

**Multifunktionale Architektur im  
städtischen Kontext**

**Multi-use Architecture in the  
Urban Context**

**Architecture multifonctionnelle dans le  
contexte urbain**

**Eberhard H. Zeidler**

**Karl Kramer Verlag Stuttgart**

**Э.Цайдлер**

# **Много- функциональная архитектура**

**Перевод с английского  
А.Ю. Бочаровой**

**Под редакцией  
канд. архитектуры И.Р.Федосеевой**

**Москва Стройиздат  
1988**

УДК 721.011.2

**Цайдлер Б.**

Многофункциональная архитектура/Пер. с англ. А. Ю. Бочаровой; Под ред. И. Р. Федосеевой.— М.: Стройиздат, 1988.—... с: ил.— Перевод, изд.: Multi-use architecture/Е. Н. Zeidler.— Karl Kramer Verlag Stuttgart

ISBN 5-274-00225-0

Книга архитектора из ФРГ посвящена одной из самых актуальных, но в то же время малоосвещенных тем современного градостроительства — формированию центральных зон исторически сложившихся городов и входящих в их состав многофункциональных комплексов. Практика проектирования многофункциональных зданий и комплексов проанализирована на примерах более ста объектов, построенных в странах Западной Европы, США, Канаде.

Для архитекторов и проектировщиков.

Ил. ..., список лит.: 31 назв»

*Рецензент — канд. искусствоведения В. Л. Хаит*

4902010000—551

ц ----- 198—88

047(01)—88

ISBN 5-274-00225-0

© Karl Kramer Verlag Stuttgart 1983 ©  
Предисловие к русскому изданию. Перевод  
на русский язык, Стройиздат, 19Е



## ПРЕДИСЛОВИЕ К РУССКОМУ ИЗДАНИЮ

Предлагаемая советскому читателю книга «Многофункциональная архитектура» написана известным архитектором Э. Цайдлером — автором знаменитого торгово-общественного комплекса «Итон-центр» в Торонто, научного центра здравоохранения в Гамильтоне, административно-торгового здания в Сенчери-Плейс в Бельвиле и др. В книге излагаются прогрессивные идеи современного градостроительства, в которых город рассматривается не как совокупность сооружений, а как единое целое, непрерывно развивающееся в пространстве, а здание — как элемент этого пространства. По мысли автора, здания, объединяющие в себе главные функции человеческой жизнедеятельности, являются важнейшими компонентами городской структуры, способствуют созданию активной, социально насыщенной среды, обеспечивающей свободу общения и разнообразие выбора. Многофункциональное здание здесь рассматривается «скорее как идея, понятие, чем определённый вид сооружения». Автор подчеркивает также, что концепция многофункциональных зданий еще не раскрыта во всей ее полноте и требует дальнейших исследований; это объясняется тем, что длительное время теория и практика современной архитектуры основывались на принципах пространственного разделения функций (провозглашенных Афинской хартией) и отрицали их интеграцию.

Структура книги необычна, об этом автор говорит во Введении. Широко представленные примеры многофункциональных зданий приводятся в большинстве своем не по ходу изложения и не в конце книги, а в середине ее, после первой части, посвященной предшественникам таких зданий. Примеры даются без комментариев, чтобы читатель имел возможность критически оценить их и самостоятельно сделать выводы. Здесь кроме графического материала, всесторонне раскрывающего объект, приведены также таблицы-диаграммы, представляющие особый интерес. В них наглядно показано соотношение (в площадях и процентах) различных функций — административных, жилых, торговых, культурных и др., объединенных в многофункциональном здании или комплексе.

В третьей части рассматриваются принципы формирования многофункциональных зданий в неразрывной связи с пространственной структурой города. Последовательно проводя идею интеграции функций в городской среде, Э. Цайдлер очень внимательно анализирует требования к каждой из основных функций жизнедеятельности людей — жилищу, работе, рекреации (причем под рекреацией он понимает не только отдых и развлечения, но и все виды общественного обслуживания). Глубоко и всесторонне исследуются и внешние факторы, влияющие на формирование многофункциональной среды: общая организация городского пространства и его элементов (улиц, площадей и др.), система передвижений (пешеходных и транспортных), организационная структура города. При этом отмечается важность обеспечения «выживаемости» и надежности таких зданий, гибкости в условиях непредсказуемых изменений в будущем.

Автор особое внимание уделяет проблеме эмоционального воздействия городской среды на жизнедеятельность людей, связанного с привычными представлениями, зрительным восприятием, культурными и эстетическими требованиями.

Книга не содержит каких-либо конкретных рекомендаций для проектирования. Ценность ее заключается, в первую очередь, в том, что в ней формулируются правила и условия, которым должны отвечать многофункциональные здания. Эти принципиальные положения раскрываются автором в ходе всего теоретического исследования и иллюстрируются интересным графическим материалом.

*И. Федосеева, кандидат архитектуры*

**ПРЕДИСЛОВИЕ** Если создается впечатление, что книга содержит ряд высказываний, которые не удается логически довести до научного понимания, выяснив их эмоциональную сущность, то это лишь отражает реальность, которую мы вынуждены принять.

Как архитекторы, мы не обладаем ни привилегией ученых, которые могут исключить из своей области все то, что научно недоказуемо, ни привилегией художников, которые могут игнорировать мир реальности и проникать в сферу чувственного выражения.

Здания и формируемые ими города существуют в той сфере, которую мы можем научно объяснить, и в той, на которую мы эмоционально реагируем. Однако эта двойственность присутствует только в нашем сознании. В действительности отдельное здание может иметь только одну форму, и фактически акт строительства состоит из объединения этой двойственности в едином выражении.

Если такое смешение логического рассуждения, с одной стороны, и поэтического выражения, с другой, вместо более тщательного исследования каждого из аспектов будет осуждено как недостаток этой книги, то это моя вина, так как я выбрал этот путь несмотря на советы поступить иначе.

Но если эта книга обладает какими-либо достоинствами, я приношу свою благодарность всем, кто оказал мне поддержку и помощь в моей работе.

## ВВЕДЕНИЕ

Наиболее привлекательны для нас города, в структуре которых присутствует богатая и сложная сеть разнообразных видов деятельности и функций. Подобно любой структуре или системе, эти города требуют постоянной заботы и обновления — восстановления и реконструкции частей города, пришедших в упадок или требующих изменения.

Система тесно взаимосвязанных функций, как правило, развивается поэтапно в течение лет, временами достигая состояния экономического и социального равновесия, чтобы вновь измениться. Существенным фактором динамики этого процесса является взаимодополняемая природа городских функций — насколько они усиливают друг друга и как они совместно поддерживают повседневную жизнь города.

К сожалению, пионеры современной архитектуры не придавали большого значения функциональной взаимосвязанности, рассматривая город как вместилище отдельных функций, которые должны быть разделены, чтобы не подавлять друг друга. Хотя и сегодня города страдают от подобных проблем, время изменило нашу точку зрения и вследствие этого подход к их анализу. Мы уже с меньшей готовностью рассматриваем наши города как плохо функционирующие организмы, требующие хирургического, тем более глобального вмешательства, которое слишком часто предписывалось в прошлом. В их видимом беспорядке мы все больше находим признаки присутствия им жизнеспособности.

Изменению подхода к проблемам наших городов содействовали многие — социологи, архитекторы, градостроители и политические деятели; но особенно существенную роль в этом сыграли жалобы тех, кому довелось быть свидетелем последствий современных градостроительных решений. Поражение таких утопических моделей, как перестройка города, города-спутники, административные города и им подобных, продемонстрировало полное отсутствие преемственности — так же, как и бессилие философии современного градостроительства, игнорирующей взаимосвязь повседневных городских функций. Тем не менее сегодня взаимосвязь внутренних функций здания с его окружением вновь интересует большинство архитекторов, работающих в городском контексте.

Эта книга посвящена особому аспекту архитектуры города — зданиям или группам зданий, которые выполняют множество функций, и концентрируют внимание на их значении с точки зрения градостроительства. Так как многофункциональное здание тесно связано со своим окружением, оно не сможет существовать вне городской среды, питающей его сущность. Следовательно, мы должны изучать многофункциональные структуры не только в отдельности, но в контексте города, который вызвал их к жизни.

В книге исследовались следующие вопросы:

Связаны ли эти здания пространственно и социально со своим окружением?

Стимулируют ли они пешеходное движение по улице и, кроме того, облегчают ли движение транспорта?

Способствуют ли они разнообразию общественных функций и более эффективному использованию городского пространства?

Создают ли они структуру, в которой различные функции дополняли бы друг друга к взаимной пользе?

Проще говоря, обогащают ли многофункциональные здания городскую ткань? Я думаю, что да.

Конечно, многофункциональные здания не являются панацеей в решении городских проблем. Нет никаких гарантий, что в определенных ситуациях такое здание будет служить лучше, чем монофункциональное. Даже сегодня сооружается много огромных многофункциональных комплексов, которые вызывают такие же гигантские разрушения в городах, что и в 1950-е годы, только с тем отличием, что сегодня они в большей степени предназначены для потребителя. Слишком часто они поглощали разнообразные функции и виды деятельности, развивавшиеся вдоль улицы, и заточали их в монотонной среде внутреннего пространства. Однако существует много удачных проектов, более восприимчивых к существующей городской ситуации, например, ансамбль Кальвер Штрассе — Вотебюльплатц в Штутгарте, квартал Сент Лоуренс в Торонто, Музыкальный центр в Утрехте и др.

Многофункциональное здание обсуждается в этой книге скорее как идея, понятие, чем определенный вид сооружения. Оно включает в себя все здания, которые содержат более одной из трех основных функций человеческой жизни. Многофункциональное здание должно не только объединять эти внутренние функции, но и связывать их с городским контекстом. Поэтому многофункциональными структурами может быть как относительно небольшое здание, действующее как звено в городском пространстве, так и огромный комплекс, который сам является почти городским кварталом.

В концепции многофункциональности масса неисследованных вопросов, что в значительной степени объясняется тем, что современные архитектурные теории ее отрицали.

Такой тип здания воскрешает в нас память о городской жизни прошлого, признаки которой все еще сохраняются в наших городах, и позволяет нам надеяться на создание новой лучшей городской среды.

Многофункциональное здание обещает, исходя из ошибок прошлого и запутанной сложности настоящего, возродить форму зданий, в которых вновь могла бы раскрыться городская жизнь. Выполнение функций городской жизни рассматривается теперь не как необходимость разделения ее элементов, а как настоятельная

потребность их слияния. Проекты, представленные во II части, включают разнообразные типы зданий, которые объединяет только одно: многофункциональность.

Ренессанс-центр архит. Портмана в Детройте был задуман такого большого масштаба, который казался необходимым для воссоздания многофункциональности в пришедшем в упадок центре американского города, хотя следует признать, что попытка включить этот комплекс в городскую ткань не удалась.

К счастью, однако, эти комплексы положили начало тенденции включения многофункциональных зданий в городской центр, что вновь позволит меньшим по размерам зданиям выйти на городскую сцену.

Исторические предшественники и ближайшее прошлое современной архитектуры должны быть рассмотрены в новой перспективе с учетом всех лучших решений. Мы не можем утверждать, что наша творческая деятельность проистекает только из нашего воображения, не испытывая влияния исторического прошлого. В творчестве не следует впадать в крайности, либо исключая все ценные идеи последнего полувека современной архитектуры, либо полностью отдавая предпочтение памяти прошлого.

Книга предлагает изучить то, что уже есть, и посмотреть, каким образом мы можем создать лучшую среду благодаря включению многофункциональных зданий в ткань города.

Книга разделена на три части. Первая часть посвящена наиболее важным историческим примерам многофункциональных зданий. Подчеркиваются также решающие обстоятельства, способствовавшие забвению многофункциональных зданий как жизнеспособной модели городского сооружения.

Во второй части приведены без комментариев проек-

тные материалы и фотографии различных многофункциональных зданий из разных стран. Они отражают множество решений — от мелкомасштабных проектов реконструкции до более крупных комплексов, расположенных в центрах городов. Мы сознательно отказались от любых комментариев, одобрительных оценок или критических замечаний. Очень легко использовать фотографии зданий как отдельный пример для доказательства определенной точки зрения. Это бывает часто несправедливо по отношению к зданию, вырванному из контекста, и не служит ничему, кроме выявления блистательных качеств критики. Реальность архитектуры намного сложнее, и к ее пониманию должно предъявляться больше требований. Я думаю, однако, что этот вывод станет очевиден при изучении представленных примеров.

В третьей части рассматривается понятие многофункционального здания с точки зрения проблем, которое оно выдвигает, и его потенциального вклада в качество городского пространства. Рассматривая эти принципы здесь автономно, я надеюсь, что они могут быть полезны при изучении примеров, представленных во второй части. Считаю это наиболее позитивным подходом для лучшего понимания нашей задачи по восстановлению городской среды. В этом смысле эта книга является архитектурной «кулинарной» книгой, и я не считаю это умаляющим фактором, так как «кулинарные» книги нужны. Они не только показывают конечный результат, но и сообщают, как этого достичь. Бели это хорошая «кулинарная» книга, то в ней также говорится об ингредиентах и их свойствах, что позволит затем «повару» с творческой жилкой использовать их в новых сочетаниях. Поэтому «кулинарная» книга интересна, в первую очередь, повару и только косвенно обедающему гостю.

# Часть I. ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДШЕСТВЕННИКИ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ЗДАНИЙ

i-f-1

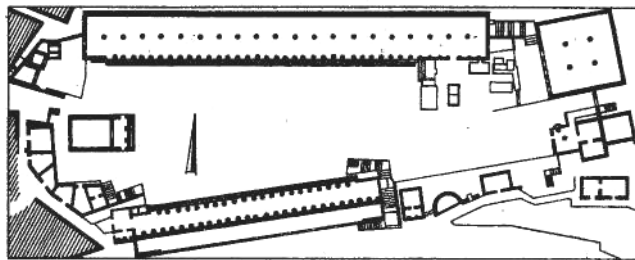
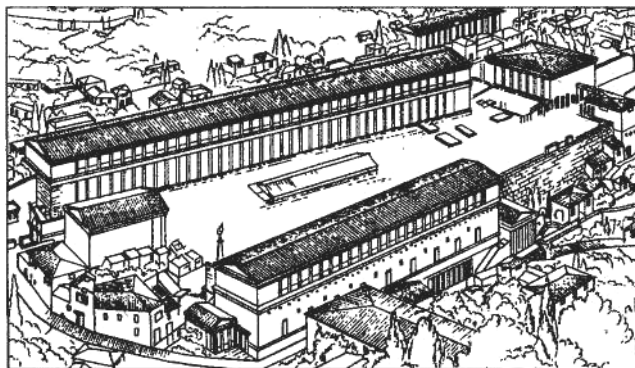
Нет смысла описывать здания как многофункциональные сооружения периода до промышленной революции. Они существовали и были составной частью европейских городов. Они строились и использовались людьми на протяжении столетий.

Греческие агоры и римские термы — широко известные примеры ранних многофункциональных структур. Агора, гражданский центр греческих городов, представляла собой нечто большее, чем просто правильно организованные торговые ряды. Пространство вокруг них служило социальным и политическим форумом для горожан, где проходили разнообразные дискуссии и собрания. Термы тоже были театром не только для спортивных состязаний, развлечений, но и для общественных собраний. В их, как правило, симметричных планах были предусмотрены различные помещения для разных видов деятельности: библиотеки, театры, лекционные залы, спортивные залы, столовые. В римском и греческом обществе работа не рассматривалась как всепоглощающая деятельность, занимающая все время человеческой жизни; и главная черта, присущая их общественной жизни, — гражданственность — выражалась физически и эмоционально в многофункциональных общественных сооружениях. Такие структуры отражали дух и устройство общества, их породившего.

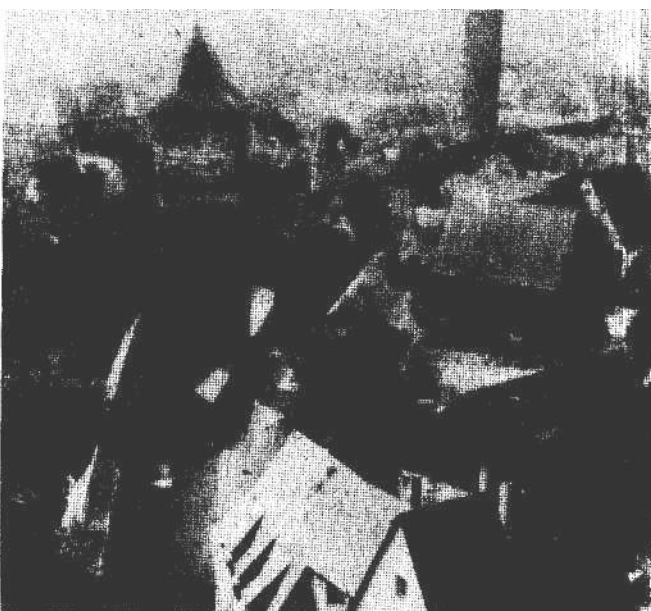
В обществе, где религиозная и экономическая сферы жизни превалировали над общественной, гражданские многофункциональные здания теряли свое значение. Примером этому служат средневековые города. Здесь функции больших многофункциональных сооружений, характерных для римского и греческого общества, выполнялись мелкими частными зданиями. Например, как описывает Говард Саальман в своей книге «Средневековые города», первые городские советы — ратуши — размещались не в специально созданных для этой цели зданиях, а в частных сооружениях, как правило, наполовину укрепленных башнях.

В стенах средневекового города сосредоточивались все сферы деятельности его обитателей. Жизнь горожанина ограничивалась собственным домом и протекала внутри него, за исключением немногочисленных обрядов или функций, совершавшихся в церкви или ратуше. Горожане, как правило, жили этажом выше своей мастерской или лавочки. Жилище и место приложения труда сосуществовали в единой структуре, образуя наиболее устойчивую многофункциональную единицу любого города, старого или нового. Такие частные многофункциональные здания были характерны для средневекового города и создавали его особый облик.

Со временем средневековые города становились перенаселенными и плотно застроенными. Почти не оставалось места для возведения новых домов, и строительство должно было выйти за пределы стен города. Таким образом, как пишет Саальман,



1. Греческая агора



2. Стена Ротенбурга заключает в себе все виды деятельности горожан средневековья

«жилище и торговля, производство и потребление разделились. Горожане стали жителями пригородов». Произошло расщепление городской ткани, предзнаменовавшее современное развитие пригородов-спален.

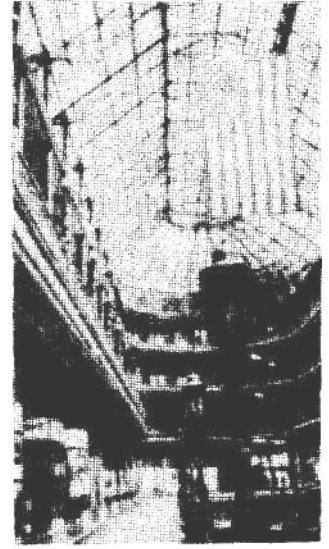
Изменение в социальном устройстве средневековых городов привело и к изменению использования зданий. В связи с ростом численности населения и его концентрацией в городах появилась необходимость строить «много квартир над одной мастерской». Характерным примером Этого может служить известный парижский многоэтажный жилой дом начала XIX в. Весь первый этаж занимали магазины, рестораны, кафе, театры, а над ними — четыре-пять этажей квартир. Так, элегантным вариантом этой модели может служить улица Риволи, где первые этажи домов объединены аркадой, защищающей покупателя от непогоды и зрительно объединяющей фасад улицы. Осман взял эту модель за основу жилого блока для его необыкновенно успешной реконструкции улиц и бульваров.

Свое высшее развитие многофункциональная модель торгово-жилищного комплекса получила в виде крытого пассажа или галереи. Горизонтальный ряд таких жилых блоков формировал длинный, перекрытый стеклянной крышей двухсторонний пешеходный проход, каждый конец которого выходил на улицу. Такие галереи-пассажи являлись жизнеспособным типом застройки в Европе наряду с многоэтажным жилым домом парижского типа: оба типа городской застройки получили широкое распространение в Северной Америке.

Пассажи могут быть включены в городскую ткань, объединяя существующие здания в единую структуру. Огромный градостроительный потенциал использования перекрытых галерей наилучшим образом виден на примере Парижа. Здесь сложная сеть пассажей была создана вокруг бульвара Монмартр, что позволило использовать узкие длинные земельные участки между улицами, вдохнуть новую жизнь во внутреннюю застройку кварталов и открыть новые пешеходные пути.

Пассажи были удобны с точки зрения использования участка, занимая мало ценного фронта фасадов из-за своего перпендикулярного расположения к улице. Такие структуры были особенно доходны благодаря своему различному функциональному использованию. Магазины, лавки ремесленников, ночные клубы, рестораны, кафе и даже музеи располагались на первом этаже. Жилье, а иногда конторы занимали верхние этажи.

В плане пассажи обычно представляли собой регулярную сетку колонн, соответствующую размерам участка. Каждый пролет имел собственный вход и Лестницу, специальные большие лестницы были предусмотрены для помещений общественного



3. Разрез парижского жилого дома с лестничной связью
4. Фасад парижского жилого дома с лестничной связью
5. Фрагмент плана Парижа (кварталы Бон-Нуviel и Порт Сен-Дени и их пассажи)
- 1— общественные пути; 2— колоннады; 3— открытые пассажи (дворцы, сите, тупики); 4— крытые пассажи
6. Галерея в Кливленде
7. Парижский пассаж

назначения, расположенных на втором этаже, например ресторанов. Гостиные в квартирах, имеющих обычно два уровня, выходили окнами в пассаж, а спальни располагались выше стеклянного перекрытия над пассажем. Несмотря на различные варианты основной модели пассажа, все они сохраняли подобное вертикальное зонирование (распределение функций).

Хотя пассажи получили большое распростране-

ние в XIX в. и, во многом\* предвосхитили развитие прогресса в технологии стали и стекла, современные историки не связывают их с началом индустриальной эры. Несмотря на их часто значительные размеры и элегантный фасад, они были слишком скромным изобретением, слишком тесно вплетались в существующую ткань города, чтобы охарактеризовать разрыв с прошлым. Этот разрыв будет связан с созданием огромных выставочных залов, вокзалов и выдающихся инженерных сооружений. Отделенные от реальности городской жизни пространством, эти исполинские сооружения провозглашали достижения промышленной революции.

Значение же пассажей состояло в другом. Они показали богатый потенциал ввода новых элементов и обновления городской среды в масштабе целого века. Сооружение пассажей не означало изменение или разрушение отдельных кварталов города. Они решали проблемы непосредственно близлежащего окружения, кроме того, они продемонстрировали большие возможности, заложенные в идее создания непрерывной функционально насыщенной пешеходной сети для города в целом.

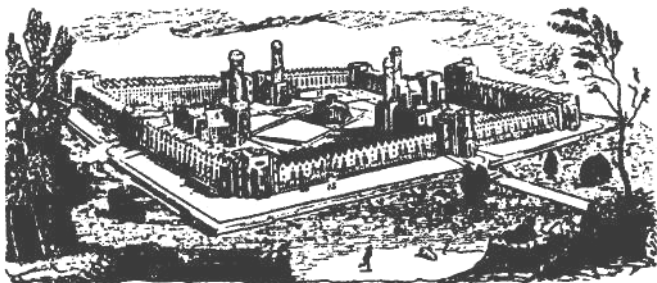
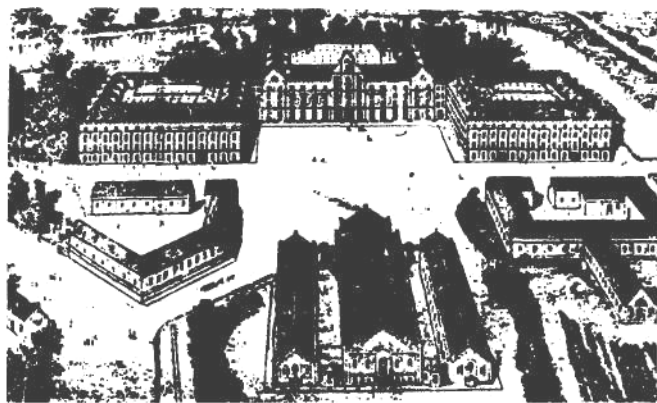
Сегодня пассажи, сохранившиеся в Париже и других городах, живут и функционируют столь же активно, как и прежде. Они существуют как один из последних примеров ярко выраженной многофункциональной городской структуры.

## ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ И УТОПИЯ: КОНЕЦ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ЗДАНИЙ

Промышленная революция резко изменила облик городов. Прежние приемы застройки и образ мысли казались устаревшими. До тех пор, пока города оставались относительно устойчивыми торговыми и административными центрами, их сложная структура объяснялась непосредственно этими видами деятельности. Однако промышленная революция способствовала появлению целого ряда новых видов деятельности и форм их осуществления, которые было трудно ввести в существовавшую городскую ткань. Объем городских проблем возрос и вышел из-под контроля. Простые реформы более не удовлетворяли.

С развитием машинного производства полностью изменился характер работы большинства населения. Индивидуальное производство в домашних условиях стало экономически нецелесообразным. Чтобы выжить, нужно было использовать машины. Это означало необходимость работать на новых заводах, которые были расположены в теле городов. Так, новая сеть железных дорог, связавшая сельскую местность с городами, способствовала огромному притоку людей в промышленные центры, в результате чего начался безудержный рост городов. В 1800 г. в Лондоне было около 1 млн жителей. В течение примерно 30 лет его население удвоилось. Подобную статистику можно было наблюдать во всех промышленных странах. С 1830 по 1870 г. городское население Америки выросло от менее 0,5 млн до более 5 млн.

Изменилась не только основная структура общества, стали другими и жилищные условия. Беневело описывает эту ситуацию в работе «Истоки современного градостроительства»: «Жилые районы



8. Сен-Симон

9. Роберт Оуэн



10. Фамилистера Годена. Разрез

стремились строить ближе к рабочим местам, таким образом, что дома и заводы часто оказывались в близком соседстве, случайно перемежались, что было взаимно неудобно.

Дым проникал в дома, а отходы загрязняли воду, движение промышленного транспорта было, как правило, затруднено частным транспортом. ... Хаос постоянно усиливался из-за динамичного развития промышленности. Заводы перестраивались и расширялись, дома разрушались и реконструировались, городские окраины все глубже проникали в пригороды, никогда не достигая равновесия.»

Американские и европейские города столкнулись с одинаковыми социальными проблемами, которые усугублялись индустриализацией: нищетой, неграмотностью, преступностью, алкоголизмом, проституцией и душевными болезнями. Поэтому неудивительно, что социальная критика рассматривала города как среду, физически и морально деградирующую. Неизбежно появились предложения по созданию идеальных обществ, основанных



на альтернативах-капитализму как первопричине возникновения различных городских проблем. Утописты не только хотели введения нового законодательства, направленного на улучшение здоровья людей и санитарных условий, но и стремились построить полностью новое общество.

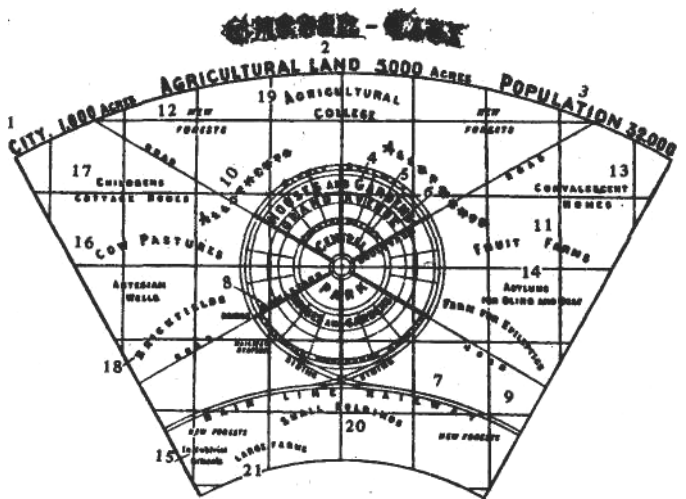
Такие философы, как Роберт Оуэн, Шарль Фурье и Сен-Симон предлагали общество, основанное на скороспелой и наивной форме социализма. Они устанавливали правила для этих обществ, которыми определялось все, начиная с общих социальных вопросов, таких, как частная собственность, и кончая такими аспектами строительства и планировки, как ширина дорог и зеленых насаждений. Их работы конца XVIII — начала XIX в. сформировали основы современной философии градостроительства. Впоследствии эта философия сильно повлияет на доктрину функционального города СИАЙ, доктрину, которая прервала богатую историю городских многофункциональных сооружений.

Из движения утопистов возникли три основные идеи, которые способствовали переходу от традиционных градостроительных концепций к совершенно новому направлению. Во-первых, идеальное утопическое общество представляло собой изолированное целое, расположенное среди благоприятного ландшафта, свободное от хаоса городской жизни. Рассматривая город со всеми конфликтными ситуациями и вытекающей из них социальной несправедливостью как врага, утописты стали развешивать свои решения за пределами города.

Это стремление иллюстрируют «фамилистеры» Годена: «Так как напротив «фамилистеры» не располагаются другие здания, то соответственно нет и любопытных соседей, выглядывающих из окон. Прекрасным летним вечером каждый житель сможет только закрыв дверь в большой зал, присесть у открытого окна, выкурить трубку или почитать книгу в полной уединенности, как если бы он был владельцем отдельного дома, стоящего на собственном участке».

Во-вторых, утопическое сообщество было ограничено по количеству жителей. Идеальный город не должен был стать безграничнымместилищем людей и видов деятельности. Абсолютная численность населения промышленных городов не только безвозвратно изменила характер городской жизни, но и вызвала множество социальных болезней, которых утописты стремились избежать. Не случайно в поздних утопических проектах таких архитекторов, как Ле Корбюзье, большое значение придавалось идеальным размерам. Была аргументирована мысль о том, что если общество ограничить разумными пределами, то оно станет социально и физически управляемым. К несчастью, эта идеализированная точка зрения противоречила реальности растущих промышленных городов.

