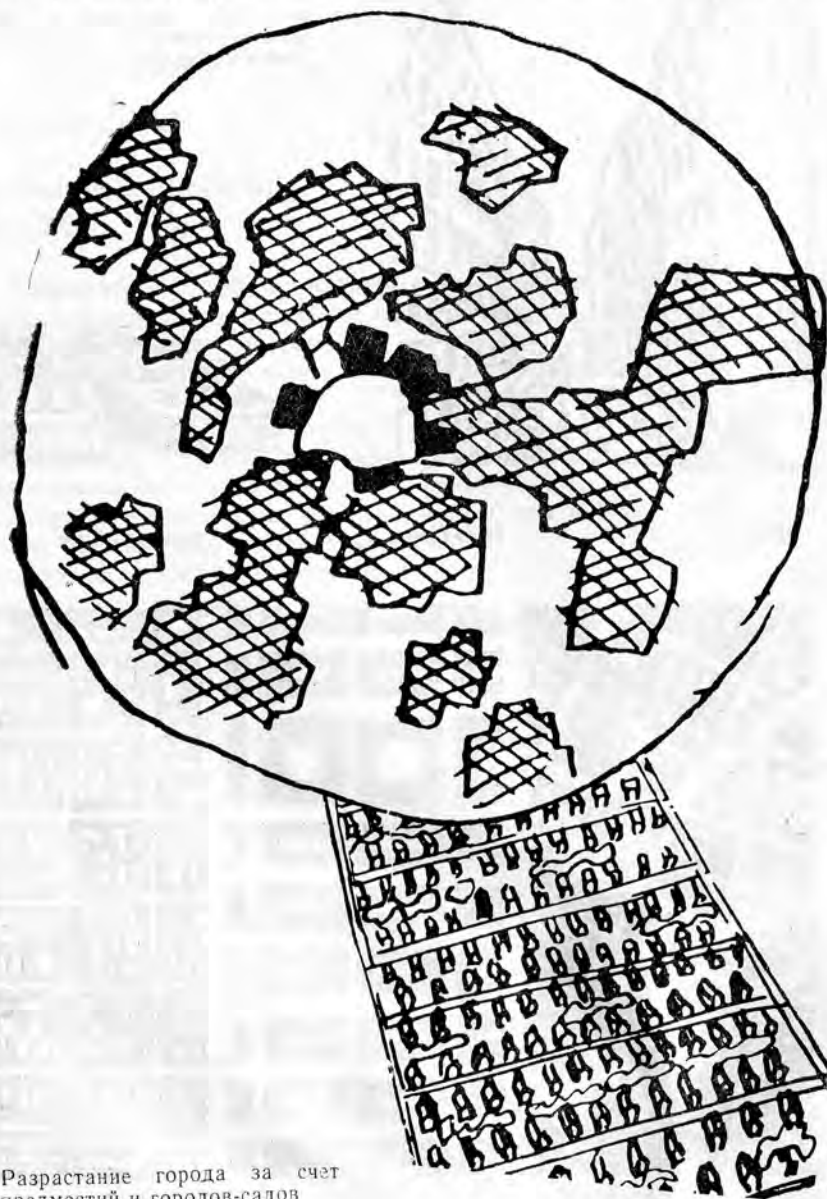
Буэнос-Айрес



Организация связи мест приложения труда с жилищем встретила с непреодолимым противоречием между исторически сложившейся сетью улиц и натиском новых видов транспорта.

Разрастание пригородов и созда-

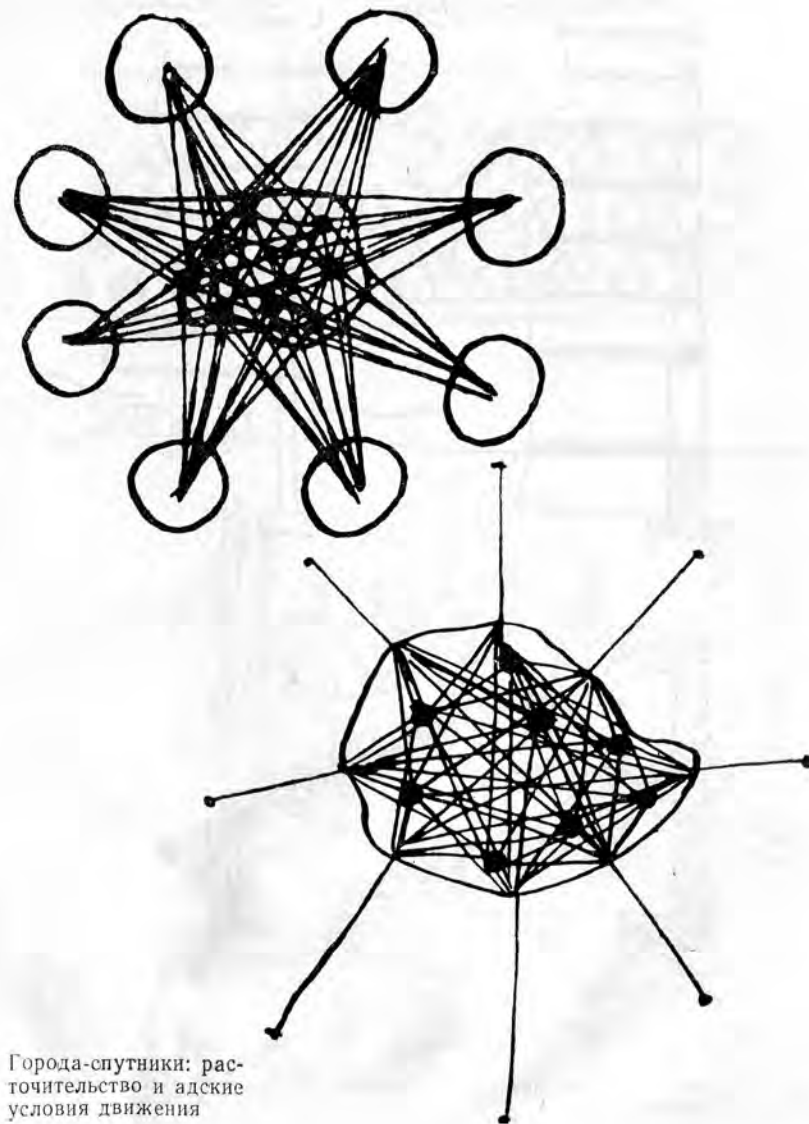
ние городов-спутников привело к тому, что их жители теряют многие часы, проводя их в метро и автобусах. Но часы, потерянные на транспорте, пожалуй, ничего не стоят по сравнению с государственными средствами, которые поглощает организация этих



Разрастание города за счет предместий и городов-садов

перекрестных и встречных поездок. Миллионы небольших домиков, построенные в пригородах и городах-садах, вызывают необходимость создания огромного аппарата по их обслуживанию, прокладку сложной сети шоссейных и железных дорог, органи-

зацию служб надзора за работой всех видов коммуникаций, водопровода, газа, электросетей. Каждый из нас выплачивает ежедневную дань, равную трем или четырем рабочим часам, ... для того, чтобы восполнить эти поистине бесплодные расходы.

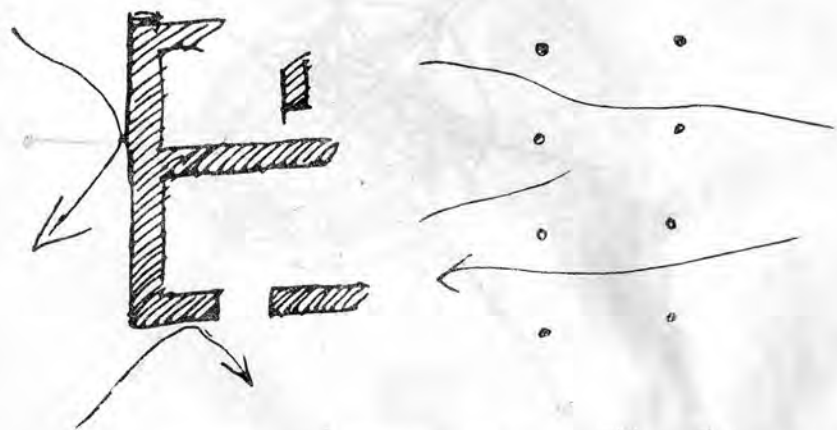
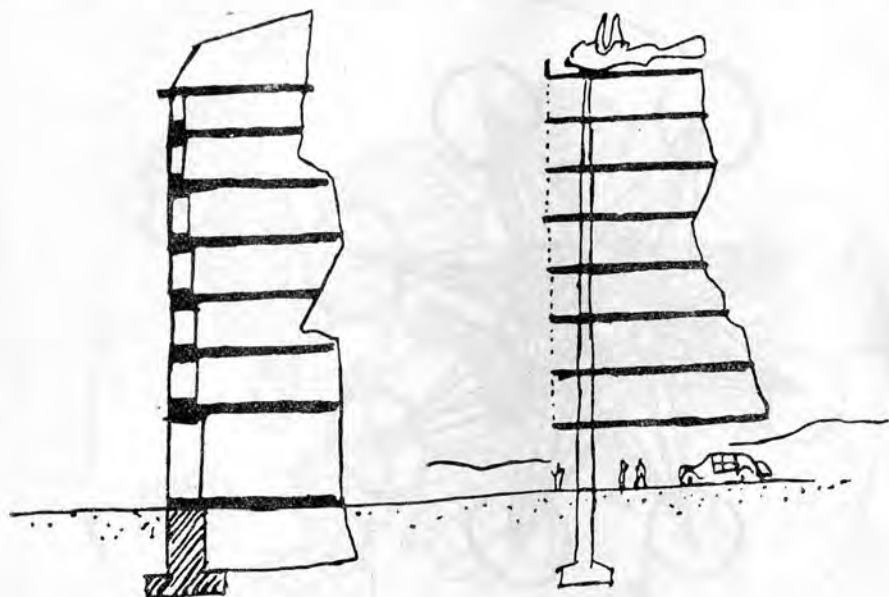


Города-спутники: расточительство и адские условия движения

Архитектурная революция и современное градостроительство

Препятствием на пути этого рас-
средоточения людей должен стать
простой и естественный смысл, за-

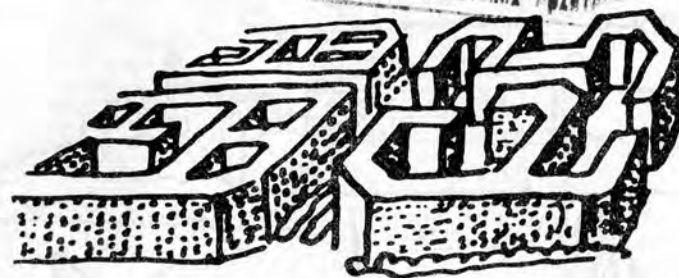
ставляющий их объединиться для
взаимопомощи, защиты и экономии
усилий. Революция в архитектуре,
произошедшая с появлением стекла,
стали и железобетона, создала необ-
ходимые предпосылки для разрешения
градостроительных проблем. На смену
вековым способам возведения зда-



Достигнута полная свобода: независимый остов здания, свободный фасад, земля
под домами освобождена

Пустыня городов w 1088

Ижевское городское отделение
Союза советских Архитекторов СССР

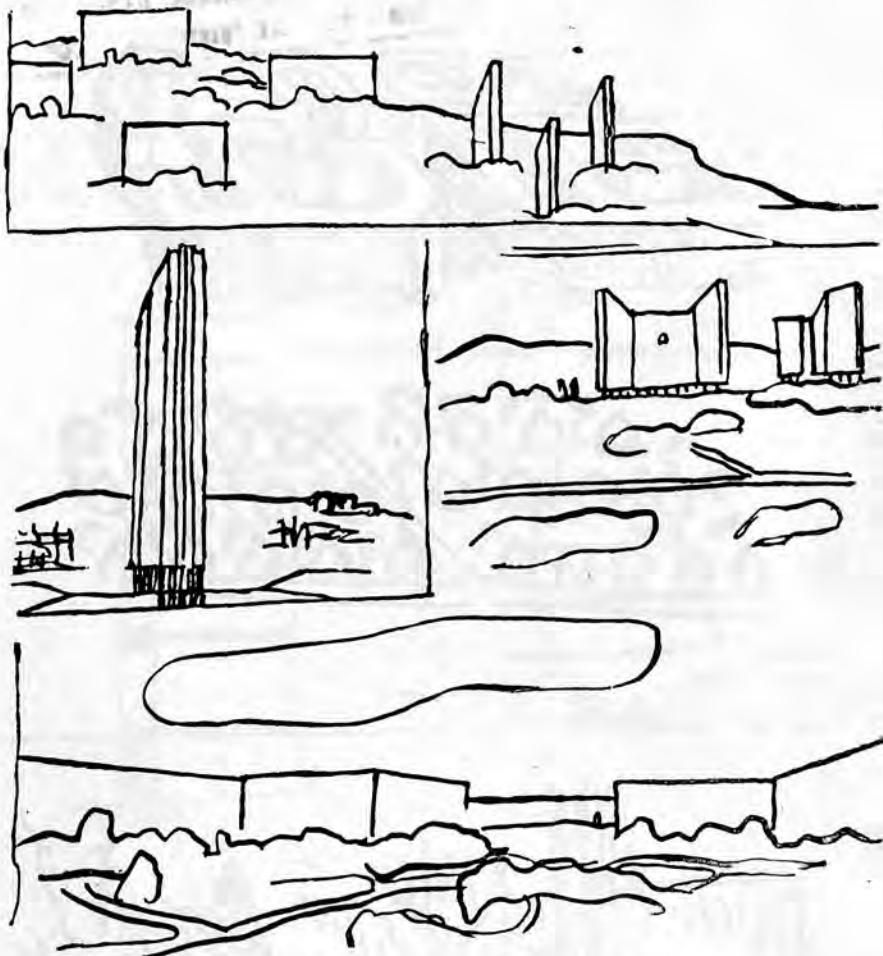


Разобщенность и разочарование в городах-садах



Зеленый город
Солнце
Озелененное пространство



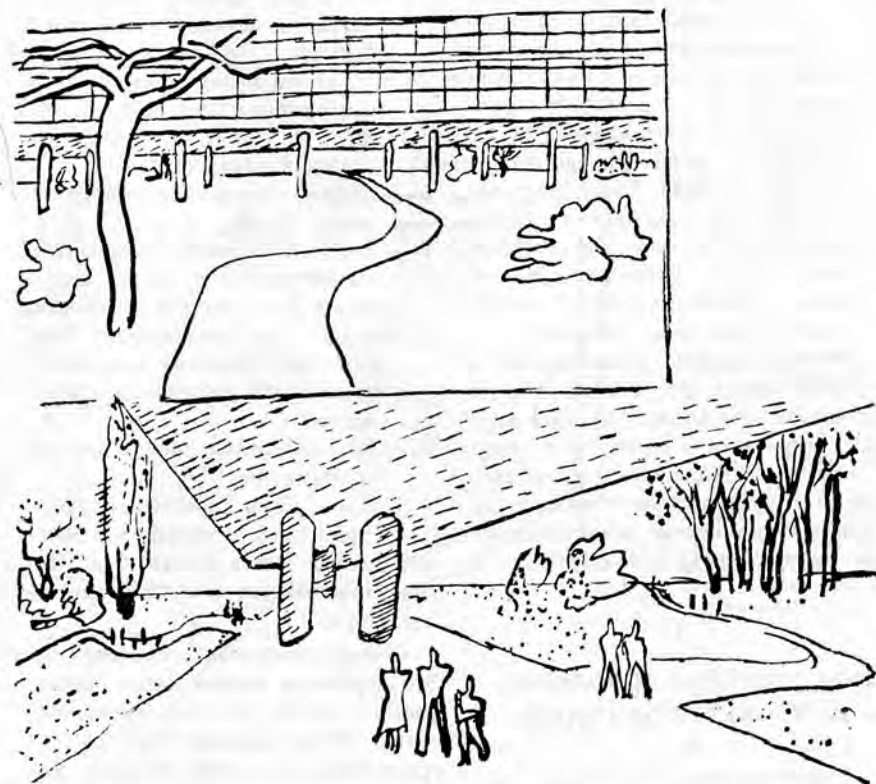


Новые сооружения изменяют облик города и условия жизни людей. Тип зданий видоизменяется в соответствии с природными условиями. Жилые дома создают красоту архитектурного облика города

ния — массивным фундаментам, тяжелым и толстым несущим стенам, прорезанным узкими окнами, полностью застроенным участкам, неиспользуемым кровлям и повторяющейся планировке этажей — пришла новая техника и в результате — точечные фундаменты, ликвидация несущих стен, возможность использования всей фасадной площади для освеще-

ния внутренних помещений. Небольшие опорные столбы позволили освободить землю под домами; плоские крыши становятся дополнительной площадью, отводимой для нужд населения.

Отныне вес зданий передается не на стены, а на столбы, составляющие в сечении одну тысячную долю площади застройки. Первый этаж при-



Отныне территория городов широко раскрывается и лишается разграничительных барьеров. Здания приподняты над землей. Принципиально новый характер современного градостроительства выражается в том, что дома соединяются с землей через свободные пространства. Под зданиями можно передвигаться, свет и солнце получили доступ под дома. Железобетонные колонны выполняют роль несущих пилонов

подняты на 3 м над землей, и пространство под зданиями остается свободным.

Жилище, сконцентрированное в многоэтажных сооружениях, обеспечивает высокую плотность населения и при этом занимает небольшую часть территории. Такими качествами обладают «Жилые единицы соответствующего размера». Дома высотой 50 м расположены в 150—200 м один от другого среди зелени, в парке и правильно ориентированы по отношению к солнцу.

Жилая единица, в которой прожи-

вает 1600 человек, занимает площадь 4 га. Для такого же числа жителей в горизонтальном городе-саде потребовалось бы 320 домиков, занимающих площадь 32 га. Плотность в Жилых единицах составляет 400 жителей на гектар вместо 50 в городе-саде.

Город, построенный по принципу «Лучезарного города», состоящий из Жилых единиц, занял бы лишь 25 га, в то время как такой же город-сад потребовал бы 200.

Возникают новые биологические условия жизни, органически вписывающиеся в новую форму жилища. За-

ние возводится в парке, в котором имеются спортивные площадки, детские учреждения, начальные школы и клуб. Здесь все предусмотрено для удобства людей и содействует гармонической жизни обитателей.

Отныне все вновь приобретает человеческий масштаб. Снова учитывается природное окружение. Город превращается в парк, в котором градостроитель разместит Жилые единицы соответствующего размера — подлинны дома коммуны.

Жилые здания, размещаемые в зеленом городе, могут иметь самую разнообразную форму: а) протяженные, уступчатые в плане; б) в виде буквы Y или трилистника; в) пластины; г) башенные или точечные; д) ступенчатые в объеме административные здания или и) линзообразные в плане.

Транспортные проблемы и застройка территорий

Транспортная система может все же существовать и применяться. «Правило Семи V» (Семи дорог), разработанное по просьбе ЮНЕСКО в 1948 г., является кровеносной и дыхательной системой населенного пункта. Семь дорог представляют собой последовательную шкалу различных типов магистралей, способных урегулировать современное движение:

- V₁ — национальная или главная дорога провинции, пересекающая страну или континенты;
- V₂ — муниципальная дорога, главная магистраль агломерации;
- V₃ — дороги, отведенные исключительно для механического транспорта. Они не имеют тротуаров; на них не должны выходить входные двери и здания. Огни, регулирующие движение, следует располагать здесь через каждые

400 м, что обеспечит для транспорта возможность развивать большие скорости. Эти дороги образуют новые градостроительные единицы площадей — секторы;

- V₄ — торговая улица сектора;
- V₅ — дороги, проходящие по территории секторов;
- V₆ — дороги, обеспечивающие подъезды автомашин к входам в здания и передвижение пешеходов;
- V₇ — дорога, обслуживающая зеленую зону, в которой размещаются школы и спортивные сооружения;
- V₈ — дополнительная дорога для велосипедистов.

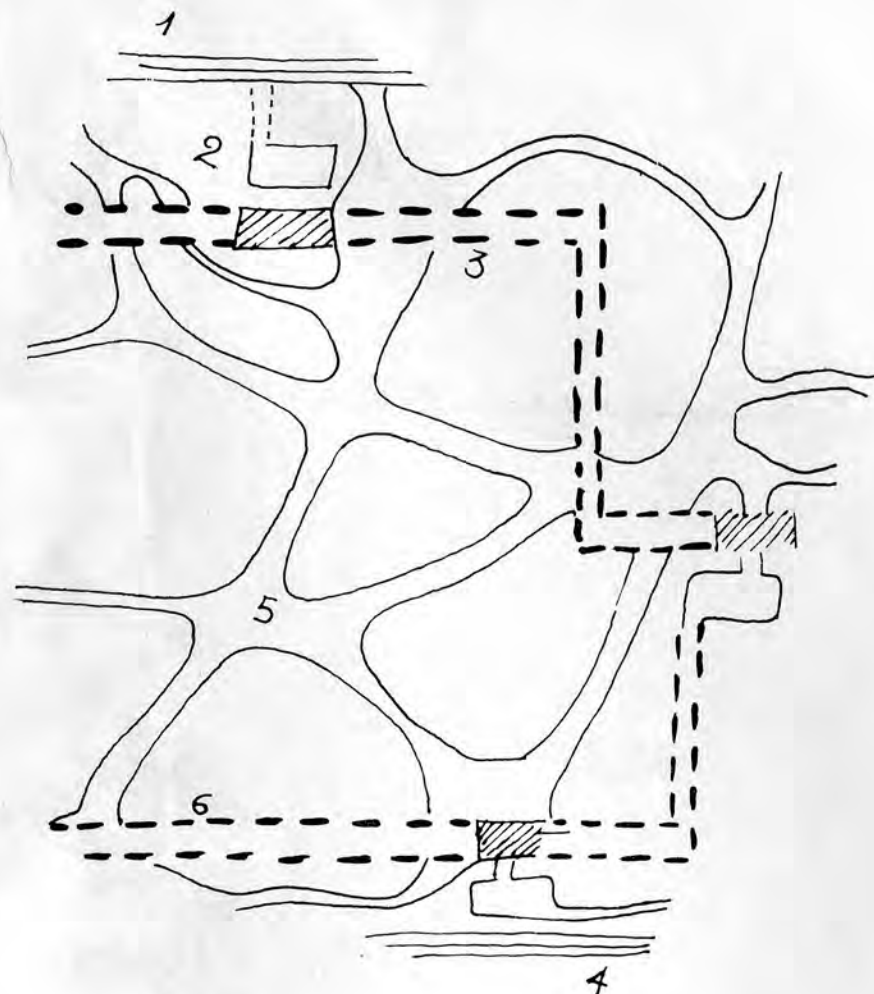
Правило Семи дорог было полностью применено в Чандигархе — новой столице штата Пенджаб в Индии, строительство которой осуществляется с 1951 г.

Сектор образуется дорогами V₃. Это первичная ячейка плана современного города. В нем может проживать 5—20 тыс. жителей. Имеется торговая улица V₄ с ремесленными мастерскими, магазинами и повседневными развлечениями. Рынок связан с центральным городским рынком (на который завозятся продукты, осуществляются распределение и контроль цен и качества продуктов). V₄, пересекающая сектор, может соединяться с V₄ соседних секторов, составляя единую торговую улицу.

В перпендикулярном направлении по отношению к дороге V₄ сектор пересекает дорога V₇, на которой размещены школы, спортивные и другие сооружения (для молодежи).

Расположение и классификация городских улиц по Правилу Семи V обеспечивают полную безопасность для игр и отдыха детей.

Современный транспорт диктует рациональное использование территорий с учетом наличия естественных



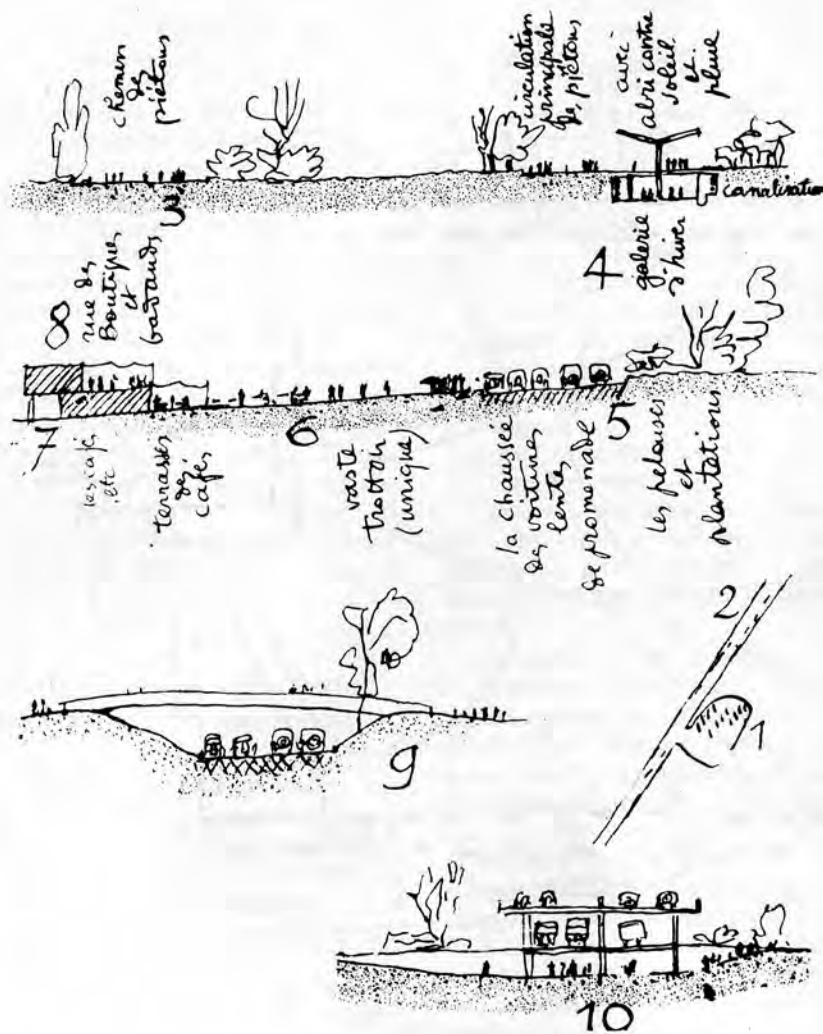
Свободные пространства под домами позволяют организовать беспрепятственное движение пешеходов по территории

дорог и трасс железных, шоссейных и водных путей. Все эти пути пересекают районы, страну или группы стран. Воздушный путь дополняет либо радикально меняет трассы ранее существовавших дорог.

Вдоль этих путей располагаются

три вида населенных пунктов, каждому из которых присущи определенные функции, особенности, облик и соответствующий уровень благоустройства. Это:

- 1) обновленные сельские агломерации. Село обновлено строительством



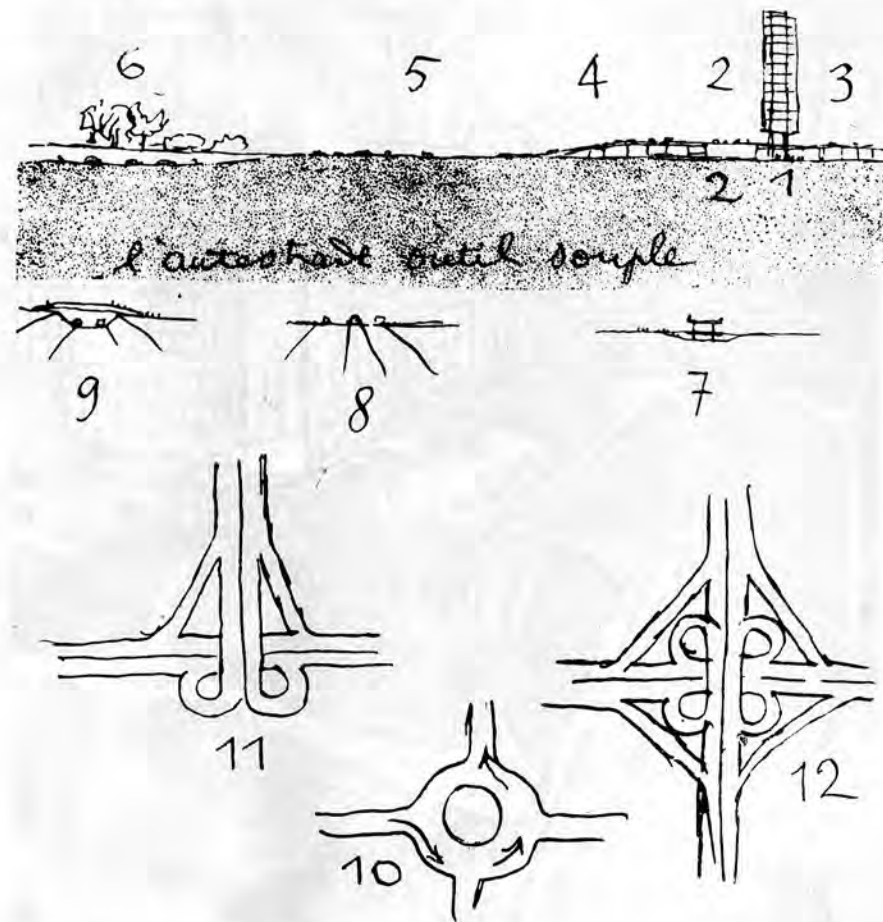
1. Стоянки для автотранспорта
2. Регулярные и параллельные автодороги
3. Скоростные дороги или прогулочные аллеи для пешеходов
4. Пешеходные проспекты (в случае необходимости)
5. Прогулочные бульвары
6. Прогулочные тротуары, террасы, кафе и пр.
7. Проезд для обслуживающего транспорта
8. Бульвары, приподнятые над землей
9. Заглубленные скоростные дороги
10. Дороги, приподнятые на опорах

вом кооперативного центра, спортивного и молодежного центра и комплекса местной промышленности;

2) промышленные предприятия (переработка местного сырья) размещаются среди зелени вдоль дорог, по которым перевозится продукция.

Параллельно им в определенной последовательности располагаются жилые районы;

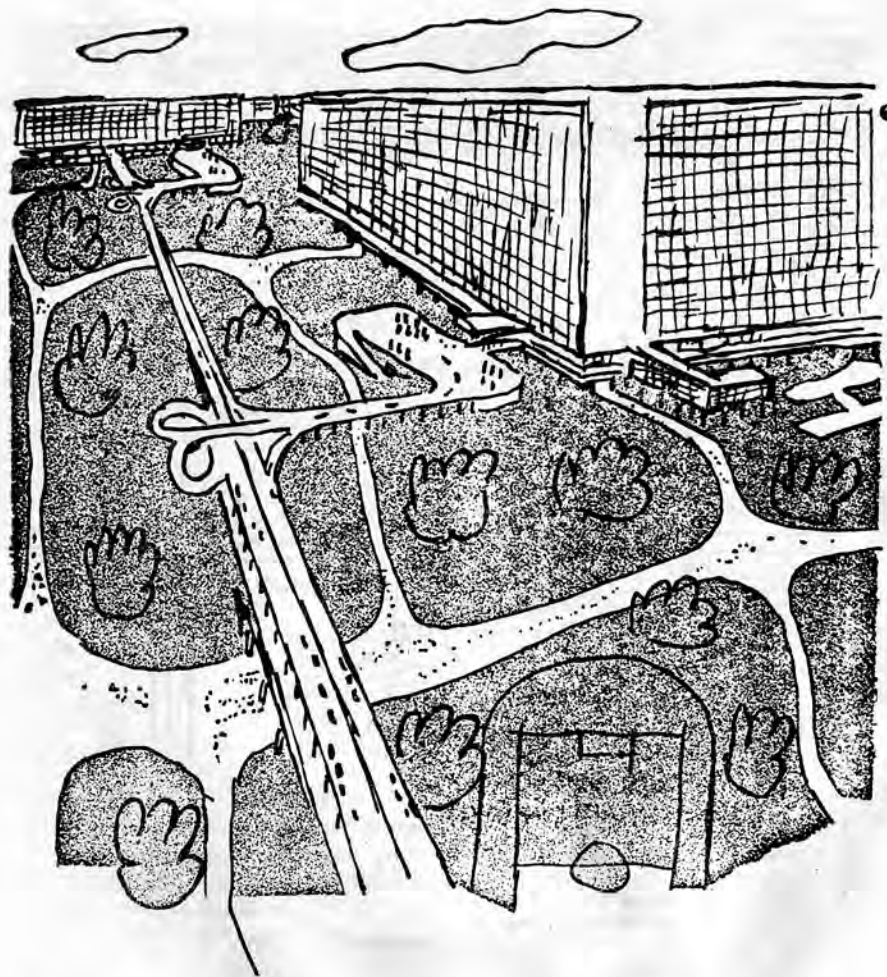
3) городские агломерации (наука, управление, ремесло) размещаются на исторически сложившихся территориях.



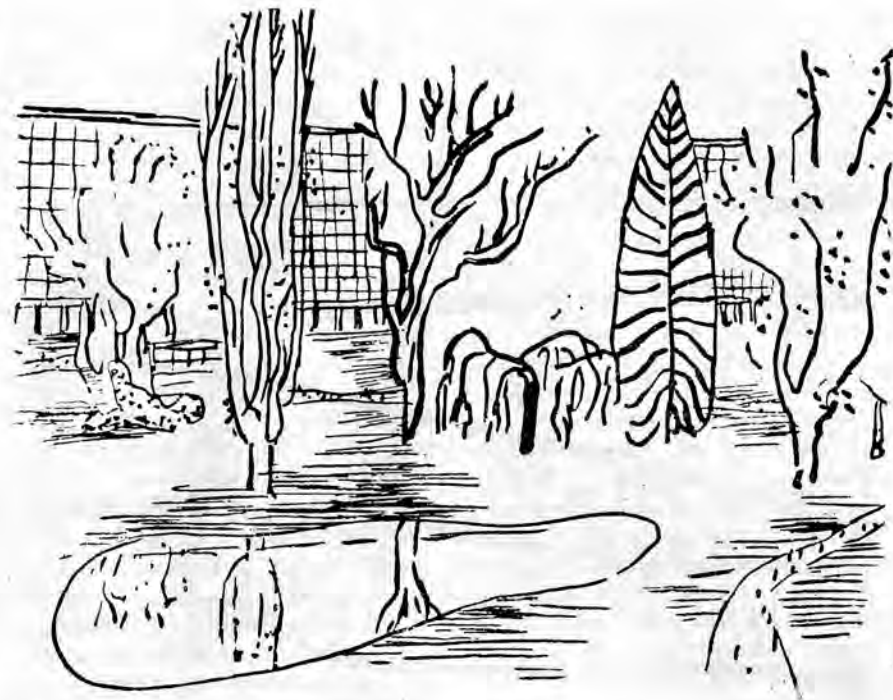
1. Пешеходы под пилонами
 2. Стоянки автомашин
 3. Подъезды к стоянкам с автострад на высоте 5 м
 4. Приподнятая часть автострады
 5. Автострада спускается на землю
 6. Автострада спускается в траншею (профили 7, 8 и 9)
 10. Обычный кольцевой перекресток
 11. Присоединение перпендикулярной дороги к большой магистрали
 12. Четырехлепестковый «клеверный» лист
- Все дороги зеленого города классифицированы; 10% территории отводится пешеходам

Городская агломерация, решенная по принципу «Зеленого города» с Жилыми единицами, может насчитывать 100, 200, 500 тыс., 1 и 2 млн. жителей. В центре такой агломерации будет находиться общественный центр. Город не будет иметь пригородных районов, его застройка начнется непосредственно в окружающем ландшафте.

Благоустройство территории, застройка ее жилыми зданиями со всем комплексом коммунального обслуживания, а также решение транспортной проблемы были целью ASCORAL, созданного в Париже в 1942 г. под руководством Ле Корбюзье. В силу обстоятельств эта организация существовала до некоторой степени неофициально. ASCORAL подразделялся на



Невозможное стало возможным: разделение пешехолов и автотранспорта осуществлено...



Солнце. Пространство. Зелень
Жилые дома в городе размещены среди кружева деревьев
Достигнуто полное согласие с природой

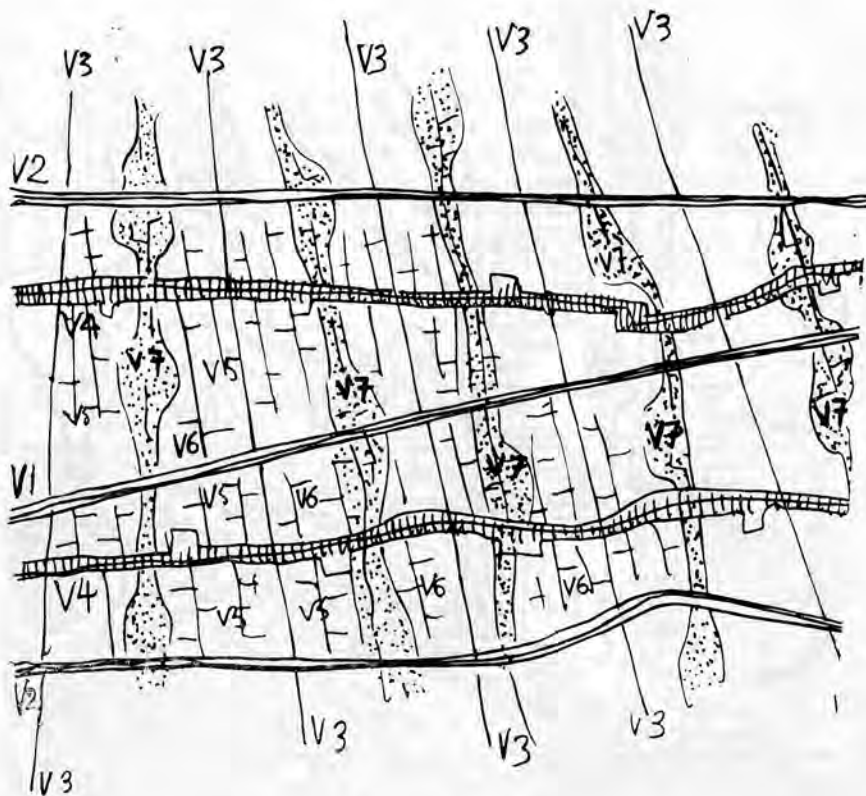
11 рабочих секций и собирался каждые 15 дней в течение года. В 1943 г. в книжных магазинах появилась небольшая брошюра под названием «Три формы расселения». В этой книге были изложены итоги этих работ.

II. Этика труда

Современное общество, возвращенное на машинной технике, столетие назад вторгшейся в человеческую жизнь, входит в цивилизацию нового времени — цивилизацию труда. Труд охватил все социальные сферы и все слои общества, и никто не может избежать его фатального воздействия. Некоторые восприняли новые времена отри-

цательно. Но мы утверждаем: счастливая цивилизация, на долю которой выпала миссия распределения всеобщих благ для всех! Бегство от труда бесцельно; работу следует воспринимать как важнейшую составную часть нашей жизни. Ей мы ежедневно посвящаем наиболее благоприятные часы суток, лучшие годы силы и зрелости!

За столетие развития машинной техники труд кое-где нанес немало вреда людям и природе, поэтому он часто рассматривался как тяжелое испытание: труд — проклятие, труд — наказание. Изучив истоки сложившегося положения, ASCORAL убедился в том, что средствами архитектуры и градостроительства можно создать



Обслуживание территории с помощью V₇

среду, способствующую расцвету человеческой деятельности, и в повседневной жизни труд может стать источником творческого вдохновения.

Моральные условия

Эта глава изложена экономистом и социологом Гиацинтом Дюбрейем, бывшим рабочим и мастером, работавшим в автомобильной промышленности.

На первый взгляд может показаться, что нет ничего общего между вопросами организации труда и задачами архитектуры. А между тем здесь

имеется поразительная аналогия. Архитектура преследует задачи разумного распределения материалов в целях создания полезного и гармоничного целого. Организация труда преследует аналогичные цели, занимаясь подбором людей и их размещением таким образом, чтобы обеспечить гармоничные отношения между ними. Таким образом, организация труда является своеобразной идеальной архитектурой, которая приводит к созданию того, что мы могли бы именовать «социальное сооружение».

Организация труда и архитектура находятся в постоянной связи, так как, если одна из них стремится по-

знать, как будет действовать человек, то вторая занята устройством места, где он будет жить и работать. Место в данном случае является частью «среды», поэтому можно себе представить, насколько условия человеческого и материального окружения взаимосвязаны.

Стремясь к обеспечению наилучших условий для жизни человека, Ле Корбюзье высказал мысль о том, что «Мерилом ASCORAL является определенная доля счастья и радости жизни. Все должно быть организовано так, чтобы труд не воспринимался как несчастье, а, наоборот, как занятие, в большинстве случаев способное увлечь того, кто посвящает себя ему».

Все должно быть «организовано». Возможно, что это утверждение в устах художника звучит несколько неожиданно. Люди, стремящиеся постоянно все организовывать, — это экономисты. Они обладают системным складом мышления, изучают средства, позволяющие обеспечить наличие материальных благ, необходимых для каждого человека, но при этом забывают о важнейшем жизненном элементе, о котором говорит инстинкт и интуиция художника. Будучи «наивным», художник осмеливается требовать «счастья». И художник прав. Повторяя философские мысли Прудона, говоря об «интересе» к труду, он вместе с тем подтверждает неоднократно высказанную истину о том, что «не хлебом единым жив человек...»

Обычно счастье понимается как весьма условная категория, но мы все же попытаемся определить его, проследив обычный жизненный процесс.

Каждое, даже самое элементарное, живое существо стремится к «счастью». Прежде всего оно хочет жить, что означает, как утверждает философ, «упорствовать в своем бытии». Естественно, что прежде всего оно

должно упорствовать в обеспечении своего материального благополучия, добывании пищи и ее усваивании. Прежде чем поглощать пищу, надо ее добыть, а для того, чтобы добыть, надо направиться к ней. Это движение является первым проявлением идеи целенаправленного действия — зарождением мысли.

Если у существа, стремящегося жить, недостаточно пищи, то оно будет испытывать специфический недуг — голод.

Привычка думать породит вскоре новую потребность хотя бы элементарного, но активного мышления. Разум будет стремиться к деятельности, подобно тому, как желудок к пищеварению. Если человек, или точнее работник, встает перед необходимостью трудиться, но в то же время разум не в состоянии определить целесообразность его действий, то можно сказать, что его разум «голоден». Может быть, такое определение покажется странным. Назовем это по-другому: интеллектуальным голодом, или иначе скукой.

Можно утверждать, что современному трудящемуся знакомо это чувство голода, которое играет немалую роль в социальных трудностях нашего времени. Рабочему часто не хватает многого необходимого, но, кроме того, его одолевает интеллектуальный голод. Рабочий люд — вот кто является поистине «скужающим народом». Только порабатывая в тяжелых условиях современной промышленности, можно понять, с какой медлительностью передвигаются стрелки часов, с каким нетерпением ожидают рабочие часа, когда можно будет покинуть завод.

Удивительно, что это обстоятельство не было понято теми, кто стремился облегчить условия труда рабочего. Почти все они допустили жестокую ошибку. Они рассуждали так: поскольку рабочий считает, что его ра-

бота длится долго, надо помочь ему сократить рабочий день. Это привело к систематическим усилиям, направленным на сокращение рабочего дня, причем сами трудящиеся приобщились к этим усилиям. Рабочий стремился обрести дополнительные минуты счастья там, где не приходится проклинать медленное движение часовой стрелки, т. е. вдали от места работы, от входа на завод, который превращался таким образом в своеобразную границу этого счастья.

Так, незаметно для себя люди разделили понятия приятного времяпрепровождения и деятельности. Ведь работа — это в основном действие. Но разве человек создан не для того, чтобы действовать? Разве подлинная деятельность человека, та, в которой он ощущает истинную радость жизни, должна проходить в часы отдыха и развлечений, наступающих после окончания рабочего дня, в вечерние часы?

Забота об «отдыхе», об «организации отдыха» занимает, как известно, немало усилий тех, кто стремится таким образом решать социальные проблемы. Но по сути дела эти деятели попадают в весьма противоречивое положение, поскольку время, которое они отводят для счастья и расцвета личности, находится вне естественно-го круговорота процессов, протекающих в природе.

Человек создан для действия. Созерцательное времяпрепровождение отшельника возможно лишь в том случае, если ради того, чтобы обеспечить ему такую возможность, будут трудиться другие... Мускулы, мозг и чувства созданы для действия, а не для прозябания. Но это еще не все: они созданы для того, чтобы функционировать в гармонии с природой и, в частности, с главным регулятором жизни — солнцем. Человек создан, чтобы действовать при естественном ос-

вещении, и его отдых должен соответствовать времени отдыха природы, т. е. тому времени, когда солнце опускается за горизонт.

Трудящемуся обычно говорят: «Да, дорогой друг, это грустно, что ты вынужден работать. Но это неизбежное зло. Мы предпримем все необходимое, чтобы свести его к минимуму, а когда закончится рабочий день, мы займемся развитием твоих умственных способностей, мы сделаем из тебя человека».

Большинство буржуазных социологов представляет себе в качестве образца культуры кабинетного ученого, поэтому их усилия направлены на превращение всех в кабинетных ученых. Они хотят переделать мир по своему образу и подобию и поступают, как те отцы, которые целью воспитания детей ставят превращение их в слепок с самих себя.

Впрочем, в этой концепции содержится почти повсеместно распространенная среди культурных, или вернее образованных, людей ошибка, которая заключается в смешении понятий образования и воспитания. Если образование человек может получить путем учебы и чтения, то всестороннее воспитание, или постижение мудрости, достигается в полной мере лишь при условии сочетания всех средств культурного воздействия с благотворным опытом жизни и деятельности.

Достаточно проследить за движением солнца, чтобы понять, до какой степени наша жизнь неотделима от этого великого цикла. Надо полагать, что во времена античности это отлично понимали, и поэтому не случайно фронтон Парфенона украсили великолепной аллегорией дня и ночи. Слева изображена колесница Гелиоса, поднимающаяся над волнами; центральную часть фронтона занимает повествование об изумительном рождении Афины, мудрость которой

отныне должна была руководить народом, — Афина-Паллада изображена выходящей в полном вооружении из головы Юпитера; справа — колесница, скрывающаяся в море, символизирует завершение дня. Великолепная голова лошади, занимающая крайний угол тимпана, как бы олицетворяет идею заката солнечного светила и его погружение в ночную тьму.

Вот для всех очевидные пределы подлинной жизни. Поэтому никакое социальное мероприятие не может осуществляться без учета солнечного пути, или, иначе говоря, вне времени, отведенного природой для активной деятельности людей. Именно в деятельности следует искать основы развития и подлинную свободу. Да, свободу, которую мы отказываемся искать вне работы. Свободу, которая вопреки распространенному мнению, не является несовместимой с организацией и структурой современной индустрии.

Материальные условия

Человеческая жизнь представляет собой цепь различных материальных и духовных функций, последовательно выполняемых в течение определенного количества часов и лет. Жизнь проходит, проходит хорошо или посредственно. Блистательные успехи сменяются неутомимым бегом незначительных событий; счастливое или неудачное стечение обстоятельств может сделать жизнь радостной и счастливой или тяжелой и печальной.

Течение жизни постоянно возобновляется с восходом солнца. Жизнь складывается из простых действий, текущих повседневно. Если солнце у вас ежедневно, то частица его в вашем сердце.

В Афинской Хартии CIAM¹ говорится: «Материалами градостроитель-

ства являются солнце, пространство, зелень...». CIAM настаивает на необходимости вернуть человечеству утраченные, потерянные и забытые «естественные условия жизни».

Материальные условия, в которых протекают дни и годы жизни, воздействуют на физическое и моральное состояние человека. Они вызывают психофизиологические реакции, от которых в конечном счете зависит состояние радости или неудовлетворенности жизнью. Можно жить, работать, развивать свое тело либо опуститься и довести его до дряхлости, обогащать свои познания или прозябать в невежестве. Естественно, что бы общество стремилось поддерживать и развивать положительные явления и бороться с отрицательными. Все эти обстоятельства имеют отношение к области архитектуры и градостроительства: к жилищу людей, их жизненным функциям, распределению времени, наличию или отсутствию факторов, способствующих полезной деятельности или безделью.

В нашем очерке мы рассматриваем трудовую деятельность в течение солнечного дня, а также в течение всей жизни.

Ежедневно повторяющийся цикл неизменно касается жилища, работы и восстановления сил.

Другой цикл, который вытекает из явлений, регулярно повторяющихся или перемежающихся в более гибком ритме, охватывает жилище, работу и квалификацию.

Объясним содержание двух определений — «восстановление сил» и «квалификация», которые имеют важное значение для наших архитектур-

¹ CIAM — Международный конгресс современной архитектуры (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne)

ных и градостроительных предложений.

В своей повседневной деятельности двигающееся, думающее и действующее существо расходует энергию, тратит материалы и другие ценности. Ежедневный сон является великим восстановителем — это отдых. В процессе развития человеческого рода природа установила тесную взаимозависимость между человеком и окружающей его средой: она снабдила его рядом функций, положительно влияющих на развитие мускульной и нервной системы, — это ходьба, бег, борьба. Суровость или мягкость климата, смена времен года — все это разнообразие явлений заставляет человека постоянно приспосабливаться, защищаться, заботиться о себе, о своем физическом развитии и восстановлении сил.

Современный труд, наоборот, постепенно приучил человека к сидячему образу жизни, он отдаляет его от природы, обедняя и ограничивая до опасного предела его физическое развитие. В результате снижается жизнедеятельность личности, приспособляемость ее к изменяющимся условиям. Окружающая человека искусственная среда отрицательно влияет на его нервную систему. Тело — мускулы и нервы — вне природных условий утрачивают свою силу.

Могучий рычаг повышения качества и количества выпуска продукции — научная организация труда — часто наносит жестокий ущерб тем, действия которых она призвана совершенствовать. Механически повторяющиеся движения атрофируют мыслительные способности.

Поэтому понятно, почему СИАМ при разработке Афинской Хартии особенно подчеркивал положение о том, что феноменальное развитие машинной техники привело к разрыву и нарушению основных функций: **жить, работать, развивать тело и дух**

Только средствами архитектуры и градостроительства можно создать благоприятные жизненные условия и возможности для ежедневного восстановления сил. Эти средства предполагают наличие чистого воздуха, возможность занятия спортом вблизи места жительства, организацию «единиц здоровья», создание детских и юношеских учреждений и т. д.

«Квалификация» — это стремление к совершенствованию (мы не определяем здесь существа этого совершенствования, ибо оно подлежит дискуссии), которое побуждает к действию, обогащает душу и сознание, является важнейшим рычагом всех жизненных функций.

Сегодня, как никогда ранее, каждому человеку предоставляется возможность самосовершенствования и повышения квалификации. Труд способен привести в движение все лучшее, что имеется в человеческом сознании. Но надо, чтобы дорога к счастью не преграждалась и не превращалась в химеру из-за непреодолимых обстоятельств, была доступной. Надо предпринять все необходимое для создания оптимальных жизненных условий, которые должны учитывать фактор времени и места, наличие свободного времени, транспортные связи и соответствующий уровень благоустройства жилища. Все это может быть достигнуто средствами градостроительства, ибо рациональная организация жизненных процессов возможна лишь при условии правильного распределения повседневного бюджета времени.

Восстановление сил и усовершенствование квалификации могут быть обеспечены при условии соблюдения определенных принципов. Мы имеем в виду обеспечение «природных условий» и «возможности квалификации». Природа вновь займет подобаю-

щее ей место в повседневной жизни, если:

1) жилище будет размещаться на лучших в отношении инсоляции озелененных территориях, в местах с открывающейся красивой перспективой, близ воды, полей и лесов и мест, пригодных для занятий спортом;

2) промышленные предприятия (речь идет о предприятиях перерабатывающей промышленности, а не расположенных при источниках сырья) будут размещаться не в городах или на их окраинах, а в «зеленых зонах», расположенных на территориях, выбранных с учетом их ориентации и ландшафта, вблизи путей, по которым будет поступать сырье (водные пути, шоссейные и железные дороги, а также проектируемые трассы новых дорог);

3) жилище и работа, квартира и завод будут расположены таким образом, что отпадет необходимость в механическом транспорте для служащих и рабочих. Хорошо благоустроенные дороги обеспечат пешеходную доступность к месту работы и обратно со скоростью 4 км/ч;

4) научно организованная система спортивных сооружений будет рассчитана на обслуживание всего населения промышленного города. Спортивные площадки, развлекательные учреждения, кинотеатры, залы для общественных мероприятий, библиотеки и т. д. будут размещены вблизи жилища;

5) заводы будут строиться по принципу «зеленых заводов», которыми явятся предприятия нового типа, светлые, чистые, гармоничные, построенные на подлинно гуманной основе. На этих предприятиях в отличие от старых будут обеспечены условия для расцвета физических и моральных качеств работающих, благоприятные условия для укрепления здоровья и расцвета личности;

6) промышленные агломерации не будут более создаваться в виде радиально-концентрических поселений с неизбежно окружающими их отвратительными неблагоустроенными окраинами. Это будут комплексные организмы, включающие не только непосредственно производящую промышленность, но и систему учреждений по подготовке собственных кадров — профессиональные и технические училища. В планировочную систему должны входить общеобразовательные учреждения: исследовательские лаборатории, библиотеки, театры, клубы и т. д.

Все, о чем было сказано, относится к организации промышленного труда, подчиненного закону солнечных суток, равных 24 часам. Сельскохозяйственный труд, подчиняющийся иным законам времени (годовому, сезонному и повседневному циклу), требует удовлетворения тех же повседневных потребностей, выражающихся в формуле жилище — работа — восстановление, а также потребностей, которые удовлетворяются с разрывами во времени: жилище — работа — квалификация. Цель единая, но формы ее достижения различны.

В первом случае повседневный цикл обеспечивается благодаря специфике сельской жизни, однако при условии кардинального переустройства жилища крестьянина. Труд сельскохозяйственного рабочего связан с сезонными изменениями погоды, в зависимости от времени года меняется характер его работы. Причиной многих тяжелых болезней крестьян является крайне неудовлетворительное жилище. Переустройство его является неотложной и важнейшей проблемой современности.

Во втором случае цикл жилище — работа — квалификация в сельских условиях еще не получил своего решения, чем можно объяснить наличие

заброшенных земель. Задача заключается не в том, чтобы организовать отдых и времяпрепровождение сельского населения в отдельные свободные дни и часы. Надо, чтобы каждая минута была заполнена сознанием целесообразного участия в социальной жизни. Необходимо дополнить существующую связь крестьянина с выращиваемой им продукцией его тесной связью с миром, для которого этот продукт предназначается.

Стремление к совершенствованию квалификации заложено в каждом индивидууме, и задача заключается в том, чтобы дать простор для развития этого стремления, которое облагораживает человека, помогает уверенно смотреть на жизнь и руководит его действиями. Сознательное отношение к повседневной жизни возмущает самые простые действия, изгоняет скуку и украшает существование.

Достижение всего этого является задачей градостроительства.

Однако само понятие градостроительства еще не получило необходимого определения.

Попробуем его сформулировать. Градостроительство — это выражение жизни общества средствами архитектуры.

На что способна данная цивилизация, покажет соответствующий этап развития градостроительства. Это будет архитектура, в которой воедино сольются материальное и духовное развитие.

Градостроительство — это не узкая, строго специализированная и специфически техническая наука, а мудрая деятельность, заключающаяся в том, чтобы правильно наметить конечную цель и выработать необходимые средства для ее достижения.

III. Три формы расселения

Застройка территории

Столетнее развитие машинной техники привело к формированию специфических городских агломераций. Для оздоровления среды и улучшения условий существования в этих агломерациях необходим специальный непреложный закон, предписывающий вынесение крупных промышленных предприятий за пределы радиально-концентрических городов. Следует отметить, что скопление предприятий в городах помимо всех связанных с этим несчастий во время войны вызвало воздушные бомбардировки и явилось причиной дополнительных бедствий населения.

При наличии такого закона останется лишь уточнить способы и пути передислокации промышленности. Промышленные предприятия должны быть выведены за пределы городских территорий. Но куда их выводить и каким образом? Это проблема современности.

Эгоистические интересы выглядят следующим образом: «Современной промышленности необходимы качества, присущие жителям больших городов: утонченность, нервозность, стремительность и т. д.». Истина же состоит в том, что огромные города представляют собой обильный рынок рабочей силы, при наличии которого все выгоды и преимущества на стороне ее потребителей. Однако жизненные интересы требуют вывода промышленности не только из городов Франции, но вообще из всех крупных городов.

Все, что создается людьми, подчиняется определенной закономерности. Благополучие и процветание создает-

ся ценой огромных усилий и приспособляемостью. Но наступает момент, когда установившееся равновесие нарушается, ломаются заведенные порядки. Так, в итоге эры промышленного развития города превращаются в города-спруты. «Великое расточительство» и хаос охватывают агломерации, потрясая обывателей, 24-часовой ритм человеческой жизни. Предприятия непомерно разрастаются, условия жизни и труда усложняются. Бурный темп жизни становится обманчивым, усилия людей бесплодными: градостроительство вырождается, утрачивает свои положительные качества и обращается против того, кому оно должно служить, против человека.

Семья рушится, ее биологические функции грубо попираются, физические и моральные качества подавлены, что в конечном итоге ведет к истощению расы. Люди становятся легкой добычей дельцов и стяжателей. Трудовое население современных городов терпит нескончаемые лишения. Труд превращается в наказание; жизнь замыкается в порочном круге; часть заработка уходит на покрытие расходов, вызываемых всеобщим беспорядком; эра машинной техники породила дополнительный ежедневный расход времени; движение в городах перенапряжено, расстояния непомерно растянуты, а увеселения горожан — это «развлечения» отчаяния. Создается впечатление, что машина жестоко мстит тому, кто необдуманно создал и покорила ее.

Захваченный водоворотом событий, человек не заметил, как он оторвался от природных условий жизни. Предприятия, бессистемно расплывшиеся на территории городов, подчиняясь жестоким требованиям частных интересов, захватили «священные» зоны, которые отныне не принадлежат городам и превращаются в места, наносящие вред их населению. Люди более не способны сдерживать рост

расползающихся городских агломераций. Говоря о принципах расселения, Марсель Гриоль утверждал: «Установление предела — это удел богов, но не дело человека».

Города — это живой и дышащий организм; городские стены, охватывая его территорию, выполняют роль грудной клетки и в свою очередь испытывают на себе давление окружающих поселений. Окрестности города (поля, холмы, долины, реки и моря) превращаются в окружающий его своеобразный пояс. По дорогам, подходящим к городу с разных сторон, поступают многочисленные грузы, оседающие в его окраинных районах.

Земли, расположенные за пределами городских окраин, — это не безликие территории, а вполне организованная структура; она представляет собой сложную систему магистралей, устремляющихся к единому центру подобно каменным нервюрам, из которых складывается стрельчатый свод.

Города утратили связь с природой, управляющей жизненными функциями людей. Задача заключается в том, чтобы восстановить эту связь и обеспечить населению городов естественные условия жизни.

Для решения этой задачи надо определить оптимальную вместимость населенных мест, где каждому человеку будут созданы нормальные жизненные условия. Естественно, что оптимальные условия для жителей городов и сельских населенных мест будут обеспечены по-разному.

Создавшееся положение вызвало к жизни массовое бегство населения в поисках обетованных земель... Произошло своеобразное расползание человеческого муравейника по всей земле. С годами это рассредоточение стало сопровождаться скоплением значительных людских масс в отдельных пунктах. Постепенно на всей территории земли сложились определен-

ные формы расселения людей, в частности поселения сельскохозяйственных и промышленных рабочих.

Не следует опровергать подобной классификации, принимая во внимание стремление рассматривать труд как всеохватывающий и величайший фактор эпохи, подчиняющий всех людей единым закономерностям. В современном мире труд не принижает людей, он объединяет их. Признание цивилизации труда — это признание естественного стремления людей к объединению в целях созидания в условиях единства, гармонии и равновесия триединства человек—природа—космос.

Организаторы промышленного производства выдвинули идею формирования нового типа труженика: рабочего-крестьянина или крестьянина-рабочего, считая возможным сочетание их функций в течение дня, сезона или года. В этом смысле ссылаются на исторических предшественников: часовщиков и очечных мастеров — крестьян из горных районов Юрь. Это действительно имело место, но со временем крестьяне-часовщики покинули свои верстаки, размещенные при фермах, и переселились в поселки, поступив на работу в мастерские, которые к 1900-м годам превратились в крупные мануфактуры, оснащенные машинами и станками. Таким образом происходило превращение деревень в поселки, а поселков в города. Сельские жители становились горожанами, проживающими в жилищах городского типа среди учреждений и сооружений, свойственных городским агломерациям.

Часто высказывают мысли, основанные на хрупких априорных утверждениях: тяжелые жизненные условия, тоска и усталость вызываются трудом на промышленном предприятии; благородство, очарование, познания сельскохозяйственного труда связаны с землей; ссылаются на естес-

венность влечения человека к садовым ножницам как к символу утраченного рая, на благотворность сочетания труда и отдыха в природных условиях, особенно заинтересованность в возможности дополнительного приработка; добротность пищевых продуктов, добытых собственным трудом, и т. д.

Много иллюзий и мало убедительных суждений:

1. Труд на промышленном предприятии, как правило, изнурителен, потому что материальные и моральные условия, в которых он протекает, связаны с ужасным беспорядком, порожденным первым этапом эры машинной техники; здесь идет речь о внешних факторах.

2. Однако и сельский труд в поле — это не поэтическое песнопение; если он и отличается тем, что совершается в благоприятных природных условиях, то в то же время он не менее тяжел и суров и связан с чрезвычайными физическими перегрузками.

3. Садовые ножницы в данном случае являются лишь символом, олицетворяющим чудо непосредственного контакта с природой: прорастание зерна, великолепное цветение, созревание плодов, безграничное изобилие...

Создается впечатление, что эти чудесные превращения, происходящие «везде и всюду в мире...», являются своеобразным Сезамом, раскрывающим единство вселенной и объясняющим наше положение в ней. Взору рисуются картины бескрайних полей и посевов, зеленых массивов, простирающихся под небосводом. Садовые ножницы олицетворяют лишь контакт с природой и ее познание; в этом смысле они говорят о большем, нежели о клумбах розария, фруктовых садах или бобах, произрастающих на огородных грядках. Они разжигают воображение.

4. Человек стремится не терять ни

единой минуты дня и максимально использовать послерабочие часы до наступления темноты... Но работа на земле тяжела, она создает дополнительную усталость. Повседневный труд на клочке земли может быстро превратиться в «каторжный». Земля требует беспрестанного труда... даже зимой. В итоге: «Неужели я вынужден навеки нести это тяжелое бремя?»

5. Чередование различных видов труда является источником обновления и постоянного восстановления сил. Но это соответствует действительности лишь в том случае, если не связано с добыванием средств. Говорят, что дополнительный заработок — доказательство вашей ненасытности, жадности или, увы, доказательство того, что ваш обычный заработок недостаточен и вы являетесь жертвой бедности и тяжелой судьбы. После окончания работы вы вынуждены каждодневно дополнительно трудиться. Дополнительный труд является как бы новым рабочим днем. Только в этом случае вы обеспечите себе пропитание, в противном — будете голодны.

Труд сельскохозяйственных рабочих значительно отличается от труда промышленных рабочих. На заводе рабочий подчиняется только ежедневному циклу времени, равному 24 часам. Сельскохозяйственный же рабочий испытывает влияние годового цикла времени, смены четырех времен года, а также ежесуточной шкалы времени.

Это принципиальная разница в материальном и духовном смысле.

Промышленный рабочий вкладывает свой труд в производимый им продукт непосредственно в процессе производства, крестьянин же получает ипотеку, т. е. своеобразный залог, оплата которого производится в течение года за счет продукта, выращиваемого его трудом. Его действия раз-

личаются в зависимости от структуры почвы или различной ориентации земельных угодий, он вынужден ежедневно определять время своего труда в зависимости от условий погоды.

Их моральное и физическое поведение также различно. Крестьянин трудится в одиночестве — один на своем поле, один в своем винограднике, один в лесу. Только в исключительных случаях, во время сбора урожая, крестьяне работают совместно, и именно в честь этой поры устраиваются празднества. Внимание, необходимое при работе плугом, лопатой или косой, во многом отличается от того, которое нужно заводскому рабочему, стоящему у тисков, токарного станка или у печи. В одном случае руки покрыты жесткими мозолями, в другом они могут быть гибкими, как у хирурга. В одном случае — одиночество в поле, в другом — общественный труд на производстве.

«Поток» — характерная особенность индустриального производства; он предполагает систематичность, точность, размеренность производственного процесса, безукоризненную слаженность работы бригад, повышенное напряжение и внимание, хронометрированные движения.

Единство рабочей среды не могло быть организовано на основе ручного труда, где все подчинено индивидуальности. Речь идет не только о разном характере труда, но и о различии общественного, гражданского и этического идеалов.

За столетие развития машинной техники «расселение человека» по земле осуществлялось плохо, а создавшийся беспорядок привел к кризису. Поселения людей должны располагаться по точно определенным местам, а их форма должна определяться соответственно их специфике.

Исходя из этих положений предлагаются следующие формы поселений: для сельской местности (новая

или обновленная) — сельскохозяйственная производственная единица — Орудие продовольственного снабжения; специфической и своеобразной формой размещения промышленности является линейный промышленный город — Орудие промышленного производства.

Радиально-концентрические города, образующиеся на пересечении больших транспортных артерий, могут формироваться сразу или постепенно в правительственные, административные, торговые города и научные центры.

Следует подчеркнуть, что одной из этих основных форм является **Линейный промышленный город** перерабатывающей индустрии. В данном случае речь идет о выдающемся явлении в истории развития человеческого общества.

Исследование предлагаемых нами трех форм расселения даст возможность сделать определенные выводы, позволит по-новому подойти к застройке населенных мест, т. е. целенаправленно организовать пространство, определить географию расселения людей, создать геоархитектуру. В этом случае можно будет говорить о подлинной планировке территории, опирающейся на достижения современной науки.

Итак, поставленная нами задача сводится к тому, чтобы определить число типов и форм расселения людей эпохи машинной цивилизации.

Наша цель заключается в том, чтобы сформулировать основы трех форм расселения и определить их «биологию» в соответствии с территорией, на которой разместятся населенные места, и характером людей, которые будут на них жить. Располагая этими основами, можно будет приступить к разработке небольших проектных предложений на ближайшее время и более крупных на отдаленные периоды.

Это определит основное направление проектирования населенных мест для людей, которые, вырвавшись из современного кризисного состояния, войдут в следующий исторический цикл, долженствующий открыть эру всеобщей гармонии.

Сельскохозяйственная производственная единица

Сельская единица

В чем причина бегства от земли? Что является побудителем для возврата к земле?

Есть люди, которые с пылом первооткрывателей призывают вернуться к золотому веку, ныне исчезнувшему. Неизвестно, чего больше в этих призывах — привязанности к традиции, имеющей глубокие корни, приверженности к рутине или просто умственной лени.

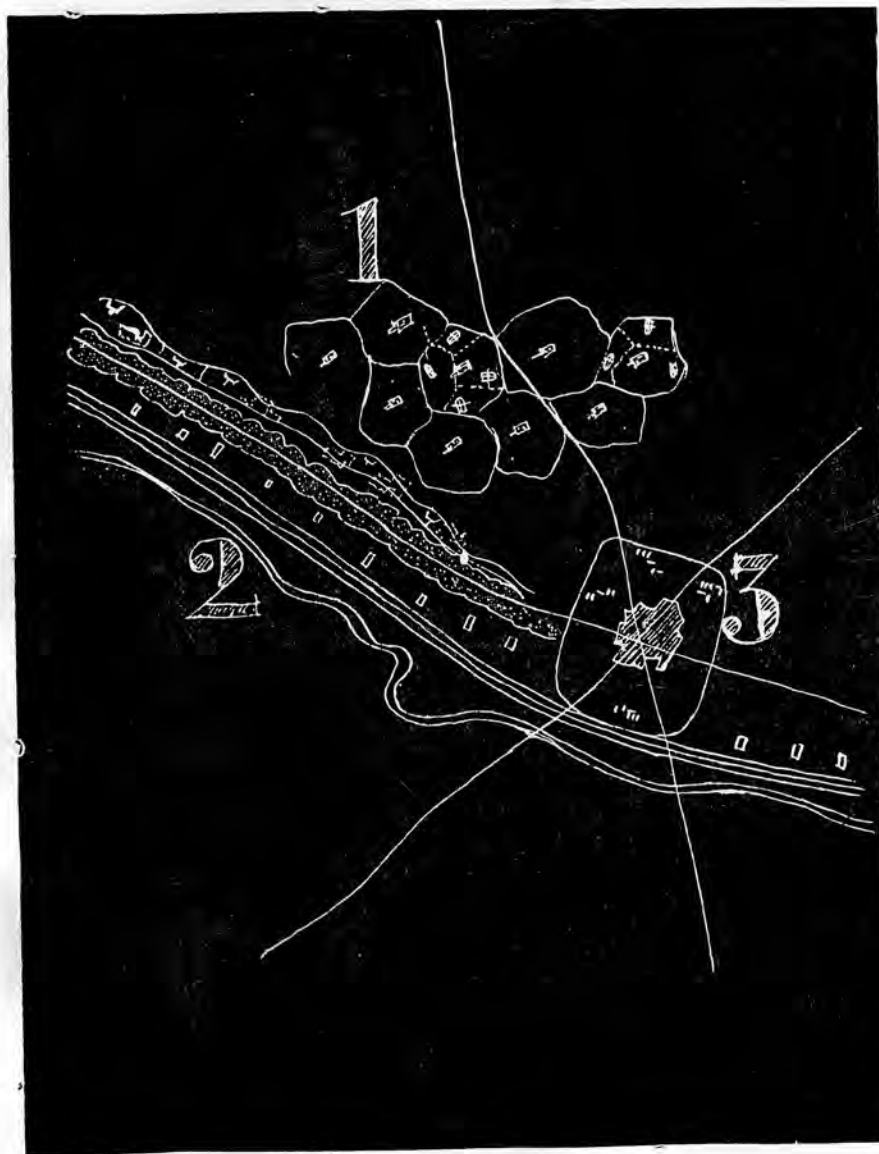
Отвечая на первый вопрос, следует сказать, что введение механического транспорта сначала по железным, а затем по шоссейным, асфальтированным дорогам вызвало великое передвижение сельского населения.

В давние времена кругозор крестьянина был ограничен радиусом 15 км. Путешествие туда и обратно в пределах 30 км определяло радиус знакомой территории, открытой для исследования. Все то, что находилось за ее границами, обнаруживалось лишь изредка, от случая к случаю, через обрывки сведений, приносимых теми, кто возвращался из дальних поездок. В одном случае имело место ог-

раниченное и быстро удовлетворяемое любопытство, в другом — информация, овеянная легендой.

Газета появилась с появлением железной дороги. Эпоха автомобиля разорвала 30-километровый круг познания. XX век. Век бесконечного дви-

жения по дорогам, построенным во времена Людовика XIV и Наполеона. Достаточно было лишь слегка приподнять полотно дорог на виражах и сделать твердое покрытие, чтобы нарушить изоляцию сельских мест. Так наступило запоздалое открытие де-



1. Сельскохозяйственная производственная единица
2. Линейный промышленный город
3. Радиально-концентрический город обменов

ревни горожанами. Это открытие вызвало простодушное восхищение.

Две мировые войны нашего века способствовали мощному смещению сельского и городского населения, при котором крестьяне увидели города. Город, сверкающий в диадеме электрических огней, поражал воображение. Освещенные огнями электроламп ночи удваивали продолжительность солнечного дня, продлевая время соблазнов городской жизни.

В прошлом деревенский парень, уходивший в город, становился эмигрантом и более не возвращался домой. Он превращался в железнодорожника, жандарма, полицейского и затем постепенно в промышленного рабочего или шофера. Люди уходили в город, но жили недалеко от родных мест. Постепенно и незаметно это перемещение людей привело к драматическому перераспределению населения на земле: к появлению городов-спутков, с одной стороны, и к бегству из деревень, с другой...

Скорости, приведшие к опустошению и потрясениям сельских мест, должны сыграть решающую роль в исправлении создавшегося положения.

Скорости таят в себе много положительных качеств: они изменили веками сложившиеся формы обмена и потребления, поэтому они могут привести и к обновлению, и к видоизменению сельскохозяйственного производства. Новая техника вносит много изменений в современную жизнь: она помогает облегчить и механизировать труд человека, способствует развитию информации с помощью газет, журналов и радио.

Распределенные между сельскими жителями в исторические времена клочки земли, обрабатываемой сохой и шагающим по полю сеятелем, стали слишком малы в условиях машинной обработки. Необходимость перераспределения земельных наделов и их существенного увеличения очевидна.

Автор «Истории французской деревни» (из. Эд. Грассе, Париж, 1932) Гастон Рупнель предвидел это, правда, исходя из других соображений. Он показал, что на заре человечества на территории Франции существовала форма коллективной обработки земли, приведшая к положительным результатам. На смену этому историческому этапу пришло время раздела земель в соответствии с физическими возможностями семьи, самостоятельной обрабатывающей свой надел.

Спустя тысячелетия человечество создало высокие механические скорости. Земля Франции была тщательно обработана и стала плодородной. Сегодня задача заключается в том, чтобы пересмотреть существующую систему раздела территории.

Не желая вдаваться в политику и оставаясь на сугубо профессиональных позициях, Рупнель писал: «Земля может оставаться разделенной на многочисленные наделы, обрабатываемые с помощью машин рабочими, находящимися на службе у коллектива. В этих условиях появляется тенденция превращения деревни в ассоциацию по совместной эксплуатации земли, в производственный кооператив. Таким образом деревня возвратилась бы к первоначальным методам хозяйствования, когда каждый работает для всех...».

Власти чувствуют настоятельную необходимость в создании новой сельской административной единицы «соответствующего размера». Руководство такой единицей могло бы осуществляться мэром или другим администратором при наличии определенного количества земель, людей и инвентаря.

Нас в данном случае интересует техническая сторона проблемы — вопрос о характере и размерах сельской производственной единицы. В некоторых случаях она будет превосходить

размеры обычного села. Внедрение машинной техники требует объединения людей.

Обработка земли должна осуществляться по законам современных скоростей. Прежде всего необходимо установить, какие процессы современной сельской жизни остаются подчиненными скорости 4 км в час. Кроме того, следует считать, что прокладка в сельской местности дорог с твердым покрытием, рассчитанных на движение всех видов механического транспорта, позволит оптимально разрешить нижеприведенную задачу:

Условия жизни	Снабжение	— Экономический фактор
	Жилище и (и его продолжение)	— Жизненные функции
	Общение	— Духовная жизнь

Уточним, что в сельской единице закону скорости 4 км в час подчиняются следующие составные части сельского хозяйства: скот и пастбища, скотные дворы и их оборудование, хранилища кормов, силосные склады и пищевые кухни, жилище пастухов.

Высоким скоростям, 50—100 км в час, подчиняются кооперативный центр, включающий молочную ферму, склад сельскохозяйственных продуктов, механические мастерские, гараж для сельскохозяйственной техники и автомашин, местное предприятие (небольшая фабрика) по переработке сельскохозяйственной продукции; кроме того, жилые дома, кооперативный магазин, школа, молодежные мастерские и клуб с общественным спортивным комплексом.

Подобным образом организованные сельские населенные места не решают всех задач, но намечают формы перестройки и расцвета сельской жизни. Местоположение животноводческих хозяйств определяется естественными условиями местности — пастбищами; в центре, вблизи основной до-

роги (но не вдоль нее), находится кооперативный центр и далее располагаются сельскохозяйственные моно- и поликультуры, надлежащим образом механизированные. Прилагаемая схема показывает возможную структуру сельского населенного пункта.

Кооперативный центр — это современный комплекс, который необходимо внедрить в сельскую жизнь.

Предлагаются три варианта кооперативных центров:

А. Сельский кооперативный центр при достаточно крупном селе;

Б. Объединенный кооперативный центр для нескольких близрасположенных сел;

В. Кооперативный центр новой сельскохозяйственной производственной единицы, о которой будет рассказано далее.

Первые два состоят из аналогичных элементов, сгруппированных в единое здание «Кооперативный центр», возглавляемый одним руководителем единый комплекс, удачно расположенный, хорошо организованный и обслуживаемый.

Речь идет о создании нового типа поселения с новым планом. В нем следует предусмотреть хранилища, механические мастерские, гараж для коллективных машин, жилище для обслуживающего персонала, клуб (перечень сооружений должен быть уточнен).

Школа, почта, мэрия, кооперативный магазин (или распределитель) являются самостоятельными элементами центра, поэтому в зависимости от обстоятельств могут быть включены в единый комплекс или построены отдельно.

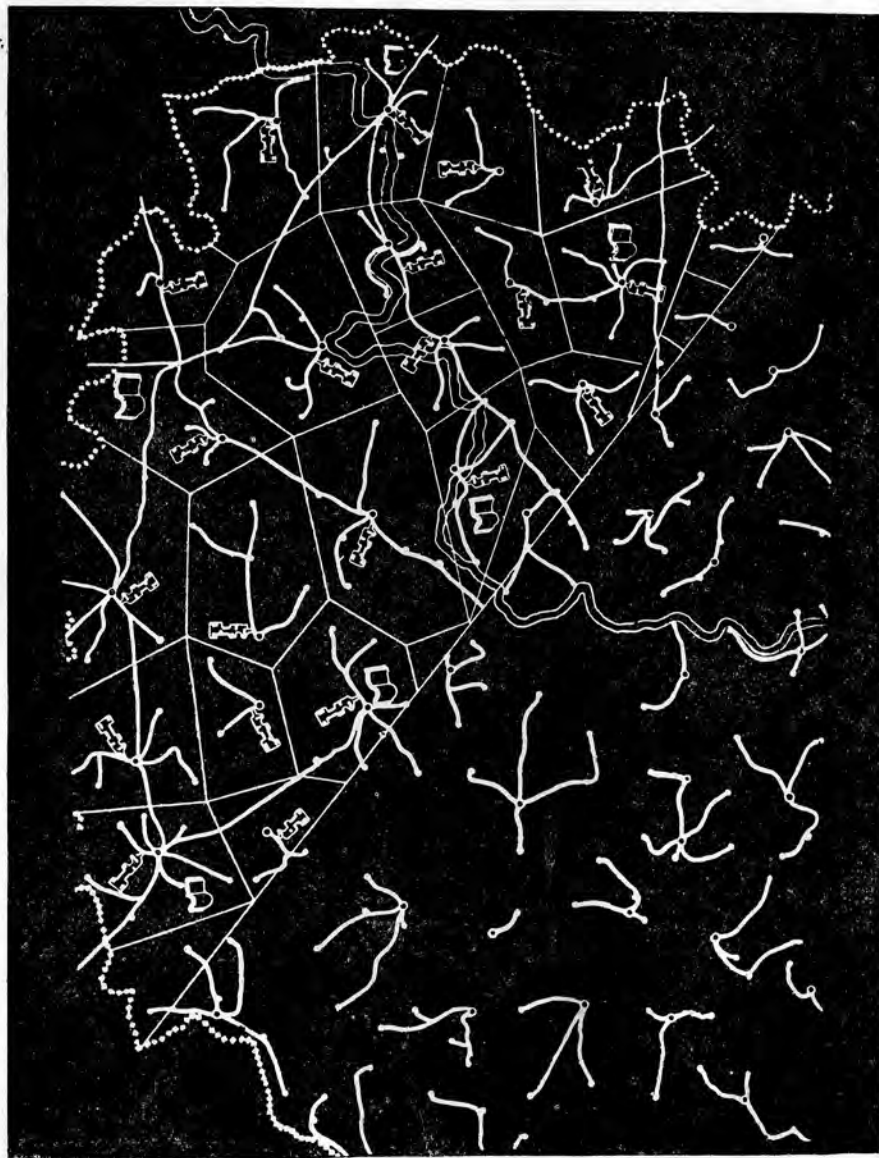
Ниже приводятся данные, характеризующие новую сельскохозяйственную производственную единицу в том виде, в каком она была представлена архитекторами Ле Корбюзье и Пьером Жаннере в павильоне «Новые

времена» на Международной выставке 1937 г. в Париже.

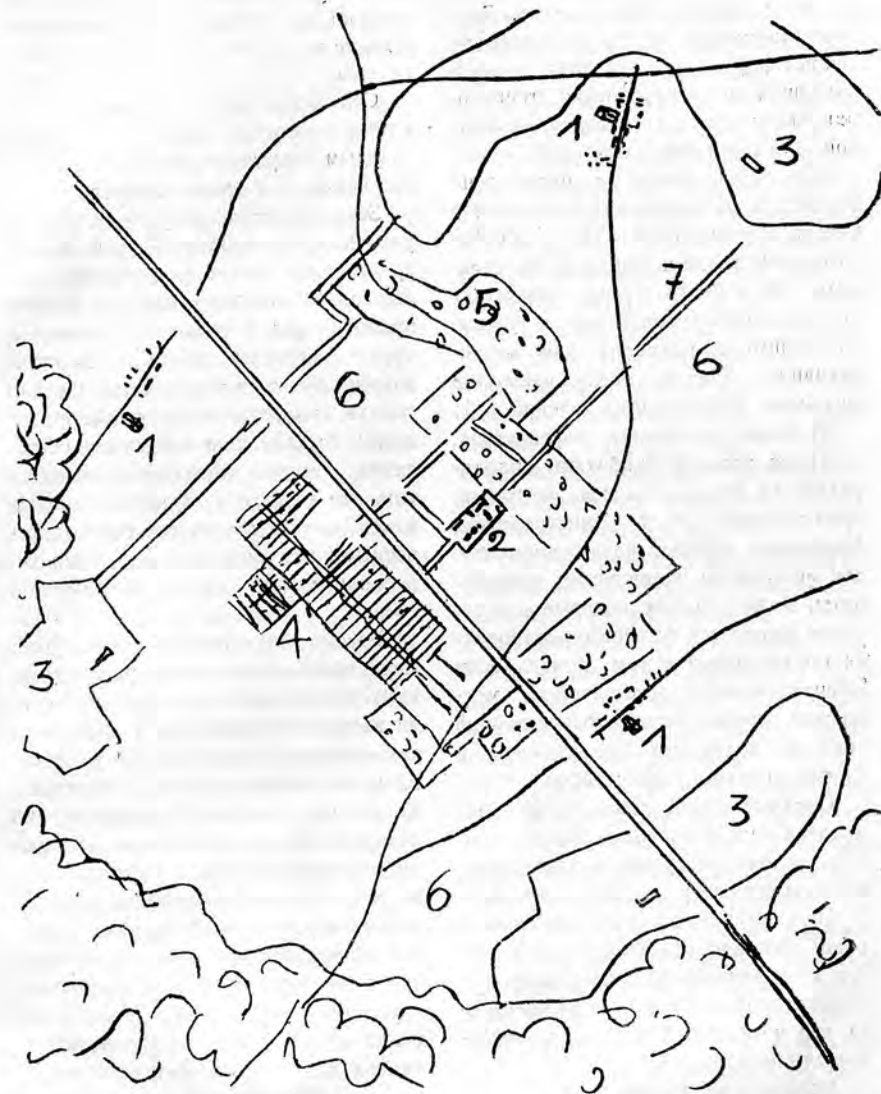
Выдвигались две гипотезы:

1) настоящее время или ближайшая перспектива.

Машина, трактор, косилка и т. д. работают на каждой ферме весьма короткое время в течение года, что расточительно. Рупнель учитывает это и в качестве решения задачи предла-



Перегруппировка селений вокруг кооперативных центров



1. Одно, два, три или большее число сел. Капитальные сооружения (церкви, кладбища и еще крепкие фермы) сохраняются; ветхие фермы уничтожаются; процесс переустройства сельских населенных мест будет происходить постепенно
2. Кооперативный центр
3. Пастбища, скотные дворы и их подсобные постройки
4. Огороды для выращивания овощей на продажу и для местного потребления
5. Фруктовые сады
6. Зерновые, корнеплоды, виноградники в зависимости от местных природных условий
7. Дороги с гладким покрытием

гает переустройство земельных наделов или еще лучше — ассоциацию (восстановление стародавних общественных форм хозяйствования, существовавших до раздробления территории, связанного с установлением частной собственности на землю).

Сельская единица с оптимально короткими расстояниями находится в непосредственной близости к обрабатываемым землям. Инициатива сельскохозяйственного труда переходит от отдельного крестьянина к группе. Эта гипотеза подходит для кооперативного центра, обслуживающего несколько близлежащих селений (Б); 2) более отдаленная перспектива.

Земли хорошо обработаны и плодородны; на них размещены пастбища, произрастают леса, виноградники, фруктовые деревья, злаки, корнеплоды; обеспечены правильные севообороты, но расстояния, которые еще сегодня считаются большими, становятся нормальными в том случае, если охотничьи угодья, механические мастерские, гаражи сельскохозяйственной техники правильно расположены и удобно связаны между собой.

Скотные дворы объединены и находятся вблизи пастбищ. После обмолота солома поступает в хранилища, расположенные у скотных дворов.

При организации кооперированной обработки земли (объединенной путем ассоциации в крупные поля) кооперативный центр может размещаться вне населенных пунктов и обслуживать несколько сел.

Уточним: на первый период жилище располагается по-прежнему в селах, при домах остается небольшой приусадебный участок (огород, птичник, крольчатник и т. д.). Церковь, кладбище также сохраняются при селах. Новый тип жилища появится тогда, когда будут созданы для этого необходимые условия. В первое время возможна лишь модернизация традиционного жилища.

Школа может обслуживать несколько сел. Дороги благоустроены в расчете на местный транспорт и велосипеды.

Сельский клуб при наличии сети благоустроенных дорог с гладким твердым покрытием приобретает важное значение в жизни крестьян.

Электрическая энергия, распространяемая по проводам или иными средствами, явится феерическим воплощением современных скоростей, проникающих в самые отдаленные и труднодоступные места. Электроэнергия будет в изобилии. Завоевав города, она устремится в пригороды, села и поселки. Она дойдет до крестьянина, смутно догадывающегося о том, что этой силе суждено многое изменить там, где до сих пор единственными источниками света были керосиновая или масляная лампа и свеча.