В-третьих, утописты предложили функциональное зонирование как возможность частичного решения социальных проблем. Они изучали общество в целом, затем выделяли его составные части и планировочно располагали их таким образом, чтобы избежать возможных конфликтов. Во многих отношениях эта концепция была противоречива. Хотя фаланстеры Шарля Фурье объединяли разные виды деятельности в многофункциональную структуру, она тщательно проектировалась таким обра-



Л. Э. Говард. Город-сад



Living and Working in the Smoke



Living in the Suburbs - Working in the Smoke



Living & Working in the Sun at WELWYN GARDEN CITY

зом, чтобы разделить их, что показывает следующее: «Одно крыло должно объединить все шумные виды работ — столярные мастерские, кузницы и др. Оно должно вместить также все помещения для детского труда, так как дети очень шумны в своей деятельности, Другое крыло содержит гостиницу с залами и другими помещениями для посторон-

них, чтобы они не занимали центральный объем здания и не мешали семейной жизни».

Работы утопистов повлияли на другие градостроительные концепции, складывающиеся в это же время в Америке и Европе. Эти различные философские разработки вместе с принципами утопистов образовали идеологическую основу современной градостроительной доктрины — доктрины, которая отрицала значение многофункциональной структуры как важной городской модели. Чтобы понять, почему многофункциональные сооружения были отвергнуты и к нашему времени исчезли, необходимо объяснить философский контекст, в котором существовало это явление.

Идеи радикально настроенного английского философа и утописта Дж. Бентама были благожелательно встречены в Америке в начале XIX в. И Америка, и Европа столкнулись с близкими градостроительными проблемами, вызванными ростом индустриализации, и на обоих континентах велись поиски их решения. Но основополагающие условия жизни американского общества были совершенно иными.

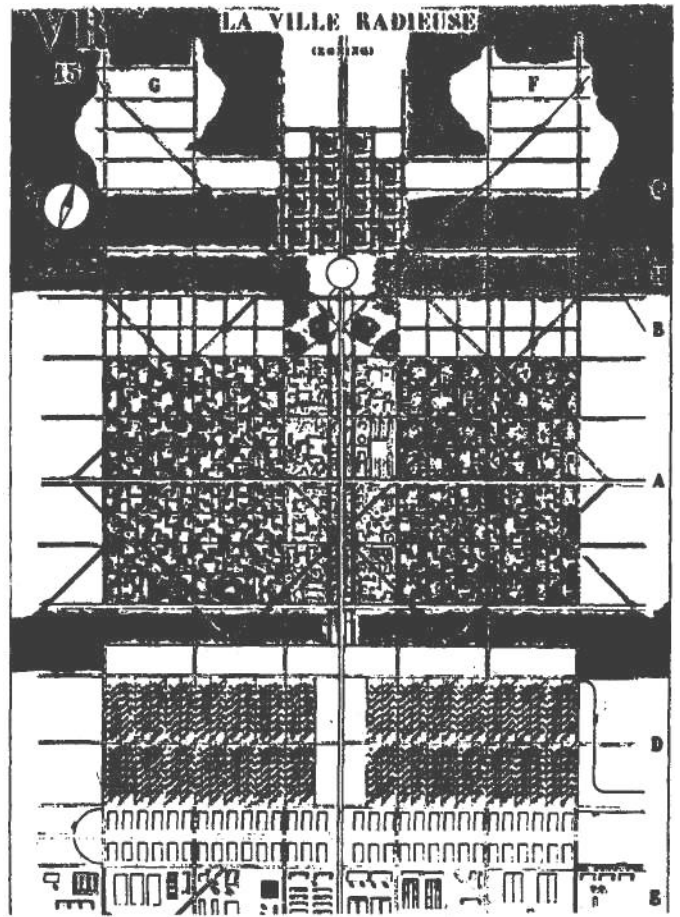
Америка формировалась под влиянием ценностей сельскохозяйственных традиций, ассоциированных с нравственным характером сельской жизни. Томас Джефферсон, философ, архитектор и государственный деятель, воплощал эту идею и часто предостерегал против губительного влияния городской жизни. Движение утилитаризма Бентама дало американским социологам наиболее убедительные аргументы в пользу превращения этой традиции в градостроительную философию, несущую американский характер. Бентам и Джефферсон выступали за научный, рациональный подход к демократической форме правления. Оба верили, что добиться наибольшего блага для максимального большинства можно только с помощью приемлемой морали. Соответственно те, кто разделяли их взгляды и стремились нейтрализовать вредное влияние города, искали пути улучшения санитарных условий, здоровья людей, чистоты воздуха, открытых пространств и условий для образования и отдыха.

Существовала тесная связь между английским и американским движением «создания парков» (Park Movement), которое формировалось на основе этой философии. Общедоступные парки, всеобщее образование, бывшие ранее привилегией богатых, стали рассматриваться как нравственное спасение от болезней общества.

Ф. Л. Ольмстед, наиболее влиятельный американский ландшафтный архитектор, использовал философию утилитаризма при планировке парков многих американских городов. Его проекты позднее воплотились в законченные системы парков. Ландшафтное организованное пространство, символ более здорового и свободного общества, вновь вернулось в города.

Утописты предлагали идеальные управляемые общины за пределами городов; «ландшафтное движение» выработало особый инструмент для возрождения самого города — оба направления дали дальнейшее развитие концепции разделения функций. Убеждение, что парки могут обладать нравственной и социальной ценностью, придало им значение как части новой градостроительной философии.

К тому времени, как проект города-сада Эбене-



13. Ле Корбюзье, Лучезарный город

A — жилье; B — отели, посольства; C — складская зона; D — фабрики; E — тяжелая промышленность; P — города-спутники (например, местопребывание правительства или Центр социальных исследований); H — железнодорожный вокзал и аэропорт

зера Говарда был опубликован в 1898 г., идеи, его вдохновлявшие, уже были сформулированы, обсуждены и приняты как правильное направление планировки новых городов. Его проект основывался на теориях создания кооперативного общества, близких к идеям утопистов

Город-сад расширился концентрическими кругами от административно-торгового и культурного центра к зеленому поясу сельскохозяйственных земель. В центре на отдельных участках располагались гражданские здания и сооружения. Промышленности, жилью и школам отводились специальные территории, разделенные между собой. Размеры города и численность населения регулировались, последняя достигала максимум 30 тыс. жителей.

Джейн Джекобс показала значение плана Говарда в своей книге «Смерть и жизнь великих американских городов»: «Говард выдвинул сильные градоразрушающие идеи. Он считал, что решить проблемы города возможно путем выделения из целого некоторых простых функций и организации каждой из них относительно самостоятельно».

Эта планировочная философия не нуждалась в многофункциональных зданиях. Такая структура рассматривалась как часть обычного городского беспорядка, путаницы, которая должна быть ликвидирована или сведена к минимуму.

От идеи существования городов как жизненной



и социально динамичной среды полностью отказались в начале XX века. Люди не искали путей обновления городов, с помощью многофункциональных зданий; вместо этого они хотели заменить старые города новыми.

Оглядываясь назад, было бы несправедливо характеризовать современных архитекторов, претворявших эту философию в жизнь, как злых демонов по отношению к городу. Такие проекты, как знаменитый Лучезарный город Ле Корбюзье, должны рассматриваться в контексте всей его деятельности. Это было модное и во многом поэтичное выражение более гуманного общества, которое он рассматривал. К сожалению, для жизни в таком обществе необходим был «новый человек», что было нереально. Но, что более важно, воплощение его проекта требовало последовательного рассредоточения существующего города, что не могло быть допущено.

В большинстве этих проектов были особенно наивны представления о политической структуре, в которой они могли быть реализованы.

### СИАМ и господство функционального города

Международный конгресс современной архитектуры (СИАМ) был создан в 1928 г. в Сарразе (Швейцария) вследствие неудовлетворения результатами конкурса на здание дворца Лиги Наций в Женеве. Долгожданное официальное признание новой эры в архитектуре и градостроительстве превратилось в мелкие споры между членами жюри, скрывшие реальные различия в идеологических позициях.

Эта неудача побудила архитекторов взять дело в свои руки и организовать международную встречу «умов». Это было необычайное начинание. Впервые ведущие архитекторы всего мира собрались вместе в Сарразе для разработки нового направления архитектуры и градостроительства.

Основной документ СИАМа был создан на IV конгрессе, созванном в августе 1933 г. Участники хорошо подготовились. В результате обсуждения и анализа 33 городов была принята декларация основных принципов, или Афинская хартия. В ней архитекторы СИАМа отметили некоторую ограниченность идеи города-сада. «С возникновением городов-садов основанное англичанами общее движение за освобождение человека от антигуманной среды современного города рассматривало индивидуальный дом как единственное спасение от сложившейся катастрофической ситуации. К несчастью, это решение повело за собой разрастание жилых образований и окончательное отчуждение определенных обжитых территорий. Теперь нашей целью будет не рассредоточение городских элементов, а ... «аэрация города».

Другими словами, было признано, что индивидуальный дом, будучи сельским понятием, способствующим расточению земли, неприемлем для города. Рациональнее использование многоквартирных домов, освобождающих землю для общественных интересов.

Фраза «аэрация города» была особенно характерной. Она заключала в себе довольно полное преобразование города, несмотря на отказ от «нерассредоточения» городских элементов. Практически

Хартия отстаивала рассредоточение и функциональное разделение частей города.

И восторженный язык Афинской хартии, и ее убежденность заслуживают особого восхищения. В 99 тщательно сформулированных параграфах Хартия анализировала проблемы города и предлагала довольно ясные пути их решения. «Афинская хартия открывает все двери для современного градостроительства. Она является ответом на существующий городской хаос. В руках властей классифицированная, по параграфам прокомментированная и объясненная Афинская хартия является инструментом, при помощи которого будущее городов может быть приведено в порядок» (выделено автором).

В ней были перечислены четыре функции городской жизни: жилище, работа, отдых (в свободное время) и передвижение. Определив таким образом эти функции, Хартия далее объясняла их значение в области градостроительства: «Четыре ключевые функции градостроительства требовали принятия специальных мер, обеспечивающих наилучшие условия для развития деятельности каждой функции так, чтоб они... могли принести порядок и организованность в обычные условия жизни, работы и культурных потребностей... Ключевые функции должны быть автономными... Они будут представлять собой базу для освоения территории и размещения сооружений. Застройка городов и населенных мест должна осуществляться на основе широкого использования передовых достижений техники».

Афинская хартия перевела градостроительную философию современного архитектурного движения в программу для строительства. Эта программа оставалась почти неизменно на протяжении последующих 25 лет, поддерживаемая работами ведущих архитекторов. Зигфрид Гицион выразил лучше других господствующее архитектурные идеи в своей книге «Пространство, время, архитектура»: «Раньше совмещение места работы и жилища было совершенно естественным, но такое сочетание не могло быть перенесено в большие города... Если в наш промышленный век мы не сможем четко разделить функции повседневной жизни, это приведет к смерти большого города».

И в других работах были выражены подобные идеи. Используемые образы напоминают ранние описания промышленных городов как «больных раком». Ле Корбюзье в своей работе «Взгляд на градостроительство» говорил об «Улице, с ее толпой и механизированным ужасом, смертельным врагом детей». Серт в своей угрожающе озаглавленной книге «Могут ли наши города выжить?» выразил похожее отношение к традиционной улице. Он даже дошел до объяснения военных преимуществ (в случае, если наши города будут разбомблены) от создания высотных башен по сравнению с комплексным подходом к ткани города.

Если города действительно представляли собой жестокие загадки, требующие глобальной реорганизации, то, по их мнению, спасти их мог только организованный подход, предложенный СИАМом. Но некоторые в этом сомневались. Были предложены другие пути. Один из них особенно значителен по своему своеобразию и как пример игнорирования Афинской хартии может быть назван Рокфеллер-центр в Нью-Йорке.

## Рокфеллер-центр: обновление старого города

В период экономического кризиса, одновременно с разработкой Афинской хартии, для Нью-Йорка был создан значительный проект — Рокфеллер-центр. Он явился важным отправным моментом в градостроительстве, особенно для одного из явно нездоровых городов, обсуждаемых в Афинах. Он продемонстрировал другое, более старое, направление реконструкции в современном городе. Огромный по размерам, он стоит в центре Манхэттена — средоточии бурлящей городской жизни. Он не может быть определен иначе, как проект многофункционального использования, противоположный доктрине современного движения, предлагавшей разделение функций.

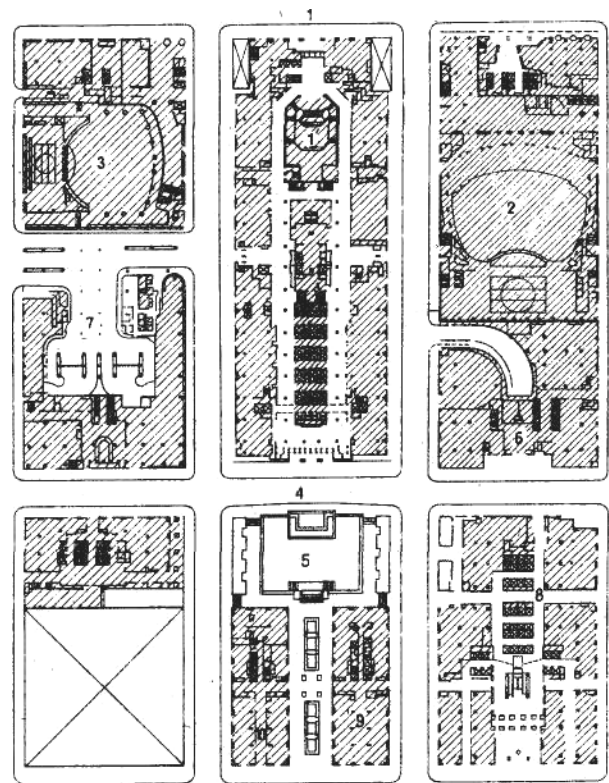
Если мы оставим в стороне его очевидные архитектурные преимущества и посмотрим только на план на уровне улицы, то увидим схему, учитывающую модель традиционной улицы. В центре располагается углубленная площадь — «плаза» — образное и активно используемое общественное пространство. Ниже уровня улицы торговый пассаж объединяет различные здания комплекса системой пешеходных путей, связанных с метрополитеном. С этого уровня также есть выход на общественную площадь. Даже организация поверхности земли, напоминающая традиционную нью-йоркскую улицу, сильно способствовала успеху комплекса и отличала его от современной функционалистской философии градостроительства.

Заглубленная площадь — довольно необычный пример городской топографии: цветущая долина внутри сухой и плоской сетки улиц Нью-Йорка. Соседство этого праздничного общественного пространства с суровым городским окружением придавало ему привлекательность оазиса. Его можно сравнить с деловым кварталом среди нескончаемой зелени или с башнями, похожими на храмы, овеваемые ветрами.

Проект, законченный до самых мелких и привлекательных деталей, демонстрирует ценность повседневной городской жизни. Усталые покупатели отдыхают около фонтанов, ведущих к площади, служащие офисов загорают на многочисленных озелененных крышах-террасах, посетители довольно изысканных кафе наслаждаются окружающей обстановкой — и все это часть хорошо продуманного и согласованного действия.

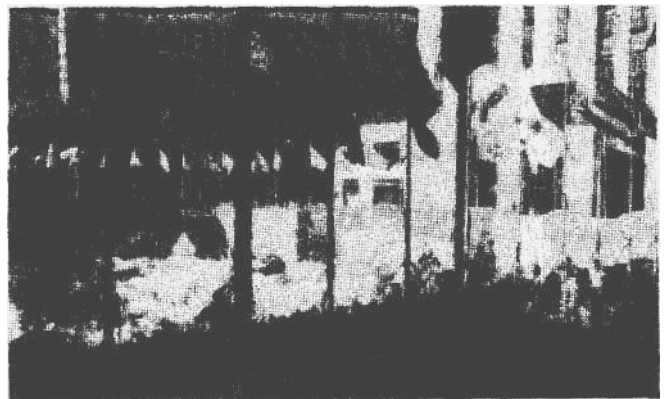
Архитекторы, принимавшие участие в разработке Афинской хартии, и многие другие сегодня высказываются за создание большого открытого пространства вокруг здания. Правила, действующие в американских городах, требуют, чтобы здания отступали от красной линии. Здания Рокфеллер-центра были построены вдоль красной линии и сохраняли единство фасада улицы. Высотные башни комплекса отступали от нее, открывая доступ солнцу; его проектировщики думали также о пешеходе, учитывая восприятие улицы и неба.

В соответствии с современными архитектурными теориями здание должно отступать от красной линии как из символических, так и практических соображений, создавая пространство для рекреации. Однако решение центра было противопоставлено современной теории и явилось местом при-

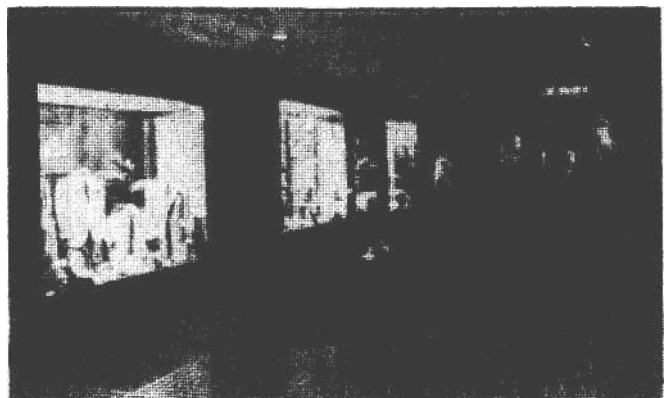


14. Рокфеллер-центр. План на уровне улицы

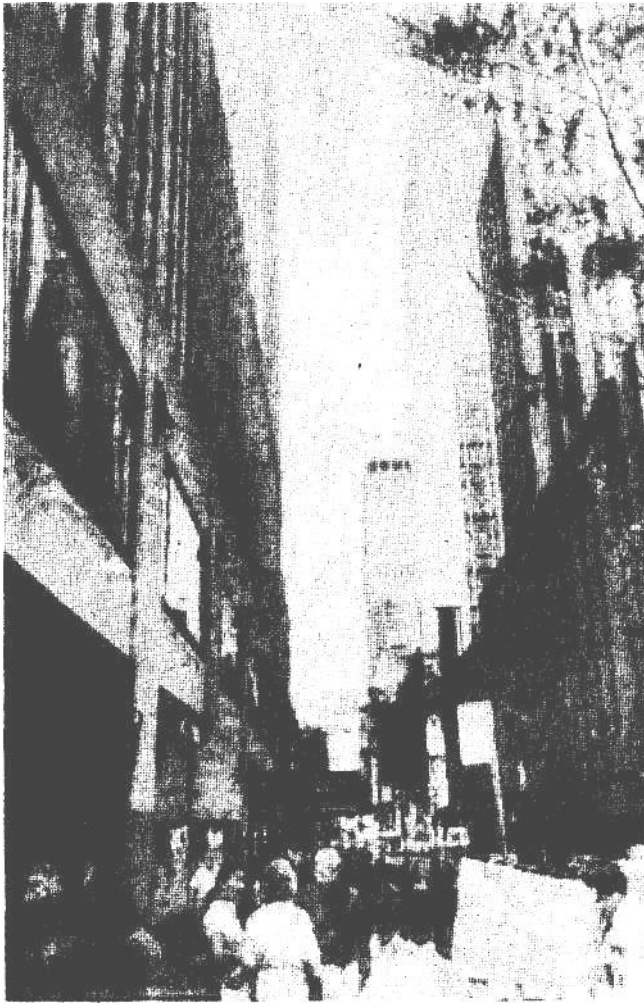
1 — главное высотное здание центра; 2 — радио-сити; мюзик-холл; 3 — центральный театр; 4 — тошаль Рокфеллер; 5 — заглубленная площадь; 6 — объединенный пресс-центр; 7 — гараж; 8 — здание «Интернешл\*»; 9, 10 — здания посольств; здание «Бритиш эмпайр» и «Французский дом»\*



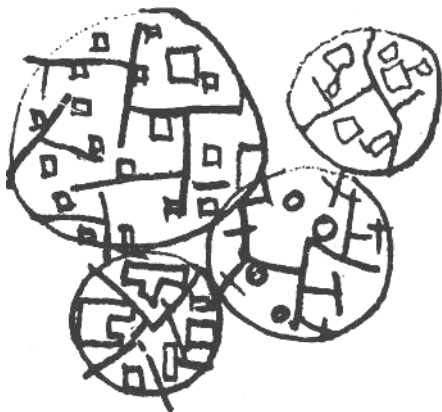
15. Рокфеллер-центр. Заглубленная площадь. Умелое сочетание городского пространства и городской жизнедеятельности



16. Рокфеллер-центр. Нижний уровень. Вид торговой галереи



17. Рокфеллер-центр. Проект учитывает традиционный характер улицы



18. Примеры интеграции

Вверху слева — конторы; вверху справа — административные учреждения; внизу справа — ремесленные мастерские; внизу слева — производственные предприятия

тяжения людей. По сравнению с ним многочисленные пустынные культурные центры, окруженные автостоянками, свидетельствуют о другом подходе — разделении функций.

Рокфеллер-центр представлял собой смелое возражение градостроительным идеалам Афинской хартии. Подобно крытым пассажирам и галереям, в нем показана возможность введения в существующую ткань города крупномасштабных много-

функциональных сооружений. Он демонстрировал взаимосвязь городской жизни, взаимную зависимость различных функций и показал, что, осознав эту взаимосвязь, можно улучшить ткань города.

После Оттерло — возрождение многофункциональных зданий

К концу 50-х годов внутри СИАМа произошли идеологические изменения. Принципы функционального зонирования городов, провозглашенные в теории и на практике в течение предыдущих десятилетий, себя не оправдали. Несмотря на некоторые великолепные проекты отдельных зданий, города в целом не стали более жизнеспособной и гуманной средой, как об этом мечтали. Напротив, многие городские проблемы, такие, как социальные взаимосвязи и перенаселенность городов, которые архитекторы СИАМа пытались решить, усугубились.

Крушение идеологии СИАМа лежит в основном в неадекватности его концепции. Ее сторонники видели только то, что отвечало их новым принципам. Об этом хорошо сказал Альдо ван Эйк на конгрессе в Оттерло в 1958 г.: «Произошло огромное заблуждение из-за системы городского анализа: создания четырех ключей, которые не открывают замок. Так как замок никогда не открылся, мы знаем, что эта система так и не нашла путь к человеческому сердцу. Эта система в свое время могла бы внести большой вклад в решение многих проблем, связанных с чудовищными последствиями хаотических городов XX в. Но она была возведена в абсолют. И возвела в абсолют транспорт, жилище и их взаимодействие, не понимая саму природу этих процессов».

Конгресс в Оттерло явился исторически поворотной точкой. Молодое поколение, возглавляемое ван Эйком и другими членами «Группы десяти» (Team 10), отвергло картину города, нарисованную Афинской хартией. Вместо этого они обратились к существующему городу и сложной системе социальных отношений внутри него. Путем нового изучения реальной жизни людей архитекторы «Группы десяти» убедились в недейственности старого подхода СИАМа и начали разрабатывать более реалистичные планировочные модели.

Особое значение для нового анализа имела работа Питера и Элисон Смитсонов. Проведенные ими исследования различных моделей соседских взаимосвязей отразились в системе соединенных между собой зданий, которая соответствовала реальной сети социальных отношений. Такие системы соединенных между собой зданий противоречили доктрине СИАМа о разграничении пространства и изоляции сооружений. Смитсоны объяснили это так: «Эта концепция прямо противоположна произвольной изоляции так называемых сообществ, входящих в жилую единицу, от окружения. Мы считаем, что такая иерархия человеческих взаимоотношений должна заменить функциональную иерархию Афинской хартии».

Улица, раскритикованная современниками, уничтоженная или сведенная к внутренним передвижениям, получила новое рождение в проектах «Группы десяти», в которых она была трансформирована в «Улицы-палубы», или пешеходные пасса-

жи, соединяющие выше уровня земли отдельные здания. Любопытно, что такие комплексы внешне напоминали марсельский блок Ле Корбюзье. Тот же принцип использования идеи «движения по кругу» был применен в их проекте расширения университета в Шеффилде.

Хотя в этих проектах здания были соединены между собой, они все еще оставались монофункциональными, и их планы на уровне земли содержали только зеленые пространства, подобно проектам СИАМа, которые они критиковали. Наземные пешеходные пути были заменены воздушными, хотя именно улицы на уровне земли формируют город. Архитекторы «Группы десяти» не до конца принимали пространственную форму и размеры старого города. В журнале «Architectural Design» так говорится об этом: «Не совсем верно воспроизводить старую модель. Если рассматривать новое направление как источник идей в градостроительстве, должны появиться более радикальные формы».

Проекты «Группы десяти» не повторяли старый образец. Они предлагали новую возможность строительства внутри существующей модели, подчеркивая идею связей и разрабатывая словарь соответствующих элементов — звено, перемычка, остов, ось. Их идеи были ориентированы на мобильное общество, так же как Афинская хартия выражала дух индустриального общества. Возрастающая подвижность требовала соответствующих изменений. Здания уже рассматривались не как законченные сооружения с жесткой программой и связями, а как подвижные структуры, легко приспособляемые для разнообразных условий и функций.

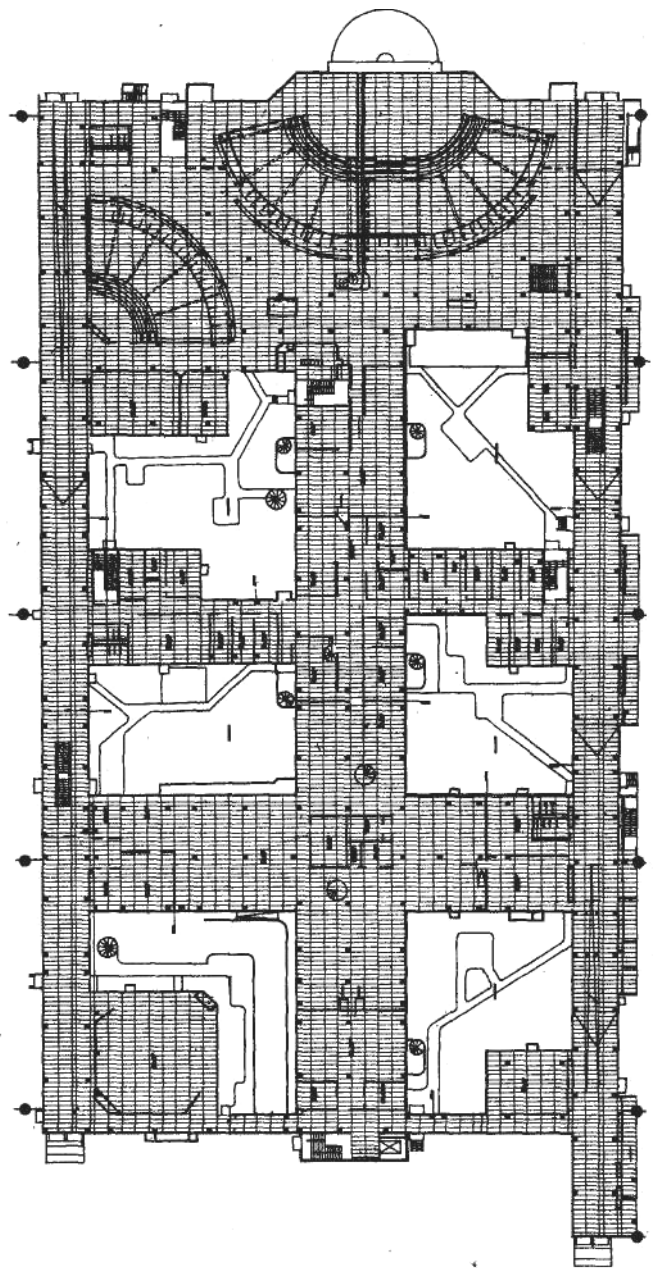
Проект Свободного университета в Западном Берлине архитекторов Кандилиса, Жозика и Вудса дал импульс этой идее. Авторы объясняли это так: «задача состоит не в том, чтобы построить гибкие сооружения, а в том, чтобы создать среду, в которой здания будут соответствовать своей функции, и организовать взаимодействие между этими зданиями и их окружением».

Это был уже подход к понятию многофункционального использования. В определенной степени проект университета в Западном Берлине дал новую жизнь городскому зданию. Он вернул прежнее значение пешеходной улице и создал сооружения, которые могут быть использованы для различных функций соответственно социальной потребности и пространственной необходимости.

С этим проектом появилось новое сугубо городское понятие «mat building»<sup>1</sup>. Его существенными элементами были структурная сетка и система передвижения. Внутреннее разделение и внешнее выражение различных функций — две святые идеи современной архитектуры — отвергаются.

В действительности эта схема была мини-городом. Но все же «mat building» был детищем современного архитектурного движения и входил в мегаструктуру всего города, рассматриваемого как единое сооружение.

<sup>1</sup> Под этим понятием подразумевается здание, в котором план определен одним структурным принципом — например, коммуникационными связями, сложением унифицированных функционально-планировочных элементов и т. д. (см. А. Люхингер «Структурализм в архитектуре и градостроительстве»)



19. Ж. Кандилис, А. Жозик, С. Вудс, М. Шидгельм. Свободный университет в Зап. Берлине. План и общий вид. Мегаструктура здания все еще изолирована от контекста окружающей среды

Рейнер Бэнэм так определил мегаструктуру: «С одной стороны, это замкнутая, даже монументальная, несущая структура, с другой — различные со-

четания обитаемых ячеек, вышедшие из-под контроля архитектора». Так или иначе, развитие понятия «mat» создало гибкое сооружение, которое может быть приспособлено для разных функций. Оно отвергало как жесткую монофункциональность более ранних моделей, так и монументальность мегаструктур. Такое сооружение было поливалентным и могло приспособиться к различным городским структурам. Оно могло послужить отправной точкой для нашего исследования на историческом фоне.

Идея многофункционального здания отошла от ограничивающего понятия мегаструктуры, так как она вновь приняла ткань города за основу и рассматривает его как звено в городском контексте.

Важно понять значение этой идеи. На первый взгляд может показаться, что она архаична и уводит нас от мечты о будущем: совершенно другом — мире группы Аркигрэм — новом героическом будущем, перенесенном в галактику.

Многие видели в аркологии Паоло Солери возможное воплощение этой мечты. Но даже если и будет экономически и технически реально создать такую «мегаархитектуру—скульптуру» (Super Sculptural architecture), какая же нужна политическая структура общества, чтобы заставить людей жить в таком пожизненном заключении? Нет необходимости ссылаться на Поппера и его теории относительно утопий, чтобы понять все последствия воплощения этой идеи для человека. По сравнению с ним Лучезарный город был просто эмбриональным опытом такого города будущего. Аркология никогда не станет новым направлением, ибо даже прекрасная, она является окончательным окаменением отдельных городских динозавров.

Возврат к ранее отвергнутой традиционной городской структуре не архаичен, а напротив, заново

открывает возможности городской жизни на основе свободы человека внутри демократичной политической структуры. Внешнее сходство современной городской структуры с городами прошлого не должно помешать увидеть их принципиально отличный характер.

Неверно обращаться к историческим примерам, чтобы найти нужное решение. Несмотря на то, что возрождение венского стиля эпохи грюндеров (Gründerzeit, 1870—1890 гг.) в видении братьев Крие для нас привлекательно, подобное упрощение будет так же губительно для городской жизни, как и мечты Солери.

Хотя новое городское пространство все еще использует синтаксис улиц и площадей для своего выражения, элементы, которые будут его формировать, стали другими. Мы не можем не видеть, что живем в постиндустриальном обществе, что мы ожидаем свободу возможностей, передвижения и комфорта, которая была недоступна нам в городах прошлого. Возможность создать такие условия зависит от эффективности искусственной среды, которую мы формируем, и в этом отношении пионеры современной архитектуры были правы.

Но она также зависит от эмоционального отклика, который пробуждает в нас искусственно созданная среда. Принятие этого противоречия городской среды открывает путь в будущее.

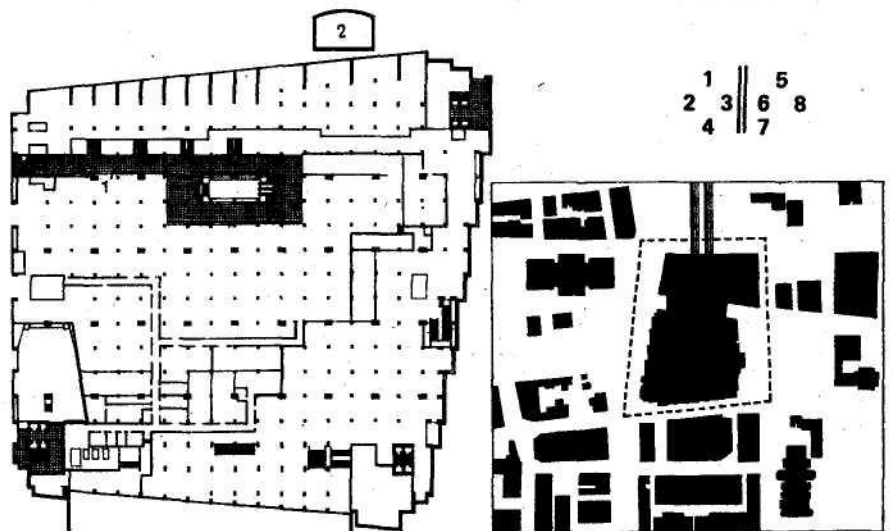
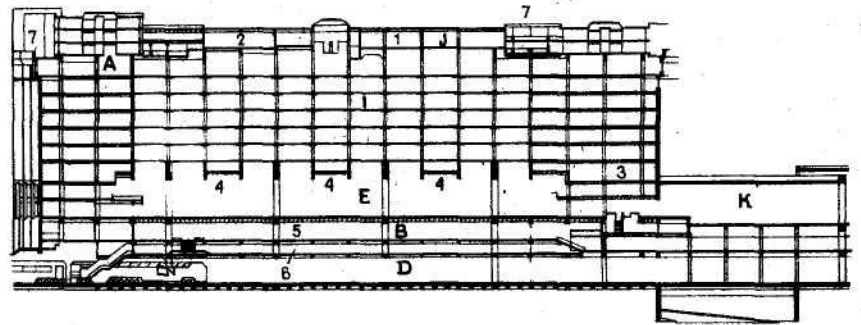
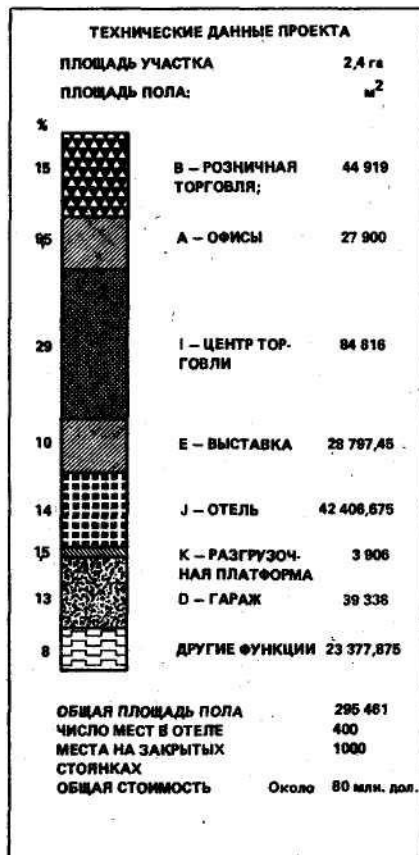
Многофункциональные сооружения должны соответствовать не только функциональным потребностям нашего времени, но и городской ткани, в которой они находятся, и ее духовной и общественной сущности.

В надежде, что многофункциональные сооружения расширят словарь градостроительного языка, я хотел бы рассмотреть их потенциал как неотъемлемый элемент городской структуры.



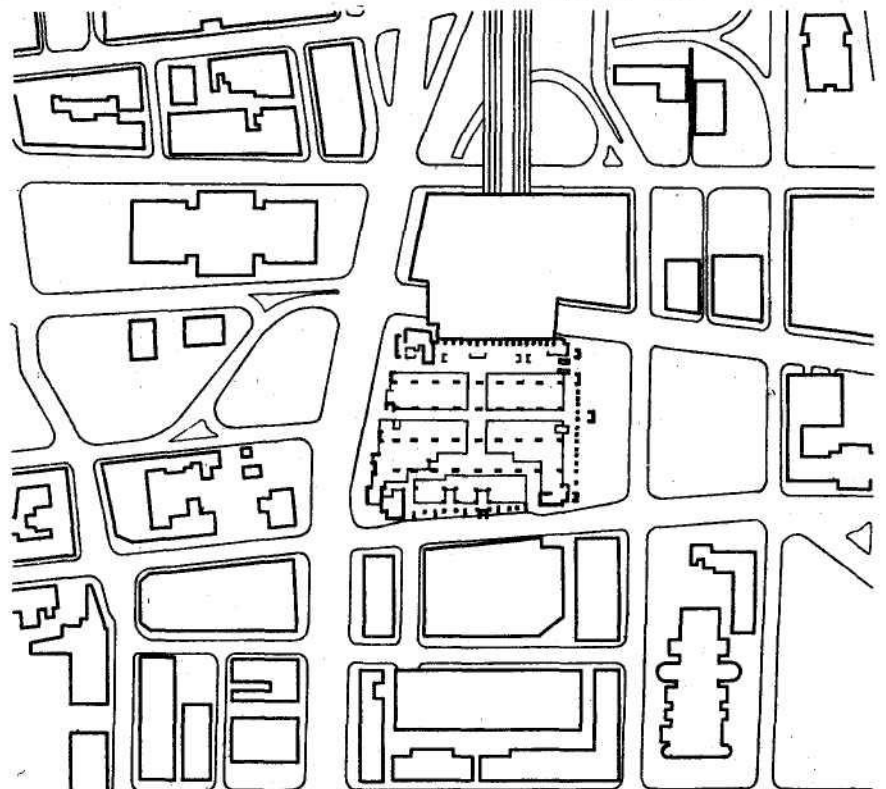
## Часть II. ПРИМЕРЫ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ЗДАНИЙ

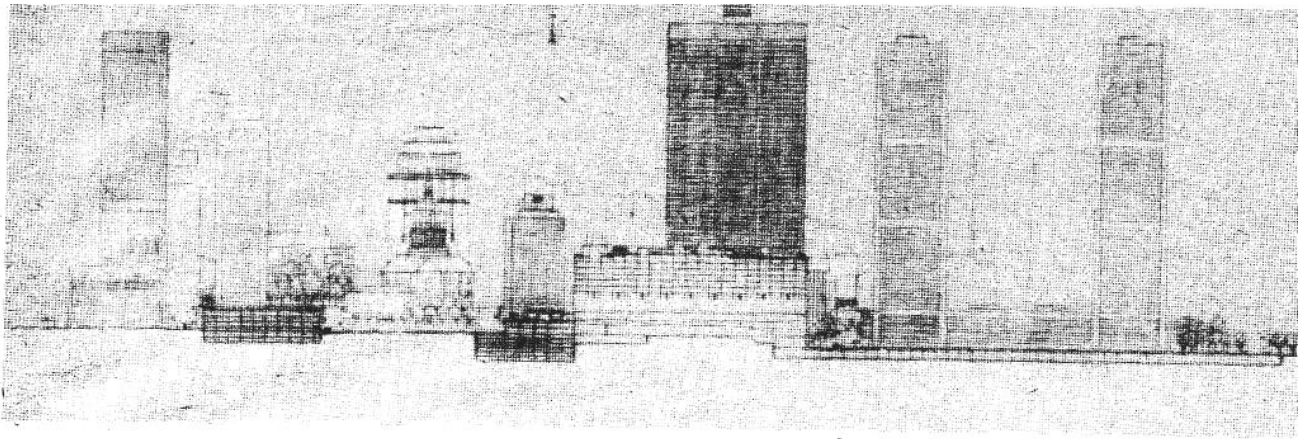
Архитекторы Аффлек, Десбаратс, Димакопулос, Лебенсолд, Сайз:  
площадь Бонавантюр, Монреаль, Канада, 1967



### УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ НА РИСУНКАХ

- |                           |                               |
|---------------------------|-------------------------------|
| А — офисы                 | Н — общественные помещения    |
| В — розничная торговля    | О — общественные пространства |
| С — жилье                 | Р — технические помещения     |
| Д — гараж                 | Q — музыкальный центр         |
| Е — выставка              | Р — школа                     |
| Ф — рекреация             | § — галерея-пассаж            |
| Г — ресторан              | Т — церковь                   |
| Н — другие функции        | U — конгресс-центр            |
| І — торговый центр        | V — театр                     |
| Ж — отель                 | W — общественное обслуживание |
| К — погрузочная платформа | X — форум                     |
| Л — молл (пассаж)         | у — двор                      |
| М — атриум-вестибюль      | Z — банк                      |



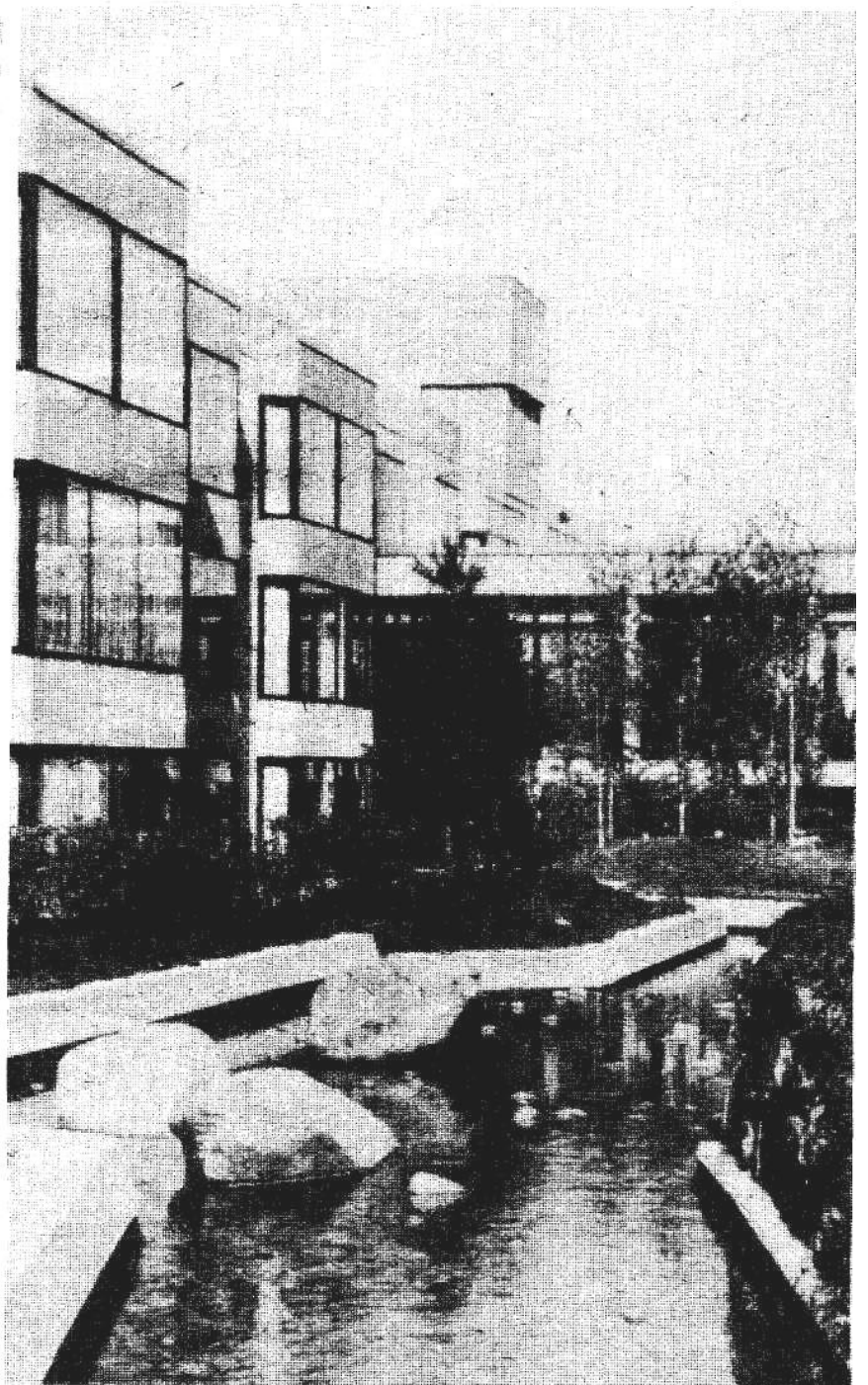
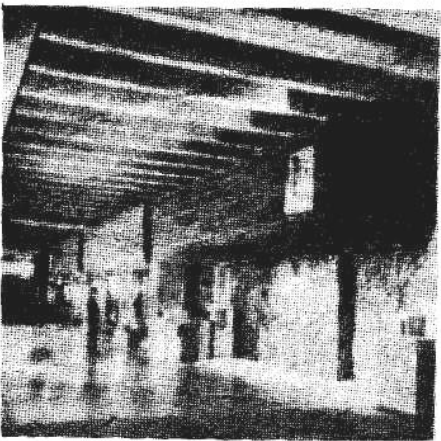
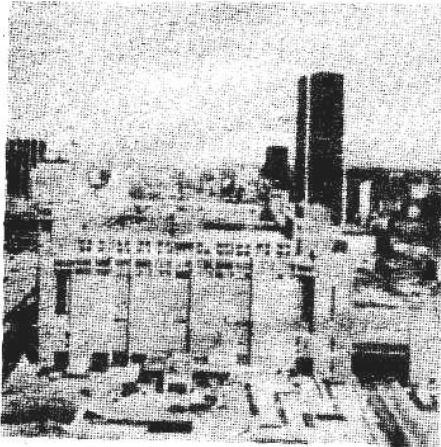


Площадь Канады

Собор

Площадь Бонавантюр

Площадь Виктории



**1. Разрез**

1— ресторан; 2— помещение администрации отеля;  
3— технический этаж; 4— службы; 5— торговые  
пространства; 6— торговые пространства, соеди-  
ненные со входами в метро; 7— зимний сад

**2. План подземного торгового уровня со  
ходами в метро**

1 — вход в метро; 2 — тоннель метро

**3. Ситуационный план**

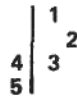
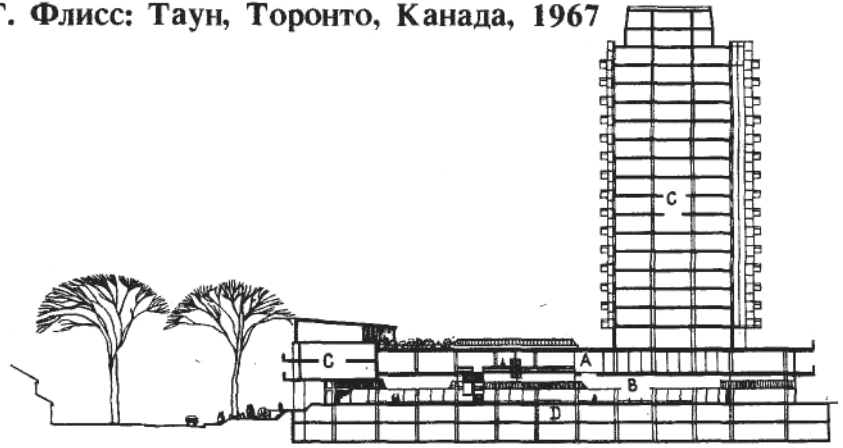
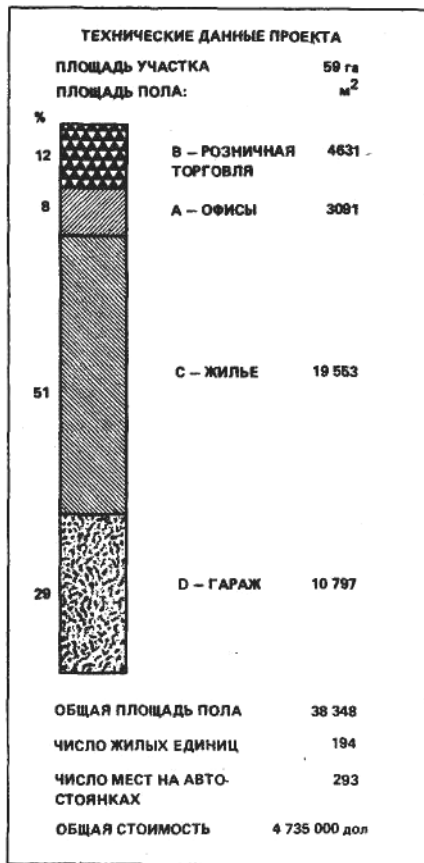
**4. План магазинов на первом этаже.**

**5. Развертка комплекса**

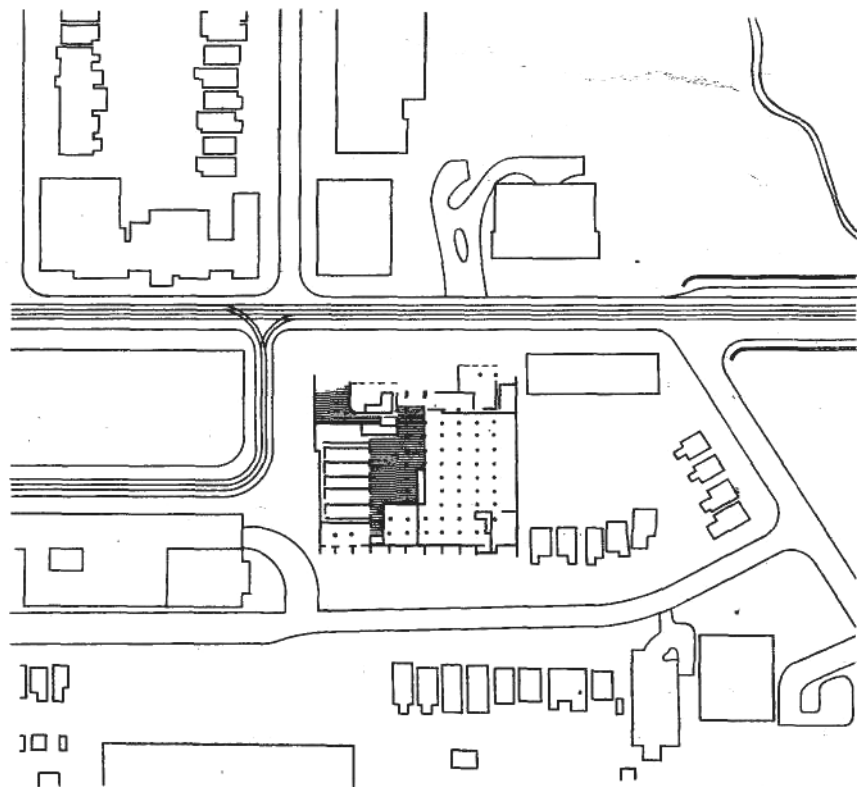
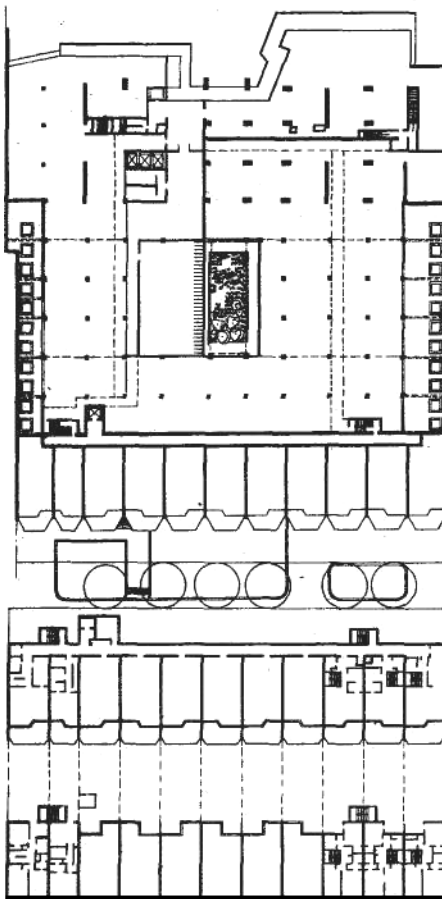
**6. Вид с высоты птичьего полета**

**7. Вестибюль отеля**

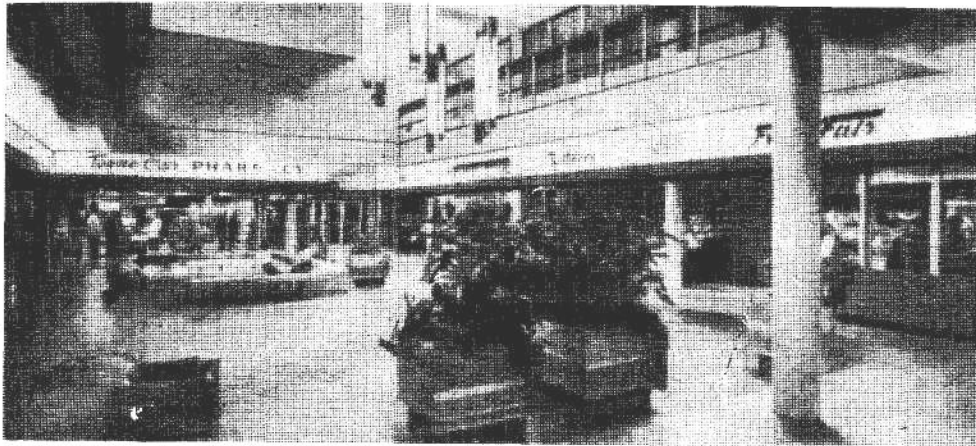
**8. Сад на крыше отеля**



1. Типовой разрез
2. Ситуационный план
3. План на уровне улицы
4. План второго этажа
5. План квартир



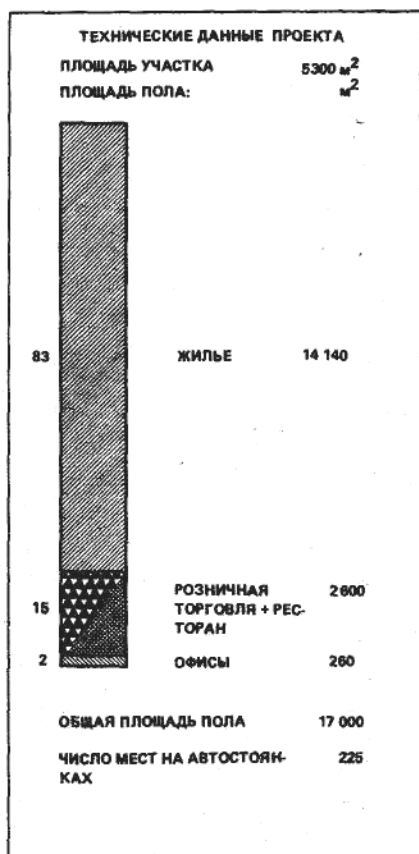




6. Вид внутреннего двора

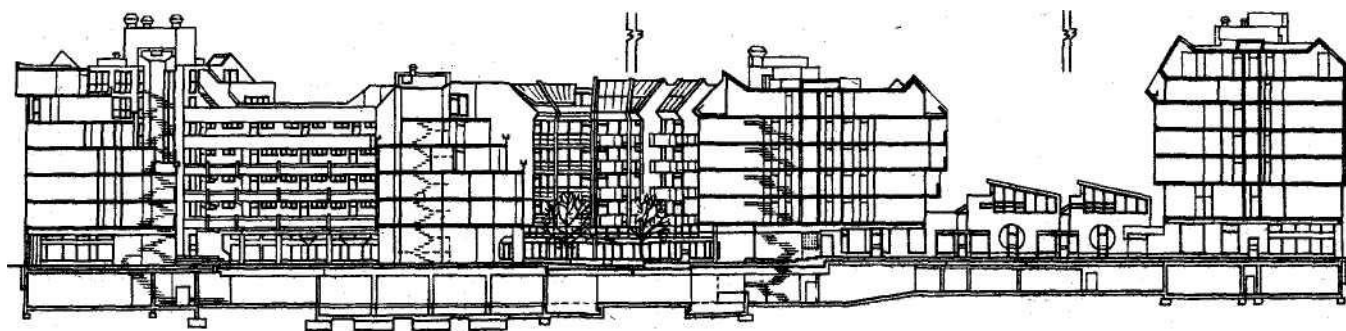
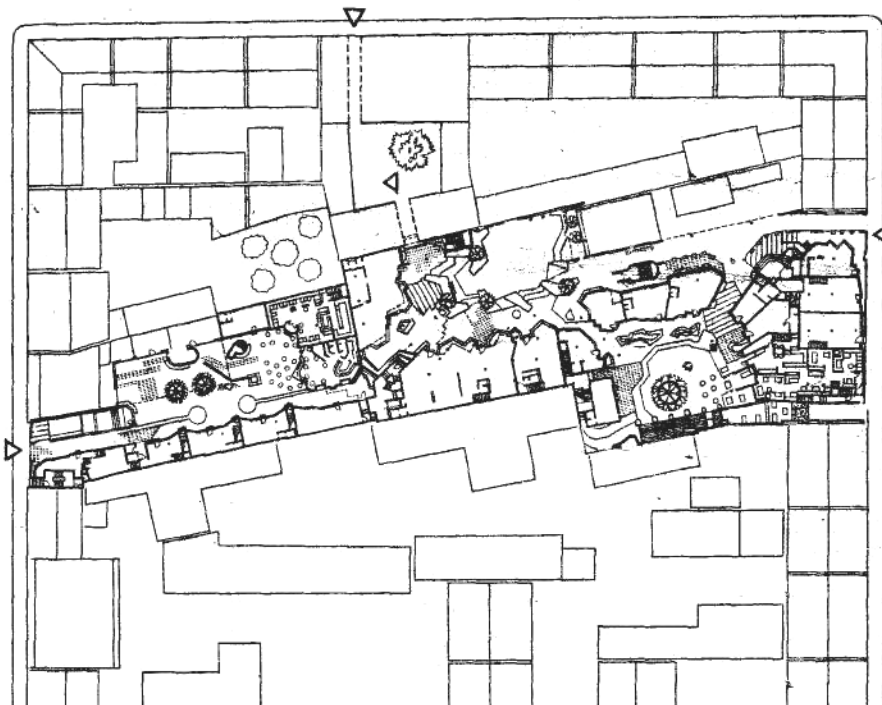
7. Общий вид