Рассмотрим сельскую демографию. Если площадь земли, ее резервы остаются постоянными, то семьи крестьян весьма разнообразны и во многом различаются по возрастному признаку, численному составу и интеллектуальному развитию. В прошлом, во времена наемных войск, молодые люди покидали землю и уходили на встречу войнам, болезням и тысячам других превратностей судьбы. Позднее их привлекал к себе Американский континент. Парни, оказавшиеся «лишними ртами», устремлялись в поисках приключений в неизведанные дали и становились эмигрантами...

Две последние войны перемешали сельских и городских жителей. Женщины, подчиняясь духу времени, также оказались вовлеченными в общий водоворот.

Эти события породили среди крестьян стремление к более широкому образу жизни. Что может удерживать деревенских парней и девушек от стремления стать горничными и городскими рабочими, жандармами,

железнодорожниками или сторожами в музеях? Что надо предпринять, чтобы приостановить процесс опустошения деревень?

Для этого необходимо, чтобы крестьянин мог удовлетворить возросшие потребности, оставаясь жить и работать в своем селе, чтобы в деревнях были созданы благоприятные жизненные условия, чтобы в селах было достаточно мест приложения труда и чтобы была обеспечена возможность питания качественными продуктами сельского хозяйства, которые стали исчезать из обихода повседневной сельской жизни.

Практически происходит следующее: наступает время, когда небольшие клочки земли больше не могут прокормить разросшиеся семьи, земельные площади нельзя увеличить и тогда встает вопрос: как использовать избыточное население?

К этому следует добавить разочарование в крестьянской жизни, стремление к более организованной и чистой работе и в итоге — бегство из родных мест. Раньше молодежь уезжала в страны Америки и в колонии, сегодня подобные стремления ограничены государственными границами. Таким образом, часть населения находится в состоянии неуверенности, на грани утраты своих профессиональных навыков, но электромотор и его распространение могут решить эту проблему и удержать в деревне тех, кто стремился покинуть ее, внедрить постепенно в сельскую жизнь элементы промышленного производства, способствуя установлению желаемой общности между сельским и индустриальным трудом.

Местная промышленность, размещаемая в сельской местности, может быть подразделена на два вида: в первом случае это чисто механическое производство запасных частей или деталей машин, используемых в крупной промышленности: во втором —

обработка сельскохозяйственной продукции на месте: сахарные заводы, производство фруктовых соков и консервов, мясных консервов, переработка молока, сыроварение, производство клея, щеток, канатов и т. д.

Местная промышленность может подразделяться по сезонному признаку: во-первых, зимнее производство. В этом случае крестьяне приобщаются к промышленному труду лишь на несколько месяцев в году во времена «мертвого сезона» (если только «мертвый» сезон действительно будет существовать, что спорно); во-вторых, — сезонная промышленность, функционирующая в период сбора урожая, и, наконец, постоянно действующая промышленность, где работа осуществляется в течение всего года.

Наличие всех перечисленных видов промышленного производства, обеспечивающих постоянную работу, может стать преградой на пути бегства крестьян из деревни. Крестьянин будет обеспечен постоянным заработком или, иначе говоря, он сможет непрерывно полезно трудиться.

Где же следует устанавливать моторы и станки (электромотор — источник энергии) — на ферме или на промышленном предприятии, входящем в состав кооперативного центра?

Руководители крупной промышленности, направляющие развитие экономики, ответят на этот вопрос так: мотор должен быть установлен на ферме; электроэнергия и машина войдут в крестьянские дома, не нарушая гармоничного уклада семейной жизни. Электроэнергия станет источником богатства и изобилия. И в подтверждение своих доводов они сошлутся на опыт истории, утверждая, что таким образом можно возродить утраченное ныне сельское домашнее кустарное производство, которое всегда процветало во времена наивысшего подъема сельской жизни.

Но мы придерживаемся иного мне-

ния. Источник энергии, работающий на местную промышленность, не следует размещать на ферме. Он должен быть установлен в общественном производственном здании, в Кооперативном центре.

Поясним нашу точку зрения. Наметим правильную постановку вопроса, который заключается не только в том, чтобы обеспечивать материальную прибыль, но и в том, чтобы создать условия, способные положить конец бегству населения из деревень и, следовательно, воспрепятствовать разрастанию городов-спрутов. Мотор, размещенный на ферме, явится постоянной заботой семьи. Он будет работать не только в зимнее время, но каждый день, в том числе и в часы, предназначенные для отдыха, учебы, физической культуры и интеллектуального развития. Это будут часы, отданные стужающей и обогащению. В работу на собственном станке втянется постепенно вся семья — старики-родители, большие и малые дети. Жажда наживы и обогащения проникнет в самое сердце семьи.

Оборудование местной промышленности, будучи размещенным в общественном предприятии, связанном с Кооперативным центром, будет способствовать установлению более тесных связей между производственными рабочими и работниками сельскохозяйственного труда. В этих обстоятельствах взаимоотношения в крестьянской среде освободятся от духа корысти и стяжательства. Это будут сознательные и здоровые отношения, основанные на взаимном уважении. Сельская жизнь вновь наполнится живительными соками, а новая машинная цивилизация на селе будет развиваться по мудрым законам природы.

Таким образом, Кооперативный центр следует рассматривать как механизм, приносящий обеспеченность и благополучие сельскому населению.

Механизмы смогут быть доверены лишь энергичным и технически подготовленным людям.

Машинизация будет способствовать расширению знаний, повышению квалификации. Внедрение техники будет содействовать формированию нового сознания, типичными особенностями которого станут энтузиазм, доверие, постоянство, настойчивость. Оно поможет выявить ранее скрытые в душе крестьянина моральные качества. Техника будет выполнять роль учителя и воспитателя. Продолжая жить и работать в привычной ему сельской обстановке, крестьянин сможет пользоваться преимуществами и достижениями современной цивилизации. Необходимое образование крестьянину даст сельская школа, основанная на четко сформулированной программе, отвечающей нуждам нашего времени.

Кооперативное село

Этот раздел написан Норбером Безаром, который принимал участие в работах CIAM и ASCORAL. Норбер Безар был потомственным крестьянином. В его семье из поколения в поколение все были сельскохозяйственными рабочими. Обладая недюжинными способностями, он сумел переустроить родное село Пиасе в департаменте Сарта. Выходец из батраков, он был секретарем в мэрии, пекарем и в течение некоторого времени могильщиком на кладбище. В 45 лет, будучи вдовцом, женился на сельской учительнице, уроженке Парижа, и после свадьбы переехал в столицу. По приезде в Париж он сменяет крестьянскую одежду на городскую и вскоре занимает ответственное место в предприятии фирмы «Рено». Однако из-за болезни сердца он лишается работы. Встает вопрос: чем же заняться? И тогда он создает домашнюю мастерскую, где изготавливает великолепные

художественные изделия из керамики, пишет маслом и рисует акварелью. В созданных им произведениях ощущается отличное знание природы, флоры и фауны. Вскоре он вновь тяжело заболевает и умирает в парижской больнице Некер в июле 1956 г.

Несмотря на иронические улыбки некоторых недоброжелателей, мы все же присвоим нашему типовому селу наименование «Лучезарное село», потому что этот проект предполагает поистине лучезарное возрождение наших деревень, и ничто, кроме эгоизма имущих классов, не в состоянии помешать реализации этой идеи. Тому, кто никогда не жил в наших небольших деревнях и городках, трудно себе представить ту атмосферу захламленности, неравенства, борьбы, которую приходится вести ради хлеба насущного.

Клуб. Дом молодежи. Создание сельского клуба совершенно необходимо, независимо от названия, которое будет присвоено этому сооружению. Это должно быть здание, в котором в дни праздников могло бы собираться население села и близлежащих деревень; это же здание является и Домом молодежи. Оно должно быть достаточно вместительным, чтобы здесь можно было проводить профсоюзные собрания, конференции, организовывать выставки и сельские празднества.

В этом клубе должны разместиться зрительный зал для показа кинофильмов, проведения собраний и конференций, комната для секретариата местных общественных организаций. Кроме того, следует предусмотреть помещения для прослушивания граммофонных пластинок, для небольшого местного музея фольклора, общественных, сельских организаций, гардероба, санитарных устройств, причем последние смогут обслужи-

вать и спортсменов; к зданию клуба будут примыкать спортивные площадки. Клуб явится истинным административным и воспитательным комплексом. В клубной жизни будут принимать участие люди всех возрастов, независимо от политических и религиозных взглядов; он постепенно превратится в общественный центр коммуны.

Коммунальный синдикат. Кооперативный склад. Коммунальный синдикат — это союз, имеющий целью защиту общих экономических интересов своих членов.

Основным элементом синдиката является кооперативный склад, в содержание которого мы вкладываем широкое понятие, придавая ему символическое значение. В самом деле, коммунальный кооперативный склад — это сооружение, в котором получает наглядное выражение уровень развития сельской кооперации. Это «утроба» села, кооперативный амбар, торговый склад сельского кооператива, хранилище зерна, фруктов, овощей, удобрений, семян и т. д.

Продукция урожая, хранящаяся на виду у членов кооператива и охраняемая кооперативной организацией, — это для крестьянина факт очень важного значения. Общественный склад, заменивший лабазника, станет краеугольным камнем современного сельского хозяйства.

Нам могут возразить, сославшись на то, что существуют крупные кооперативные склады целых департаментов. Но именно такие склады больше не нужны крестьянину. Они расположены слишком далеко и являются магазинами, как и все прочие торговые учреждения; основанные на чисто коммерческих началах, они ускользают от контроля крестьян и перестают быть истинно кооперативными учреждениями. Основное звено кооператива, несомненно, коммуна.

Кооперативный коммунальный склад — это собственность сельскохозяйственного кооператива. Его наличие является гарантией обеспеченности села и всей страны. Если бы мы имели коммунальные склады, то не приходилось бы выбрасывать хлеб на корм свиньям и его не истреблял бы долгоносик.

Кооперативное производственное предприятие. Неотъемлемой и обязательной частью общественного склада являются кооперативные мастерские. Местное ремесленное производство на селе стало вырождаться, и это катастрофично. Без кузнецов, тележников и других сельских ремесленников немислимо развитие сельского хозяйства. Следует воссоздать кустарное производство и таким путем отвлечь избыточную рабочую силу из города. Для этого необходимо создать для сельских рабочих современные и хорошо оборудованные производственные предприятия, основанные на кооперативных началах. Их организационная структура и оборудование должны обеспечивать высокую производительность труда. Предприятия такого рода будут размещаться непосредственно в селе, удовлетворяя постоянно возрастающие потребности сельского населения по мере усовершенствования оборудования ферм.

Кооперативный распределитель. Мы не ставим перед собой задачу описать, каким будет кооперативный распределитель. Мы лишь хотим сказать о необходимости создания торговых предприятий в каждой сельской коммунае.

Кому не довелось жить в отдаленных селах, тот не может даже представить себе, насколько плохо организовано в них снабжение предметами первой необходимости, продуктами питания, галантерейными товарами, одеждой, промышленными товарами и т. д.).

Наша насущная задача обеспечить товарами повседневной необходимости сельское население при условии размещения торговых точек в пределах велосипедной доступности. Когда сельский житель получит блага и удобства, которыми располагает сегодня лишь городской житель, тогда у него не будет основания покидать деревню.

Жилище. Попытаемся познакомиться с тем, в каких условиях живут крестьяне в наших селах: например, в департаменте Бокаж, Сарт, Майенн и в Мен-е-Луарии.

Деревни находятся в среднем на расстоянии 1 лье (французской мили) одна от другой и обычно расположены на скрещении старых дорог или в долине близ брода. В центре деревни на небольшой площади почти всегда размещается церковь. К площади подходят несколько узких улиц, из которых главная является департаментной или национальной дорогой, проходящей через деревню. Вдоль улиц теснятся небольшие домики. Некоторые деревни размещаются в черте древних укреплений небольших городков либо вблизи захламленных окраин больших городов.

Разве можно в наши дни вынуждать жителей маленьких городов ютиться в этих неблагоустроенных и старых поселениях до окончания века? Возможно ли превратить эти лишенные воздуха и света полуразрушенные постройки с разваливающимися стенами в полноценное современное жилище? Можно ли благоустроить их согласно современным требованиям гигиены, провести в них водопровод и электричество и вырвать людей из условий, соответствующих незапамятным историческим временам?

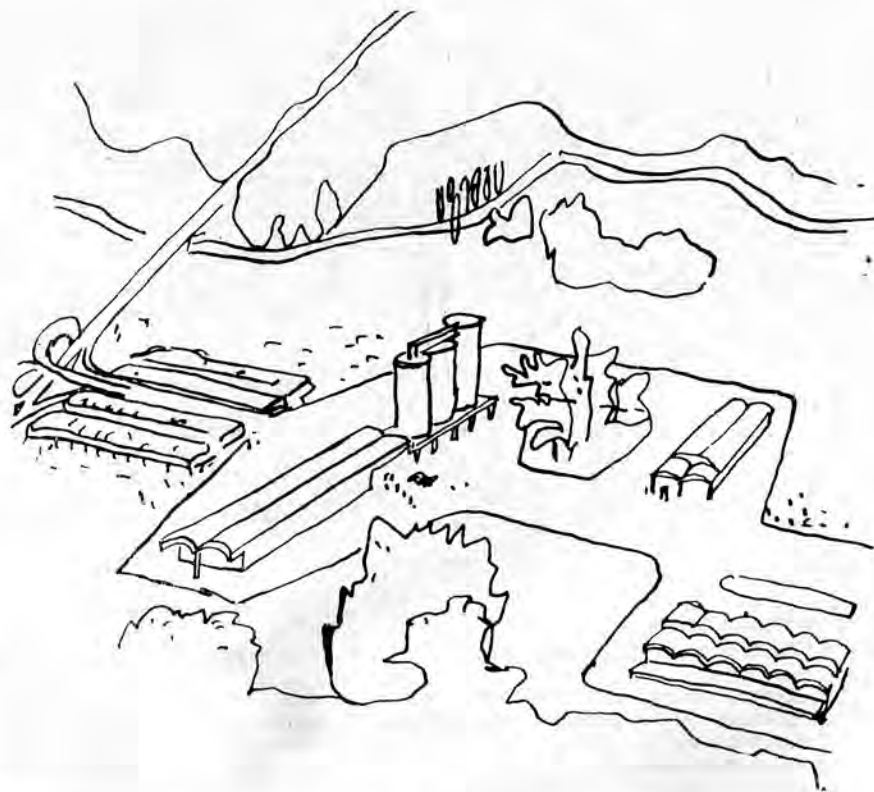
Приходилось ли вам когда-либо жить у дороги, по которой ежедневно

проносятся тысячи машин, не считая грузовиков, автобусов и мотоциклов? Такие улицы практически недоступны для перехода детям, старикам и домашним животным.

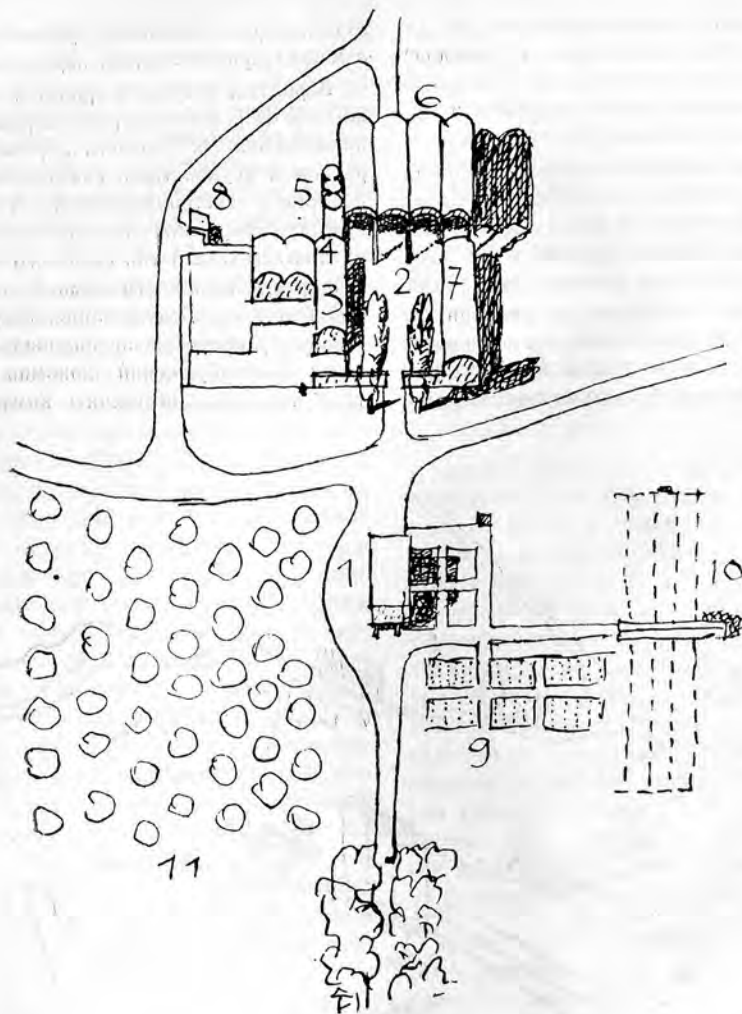
Предлагаемое нами новое село или Кооперативный центр Пиацэ-ле-Радие (Piacé-le-Radieux) расположен в стороне от больших магистралей, близ дороги местного значения. Все жилые дома размещены на расстоянии от транспортных артерий и соединяются с главной магистралью и коммуникационной дорогой специальными подъ-

ездами с рациональными развязками в местах примыкания и пересечения.

Вероятно, старикам придется доживать свой век в старых деревнях, примыкающих к большим дорогам, с риском и неудобством, связанными с подобным местоположением. В результате сбора анкетных данных мы предлагаем новый тип сельского многоквартирного жилого дома с системой бытового обслуживания. Почему многоквартирного, а не индивидуального? Из соображений экономии, потому что проще обеспечить комфорт,



Склад сельскохозяйственной продукции (зерновых, овощей, корнеплодов и фруктов). Производственные и ремонтные мастерские общественной техники. Общий объем, в котором они размещены. Снабженческий кооператив. Слева большая транспортная артерия. Производственные постройки возводятся из элементов серийного производства. Стройный и четкий комплекс расположен среди природы



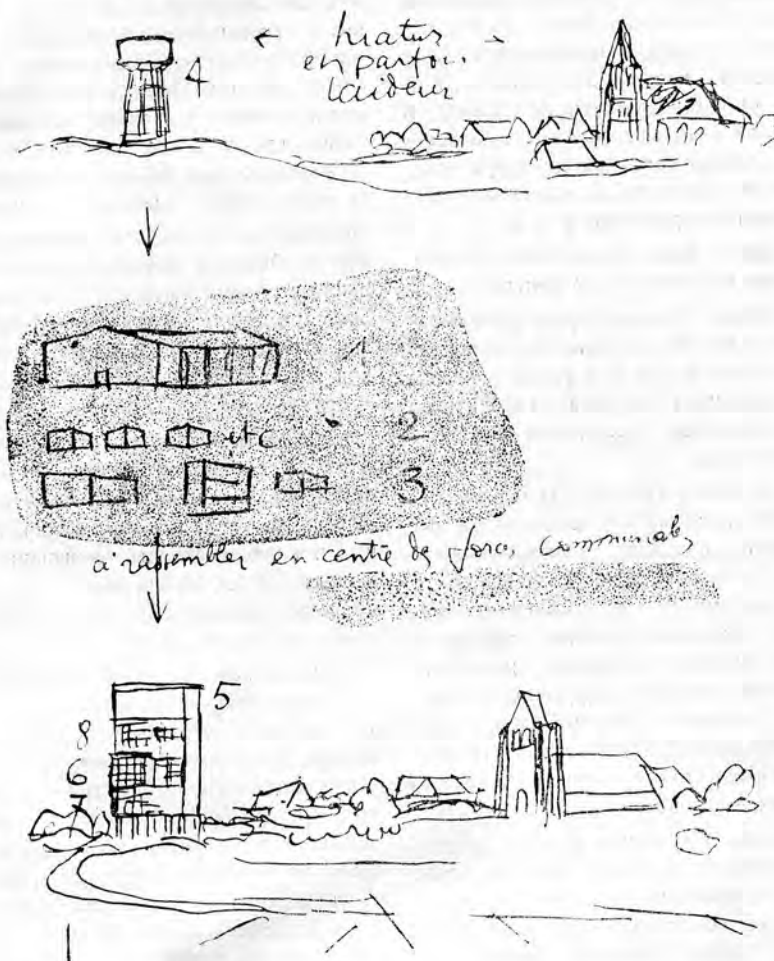
Лучезарная ферма

1. Жилые дома (в случае надобности на столбах) с приусадебными участками
2. Двор фермы
3. Скотный двор и рыбное хозяйство (лошади, коровы, овцы, рыба)
4. Кормокухня
5. Силосные башни
6. Рига
7. Склад для машин
8. Хранилище удобрений
9. Огород
10. Птичник
11. Фруктовый сад

соответствующий городскому, в таком многоквартирном здании, нежели в поселке с маленькими домиками.

Любопытно, что, переезжая в города, сельские жители весьма охотно

селятся в многоквартирные «крольчатники»... Не менее любопытно видеть, что господа и дамы, с удовольствием проводящие лето в сельских домах, категорически отказываются



Сельскохозяйственная производственная единица должна включать зал для заседаний, конференций и театральных представлений (1); помещения для клубной работы — спорт, музыка, собрания, взаимопомощь и т. д. (2); помещения для мэрии, администрации, диспансера, для консультаций и т. д. (3); село должно быть обеспечено водой, для чего необходимо на возвышенности построить водонапорную башню (4); водонапорная башня может быть также построена в центре села. Водонапорный бак может быть размещен в верхней части здания. В этом случае под ним расположатся: административные помещения (8), рабочие комнаты мэрии (6) и другие необходимые конторские помещения (7)

жить в них в зимнее время. На наш взгляд, можно без сожаления отказаться от «независимого» образа жизни в малом односемейном доме в пользу квартиры на восьмом этаже с видом на окружающую местность при условии, что в близрасположенной пристройке можно будет разместить тысячи вещей, необходимых для сельской жизни: сельскохозяйственные орудия, предметы для охоты и рыбной ловли: здесь же, в цокольном или подвальном этажах, будут находиться крольчатники, кладовые, коллективная прачечная и т. д.

Таково наше предложение по созданию кооперативного центра.

Ферма. Раньше фермы располагались в центре осваиваемых земель; в настоящее время они рассредоточены бессистемно в результате передачи их по наследству, переселений и раздела имущества.

На ферме в Бокаже земли распределены равномерно: половина из них засеяна, половину занимают луга. Это многоотраслевое хозяйство с фруктовыми садами и скотными дворами. Земельные участки окружены насаженными зелеными полосами. Выгоны для скота окружены оградками и канавами. Зеленые насаждения в сочетании с водой создают живописное окружение и смягчают климатические условия.

Немногочисленные фермы, расположенные на окраинах городов, образуют своеобразное обрамление последних; их назначение — снабжать население городов овощами, молоком и сыром.

Старые большие и малые фермы, за редким исключением, почти полностью не пригодны для жилья. Люди и скот живут под одной крышей, причем чаще всего скот живет лучше людей. Семье отведена грязная и прокопченная кухня, она же общая комната. На чердаке склад зерна. Рядом

с кухней комната, установленная кроватями, — для гостей. Прислуга ютится в конуре — грязной комнате с земляным полом, служащей чуланом или чаще конюшней и стойлом для скота. Все эти помещения весьма убоги. В лучшем случае их стены оштукатурены. Навозная жижа, ценнейшее удобрение, стекает на обочины дорог и не используется по назначению. Складские помещения затеснены и недостаточны для хранения урожая. Холмистая местность в Бокаже не позволяет обмолачивать пшеницу на полях.

Поэтому вы не увидите живописных стогов. Обмолот производится немедленно во время жатвы, и зерно засыпается в тесные чердачные хранилища, представляя постоянную угрозу для жителей из-за большого веса.

Таким образом, для того чтобы приспособить это жилище к требованиям современности, его следует перестроить до основания. Если кое-где в деревне имеются достаточно приличные и крепкие склады, конюшни и скотные дворы, то они могут быть сохранены, остальное следует уничтожить и построить вновь.

Именно поэтому нами разработано предложение о создании Лучезарной фермы с современным оборудованием, удобным жилищем, где все рассчитано на облегчение труда хозяина фермы и особенно хозяйки — этой рабыни нового времени. Никакой роскоши, но гигиена и комфорт. Солидность, изящество и высокая эффективность! Это жилище для людей тяжелого труда, жить в котором становится приятно. Жилище — это основной элемент фермы, отличающийся чистотой и уютом.

Движение на ферме оптимально организовано; труд механизирован; двор чист как новая монета; в скотных дворах созданы максимальные удобства для обслуживающего персонала и обеспечена гигиена содержа-

ния скота. Удобрения и навоз тщательно сохраняются и рационально используются. Помещения просторны, рига обширна, всюду строгий порядок и чистота; зерно, солома, фураж убраны в специальные помещения. Машины и весь сельскохозяйственный инвентарь хранятся в гаражах; имеется небольшая мастерская. Для хранения зерна, зеленых кормов, корнеплодов и картофеля созданы прочные водонепроницаемые хранилища. Все функции тщательно определены, ра-

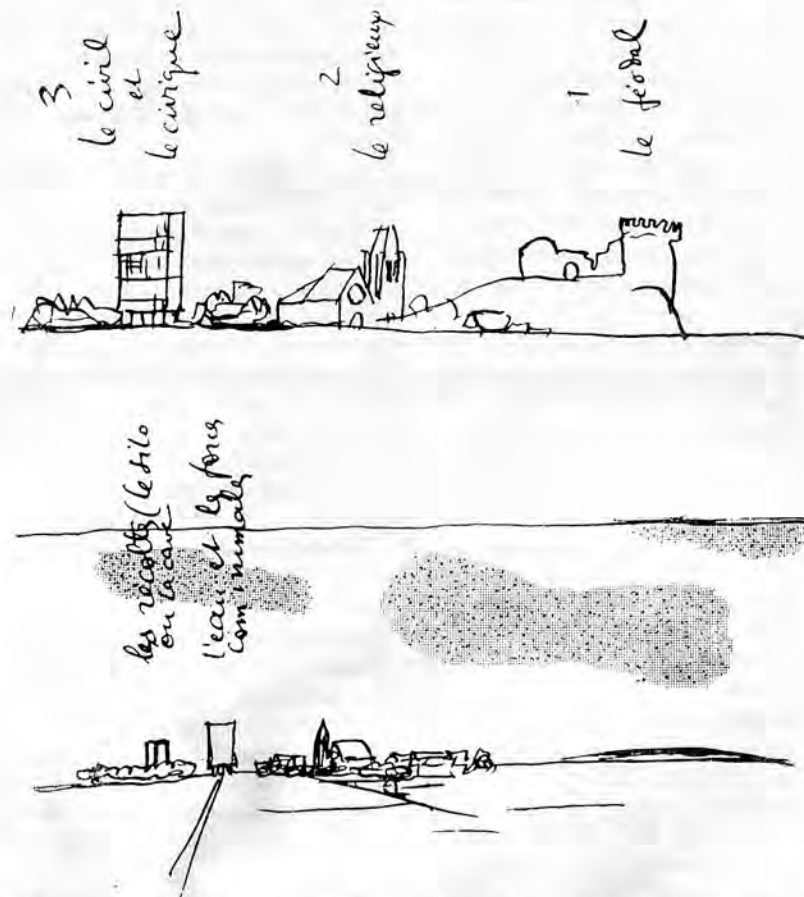
зумно решены и продуманы. В пределах фермы во всем обеспечена гармония и требования биологии.

Линейный промышленный город

Промышленная единица

Каждая страна изобразжена сетью дорог, трассы которых продиктованы ее географией, а судьбы на

18



Вы видите, как над пейзажем Франции, над полями и пашнями, стогами, лугами и пастбищами возвышается новое архитектурное сооружение. Это новый общественный центр — символ, знаменующий XX в., энергично вписавшийся в пейзаж Франции в Провансе, Босе и Бретании

протяжении веков—историей. Эти дороги проложены в местах, предусмотренных способом передвижения пешеходов, всадников, повозок. Они следуют вдоль водостоков. В ряде исторических мест дороги скрещиваются. Пути пересекаются в местах, доминирующих над местностью или продиктованных топографическими условиями, в местах концентрации или рассредоточения движения. Именно в местах скрещения дорог размещаются торговые города, поселки, обычные города, районные центры, столицы и др. Если дорога выходила к морю или к океану, то транспортные пути дополнялись морскими трассами, в результате чего в этих местах, на побережье, создавались крупные пункты обмена. Расстояния между местами обмена товарами определялись целесообразностью остановок для отдыха или перегрузки товаров. Соответственно обновлению транспортных средств изменялись эти расстояния.

Определенную закономерность таких изменений можно проследить, двигаясь по дорогам. Отчасти их размещение диктуется наличием долин, холмов или гор. Вдоль бесконечно продолжающихся дорог каждые 3, 4, 6 или 8 км тянутся деревни. Но вот возникает крупное поселение, и это означает, что линейная система расселения прерывается, так как в этом месте дорогу пересекает другой путь, по которому движется свой поток товаров.

Передвигаясь по дорогам, можно проследить за их жизнью. Дороги пересекают установленные людьми и государствами границы и уходят бесконечно вдаль. Они устремляются туда, где есть жизнь, где возможна жизнь в ее вечном развитии и совершенствовании. Дороги были, вероятно, первым средством общения людей. Происхождение дорог, соединяю-

щих между собой дома, села, города и страны, восходит к далеким временам; их формирование потребовало столько предвидения, чутья и усилий, что они, несомненно, представляют собой одно из нетленных созданий человечества.

По дорогам движутся люди и грузы. Еще в давние исторические времена дороги связали Европу с Африкой и с Китаем. Последующие столетия сохранили эту сеть транспортных коммуникаций.

Несомненно, что и в наше время эти связи играют важнейшую роль. Теперь задача заключается в том, чтобы максимально использовать их с учетом новых возможностей, связанных с цивилизацией эпохи машинной техники.

По дорогам перевозят товары: сырье или готовые изделия.

В связи с несостоятельностью радиально-концентрических промышленных городов появилась необходимость найти новую, более благоприятную планировочную структуру, способную заменить устаревшие типы городов. Первое, что необходимо сделать, решая поставленную задачу, это определить, обозначить и закрепить места, через которые проходят пути продвижения сырья и готовой продукции.

Промышленность неоднородна. Ее можно подразделить на четыре группы:

добывающая промышленность обеспечивает современную промышленность исходным сырьем, обогащает рудные ископаемые и prepares их для использования в обрабатывающей промышленности. Это, как правило, предприятия, связанные с месторождениями сырья (камень, минералы, уголь и др.);

перерабатывающая промышленность поставляет обрабатывающей промышленности «заготовки», фасонные детали. Это тяжелая индустрия:

обрабатывающая промышленность производит продукцию и придает ей законченный вид. Это механические заводы и фабрики;

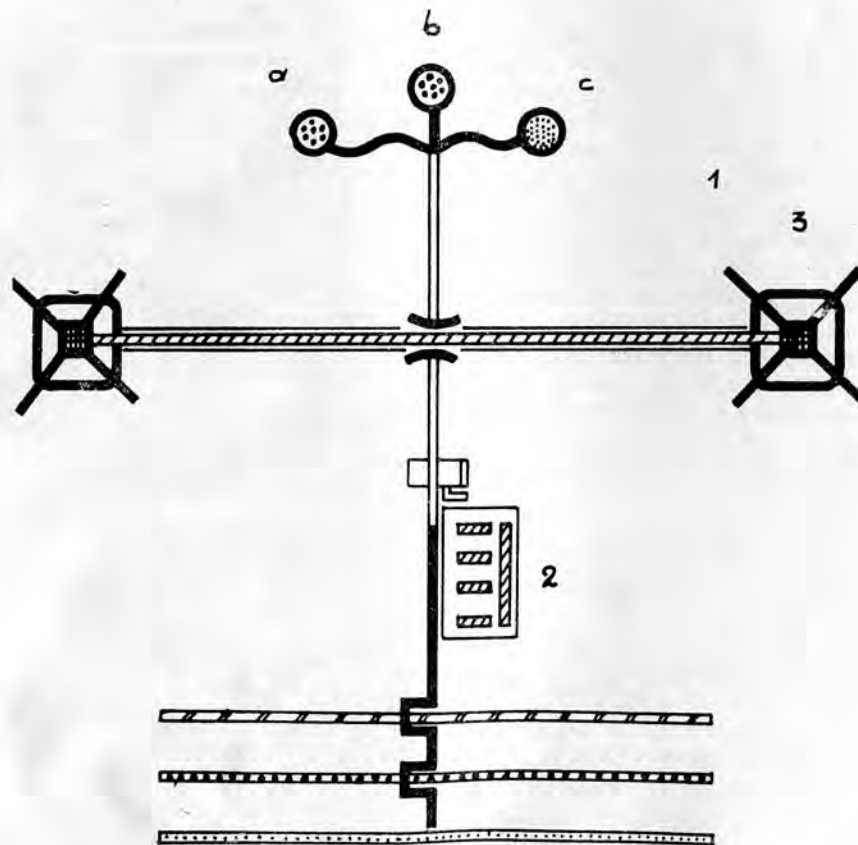
подсобные или вспомогательные отрасли промышленности обеспечивают содержание и ремонт оборудования. Это ремесленное производство.

Предприятия добывающей промышленности, как правило, размещаются близ мест добычи ископаемых. Предприятия перерабатывающей и обрабатывающей промышленности могут быть размещены вблизи добы-

вающей, а также на путях движения продукции к местам обмена и потребления. Подсобные и вспомогательные предприятия рассредоточены и размещаются там, где они необходимы.

Предприятия обрабатывающей промышленности, фабрики и заводы должны размещаться вдоль основных транспортных путей: водных артерий, железных и шоссейных дорог. Располагаясь вдоль этих путей, они естественно, в процессе развития образуют **Линейные города**.

Таким образом, **Линейный город**



Линейный промышленный город: единица «сообразного размера»
1. Жить
2. Работать

3. Совершенствоваться
а) Горизонтальный город-сад
в) Вертикальный город-сад
с) Продолжения жилища

это агломерация, подчиненная географии местности. Где он берет начало и где завершается? Сейчас не в этом суть. Принципиальная его особенность — линейное расположение, а не бессистемное рассредоточение. К тому же в наше время, связанное с опасностями военных конфликтов, обычно стремятся к удалению промышленных предприятий от крупных городов, к их размещению в сельской местности, причем Линейный промышленный город может обеспечить полную сохранность сельских территорий и в то же время способствует тесным связям земледелия с промышленным производством, рабочих с крестьянами. В Линейном промышленном городе отлично сочетаются прекрасно ухоженные и обработанные земли с первоклассной, хорошо организованной и высокопродуктивной индустрией. Такой город окажет благотворное влияние на радиально-концентрические торговые города, размещенные в исторически предопределенных местах. В эти города, как в большие воронки, стекаются потоки всевозможных товаров и затем отсюда растекаются по многочисленным дорогам по стране. Дороги, рассекая Линейные города, будут способствовать широкому распространению и обмену товарами и идеями.

Радиально-концентрический город испытывает на себе влияние Линейного промышленного. Эти влияния до некоторой степени взаимны. Так, многие радиально-концентрические города сохранили красоту, которую придают им древнеримские или королевские дороги. Но часто вновь проложенные железные дороги обходят стороной эти города, и тогда жизнь в них постепенно замирает. Можно не сомневаться в том, что контакт с промышленным городом вдохнет в эти города новую энергию, но при этом и концентрический город в свою

очередь окажет благотворное влияние на промышленную агломерацию. При установлении контактов с такими радиально-концентрическими городами, как Париж или Лион, являющимися центрами науки, богатых традиций и бурной жизнедеятельности, промышленный город будет черпать из них бесценные сокровища духовной жизни. Взаимосвязи двух столь различных городских агломераций могут породить неистовые силы, способствующие интенсификации жизненного ритма.

Однако если не предпринять соответствующих мер, взаимодействие этих городов может привести к столкновениям, соперничеству и антагонизму. Но это можно предотвратить, помешав вторжению Линейного промышленного города в радиально-концентрический. Вокруг старых городов должны быть созданы защитные зоны нетронутой природы: лугов, лесов и живописных сельских ландшафтов. В этих охраняемых зеленых зонах, окружающих концентрические города, в спокойной и приятной обстановке будут гармонично осуществляться взаимные контакты. Один из городов будет поставлять продукцию технического производства, второй — плоды многовековой культуры, знаний и жизненного опыта. Радиально-концентрический город, очищенный от огромных паразитирующих окраинных зон, сумеет возродить учреждения и институты, способствовавшие его возвышению в прошлом.

В заключение необходимо рассказать о структуре Линейного промышленного города, каждая из составных частей которого глубоко продумана и пропорциональна.

Каждому живому организму свойственна определенная и оптимальная соразмерность частей. Промышленное предприятие также является своего рода живым организмом и должно

состоять из определенного числа органически взаимосвязанных элементов, подчиняющихся определенным закономерностям. В промышленном городе будут устранены беспорядочное движение транспортных потоков и нерациональная структура планировки. Промышленное предприятие получит органичную структуру.

Вот что будет представлять собой эта структура.

А. Ключевым элементом системы являются три транспортных пути — поступления сырья и отправления готовой продукции: водные артерии, шоссейные и железные дороги.

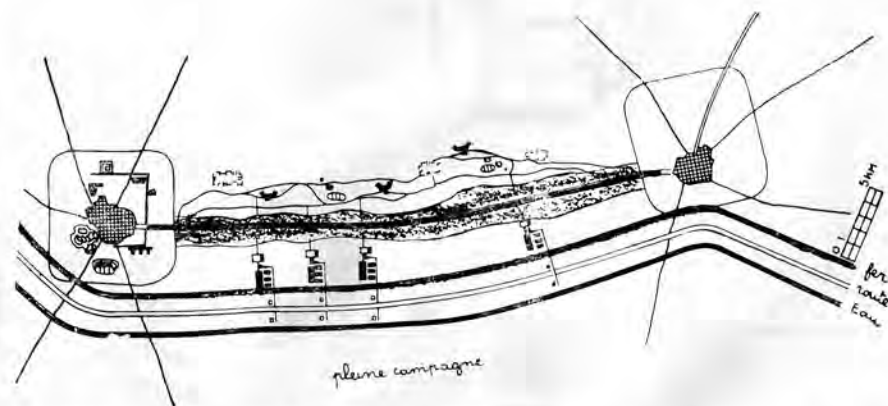
Сеть этих путей представляет собой сочетание не только исторически сложившихся дорог, которые, как мы об этом уже говорили, образовались в силу определенных географических и топографических условий. Система путей, предназначенных для снабжения сырьем промышленных городов и вывоза производимой ими продукции, создается специально, причем необходимо по возможности обеспечить сочлененную трассировку трех путей. Водные, шоссейные и железные дороги должны быть проложены таким

образом, чтобы наиболее целесообразно использовались возможности этих видов перевозок. Следует организовать удобную загрузку и разгрузку транспортных средств, устройство перевалочных пунктов, гаваней, путепроводов и подземных проездов, размещение элеваторов, перегрузочных станций и других устройств, способствующих рациональному передвижению и хранению грузов.

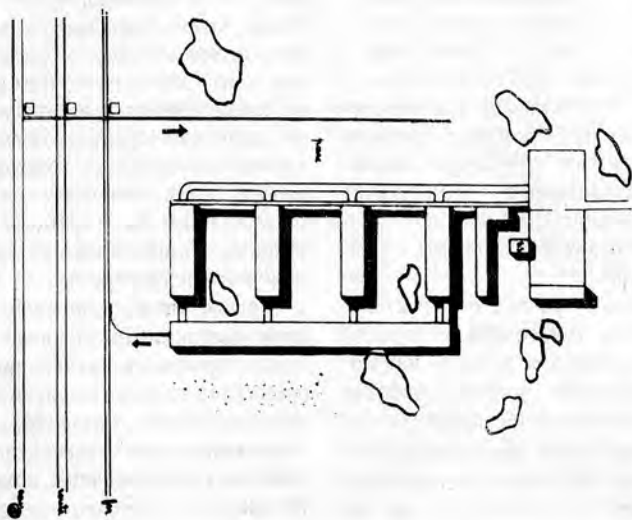
Организация движения внутри промышленных предприятий (поступление сырья и эвакуация продукции), включая последовательную цепь производственных операций, должна быть непрерывной, четкой, исключая наличие встречных потоков движения.

Сырье поступает на предприятия через входы и покидает их в виде готовой продукции через выходы, удобно связанные с водными, шоссейными и железными дорогами.

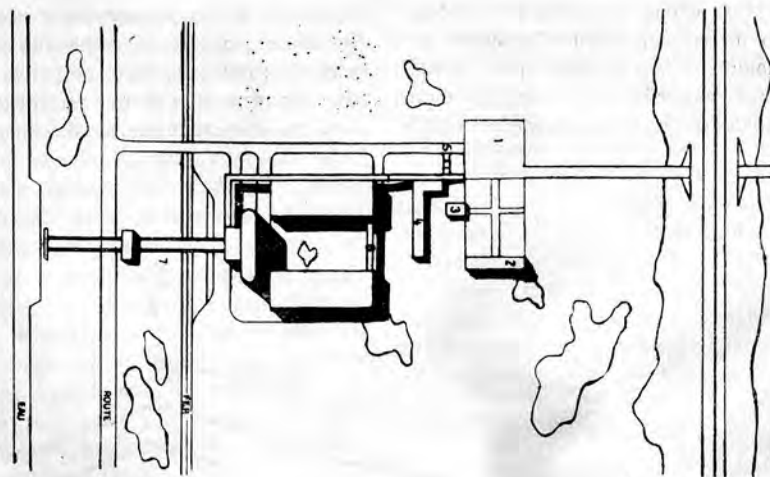
Следствие: три пути проходят вдоль одной из продольных сторон Линейного города; предприятия размещаются лишь по одну сторону путевой трассы, ибо если их расположить по обе стороны путей, то дви-



Линейный промышленный город. В целях наиболее наглядного показа мы изобразили здесь в разных масштабах промышленный город, радиально-концентрический город и систему взаимодействия трех дорог



Промышленное предприятие соответствующего размера
(например, мебельная фабрика)



Предприятие соответствующего размера (крупная мельница)

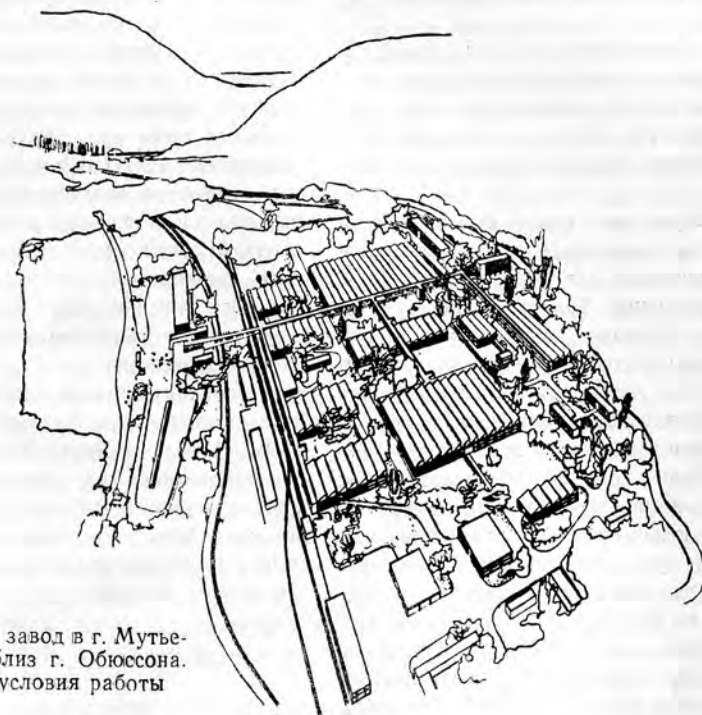
1. Паркинг: велосипеды, мотоциклы, автомобили
2. Административное здание
3. Общественное сооружение
4. Столовая
5. Проходная
6. Цехи и другие производственные здания
7. Переходы

жение на последних будет постоянно нарушаться.

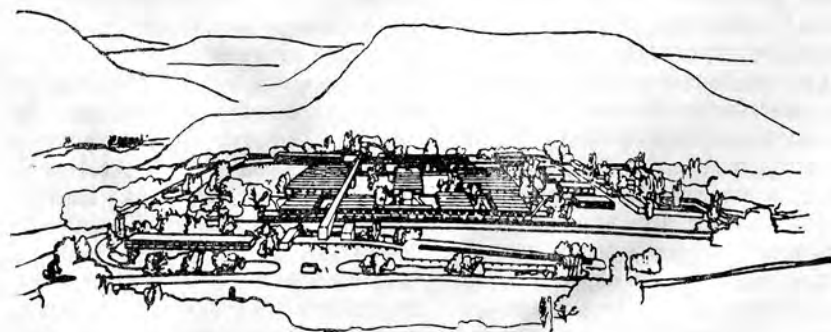
Б. Заводские проходные для рабочих располагаются со стороны жилых районов в зеленой зоне. Помимо транспортных связей к каждому предприятию ведет дорога для рабочих и персонала.

У входов устраиваются стоянки для велосипедов, мотоциклов, автома-

шин. Подъездная дорога для персонала соединяет заводы с жилыми зонами, прилегающими к сельским землям и отделены от промышленности защитной зоной (лесозащитные полосы, зеленые насаждения). Подъездная дорога пересекает автодорогу, являющуюся осью Линейного города, в разных уровнях, однако основная масса работников предприятий пе-



Зеленый завод в г. Мутье-Розей близ г. Обюссона.
Новые условия работы



редвигается пешком по специально отведенным для этого путям.

На предзаводских площадях сооружаются административные здания с входами для персонала и посетителей. На этих же площадях размещаются здания общественного назначения и в некоторых случаях столовые. Проходные с регистрационными пунктами находятся на этих же площадях в специально отведенных местах.

В. Заводские цехи и склады располагаются в последовательности, продиктованной производственным процессом. Их габариты и формы определяются технологическими условиями.

Через все заводские корпуса на уровне земли проходит трасса, предназначенная для перемещения сырья и продукции. Трасса начинается от трех основных параллельных транспортных путей и затем вновь вливается в них. От нее не должны отходить какие-либо ответвления, не продиктованные технологией производства.

Кроме того, все производственные здания связывает путь, предназначенный исключительно для персонала. Этот путь проходит либо на открытом воздухе, либо в закрытых галереях; он начинается от заводских проходных и затем разветвляется, соединяя бытовые административные помещения с производственными зданиями. По тем же галереям, не связанным с трассами движения сырья и готовой продукции, осуществляется эвакуация персонала.

Следует подчеркнуть, что подобная усовершенствованная планировка промышленных предприятий Линейного города преследует цель превращения их в «зеленые заводы».

Это означает, что вся территория вокруг трех основных путей сохраняется в первозданном виде либо специально озеленяется. Автодороги, сливаясь с окружающим ландшафтом,

решаются в виде дороги-парка (Parkway). Ландшафт, просматривающийся между промышленными предприятиями, является предметом заботы архитектора. Деревья, кустарники, поляны и постройки, размещаемые среди природы, должны создать красивые виды и живописные перспективы. Из заводских зданий там, где это не мешает производственному процессу, через большие витражи раскрываются красивые виды на окружающую природу. Остекленные стены заводских зданий содержатся в такой же чистоте и в порядке, как жилых домов.

Таким нам представляется промышленный Линейный город, в котором создаются благоприятные условия для развития трех основополагающих функций градостроительства — жить, работать и развивать тело и дух. Все эти функции подчиняются двум ритмам движения: ежедневному и периодическому.

Проанализируем условия, призванные ответить трем жизненным функциям: 1) зеленый завод; 2) жилище — восстановление сил (ежедневное) — процесс, подчиненный скорости 4 км/ч; 3) квалификация — процесс, связанный с периодическими поездками со скоростью 100 км/ч.

Зеленый завод

Промышленные предприятия эпохи машинной техники представляют собой крупные комплексы, предназначенные для производства определенного вида продукции. На них перерабатывается сырье или производится доработка первичной продукции. По мощности, скорости и точности машины во много раз превосходят физические возможности человека. На промышленных предприятиях изменяют свою структуру, перерабатываются и подвергаются различным манипуляциям металлы, пластические массы, волокна, зерно, жидкости и газы. Про-

изводственные процессы связаны, как правило, с шумом, гулом, вибрацией, пылевыделением, запахами, зловонием, создающими подчас адские условия работы. К этому следует еще добавить жару и языки пламени, дым, конденсаты и паровые выделения.

Свет проникает в цехи через световые отверстия в кровлях или большие остекленные поверхности стен, благодаря которым в помещениях бывает жарко летом и холодно зимой.

Машинная техника умножает производственные возможности людей, перемалывая, размешивая, прокатывая, растягивая, прессуя и отбивая огромные массы материалов. Иногда это медленные движения гигантов — механических молотов и прессов или бешеные темпы обработки материалов — высокие и опасные скорости извивающихся раскаленных деталей. Все это создает обстановку большого напряжения и опасности. Полы, стены и перекрытия промышленных зданий покрыты пылью, испарениями и всевозможными отходами производства.

В некотором смысле современный труд можно рассматривать как великое наказание, расплату за бессознательно совершенное преступление, и все же тем, кто выполняет эту работу, надо раскрыть величие труда, привить им способность воспринимать его красоту.

Если в социальном плане вопрос справедливого соотношения прав и обязанностей трудящихся до сих пор остается открытым и его решение все еще впереди, то по крайней мере архитекторы и строители должны без промедления приступить к переустройству промышленных предприятий, к рациональному размещению зданий, перепланировке сельских и промышленных населенных мест, изменению их существа и структуры.

В частности, в области промышленности «черный завод», сложившийся в период первого этапа машинной

эры, должен быть заменен «зеленым заводом».

«Зеленый завод» воссоздает природные условия в местах приложения труда. Так же, как и жилые районы, промышленные зоны должны освещаться солнцем и утопать в зелени. Промышленные рабочие должны дышать свежим воздухом, жить и трудиться среди природы. Новые условия производства будут содействовать совершенствованию человеческой личности.

Подобные намерения могут показаться чрезмерными. Следует ли и возможно ли внедрить в тяжелый повседневный труд элементы отдыха и развлечений, больше того, создать условия радости жизни? Речь идет о радикальном превращении времени, отдаваемого труду и занимающего большую часть жизни, — часов, дней и лет, в радостное полноценное время. В этом состоит важнейшая задача цивилизации эпохи машинизма.

Таким образом, жилище и места приложения труда переносятся вновь в естественные природные условия, не нанося никакого ущерба жизненным и трудовым функциям людей.

Опишем одно из больших предприятий оборонной промышленности, строительство которого осуществлялось в оптимальные сроки в 1940 г., но, к сожалению, было приостановлено по причине июньского поражения. Министр вооружения Рауль Дотри, который шесть лет спустя содействовал возведению в городе Марселе «Жилой единицы соответствующего размера», придавал большое значение разработке проекта этого предприятия. В случае успешного опыта этот завод должен был стать эталоном для последующего массового промышленного строительства.

Для большей части современных промышленных предприятий характерен беспорядок, нарушающий последовательный цикл производственных

операций. Этому следует противопоставить правило, координирующее все операции во времени и пространстве. Основным требованием, диктующим правильную планировку производственного комплекса, должен быть «поток».

Строгая система технологического процесса, выработанная в результате высокой организации труда, станет основой структурной схемы зеленого завода. Но эта материальная основа должна быть дополнена важнейшим моральным фактором: труд на заводе должен доставлять радость.

Малейшее проявление беспорядка в планировке, застройке или благоустройстве способно нанести существенный ущерб производственному процессу. Неудачное размещение подсобных сооружений, наличие случайных, не обусловленных технологией дорог, улиц, эспланад, аллей и т. д., устройство свалок на заводских территориях — все это дезорганизует работу предприятия.

Чтобы исключить беспорядок, надо не допускать его появления, не застраивать территории, запроектированные свободными (вопросы движения), и строго по проекту размещать здания и сооружения (вопросы размещения зданий).

Никакие обстоятельства и причины не могут служить оправданием застройки территорий, запроектированных как свободные. Территории, отведенные под непроизводственные функции, будут составлять архитектурное и ландшафтное обрамление производственного комплекса. Персонал промышленного предприятия будет трудиться в благоприятных природных условиях, сохраненных или специально созданных для этой цели. Отдельные сооружения будут расположены среди зелени, газонов и кустарников.

Цепь производственных операций может располагаться вдоль трассы одностороннего движения. Это долж-

на быть дорога с твердым и гладким бетонным покрытием, которая проходит через заводскую территорию и пересекает зеленые насаждения и газоны. По дороге будут передвигаться только электрокары или другие транспортные средства, перевозящие сырье и изделия от места поступления к складам, производственным помещениям и затем к складам готовой продукции, размещенным в местах ее отправки к потребителям. Эта трасса соединяет между собой все производственные здания; внутри цехов она разветвляется, обслуживая каждую машину. Все операции производятся на земле либо на бетонных дорогах и полах цехов. По пути следования продукции сможет передвигаться лишь специальный персонал.

Какова же трасса движения рабочих?

Из дома они прибывают на завод по дороге, ведущей непосредственно к проходным воротам. Отсюда в случае необходимости рабочие направляются к стоянке транспорта, где хранятся велосипеды, мотоциклы, автомобили, затем, проходя через контрольный пункт у проходной, идут непосредственно к рабочему месту, к станку или машине, предварительно пройдя через бытовые помещения, гардеробы и санитарные устройства.

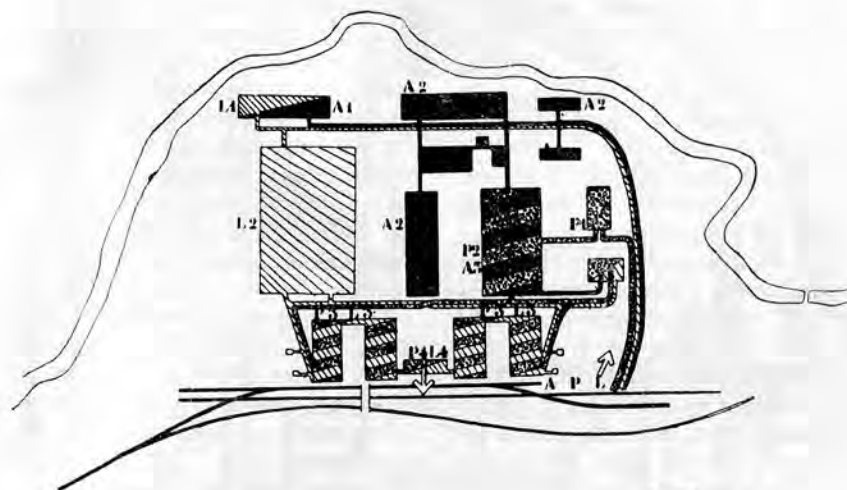
В конце трудового дня рабочие проделывают тот же путь в обратном направлении. При необходимости в течение дня зайти в помещения бытового обслуживания (поликлинику, консультацию) и др.) или в административные здания они следуют тем же путем. Им нет надобности ходить по территории завода.

Предложенный нами график движения является как бы кровеносной системой производства. Эта экономичная, стройная, точно организованная система напоминает ствол дерева с ветвями и этим отличается от традиционной прямоугольной сетки улиц

или проспектов, лежащей в основе создания системы заводских дорог, по которым происходит одновременное движение сырья, товаров, рабочих и обслуживающего персонала предприятия.

Для иллюстрации теории «зеленых» заводов рассмотрим три схемы движения в промышленных предприятиях.

График движения сырья — продукции. Уточним основу рассматриваемо-



Маршрут движения сырья

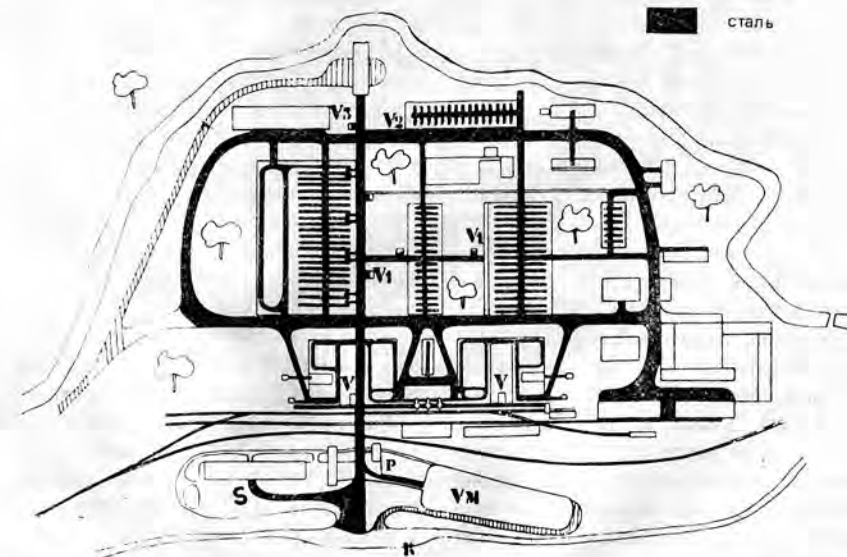


График производственного процесса

го здесь производства. Его исходными сырьевыми материалами являются олово, латунь и сталь. Взрывчатые вещества хранятся в специальном хранилище, расположенном вдали от завода. Они доставляются сюда в незначительных количествах через определенные промежутки времени.

Сталь, олово и латунь, доставляемые по железной дороге, разгружаются и взвешиваются в пункте *APL*. Бетонная дорога начинается в этом пункте и идет в направлении *P₁*, к складу олова, затем она следует в *A₁* и *L₁* — на склады стали и латуни, и за ними разветвляется с тем, чтобы войти в *P₂* — формовочный цех, в *A₂* — в цехи хромирования, обработки и отделки, затем в механический цех; в пункте *L₂* размещен другой формовочный цех. Пройдя мимо ряда машин, дорога продолжает свой путь к *P₃* и *L₃* в цехи, где производятся погрузка, этикетаж и упаковка продукции, и завершается в *P₄*, *L₄* — близ перегрузочного склада готовой продукции, расположенного у железнодорожной станции.

По этой бетонной дороге передвигаются лишь электрические вагонетки, и никто кроме их водителей не имеет права езды по ней. Дорогу окружают зеленые насаждения.

Перемещение персонала. В течение дня по дороге, ведущей к заводу, прибывает 3500 рабочих и служащих. На заводе имеются:

VM — стоянка транспорта, *P* — контрольный пункт проходной, *S* — вход в здание общественно-бытовых помещений (общественных организаций, медпункта, столовой), которое расположено напротив пункта *P*.

С этого места полотно дороги отрывается от земли и превращается в крытую галерею, идущую на уровне перекрытия цехов (шедов), в то время как территория завода спускается к реке. В пункте *V* галерея разветвляется, лестница ведет к гардеробной

формовочного цеха. В *V₁* галерея подходит к механическому цеху, в *V₂* — к цеху отделки, в *V₃* — к административному корпусу.

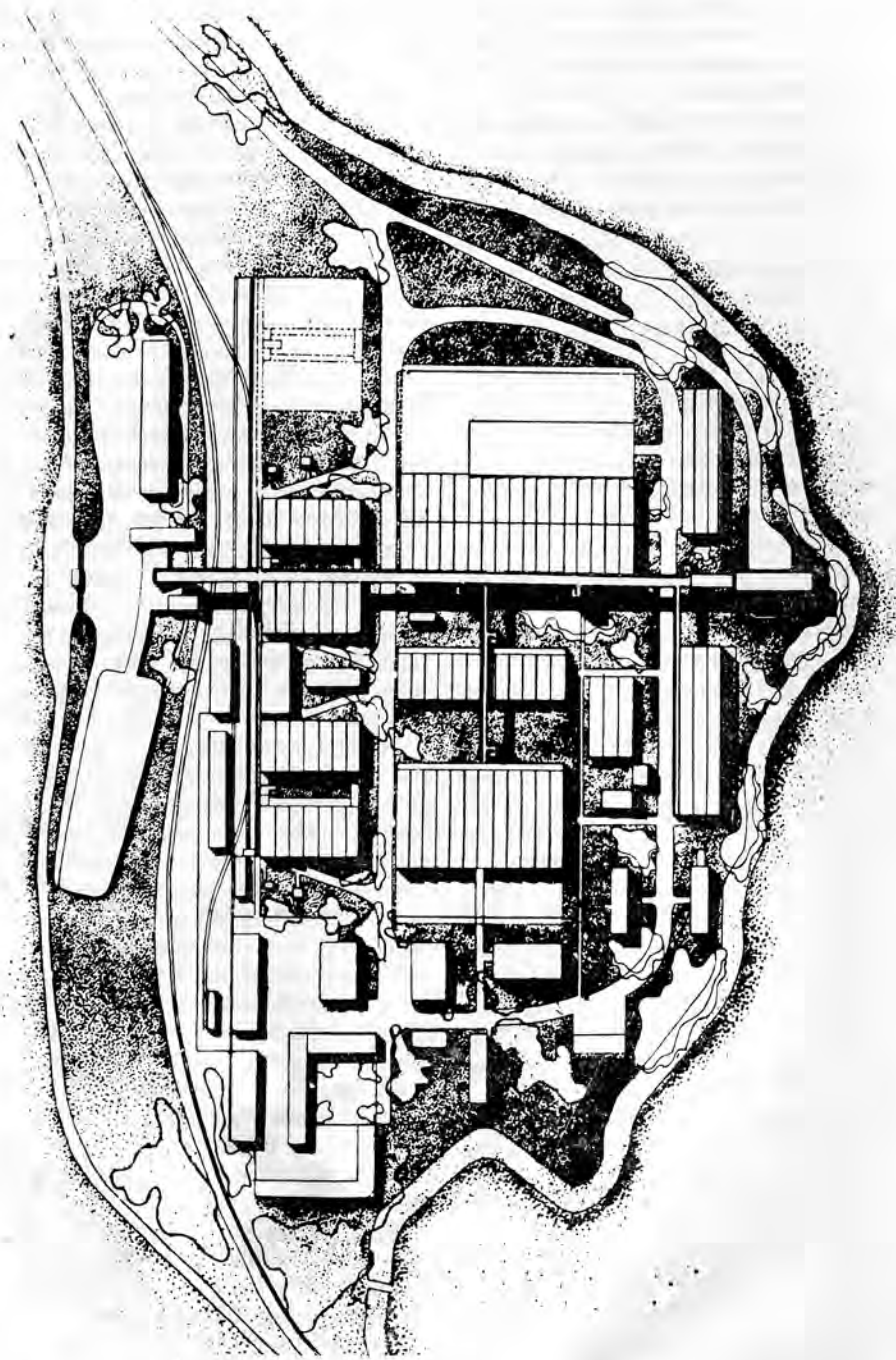
Следует отметить, что по пешеходным галереям проходят также коммуникационные линии электроосвещения, водопровода и отопления, которые открыто крепятся к потолку галереи и, следовательно, легко доступны. Следуя наиболее удобным и кратчайшим путем, они тем самым должным образом отвечают своему назначению.

Гардеробы расположены на уровне второго этажа; переодевшись, рабочие спускаются в санитарные помещения, находящиеся на первом этаже, и затем через многочисленные двери проходят непосредственно в цехи.

Трассы движения персонала обозначены на чертеже жирной черной линией. Автодороги, подводящие к стоянкам машин и проходящие вблизи административного корпуса, заштрихованы.

График движения предельно экономичен; он четок и рационален в обоих направлениях.

Генеральный план. Здания располагаются на участке в соответствии с условиями рельефа и требованиями производственного процесса; их форма и размеры в каждом случае соответствуют их функциям. Свет щедро и по мере надобности распределяется по помещениям цехов через соответствующие световые проемы. Через большие вертикальные проемы раскрываются красивые перспективы на живописную и благоустроенную прилегающую местность. Зеленые пространства между зданиями в сочетании с окружающим ландшафтом составят гармоничные ансамбли. Травяной покров подходит непосредственно к основанию больших витражей, раскрытых на природу: существующие деревья сохранены, кроме того, осуществлена дополнительная посадка деревьев на прилегающих территориях. Од-



Зеленый завод

на из стен пешеходных переходов остеклена. Рабочие помещения трехэтажного административного здания обращены к реке.

Приведенный нами случайный пример Зеленого завода может служить образцом при создании Линейных промышленных городов.

Со скоростью 4 км в час. Жилище и зона восстановления сил

Крупные радиально-концентрические города-спруты первого этапа эры развития машинной техники превратили солнечные сутки, равные 24 часам, в калейдоскоп событий и действий.

Если отвлечься от существующих трудностей и препятствий и посмотреть на возможности использования времени в течение суток, учитывая при этом достижения науки, наличие продуктов питания, одежды, жилища и всего того, что способно обогатить и украсить человеческую жизнь, то охватывает чувство удивления и щемящей тоски. Сутки человеческой жизни помимо часов работы разделяются на четыре отрезка: время, проводимое дома; поездки на транспорте к месту работы и возвращение домой один или два раза в день; время, проводимое в местах отдыха и развлечений, — в залах собраний, клубах, театрах, кино, кафе; прогулки по улицам, бульварам или паркам, посещение музеев, библиотек, выставок, учеба и т. д. Подобное времяпрепровождение способно удовлетворить общество, состоящее из самых разнообразных людей. Но для огромной массы трудящихся, несмотря на десятилетия развития промышленного производства, многое из перечисленного в наше время недоступно. Для них жизнь практически складывается следующим образом: проживание в тесном, неблагоустроенном и неблагоприятно распо-

ложенном жилище, не обеспечивающем условий для воспитания детей и счастливой семейной жизни; утром и вечером поездки на работу и обратно на автобусе, метро, трамвае или поезде, причем часто этим поездкам предшествует или следует после них долгий пеший переход летом под палящим солнцем или зимой на морозе. Дорога от дома к остановке транспорта или к вокзалу часто проходит по тоскливой и безрадостной местности. Рабочие часы, проводимые на заводе, фабрике или в мастерской, также безрадостны из-за невообразимого шума, жары; помещения запылены, вокруг серые и грязные стены, непромытые окна с разбитыми стеклами; из окон открываются грустные перспективы на унылые и бессистемно застроенные рабочие окраины городов; как правило, небо в промышленных районах черно от дыма. И, наконец, более или менее значительная часть времени, проводимая в кафе или в кино.

По вечерам собирается в жилище этот разнородный люд, лишенный тех благоприятных условий, которые делают жизнь семьи по-настоящему радостной. И это потому, что никто не проявлял заботу о том, чтобы благоустроить окружающую этих людей обстановку и таким образом создать такие условия жизни, в которых расцветала бы человеческая личность. В создании такой среды и состоит главная задача архитектуры и градостроительства.

Рассмотрим внимательнее вопросы, связанные с жилищем и транспортом (продолжительность и трассировку маршрутов).

Одним из пороков, свойственных современной организации труда, является кочевой образ жизни рабочего населения, разрушающий естественные условия развития рабочей семьи, вызывающий постоянное чувство неуверенности и опасности.

Следует ли считать фатальным и неизбежным то, что современные люди, создавшие машины для того, чтобы освободить себя от изнурительного труда и иметь возможность производить несметные количества новых и полезных изделий, лишены даже элементарной доли того, что составляет основу современного общества: обеспеченного жилища, постоянного и радостного пути на работу и обеспеченной работы. Было бы правильным рассматривать дезорганизацию естественных повседневных функций людей как временный период упадка в великом поступательном движении, характерном для грандиозной промышленной революции. Очевидно, что борьба за повышение заработной платы никогда не разрешит трагедии современной жизни трудящихся, если она не будет дополнена усилиями, направленными на улучшение жизненных условий путем переустройства всего того, что окружает человека. Надо, чтобы результат труда рабочего являлся закономерным следствием прочной, здоровой, спокойной и счастливой жизни в семейном очаге и его окружении, а также благоприятных условий, сопутствующих его повседневным передвижениям.

Несомненно, наступит время, когда вся иерархия массы производителей составит одно целое с производственным процессом в самом широком понимании этого явления и будет представлять единое, хорошо организованное производство, берущее начало в местах поступления сырья и завершающееся после выхода с завода, на путях движения к дому и из дома.

Кочевому образу жизни будет положен конец созданием Линейного промышленного города и разумным использованием территорий.

Рассмотрим излагаемую нами тему, базирующуюся на наименее спорной основе — на распределении бюджета времени.

Каждодневные функции — работа, путь от дома на завод, воспитание детей, ежедневные занятия спортом, прогулки — будут подчинены ритму пешеходного движения.

Организация этих функций обеспечивается условиями, изображенными на приведенной схеме.

А. Семейное жилище в виде небольших домиков, размещенных в «горизонтальном» городе-саде.

Б. Семейное жилище в виде компактного и многоэтажного сооружения-блока — своеобразный «вертикальный» город-сад.

В. Дорога, ведущая к заводу.

Г. Дорога, обслуживающая жилище, подсобные и бытовые сооружения.

Д. Прогулочная дорога, связывающая разрозненные жилые здания (запрещенная для автотранспорта).

Е. Защитная зеленая зона, отделяющая жилище от промышленных предприятий (здесь проходит продольная автодорога Линейного города).

Ж. Сектор общественного обслуживания, расположенный вне жилища: детские сады¹, трансформируемые в начальные школы, кинотеатры, библиотеки, молодежные клубы, повседневные спортивные площадки (футбол, теннис, беговые дорожки, ходьба, плавание и др.), детские игровые площадки, юношеские клубы, небольшие частные сады, цветники, фруктовые сады и огороды.

Жилище состоит из внутренних помещений жилых домов и их продолжения в природе. Жилые дома включают: квартиры для холостяков, для малосемейных и для семей с детьми. Функции: спать, мыться, питаться и развлекаться.

¹ В Жилых единицах в городах Марселе и Нанте детские сады встроены в здания.

Под продолжением жилища подразумеваются сооружения для ежедневных спортивных занятий, рассчитанных на несение всех возрастов (прогулки, соревнование в беге, плавание, все виды игры в мяч, гелио- и гидротерапию); спортивные площадки, подсобные помещения по обслуживанию жилища.

За последние полстолетия во всем мире попытки возврата к природным условиям жизни сводились к созданию системы городов-садов. С самого начала эти попытки привели к искажению структуры городских агломераций.

Эта большая проблема может быть разрешена путем создания вертикальных городов-садов. В том и в другом случае идеальное решение ее состоит в достижении оптимальных природных условий: солнце, пространство, зелень. Железнодорожный путь позволит решить эту проблему. Люди устремились подальше от городов, к природе — полям и рощам... Но когда каждый построил там для себя маленький домик, поля и рощи перестали существовать. Вместо желанной тишины и покоя люди оказались среди скученной застройки. Но это было лишь первым неудобством. Под

покровом филантропической пропаганды скрывались зловещие частные интересы. Подстрекая рабочие массы к поселению в пригородных районах, частные фирмы наживались на продаже мелких клочков земли, возведении строений и благоустройстве территорий. Кроме того, это было преднамеренным стремлением рассредоточить рабочую массу. Собранные в крупные коллективы в промышленных центрах рабочие способны слишком быстро постигнуть пороки машинной цивилизации и найти истинные пути для решения проблемы труда.

Одним из способов рассредоточения рабочего населения явилось расчленение солнечных суток на отрезки, между которыми вклинивались многие километры расстояний. Это был шанс и за него ухватились!

Прозорливые инженеры и градостроители долго и настойчиво искали пути для решения острой проблемы, сводящейся к прочному постулату: возвратиться к природным, естественным условиям жизни там, где это еще возможно. Этому способствовало сооружение железных дорог, которые затем дополнились подземными дорогами (метрополитен), кольцевыми окружными дорогами, радиальными направлениями. Позднее средства передвижения обогатились новыми видами транспорта: автобусами, автокарами, легковыми автомобилями. Железные дороги способствовали рассредоточению населения и связанному с ним расточительству — разбазариванию времени, усилий, средств и, следовательно, труда.

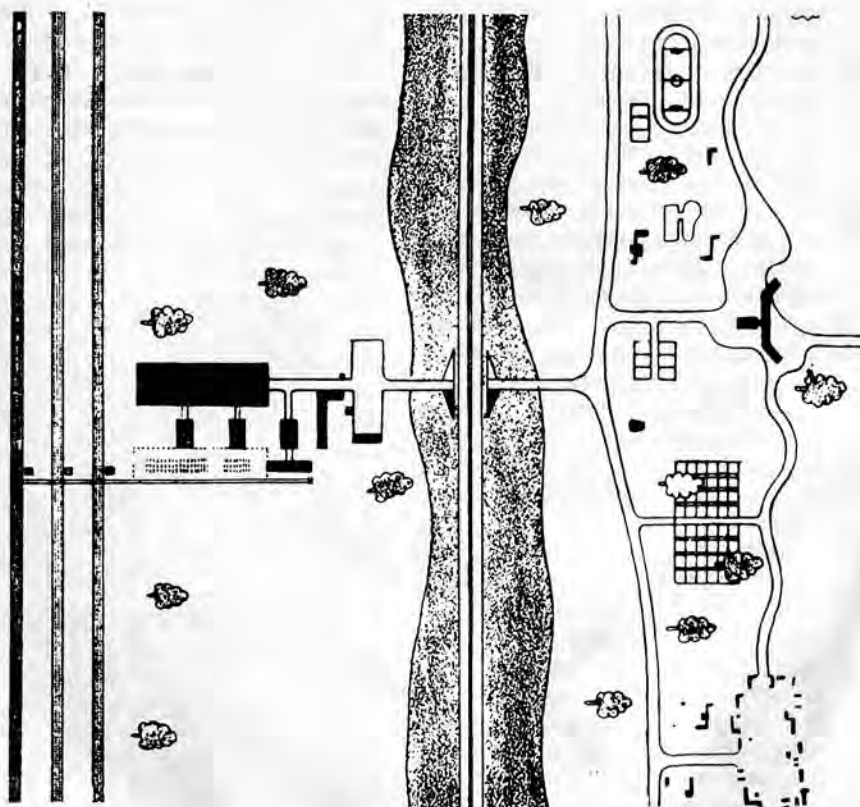
Рациональное использование новой техники показало свои преимущества при строительстве высотных зданий, обеспеченных отличным вертикальным транспортом. Создание подобных сооружений явилось новым событием в истории строительной техники, архитектуры и градостроительства. В этом случае достигается все та же цель:

возврат к природным условиям жизни. Но на этот раз — на радость людям, а не во вред им: солнечный день, равный 24 ч, обретает гармонию. Вертикальный город-сад развивает все положительные качества горизонтального города-сада.

Что же представляет собой вертикальный город-сад?

Его основная ячейка — квартира на одну семью, своеобразная двухэтажная вила. Эти виллы размещаются рядом одна с другой при обеспечении полной звукоизоляции между ними. Затем их располагают одну над другой по вертикали, получая в итоге комплексное многоэтажное сооружение. Улицы, простиравшиеся ранее по земле, теперь расположены одна над другой; они стали внутренними и предельно упрощенными! Таким образом в многоэтажном здании собрано воедино по вертикали содержимое горизонтального города-сада. Это вертикальный город-сад. Природа окружает его со всех сторон; над ним раскрывается величественный купол небосвода, у его подножия огромная территория парка без ограждений, прорезанного прогулочными дорожками, идущими через поляны, лужайки и рощи. В парке размещены спортивные площадки. Отпадает необходимость в железных дорогах, автокарах, автобусах и метро для связи между разбросанными домиками и с природой. Длина трассы вертикального транспорта не превышает 50 м.

Далее возникает еще масса обстоятельств: во-первых, здесь наилучшим образом решаются проблемы снабжения и «общественного обслуживания», основными из которых являются снабжение предметами питания и домашнее хозяйство, освобождение хозяйек от домашних забот, что будет содействовать оздоровлению детей, расы, народа. Благоприятные жилищные и природные условия способствуют восстановлению физических сил и



Жилище, восстановление сил — Пути следования товаров и предприятия — Промышленные — Скоростная — Жилище (пешеходная доступность)

нервной системы, укреплению здоровья. И, наконец, жизнь в вертикальном городе приносит огромную экономию в связи с сокращением транспортных связей.

Новая техника позволяет строить высотные сооружения, оснащенные отличным вертикальным транспортом. Она позволяет покончить с разбросанной малоэтажной застройкой и с бесконечно расползающимися транспортными маршрутами.

Новые формы жилых домов вводятся в принцип. Их можно применять в различных вариациях для застройки радиально-концентрических и линейных городов. В последних можно рекомендовать смешанное перемежающееся строительство вертикальных и горизонтальных городов-садов. При этом необходимо иметь в виду, что привычки изживаются медленно. Поэтому будет предоставляться право выбора между семейным домиком, стоящим на земле, и таким же домом, поднятым на высоту.

Сила привычки при нововведениях играет подчас консервативную роль. На вопрос: «Не хотите ли вы иметь домик, приподнятый над землей в вертикальном городе-саде, обеспеченном коллективным обслуживанием?» мы получим неизменный ответ: «Я предпочитаю иметь свой собственный маленький домик!» Но ведь еще никто не видел осуществленного в натуре вертикального города!

«Не желаешь ли ты поехать поездом, катящимся по рельсам, или полететь самолетом по воздуху? . . .» Каждый раз, когда появлялись великие изобретения, призванные потрясти мир, можно было услышать ответ: «Я, честно говоря, предпочитаю передвигаться на своих двоих!»

В настоящее время многоэтажные блоки вертикальных городов-садов различных очертаний в плане — в виде трилистников, пластин или раскрытой книги — можно возводить в соче-

тании с горизонтальными городами-садами.

Возможно, что в будущем откажутся от подобных типов зданий в пользу дома-башни, и тогда композиция городов будет складываться из сочетания величественных башенных архитектурных сооружений, стоящих на значительном расстоянии друг от друга. Широкая дорога, связывающая эти сооружения, будет закрыта для грузового транспорта; для автомобилей, велосипедов и пешеходов будут отведены отдельные полосы движения. Малоэтажные постройки со спортивными и выставочными залами и кинотеатрами живописно разместятся среди ландшафта. Среди зелени будут сооружены плавательные бассейны, искусственные и естественные пруды и озера, окаймленные лентами пляжей.

На наиболее плодородных землях можно разбить небольшие частные садовые участки, предназначенные не для выращивания товарной продукции, а для того, чтобы дать возможность поработать тем, кто желает «потрудиться в своем саду». Эти участки, размещенные по законам садово-паркового искусства, будут представлять собой живописные зеленые массивы, своеобразное поле соревнования в области искусства разведения садов. Люди будут постоянно находиться среди природы: солнце, пространство, зелень . . . За территориями, отведенными под продолжение жилищ, простирается лесозащитная зона, прорезанная главной автодорогой линейного города. Эта дорога ведет к местам усовершенствования «квалификации»...

Непосредственно к границе линейного города примыкают сельские угодья, которые станут местом прогулок и отдыха городского населения.

Хаотические пригородные поселения, отвратительные окраины канули в вечность. Теперь здесь зона отдыха.

Посмотрим, где можно усовершенствовать свою квалификацию?

Совершенствование квалификации в зонах, простирающихся на сотни километров

Между участниками производственного процесса происходит постоянная борьба, иногда в скрытой форме, а иногда в форме резких противоречий. Это объясняется противопоставлением могущества новой техники привычному ритму отсталого машинного производства и приводит к нарушению содружества и уз солидарности между участниками производственного процесса — руководителями, средним техническим персоналом и рабочими. Грубое вторжение новой машинной техники дезорганизовало устаревший социальный статут и породило новый. В итоге половина населения требует разрушения машин или существенного ограничения их применения, а другая настаивает на доведении механизации до логического завершения, имея в виду создание новой цивилизации, в условиях которой машины станут источником изобилия и средством освобождения от пут, сковывавших в течение 100—150 лет производительные силы. Кризис был результатом непонимания преимуществ механизации. Преодоление этого кризиса возможно лишь при условии познания и освоения новой техники.

Сопротивление вторжению техники, нежелание признать ее может привести лишь к разочарованию, отпаду от движения вперед, к поражению. Признать технический прогресс, поддержать его и участвовать в его развитии — это значит поддержать истинно передовое, отбросить консервативное и отсталое, содействовать стремительному движению вперед.

Задача заключается в том, чтобы

правильно оценить технический прогресс, признать его положительным явлением и всячески содействовать его совершенствованию. Это означает: строить «зеленые заводы» и «разумное» жилище и таким образом сделать полнокровной повседневную жизнь; предоставить возможность совершенствования квалификации всем, кто пожелает приобщиться к высотам технического развития. Вот поистине увлекательная перспектива!

Стремление к совершенствованию квалификации — это основа и характерная черта машинной цивилизации; это то, что наполняет живительными соками организацию трудового процесса, освещает путь движения вперед. Совершенствуя свои знания, мастерство, люди познают истинную радость творческого труда.

Для правильной организации повышения квалификации надо определить места размещения учебных учреждений, образовательных школ, организовать обмен опытом и мнениями, продумать систему информации, сделав ее доступной для населения линейных и радиально-концентрических городов, построить научно-исследовательские центры и лаборатории. Это будут учреждения, оснащенные новейшим оборудованием.

Для организации четко действующей системы совершенствования квалификации особенно важное значение приобретает проблема транспорта. Речь идет лишь о транспортировании людей, ибо все необходимое для работы промышленных предприятий движется по водным путям, шоссейным и железным дорогам. Для связи промышленных предприятий с жилыми районами организована специальная система дорог и транспортных средств, которые сообщаются с основной автодорогой линейного города.

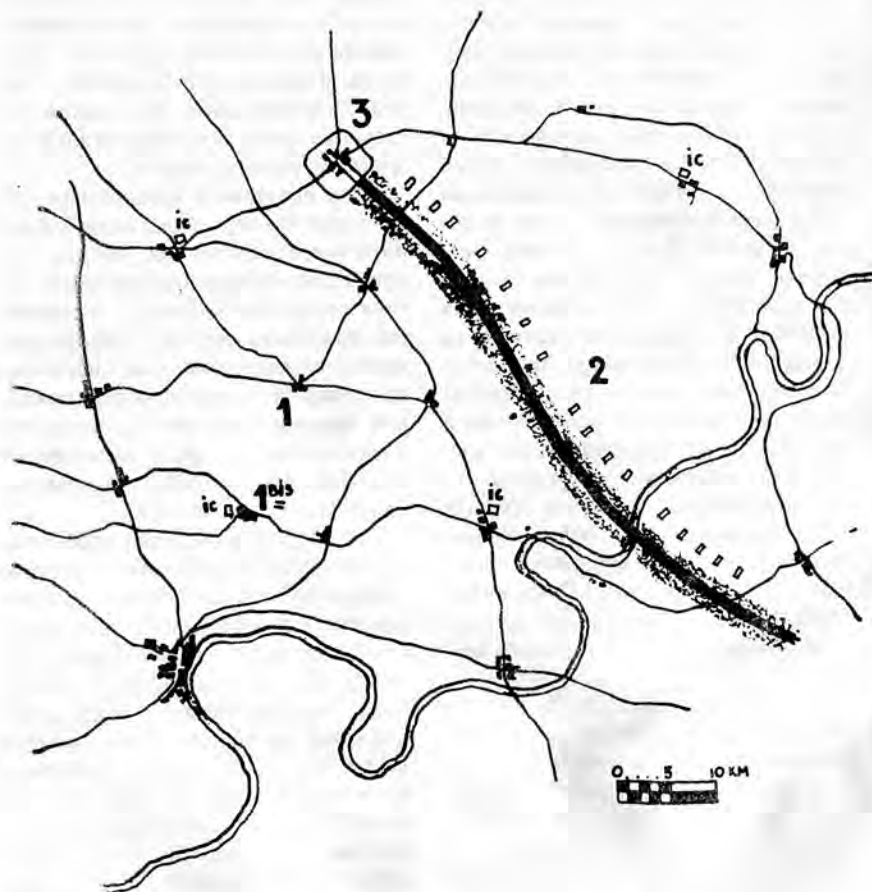
Транспортные средства массовой перевозки населения — это троллейбусы, автобусы, автомашины, мотоцик-

лы и велосипеды. Проезд грузового транспорта по основной автодороге будет запрещен, что позволит оборудовать ее как идеальную современную скоростную магистраль.

Если зеленые заводы, жилища и их продолжения являются выражением нового духа и мировоззрения, то и дорога, предназначенная для высоких скоростей, равных 100 км/ч, должна быть отличным техническим со-

оружием с высокими эстетическими качествами. Новая дорога своим обликом будет отражать торжество человека, покорившего технику нашего времени, а ведь в недавнем прошлом дороги были источником беспорядка и несчастий.

Эта дорога не будет прерываться или пересекаться другими трассами в одном уровне, она будет иметь необходимые ответвления. Автомагист-



1. Основные резервные территории
2. Линейный промышленный город
3. Радиально-концентрический торговый город

раль проходит посреди полосы лесов или полей, отделяющих промышленность от жилых территорий. Пересечения дорог устраиваются в удобных в топографическом отношении местах, подсказанных природными условиями. Эти живописные территории и зеленые массивы представляют собой «резервные ландшафтные территории», на которых запрещено размещение промышленности.

Как уже говорилось, вокруг радиально-концентрических городов, размещенных на трассах линейных городов, также создаются зеленые резервные зоны, расчлняющие протяженные трассы линейных городов.

В резервных зонах будет размещаться также сеть учреждений, способствующих совершенствованию квалификации: лаборатории, библиотеки и другие центры информации, а также отдельные факультеты университетов. Здесь будут встречаться люди аналогичных интересов, совершаться в наиболее благоприятных условиях обмен опытом и знаниями.

В этих зонах будут происходить и иные виды контактов. Здесь разместятся клубы, залы собраний, зрелищные учреждения, лекционные аудитории, выставочные залы и др., будут отведены места для пассивного созерцания, изучения, познания и места активного проведения времени, где изобретают, исследуют и совершают открытия. Здесь же будут проводиться крупные спортивные встречи.

Праздничные и воскресные дни, повседневные часы отдыха, бывшие в прошлом томительными часами скуки, наполнятся отныне богатым содержанием.

Работа — отдых — это последовательная смена необходимых факторов, характеризующих участие людей в процессе совершенствования современной цивилизации машинной техники.

Радиально-концентрический торговый город

Как уже отмечалось, торговые города образуются в местах скрещения основных дорог. Эти места были определены в давние времена: сначала здесь проходили пешие дороги, а затем конные пути. Современные каналы и железные дороги, как правило, прокладывают по тем же трассам, что шоссейные дороги и тракты королевских времен. Радиально-концентрические города размещены на скрещении больших путей и в местах слияния больших и малых рек.