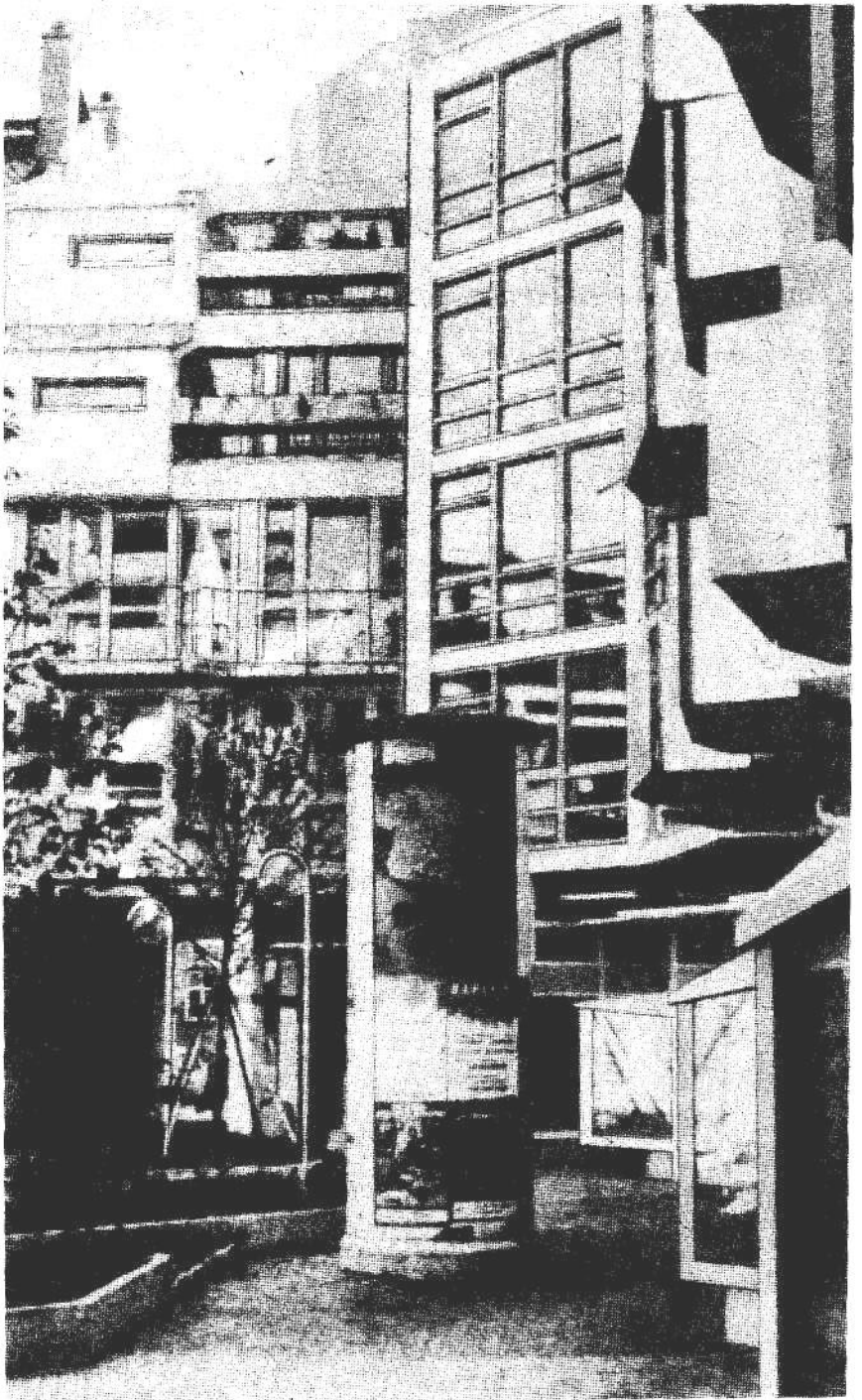
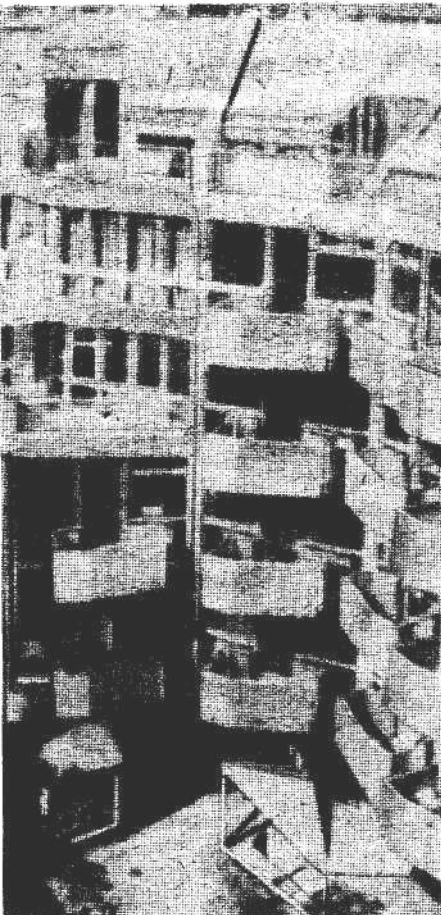
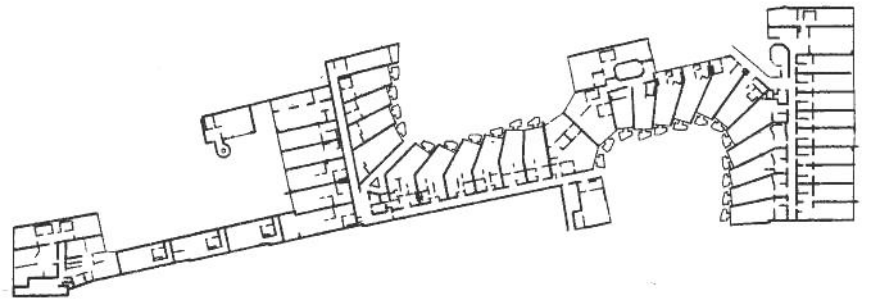
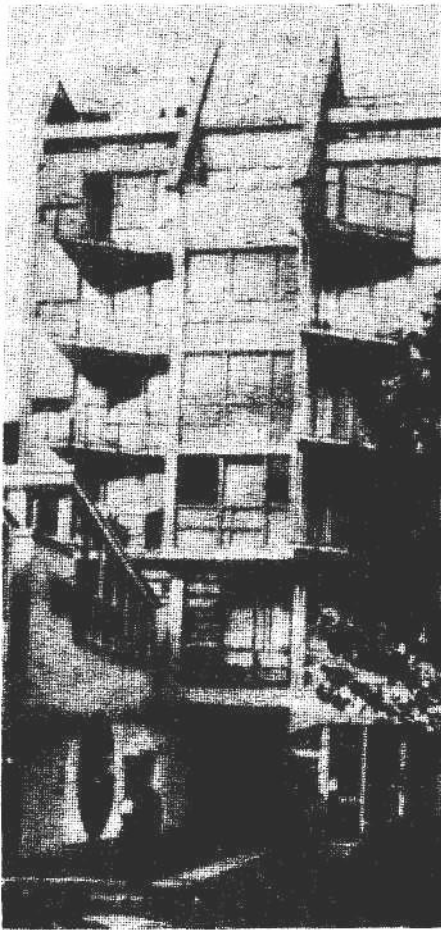


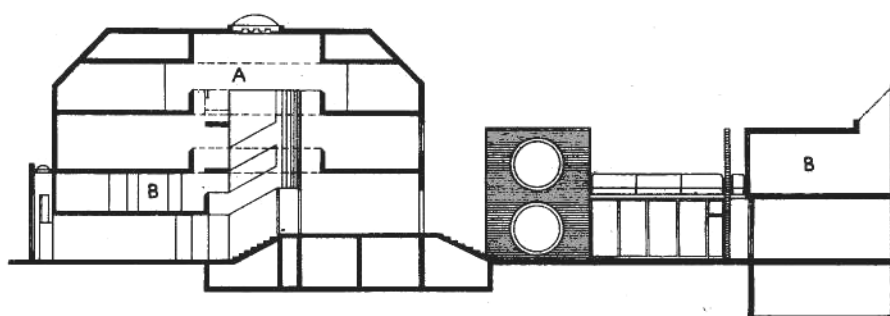
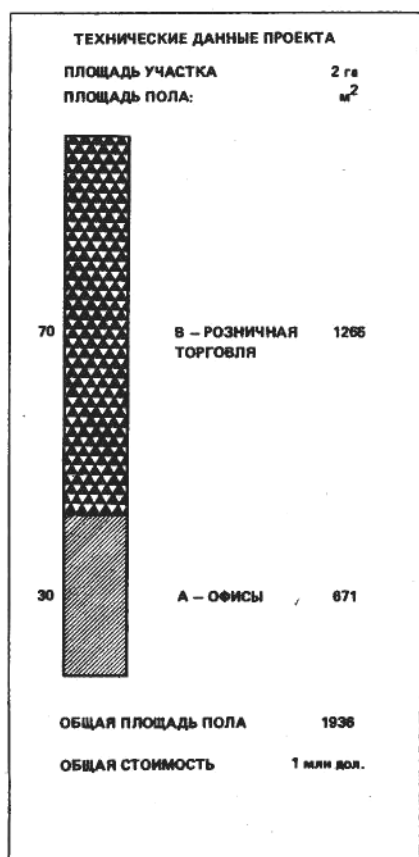


1 | 4 6  
 2 | 7  
 3 | 5

1. Ситуационный план
2. План участка и первого этажа
3. Продольный разрез
- 4, 5, 7. Фрагменты пассажа
6. План второго этажа

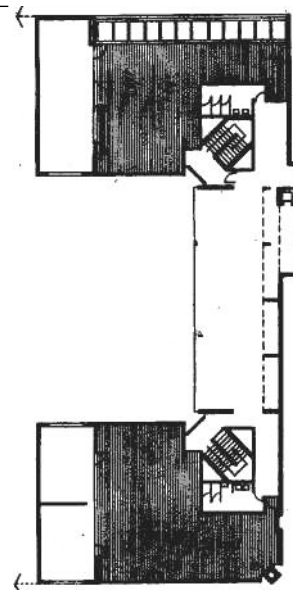
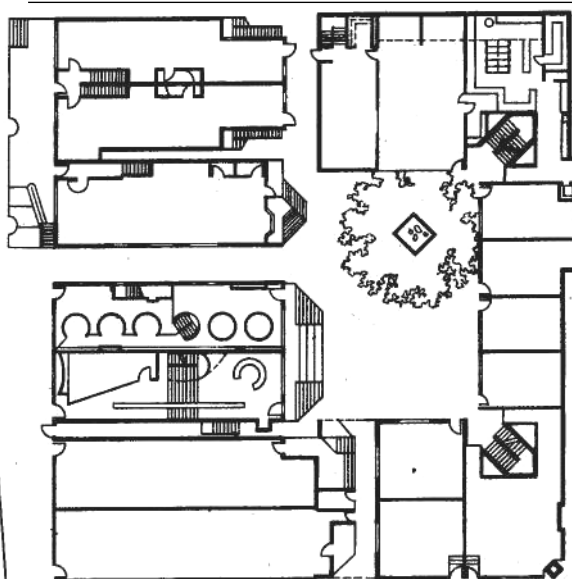
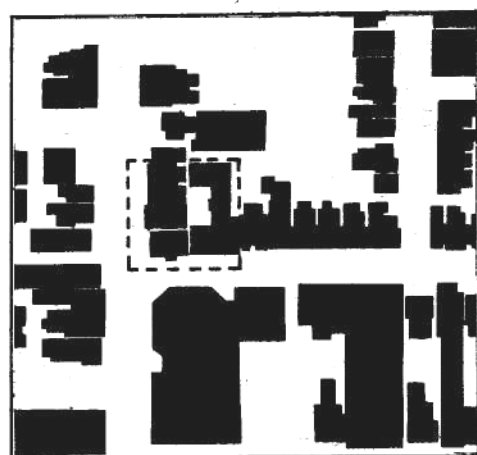




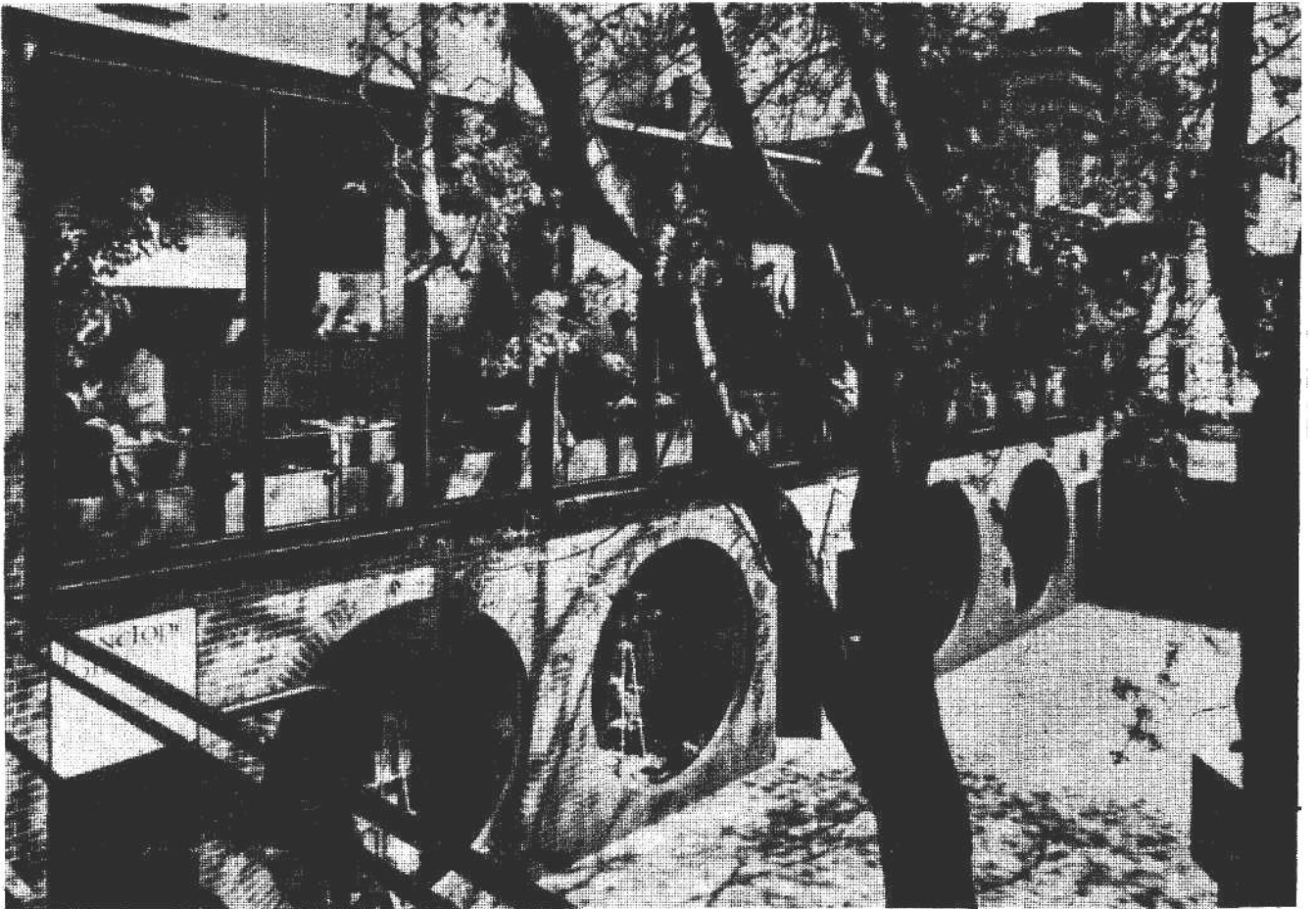
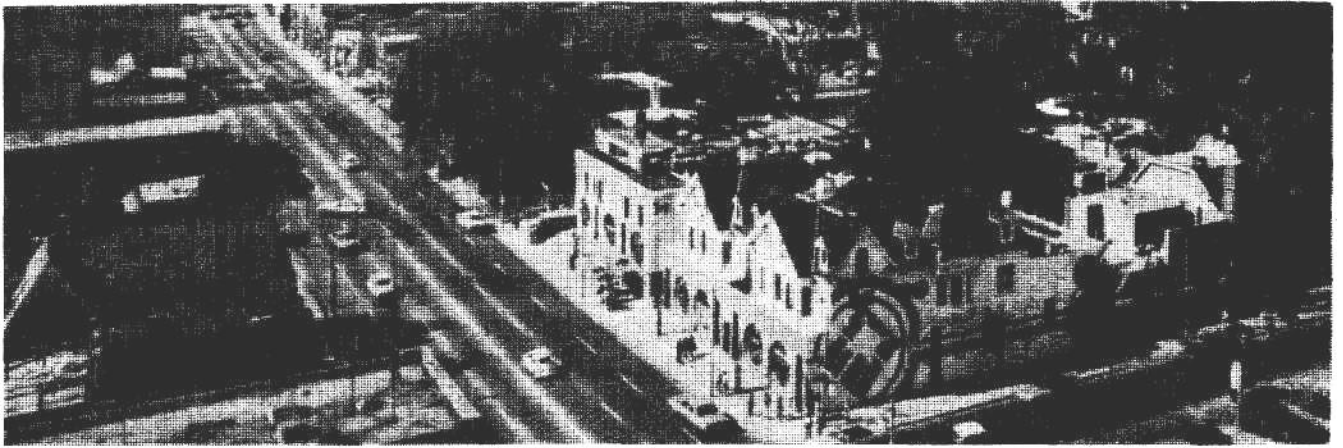
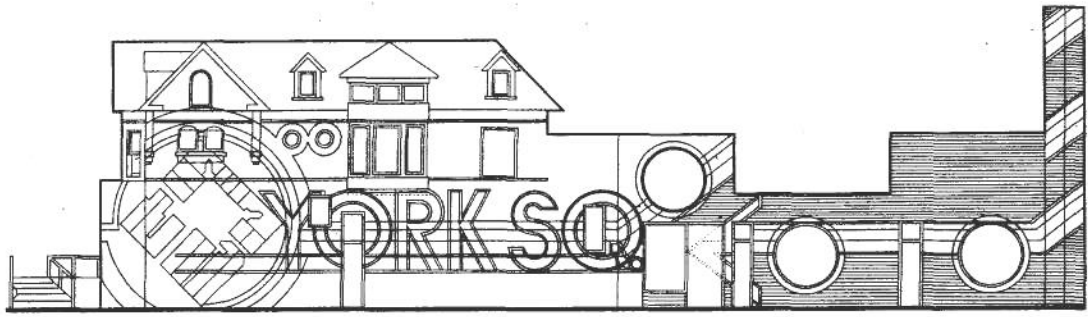


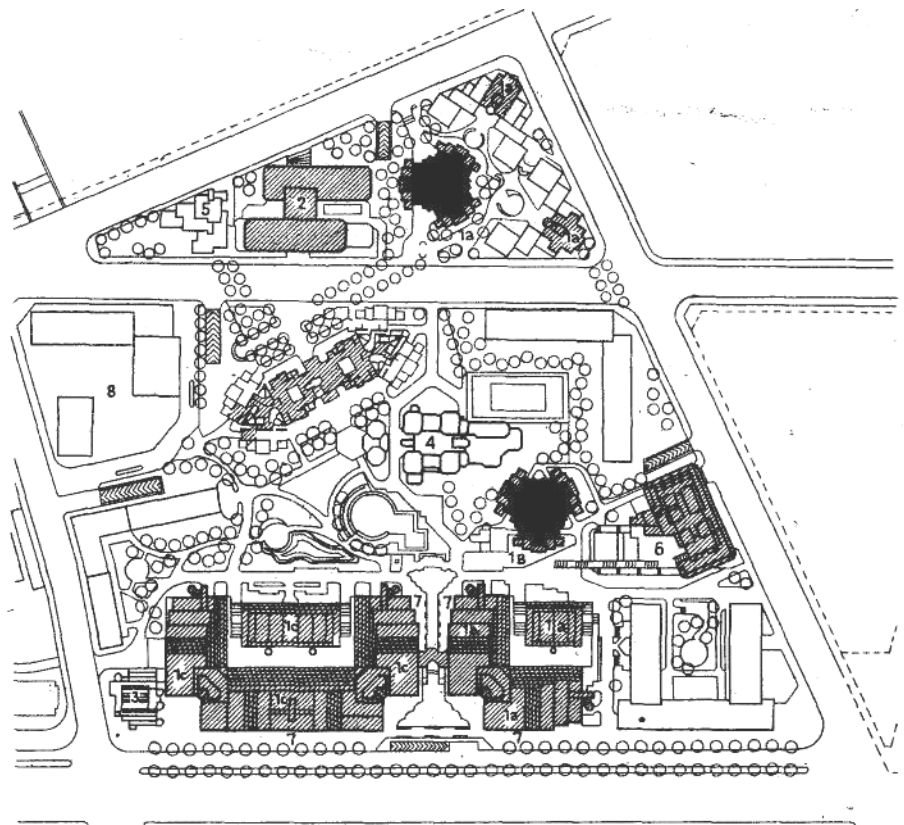
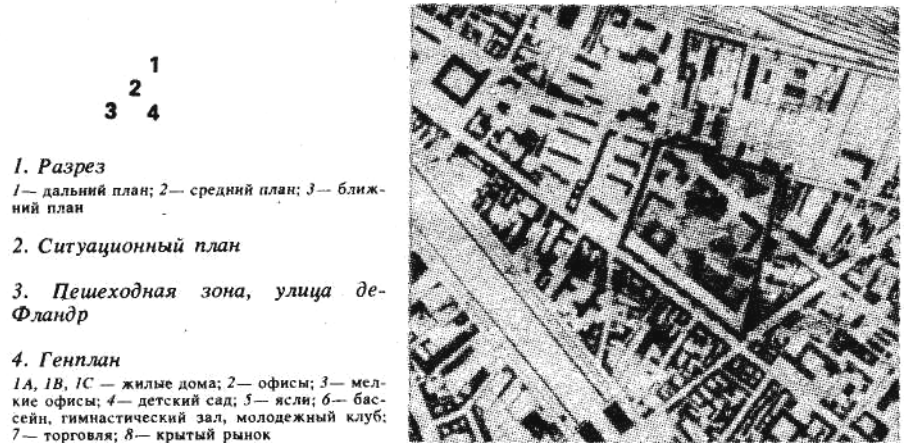
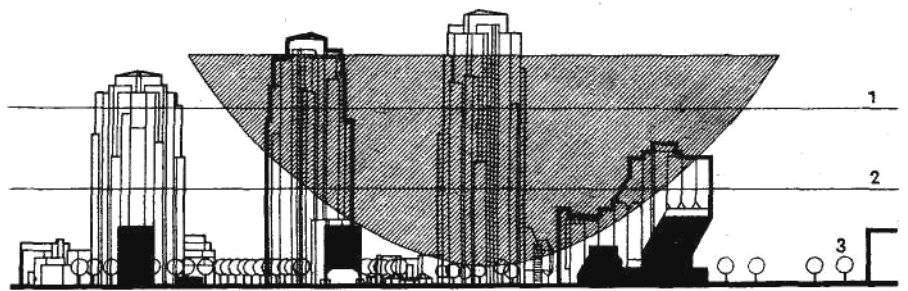
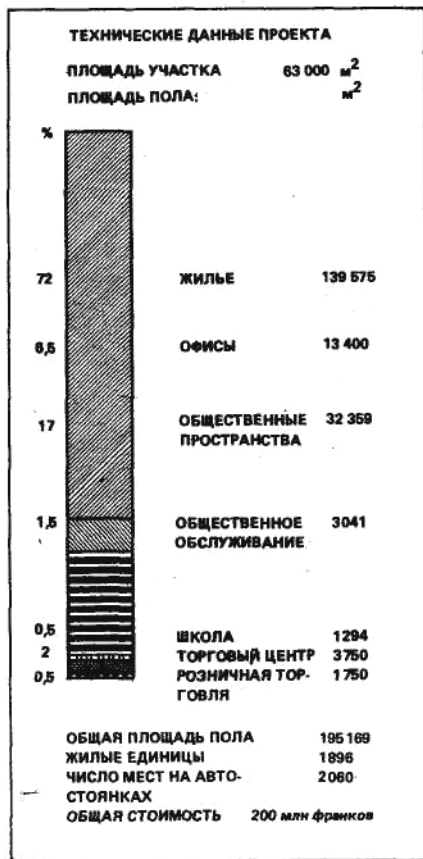
1 || 4  
2 || 5  
3 || 6

1. Разрез по внутреннему двору
2. Ситуационный план
3. Планы первого и второго этажей
4. Южный фасад
5. Вид с высоты птичьего полета
6. Вид во двор с балкона





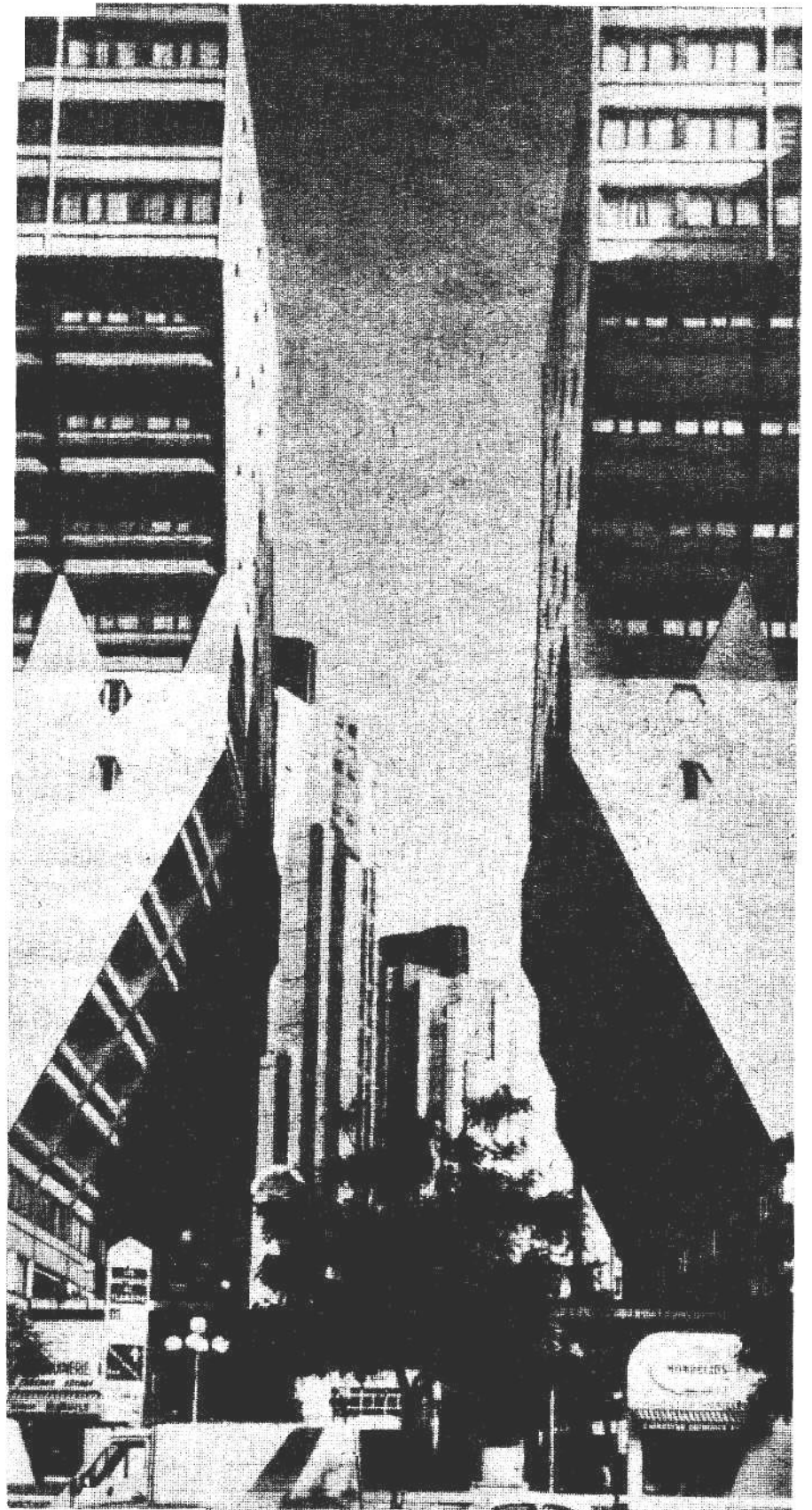






5. Жилая башня

6. Главный вход с улицы де-Фландр

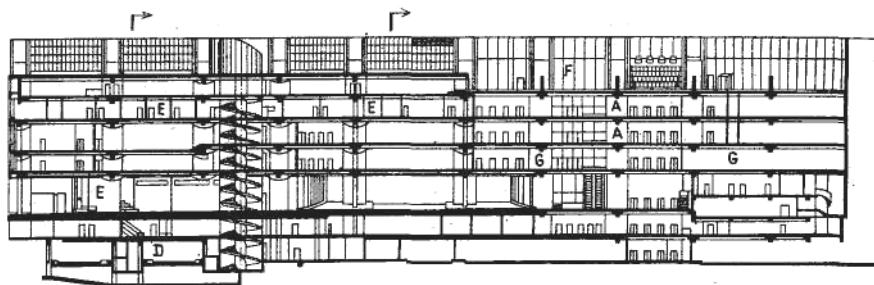


**ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПРОЕКТА**

ПЛОЩАДЬ УЧАСТКА 3 га  
 ПЛОЩАДЬ ПОЛА: м<sup>2</sup>

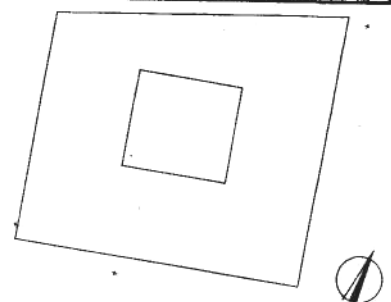
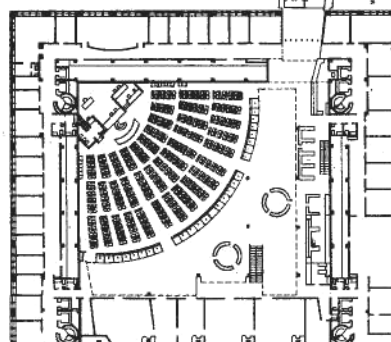
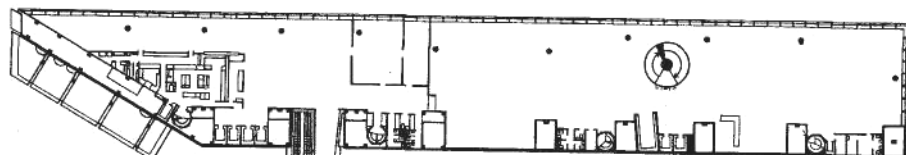
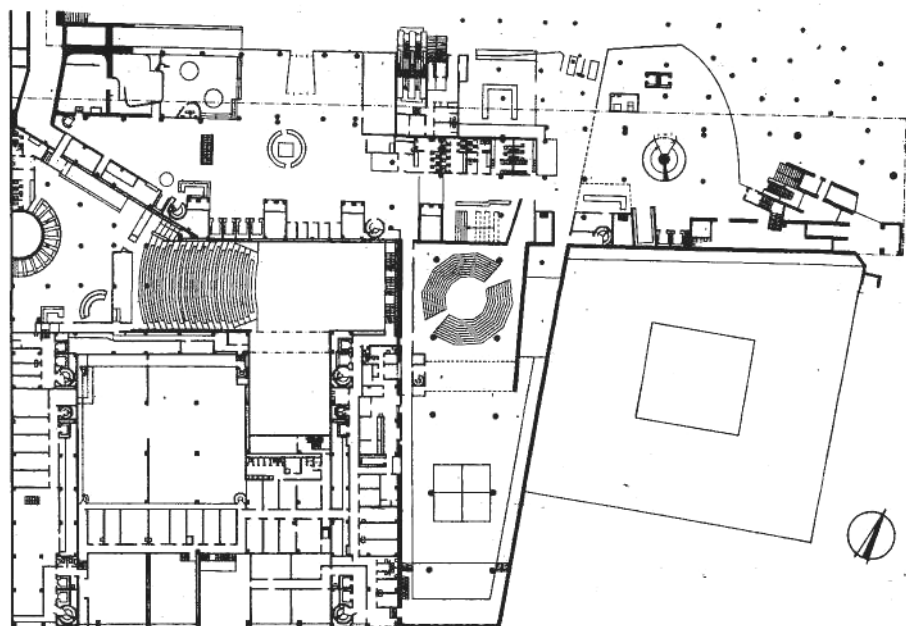
	E – ВЫСТАВКА
	A – ОФИСЫ
	F – РЕКРЕАЦИЯ
	G – РЕСТОРАН
	D – ГАРАЖ

ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ ПОЛА 118 000  
 ПАРЛАМЕНТ 90 000  
 УЧРЕЖДЕНИЯ КУЛЬТУРЫ 28 000  
 ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ 18 млн ф.ст.



1  
2 3 5  
4

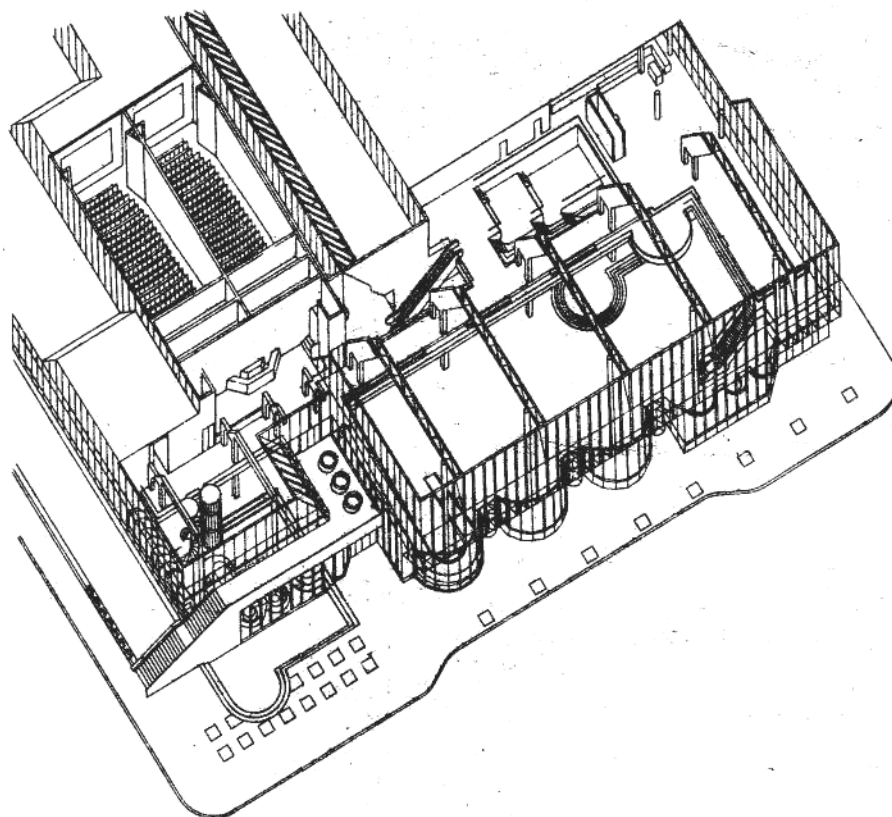
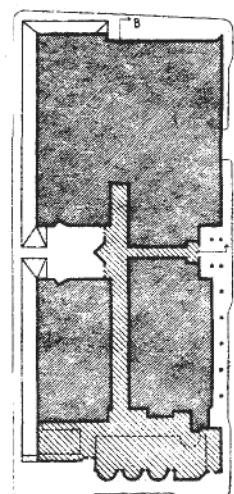
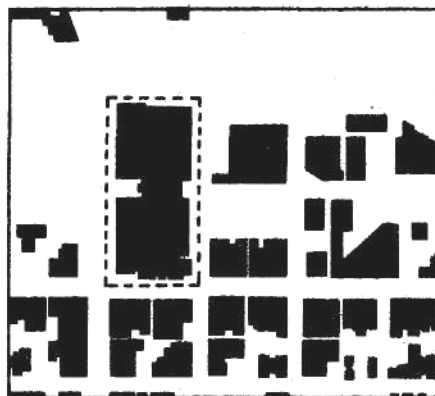
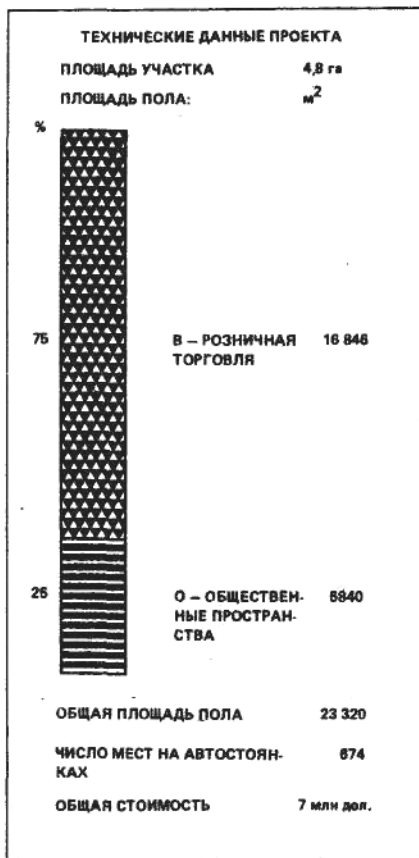
1. Типовой разрез
2. Ситуационный план
3. План первого этажа
4. План шестого этажа
5. Вид вдоль Дроттнинггатан







Архит. фирмы Грюна и Сизар Пелли: Общественный центр, Колумбус, шт. Индиана, США, 1970



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

1. Ситуационный план

2. План на уровне улицы

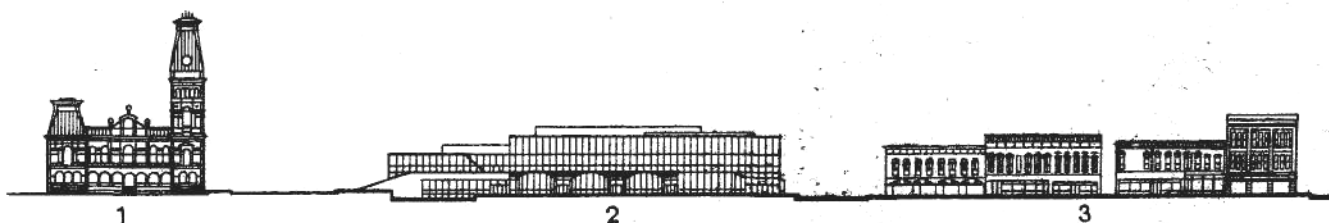
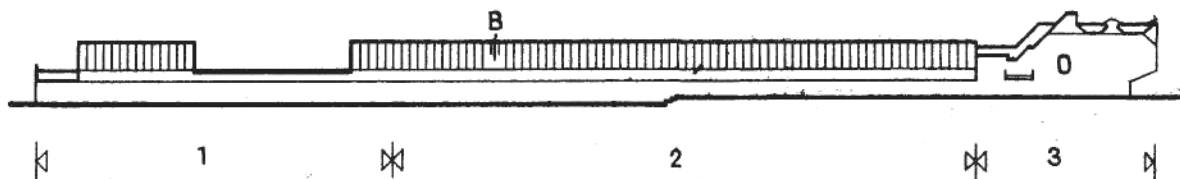
3. Аксонометрия

4. Продольный разрез

1 — универсам «Сирс»; 2 — магазины; 3 — общественный центр

5. Фасад по Вашингтон-стрит

1 — здание суда; 2 — общественный центр; 3 — существующие магазины





6	8
7	9
	10
	11
	12

6. Общий вид с Вашингтон-стрит

7. Интерьер общественного центра

8. Включение новой застройки в центр (план)

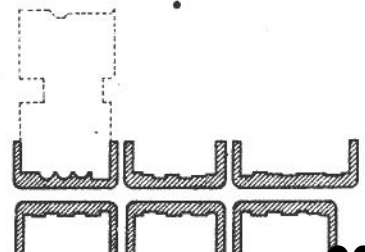
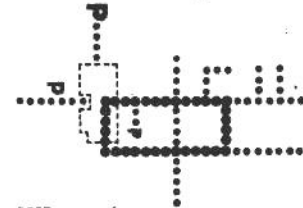
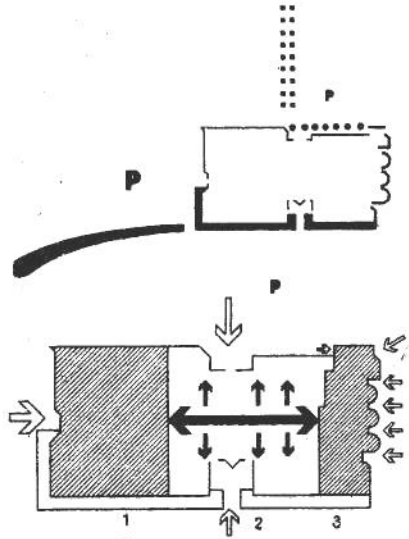
9. Разделение движения транспорта и пешехода

10. Организация движения

1 — универсам «Сирс»; 2 — магазины; 3 — общественное пространство

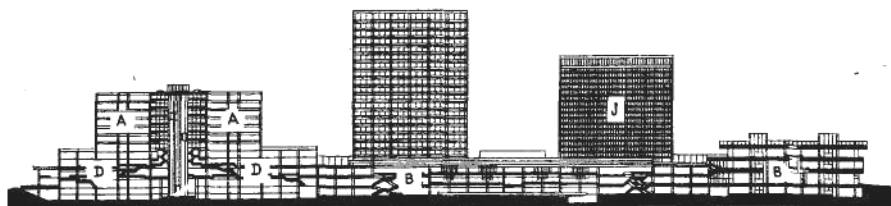
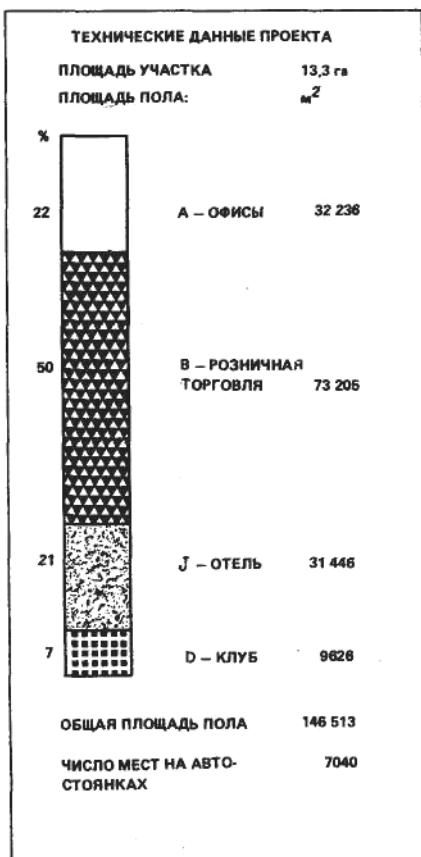
11. Пешеходное движение

12. Трогуары



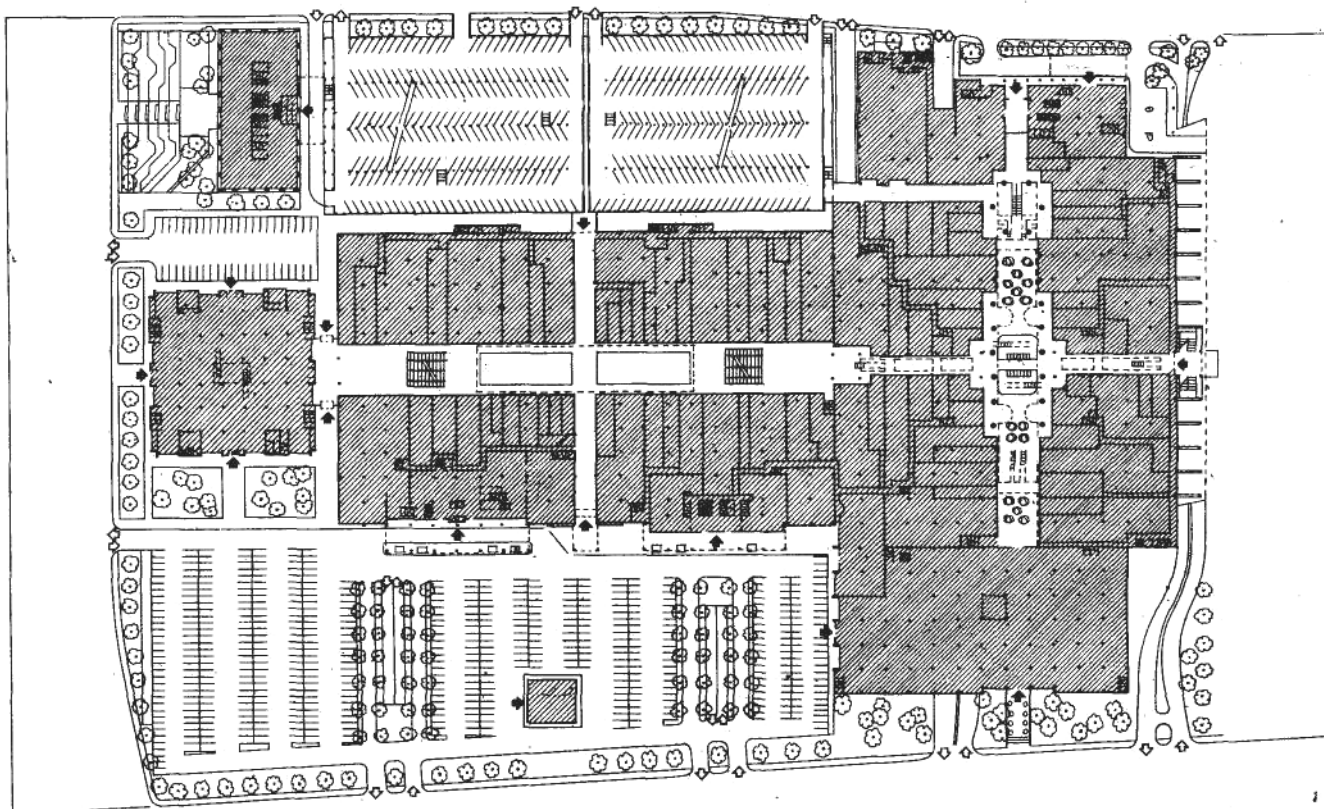
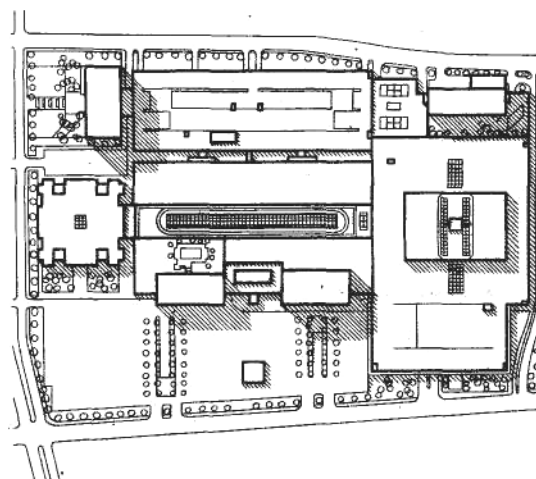


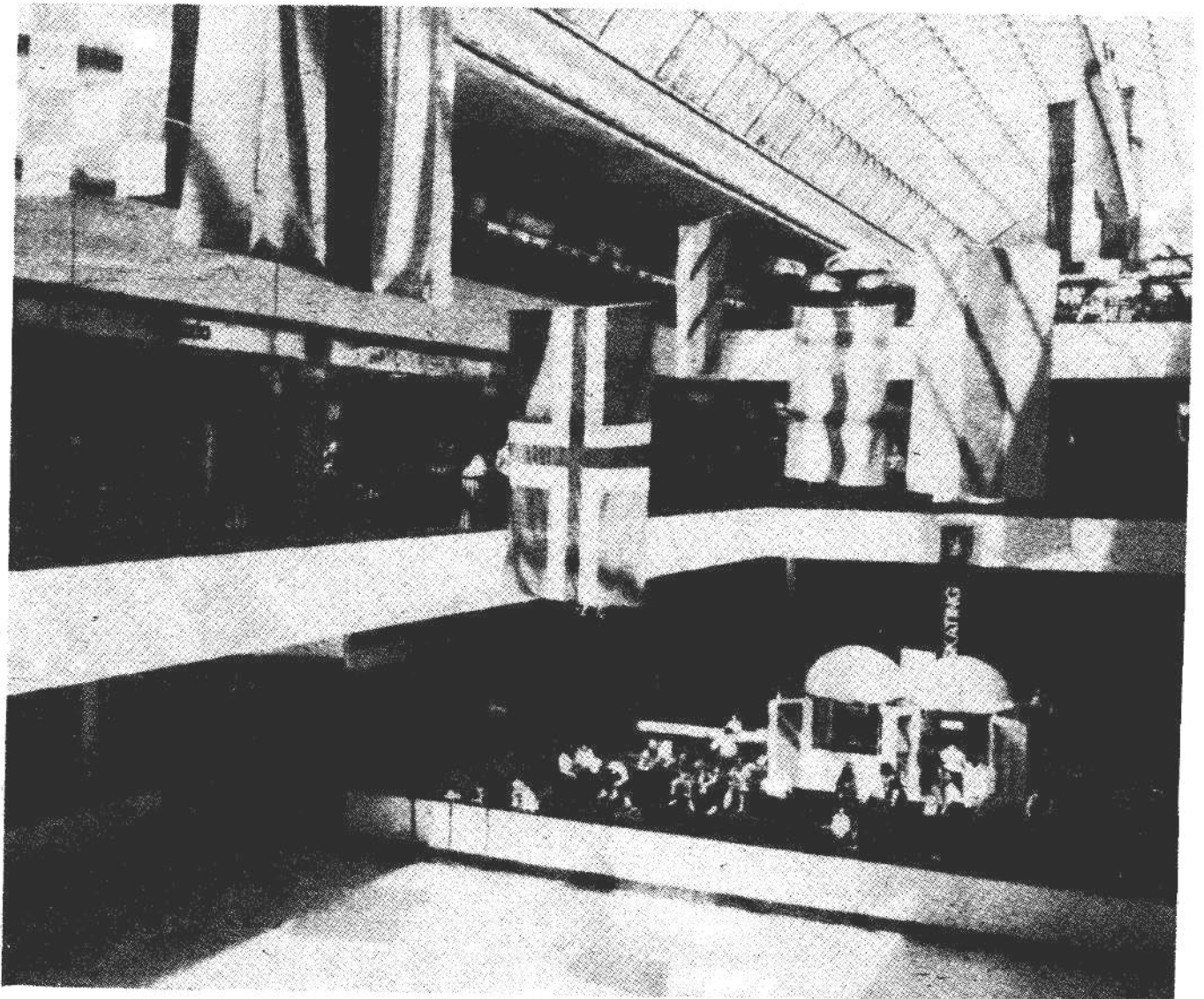
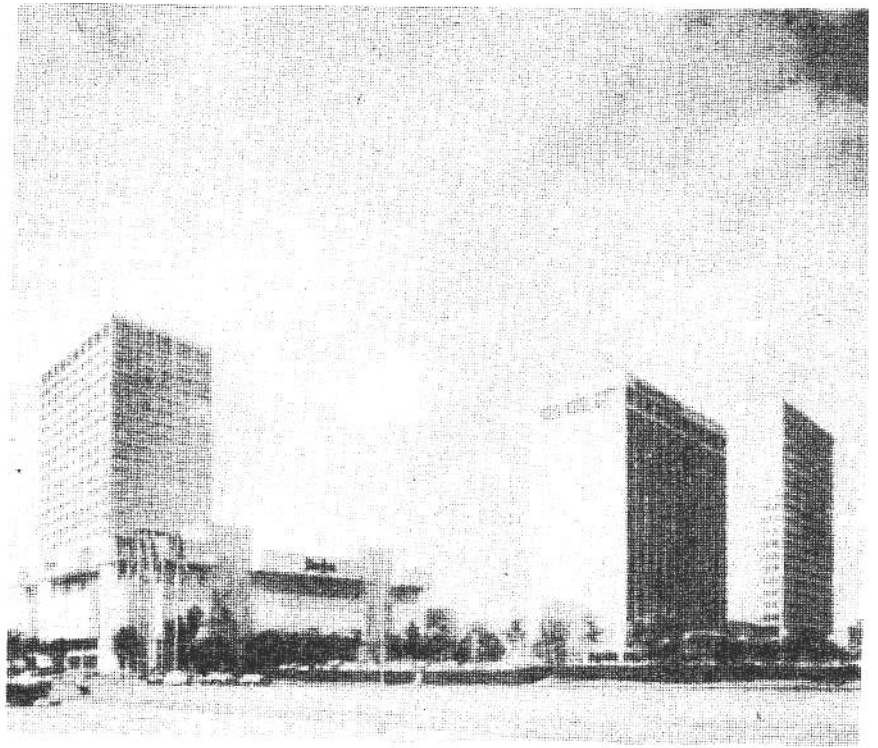
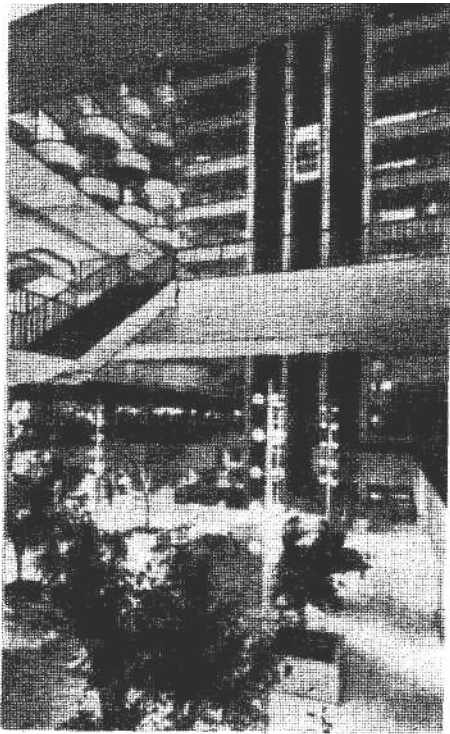
Архитекторы Хеллмут, Обата, фирма «Кассабаум»: Галерея, Хьюстон, шт. Техас, США, 1971



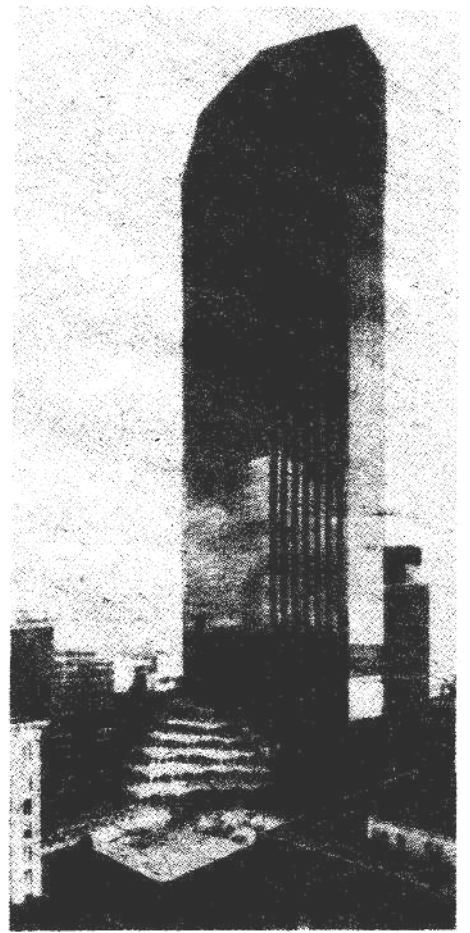
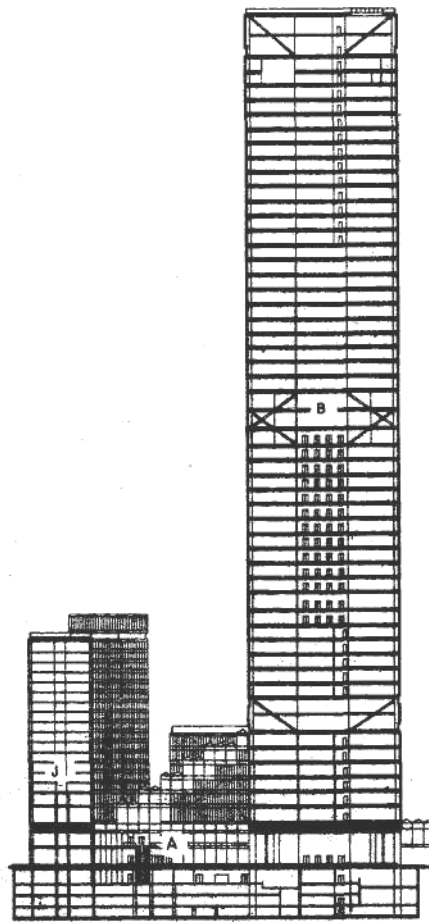
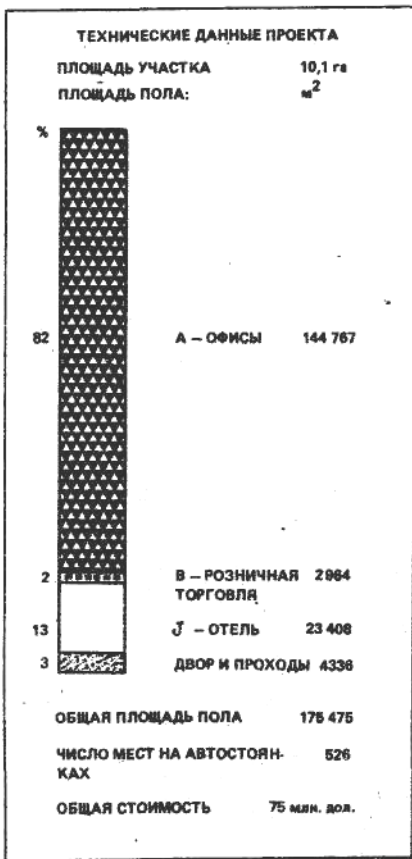
1 4 5  
2 6  
3

1. Продольный разрез
2. План участка
3. План первого этажа
4. Вид атриума и галереи
5. Общий вид к югу
6. Общий вид галереи



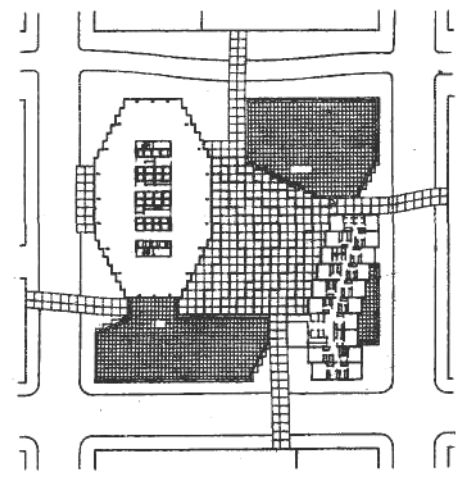
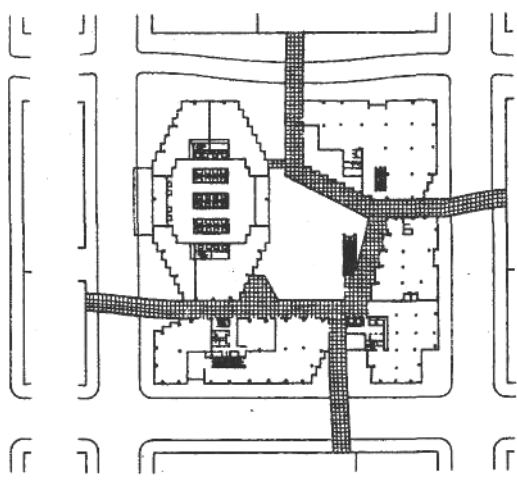
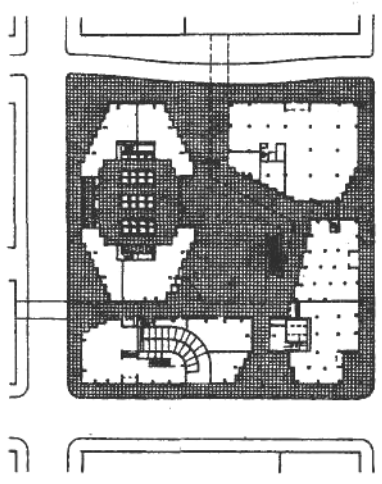


Архитекторы Ф. Джонсон, Дж. Берджи, Б. Бекер и др.: центр «HLDS»,  
 Миннеаполис, шт. Миннесота, США, 1972