Современные скорости, пришедшие на смену веками сложившимся скоростям движения пешеходов или лошадей, содействовали развитию промышленности. Последняя поспешно и бездумно разместились в существующих населенных местах, потому что в них легко было найти жилье, питание, рабочую силу, а также многие другие факторы, свойственные местам концентрации населения.

В этих же местах прохождения дорог концентрировались торговцы, банкиры, ученые, стремящиеся к обмену идеями, а также те, кто не может существовать вне скопления населения и бурного темпа жизни — артисты и художники. Естественно, что в радиально-концентрических городах располагаются всевозможные руководящие и административные учреждения.

Наличие столь многочисленных видов деятельности требовало соответствующего количества помещений и жилищ. Именно поэтому в местах скрещения основных путей началось их массовое возведение. Жилые дома строили вдоль улиц и в большом количестве, и все известные для тех времен достижения строительной тех-

ники использовались для того, чтобы довести плотность городской застройки до максимальных пределов. Но до нашего времени уровень развития техники не позволял возводить здания выше семи-восьми этажей.

Бурное развитие техники на первом этапе эпохи машинной цивилизации привело к перенаселенности городов. Современные скорости переполнили движением старые улицы городов. Каждый новый приток населения и активизация производственной деятельности в городах приводят к дополнительным потокам транспорта и людей к центру города и через него.

Выход из этого положения один — разрушить центр города и, используя возможности новой строительной техники, построить высотные здания, в пять — десять раз превышающие старую застройку, и таким образом создать возможности для движения, соответствующего новым требованиям.

Все это можно было бы сравнительно просто осуществить, если бы в этих древних городах не имелось значительного числа мест и сооружений, относящихся к прошлым эпохам и представляющих большую историческую и художественную ценность.

Приходится ли удивляться, что в результате перенаселенности в радиально-концентрических городах полностью уничтожены «природные условия» жизни. Население городов терпит большие невзгоды и вырождается!

При этом следует иметь в виду, что в городах, в которых в итоге 2000-летнего развития численность населения достигла, по тем представлениям, «подавляющих» размеров — 500 тыс. человек, 100 лет спустя она внезапно возросла до 4 — 7 — 10 млн. человек. Соответственно выросла и величина несчастий, обрушив-

шихся на людей. И при этом еще есть сомневающиеся в необходимости принятия решительных мер для выхода из создавшегося положения!

Дальнейший рост городов должен прекратиться. Их следует освободить от излишков населения, устремившегося в города в целях наживы и приключений.

Это закономерный процесс. Веками складывавшиеся города должны продолжать свое историческое развитие путем постоянного обновления. Во времена естественных скоростей пешеходов или лошадей, определявших ритм жизненного развития городов, положение казалось достаточно стабильным. Но в наше время города должны приспособливаться к высоким скоростям и их последствиям. Еще немногие усвоили очевидную истину, что современный мир порвал со старым образом жизни и устремился к новым берегам. Это обстоятельство вызывает необходимость полной перестройки современных населенных мест — городов и поселков, т. е. мест приложения человеческого труда, где выполняются функции питания, производства и обмена.

В радиально-концентрических городах необходимо разделить пересекающие их напряженные и связанные с опасностями потоки движения и обеспечить наиболее благоприятные условия движения для механического транспорта и пешеходов соответственно их скоростям.

Разделение потоков будет способствовать наиболее эффективному использованию технических возможностей современного транспорта и созданию оптимальных условий для передвижения пешеходов.

После того как в торговых городах будут восстановлены природные условия жизни, они также превратятся в «зеленые города».

IV. Действительность

От океана до Урала

География существовала, существует и будет продолжать существовать, цивилизации же преходящи. География раскрывает себя по мере того, как люди совершенствуют контакты, информацию и взаимобмены.

Сегодня каждому ясно, что большие скорости механического транспорта нарушили порядки, установившиеся в течение веков или даже тысячелетий. Эти скорости проявляются в самых разнообразных формах, от железных дорог до радио. Теперь все ощущают на себе результаты активного развития контактов, информации и взаимобменов. Отныне продукция труда принадлежит всем, отсюда невиданные ранее количества этой продукции. В наше время труд приобрел новое значение и содержание в международном плане; задача заключается в том, чтобы уравновесить участие в общем труде всех народов мира, содействуя этим расцвету новой жизни, наполненной здоровыми живительными соками, знаменующей расцвет весны второго этапа машинной цивилизации.

Сегодняшний мир не устремлен более к Риму, расположенному в сердце Средиземноморья и окруженному своей империей, к Риму, куда вели многочисленные пути, по которым в столицу мира стекались из дальних стран диковинные товары.

Мир наших дней распростерся от полюса к полюсу. Он включает в себя богатства земельных недр, гигантскую производительную мощь современной индустрии и невиданные средства передвижения и транспорта.

Разумное размещение населенных мест должно осуществляться с

учетом районов залегания природных ископаемых, оптимального размещения предприятий по их добыче и переработке, а также с учетом мест производства продуктов питания. Характер и размещение агломераций будут определяться двумя основополагающими факторами: сырьевые ресурсы (место) и производитель (человек). На первом этапе эры машинной техники они были беспорядочно разбросаны повсюду.

Прошедшие полтора столетия убедили в необходимости упорядочить проблему расселения и установить ее закономерности. Изучение географии и мест расселения людей поможет создать науку о «трех формах расселения».

Посмотрим карту размещения промышленности во Франции в итоге ее столетнего индустриального развития. Размещение промышленных предприятий, административных центров и концентрация населения определялись расстояниями, продиктованными факторами «контакты — информация — взаимобмены», опирающимися на имевшиеся в свое время средства передвижения (конная тяга). Соответственно строилось и административное руководство. Наличие угольных месторождений определило границы промышленных районов.

Первая трассировка направления промышленного Линейного города по территории страны была продиктована географией и последовательностью движения сырья, его переработки и превращения в товары потребления. Так, на карте страны исторически сложились основные направления движения сырья и готовой продукции.

Вблизи промышленных предприятий размещаются источники энергии — гидроузлы и теплоэлектростанции.

Обширные трассы производствен-

ных процессов прорисовываются в направлениях от Ла-Манша через Лион на Марсель с возможными ответвлениями на города Сет и Бордо или точнее к городу Байон, к Северному, Средиземному морю и к Атлантике. Намечаются также марш-

руты, соединяющие Гавр с верховьем Луары и Нант или Ля Рошель со Страсбургом. Именно по этим направлениям имеются необходимые возможности создать истинно гармоничные и благоприятные условия для промышленного развития и для жиз-



Места исторически сложившегося размещения промышленности. В XIX и XX вв. промышленность размещалась близ мест добычи ископаемых, источников энергии или в районах концентрации рабочей силы

ни людей. Эти направления продиктованы самой географией, что подтверждено следующими соображениями.

В условиях современного развития народного хозяйства размещение промышленности диктуется наличием следующих факторов: источников сырья, источников энергии, транспортных связей, рынка рабочей силы, рынка сбыта готовой продукции.

Но если взглянуть на карту такой древней страны, как Франция, то легко убедиться в том, что существующее размещение промышленности не учитывает перечисленных требований. Для объяснения причин фактического размещения промышленности следует обратиться к истории, и тогда становится ясно, что часто подобное местоположение определялось волевым порядком.

Карта размещения промышленности во Франции показывает, что основные промышленные районы находятся западнее линии, соединяющей г. Кан (Нормандия) и Марсель. На остальной части страны разбросаны незначительные промышленные образования.

Обращает на себя внимание то, что из всех промышленных районов страны лишь только Северный район непосредственно связан с местом добычи угля. Следует также отметить, что Фландрия стала одним из крупнейших промышленных районов страны задолго до того, как было разведано первое месторождение угля (1717 г.). Мощное индустриальное развитие этого района можно объяснить явлением своеобразного «резонанса» по принципу: «Промышленность привлекает к себе промышленность». Почему же это происходит? Потому что промышленник, задумавший создать новое предприятие, уверен в том, что независимо от его специализации он всегда обеспечит себя необходимой рабочей силой, а также

источниками энергии и транспортными средствами.

Новые районы размещения промышленности получают энергию либо непосредственно путем сжигания привозного угля, либо по проводам от гидро- или теплоэлектростанций. Во всех случаях дело решается организацией транспортной связи.

Непосредственно вблизи источника сырья — рудных ископаемых — расположен только Восточный промышленный район. Во все остальные районы сырье доставляется транспортом.

В тех случаях когда промышленная продукция не транспортабельна (например, производство пива), то предприятия возводятся близко к потребителю, и тогда сырье доставляется к месту производства.

Транспортом добирается к месту работы и большинство работающих.

Из этого краткого изложения можно сделать вывод, что в наше время единственным фактором, обуславливающим размещение промышленного предприятия в любой части территории, является наличие транспортной связи, обеспечивающей технологический процесс.

В этих условиях современная задача рассредоточения промышленности для разуплотнения ряда крупных городов может быть осуществлена лишь при наличии рациональной дорожной сети, вдоль которой могли бы создаваться «линейные города».

Определение трассы основных транспортных путей может явиться лишь результатом длительного исследования общих и частных проблем. Поэтому приведенная нами схема является лишь эскизом возможной географической локализации основных артерий движения Франции в будущем.

Подходя к проблеме с этих пози-

ций, можно сказать, что в современной системе контакты — информация — взаимобмены. Франция является лишь фрагментом великой системы производства, движения товаров и обменов; страны Америки направляют потоки своей продукции в сторону Атлантического океана, на обширных территориях Восточных стран имеются огромные сырьевые ресурсы и быстро развивающаяся промышленность...

Географ дает следующий приемлемый вариант в данном случае — это эскизная карандашная линия, проведенная на карте полушарий. Но придет время, и специалисты займутся изысканием истинной трассы.

Итак, исходя из постулата, требующего обеспечения счастья человеку — укрепления его здоровья, физических и моральных качеств (создание естественных природных условий) и гармонической организации 24-часового дня солнечных суток — предлагается организация Линейных городов. Система таких городов обеспечит тесные связи между людьми (объединенными в нации или страны) путем создания органичной структуры, пронизывающей изменчивую политическую карту мира.

Важнейшие структурные элементы будущего — линейные промышленные города, переработка сырья и создание готовой продукции — это тема, действительно достойная международного обсуждения за круглым столом.

Авиация

Полет самолета не связан с тысячами складывавшимися путями движения человека по земле; путь самолета не зависит более от уклонов и подъемов земной поверхности. Он приземляется непосредственно в назначенном месте, доставляя людей или грузы. Современные самолеты —

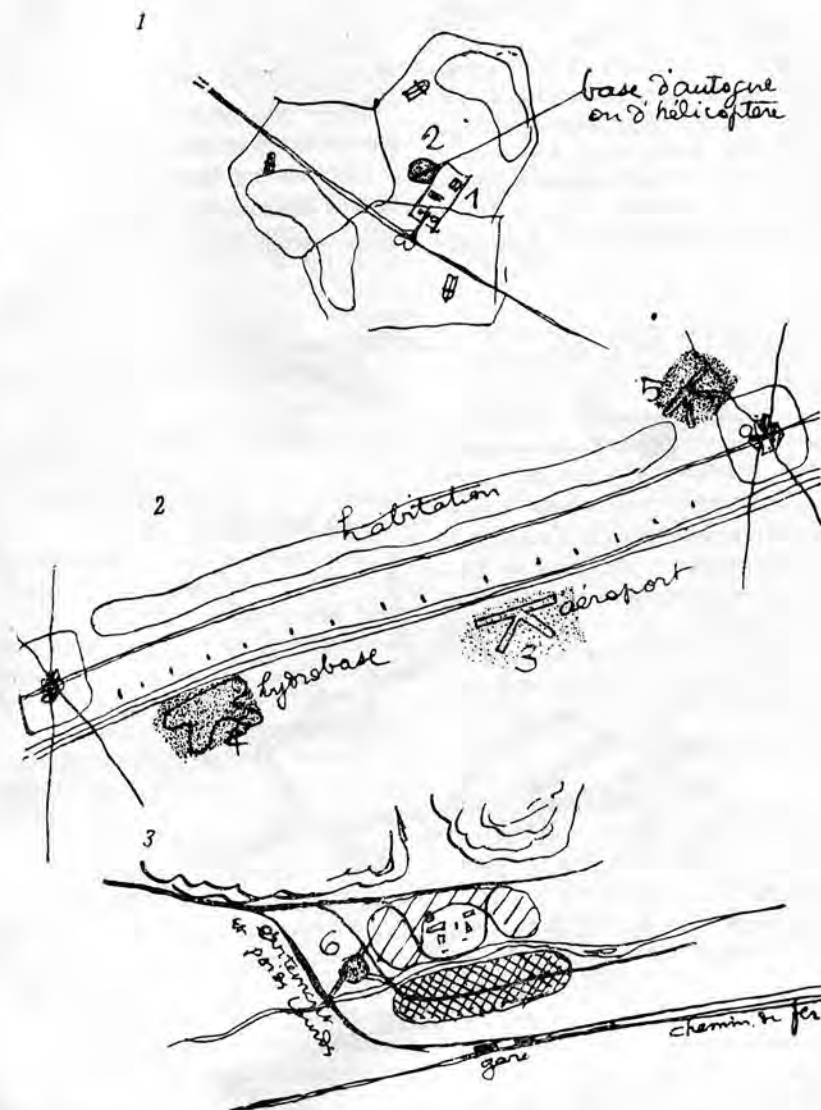
это «воздушные пакеботы» или «воздушные грузовые корабли».

Полет человека внес существенные изменения в восприятие земли: раньше была получена возможность видеть ясный и четкий план местности, воспринимаемый в двух измерениях (третье измерение — высота в этих условиях не воспринимается). Мечты строителей о возможности увидеть истинный характер местности в виде макета плана теперь сбылись.

Создатели воздушных кораблей — механики и физики постоянно расширяют круг научных открытий.

В итоге их работ в небе может находиться сразу множество самолетов; радиуправление и телекоммуникация позволяют осуществлять и направлять полеты днем и ночью, в солнечную погоду и в тумане; в случае необходимости самолеты смогут вылетать и приземляться в аэропортах каждые 15 секунд... Рейсы, как правило, будут межконтинентальными: Америка, Европа, Евразия и Африка составят как бы единый континент. Беспосадочные полеты позволят совершать дальние маршруты, пересекая моря и «лягушачьи болота», именуемые еще по сей день океанами. Со временем самолеты будут представлять собой грузовые корабли или пакеботы, доставляя разнообразные товары и людей в любую точку земного шара. В итоге массовые потоки людей устремятся в ранее безлюдные места, принося в них жизнь.

Учитывая эти новые и непредвиденные возможности передвижения по маршрутам, проходящим вне исторически сложившихся путей, конгресс авиаторов Франции обратился к властям с предложением об изучении дальнейших возможностей передвижения людей и соответственно изменений в их распределении на зем-



1. Аэродромы для автожиров или вертолетов близ сельских производственных единиц (1 и 2)
2. Вдоль линейного промышленного города через определенные расстояния размещены аэропорты и базы для гидросамолетов (3 и 4). Радиально-концентрические города имеют свои аэропорты (5)
3. Небольшие городки будут располагать своими базами для автожиров (6)

ном шаре, считая, что подобные научные исследования смогли бы послужить основой для перспективного проектирования городов.

Наш труд посвящен изложению существа трех форм расселения, способных создать гармоничные условия жизни для человечества эры машинной техники. В этом смысле первостепенную роль призван сыграть Линейный промышленный город, в котором

будут созданы необходимые условия для полнокровной, оптимистической и высокопроизводительной деятельности людей. Естественно, что в новых условиях сохранится основополагающий элемент современного расселения — аграрные города.

Каково же будет влияние современной авиации на внедрение новых форм расселения?

Авиация не учтена в наших предначертаниях в области сельских населенных мест, хотя внедрение индивидуальных самолетов и особенно вертолетов способно обогатить или разрушить установившиеся привычки и обычаи. Авиация, несомненно, внесет кардинальные изменения в развитие древних радиально-концентрических городов, способствуя росту и обогащению некоторых из них и замиранию жизнедеятельности других.

Наиболее эффективной формой расселения в век авиации является Линейный промышленный город...

Каково направление Линейного города? От берегов Атлантики к Уралу и далее...

Каковы основные авиационные маршруты? Это наиболее крупные населенные места, центры управления и промышленности.

Где же располагаются эти центры? Они являются составной частью Линейных городов и находятся в местах их пересечения с другими направлениями. Где размещают радиально-концентрические города обменов? Они составляют основу градостроительной структуры Европы. Их положение будет определяться и в свою очередь определять направление трех путей — шоссе и железных дорог и водных артерий.

Воздушные пути присоединятся к трем земным и явятся четвертым путем! Вдоль Линейных городов разместятся элементы обслуживания воздушных магистралей — аэропорты и аэровокзалы.

Организованная таким образом территория Европы будет отражать величие и силу человека и промышленного развития континента. Огромные массы людей смогут планомерно и пропорционально распределяться по промышленным центрам. Достигнутое равновесие в развитии производительных сил будет на долгие вре-

мена содействовать расцвету человечества эры машинной техники.

V. О судьбах Парижа

Города

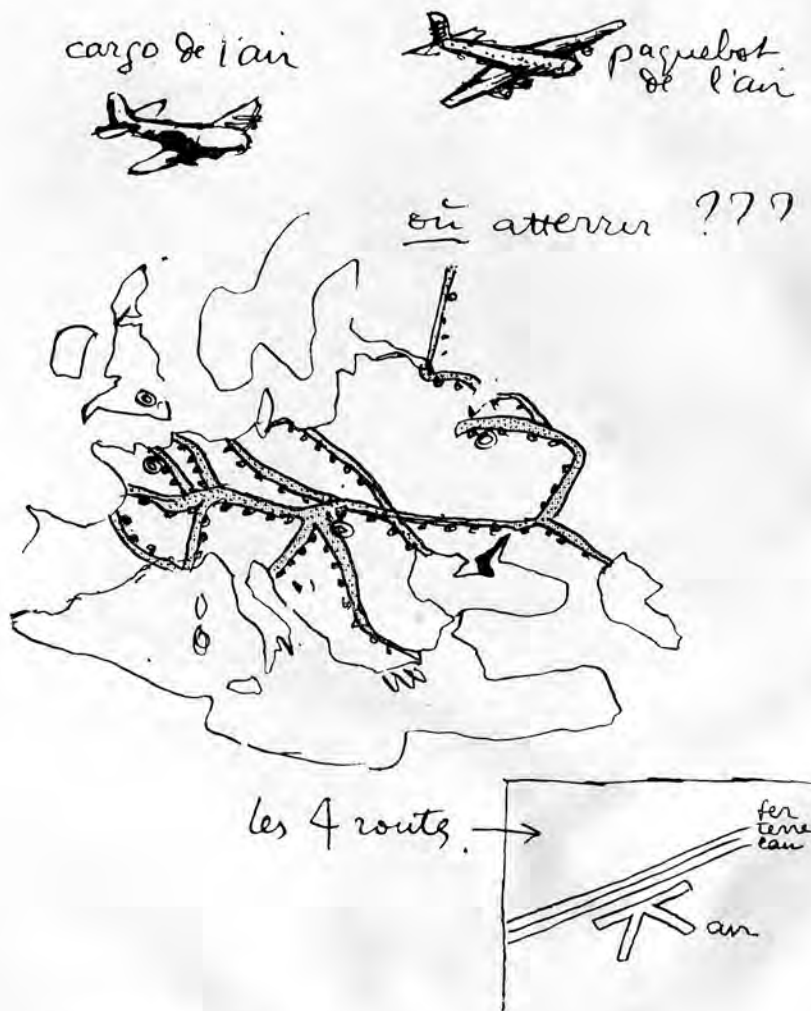
Чаше всего города создавались на пересечении дорог, близ бродов, на излучинах или в устьях рек. Военные поселения возникали на скалах или возвышенностях, причем центральное ядро акрополей окружалось фортификационными укреплениями.

Система улиц в городах сложилась исторически и продиктована в основном трассами древних дорог. От основных дорог со временем отходили второстепенные, улицы и переулки паутиной разползались по телу городов и в итоге создавалась запутанная уличная сеть. Приведем примеры

Древний Вавилон. Три пояса оборонительных укреплений. Но какова судьба!

Пекин. В верхней части татарский город, снизу китайский город, посреди центр управления — императорский дворец.

Руан. Центральная часть города XI в. повторяет абрис древнего римского военного лагеря. В центре господствует ортогональ — порядок и соподчиненность. Центр окружен стеной, относящейся к XVIII в. От древнего лагеря радиально расходятся дороги. Однажды часть этих дорог оказалась замкнутой в системе города, в черте новых военных укреплений. С этого момента создаются предпосылки для стихийной и бессистемной застройки городской территории.

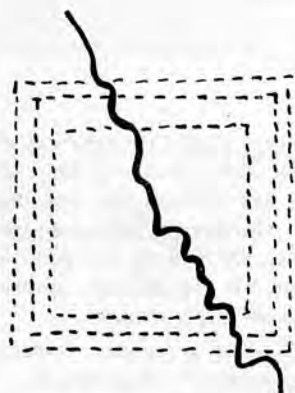


Воздушные магистрали идут вдоль основных наземных путей

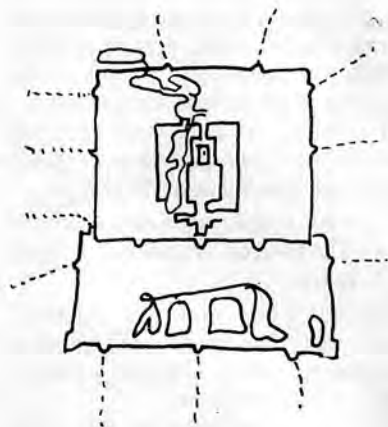
Анвер. Уличная сеть, расположенная внутри кольца оборонительных стен, отражает характер портового города.

Улицы, отходящие от порта, направлены к другим районам Фран-

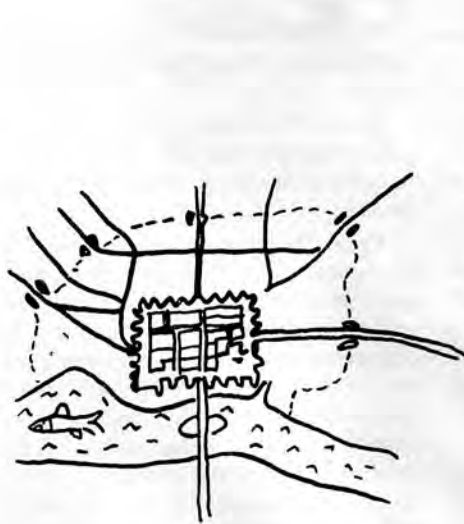
ции и странам, связанным с этим портом (Фландрия, Германия). Застройка носит соподчиненный характер, она сформировалась стихийно, вдоль улиц, направления которых продиктованы требованиями транспорта.



Древний Вавилон



Пекин



Руан



Анвер

Париж

На улицах нет автомашин, царит тишина, воздух чист, **владыкой города является пешеход.**

Создается впечатление, что ширина улиц и бульваров стала вдвое большей: на них нет автомашин! Нет больше опасности быть задавленным, освобожденное сознание обнаруживает архитектуру, архитектуру Парижа, знаменующую вершину развития западноевропейского искусства от средних веков и до наших дней. Мы смотрим, а точнее сказать, **Париж показывает себя.**

Париж показывает четкие линии своей застройки, прямые улицы и здания, равномерно расставленные вдоль них. Парижане построили себе добротные, прочные дома. Эта воля парижан выражена рядами окон и дверей, своеобразием рисунка каждого этажа. Париж прямолинеен, четок, ясен и понятен. В нем царит прямая линия — признак рассудка.

Глядя на эти замкнутые суровые и крепкие здания, ощущаешь мужество крестоносцев, князей и королей. До начала эры машинной техники строители создавали правдивые сооружения. Столетия развития эпохи машинизма сделали возможной ложь в архитектуре. С тех пор как подготовку архитекторов взяли на себя академии, правда в архитектуре перестала существовать.

Париж имеет серо-золотистую окраску благодаря цвету естественного камня его построек; его зеленый цвет — это зелень садов, парков; удивителен нежный цвет его неба — это синий кобальт, смешанный с кармином. Париж величествен, солиден, собран и бесспорен. Тихий и спокойный Париж, лишенный автомашин, в высшей степени поэтичен и вели-

чествен как сильная, четко написанная поэма.

То, что казалось утопией, стало явью — это господство пешехода. Тишина улиц, спокойные движения прохожих, возможность, задржав голову, любоваться пропорциями сооружений, видеть единство архитектурных форм.

Париж, освобожденный от транспортных потоков, возродил бы достоинство сооружений, великолепие города, его памятников — собора Парижской богородицы, площади Конкорд, садов Тюильри, Сен-Жерменского предместья, а пешеход получил бы возможность увидеть свой город.

Наши предложения

Я считаю необходимым высказать свои мысли о Париже, о том, каким путем следует его перестраивать.

1. Париж — это тысячелетиями складывавшийся радиально-концентрический город, это центр колеса, радиусы которого не заканчиваются у черты укреплений, созданных Наполеоном III, а уходят далеко к морям и столицам других государств. Радиусы, расходящиеся от Парижа, — это исторически сложившиеся дороги. Дороги ведут в Бордо, Тулузу, Марсель, в Женеву, Страсбург, Брюссель, Гавр, Брест и т. д.

2. Внедрение «трех форм расселения» в условиях машинной цивилизации позволяет осуществить ряд реконструктивных мероприятий: во-первых, рассредоточить промышленность путем создания Линейных городов вдоль шоссейных, железных и водных путей, которые пройдут по трассам, увязанным с географией местности с учетом оптимальных возможностей по доставке сырьевых продуктов и транспортировке готовых изделий. и, во-вторых, освободить город-спрут

Париж от излишнего населения, вынужденного совершать бесконечные встречные поездки по территории агломераций, а также восстановить естественные «природные условия» жилища и труда.

3. Это будет началом великого движения. Речь идет о кардинальной передислокации людей и производительных сил, как того требует цивилизация машинной техники. Восстановив истинно природные условия, город создаст благоприятные условия жизни, соответствующие времени, когда человек устремляется в космос.

Таков провозглашаемый мной принцип.

Надо ликвидировать порочные последствия прошлых эпох и спасти Париж, который может и должен превратиться вновь в город великолетия и гармонии, соответствующих масштабу человека. Без этого постулата положение будет безвыходным.

Имеются ли предприимчивые люди, готовые к великому переустройству, преследующему цель спасти народное хозяйство страны...? И сделать людей счастливыми?

Жилище

Габариты существующих дорог должны быть изменены в соответствии с требованиями века автомобиля. Естественная скорость передвижения лошади заменена сегодня скоростями, превышающими ее в 20 или 30 раз.

Трассы существующих дорог исторически предопределены, и, несмотря на постоянный рост территории, трассы дорог Парижа остались неизменными. Но в течение веков появились новые усложняющие факторы, вызванные требованиями обороны: это последовательно создаваемые кольца оборонительных фортификаций. Было построено пять оборонительных

колец, причем каждое последующее больше предыдущего. Затем в XIX в. появилась железная дорога, вызвавшая непомерный рост города и создание первых пригородов. В XX г. город претерпевает глубокие изменения. Его окраинные районы — это тяжелое заболевание, проказа агломерации. Территория города разрастается до 30 км в диаметре! К 1959 г. население Парижа составляло 8 400 000 жителей, или одну пятую населения Франции.

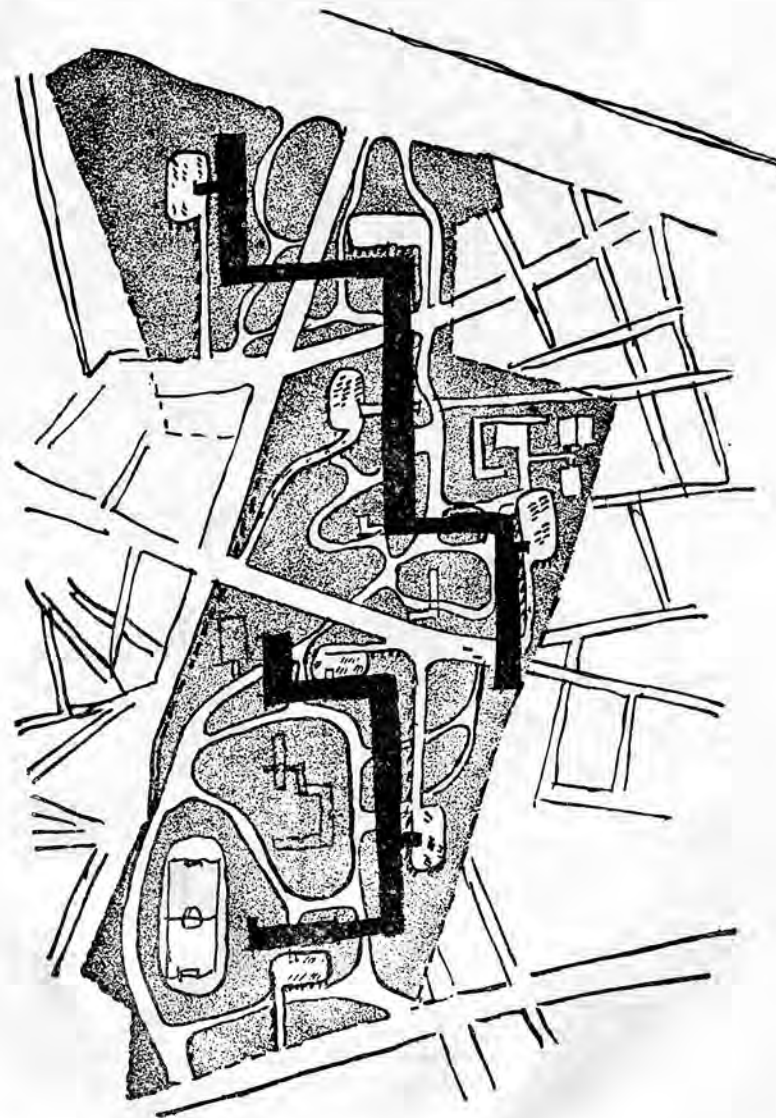
Судьбу Парижа — центра науки, администрации и управления — необходимо пересмотреть. Подсчеты показывают, что внутри кольца фортификаций Наполеона III можно создать «зеленый город» для проживания 3 млн. человек. Это будет Лучезарный город, в котором половина территории останется незастроенной.

В Париже можно создать Лучезарный город, состоящий из Жилых единиц, расположенных на расстоянии 200—300 м друг от друга, окруженных массивами зелени. Многочисленные трущобные кварталы можно уже теперь незамедлительно перестраивать в элементы (кварталы) Лучезарного города. При сохранении существующей плотности населения Жилые единицы будут занимать лишь 10% территории. Поэтому для того чтобы приступить к реконструктивным работам, достаточно освободить 10% территории трущобного квартала под здание Жилой единицы и 10% под стройплощадку, т. е. всего лишь 20%. Это значит, что для того чтобы приступить к реконструкции квартала, достаточно переселить только 20% населения, 80% останется жить в старых домах и может переселяться по мере ввода в строй вновь выстроенных Жилых единиц. После сноса остальных 80% зданий трущобного квартала его площадь будет превращена в парк, по терри-

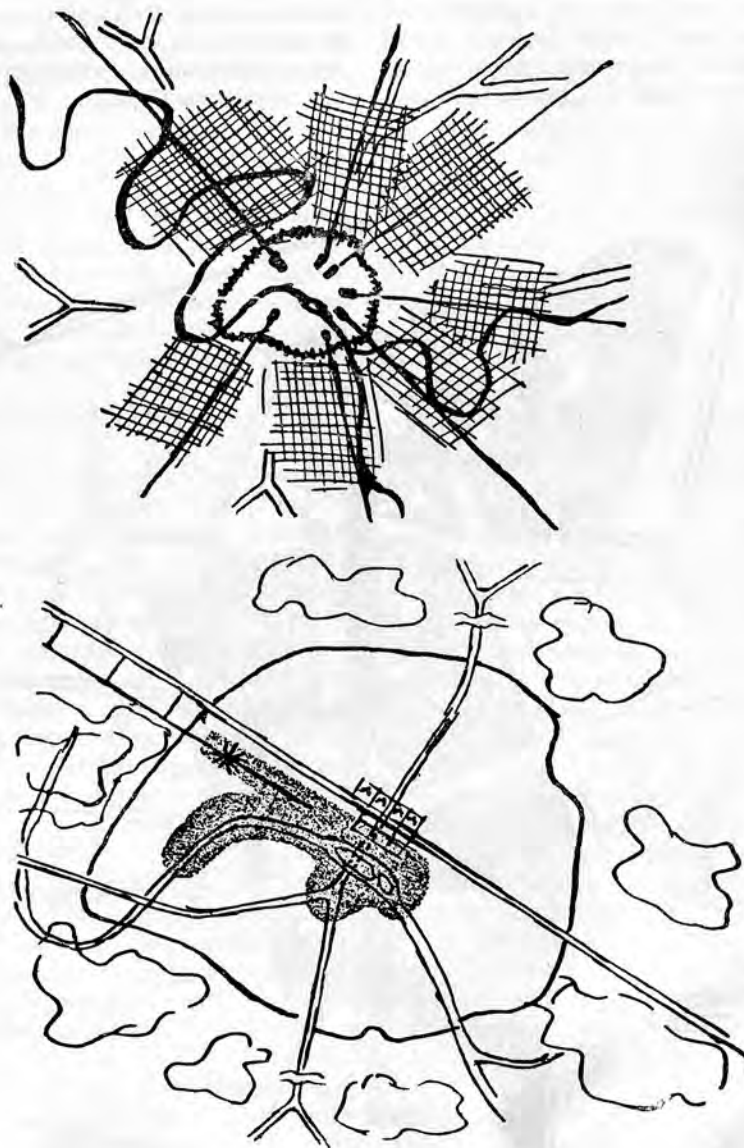
тории которого пройдут дороги и разместятся обслуживающие здания.

В качестве примера реконструкции трущобного района Парижа можно привести проект перестройки расположенного на оси города восток —

запад квартала № 6 с населением 18 тыс. человек, превращаемого в жилой квартал Лучезарного города. Предполагается, что подобным путем можно постепенно реконструировать всю территорию Парижа.



Проект реконструкции квартала № 6 в Париже



Дороги, соединяющие Париж с провинцией, благоустроены, но обрываются у пригородов. Необходимо соединить между собой эти дороги, обеспечив таким образом создание объединенной системы пяти основных автострад. Наличие подобного узла, связывающего крупные магистрали, совершенно необходимо.

Движение

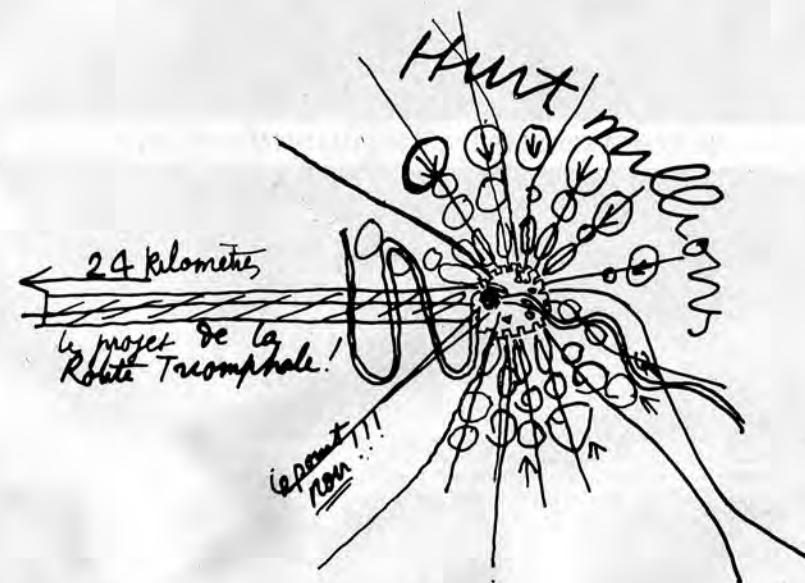
Исторически сложившаяся сердцевина Парижа представляет собой тесную сеть улиц-коридоров с частыми пересечениями (каждые 15, 20, 40 м), относящимися ко временам укрепленных городов. Кроме того, существует система более крупных магистралей, созданных больше по политическим, чем по градостроительным соображениям Людовиком XIV, Наполеоном I и Османом. В разнородную уличную сеть устремились современные скорости, и это несоответствие привело к заторам движения. Кольцевая рокада, окружающая город, не может разрешить его транспортной проблемы. Ведь задача заключается не в том, чтобы кружить вокруг Парижа, а в том, чтобы проникать в него.

Историческая сеть провинциальных дорог (старые шоссейные дороги, проложенные Кольбером и Наполеоном) обрывается у пригородов. Надо решиться войти в Париж. Это в значительной степени будет содействовать развитию города.

Транспортную проблему Парижа можно решить путем создания:

1) пяти автострад, приподнятых над уровнем земли и соединяющихся с провинциальными дорогами по двум основным направлениям движения: восток — запад и север — юг. Последнее в южной части города должно разветвляться на юго-западное в сторону Италии и юго-восточное в сторону Испании;

2) сети вспомогательных диагональных магистралей, базирующихся на трассах, проложенных Людовиком XIV, Наполеоном и Османом;



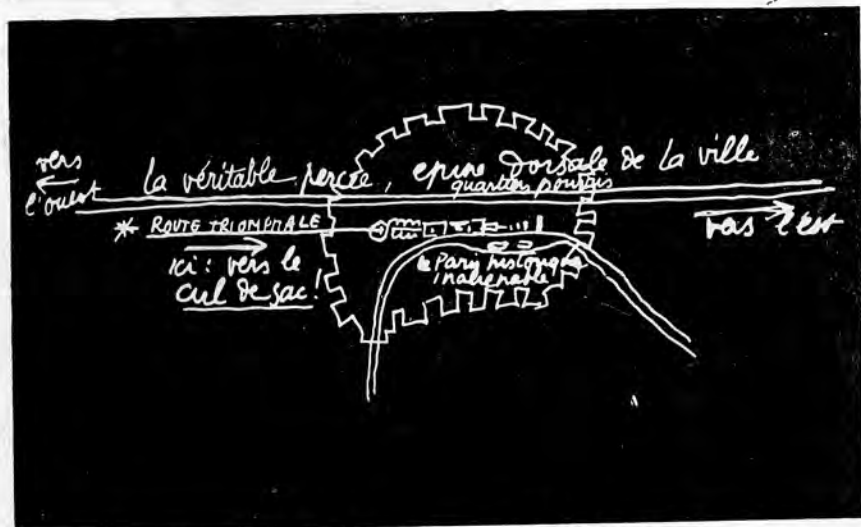
Триумфальная магистраль Оборона (Дефанс)

Цель — создание 24-километровой магистрали с интенсивным движением. Но эта идея наталкивается на ряд трудностей. Препятствиями являются: площади Звезды, Конкорд, Тюильри, здания городского управления (Отель-де-Виль), Лувр и церковь Сен-Жермен Л'Оксеруа

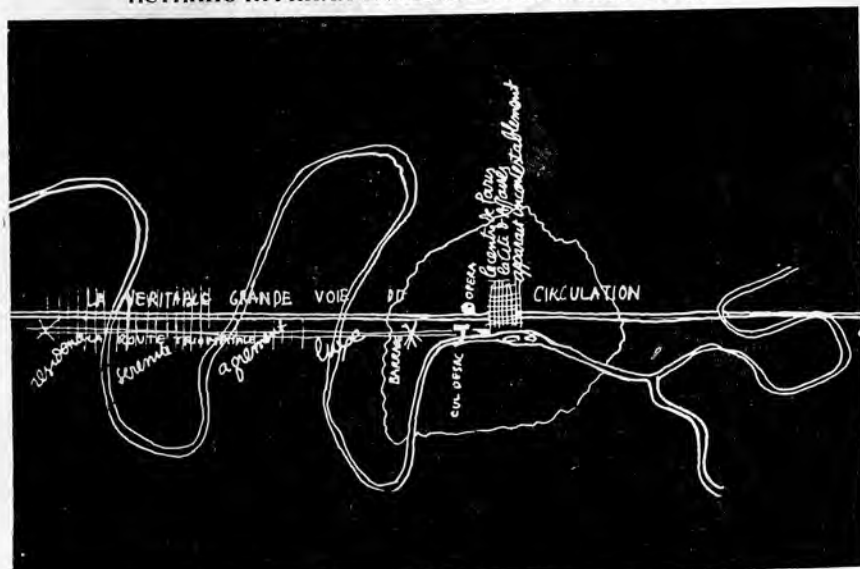
3) новой сети дорог со сторонами 400×400 м, служащей пешеходному движению и обслуживающей поэтапно реконструируемые жилые районы.

В том случае если в силу истори-

ческих обстоятельств некоторые основные направления оказались обустроенными из-за исторических преград, необходимо проложить параллельные магистрали с таким расчетом, чтобы они смогли принять на себя



ИСТИННО КРУПНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ МАГИСТРАЛЬ

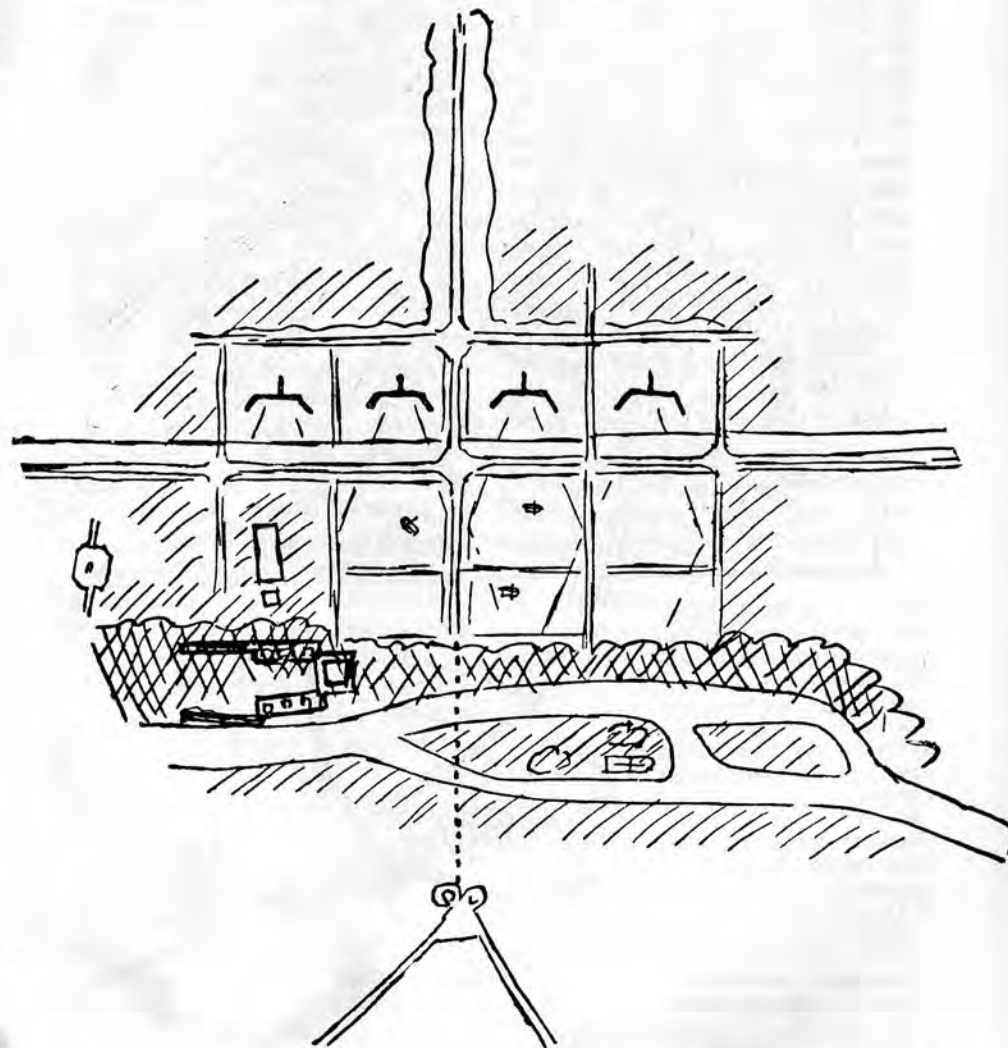


современные скорости без ущерба для памятников старины.