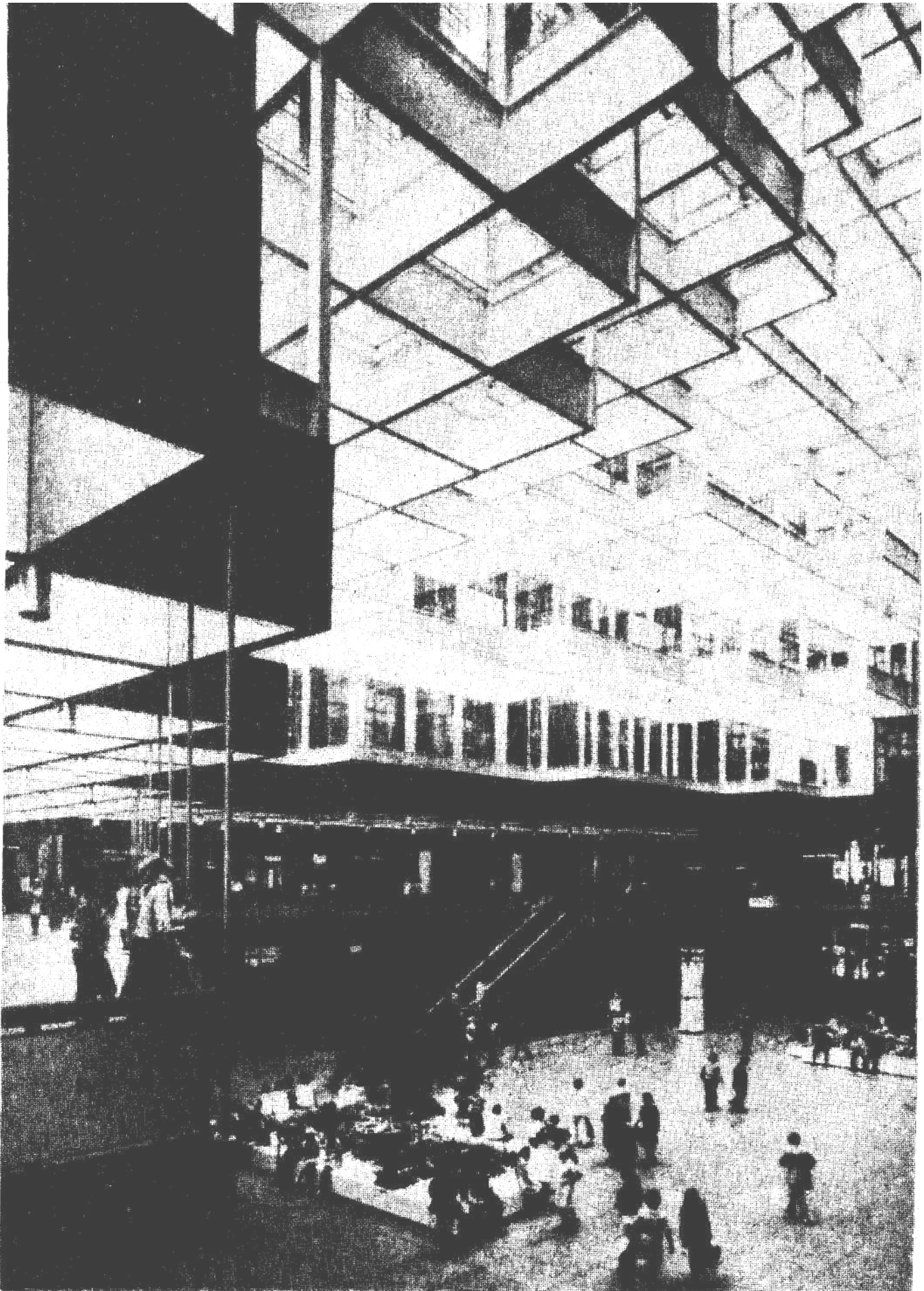


12 || 6  
 345 || 6

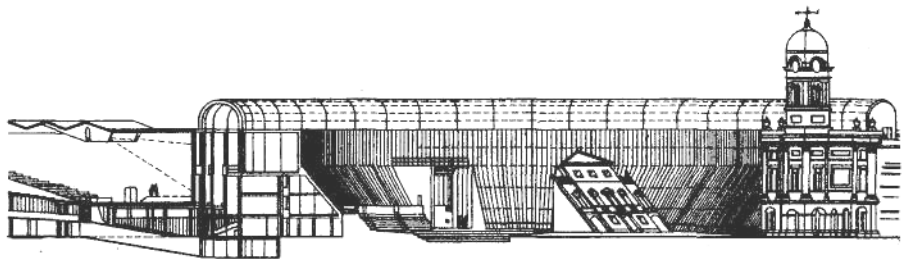
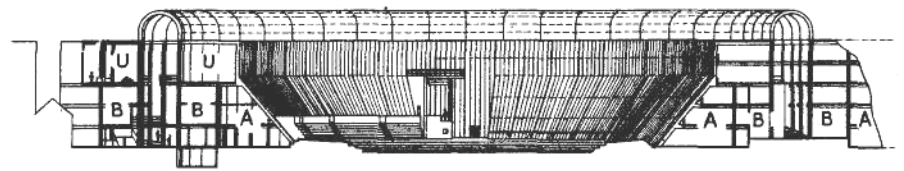
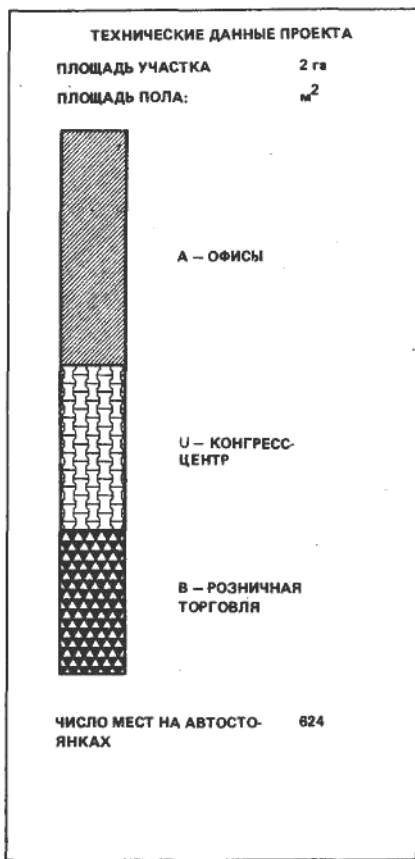
- 1. Типовой разрез
- 2. Общий вид
- 3. План первого этажа
- 4. План третьего этажа
- 5. План 10-го этажа
- 6. Интерьер атриума





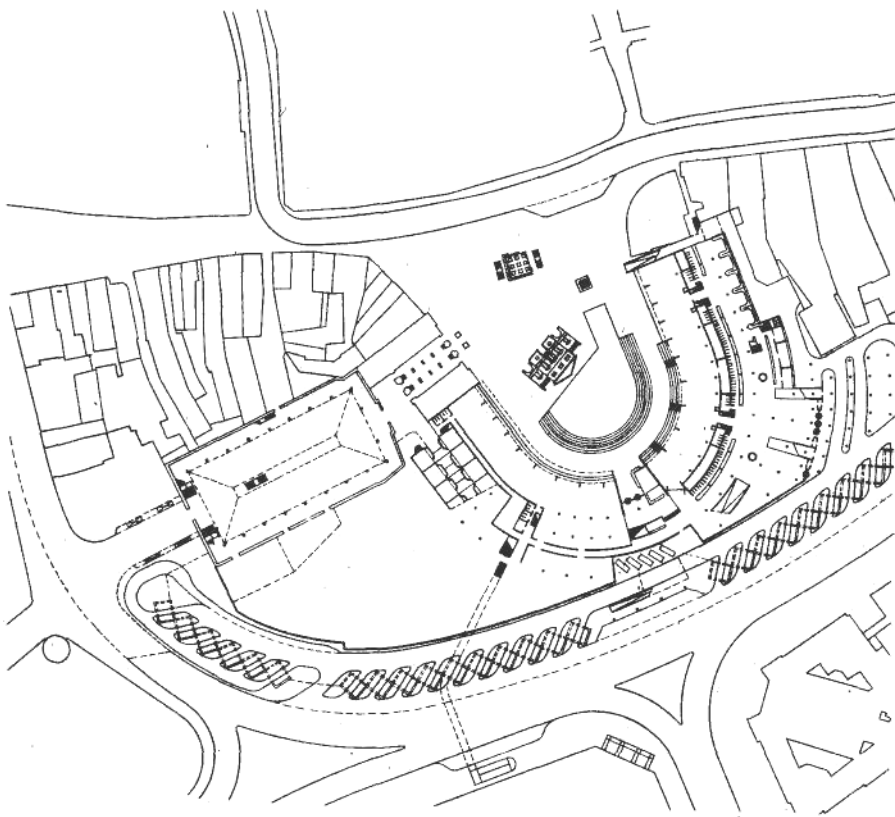


Архит. Дж. Стирлинг: конкурс на общественный центр Дерби, г. Дерби, Великобритания, 1972



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

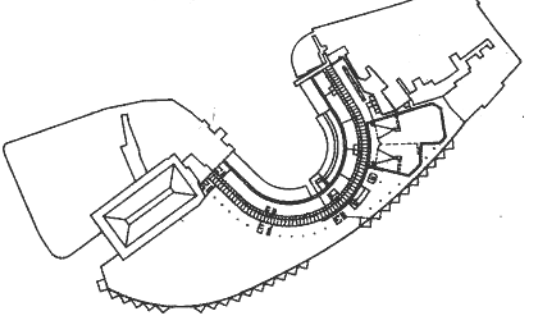
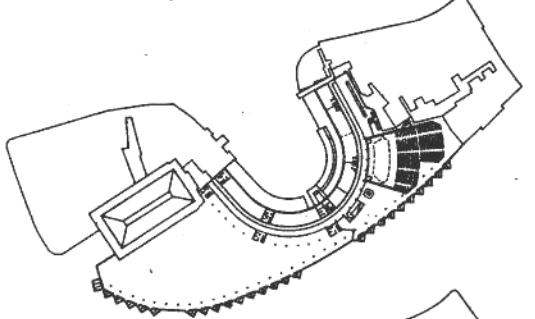
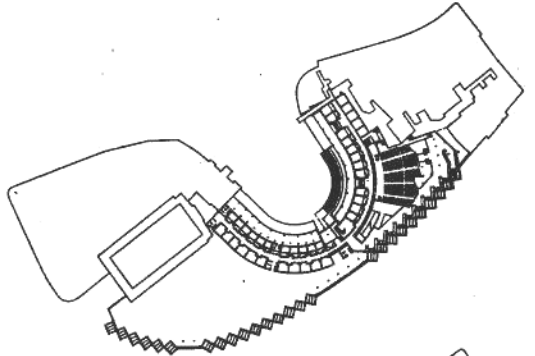
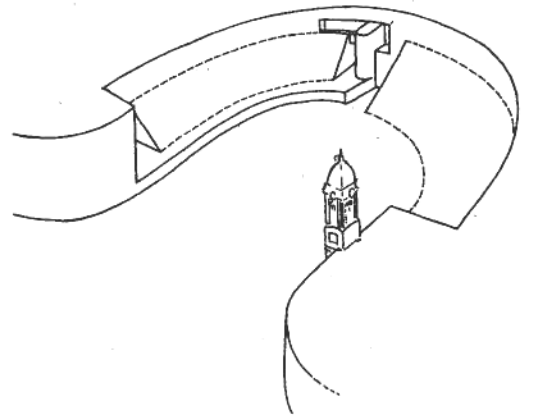
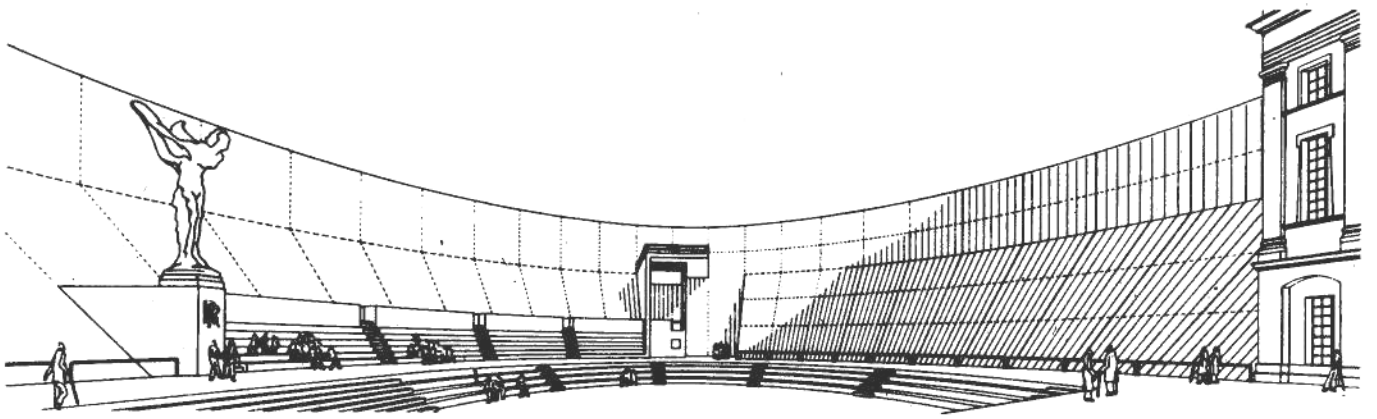
1. Типовой разрез
2. Разрез со стороны площади
3. Ситуационный план центральной части города, существующее положение
4. Ситуационный план, новая кольцевая дорога и пешеходная зона
5. План первого этажа



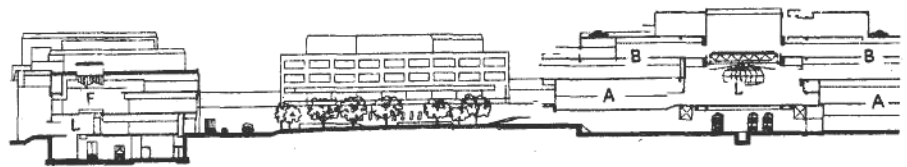
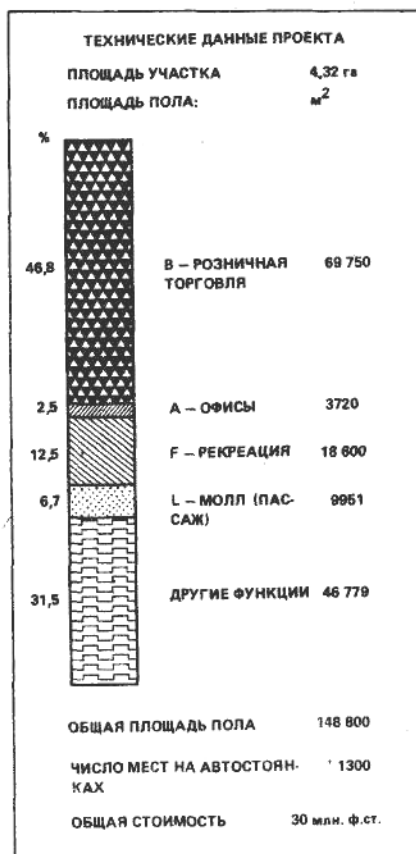
- 6
- 7 8
- 9
- 10
- 11

- 6 Вид со стороны площади
7. Перспектива галереи
8. Площадь — «плази»
9. План третьего этажа
10. План четвертого этажа
11. План пятого и шестого этажей



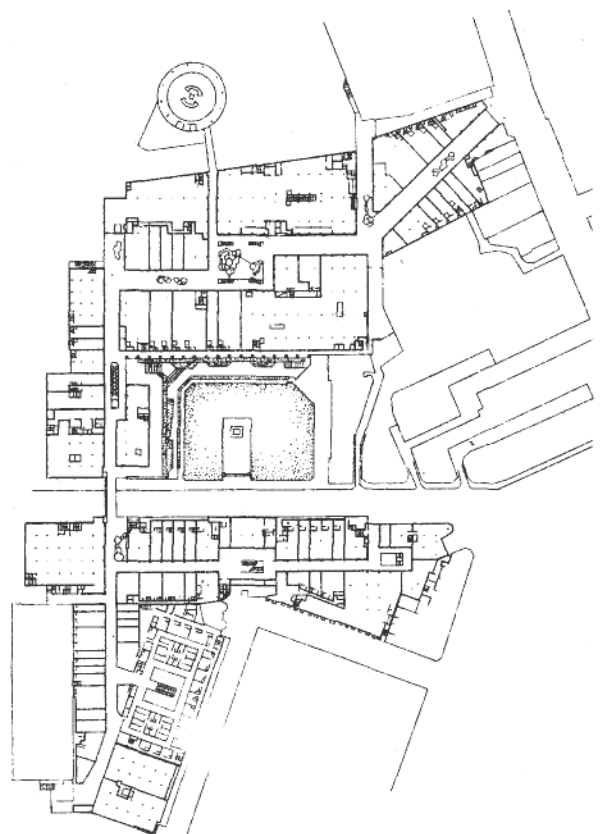
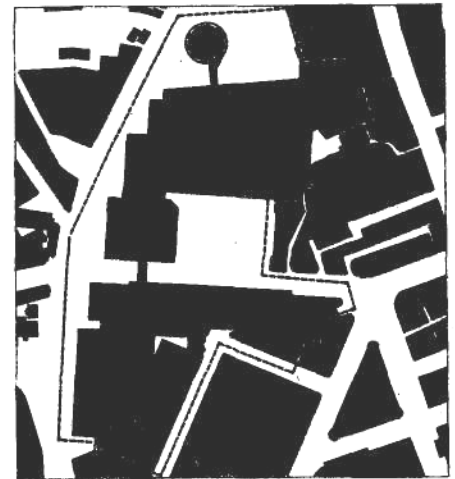


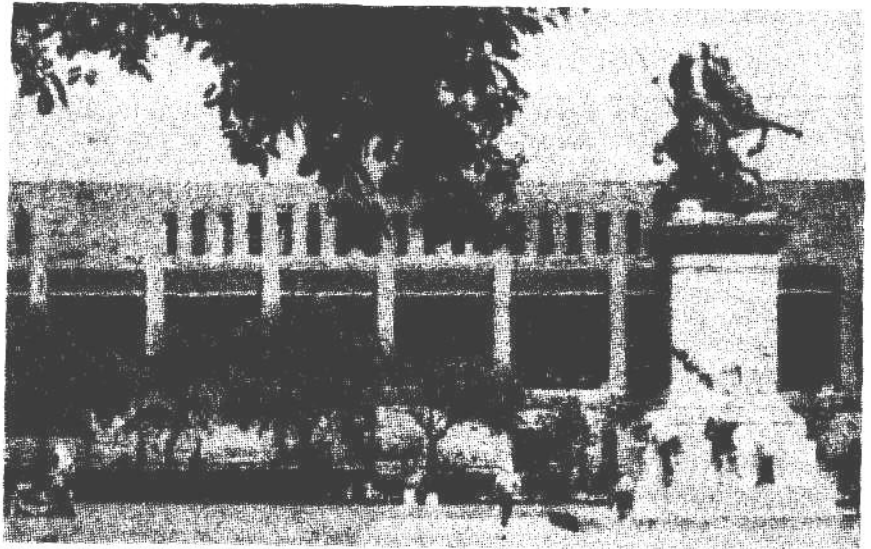
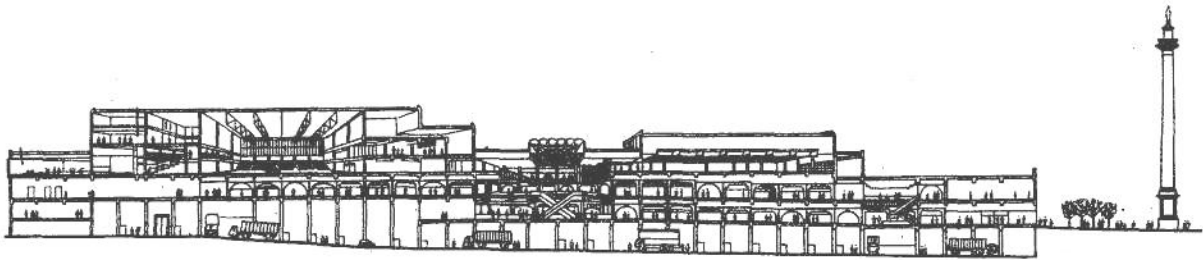
Фирма Тейлора: торгово-общественный центр на Эддон-сквер, Ньюкасл, Великобритания, 1972



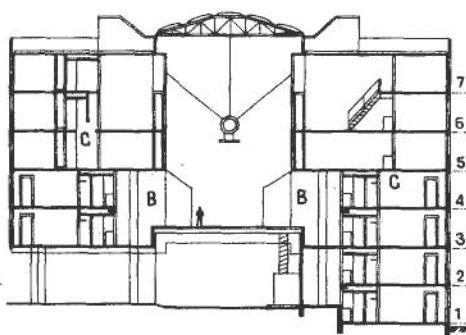
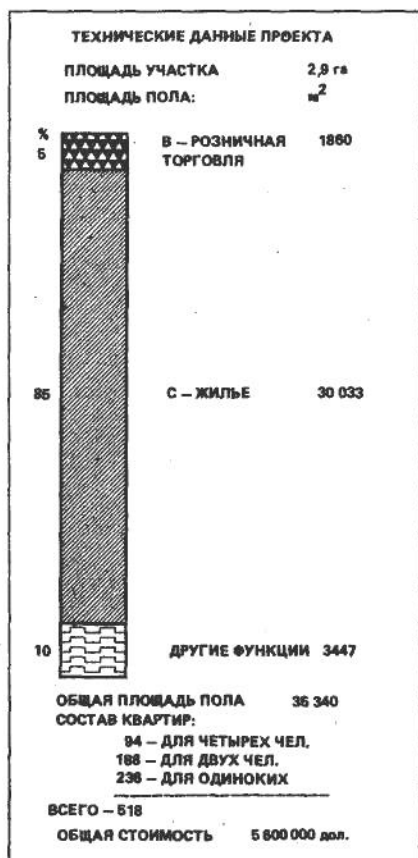
1 5  
2 6 7  
3 4 8

1. Разрез север — юг
2. Ситуационный план
3. План участка
4. План на уровне молла
5. Разрез запад — восток
6. Северная часть молла и кафе на повышенной отметке
7. Общий вид с Эддон-сквер
8. Галерея





Архитекторы А. Дж. Даймонд, Б. Майерс совместно с Р. Л. Уилкином:  
жилой блок, Эдмонтон, Канада, 1973



5. Планы квартир и их аксонометрия  
а — 6-й уровень; б — 7-й уровень; в — 5-й уровень; г — 4-й уровень; д — первый уровень;  
1 — квартира в двух уровнях для четырех человек; 2 — галерея; 3 — квартира для двух человек; 4 — квартира для одного человека

6. План галереи

1 — административные помещения; 2 — расширение в будущем; 3 — библиотека; 4 — расширение библиотеки; 5 — расширение библиотеки в будущем; 6 — будущий блок питания; 7 — центр искусств

7. Фасад

8. Интерьер молла



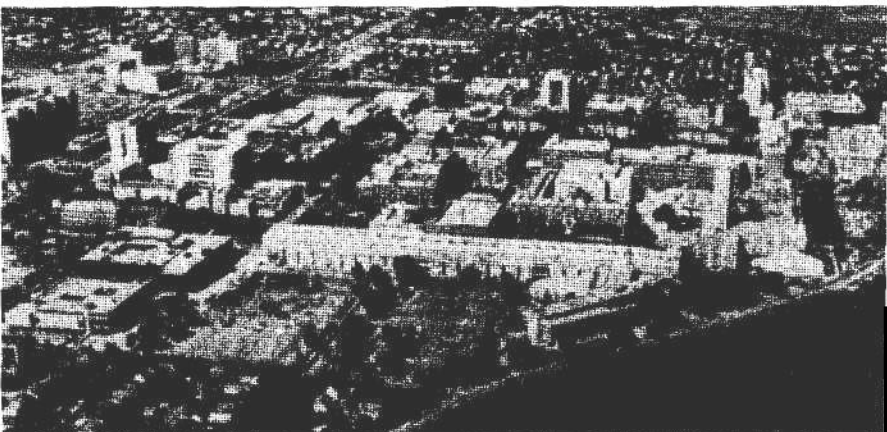
1 | 57  
2 | 3 | 8  
4 | 6

1. Разрез

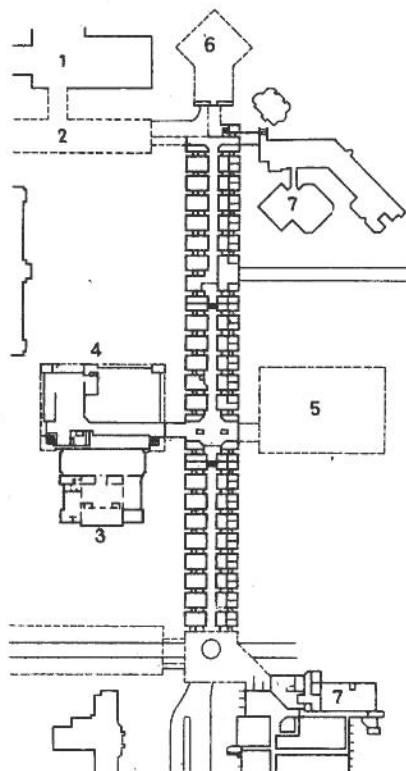
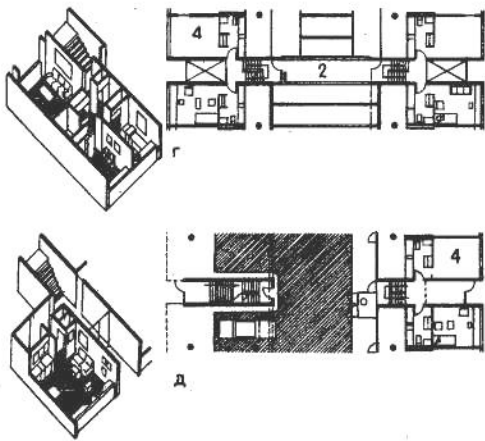
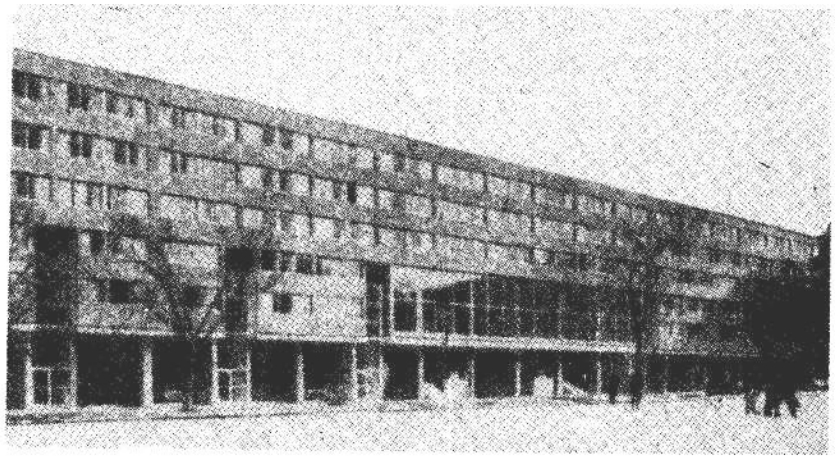
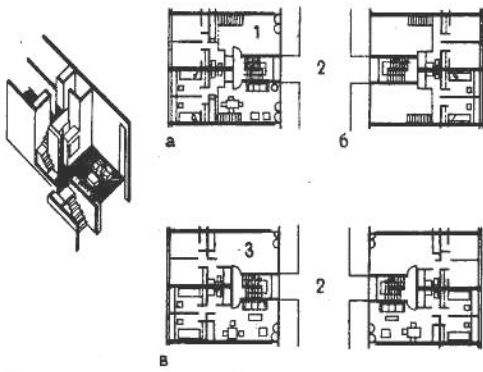
2. Ситуационный план

3. Общий вид участка с птичьего полета

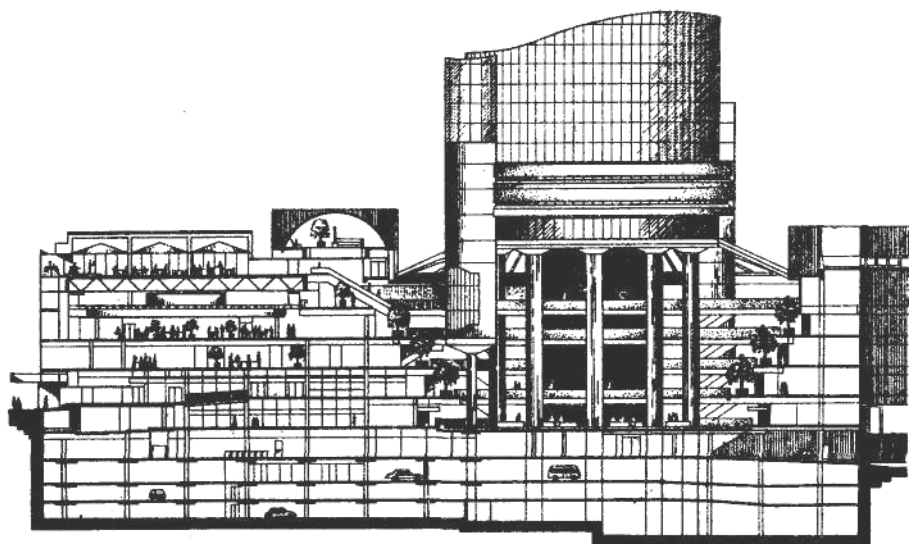
4. Общий вид квартала с птичьего полета



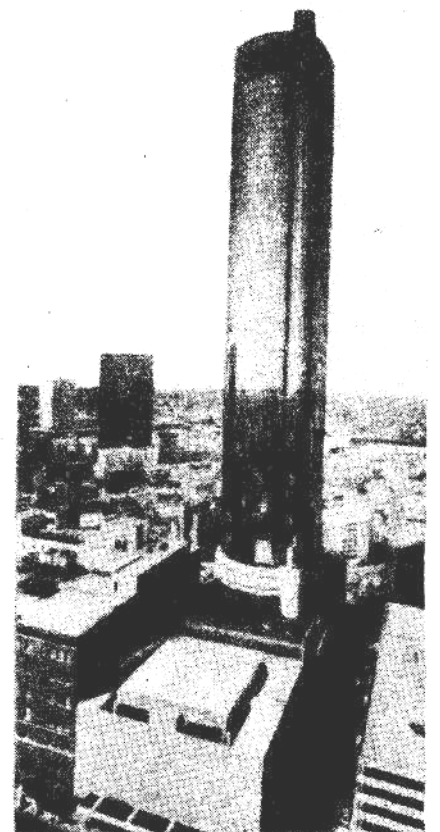
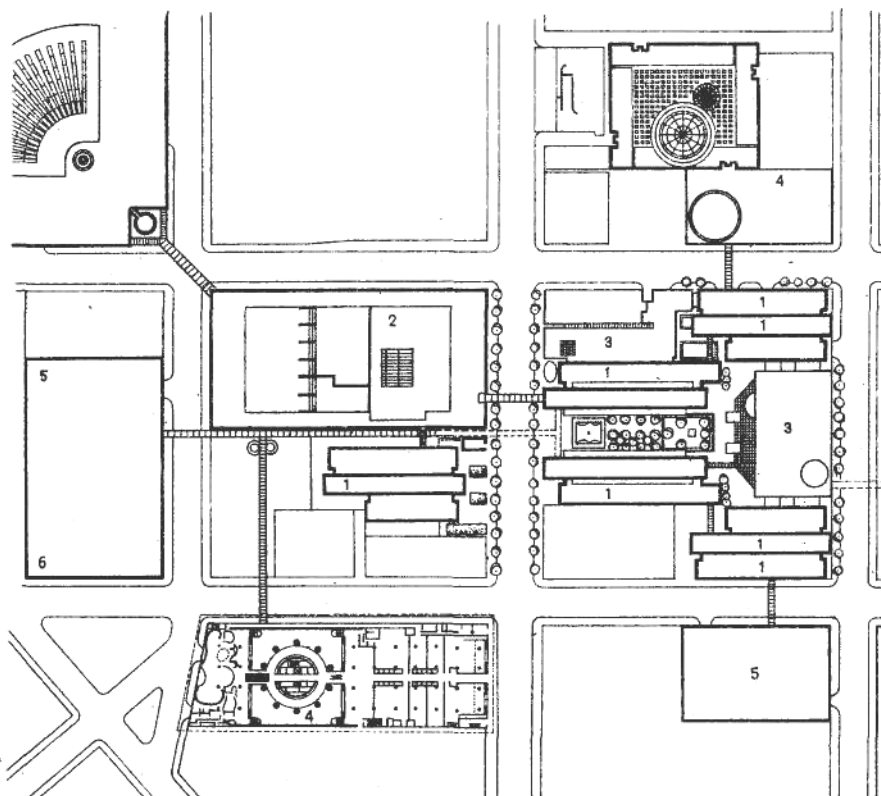


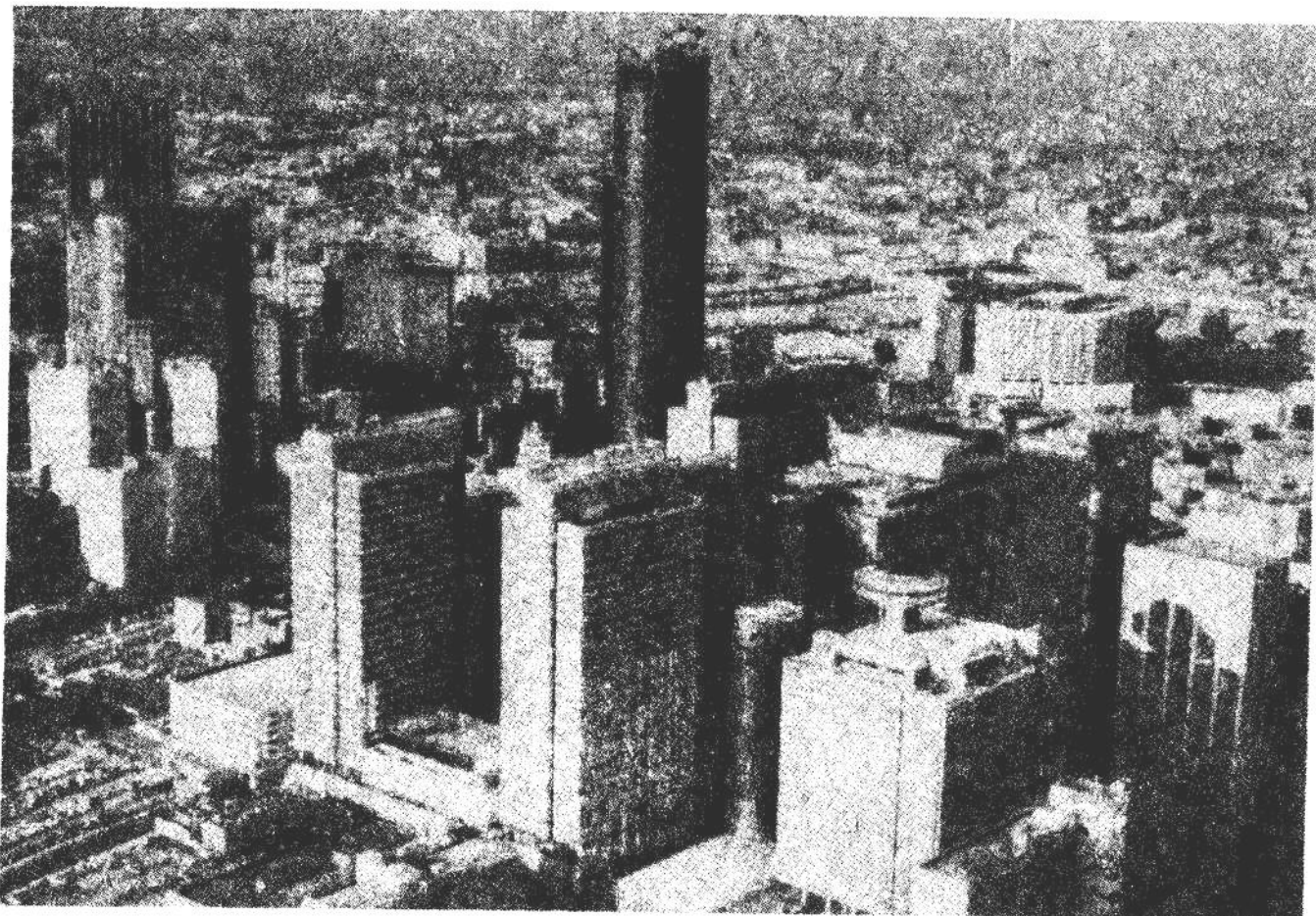


ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПРОЕКТА	
ПЛОЩАДЬ УЧАСТКА	4,06 га
СУЩЕСТВУЮЩАЯ ЧАСТЬ	1,21 га
ПЛОЩАДЬ ПОЛА:	м <sup>2</sup>
РОЗНИЧНАЯ ТОРГОВЛЯ	21 669
ОФИСЫ :	
БАШНЯ 230 ПИЧТРИ-ЦЕНТРА	30 690
БАШНЯ ГАЗ-ЛАЙТ	25 469
ЮЖНАЯ БАШНЯ	24 208
БАШНЯ КАЙН	30 968
БАШНЯ ХАРРИС	30 790
ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР	186 000
РАЗВЛЕЧЕНИЯ	
МЕСТА В ТЕАТРЕ	500
МЕСТА В ОТЕЛЕ:	
6a — ХАЙАТ РИДЖЕНСИ ОТЕЛЬ	1000
6b — ПЛАЗА-ОТЕЛЬ	1100
ЧИСЛО МЕСТ НА АВТОСТОЯНКАХ	1500
ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ ОКОЛО	250 млн. дол.



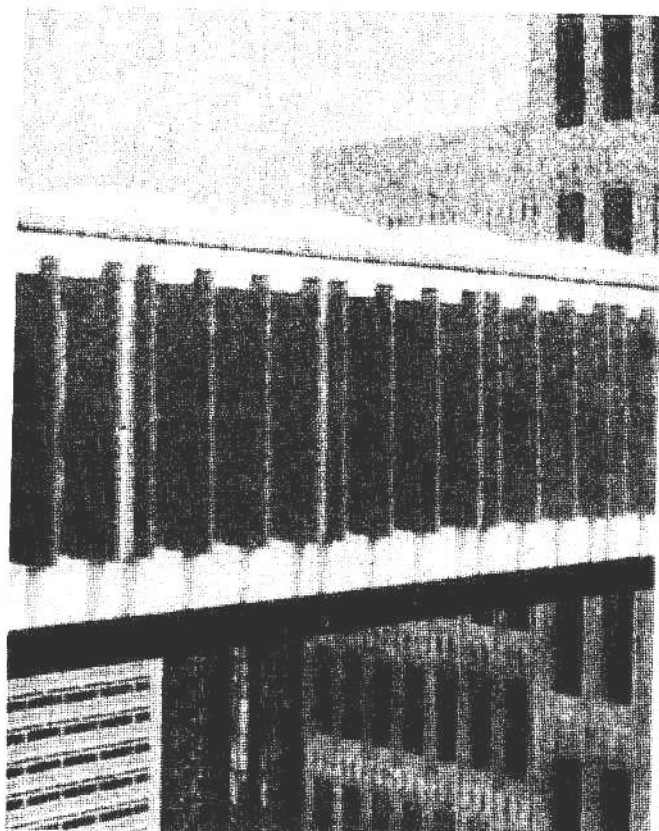
- 1
  - 2
  - 3 4
1. Разрез по нижним этажам Плаза-отеля
2. Ситуационный план
3. Генплан участка и план первого этажа Плаза-отеля
- 1 — административные башни; 2 — торговый центр; 3 — торговая галерея; 4 — отели; 5 — гаражи; 6 — остановка транспорта
4. Общий вид Плаза-отеля в Пичтри-центре



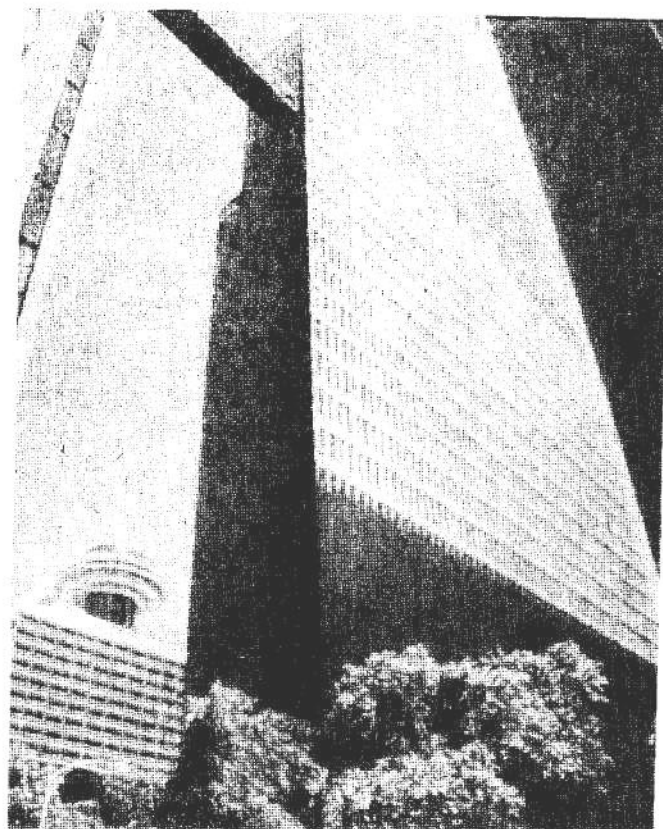


5. Вид с птичьего полета вдоль Иви-стрит

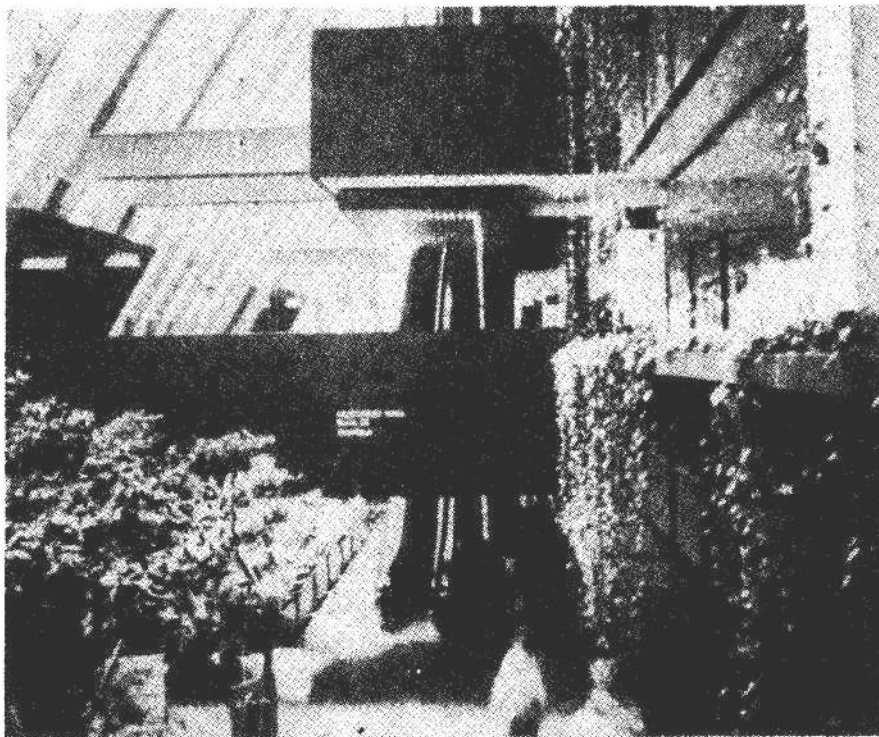
6. Пешеходный мост к торговому центру



7. Вид административной башни с улицы

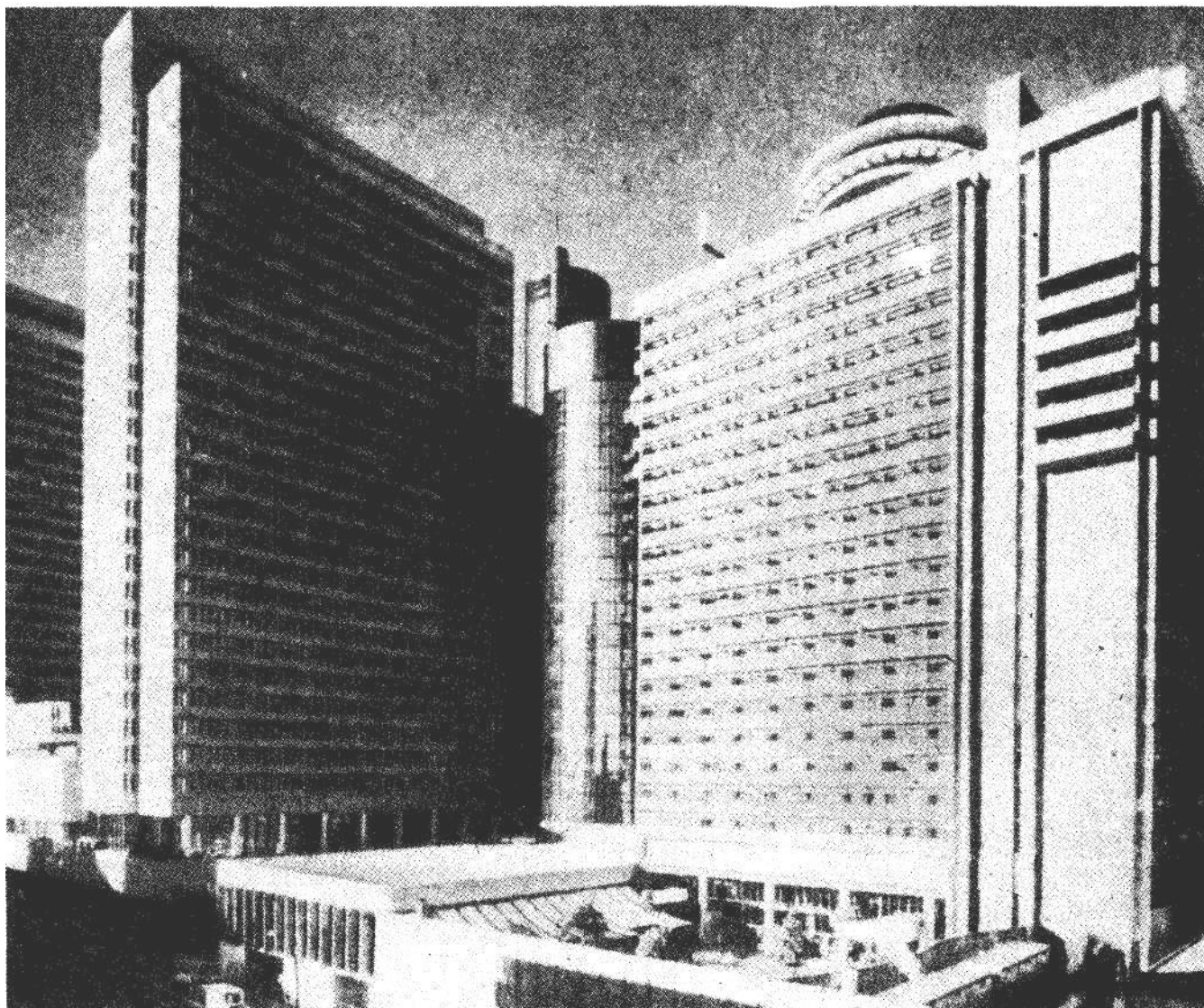




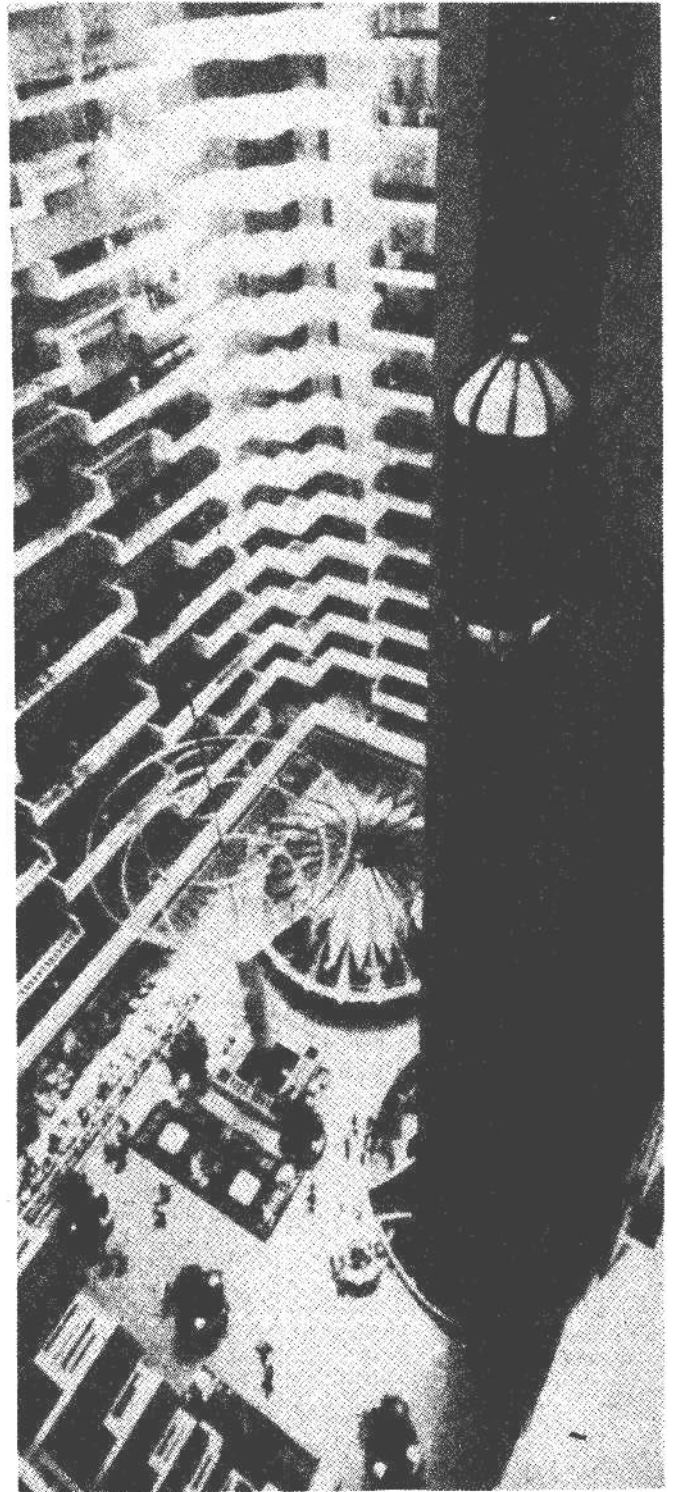
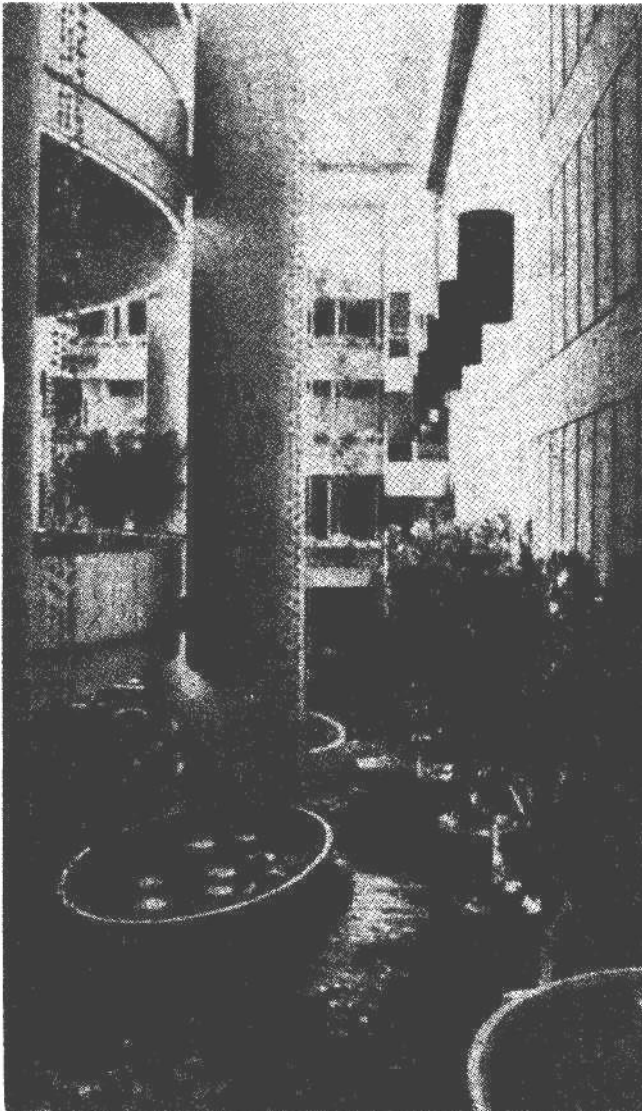
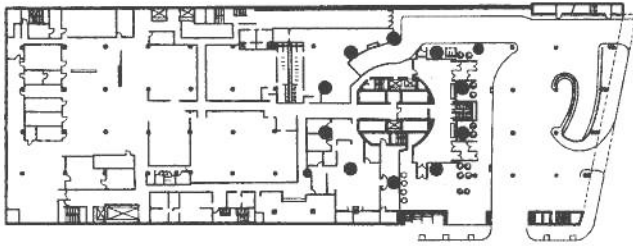
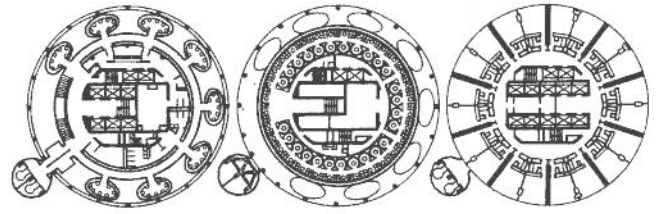
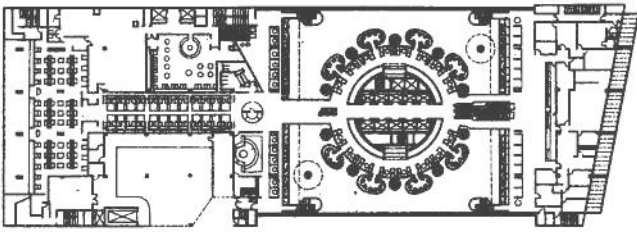


8 || 10 11  
 12 14  
 9 || 13

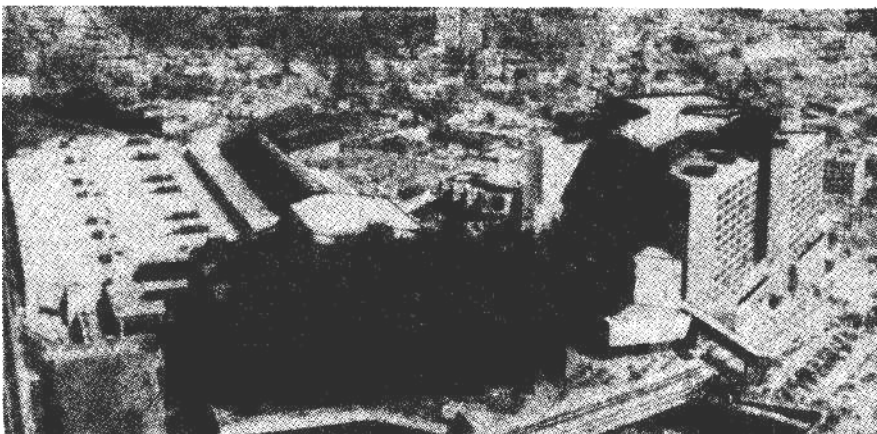
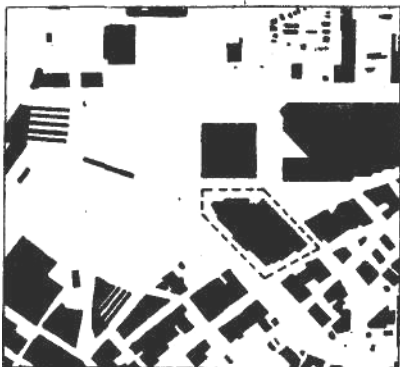
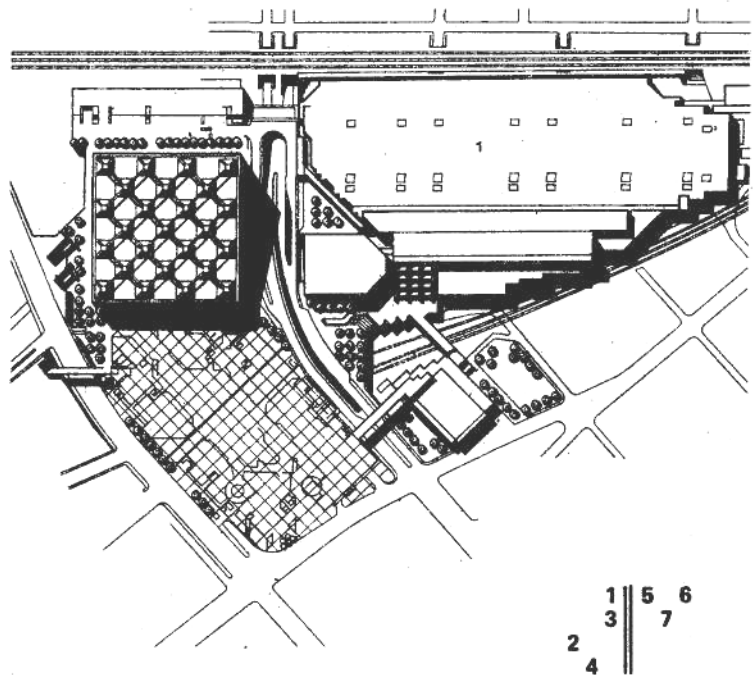
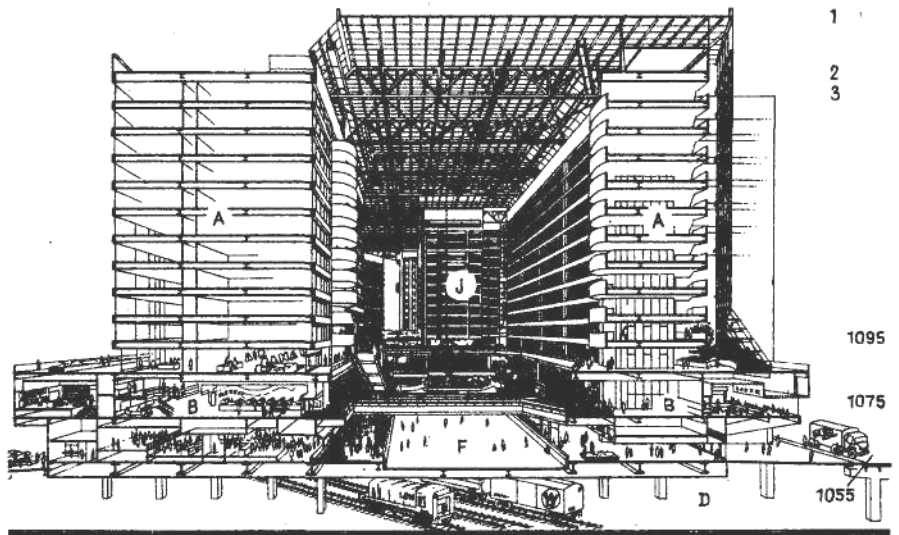
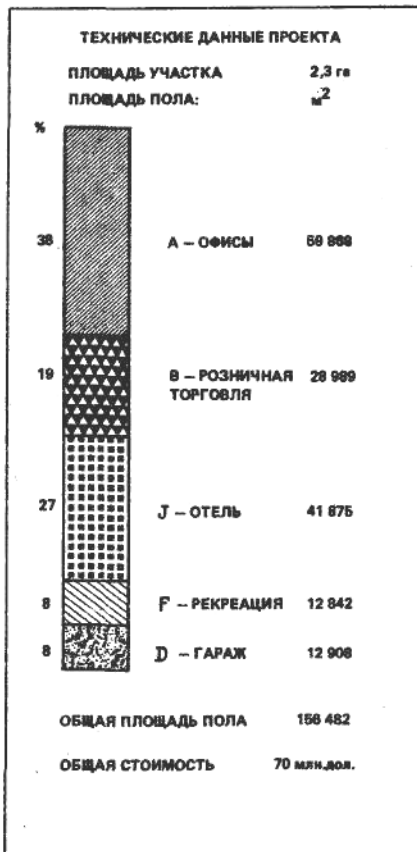
- 8. Интерьер молла
- 9. Общий вид отеля «Хайат Ридженси»
- 10. План главного вестибюля
- 11. План типового этажа отеля  
 План ресторана  
 План на уровне входов в ресторан
- 12. План на уровне Спринг-стрит
- 13. Интерьер отеля «Хайат Ридженси»
- 14. Интерьер отеля «Плаза»







Архитекторы Томпсон, Вентулетт, Стейнбек и др.: комплекс Омни Интернешнл, Атланта, шт. Джорджия, США, 1973



**1. Поперечный разрез**

1 — верхняя крыша; 2 — крыша; 3 — типовой этаж.  
Уровни на отметках 1095, 1075, 1055