Делались предложения продлить «триумфальную магистраль» — Елисейские поля в восточном направлении к площади Обороны (Дефанс). Но очевидно, что эта магистраль не

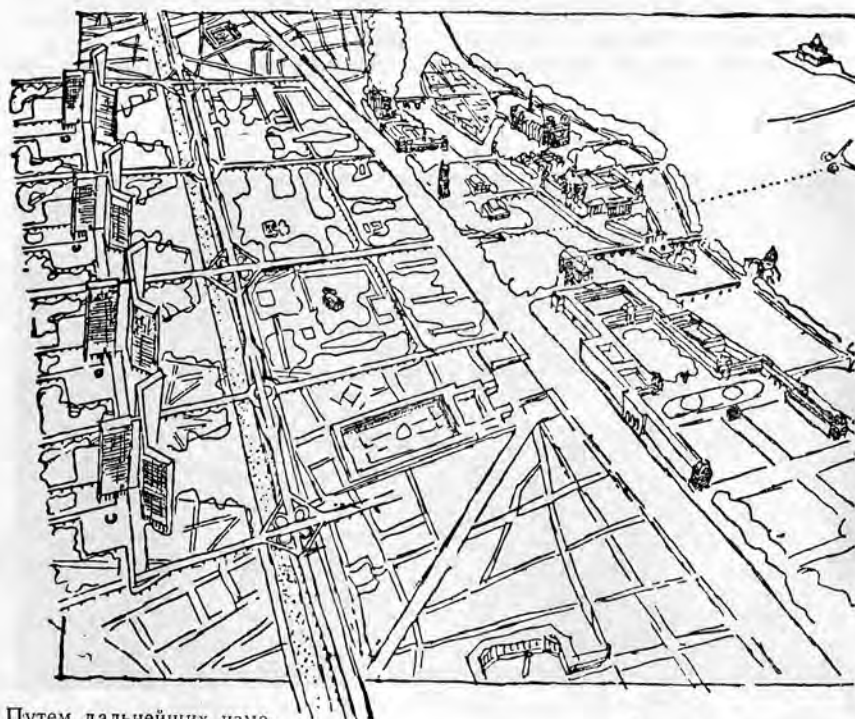
может служить в качестве транспортной артерии, ибо она упирается в тупик в самом затесненном месте Парижа — на площади Конкорд.

Практически же магистраль во-



Административный центр Парижа

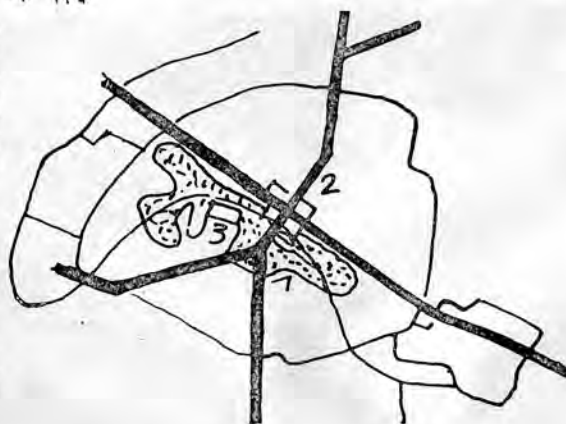
Центр, сердце города, остается на прежнем месте. Он вписывается в район, где все устарело и пришло в ветхость. Пространство достаточно велико и приспособлено для новых функций; количество зелени таково, что среди нее свободно размещаются сохранившиеся ценные памятники прошлого



Путем дальнейших изменений исторической структуры можно создать новую «биологию», соответствующую требованиям современного Парижа, содействующую улучшению его градостроительной системы.

На прилагаемой схеме показана основная структура плана города. Оси движения:

1. Историческая зона сохранена и благоустроена; памятники архитектуры находятся в более благоприятном окружении
2. Административный центр
3. Правительственный центр



сток — запад должна стать истинной транспортной артерией, основным хребтом города.

Центр

Транспортные артерии Парижа, которые определяют его неоспоримое своеобразие и по которым организовано снабжение окружающей город сельской местности, берут свое начало издавна — от городов Гавра, Кале, Брюсселя, Страсбурга, Женевы, Марселя, Тулузы, Мадрида, Бордо, Бреста, Шербурга. Как я уже говорил, они определяют характер города, формируют структуру сердца Парижа. Сердце размещено в самой интенсивно действующей и священной части города. С веками история может вносить существенные изменения в жизнь города и планировку его территории, но было бы бессмысленным пытаться создать новый центр вне пределов Парижа. Его место определено географией и историей: центр Парижа — это местоположение галло-романской Лютеции.

Надо вновь вдохнуть жизнь в сердце Парижа. Это можно сделать путем создания делового административного центра, который наполнит новым содержанием центральную часть города и будет способствовать ее экономическому развитию.

Промышленные предприятия

Города-спутники и децентрализованная промышленность Парижа являются с точки зрения организации движения лишь источниками конфликтов и расточительства.

Вместо разбросанной децентрализации надо проводить линейную децентрализацию предприятий, разме-

щая их вдоль путей движения товаров — шоссе и железных дорог и каналов, следующих по трассам, подсказанным географией.

Сегодня полноценные города-спутники следует создавать на расстоянии 50, 100, 200, 300 км от Парижа и размещать, строго сообразуясь с природными условиями. Это будут новые центры переработки сырья: **Линейные промышленные города**, принцип создания которых описан выше. Наиболее благоприятными районами размещения таких городов следует считать западную часть долины р. Сены и долину р. Марны в восточном направлении. Создание промышленных городов-спутников освободит Париж от проказы предместий и позволит сохранить за столицей функции центра научной мысли, управления и торговли.

В городе Мо, например, Линейный промышленный город мог бы расположиться вдоль **шоссе и железной артерии** (канал Урк), **железнодорожного пути и воздушной трассы**. Здесь можно разместить перерабатывающую промышленность. Предлагаемая система транспортных артерий построена по принципу V_7 . Сеть автодорог V_3 сведена до минимума. В наиболее удобных местах вдоль автодорог размещены стоянки для автомашин и гаражи. Пешеходные дороги отделены от транспортных путей V_7 — V_5 .

Вдоль общественного центра, где сосредоточена также мелкая промышленность, по дороге V_4 осуществляется совмещенное замедленное движение машин и пешеходов. Дорога V_3 отвечает от национальной дороги V_1 Париж — Реймс. Наконец, дорога V_8 , предназначенная для велосипедов, мопедов и мотоциклов, имеет связь с V_1 и с входами во все жилые дома.

Бытовое обслуживание Жилых еди-

ниц скооперировано и поэтому рентабельно. На территории зеленого города в непосредственной близости от жилищ размещаются спортивные сооружения (площадки).

Связь жилых домов с начальными школами осуществляется по пешеходным дорогам, отделенным от транспортных артерий. Детские сады и ясли располагаются на крышах Жилых единиц, начальные и ботанические школы — непосредственно на земле, среди зелени, на траве . . .

Истины не вызывают сомнений. Поэтому власти могут заявить: предприятия фирмы Рено должны покинуть район Бийанкур! Заводы Ситроена — район Жавель!

Для подобных распоряжений не обязательно иметь в ящике стола план реконструкции Парижа. Это дело принципа. Такие распоряжения способны поставить под сомнение то, что казалось застывшим на века. Крах застывшего — это весна нарождающегося, того, что будет построено.

Этот принцип ясен: радиально-концентрические города-спруты не должны более разрастаться. Опираясь на рычаг эры машинной техники, они должны претерпевать изменения, становиться соразмерными человеку и благоприятными для жизни людей. Промышленности нет более места в крупных городах; выводимая из пределов радиально-концентрических городов, она отныне должна упорядоченно размещаться в системе Линейных городов.

Передислокация завода Рено — это выезд 30 тыс. семей, или 100—150 тыс. человек. Это означает высвобождение 30 тыс. квартир, принадлежащих семьям рабочих заводов фирмы. Таким образом представится возможность снести 30 тыс. трущобных жилищ, отмеченных черным цветом на картах службы гигиены горо-

да, и переселить их жителей в освободившиеся квартиры рабочих фирмы Рено (в том случае если они достаточно полноценны), а не строить вновь в Париже жилища для этих людей. На освобождаемых от ветхих построек территориях можно приступить к возведению новых жилых многоэтажных блоков. Изложенный здесь метод позволит осуществлять частичное улучшение условий жизни населения трущобных районов, не прибегая к строительству новых жилищ.

Итак, создаются предпосылки для систематического улучшения жизненных условий городского населения. Жители трущоб переселятся в освободившиеся 30 тыс. квартир, а тем временем расширенные от ветхих строений кварталы будут перестроены с учетом современных требований гигиены и комфорта.

Если Рено, если Ситроен, если М..., если Н... и т. д. будут выведены за пределы города, то постепенно можно осуществить обновление старого города.

Радиально-концентрический Париж не должен более расти, а, напротив, — должен разуплотняться. Его огромные пригородные районы, густо застроенные окраины и предместья следует ликвидировать в течение ближайших десятилетий. Все дома, возводимые в этих окраинных районах, строятся как временные, с тем чтобы позднее их перестраивать, расширять, благоустраивать и улучшать . . . Они будут снесены, но для иной цели, для того, чтобы на их месте создать парки, спортивные площадки и очаги культуры.

Надо покончить с предложениями о создании радиально-концентрических городов-спутников с целью разуплотнения крупных городов. Радиально-концентрические города не должны создаваться в случайных местах; их местоположение было пред-

определено ходом исторических обстоятельств, они размещаются на скрещении транспортных и торговых путей . . .

Огромные задачи? Невыгодное предприятие? Нет, дело весьма перспективное и прибыльное, но выигрыш выражается в счастье для людей. Эта программа работ преследует лишь единую цель — радость жизни.

Наше предложение: **в Бийанкуре строить больше не следует, надо начать большие работы в масштабе всей страны:**

следует приступить к переустройству деревень;

создать Линейные города — источники оптимизма;

радиально-концентрический Париж должен разуплотниться, очиститься и вновь принадлежать людям под небом Иль-де-Франса. Первый этап развития эры машинной техники закоптит камни Парижа, второй этап сделает город вновь чистым, сверкающим, заполненным свежим воздухом.

VI. Жизнь указывает пути

Ошеломленный титаническим нашествием машинизма, Сезанн воскликнул однажды: «Это ужасно, жизнь . . . Плохи дела!» Жизнь ужасна из-за безразличия к нуждам человека.

Осенью опадают листья, сохнут травы, блекнет цвет неба, природа замирает, наступают холода. Весной вновь неодолимо возрождается жизнь, набухают почки, все зеленеет, и небо озаряется красками лета. Драматическая ситуация создается тогда, когда эта природная закономерность нарушается: тогда не оста-

ется иной альтернативы, кроме обороны. Но если несмотря на все трудности и парадоксы жизни вы осознаете возможности ее улучшения, то силы наполняют вас и вы способны свернуть горы, отныне мечты и реальность составляют единое целое.

Мучительные опыты продолжались достаточно долго, чтобы принести плоды; они породили технические возможности, превратившиеся в орудия, предоставленные в распоряжение общества. Так, Сельскохозяйственная производственная единица обретает истинное содержание: это технический центр, размещенный среди полей; это новый, цельный интегральный элемент, соответствующий теоретическим предначертаниям.

На первых порах старые деревни с их церквями, кладбищами и фермами могут существовать. Со временем они придут в упадок. Исторические судьбы свершаются с годами, постепенно; так будет и впредь.

Еще в доисторические времена произошло разделение земель на поля и лесные массивы. Затем поля были превращены в обширные пашни, со временем разделенные на мелкие частные наделы. Вероятно, машине предстоит осуществить возврат к «производственной единице» по совместной обработке пашен. Сельская производственная единица — это путь к возрождению земли и средство к объединению крестьянства, которое должно овладеть новыми орудиями труда, призванными облегчить его труд.

Линейный промышленный город исключает наличие рабочего, обреченного на изнурительный труд. В этом городе обеспечивается равномерное справедливое распределение. Появится новый тип крестьянина и рабочего, приспособленный к нашей эпохе. Страна, вернее машинная цивилизация, будет отныне располагать

важными резервами полноценного городского и сельского населения — богатством общества, доблестными представителями рабочего класса. И те и другие будут наполнять живительными соками торговые города, в которых разместятся правительства, администрация, университеты, искусство и торговля.

Сельская промышленная единица, Линейный промышленный город и Радиально-концентрический торговый город являются научно обоснованным выражением «биологии» совре-

менного градостроительства. Их создание послужит основой для выработки новых правил, законов и принципов расселения.

Руководствуясь установленной доктриной расселения людей на полезных территориях, власти могут принимать решения, составлять планы на будущее, на ближайшие сроки и на каждый день.

Это те идеи и факторы, которые, будучи применены на основе здоровых принципов, в итоге определяют направление будущего развития.

Афинская Хартия

«Афинская Хартия» переиздана вновь 16 лет спустя после первого издания, вышедшего в свет в период полной оккупации страны в 1942 г.

Сегодня трудно себе представить, а некоторые и не хотят вспоминать характер подготовительных дебатов по вопросу о реконструкции разгромленной Франции, которые велись в послевоенные годы. Они представляли собой лавину оскорбительных выступлений против современного искусства; упреков в адрес тех, кто его поддерживал; отказа от новаторских технических решений, которые подсказывались жизнью, и отрицания идеи восприятия архитектуры и градостроительства в их неразрывном единстве.

Авторы этого издания сочли возможным опубликовать Хартию, предпослав ей предисловие, написанное Жаном Жироду. Перед войной Жироду выпустил книгу «Неограниченные возможности», в которой выступил с оптимистическим призывом к созданию новой, современной архитектуры, считая ее главной движущей силой наличие воображения и энтузиазма.

Проводимые с 1928 г. CIAM (Международные конгрессы по современной архитектуре) позволили сконцентрировать ранее разрозненные усилия борцов за новую архитектуру. Эти конгрессы проводились в разных городах Европы.

В 1933 г. очередной конгресс собрался в Афинах. В эпоху принижения и подавления профессии (архитектуры и градостроительства) в 1941—1942 гг. голос Афин был воспринят как сверкающий щит, а текст Хартии как призыв к человеческому разуму. Работа Афинского конгресса явилась основой Хартии. Нужно было лишь сформулировать ее положения, свести в единое целое и создать комплексный труд. В условиях этого беспокойного времени надо было найти по возможности наиболее анонимную форму публикации этого документа. Мое имя в ту пору было скомпрометированным и поэтому могло бы нанести нежелательный ущерб. Намного ли изменилось положение спустя 16 лет?

В мире происходят огромные изменения: цивилизация машинной техники развивается среди беспорядка, неуверенности и разрушений... Это продолжалось в течение минувшего столетия... Но это же столетие отмечено зарождением и ростом новых сил... Люди, умеющие смотреть вперед, озаменовали наш век новыми идеями, понятиями и предложениями... Быть может день придет...

Париж. 6 сентября 1957
Ле Корбюзье.

I. Общие положения. Город и его окружение

1. Город — это лишь часть экономического, социального и политического целого, которым является окружающий его район

Административная единица редко соответствует его географическому значению. Город следует рассматривать неразрывно с окружающим его районом. Административное разделение городской территории является произвольным актом как в прошлом, так и в настоящее время, когда расширяющаяся агломерация поглощает и вбирает в себя окружающие ее коммуны и населенные пункты. Искусственное разделение находится в противоречии с правильным функционированием нового комплекса. Некоторые пригородные коммуны могут неожиданно обрести положительные или отрицательные качества в зависимости от того, превратятся ли они в места расположения богатых особняков, в районы интенсивного промышленного строительства или в поселения для бедного рабочего люда.

Административные границы, разделяющие городской комплекс, парализуют его жизнь. Агломерация включает в себя все территории, на которых расположены земли, обслуживающие жизненные функции основ-

ного градообразующего ядра. Ее географические границы определяются зоной влияния соседней агломерации, ее жизненные условия — коммуникационными путями, обеспечивающими необходимые товарообмены.

Градостроительная задача может быть решена лишь при условии учета географической структуры района и его составных частей, являющихся определяющими для жизни данного города. Это водоразделы, прилегающие возвышенности, естественно определяющие трассировку основных дорог и транспортных коммуникаций. Строительство какого-либо объекта может быть осуществлено лишь в том случае, если он гармонично вписывается в природные условия района.

План города является лишь одним из элементов плана окружающего его района.

2. Экономические, социальные и политические факторы не должны противопоставляться психологическим и физиологическим факторам, свойственным человеку. Расцвет жизни обеспечивается лишь при условии согласования двух противоречивых принципов, свойственных человеческой

личности: индивидуального и коллективного

Будучи изолированным, человек чувствует себя обезоруженным, поэтому он всегда стремится присоединиться к коллективу. Располагая только своими собственными силами, он был бы способен лишь построить для себя хижину и владеть жалкое существование в состоянии неуверенности и страха перед подстерегающими его опасностями. Включенный в состав коллектива, он испытывает некоторые неудобства, связанные с принуждением и неизбежной дисциплиной, но зато он в какой-то степени защищен от насилия, болезней, голода; он получает возможность позаботиться об улучшении своего жилища и таким образом удовлетворить определенные социальные потребности. Превратившись в составную часть поддерживающего его общества, он прямо или косвенно участвует в усилиях, содействующих его физическому развитию и обогащению духовной жизни. Его деятельность становится более плодотворной и разносторонней. Если действия группы разумны, то интересы индивидуума расширяются и облагораживаются. Если же коллективом овладеет лень, глупость и эгоизм, то он будет хиреть и расшатываться, а его членов охватит соперничество, ненависть и разочарование.

Наилучшим решением следует признать обеспечение плодотворного содружества коллектива при максимальной заботе о представлении индивидуальной свободы, обеспечение расцвета человеческой личности в условиях коллективной жизни.

3. Эти психологические и биологические константы подвергнутся влиянию среды — географического, топографического, экономического и политического положений. В первую очередь, окажут влияние географиче-

ские и топографические факторы, природное окружение, вода и земля, плодородие, климат...

География и топография значительно влияют на судьбы людей. Никогда не следует забывать о главенствующей роли солнца, которое предписывает свои законы всему, что служит человеку. Равнины, холмы, горы воздействуют на формирование его чувств и определенного образа жизни. Если житель гор охотно спускается в долину, то житель долин редко взбирается на горы и с трудом преодолевает перевалы. Гребни гор разграничили зоны скопления людей. Постепенно в этих зонах стала вырабатываться общность обычаев и местных действий, люди образовали племена.

Пропорциональные соотношения воды и земли, степень их воздействия на окружающую местность, различия между районами озер, речных бассейнов и районами степных просторов также сказываются на жизни людей. В одних местах мы встречаем обильные пастбища, в других — песчаные равнины и пустыни, причем природное окружение отражается на образе мыслей и поведении людей и соответственно на характере их производственной деятельности, а также на облике их домов, деревень или городов.

В зависимости от угла падения солнечных лучей на земную поверхность происходит быстрая или постепенная, едва заметная смена климатических условий. Вследствие шаровидной формы земли изменение освещенности каждого участка ее поверхности происходит постепенно, изменяясь в бесчисленных вариациях, оказывая в каждом отдельном случае определенное воздействие на природу и людей.

Наконец, различие рас с их религиозными воззрениями и философ-

скими взглядами отражается на характере производственной деятельности людей, на их образе жизни и мышлении.

4. Во вторую очередь влияние оказывает экономическое положение, наличие природных ресурсов, естественных или искусственных контактов с внешним миром...

Экономическое положение, наличие богатства или бедность является одной из важнейших движущих сил развития жизни, определяет ее прогрессивный или регрессивный характер. Оно выполняет роль мотора, в зависимости от мощности которого возникают богатство и расточительство или подсказывается осторожность в ведении хозяйства, внушается необходимость умеренности и жесткой экономии. Оно обуславливает различные особенности, влияющие на историческое развитие села, города или страны. Город, находящийся в плодородном районе, обеспечен необходимыми продуктами. Город, размещенный вблизи районов, богатых полезными ископаемыми, обогащается за счет продукции, которая служит средством обмена, особенно если этот город имеет хорошие пути сообщения, обеспечивающие его связи с близкими и отдаленными соседями. Возможности экономического развития зависят от многочисленных факторов, которые часто возникают неожиданно в результате появления или открытия источников сырья или создания новых производственных предприятий, причем человеческая инициатива может способствовать развитию производительных сил либо тормозить и держать их в состоянии застоя. Скрытые богатства, требующие приложения энергии для их эксплуатации, и энергия, присущая человеку, не являются абсолютными качествами. Все находится в постоянном движении, и поэтому в итоге

экономика представляет собой переходящую ценность.

5. В третью очередь — это влияние политического положения и системы административного руководства

Наиболее изменчивым фактором, характеризующим жизнеспособность страны, является проявление мудрости народа, которая либо достигает апогея, либо клонится к закату... Если политика достаточно гибкая, то созданная ею административная система может оказаться долговечной и, следовательно, действующее законодательство не будет претерпевать существенных изменений в течение длительного времени. Характер политического руководства, его продолжительность определяются объективными условиями развития. Руководство обеспечивает основные направления развития общества, определяет границы его территориальных владений, предписывает законы и правила поведения. Узаконенные на определенные сроки политические и экономические условия могут измениться в любое время частично или полностью. Иногда достаточно научного открытия, чтобы нарушить установившееся равновесие и вызвать противоречия между устаревшими формами руководства и требованиями современности. Бывают ситуации, когда обновленные руководящие органы ограниченной части страны свергаются общегосударственными движениями. Последние могут в свою очередь быть сметены событиями международного характера. Нет таких руководящих организаций, которые могли бы претендовать на незыблемость своих позиций.

6. Историческое развитие этих особых обстоятельств определяет характерные особенности городов как центров военной защиты страны или научных исследований, административных центров или узлов развития тран-

спортных средств и коммуникаций (дорог, водных путей, железных дорог и воздушного транспорта)

В планах и в архитектуре городов начертана их история. Все, что есть в городе, представляет собой своеобразную нить, которая в сочетании с графическими или письменными документами позволяет восстановить исторические этапы его развития. Факторы, определяющие зарождение городов, весьма разнообразны. Иногда это были цели обороны. Тогда укрепленный пункт возникал на вершинных скалах или в излучине реки. Подчас основой зарождения города являлись перекресток дорог, предместная площадь или расщелина в горах, оказавшаяся удобной для размещения жилищ. Город не имел определенной формы, чаще он решался в виде полукруга или круга. Если город являлся центром колонизации, то он создавался по принципу лагеря на скрещении двух осей и окружался прямоугольным оборонительным валом. Все в нем подчинялось принципу иерархии. От крепостных ворот в разные стороны расходились дороги. В планах городов и сейчас легко найти историческое ядро укрепленного города, ряд последовательно создаваемых оборонительных укреплений и трассы расходящихся в разные стороны дорог. Способ расселения и уровень жизни в этих городах постоянно изменялись в зависимости от степени развития цивилизации. Характер жизни в них определялся историческими обстоятельствами, наличием произвольных противоречий и жесткой несправедливостью. Затем наступила эра машинной техники. А с ней на смену скоростям пешехода пришли скорости механического транспорта, нарушившие, казалось бы, на тысячелетия установленные порядки.

7. Причины, способствующие со-

зданию городов, постоянно видоизменяются. Это получает отражение в их планах и облике

Рост или убыль населения, расцвет или упадок города, ликвидация оборонительных стен, мешающих дальнейшему росту города, развитие новых средств передвижения, способствующих расширению зоны обменов, успех или провал существующего руководства в связи с политическим развитием, внедрение машинной техники — все это лишь переходящие явления исторического процесса. Постепенно все ценное и полезное становится органической частью народного достояния населенного места, города, страны или всего человечества. Но наступает время, когда городские сооружения или дороги приходят в ветхость. Творения людей, как и живые существа, смертны. Кто же должен решить, что следует сохранить, а что уничтожить?

Духовный мир города складывается в течение длительного времени, поэтому подчас рядовые постройки приобретают историческое значение; в их облике как бы выражена душа города, его история, традиции, которые оказывают влияние на формирование нового поколения, определяют своеобразие, получающее выражение в облике людей, окружающей местности и обычаях населения. Но наличие подобных сооружений не может служить препятствием к дальнейшему развитию и прогрессу.

Каждый город представляет собой «небольшое отечество» для своего населения и поэтому приобретает особенное, только ему свойственное моральное значение.

8. Наступление эры машинной техники вызвало величайшие изменения в жизни людей, в их рассредоточении по свету, в их производственной деятельности. В результате увеличения механических скоростей начался не-

удержимый процесс концентрации в городах. Все это совершалось стремительно, резко и неумолимо, беспрецедентно в историческом развитии человечества. Хаос охватил города

Применение машин в корне изменило условия труда. Оно нарушило тысячелетиями установленное равновесие, нанеся сокрушительный удар ремесленному производству, опустошив деревни, переполнив города, разрушив существовавшие естественные связи между местами жительства и местами приложения труда. Бешеный ритм в сочетании с обескураживающей неуверенностью нарушили жизненные условия людей. Жилища стали негодными для организации семейного быта, интимной жизни; не удовлетворяя нормальным условиям проживания, они не отвечают физиологическим и моральным требованиям. Все это приносит печальные плоды — болезни, упадок и вырождение. Зло приобретает универсальный характер, в городах оно выражается в переуплотнении, способствующем беспорядкам, в деревнях — в увеличении количества покинутых и заброшенных земель.

II. Современное состояние городов. Критические замечания и предложения

Жилище

Итоги наблюдений

9. В историческом ядре городов и в районах промышленного строительства, осуществленного в XIX в., отме-

чается перенаселение (плотность достигает 1000 и даже 1500 чел. на один гектар)

Плотность, т. е. соотношение между количеством населения и площадью территории, на которой оно проживает, может быть существенно изменена варьированием высотности застройки. Но до наших дней этажность зданий была ограничена в пределах шести-семи этажей. Плотности, допускаемые для подобной этажности, составляют 250—300 жителей на 1 га. Если эта плотность, как это имеет место во многих районах, достигает 600, 800 и даже 1000 жителей, то образуются трущобы, характеризующиеся следующими особенностями: 1) недостаточная жилая площадь, приходящаяся на одного человека; 2) крайне малая освещенность помещений; 3) недостаточная инсоляция (северная ориентация помещений или их затемненность в узких улицах и тесных дворах); 4) ветхость построек и наличие болезнетворных условий (туберкулез); 5) отсутствие или недостаточность санитарных устройств; 6) скученность населения, проживающего в затесненных квартирах, плохих домах, расположенных в неблагоприятных условиях.

Ядро древних городов, окруженное оборонительными укреплениями, как правило, густо застроено домами, лишенными свободного окружающего их пространства. За пределами городских стен существовали просторные зеленые территории, легко доступные для населения. С течением времени городская застройка разрасталась, и зеленая растительность уступала место каменной застройке. Так уничтожались «легкие» городов. В этих условиях высокая плотность означает резкое ухудшение жизни населения.

10. Затесненность городских территорий создает пагубные условия

для проживания населения. Эти условия вызываются отсутствием необходимых жилых площадей и должного ухода за зданиями (эксплуатация домов основана на спекуляции). Положение усугубляется наличием большого количества населения с низким жизненным уровнем, не способного обеспечить себе защитные меры против болезней (смертность достигает 20%)

Трущобный характер жилища определяется в основном его внутренним состоянием. Но нищета продолжается и за пределами квартир — в узких и мрачных улицах, лишенных зелени — источника кислорода, столь необходимого для развития детей.

Средства, в давние времена вложенные в строительство этих городов, уже давно амортизированы; но все же считается возможным, чтобы хозяин убогого жилища эксплуатировал его на правах ходового товара. Несмотря на то что истинная ценность такого жилья ничтожна, оно продолжает безнаказанно приносить немалые доходы своему владельцу. Мясник, торгующий гнилым мясом, был бы сурово наказан, но предоставление бедному люду гнилого жилища разрешено законом. Ради обогащения горстки эгоистов считается возможным допускать ужасающую смертность и распространение разнообразных болезней, наносящих тяжелый урон нашему обществу.

11. Разрастающиеся города постепенно уничтожают прилегающие зеленые массивы, примыкавшие ранее к их пограничным районам. В результате селитебные территории все более и более отдаляются от природного окружения, что приводит к ухудшению гигиенических условий

Чем более разрастается город, тем больший ущерб наносится «природным условиям». Под «природными условиями» мы подразумеваем нали-

чие достаточного количества необходимых факторов для развития живых существ — солнца, пространства, зелени. Бесконтрольное разрастание лишило города их основных психологических и физиологических жизненных основ. Человек, утративший контакт с природой, жестоко расплачивается за это — он подвержен болезням и вырождению, он теряет здоровье и дряхлеет ради иллюзорных радостей городской жизни. Все это приобрело особенно широкие масштабы за последнее столетие.

12. Размещение жилых домов в городах находится в противоречии с требованиями гигиены

Главная задача градостроительства заключается в обеспечении необходимых условий для полноценного развития людей. Здоровье каждого человека зависит от того, насколько он обеспечен удовлетворительными «природными условиями». Солнце, управляющее ростом и развитием всего живого, должно свободно проникать в каждое жилище, пронизывать его своими лучами, столь благотворно влияющими на жизнь людей. Зеленое окружение должно наполнить жилище воздухом, очищенным от пыли и вредных газов. Дома должны свободно размещаться в пространстве. Не следует забывать, что ощущение пространства является важным психофизиологическим фактором, а затесненные улицы и дворы оказывают пагубное влияние на здоровье и отрицательно влияют на общее состояние людей. Четвертый Конгресс CIAM¹,

¹ CIAM — Международные конгрессы по современной архитектуре. Общество, объединившее архитекторов разных стран в целях обновления архитектуры и борьбы против академизма, эклектизма и рутины. Создано в 1928 г. Основные организаторы: Ле Корбюзье (Франция), Гидеон (Швейцария), Серт (Испания) и Гропиус (Германия). (Прим. пер.).

состоявшийся в Афинах, провозгласил следующий постулат: солнце, зелень и пространство являются тремя основными элементами градостроительства.

Принятие этого постулата позволяет правильно оценивать существующее положение и разрабатывать предложения на будущее с подлинно гуманных позиций.

13. Наиболее густо населенные районы городов расположены в самых неблагоприятных зонах (плохая ориентация, районы, окутанные туманом промышленных выбросов, газа, территории, подверженные затоплениям, и т. д....)

Еще не существует законов, обуславливающих оптимальные условия современного жилища, условий, не только обеспечивающих нормальный жизненный уровень, но и способствующих постоянному процветанию человека. Земельные участки под застройку жилыми домами отводятся произвольно по мере разрастания городов, руководствуясь случайными, а подчас низменными интересами. Государственный чиновник, не колеблясь, может проложить трассы новых улиц таким образом, что вновь построенные дома лишат солнца тысячи квартир. К сожалению, отдельным членам муниципалитетов предоставлена возможность размещения новых рабочих кварталов в зонах, ранее считавшихся непригодными для жилья вследствие их чрезмерной сырости. Такой чиновник считает, что никогда никого не привлекавший к себе северный склон, сырое, прокопченное место, скопище дыма, газа и вредных производственных выделений, вполне подходящее место для расселения так называемой пришлой рабочей силы — рабочих, приезжающих на заработки из других стран и горь-

14. Добротное жилище, омываемое воздухом (дома богатых), располагается в лучших районах, защищенных от неблагоприятных ветров, в местах с великолепными видами на окружающий ландшафт — озеро, море, горы и т. д. Эти районы щедро освещаются солнцем

В наиболее благоприятных зонах обычно размещаются роскошные дома богатых. Это доказывает, что, располагая материальными возможностями, люди инстинктивно стремятся поселиться в хороших местах, устраивая свое жилище в наилучших природных условиях.

15. Подобное распределение жилища считается городскими властями нормальным и узаконенным и именуется зонированием

Зонирование — это разделение плана города, преследующее цель определения местоположения его различных функций и отдельных жителей. Оно предполагает распределение городского пространства соответственно различным видам человеческой деятельности: жилище, промышленные и торговые центры, территории и сооружения, предназначенные для отдыха.

Но если в силу установившихся порядков жилище богатых отделено от жилища бедноты, что продиктовано «священным правом» имущих на создание для себя наилучших и наиболее здоровых условий жизни, мы категорически осуждаем это. Необходимо срочно изменить некоторые установившиеся обычаи. Надо добиться, чтобы непримиримый закон предписывал определенные жизненные условия для каждого человека вне зависимости от его материального положения. Надо добиться градостроительного законодательства, исключая такое положение, когда целые семьи городских жителей лишаются света, воздуха и пространства.

16. Следует установить, что дома, построенные вдоль транспортных магистралей и на их пересечении, не пригодны для жилища из-за шума, пыли и вредных газов

Если подобный запрет будет введен, то придется отвести отдельные зоны для жилища и транспортных путей. Тогда жилые дома не будут «припаяны» к улице при помощи тротуаров.

Они будут размещаться в чистой среде, в тишине, среди солнца и воздуха. Дороги должны быть разделены на дороги медленного движения — для пешеходов и на дороги скоростного движения — для механического транспорта.

Эти дороги будут исполнять каждая свои функции, приближаясь к жилищу лишь в необходимых местах.

17. Традиционное размещение жилых домов вдоль улиц обеспечивает нормальные условия проживания лишь минимальной части жильцов

Традиционное размещение жилых домов вдоль улиц приводит к их вынужденной расстановке.

Параллельные или диагональные магистрали, взаимопересекаясь, образуют квадратные, прямоугольные, треугольные или трапециевидные кварталы. Будучи застроенными, они образуют «блоки». Необходимость освещения центрального пространства таких блоков порождает создание внутренних дворов самых разнообразных форм и размеров. К сожалению, законодательные предписания разрешают владельцам, жаждущим максимальных прибылей, сокращать площадь этих дворов до поистине скандальных размеров. Все это приводит к такому печальному итогу: один из фасадов, обращен ли он на улицу или во двор, ориентирован на север и таким образом всегда лишен солнца, а в остальных, учитывая за-

тесненность улиц и дворов и тени, падающие от близрасположенных корпусов, также наполовину лишены солнечного света. Исследования показали, что в городах примерно половина или одна треть фасадов жилых домов не получает солнечного света. В отдельных случаях это соотношение еще более катастрофично.

18. Размещение сооружений бытового назначения произвольно

В квартирах протекает жизнь отдельных семей, причем каждая из них стремится создать для себя наиболее благоприятные условия и добивается этого в меру своих возможностей. Помимо этого, каждая семья нуждается в наличии ряда общественных сооружений, представляющих собой как бы продолжение жилища. Это торговые центры, медицинские учреждения, детские сады и ясли, школы, а также учреждения и территории, отведенные для спорта и отдыха — «комплексы здоровья». Положительное значение этих коллективных учреждений неоспоримо, но их необходимость еще недостаточно осознана массой жителей городов. Их возведение лишь начинается и ведется фрагментарно, без учета общих потребностей населения.

19. Школы, как правило, размещаются вблизи транспортных магистралей и значительно удалены от жилых районов

Школьные здания, возводимые по специальным проектам в соответствии с определенными требованиями учебного процесса, обычно плохо размещены в городских районах. Они строятся вдали от жилища, подвергая учащихся опасностям улиц. Кроме того, дети до 6-летнего возраста и подростки старше 13 лет лишены ряда до- и послешкольных учреждений, столь необходимых для их общего развития.

Расположение жилых домов в городах не обеспечивает возможности для правильного размещения необходимых детских учреждений. Правильно размещенные детские учреждения не только ограждают детей от опасностей улицы, но и обеспечивают полноценное воспитание и развитие их физических и моральных качеств.

20. Пригородные районы застраиваются бесплано и не обеспечены удобными связями с городом

Пригородные зоны современных городов представляют собой выродившиеся предместья и слободы. Древние города в прошлом были военными поселениями, окруженными оборонительными укреплениями. За пределами оборонительных стен вдоль подвездных дорог возникали слободы. В них размещались излишки населения, которым не было места в пределах городских стен. Люди селились здесь на свой страх и риск, подвергая себя всевозможным опасностям.

Со временем слободы в свою очередь обстраивались оборонительными стенами, вобрав в себя отрезки отходящих от города дорог. Этим наносился первый ущерб четкой схеме плана первоначального города.

Характерной особенностью эры машинной техники является создание пригородов, бессистемно застроенных территориях, где располагается то, что не находит себе места в городе, где создаются всевозможные «рискованные» предприятия и размещаются мелкие ремесленные мастерские, продукция которых, как правило, считается маловажной и временной. Фактически же многие из таких мастерских иногда разрастаются до гигантских размеров. Пригороды — это своего рода пена, бьющаяся о стены городов. В XIX и XX вв. эта пена превратилась в морской прилив, а затем в потоп. Она серьезно ском-

прометировала судьбу города и возможности его регулярного разрастания. Являясь местом расселения случайного и бедного люда, страдающего от нищеты и многих других несчастий, пригородные зоны стали живой почвой для различных нарушений и беспорядков. Пригороды часто занимают территории, во много раз большие, чем сами города. И из этих ущербных пригородов, для которых проблема расстояние — время не находит разрешения, пытаются создавать города-сады. Призрачный рай, безрассудные затеи!

Пригороды — это градостроительный порок, распространившийся по всему свету и получивший наиболее уродливый вид в Америке. Они представляют собой одно из страшнейших проклятий нашего века.

21. Была предпринята попытка включить пригороды в административную черту городов

Слишком поздно! Попытки включения пригородов в административные границы городов были предприняты с большим запозданием. На их пути непреодолимой преградой встал закон о праве частной собственности. Экспроприация владения, разместившегося на пустыре, на котором его хозяин построил несколько барачков, складское помещение или мастерскую, связана с большими и многочисленными трудностями. Иногда эти территории мало заселены и почти не эксплуатируются, а город вынужден обеспечивать пригородную зону всеми элементами оборудования и обслуживания: строить дороги, проводить подземные коммуникации, создавать транспортные связи, освещение, строить школы, медицинские учреждения и т. д. Вследствие малого количества населения, проживающего в этих районах, расходы на освоение последних не оправдывают себя и могут угрожать бюджету города. Всякий

раз, когда городские власти ставят перед собой задачу реконструкции и градостроительного упорядочения пригородных зон, они встречаются со столь большими финансовыми затруднениями, что не имеют возможностей преодолеть их.

Если городские власти хотят обеспечить гармоничное развитие пригородных зон, то им следует начинать осуществлять руководство этим делом еще до зарождения пригородов.

22. Пригороды часто являются территориями с малоценной застройкой, что не создает необходимых условий для развития

Неумело сколоченные хибары, дощатые бараки, заполненные самыми разнообразными материалами, прибежище нищих и бродяг, — вот что представляют собой пригороды. Их уродливый и тоскливый вид — позор для окружающих ими городов. Налоги, собираемые с полунциго населения, представляют собой мизерные суммы, не возмещающие затрат на благоустройство пригородов, поэтому их содержание ложится тяжелым бременем на основное население города. Пригороды — это грязные передние города; они выходят многочисленными улочками на главные магистрали, связывающие города между собой, нарушая и делая опасным движение по ним. С самолета они имеют вид паутины беспорядочно разбросанных построек и улиц; они производят весьма неприглядное впечатление на людей, прибывающих в города по железным дорогам.

Надо требовать

23. Отныне под жилые районы должны отводиться лучшие городские территории с учетом оптимальных топографических и климатических условий, части, наиболее освещаемые

солнцем и прилегающие к зеленым массивам

Города, существующие в наши дни, построены без стремления к созданию благоприятных условий для населения. История говорит о том, что их постепенное развитие происходило закономерно, соответственно требованиям времени, и что города не только росли, но иногда перестраивались в пределах своих территорий.

Эра машинной техники, грубо нарушившая веками установленные порядки, привела города к хаосу. Наша задача заключается в том, чтобы навести порядок в застройке городов, разработав проекты, рассчитанные на постепенную их реконструкцию. Застройка жилых районов и проблема создания новых типов квартир являются задачами первостепенной важности. Для жилища должны быть зарезервированы лучшие территории и, если в силу равнодушия и алчности они были приведены в плохое состояние, следует приложить все необходимые усилия, чтобы установить в них полный порядок. Для создания наилучших условий для жилья следует выполнить ряд требований. Надо, чтобы при размещении жилища выполнялось одновременно следующее: из окон квартир должны открываться живописные перспективы; районы должны быть с чистым воздухом, защищенные от ветров и задымления, уклоны с оптимальной ориентацией. Надо максимально использовать существующие зеленые насаждения, восстанавливать их, и создавать новые.

24. Выбор селитебных территорий должен определяться требованиями гигиены

Состояние многих городов не соответствует современным, законодательно определенным требованиям гигиены. Но установления диагноза

и рекомендации путей решения проблемы недостаточно; надо, чтобы власти предприняли необходимые меры для исправления положения. Во имя общественного здоровья целые кварталы городов должны уничтожаться. Одни из таких кварталов — результат скороспелой спекуляции — должны быть снесены до основания; другие, представляющие историческую ценность, имеющие памятники культуры и искусства, следует частично сохранить. Все, что представляет собой художественную и историческую ценность, должно быть спасено, а то, что находится в угрожающем положении и представляет опасность, безжалостно уничтожается.

Одного лишь приведения в порядок жилища недостаточно, надо создать его продолжение вне пределов жилых домов в виде спортивных площадок и сооружений, органически включенных в генеральные планы городов.

25. В зависимости от природных условий участка и соответственно за проектированных жилых домов следует определять необходимые плотности населения

Плотности населения городов должны устанавливаться законом. В зависимости от конкретных условий плотности могут быть различными: в одном случае города будут свободно размещаться на рельефе, в другом — строиться компактно. Определение плотностей расселения является высокоответственной миссией для руководящих органов.

С началом эры машинной техники началось стихийное и бесконтрольное разрастание городов, которое явилось причиной несчастья многих из них. Создание и развитие населенных мест должно основываться на глубоком изучении конкретных условий. Проектирование города следует осу-

ществлять на большую перспективу, например на 50 лет. Проект должен определить оптимальное количество населения. План, рассчитанный на 50-летие, должен предусматривать рациональное размещение населения с учетом фактора время — расстояние. С установлением численности населения и размеров городской территории определится плотность его заселения.

26. Для каждой квартиры должен быть установлен минимум инсоляции

Изучая солнечную радиацию, наука определила ее полезное, а иногда губительное воздействие на человека. Солнце — источник жизни. Медицина установила, что туберкулез распространяется там, где нет солнца; она требует, чтобы люди жили по возможности в наилучших «природных условиях». В течение нескольких часов в день солнце должно проникать в каждую квартиру, даже в неблагоприятное время года. Общество не будет более мириться с тем, чтобы целые семьи были лишены солнца. Каждый проект жилого дома, в котором одна из квартир будет обращена целиком на север или лишена солнца по причине затенения, должен быть категорически отвергнут. Надо требовать, чтобы проектировщики представляли эпюру освещенности, показывающую, что даже в период земного солнцестояния каждая квартира будет освещена солнцем не менее 2 ч в день. В противном случае проект не должен получать права на реализацию. Вводить солнце в жилище — это новая и неперемнная обязанность архитектора.

27. Строительство жилых домов вдоль транспортных магистралей должно быть запрещено

Транспортные артерии, т. е. улицы наших городов, не соответствуют требованиям современности. В них вливаются разнообразные потоки: в

одном случае это движение пешеходов, в другом — постоянно прерываемое остановками движение общественного транспорта — автобусов, трамваев и более быстрого — легковых автомашин и грузовиков.

Тротуары, созданные в эпоху конной тяги в целях защиты пешеходов от карет и повозок, в наше время больших механических скоростей не отвечают своему первоначальному назначению. Входы многих домов в городах обращены непосредственно на эти опасные места; бесконечное число окон жилых домов выходит на шумные и пыльные улицы, заполненные вредными газами, выделяемыми интенсивным движением механического транспорта.

Это положение требует радикальных изменений: скорости пешеходов 4 км/ч и механические скорости 50—100 км/ч необходимо разделить. Жилище должно быть удалено от механических скоростей, которые следует выделять в специальные трассы.

28. Надо использовать возможности современной техники для возведения многоэтажных сооружений

В каждую эпоху здания строились с использованием технических возможностей своего времени. Вплоть до XIX в. дома имели несущие стены лишь каменные и кирпичные, а междуэтажные перекрытия деревянные. XIX в. был переходным и ознаменовался внедрением профилированных металлических конструкций. И, наконец, в XX в. появились монолитные железобетонные и цельнометаллические сооружения. До этого, по истине революционного, нововведения в области строительства зданий высота жилых домов не превышала семи этажей. В наше время этих ограничений не существует. Здания достигают 65 и более этажей. Теперь следует в результате серьезного и тщательного анализа определить высот-

ность городской застройки для каждого отдельного случая.

Для определения необходимой высоты современных жилых домов надо исходить из задачи выбора хороших видовых точек из окон, обеспечения чистым воздухом и максимальной инсоляцией, возможности создания в непосредственной близости ряда необходимых общественно-бытовых сооружений — школ, детских и медицинских учреждений и игровых площадок, представляющих собой как бы продолжение жилища. Наилучшим образом могут ответить всем этим требованиям дома повышенной этажности.

29. Размещение многоэтажных зданий на значительном расстоянии друг от друга освободит землю для создания больших зеленых массивов

Такие дома должны обязательно размещаться на достаточно большом расстоянии один от другого, в противном случае они значительно ухудшат условия проживания в них. Грубые ошибки в этом отношении были допущены в городах обеих Америк.

Застройка городов, в том числе и возведение частных построек, должна осуществляться в соответствии с заданной программой. Следует обеспечить достаточно высокую плотность застройки с тем, чтобы иметь возможность построить необходимые общественные здания, являющиеся продолжением жилища. Установление плотности позволит подсчитать разумную численность населения и затем определить размеры территории, необходимой для города.

Ответственной обязанностью, возлагаемой на государственные власти, является определение соотношения между застраиваемой и свободными территориями, разумное размещение жилых домов, частных построек и их продолжения в виде общественно-бытовых сооружений. Вла-

сти должны определить размеры городской территории на перспективу и не допускать ее разрастания. Все это должно получить свое выражение в издании закона о застройке городских территорий.

Таким образом, отныне застройка городов будет строго регламентироваться в пределах, определенных законом, при условии предоставления широких возможностей для проявления частной инициативы и воображения художника.

Отдых

Итоги наблюдений

30. Как правило, свободных территорий всегда недостаточно

В городах еще существуют свободные территории. Это чудом сохранившиеся до нашего времени земли: парки, окружающие королевские и княжеские дворцы, сады, принадлежащие богатым горожанам, и тенистые бульвары, созданные на месте уничтоженных оборонительных укреплений. За последние два столетия эти резервные территории истинно застраивались. Таким образом разрушались исторически сложившиеся массивы, служившие «легкими» города. На месте газонов и зеленых массивов возводились жилые дома и делались каменные мостовые.

В прошлом зеленые пространства были достоянием ограниченного круга привилегированного населения. Теперь необходим иной социальный подход к решению этой проблемы. Зеленые пространства должны получить другое назначение—стать непосредственным или отдаленным продолжением жилища. Непосредственным, когда они окружают жилые дома, и отдаленным, когда они представляют

собой крупные массивы на расстоянии от них. В обоих случаях их назначение аналогично: быть местами коллективного отдыха для молодежи, игр, забав и прогулок.

31. Иногда свободные территории достаточно обширны, но неудачно расположены и поэтому трудно доступны для населения.

Если в современном городе и имеется несколько обширных свободных территорий, то они либо находятся вдали от центральных районов, либо это сады, примыкающие к богатым особнякам, расположенным в центре города.

В первом случае зеленые массивы находятся далеко от места жительства основной массы населения и могут посещаться лишь в воскресные дни. Поэтому они не оказывают необходимого и благотворного влияния на повседневную жизнь горожан, протекающую в ущербных условиях.

Во втором — они недоступны широкому массам, поэтому и функция их сводится лишь к тому, чтобы украшать город, но не выполнять роль повседневного и полезного продолжения жилища.

Таким образом, в обоих случаях важнейшая проблема общегородской гигиены остается неразрешенной.

32. Свободные пространства, расположенные на периферии городов, не способствуют улучшению условий жизни населения, проживающего в центральных переуплотненных районах

Задача градостроительства заключается в том, чтобы выработать правила, обеспечивающие благоприятные условия жизни для населения не только путем улучшения их физического состояния, но и морального, сделать жизнь радостной. После подчас тяжелого, физически и нервно изнуряющего труда люди должны располагать достаточным количеством

часов покоя. Эти свободные часы, которые благодаря внедрению машинной техники будут несомненно возрастать, должны проходить в благоприятных природных условиях.

Поэтому создание и охрана зеленых территорий городов являются важнейшим мероприятием, содействующим улучшению здоровья людей. Это одна из основных задач градостроительства, которой государственные власти должны уделять максимальное внимание.

Проблема жилища может быть удовлетворительно решена лишь при условии обеспечения правильных пропорциональных соотношений между застроенной и свободной территорией.

33. Редкие спортивные сооружения, возводимые вблизи жилых районов, часто являются временными, построенными на участках, предназначенных для перспективного жилищного или промышленного строительства. Отсюда их постоянные перестройки и переносы на новые места

Проявляя заботу о досуге населения, спортивные общества создают различные комплексы на временно свободных территориях, но возведение осуществляется неофициально, поэтому существование их недолговечно.

Время, отводимое для отдыха и развлечений, можно подразделить на три категории: повседневное, еженедельное и ежегодное. Повседневное свободное время должно проводиться в непосредственной близости от жилища. Еженедельное позволяет выезжать за город и в пределы области. Ежегодное время отдыха или отпуска можно проводить, путешествуя вне пределов города и области.

Таким образом, резервные зеленые территории следует предусматривать: 1) в непосредственной близости от жилища; 2) в прилегающих к го-

родам областях; 3) в разных частях страны.

34. Территории, которые могли бы быть освоены для еженедельного отдыха, часто плохо связаны с городом

После выбора территории для организации еженедельного отдыха в пригородных местах возникает проблема организации транспортной связи. Эта проблема должна решаться в начальной стадии планировочных работ. Следует использовать различные виды транспортных связей — прокладку шоссе и железных дорог, освоение речных путей.

Надо требовать

35. Отныне в каждом жилом квартале следует создавать зеленые территории для размещения на них детских игровых и спортивных площадок, а также мест отдыха для взрослого и престарелого населения

Это можно обеспечить лишь при наличии закона о распределении городских земель. Закон должен предусматривать возможность обеспечения оптимальных условий для населения городов. Так, плотность населения, процент свободных территорий и площади застройки будут варьироваться в соответствии с функцией, местом расположения и климатическими условиями. Возводимые здания будут размещаться среди окружающих их зеленых массивов. Селитебные и зеленые зоны следует взаимно располагать таким образом, чтобы они были легко доступны. Общая градостроительная схема населенных мест должна видоизменяться: агломерации постепенно превратятся в зеленые города. В отличие от того, что имеет место в городах-садах, зеленые пространства не должны делиться на многочисленные частные владения, но представлять собой единые территории, предназна-

ченные для коллективного использования в качестве продолжения жилища.

Огородничество, имевшее немаловажное значение при создании городов-садов, сохранится и в данном случае. Под огороды будет выделено определенное количество земли, поделенное на многочисленные индивидуальные участки; но их обработка, ирригация или полив будут организованы на коллективных началах, что облегчит их содержание и будет способствовать повышению урожайности.

36. Трущобные кварталы должны быть снесены и превращены в зеленые пространства. Это улучшит санитарное состояние прилегающих к ним кварталов

Достаточно лишь общих познаний в области гигиены, чтобы суметь выявить трущобные и ветхие кварталы. Эти кварталы должны быть снесены до основания. Освобожденные от них территории необходимо превратить в парки, которые явятся начальным этапом улучшения жилищных и санитарных условий для соседних кварталов. Но может статься, что освобожденная от ветхой застройки территория удобна для размещения ряда сооружений, необходимых для жизни города. В этом случае разумное градостроительное предложение определит целесообразность постановки соответствующего сооружения, что будет учтено при составлении проектов районной планировки и генерального плана города.

37. Новые зеленые территории должны быть предназначены для конкретного использования: размещения детских садов, школ, молодежных центров и других общественных зданий, необходимых для обслуживания населения

Зеленые территории, на которых разместятся жилые дома, будут предназначаться не только для украше-

ния города. Прежде всего они будут выполнять утилитарную функцию. В зелени разместятся здания общественного назначения: ясли, до- и послешкольные учреждения, клубы для молодежи, культурные и спортивные учреждения, читальные и игровые павильоны, спортивные площадки, беговые дорожки или открытые плавательные бассейны. Они явятся продолжением жилища, и поэтому их создание должно быть предусмотрено «законом о распределении городских земель».

38. Часы еженедельного отдыха должны проводиться в специально для этой цели благоустроенных местах — в парках, лесах, на спортивных площадках, стадионах, пляжах и т. д.

Для организации еженедельного отдыха населения городов не создано пока ничего или почти ничего. Для этой цели будут зарезервированы и благоустроены обширные пространства в пригородных районах. С этими местами будет обеспечена необходимая и удобная транспортная связь. Речь идет не о простых полянках, окружающих жилые дома и засаженных деревьями. Это должны быть настоящие прерии, леса, естественные или искусственные пляжи, размещенные на отчужденных и тщательно охраняемых землях и предназначенные для отдыха и развлечений жителей города. Подобные территории имеются на небольших расстояниях от каждого города, и они могут стать вполне доступными для населения при условии создания хорошо налаженной транспортной связи.

39. Парки, спортивные площадки, стадионы, пляжи и т. д.

Программа организации отдыха должна включать разнообразные мероприятия: коллективные и индивидуальные прогулки в живописных местах; различные виды спорта—теннис,

баскетбол, футбол, плавание, занятия тяжелой атлетикой; зрелища—концерты, устройство зеленых театров, проведение спортивных состязаний и игр. При этом следует предусмотреть ряд специализированных сооружений: рационально организованные транспортные средства доставки населения, гостиницы, турбазы, таверны, молодежные лагеря. Немаловажная задача—организация снабжения всех мест отдыха продуктами питания и питьевой водой.

40. Следует также разумно использовать существующие природные факторы — реки, леса, холмы, горы, поляны, озера, море и т. д.

Проблема расстояний с учетом развития транспортных средств не будет играть решающей роли. В связи с этим иногда целесообразнее размещать зоны отдыха в некотором отдалении. При освоении территорий под зоны отдыха надо не только проявлять заботу о существующем сохранившемся ландшафте, но и реставрировать места, которым был нанесен ущерб.

На местные органы власти возлагается важнейшая задача социального значения—организовать отдых таким образом, чтобы он действительно восстанавливал физические и моральные силы людей. Эффективное использование свободного времени укрепит здоровье и моральные качества населения городов.

Работа

Итоги наблюдений

41. В наше время места приложения труда нерационально размещены в системе городской застройки. Это промышленность, ремесленные мастерские, административные и торговые здания

В прошлом жилище и ремесленная

мастерская располагались близко друг к другу, а иногда составляли единое целое.

Бурное развитие машинной техники нарушило эти гармоничные условия. Менее чем на век оно изменило лицо городов, разрушило вековые традиции и породило новый вид безымянной и вечно перемещающейся рабочей силы.

Развитие промышленности во многом зависит от возможностей доставки сырья и организации удобного сбыта готовой продукции. Поэтому промышленные предприятия буквально расплодились вдоль путей, обновленных в XIX в., железных дорог и на берегах рек, используя речные суда в качестве транспорта. Желая использовать близкое местожительство рабочих и существующую базу снабжения, промышленники размещали свои предприятия в существующих городах или в непосредственной близости к ним, пренебрегая несчастьями, которые принесут городским жителям эти заводы и фабрики.

Размещенные посреди жилых кварталов заводы и фабрики задымляли их и наполняли шумом. Если они располагались в значительном отдалении от жилых кварталов, то это вынуждало рабочих ежедневно совершать утомительные и длительные переезды в тяжелых условиях и таким образом лишало их части времени отдыха.

Нарушение патриархальных условий организации труда вызвало невообразимый беспорядок, создало проблемы, которые до наших дней никто не в состоянии разрешить, и породило великий порок нашей эпохи—кочевой образ жизни рабочего населения.

42. Связь между местами жительства и работы нарушилась, что вызывает необходимость длительных передвижений

Важнейший фактор современной жизни — связь жилье — работа — оказался нарушенным. Пригороды наводнены мастерскими, фабриками и крупными промышленными предприятиями, которые постоянно и безгранично разрастаются, захватывая все новые и новые земли.

Города оказались перенаселенными, не способными принять новых жителей. В результате в пригородных зонах стали спешно возникать поселки, представляющие собой скопище убогих жилых домов и участков, сдаваемых внаем.

Рабочая сила, не связанная с определенными производствами, постоянно меняющая места работы, днем и ночью, зимой и летом, пребывает в движении, дезорганизуя и перегружая городской транспорт.

Бессистемное передвижение людей приводит к большим потерям времени.

43. Загруженность городского транспорта в часы «пик» достигла предела

Общественный транспорт — пригородные поезда, автобусы и метро — работает с полной нагрузкой лишь четыре раза в день. В часы «пик» движение приобретает крайне напряженный характер. Население вынуждено затрачивать значительные средства на оплату транспорта, доставляющего ему большие неудобства, которые усугубляются усталостью после рабочего дня.

Эксплуатация общественного транспорта связана со значительными затратами. Деньги, оплачиваемые пассажирами, не восполняют эксплуатационных затрат, поэтому содержание транспорта ложится тяжелым бременем на городской бюджет.

Для преодоления создавшегося положения предлагаются противоречивые решения: создавать ли наилучшие условия для организации тран-

спорта или проявить заботу о пассажирах? Надо выбирать! В одном случае предлагается сокращать территории городов, в другом — расширять их.

44. Отсутствие перспективных планов приводит к бесконтрольному разрастанию городов, спекуляции земельными участками и т. д. Промышленность размещается стихийно, не подчиняясь никаким правилам

Почти все городские земли и земли пригородные принадлежат частным лицам. Промышленность также находится в руках частных компаний, подверженных кризисам и другим явлениям, дезорганизующим их деятельность.

Ничего не было предпринято для того, чтобы подчинить развитие промышленности логической закономерности. Наоборот, ее развитие произошло стихийно, принося прибыли отдельным лицам и доставляя неудобство всему населению.

45. Административные здания размещаются в деловых центрах. Эти центры находятся в лучших частях городов и обеспечены развитой транспортной сетью, поэтому в них царит дух частной наживы и спекуляция земельными участками. Эти районы не имеют также рациональных планов развития

Развитие промышленности вызывает рост административного и торгового аппарата, причем в этой области тоже все развивается бессистемно и бесплано. Надо покупать и продавать, обеспечивать контакты заводов с поставщиками, с клиентурой и с другими предприятиями. Все это вызывает необходимость создания административно-управленческого аппарата и, следовательно, строительство специальных зданий, оснащенных сложным оборудованием. Это оборудование в рассредоточенном виде стоит довольно дорого. Кон-

центрация управления в больших организациях была бы значительно рациональнее, так как легче осуществлять взаимосвязь отдельных отраслей, удобнее налаживать связь с другими организациями. Кроме того, улучшились бы условия работы служащих. Этому способствовали бы хорошая освещенность помещений, центральное отопление, кондиционирование воздуха, техническое обслуживание — экспедиция, почта, телеграф и т. п.

Надо требовать

46. Расстояния между местами работы и проживания должны быть сведены к минимуму

Для этого необходимо тщательно разработать план размещения мест приложения труда и приступить к передислокации предприятий.

Размещение промышленных предприятий кольцеобразно вокруг больших городов могло бы быть удобным для ряда предпринимателей и содействовать их обогащению, но от такого принципа следует отказаться в связи с тем, что это ухудшит жизненные условия большинства населения, приведет к чрезмерной скученности городов.

Промышленные предприятия следует перенести к путям движения сырья и строить вдоль шоссейных и железных дорог и рек. Транспортные пути имеют линейный протяженный характер, поэтому промышленные города должны быть не концентрическими, а линейными.

47. Промышленные зоны должны быть отделены от жилых районов, а пространство между ними превращено в зеленую территорию

Промышленные города должны строиться вдоль каналов, шоссейных и железных дорог либо последовательно вдоль трех перечисленных пу-

тей. Город станет линейным, а не концентрическим. В этом случае жилые районы будут строиться параллельно промышленным предприятиям и расширяться по мере их разрастания. Их будет разделять зеленая зона.

Жилище отныне будет создаваться среди природы, оно будет полностью защищено от шума и пыли, оставаясь при этом вблизи места работы, что исключит длительные ежедневные переезды и позволит людям больше пользоваться своим семейным очагом. Застройка будет осуществляться тремя типами жилых домов: индивидуальными домами, обычно возводимыми в городах-садах, индивидуальными домами с небольшими участками и, наконец, многоквартирными домами с развитым обслуживанием, обеспечивающим удобство проживания.

48. Промышленные зоны следует строить вдоль железных дорог, каналов и шоссейных дорог

Возрастающие скорости механического транспорта требуют создания более совершенных транспортных артерий или реконструкции существующих шоссе, железных дорог и каналов. Реконструкция должна осуществляться с учетом нового размещения промышленных предприятий и возводимых при них жилищ для рабочих.

49. Ремесленное производство, непосредственно обслуживающее население, необходимо размещать на специально отведенных территориях в черте городов

Ремесленное производство отличается от промышленного и должно размещаться в непосредственной близости от потребителя. Его источником является сама жизнь города. Печатное и ювелирное производство, портняжное дело и мода создаются и вдохновляются самой атмосферой го-

родской жизни. Речь идет о предприятиях, непосредственно обслуживающих повседневные потребности городских жителей, поэтому их местоположение можно допускать в центральных частях городов.

50. Деловой центр, где размещаются государственные и частные административные учреждения, должен быть хорошо связан с жилыми и промышленными районами, а также с ремесленными предприятиями, размещенными в центральных частях городов или вблизи от них

Административные учреждения приобрели важное значение в современной жизни, поэтому их размещению в городе должно быть уделено особое внимание. Деловой центр должен находиться на пересечении транспортных артерий, связывающих между собой жилые и промышленные зоны, места размещения кустарных предприятий, административные учреждения, отдельные гостиницы, вокзалы и аэропорты.

Движение

Итоги наблюдений

51. Современная уличная сеть в городах представляет собой паутину улиц, развившуюся вокруг основных дорог, начало которым положено в давние времена. В европейских городах создание этих дорог восходит к средним векам, а иногда и к античности

Некоторые города-крепости или центры колонизации уже при зарождении имели четкие и компактные планы. Сначала на чертеж наносились оборонительные укрепления строго геометрических очертаний; к укреплениям подходили основные дороги. Внутри эти города также получали четкую планировку.

Города другого, более распространенного типа создавались на пересечении двух больших дорог, проходящих через всю страну, или на пересечении нескольких радиальных дорог. Дороги тесно связаны с топографией местности и поэтому часто имели извилистую трассу. Первые дома строились вдоль этих дорог. Так было положено начало созданию главных улиц, к которым по мере разрастания городов примыкали многочисленные улицы и переулки второстепенного значения.

Направления главных улиц всегда диктовались определенными географическими условиями. Со временем их можно было перестраивать и восстанавливать вновь, но все же они всегда сохраняли историческую трассировку.

52. Большие улицы были построены в расчете на пешеходов и на конный транспорт. Сегодня они не удовлетворяют требованиям механического транспорта

Древние города окружались стенами в целях защиты. Поэтому они не могли расширяться в связи с ростом населения. Надо было экономно располагать жилище, чтобы разместить максимальное количество населения. Этим и объясняется тесная сеть улиц и переулков с множеством входных дверей. Подобный подход к застройке привел к созданию системы небельших кварталов с узкими фасадами выходящих на улицы домов и дворами-колодцами.

Впоследствии, когда стены переносились на новые рубежи, создавались проспекты и бульвары за пределами исторического ядра, в черте которого сохранялась сложившаяся паутина улиц. Эти районы, уже давно не отвечающие требованиям новых времен, продолжают сохраняться

Они по-прежнему представляют собой систему небольших жилых

кварталов, являющихся продуктом исторического развития городов. Фасады домов выходят на тесные улицы и во дворы. Улицы имеют частые пересечения. Созданная в далекие времена уличная сеть совершенно не приспособлена к скоростям современного городского транспорта.

53. Размеры улиц старых городов не соответствуют требованиям современного скоростного транспорта и тормозят развитие этих городов

Проблема транспорта возникла из-за невозможности согласования естественных скоростей пешехода или лошади с механическими скоростями автомобилей, трамваев или автобусов. Их смешение — причина тысяч конфликтов. Пешеход передвигается при постоянной угрозе его жизни, в то время как механический транспорт вынужден без конца тормозить, оставаясь при этом смертельной угрозой для пешеходов.

54. Расстояния между уличными перекрестками слишком малы

Для того чтобы развить нормальную скорость механического транспорта, необходимо включить мотор и постепенно наращивать его скорость. Торможение также не должно быть мгновенным, так как это портит мотор. Поэтому до полной остановки транспорта должно быть пройдено определенное расстояние. Но перекрестки улиц в современных городах, находящиеся на расстоянии 100, 50, 20 и даже 10 метров один от другого, не благоприятствуют нормальному движению механического транспорта. Эти расстояния должны достигать 200—400 метров.

55. Ширина улиц недостаточна. Расширение улиц — дело весьма дорогостоящее и не всегда достигающее цели

Для ширины улиц не может быть единых типовых размеров. Все зависит от напряженности движения и

пропускной способности улицы. Исторически сложившиеся главные улицы городов, трассы которых в древние времена были определены географическими и топографическими условиями и на которые выходит бесконечное множество потоков из второстепенных улиц и переулков, всегда были загружены движением. Обычно эти улицы узкие, и их расширение иногда является делом весьма сложным и малоэффективным. Поэтому реконструкция старых городов должна преследовать более кардинальные цели.

56. С введением механического транспорта уличная сеть городов оказалась нерациональной, лишенной правильной трассировки, гибкости, разнообразия и соответствия современным требованиям

Организация движения в современных городах — дело весьма сложное. По магистралям должны совершаться переезды автомашин от одного здания к другому, а также аналогичные передвижения пешеходов. Автобусы и трамваи должны передвигаться со скоростями, определенными расписанием; грузовики — совершать многочисленные поездки по заданным маршрутам; часть транспорта — пересекать город транзитом.

Казалось бы, что каждый из этих маршрутов должен иметь свою трассу, обеспечивающую нормальное и беспрепятственное движение. Поэтому задача заключается в том, чтобы, тщательно исследовав современное состояние движения, разработать предложения, позволяющие правильно решить эту проблему.

57. Парадные магистрали, созданные с репрезентативными целями, могли или могут служить серьезной помехой для уличного движения

То, что было допустимо и даже великолепно во времена пешеходов и

карет, может стать сегодня причиной постоянного неудобства и опасностей. Некоторые проспекты, построенные ради создания монументальной перспективы, завершающиеся памятником или каким-либо парадным зданием, в наши дни являются опасными местами задержек и пробок транспорта. Эти градостроительные композиции не должны быть перенасыщены современным механическим транспортом, в расчете на который они не были созданы и к скоростям которого их никогда не удастся приспособить.

Движение транспорта является важнейшей функцией современного города. Поэтому транспортная программа требует серьезного и научно-го решения, способного регулировать его потоки, создавать необходимые дублирующие направления, добиваясь ликвидации чрезмерных скоплений, пробок и связанных с ними неудобств.

58. В большинстве случаев при разрастании населенных мест сеть железнодорожных путей становится серьезным препятствием для градостроительного переустройства городов. Железнодорожные пути разрезают жилые кварталы, нарушая естественные контакты городского населения

И в этом вопросе события развивались слишком быстро. Железные дороги были построены до начала ими же порожденного бурного промышленного развития. В настоящее время железнодорожные пути произвольно проникли в города и рассекают селитебные территории. Переход через полотно железной дороги не разрешен, поэтому оно разделяет жилые районы городов, нарушая необходимые контакты населения.

В ряде мест это создает серьезные затруднения в развитии городского хозяйства. Поэтому первоочередной задачей градостроителей является не-

медленное решение данной проблемы путем вывода железнодорожных узлов за пределы городов, что обеспечит нормальное функционирование городской жизни.

Надо требовать

59. Необходимо провести тщательные статистические исследования транспортных потоков городов и окружающих их районов и разработать новые схемы городского движения с учетом напряженности движения на отдельных магистралях

Движение является жизненной функцией городов. Его современное состояние должно быть выражено в графиках, на которых особенно отчетливо выявятся напряженные узлы, что необходимо для выработки проектных предложений. В проектах можно будет предусмотреть разделение потоков движения пешеходов, легковых автомобилей, грузового и транзитного транспорта. Каждая магистраль должна получить характеристики и размеры, обеспечивающие ее транспортную функцию. Кроме того, особое внимание должно быть уделено пересечениям и развязкам потоков.

60. Дороги и магистрали должны быть классифицированы в соответствии с их назначением и построены в соответствии со скоростями и характером пропускаемого по ним транспорта

В давние времена существовали единые улицы, по которым одновременно двигались пешеходы и всадники, и лишь в конце XVIII в. после введения колясок и карет появились первые тротуары. В XX в. на старые улицы как бедствие обрушилась масса механического транспорта — велосипеды, мотоциклы, трамваи, автомобили с их высокими скоростями. Ошеломляющий рост некоторых городов, как, например, Нью-Йорка, вы-

звал огромное скопление транспорта в ряде районов.

Настало время предпринимать решительные меры по исправлению положения, становящегося бедственным. Первой разумной мерой было бы разделение потоков пешеходов и транспорта на наиболее загруженных магистралях. Во-вторых, грузовой транспорт следовало бы направить по специально отведенным для этой цели дорогам. В-третьих, это создание скоростных магистралей для транзитного транспорта и второстепенных дорог для неинтенсивного городского движения.

61. Напряженные перекрестки дорог должны решаться в разных уровнях

Машины, идущие транзитом, не должны задерживаться на всех перекрестках, бесполезно замедляя движение на них. Лучшим способом решения этой проблемы было бы устройство пересечения в разных уровнях на каждом перекрестке. В целях удобства движения большие транзитные магистрали на определенных расстояниях должны иметь ответвления для связей с рядовыми городскими улицами.

62. Пешеход должен иметь возможность передвигаться по дорогам, свободным от автотранспорта

Это будет полная реконструкция городского движения, наиболее разумная, открывающая новую страницу в истории градостроительства.

Подобное требование в отношении организации движения по своему значению может сравниться лишь с запретом северной ориентации жилища.

63. Улицы должны быть дифференцированы в зависимости от их назначения: жилые улицы, прогулочные улицы, транзитные магистрали, главные артерии

Улицы должны выполнять определенные функции соответственно их различному назначению. Жилые улицы и территории, отводимые для общественного пользования, требуют создания определенных условий.

Для того чтобы обеспечить тишину, покой и благополучие жилищ и его «продолжению» в природе, механический транспорт следует отвести на специальные магистрали. Транзитные магистрали будут сообщаться с городскими улицами лишь в местах въезда в них. Главные артерии, обеспечивающие связь с окружающими районами и другими городами, явятся важнейшими коммуникационными дорогами. Кроме того, будут выделены прогулочные улицы, на которых ограниченные скорости транспорта не нарушат движения пешеходов.

64. Скоростные магистрали должны быть обязательно ограждены зелеными зонами

Транзитные и скоростные дороги будут отделены от основных городских магистралей и, следовательно, от жилых районов. Но все же их необходимо оградить плотным зеленым заслоном.

Историческое наследие городов

65. Исторические архитектурные ценности (отдельные памятники или градостроительные ансамбли) должны сохраняться

Жизнь города — это историческое явление, проходящее через века, воспоминанием о которых остаются памятники архитектуры. Эти памятники придают городу своеобразный характер. Это драгоценные свидетели прошлого, которые со временем приобретают историческую и духовную ценность. Кроме того, в этих соору-

жениях запечатлены черты наивысшего взлета художественного творчества народа. Памятники являются частью мирового исторического наследия, поэтому необходимо прилагать все усилия для их сохранности сегодня и на грядущие времена.

66. Они будут сохранены в том случае, если, являясь национальными культурными ценностями, будут также представлять интерес как памятники мировой культуры

В оценке художественного значения памятников надо отличать истинные ценности от малоценных произведений. Не все старое достойно сохранения, поэтому надо с большим умением и мудростью производить отбор.

В том случае если интересы реконструкции города страдают от нашего желания сохранить ряд памятников прошедших эпох, следует найти разумное решение, примиряющее противоположные точки зрения. В том случае если речь идет о памятниках, имеющих в нескольких экземплярах, то следует сохранить некоторые из них в качестве исторических образцов и уничтожить остальные. В других случаях целесообразно сохранить и восстановить наиболее ценную часть, приспособив остальную для надобностей города. И, наконец, в исключительных случаях допускается передвижка памятников, представляющих собой большую историческую и эстетическую ценность, но мешающих реконструктивным работам.

67. Если консервация исторических ценностей связана с сохранением антисанитарных условий жизни населения, то ...

Чрезмерный культ старины не должен пренебрегать законами социальной справедливости. Есть любители и ценители старины, которые из-за слепого преклонения перед

эстетическими качествами последней отстаивают необходимость сохранения ряда живописных старых кварталов, не считаясь с нищетой, со скученностью и с болезнями, возникающими у людей, живущих в таких условиях. В подобных случаях надо тщательно разобраться и, быть может, принять компромиссное и наиболее мудрое решение. Но ни в коем случае нельзя сохранять трущобное жилище, морально угнетающее людей.

68. Если снос ценных произведений зодчества является единственно возможным предложением для разрешения транспортной или другой градостроительной задачи, то в отдельных случаях следует продумать вопрос о переносе в другое место намечаемого комплекса или сооружения

Стремительный рост города может иногда поставить проектировщиков в тупик, выбраться из которого можно лишь ценой жертв. Предположим, что объекты, представляющие собой препятствие, должны быть обязательно снесены. Но если это предложение заставляет сносить подлинные архитектурные, исторические или культурные ценности, то лучше, конечно, постараться найти иное решение. Вместо ликвидации препятствия, нарушающего движение, следует изменить трассу магистрали и обойти его либо проложить под ним туннель. Наконец, можно перенести на новое место сложный административный и транспортный узел и полностью перепланировать систему магистралей в перенасыщенном месте города. Изобретательность, воображение в сочетании с использованием возможностей современной техники всегда помогут решить подобные проблемы.

69. Разрушение трущобных построек, окружающих исторические памятники, даст возможность создать зеленые пространства

Бывает так, что снос ветхих до-

мов и трущобных кварталов вокруг ценного исторического памятника нарушает колорит веками формировавшегося окружения. Это явление досадное, но неизбежное. Подобную ситуацию надо использовать для создания зеленых пространств. В этом случае исторические памятники окажутся в ином, иногда неожиданном, но все же допустимом окружении. Но при этом намного улучшится градостроительное положение прилегающих кварталов.

70. Использование архаичных архитектурных элементов для оформления новых зданий, возводимых в зоне исторических памятников под предлогом их архитектурной уязвки, может привести к пагубным последствиям. Подобные творческие предложения допускать нельзя

Подобные методы противоречат опыту истории. Никогда возврат к прошлому не поощрялся, никогда человек не двигался вспять. Шедевры прошлых эпох убеждают в том, что каждое поколение мыслило по-своему, создавало искусство и эстетику, используя в своем творчестве лучшие технические достижения своего времени.

Рабски копировать прошлое — это обрекать себя на ложь, это создавать в принципе фальшивое, ибо современные здания не будут строиться древними методами, а возведение архаичных сооружений с применением современной строительной техники может привести лишь к бессмысленному подражанию произведениям прошлых эпох.

Смешивая старое с новым, невозможно создать подлинно ансамблевого решения, отличающегося единством стиля. Это будет чистое подражание, мешающее восприятию истинного памятника искусства, ради которого была предпринята столь неразумная инициатива.

III. Заключение Основные положения доктрины

71. Большинство изученных городов представляют собой сегодня хаотическое зрелище: они абсолютно не отвечают главному своему назначению — удовлетворять насущные биологические и физиологические потребности их населения

В связи с подготовкой к Афинскому конгрессу национальные секции Международных конгрессов по современной архитектуре (СИАМ) обследовали 33 города: Амстердам, Афины, Брюссель, Балтимору, Бандунг, Будапешт, Берлин, Барселону, Шарлеруа, «Кёльн, Комо, Далау, Детройт, Лессау, Франкфурт, Женеву, Геную, Гаагу, Лос-Анджелес, Латакию, Лондон, Мадрид, Осло, Париж, Прагу, Рим, Роттердам, Стокгольм, Утрехт, Верону, Варшаву, Загреб и Цюрих. Они дают полное представление об истории развития белой расы в различных климатических условиях и на разных широтах.

Все города свидетельствуют об одном и том же — внедрение машинной техники нарушило имевшийся относительный порядок. Ни в одном из городов не засвидетельствовано серьезных попыток приспособиться к новым условиям. Во всех этих городах люди угнетены всем, что их окружает. В городах не сохранено и не восстановлено ничего, что необходимо для здоровья человека и расцвета его духовной жизни. На этих городах лежит печать всеобщего кризиса человечества, распространяющегося повсеместно. Город не отвечает более своей функции — защищать человека, и при этом защищать хорошо.

72. Это положение, возникшее с началом эры машинной техники, объясняется постоянно возрастающим наступлением частных интересов

Преобладание частных интересов, порожденных жадой личной наживы и богатства, является основой этого достойного сожаления положения.

Силы, способствовавшие развитию машинной техники, ничего не предприняли для того, чтобы предотвратить наносимый ею ущерб, за который сейчас по сути дела никто не находится в ответе.

В течение столетия предприятия возводились стихийно. Строительство жилищ и заводов, железных, шоссейных дорог и прокладка водных путей осуществлялись в невероятной спешке под знаком индивидуального стяжательства, ни о каких-либо заранее разработанных планах и продуманных действиях не могло быть и речи. Но сегодня зло свершилось. Города не пригодны для жизни людей. Жестокая непримиримость отдельных частных интересов породила несчастье огромного числа людей.

73. Неумолимая жестокость частных интересов вызвала губительное нарушение соответствия между развитием производительных сил, с одной стороны, и слабостью государственного руководства и бессилием социальной солидарности, с другой

Чувства административной ответственности и социальной солидарности попорчены и принижаются ежедневно постоянно наступающей и обновляющейся силой частного интереса.

Эти противоположно направленные источники энергии находятся в постоянном противоборстве, и когда один из них атакует, то второй защищается. К несчастью, в этой неравной борьбе чаще побеждает частный интерес.

Но победа зла может иногда породить добро. Огромный материальный

и моральный разгром современных городов, может быть, приведет в конце концов к рождению законодательных актов о городах, опираясь на которые, власти обретут необходимый авторитет, чтобы защищать человеческое достоинство и нести ответственность за здоровье городского населения.

74. Несмотря на то что города постоянно перестраиваются, их реконструкция осуществляется без определенного плана и контроля, а также без учета современной градостроительной науки, являющейся плодом труда специалистов высокой квалификации

Принципы современного градостроительства разработаны в итоге труда огромного числа специалистов: строителей, врачей, социологов. Они изложены в статьях, книгах, материалах конгрессов, общественных и частных дискуссиях. Но задача заключается в том, чтобы заставить руководствоваться этими принципами государственные органы и представители властей, ибо на них возложена ответственность за судьбы городов. Однако эти органы часто весьма враждебно настроены по отношению к смелым предложениям по реконструкции городов, базирующимся на современной научной основе.

Надо прежде всего убедить руководящие инстанции действовать в нужном направлении. Прозорливость и энергия помогут прийти к согласованным решениям.

75. Город должен обеспечивать личную и материальную свободу личности и содействовать расцвету коллективной деятельности

Личная свобода и коллективные действия являются двумя полюсами, между которыми протекает человеческая жизнь. Во всех мероприятиях по улучшению условий жизни человека должны учитываться оба фактора.

Если предпринятые меры не способны удовлетворить этим часто противоречивым требованиям, то они обречены на неминуемый провал.

Гармоничное удовлетворение общих требований может быть обеспечено лишь при наличии тщательно продуманной программы, исключающей какие-либо случайные действия.

76. Все, что создается в городе, должно соответствовать масштабу человека

Естественные размеры человека должны составлять основу масштаба всего того, что связано с его жизнью и различными видами деятельности. Это относится к масштабу размеров и площадей, масштабу расстояний, устанавливаемых с учетом естественной скорости передвижения человека, масштабу распорядка дня, увязанного со скоростью ежедневного движения солнца.

77. Ключи современного градостроительства — в четырех функциях: жить, работать, отдыхать (в свободные часы), передвигаться

Градостроительство выражает сущность эпохи. До нашего времени оно занималось главным образом одной проблемой — организацией движения. Градостроители ограничивались прокладкой проспектов и улиц, образующих жилые кварталы, застройка которых отдавалась на откуп частной инициативе. Это было узким пониманием миссии градостроителя.

В наше время градостроительство призвано выполнять четыре основные функции:

во-первых, обеспечивать человека здоровым жилищем, что означает размещение жилища в местах и в пространстве, обеспеченных свежим воздухом и солнцем, т. е. в истинно «природных условиях»;

во-вторых, организовывать места приложения труда таким образом, чтобы они из мест тяжелого заката-

ления превратились в места естественного и радостного человеческого труда;

в-третьих, предусматривать все необходимое для организации свободного времени таким образом, чтобы оно было проведено с пользой и удовольствием;

в-четвертых, обеспечивать удобные связи между этими местами, создавая транспортные сети, способные удовлетворить население города и требования каждой из его зон.

Эти функции охватывают огромную сферу деятельности. Градостроительство — это следствие определенного образа мышления, привнесенного в жизнь людей в результате активной и целенаправленной их деятельности.

78. Градостроительные проекты определяют структуру каждого из секторов, составляющих четыре ключевые функции, а также их местоположение в общем плане города

Для того чтобы обеспечить реализацию прокламированных Афинским конгрессом СИАМ ключевых функций градостроительства, их надо проводить в жизнь в самом широком и полном понимании цели. Надо установить порядок и классифицировать условия современной жизни людей, условия их работы, широту культурных потребностей, чтобы затем создать наиболее благоприятные условия для их удовлетворения и расцвета

Преследуя эти цели, градостроительство изменит лицо городов, уничтожит сложившиеся и устаревшие противоречия в их жизни и раскроет необходимые возможности для творческой деятельности.

Ключевые функции должны быть автономными, они будут воплощаться в жизнь на основе данных, продиктованных климатом, топографией, обычаями. Они будут представлять собой базу для освоения территорий

и размещения сооружений. Застройка городов и населенных мест должна осуществляться на базе широкого использования передовых достижений техники.

При создании и планировке населенных мест будут учитываться жизненные потребности людей и каждого человека в отдельности, а не корыстные интересы частных групп. Градостроительство должно обеспечивать личную свободу и при этом содействовать расцвету общественной деятельности.

79. Цикл ежедневных функций человека — жить, работать, отдыхать (восстановление сил) — будет определяться в градостроительстве с учетом максимальной экономии времени. Центром внимания градостроительной деятельности и исходной точкой для определения размеров территорий должно стать жилище

На первый взгляд может показаться, что стремление к воссозданию «природных условий» повседневной жизни связано с безудержным разрастанием городов на плоскости, но в действительности это диктуется необходимостью регулирования бюджета времени человеческой деятельности в соответствии с долготой дня, так как значительные передвижения человека могут отнимать у него время, отводимое для отдыха.

Центр внимания градостроителя — это жилище, поэтому его размещение в плане города должно согласовываться с продолжительностью суток, равных 24 часам. Это мерило позволяет точно распределять по времени деятельность людей и правильно решать градостроительные задачи.

80. Новые механические скорости внесли коренные изменения в городскую среду, создав постоянную угрозу для жизни населения, вызвав бесконечные заторы транспорта, парализующие городское движение, а также ухудшающие гигиенические условия

Механический транспорт благодаря его высоким скоростям должен был обеспечить большую экономию времени. Но скопления и заторы машин нарушают движение, являясь очагами постоянной опасности. Машины все более и более наносят вред здоровью населения городов. Выхлопные газы, витающие в воздухе, поражают легкие, а непрекращающийся шум моторов действует на нервную систему. Высокие скорости современных автомашин породили любовь к поездкам на дальние расстояния в живописные уголки природы. Безудержное стремление к дальним поездкам нарушило нормальный ритм семейной жизни и вообще ритм жизни общества. Люди проводят долгие утомительные часы за рулем, постепенно отвыкая от наиболее естественного и здорового способа передвижения — ходьбы.

81. Принципы организации внутригородского и дальнего передвижения должны быть пересмотрены. Надо классифицировать существующие скорости. Реорганизация зонирования соответственно ключевым функциям градостроительства позволит создать удобные естественные связи между зонами и рациональную сеть основных магистралей.

Зонирование, осуществленное в соответствии с ключевыми функциями «жить, работать, отдыхать», упорядочит городские территории. Четвертая функция — движение должна преследовать лишь одну цель — связать между собой наиболее удобным способом остальные три. Таким образом, кардинальная реконструкция неизбежна.

Город и прилегающие к нему пригородные районы должны быть обеспечены сетью дорог, позволяющей наиболее рационально использовать возможности современных транспортных средств.

Все виды транспорта следует классифицировать и дифференцировать, предоставив каждому из них самостоятельные пути. Разумно организованная транспортная сеть не будет нарушать нормальную жизнь жилых и промышленных районов.

82. Градостроительство — это наука о трех, а не о двух измерениях. Высотное строительство обеспечит необходимые условия для организации современной сети дорог и мест отдыха за счет создания и использования свободных территорий

Ключевые функции «жить, работать и отдыхать» внутри зданий требуют обеспечения трех необходимых условий — достаточного пространства, солнца и свежего воздуха. Габариты возводимых сооружений зависят не только от занимаемой территории с двумя измерениями, но в особенности от третьего — высоты. Только за счет высотного строительства градостроительство получит свободные территории, необходимые для дорожных сетей и для зеленых пространств, предназначенных для отдыха.

Следует учитывать, что внутри зданий третье измерение играет весьма важную роль, имея в виду передвижения по вертикали. Что же касается городского транспорта, то здесь используют два измерения — в основном передвижение по земле, и лишь в исключительных случаях поднятие на незначительную высоту при развязке потоков в разных уровнях.

83. Планировку города следует осуществлять одновременно с составлением проекта районной планировки. Вместо обычных муниципальных планов должен быть единый генеральный план города и зоны его влияния. Границы агломерации будут определяться радиусом экономических связей города

Исходные данные генплана города должны учитывать весь комплекс территорий, экономически связанных с городом. Экономические обоснования плана города должны предусматривать этапы его постепенного развития. Аналогичная работа должна быть осуществлена в отношении прилегающих к городу районов области.

Это позволит составить правильный прогноз комплексного развития города. Затем можно будет разработать предложения по расширению или ограничению отдельных районов с учетом локальных особенностей данного города и его окружения. В итоге каждый населенный пункт получит определенное место и значение в системе экономики всей страны. Научный подход к планировочным работам позволит установить границы экономических районов. Только в этом случае можно говорить о подлинном градостроительстве, обеспечивающем равномерное распределение ресурсов в масштабах экономического района и всей страны.

84. На основе функционально составленного плана будет обеспечено гармоническое развитие города и всех его частей. По мере роста городской территории в нее будут органически вписываться свободные пространства и новые сети улиц и магистралей

Создание города будет вестись как строительство, осуществляемое по заранее составленному проекту на основании указаний генерального плана. Люди, умеющие смотреть вперед, наметят пути его будущего развития. В их проекте будут предусмотрены масштабы перспективного строительства, определен характер населенного места и обусловлены границы будущей территории.

Выстроенный по плану, увязанный с районной планировкой с учетом четырех ключевых функций, город не будет более скоплением случайно введенных построек. Разрастание города

118

да не создаст катастрофической ситуации, а, наоборот, приведет его к расцвету. Рост городского населения не будет отныне сопровождаться ожесточенной борьбой за существование, характерной для городов, создаваемых в прошлом.

85. Необходимо срочно разработать планы развития для каждого города и издать законы, обеспечивающие их реализацию

Случайность уступит место предвидению, проект придет на смену импровизации. Каждый проект будет составлен с учетом плана районной планировки; территории будут распределены соответственно определенному назначению. Работы по реализации проекта будут осуществляться немедленно и поэтапно. Утвержденный «Закон о распределении городских территорий» обеспечит наиболее благоприятное осуществление планировки с учетом ключевых функций, при этом имеется в виду размещение застройки на лучших территориях и установление оптимальных расстояний.

Проект должен также определить места резервных территорий под будущую застройку. Закон сможет разрешать или запрещать строительство, он будет содействовать осуществлению рациональных предложений и следить за тем, чтобы они проводились по генеральному плану и всегда соответствовали коллективным интересам.

86. Программа на проектирование должна составляться в результате научных исследований, выполненных специалистами. Она должна предусмотреть этапы последовательного развития во времени и пространстве. В программе должны быть собраны воедино сведения о природных ресурсах территорий и общей топографии, а также экономические данные, ана-

лиз социологических исследований и духовных потребностей

Застройка более не будет осуществляться по случайным схемам, составленным топографом, бессистемно размещавшим нагромождения домов и земельных участков.

Это будет поистине биологическая структура с закономерным размещением и поэтому правильно функционирующими органами. Будут изучены и учтены земельные ресурсы и проведены общие исследования местности с целью выявления и наилучшего использования природных факторов. Основные транспортные магистрали будут проложены с учетом их максимальной эффективности и оснащены соответственно их назначению. Специально разработанный график определит экономическое развитие города. Незыблемые законы обеспечат создание доброкачественных жилищ, улучшение условий труда и разумное использование свободного времени.

87. Мерилом и размерной шкалой для архитектора-градостроителя будет служить масштаб человека

После периода деградации бесплодного формотворчества прошедшего столетия архитектура должна быть вновь поставлена на службу человеку.

Никто не способен выполнить эту миссию, кроме архитектора, который обладает отличными познаниями человека. Архитектор должен отбросить иллюзорное прожектерство и мобилизовать свои творческие возможности на создание города, несущего в себе подлинную поэзию.

88. Жилище (квартира) является основополагающим ядром градостроительства. Объединение группы квартир в единый организм образует жилую единицу соответствующего размера

Если клетка является первичным элементом в биологии, то семейный

очаг представляет собой клетку социальной среды. Создание этого очага, находившееся более века во власти жестокой игры и спекуляции, должно превратиться в гуманную деятельность. Домашний очаг — это первичная ступень градостроительства. Он облегчает жизнь человека, охраняет его повседневные радости и горести. Он должен быть пронизан солнцем, насыщен свежим воздухом и получить свое продолжение вне жилища в виде ряда общественных учреждений.

Для того чтобы наилучшим образом организовать бытовое и культурное обслуживание (питание, образование, медицинскую помощь, отдых), надо сгруппировать квартиры в Жилые единицы соответствующего размера.

89. Создание Жилых единиц позволит установить в пределах города оптимальные связи между жилищем, местом работы и сооружениями, предназначенными для отдыха

Главнейшая задача, которая должна привлечь к себе внимание градостроителя, — это создание оптимальных жилищных условий. Следует также существенно улучшить условия производственной деятельности. Конторские здания, предприятия, заводы должны быть снабжены необходимым комплексом бытовых устройств, способных обеспечить выполнение второй функции — трудовой.

И, наконец, нужно постоянно заботиться о третьей функции, предполагающей здоровый отдых, закалку тела и духа. Все эти обязанности возлагаются на градостроителей.

90. Для того чтобы выполнить эту ответственную задачу, надо широко использовать передовые достижения современной науки, техники и строительного искусства

Эра машинной техники породила новые мощности, ставшие одной из

причин, нарушивших привычный порядок в городах. И несмотря на это, именно мощности нашего века должны содействовать их решительному переустройству. Новые технические средства принесли с собой новые методы работы, облегчили труд и породили обновленные масштабы измерений. В истории архитектуры они открыли поистине новую страницу. Современное строительство отличается многообразием типов зданий и невиданной ранее сложностью конструктивных решений. Для того чтобы выполнять поставленные перед ним задачи, архитектор должен на всех этапах работ прибегать к помощи многочисленных специалистов.

91. Масштабы нового строительства будут зависеть от суммы политических, социальных и экономических факторов

Само по себе введение Закона о застройке городских территорий и внедрение новых методов строительства не решат задач реконструкции городов. Для осуществления этого необходимо наличие трех факторов: решительной, прозорливой и твердой власти, целеустремленно направленной на реализацию разработанных проектных решений; населения, сознающего необходимость переустройства городов и настойчиво добивающегося этого; наконец, прочного экономического положения, позволяющего предпринимать и осуществлять значительные работы.

Но порой обстоятельства могут сложиться так, что при крайне неблагоприятной политической и экономической обстановке возникает срочная и настоятельная необходимость в решительном расширении масштабов строительства. В этом случае власти вынуждены мобилизовать все необходимые ресурсы и приступить к крупным планировочным и строительным работам.

92. В этих обстоятельствах архитектура приобретает первостепенное значение

Архитектура предпринимает судьбу города. Архитектура определяет структуру жилища, первооснову градостроительного плана. От архитектора зависит качество выстроенного жилища, его способность доставлять радость людям. Архитектура группирует жилища в крупные комплексы на основе точных расчетов.

Архитектура заранее определяет местоположение свободных пространств и указывает места размещения сооружений. Она создает продолжения жилищ, указывает на наиболее благоприятные места для размещения промышленных предприятий и зон отдыха, разрабатывает схемы транспортных сетей и этим обеспечивает установление контактов между разными зонами. Архитектура несет ответственность за организацию благоприятных условий жизни и красоту города. Это она указывает пути создания и реконструкции населенных мест, рационально планирует территорию, добиваясь оптимальных условий жизни для населения, гармонично и разумно распределяя элементы благоустройства и бытового обслуживания. Архитектура — это основа всего.

93. Огромные масштабы необходимых работ по реконструкции и благоустройству городов и наличие бесчисленного множества частных земельных владений представляют собой два антагонистических обстоятельства

Необходимо немедленно приступить к осуществлению огромных реконструктивных работ, так как всем древним и современным городам мира свойственны одинаковые пороки, порожденные аналогичными причинами. Эти работы могут осуществляться только в том случае, если реализу-

емая программа представляет собой часть единого проекта районной планировки и генерального плана города. Реализация проекта может осуществляться фрагментарно при условии немедленной застройки части территории и отнесении последующих работ на более отдаленные сроки. Многочисленные частные владения должны быть экспроприированы и оформлены соответствующей документацией. В эти моменты опасны гнусные спекулятивные операции, которые часто на корню парализуют крупнейшие мероприятия, имеющие целью общественное благо.

Экспроприация в условиях частной собственности на землю и строения является сложнейшей проблемой для города, его окружения, а также в масштабе более обширных территорий, занимающих целые области.

94. Жестокое противоречие отмеченные нами, представляют собой наиболее сложную проблему эпохи. Задача заключается в том, чтобы решить ее в кратчайшие сроки законодательным путем, обеспечив возможность рационального освоения территории и создание необходимых условий для полного удовлетворения жизненных потребностей индивидуума и всего общества

В течение многих лет во всем мире любые попытки приступить к реконструкции городов разбивались об окостеневшие законы частной собственности. Земля, вся территория страны должны беспрепятственно предоставляться для градостроительных нужд по справедливо установленной стоимости. Когда речь идет о всеобщих интересах, земля должна подлежать изъятию без всяких ограничений.

Народы терпят множество лишений и бед из-за того, что они не были подготовлены к нашествию новой техники и связанным с ней последствиям, дезорганизовавшим личную и об-

щественную жизнь. Пренебрежение градостроительными законами является причиной анархии, царящей в застройке городов и размещении промышленности. Отсутствие градостроительного законодательства привело к опустошению деревень, к безрассудному перенаселению городов, к чрезмерной концентрации и хаотическому размещению промышленности. Жилища рабочих превратились в трущобы. Нигде ничего не было предпринято для защиты людей. Результат катастрофичен, причем положение аналогично почти во всех странах. Это печальный итог столетия стихийного развития машинной техники.

95. Частный интерес должен быть подчинен интересам коллектива

Будучи предоставленным самому себе, человек неминуемо окажется задавленным обрушивающимися на него трудностями, преодолеть которые в одиночку он не в состоянии. Вынужденный постоянно беспрекословно подчиняться воле коллектива, он утрачивает свою индивидуальность. Личное право и коллективное право должны сочетаться между собой, взаимобогащаться и согласовывать свои возможности за счет объединения свойственных каждому из них положительных и конструктивных качеств. Личное право не имеет ничего общего с алчным частным интересом. Последний, служащий обогащению меньшинства и обрекающий массы людей на жалкое существование, достоин самого беспощадного искоренения. Частный интерес должен быть везде подчинен коллективным интересам. И тогда каждому индивиду будут открыты все возможности для удовлетворения его стремлений к благополучию семейного очага и красоте населенных мест

IV. Краткие данные о международных конгрессах по современной архитектуре

1928 год. Создание CIAM

Благодаря великодушному гостеприимству госпожи Элен де Мандро группа современных архитекторов-новаторов собралась в 1928 г. в Швейцарии в замке Сарраз Во.

После обсуждения насущных вопросов архитектуры и строительства по программе, заранее разработанной в Париже, они приняли решение объединиться для того, чтобы способствовать поднятию архитектуры до уровня стоящих перед ней задач. Так было создано объединение, получившее наименование «Международные конгрессы по современной архитектуре» — CIAM.

Сарразская декларация

Нижеподписавшиеся архитекторы, представляющие национальные группы современных архитекторов, заявляют о полном единстве взглядов на основные концепции архитектуры и на характер своих профессиональных обязанностей.

Они утверждают, что деятельность, именуемая «строительство», является элементарной деятельностью человека, нераздельно связанной с развитием жизни. Назначение архитектуры — выражать дух эпохи. Они заявляют о необходимости выработки новой архитектурной концепции, которая бы удовлетворяла материаль-

ным, духовным и эстетическим потребностям современной жизни.

Принимая во внимание глубокие потрясения, вызванные эрой машинной техники, они считают, что изменения, произошедшие в области социальной жизни и экономической системы, должны с фатальной необходимостью привести к соответствующим изменениям в архитектуре.

Они объединились для того, чтобы добиться гармоничного единства всего того, что свойственно современному миру, и с тем, чтобы вернуть архитектуре ее подлинное значение. Они считают, что архитектура должна служить на благо человека в экономическом и социальном смысле. Только в этом случае архитектура будет спасена от удушающего засилья академий.

Будучи убежденными в своих взглядах, они заявляют, что объединились для того, чтобы претворить в жизнь свои идеи.

Генеральная линия развития

Интересы застройки каждой страны требуют неразрывного единства архитектуры с планами развития народного хозяйства.

Стремление к увеличению продуктивности и «рентабельности», считающееся аксиомой современной жизни, не должно преследовать лишь коммерческие цели получения максимальной прибыли, его следует рассматривать как необходимость получения продукции в количестве, достаточном, чтобы полностью обеспечить человеческие потребности.

Подлинная рентабельность в строительном деле может быть достигнута лишь в результате рационализации производственного процесса, внедрения и нормализации индустриальных

методов при создании произведений современной архитектуры.

Вместо того чтобы применять вырождающиеся кустарные методы строительства, архитектура должна безотлагательно использовать колоссальные преимущества современной техники, не опасаясь того, что это приведет к созданию произведений, во многом отличающихся от тех, которые строились в прошлые эпохи.

Градостроительство

Градостроительство — это застройка и благоустройство различных населенных мест и территорий, предназначенных для развития материальной, духовной и эстетической жизни во всех ее индивидуальных и коллективных проявлениях.

Оно охватывает проектирование и застройку городов и сельских населенных мест.

Градостроительство не может служить чисто эстетическим целям. По своему существу это функциональное явление.

Тремя основными функциями, которыми должно заниматься градостроительство, являются: 1) жить; 2) работать; 3) отдыхать. Его основными задачами следует считать: а) размещение на территории; б) организацию движения; в) выработку законодательных документов.

Современное состояние населенных мест не обеспечивает рационального сочетания указанных выше трех основных функций. Необходимо перепланировать территории соответствующих трех зон и определить соотношения площадей застроенных и свободных территорий. Следует также пересмотреть плотности застройки и систему транспортных сетей. Вместо бессмысленного распределения земельных участков, проведенного в результате продажи, спекуляции и част-

ных операций, необходимо осуществить их перераспределение на основе нового земельного законодательства. Новое перераспределение земель на основе требований современного градостроительства обеспечит справедливое удовлетворение частных и общественных интересов.

Архитектура и общественное мнение

Необходимо, чтобы архитекторы оказывали влияние на общественное мнение и знакомили его со средствами и возможностями современной архитектуры.

Академическое образование извратило вкусы широкой публики, а насущные вопросы жилищного строительства им вообще не затрагивались. Общественность плохо информирована, поэтому потребители даже не в состоянии сформулировать свои требования к современному жилищу. Кроме этого, вопросы жилища в течение долгого времени находились вне поля зрения большинства архитекторов.

Общие познания по вопросам жилища не превышают теоретического багажа, полученного людьми в начальной школе. Необходимо, чтобы новое поколение имело ясное представление о том, каким должно быть полноценное и здоровое жилище. Подготовленное таким образом новое поколение будущих заказчиков архитектора сможет предъявить свои требования по жизненно важным проблемам жилища, которым в течение слишком долгого времени не уделялось никакого внимания.

Архитектура и государство

Архитекторы, преисполненные твердым желанием трудиться на бла-

го современного общества, считают, что академии тормозят социальный прогресс, преклоняясь, перед старинной и игнорируя проблемы жилища во имя чисто украшательской и парадной архитектуры.

Захватив в свои руки образование, академии компрометируют звание архитектора. Ввиду того что основная масса государственных заказов на проектирование проходит через академии, последние препятствуют прониканию нового духа в архитектуру.

Без внедрения современных идей в дело строительства и архитектуры невозможны их обновление и подъем.

Цели CIAM

Цели CIAM заключаются в том, чтобы сформулировать задачи творческого развития современной архитектуры, внедрять эти идеи в технические, экономические и социальные сферы, добиваться воплощения в жизнь идеалов современной архитектуры.

Конгрессы CIAM

Со дня основания CIAM направляли усилия на реализацию своих идей, на осуществление совместных работ, проведение дискуссий и издание печатных материалов. Конгрессы CIAM представляли собой деловые ассамблеи; они периодически собирались в разных странах.

Каждый конгресс вызывал живой отклик в профессиональных кругах и среди общественного мнения, будил мысль.

Ниже приводится перечень проведенных конгрессов CIAM:

1928. Первый конгресс в Сарразе (Швейцария). Основание CIAM.

1929. Второй конгресс. Франкфурт (Германия). Вопросы создания минимального жилища.

1930. Третий конгресс. Брюссель (Бельгия). О рациональном распределении земель.

1933. Четвертый конгресс. Афины (Греция). Анализ 33 городов. Выработка Хартии градостроительства.

1937. Пятый конгресс. Париж (Франция). Жилище и отдых.

1947. Шестой конгресс. Бриджутер (Англия). Подтверждение целей CIAM.

1949. Седьмой конгресс. Бергамо (Италия). Практическое применение Афинской Хартии. Создание градостроительной модульной сетки CIAM.

1951. Восьмой конгресс. Хаддесон (США). Центры городов.

1953. Девятый конгресс. Экс-ен-Прованс (Франция). Исследования жилища человека.

1956. Десятый конгресс. Дубровник (Югославия). Исследования жилища человека.

Издания CIAM

1929. Минимальное жилище. Издатель Юлиус Гофман. Штутгарт (на нем. яз.)

1931. Рациональная застройка. Издатели Энглерт и Шлоссер. Франкфурт. Германия (на нем. яз.)

1937. Жилище и отдых. «Современная архитектура» (Architecture d'aujourd'hui),

Париж (на франц. яз.)

1941. Афинская Хартия. Издатель Плон. Париж (на франц. яз.)

1948. Градостроительная модульная сетка CIAM. Коллекция ASCORAL, ж. «Современная архитектура». Париж (на франц. яз.)

1951. Десять лет современной архитектуры. Издатель Гирзбергер. Цюрих (на франц. яз.)

1952. Городской семейный очаг. Издатель Лунд Хемфри. Лондон (на англ. яз.)

1954. Городской центр. Издатель Улрико Хеп. Милан (на итал. яз.)

Градостроительные трактаты Ле Корбюзье и проблемы современного проектирования

Работы Ле Корбюзье «Афинская хартия» и «Три формы расселения», созданные в период расцвета творческих сил выдающегося французского зодчего, освещают основные черты его градостроительных концепций*.

Для полной оценки градостроительного творчества Ле Корбюзье, конечно, необходимо рассматривать и другие его книги и проекты, прежде всего «Урбанизм» и «Лучезарный город». Однако трудности понимания и оценки его концепций связаны не столько с полнотой охвата творческого наследия, сколько со сложностью и противоречивостью вклада Ле Корбюзье и его коллег

по CIAM (Международному конгрессу современной архитектуры) и ASCORAL (французской секции конгресса) в развитие градостроительной мысли нашего времени.

Едва ли кто-нибудь сегодня станет умалять значение этого вклада. Ле Корбюзье — крупнейший представитель плеяды зодчих, определивших основные черты градостроительства наших дней. И тем не менее споры вокруг его творческого наследия не прекращаются. Одни безусловно принимают все, что создано Ле Корбюзье; другие отдают предпочтение его архитектурным проектам, его пластическому мастерству, а теоретическим трактатам отводят второстепенное место; третьи ценят Ле Корбюзье как непревзойденного polemista и публициста; четвертые видят в нем наивного утописта. Творчество и личность Ле Корбюзье тем и сложны, что для всех этих оценок дают известные основания.

Будучи одним из преобразователей и радикальных новаторов в сфере архитектуры и градостроительства, Ле Корбюзье во многом остался противоречивым выразителем противоречивых обстоятельств своей эпохи. Это эпоха социальных, научных

* Напомним хронологию основных градостроительных работ Ле Корбюзье: «Проект современного города на 3 миллиона человек» (1922), «Урбанизм» (1925), «О состоянии архитектуры и градостроительства» (1930), «Афинская хартия» (1933), «Лучезарный город» (1935), «Лиризм нового времени и градостроительство» (1939), проекты планировки Алжира, Немура, Злина, Барселоны, Сан-Пауло, Монтевидео, Буэнос-Айреса (конец 20-х — начало 30-х годов), «Судьба Парижа» (1941), «Три формы расселения» (1943), проектирование Чандигарха (1949—1956).

и технических революций, разворачивающихся с новой силой в наши дни. Многие особенности социальной ситуации первой половины XX в. сохраняются и во второй его половине. Поэтому, если решения проблем, предложенные в свое время Ле Корбюзье, во многом устарели, то сами проблемы звучат и сегодня, только в новой редакции.

В этом ключ к пониманию творчества Ле Корбюзье и основание для возвращения к его трудам. Понять Ле Корбюзье — значит одновременно понять и самих себя, свои собственные проблемы.

Одна из публикуемых работ — «Афинская хартия» — долгое время оставалась настольной книгой градостроителей. Она явилась итогом IV конгресса CIAM, состоявшегося на борту парохода «Патрас», который вышел из Марселя в июне 1933 г. и, дойдя до Афин, возвратился в Марсель. Во время этой поездки группа видных архитекторов, в которой лидирующее положение в те годы занимал Ле Корбюзье, обсуждала проблемы «функционального города» на основе критического анализа материалов по планировке и застройке 33 больших городов мира. Этот конгресс может считаться не только наиболее плодотворным и «теоретичным», но и наиболее левым по широте и радикальности постановки градостроительных проблем. Итоги дебатов были суммированы Ле Корбюзье в «Афинской хартии», которая написана в духе манифеста и выходит далеко за границы традиционных проблем архитектуры. Впервые она была полностью опубликована в качестве приложения к книге американского архитектора Х. Л. Серта «Смогут ли наши города вы-

жить?» в 1942 г. и через год вышла отдельным изданием в Париже*.

«Афинская хартия» — это памятник не только организационной деятельности Корбюзье, но и его публицистическому стилю. «Афинская хартия» — это в известной мере документ, служивший целям формирования коллективной идеологии CIAM и наметивший основные направления градостроительной деятельности на ближайшие десятилетия. Влияние хартии сказалось в проектировании не только ряда европейских, но и многих латиноамериканских городов в довоенный период.

«Афинская хартия» призывала архитекторов к глубокому изучению и анализу проблем человеческих поселений. Но когда в послевоенные годы при восстановлении разрушенных городов Европы дело дошло до реализации ее основных положений, то оказалось, что положительной программы по созданию планировочной структуры города в ней практически не содержится. Выделив и проанализировав четыре основные функции города — работу, жилище, отдых и движение, Ле Корбюзье не уделил должного внимания центру города и проблеме структурного объединения четырех основных функций в единый городской организм.

Настаивая на тотальном и плановом решении проблем расселения, на необходимости радикальной реорганизации труда и быта в рамках государства, Ле Корбюзье почти не задумывается о том, какие политические формы организации экономиче-

* Основные тезисы «Афинской хартии» в виде резолюции IV конгресса CIAM были впервые опубликованы на страницах греческого журнала гражданских инженеров в 1934 г.

ской жизни могут разрешить осуществление такого рода проектов. Если бы он поставил вопрос таким образом, то неминуемо пришел бы к проблеме «начала», т. е. к необходимости сначала создавать социально-экономические предпосылки планирования и реорганизации государственной жизни, а потом выдвигать соответствующие проекты. Но такой путь рассуждений неминуемо заставил бы Ле Корбюзье погрузиться в совсем далекую от традиционных профессиональных интересов архитектора социально-экономическую проблематику. Этого Ле Корбюзье сделать не смог.

Поэтому конечным пунктом его политических рассуждений оказался абстрактный (в политическом отношении) призыв к некоей администрации, которая «должна ...», у которой необходимо «требовать ...», которой пора решить те или иные проблемы. В устах Ле Корбюзье подобного рода призывы выглядят наивны. И если он начинал с критики капиталистического города и устаревших канонов застройки, то свою позитивную проблему он основывал прежде всего на технической революции, на радикальном изменении средств производства, транспорта, связи.

«Три формы расселения» — работа, тесно примыкающая к «Афинской хартии». Если последняя — это констатация городского кризиса и перечень вытекающих из него проблем и требований к проектированию, то «Три формы расселения» — авторский вариант решения этих проблем.

«Три формы расселения» также охватывают широкий круг вопросов, лежащих за границами архитектурного ремесла, и по сути дела являются программой и схемой пространственной организации основных сфер общественной жизни. В этой работе Ле Корбюзье формулирует основные

принципы формирования сельского поселения нового типа, развивающегося промышленного города и относительно статичного радиально-концентрического города. При этом он опирается как на работы советского архитектора Н. А. Милюттина по организации промышленного города (1930—1933), так и на работу американского исследователя А. Комае по комплексному решению сети дорог США и организации в точках пересечения центров управления и культуры (1923).

Изменение предмета архитектурного проектирования, расширение задач градостроительства до проблем «жизнестроительства» — характерный признак градостроительных концепций 30-х годов и одновременно важнейший шаг в развитии современной проектной проблематики.

Расширение предмета градостроительного и архитектурного проектирования до проблем организации производства и быта было вызвано объективной потребностью дать целостное решение совокупности проблем, возникших в результате распада традиционного уклада жизни в связи с прогрессом в области техники, промышленного производства и урбанизации. Традиционное проектирование, ориентированное на выработанные в прошлом прототипы сооружений, оказывалось неспособным ответить задачам дня. Хаос, порожденный изменением форм производства и быта в городах, порождал и разного рода критику, но литературная, публицистическая и искусствоведческая критика не могла стать позитивной основой реорганизации городов. Дать такие основы не могли ни Академии искусств и архитектуры с их уважными традициями декорирования зданий, ни инженеры, занятые решением технических вопросов, ни буржуазные муниципали-

теты, которые были не в силах справиться со стихийными процессами в крупных городах.

В этих условиях родилось движение архитекторов и градостроителей, выдвинувших ряд утопических концепций, претендовавших на решение градостроительных проблем. Этот ряд начинается с проектов «города-сада» в Англии и заканчивается в конце 30-х годов проектными концепциями Ле Корбюзье и Ф. Л. Райта. В этих проектах сплелись воедино технизм и гуманизм, буржуазный конформизм и левый радикализм, художественные идеалы и требования политических реформ.

В целом эти предложения, как бы они ни различались по своему техническому, социальному и художественному содержанию, оказывались реформаторскими утопиями в духе муниципального социализма, ибо все они рассматривали возможность изменения форм расселения и их рациональной организации, не поднимая вопроса о путях изменения форм собственности и политической власти в обществе.

Архитекторы, стоявшие в стороне от марксизма, делали это вполне сознательно. Если критика капиталистического города, обличение его кризиса и неспособности муниципалитетов в «Афинской хартии» близки по духу критике капиталистического города, данной Ф. Энгельсом в «Положении рабочего класса в Англии», то средства преодоления существующего кризиса марксисты и Ле Корбюзье видели совершенно по-разному.

Марксисты видят необходимое условие и первый шаг к реконструкции капиталистического города в социалистической революции. Ле Корбюзье еще в 1923 г. опубликовал статью «Архитектура или революция», в которой противопоставил ре-

волюции идею градостроительной и архитектурной реформы. В дальнейшем, в продолжение всей жизни, Ле Корбюзье исходил из сочетания социального реформизма и профессиональной утопии.

Пытаясь объяснить, почему буржуазия не приняла концепции Ле Корбюзье с распростертыми объятиями, Дени Гольдшмит пишет: «Единственным возможным объяснением этого факта может быть необыкновенная глупость находящегося у власти класса, до такой степени консервативного, что он доходил до недоверия к тем, кто, полностью разделяя его взгляды, имел смелость мыслить быстрее, шире и дальше»*. Обвинение «находящегося у власти класса» в глупости и консервативности не выглядит серьезнее тех наивных призывов, с которыми к ней обращался Ле Корбюзье 40 лет назад: «Необходимо требовать...!»

Социально-политический утопизм проектов Ле Корбюзье и относительный схематизм его предложений порою заслоняют непреходящий вклад, который внесли он и его коллеги в эволюцию градостроительного проектирования, вклад, развитию которого предстоит отдать силы следующим поколениям зодчих.

В деятельности Ле Корбюзье и его коллег особенно существенны три факта:

во-первых, они создали множество образцов современной архитектуры, ставших реально новыми «прототипами» архитектуры XX в., и предложили значительное число технических, инженерных, художественных приемов: сплошное остекление, дома на столбах, дифференциацию дорог по видам движения, зонирова-

* Гольдшмит Д. Архитектура или революция? «Современная архитектура» (пер. с франц.), 1969, № 5, с. 21.

ние городских территорий, свободную застройку и т. п., сделавшихся несомненным техническим, функциональным и художественным достоянием современной архитектуры;

во-вторых, они создали методы функционального мышления, которые позволили связать архитектурные решения с проблемами рационализации строительного производства, организации бытового обслуживания, транспорта и пр.;

в-третьих, они связывали новые приемы архитектурного и градостроительного проектирования с необходимостью изменить привычки и стереотипы поведения горожан, архитектурные реформы — с реформами в других областях жизнедеятельности, так как исходили из принципа органической связи архитектурной формы и ее социального и культурного содержания.

Иными словами, они первыми пытались рационально сформировать новую, не опирающуюся на традиционные прототипы целостность архитектурно-технических, проектно-организационных и социально-культурных аспектов градостроительства. Ле Корбюзье и его коллеги практически не решили этих задач. Но сама их постановка — существенный вклад в развитие архитектуры, градостроительства и, как мы уже сейчас понимаем, в более широкую сферу проектирования и управления социальными процессами.

Сегодня эта задача ставится более глубоко и многосторонне, но реальнее всего она стоит перед социалистическим проектированием и управлением, для которого не существует экономических и политических препятствий, вытекающих из частной собственности. Эта задача приводит проектировщиков ко всей совокупности современных проблем градостроительства и архитектуры.

Сама постановка проблем «тотального» проектирования, охватывающего все сферы общественной жизни, вызывается как разрушением традиционных форм проектирования под действием технического прогресса, так и требованием целостной системной организации социальных процессов.

Объективная потребность в целостных проектных реформах обусловила и то остро критическое отношение, с которым были встречены градостроительные утопии 20—30-х годов. Их критика развернулась с особенной силой в послевоенные годы, когда во всех сферах общественной практики выдвигались лозунги научного подхода и научного метода, нередко обозначавшие сайентистскую идеологию. Тогда в утопических проектах Ле Корбюзье и его сподвижников стали прежде всего видеть волюнтаризм, отсутствие научного обоснования выдвигаемых решений, неадекватность представлений о важнейших социально-экономических процессах.

Узость социальных концепций Ле Корбюзье, правда, была обнаружена и в рамках архитектурной критики функционалистической теории города, сформулированной в «Афинской хартии». На VI и VII конгрессах СИАМ делались попытки преодолеть четырехфункциональную схему города (работа, жилище, отдых, транспорт). Выдвигая понятие «сердце города», ряд архитекторов (Э. Роджерс, Х. Л. Серт, Ж. Турвигт и др.) обращали внимание на культурные и социальные процессы, не учитывавшиеся «Афинской хартией», — прежде всего на процессы культурного общения, передачу традиций, сложность переплетения индивидуальных типов поведения горожан. С культурологической и социальной критикой концепций Лучезарного города выс-

тупали Л. Мамфорд, Дж. Джекобс и др.

Критика взглядов Ле Корбюзье почти всегда связана с критикой техницизма его концепций. Продолжая попытки утопического разрешения противоречий капиталистического города, он одним из первых пошел по пути принятия большого города как необходимой реальности новой «машинной эры». В этом можно видеть известное влияние футуризма. Но если для футуристов большой капиталистический город был символом, фантастическим видением будущего машинного царства, то Ле Корбюзье внес в эстетически осмысленный машинный фетишизм умеренность и рачительность инженера-организатора.

Отвергая sentimentalный ретроспективный идеал Э. Говарда и У. Морриса, он сохраняет внимание к человеку и его потребностям, пытается превратить дома и города в «машины для жилья», не лишенные романтики нового «лиризма». Концепции Ле Корбюзье двойственны в них видны то внимание к человеку и стремление организационно улучшить и поэтически осмыслить условия его жизни, то жесткий организационный порядок, в котором, как в некоторых современных «технотопиях» и «антиутопиях», потребности человека подчинены отлаженной работе городского механизма. Трудно однозначно решить, что чему подчинено в проектах Ле Корбюзье — человек городу или город человеку. Вероятно, здесь необходимо учитывать взаимообусловленность этих формул. Проблема «человек и город» не может быть решена вне контекста проблематики «человек и общество», иначе говоря, вне проблем гуманизма в их современном звучании. Кем же является Ле Корбюзье на самом деле — гуманистом или техницистом?

Размышляя по этому поводу, трудно не сопоставить Ле Корбюзье и его коллег с выдающимися гуманистами, архитекторами эпохи Возрождения. Их роднит не только проблема человека в искусстве и архитектуре, но и необычайный диапазон творческой активности, энергия, особый профессиональный «героизм», новаторское подвижничество.

В то же время само это сопоставление позволяет обнаружить принципиальную разницу в творческом мировоззрении мастеров эпохи Ренессанса и западных градостроителей начала XX в. Они находятся на крайних полюсах эры буржуазного индивидуализма и соответствующего ему понимания человеческой личности. На знамени мастеров эпохи Возрождения написаны гуманистические лозунги, открывающие эпоху индивидуализма. Ле Корбюзье — современник «заката Европы», эпохи кризиса буржуазного индивидуализма и перехода к социализму. В центре его творчества уже стоят проблемы социальной организации. Оставаясь по методам и формам работы «мастером», индивидуальным художником, Ле Корбюзье ставил и пытался разрешить проблемы, по сути дела принадлежащие социалистической формации. Двойственность впечатления, производимого концепциями Ле Корбюзье, происходит из двойственности его позиции: отвергая капитализм, он не принял полностью и социализма. Как у Ф. Л. Райта и других выдающихся западных зодчих начала XX в., эта двойственность и противоречивость нашли выход в утопии, в иллюзорном примирении коренных мировоззренческих, теоретических и практических противоречий.

Однако критика социального содержания градостроительных концеп-

ций в послевоенное время прежде всего увидела в них недостаток конкретного научного обоснования и в соответствии с этим в качестве основного направления градостроительной мысли предложила путь углубления и расширения научных исследований в градостроительстве путем синтеза социологии, экономики, культурологии и других научных дисциплин.

Пытаясь достичь синтеза науки и проектирования, К. Доксиадис, например, предложил некий симбиоз проектно-исследовательской дисциплины о всех формах человеческих поселений — «эжистику». Однако позитивные предложения Доксиадиса не достигли тех форм, которые сопоставимы с синтетическими градостроительными фантазиями Ле Корбюзье и Райта. Они остались совокупностью методологических, архитектурных, социологических и экономических исследований, систематизированных по некоторым внешним признакам.

Результаты научных исследований в области градостроительства, как можно судить сегодня, по прошествии десятилетий активных разработок позволили глубже понять природу социальных процессов урбанизации, но не привели к рождению подлинно новых проектных идей. Между проектированием и научными исследованиями растет разрыв, и его преодоление само по себе превращается в важнейшую проблему проектной деятельности. В творчестве Ле Корбюзье и его коллег по CIAM и ASCORAL этого разрыва фактически не было. Отчасти это объясняется тем, что в их работе не было научных исследований, которые получили развитие позднее, в 50—60-х годах. Но, с другой стороны, сама форма градостроительного проектирования была в то время прин-

ципально иной, она была целостной и соединяла все аспекты проектной концепции в единые, практически конкретные формы. Телесность, морфологическая конкретность проектного мышления зодчих того времени, и прежде всего Ле Корбюзье, была исключительным явлением, результатом гигантского напряжения творческой фантазии, всестороннего осмысления проектных концепций в едином, индивидуальном мышлении. Последующее разделение исследовательского и проектного творчества привело к распаду этих форм мышления, что и повело за собой выхолащивание проектного содержания градостроительной теории.

Фиксируя этот момент, мы фактически переходим к вопросам, которые не столько сближают наши градостроительные проблемы с проблемами, которые решал Ле Корбюзье, сколько разделяют их.

Работа градостроителей в настоящее время все меньше напоминает деятельность Ле Корбюзье или Ф. Л. Райта, протекавшую в мастерских, основными действующими лицами которых со времени эпохи Возрождения были художник и его подмастерья.

Ремесленно-цеховая форма существования проектной деятельности необратимо уходит в прошлое, и на смену ей является новый институт проектирования с развитыми службами научного исследования, значительной дифференциацией инженерного и проектного труда. Этот институт тесно срастается с другими столь же сложными институтами планирования и прогнозирования, вместе образующими сферу управления развитием социально-производственных процессов. Кардинальным образом меняется техника и технология проектной деятельности. Тради-

ционные средства проектирования заменяются системами информационного и технического обеспечения, сложнейшей электронной аппаратурой. В этих условиях классические формы проектной деятельности, сохранявшиеся от Витрувия до Ле Корбюзье, становятся достоянием истории.

Совокупность явлений, обобщенно называемая научно-технической революцией, ставит перед современным градостроительством принципиально новые проблемы. Сопоставляя их с проблематикой работ Ле Корбюзье, мы можем понять и оценить путь, пройденный градостроительной теорией за последние 40 лет.

Остановимся лишь на некоторых, наиболее показательных, с нашей точки зрения, проблемах такого рода.

Одной из наиболее существенных является проблема динамизма, развития структур и форм расселения. Градостроительные схемы Ле Корбюзье в основном статичны. Такая форма проектных концепций соответствовала принципам идеального проектирования, утвердившимся в архитектуре и философии со времен античности и обновленным в эпоху Возрождения.

Идеальной статической форме представления градостроительных концепций соответствует принцип качественной определенности и неизменности, устойчивости форм социально-экономической организации. Единственная форма движения, которую знает такой подход, — это рост поселений, численный рост населения и территорий, не затрагивающий качественную структуру города. Такой подход вызывает к жизни два решения. Одно из них, традиционное, состоит в дискретном увеличении поселений, образовании новых единиц расселения, тождественных по структуре и размерам. Так и в предлагаемых Ле Корбюзье «Трех формах рас-

селения» должны возникать новые города обмена с их радиально-концентрической структурой и новые сельские поселения.

Другая форма, рационализирующая стихийный рост поселений, состоит в принятии линейных схем с полосовым зонированием. Эта схема достигает компромисса качественной стабильности структуры города и его количественного (территориального) роста. Компромисс этот далеко не прост, и практика показывает, что достигнуть его весьма трудно. Схемы подобного рода выдвигались уже в конце XIX в., но получили главное развитие у Н. Милютина, Н. Ладовского, Л. Гильберзаймера, К. Докснадиса. В «Трех формах расселения» на этих принципах строится промышленный город.

Сегодня эти схемы уже не удовлетворяют градостроителей. На место трех форм расселения встает множество форм и типов городов. Но еще важнее то, что количественное представление о росте города сменяется представлением о качественном развитии структур расселения.

Сама по себе ясность, с которой сегодня выступают проблемы развития поселений, обязана возросшим темпам и четкости осмысления процессов научно-технического и социального прогресса. Учет процессов развития приводит к отказу от упрощенных вариантов «оптимальных» городов, которые, по сути дела, есть не что иное, как статические, идеальные схемы традиционного градостроительства. Сегодня проблема оптимальности в градостроительстве должна ставиться в контексте представлений о развитии города, и там она принимает совершенно иную форму — форму совершенствования методов управления развитием систем расселения.

Такое видение процесса расселения вынуждает отказаться от засты-

ших типологических схем, в которых качественная определенность поселений задана с самого начала. Процесс развития поселений становится доминирующим и подчиняет типологические проблемы задачам управления развивающимся расселением.

Решение проблем управления развитием городов тесно связано с необходимостью изменения методологии проектной деятельности и проектного мышления. Прежде всего необходимо найти методы и формы связи различных научных знаний о городе с проектированием. Эти методы более не могут быть интуитивными. Целостное, морфологически конкретное мышление как форма индивидуальной проектной деятельности зодчего не может полностью синтезировать научные знания о городе и расселении. Необходимы принципиально иные методы объединения различных знаний и представлений, соответствующие коллективной, кооперативной структуре проектной деятельности.

Проблемы синтеза представлений в проектировании касаются не только объединения проектных разработок и исследований, но и объединения разных форм проектирования, в том числе инженерных, технических, художественных. В условиях научно-технической революции стало возможным ясно увидеть зависимость процесса развития городов от организации интеллектуальной деятельности планирования, проектирования, управления. Для социалистических стран эта зависимость — закон, а совершенствование способов управления — важнейшая задача, из которой вытекают все теоретические и методологические проблемы современного градостроительства.

Поскольку градостроительное проектирование становится частью единого организма управления разви-

тием социальных систем, необходимо найти методы интеграции плановых и прогностических разработок и исследований с проектированием.

Пожалуй, именно здесь виден наибольший разрыв между проблематикой, занимавшей Ле Корбюзье, и градостроительными проблемами нашего времени. Ле Корбюзье мыслил категориями и образами, выражавшими прежде всего объект проектирования: город, конкретные формы архитектурно-планировочной организации расселения. Сегодня в качестве идеального объекта градостроительной теории и методологии все больше выступает не столько город, сколько организация градостроительной деятельности.

Превращение института градостроительного проектирования в развитую кооперативную структуру с постепенной дифференциацией профессиональной деятельности изменяет роль и место архитектора в градостроительной практике. Функции, некогда принадлежавшие архитектору-универсалу, все в большей мере разделяются между многими специалистами.

Но уменьшение доли личного творческого вклада зодчего в процессе проектирования представляет определенную опасность, так как личность всегда будет источником инициативы, проводником нравственного, гуманистического содержания проектной деятельности. С этой точки зрения, возвращение к работам Ле Корбюзье, пронизанным страстным участием в судьбе города, имеет особый смысл. Его личный энтузиазм, профессиональное подвижничество не устареют до тех пор, пока будут жить в обществе ценности человеческого творчества и нозаторства.

Ю. БОЧАРОВ, А. РАППАПОРТ

Цена 71 коп.