**2. Ситуационный план**

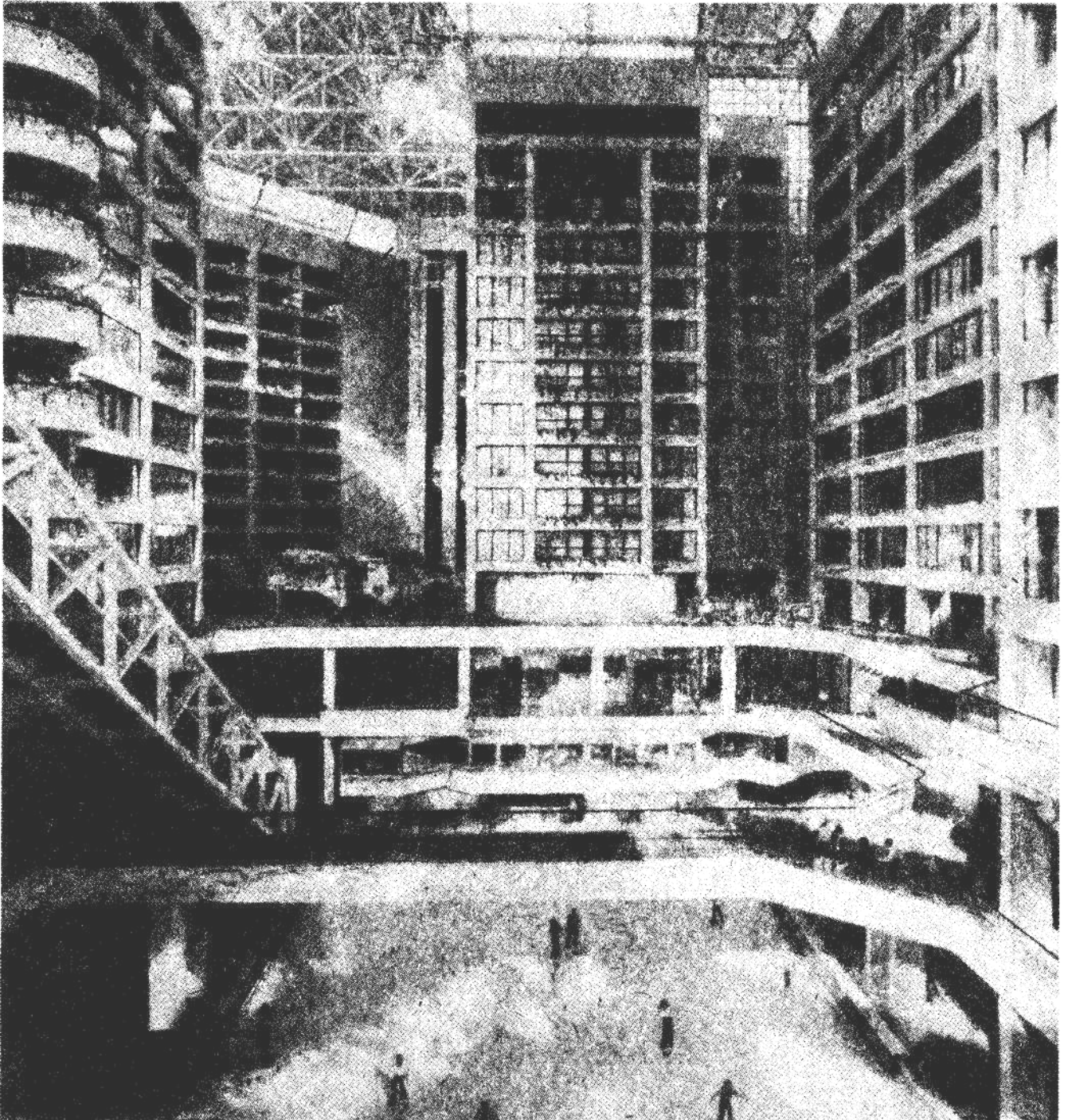
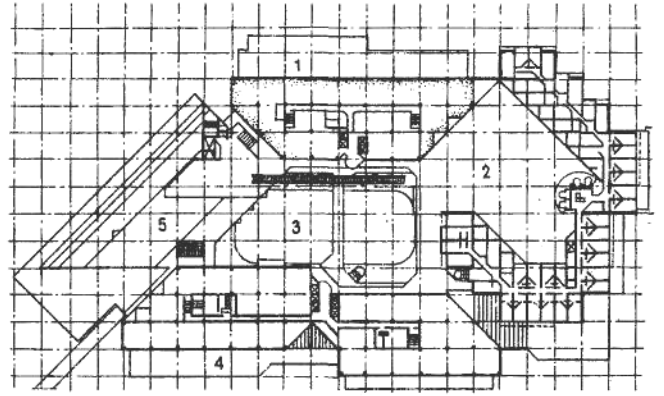
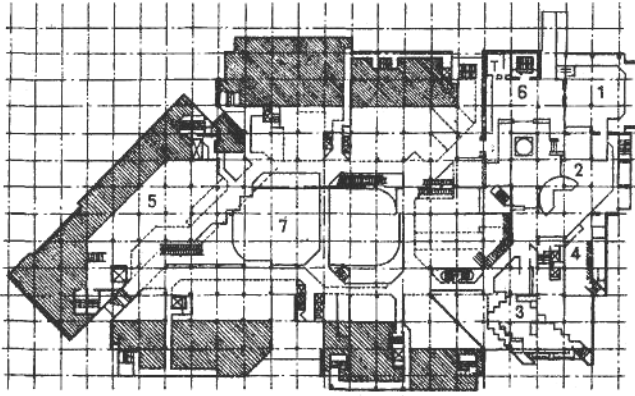
**3. План участка и план первого этажа**  
1 — конгресс-центр

**4. Общий вид с высоты птичьего полета**

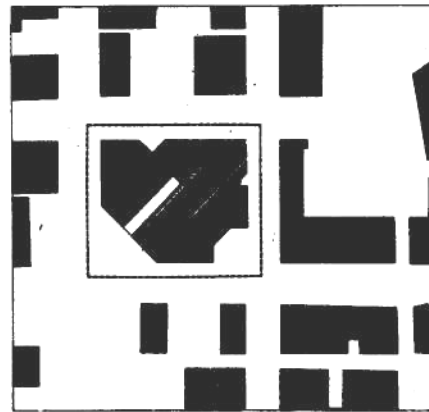
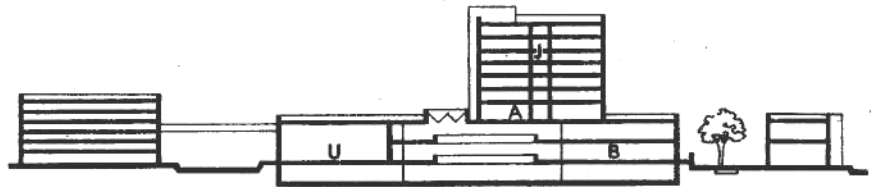
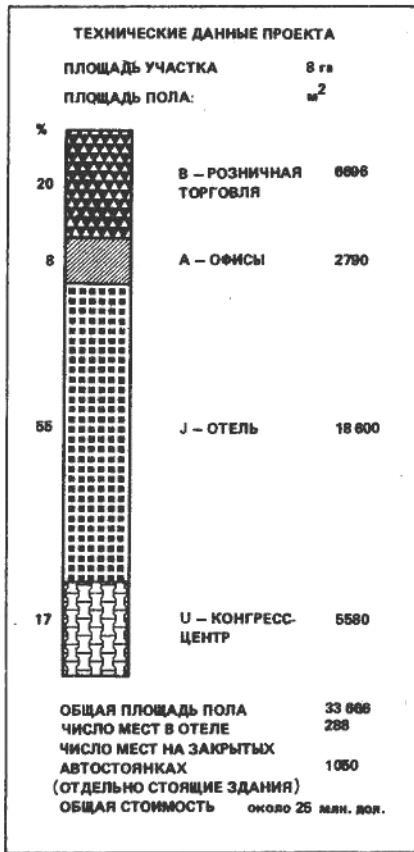
**5. План второго этажа**  
1 — офисы отеля; 2 — вестибюль отеля;  
3 — ресторан; 4 — кухня; 5 — торговый павильон;  
6 — место отдыха; 7 — каток (внизу)

**6. План типового этажа**  
1 — северная административная башня;  
2 — ресторан отеля; 3 — каток (внизу);  
4 — южная административная башня; 5 — торговый павильон

**7. Интерьер атриума**



Архитекторы Элбазани, Логэн, Северин: Каламазу-центр, Каламазу, шт. Мичиган, США, 1974



- 1
- 2
- 3
- 4 5

1. Разрез восток — запад

2. Ситуационный план

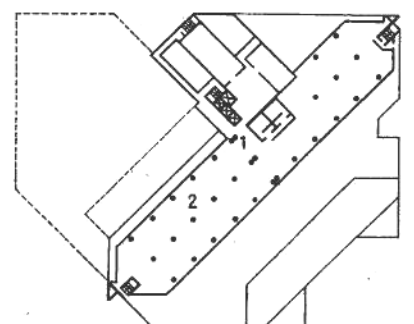
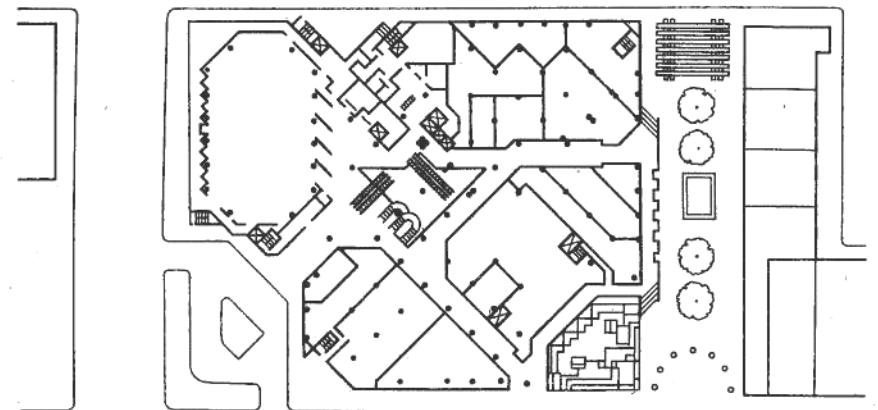
3. План первого этажа

4. План второго этажа

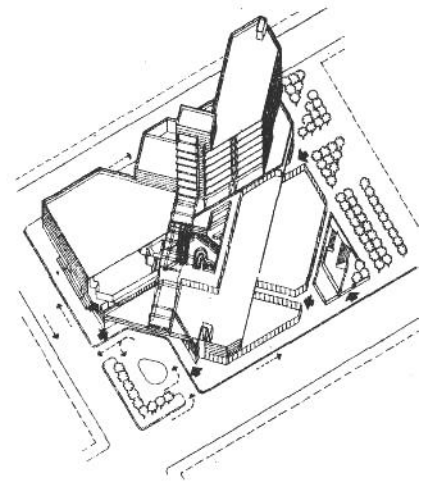
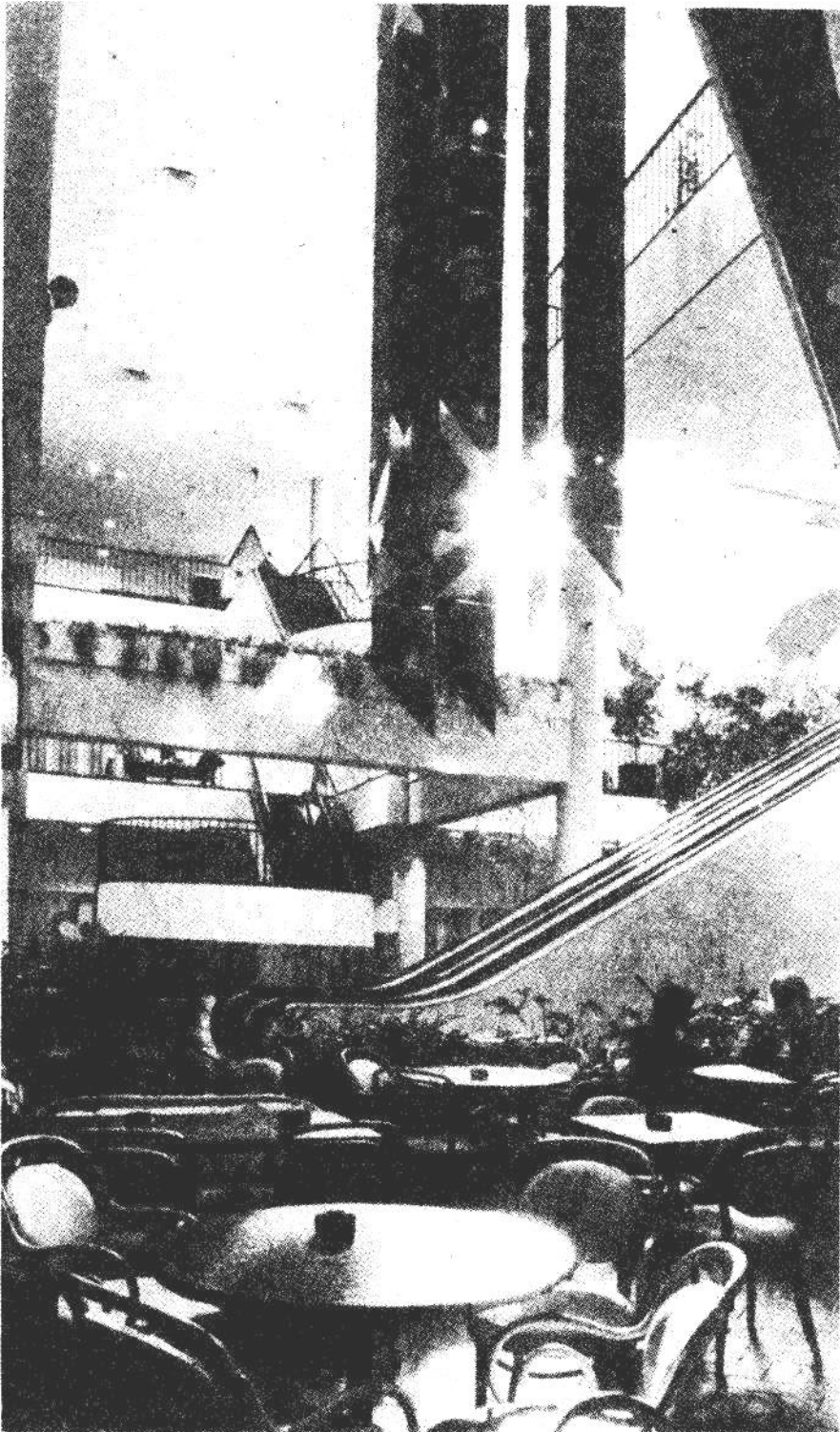
1 — ресторан; 2 — кухня; 3 — администрация; 4 — кафе; 5 — магазин; 6 — вестибюль; 7 — конференц-залы; 8 — офисы; 9 — переход к автомобильным стоянкам

5. План третьего этажа

1 — вестибюль; 2 — офисы







6	9
7 8	10

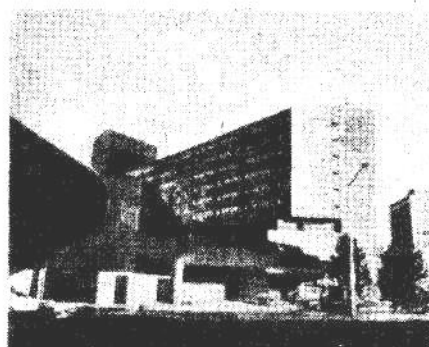
6. Кафе на уровне «площади»

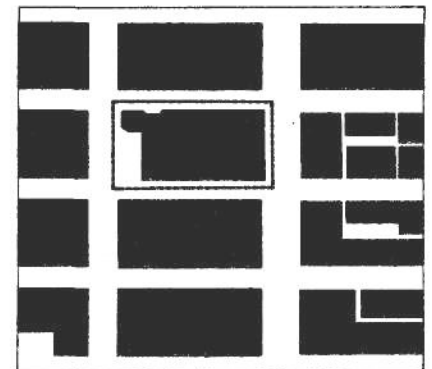
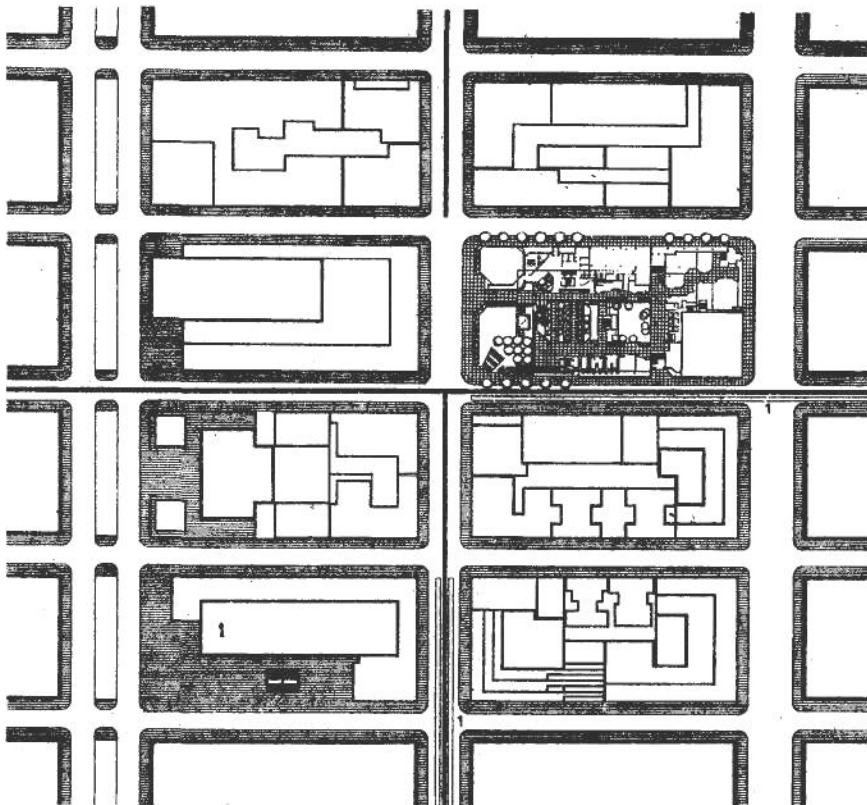
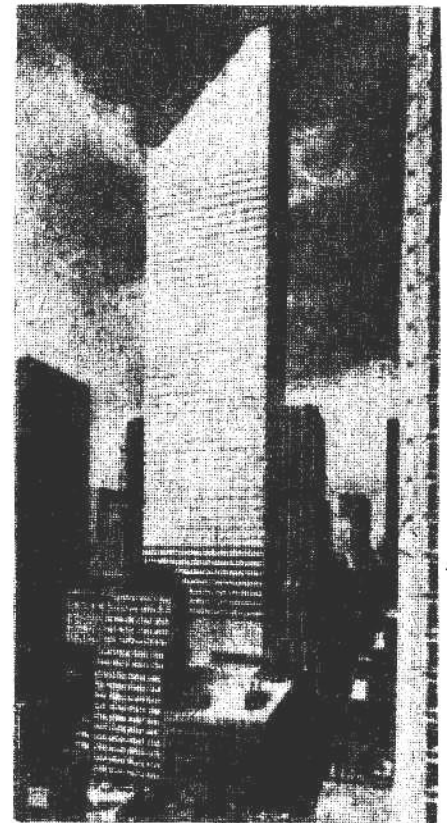
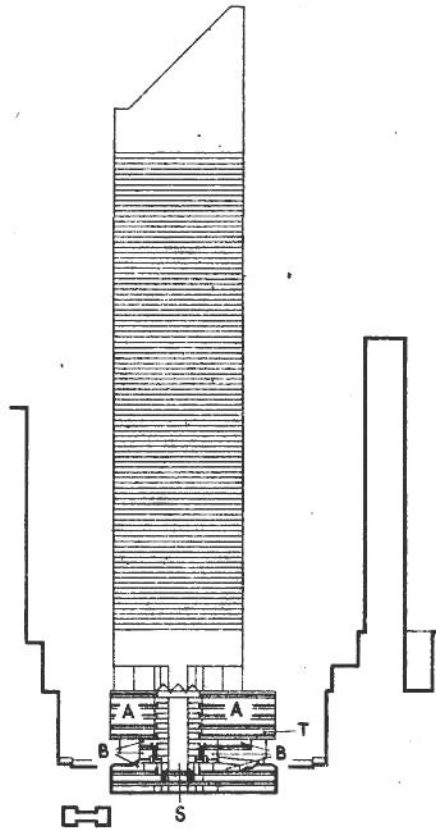
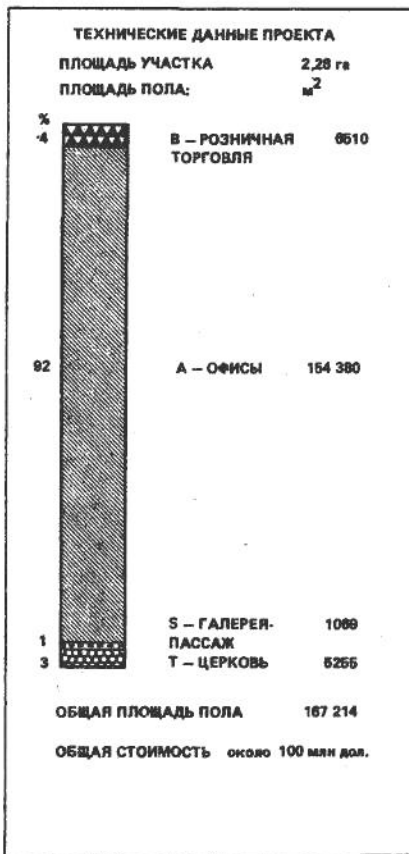
7. Вид атриума со второго этажа

8. Вид с улицы

9. Аксонометрия

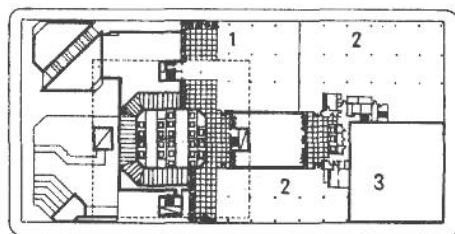
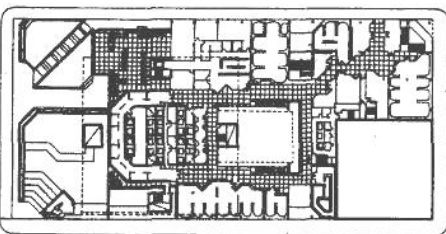
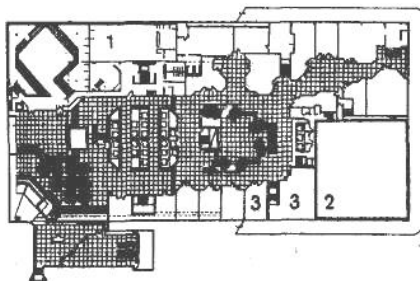
10. Вход в центр





1 2  
3 4

1. Типовой разрез
2. Общий вид на запад
3. План участка и план первого этажа  
1 — метро
4. Ситуационный план



5. План подземного уровня

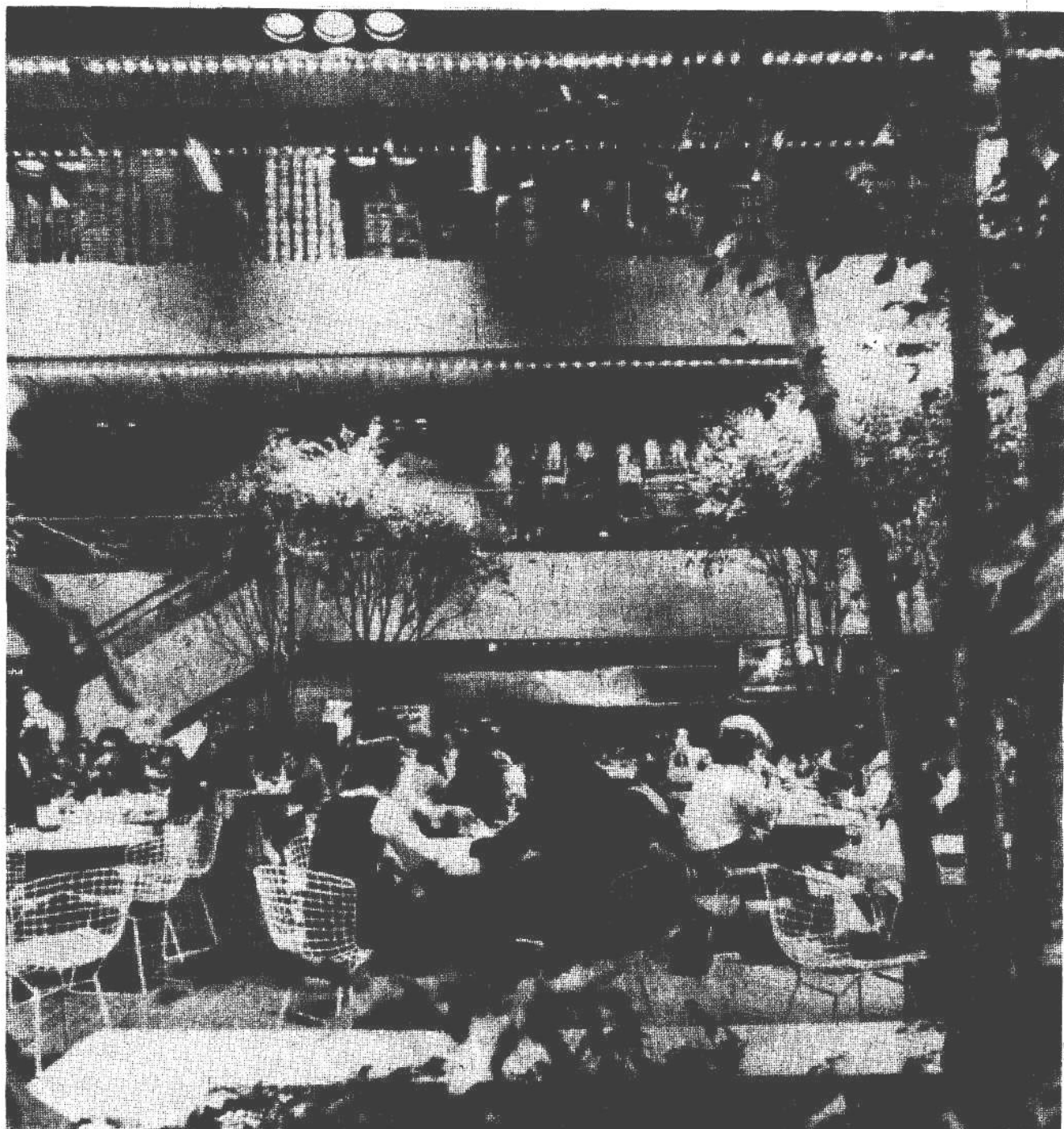
1—церковь; 2—существующее здание; 3—магазины

6. План третьего этажа

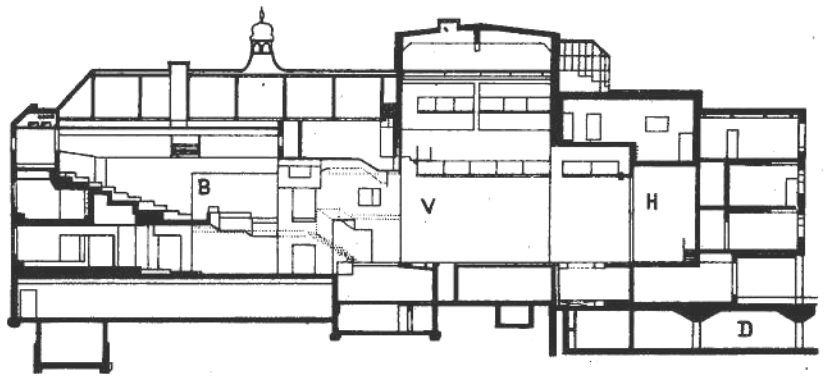
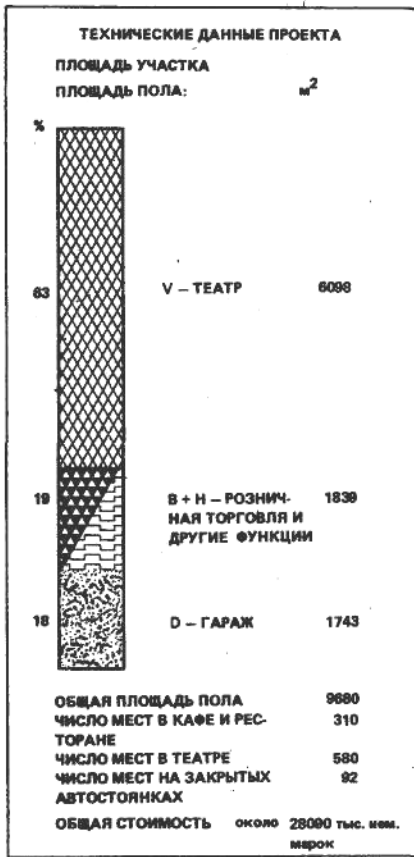
7. План четвертого этажа

1—церковь; 2—офисы; 3—существующее здание

8. Вид галереи с естественным освещением

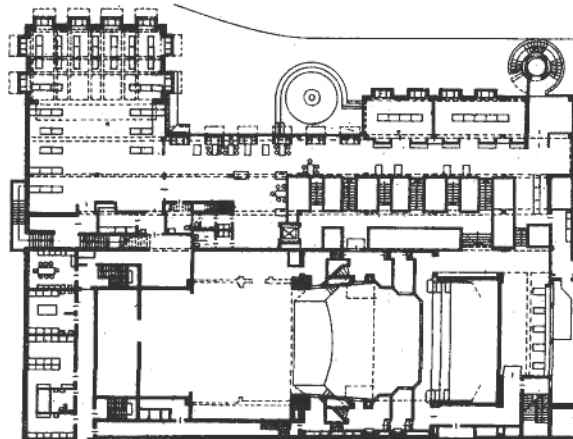
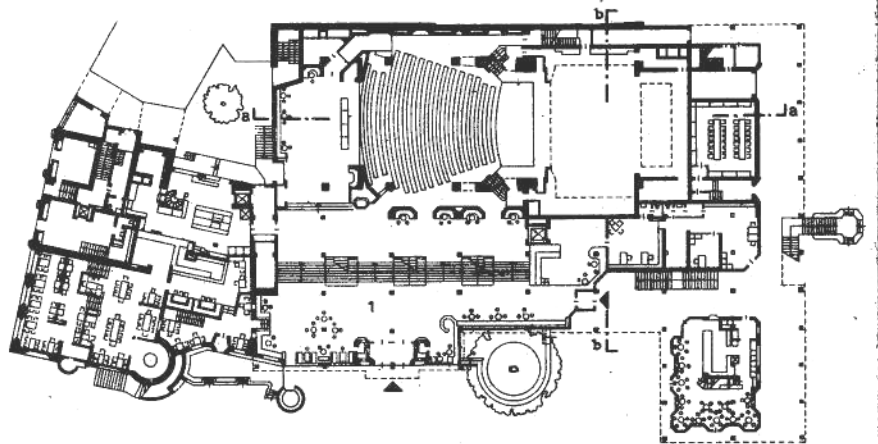


Архитекторы Г. Бём, Г. Линдер: общественный центр «Бергишер-Леве», Бергиш Гладбах, ФРГ, 1975

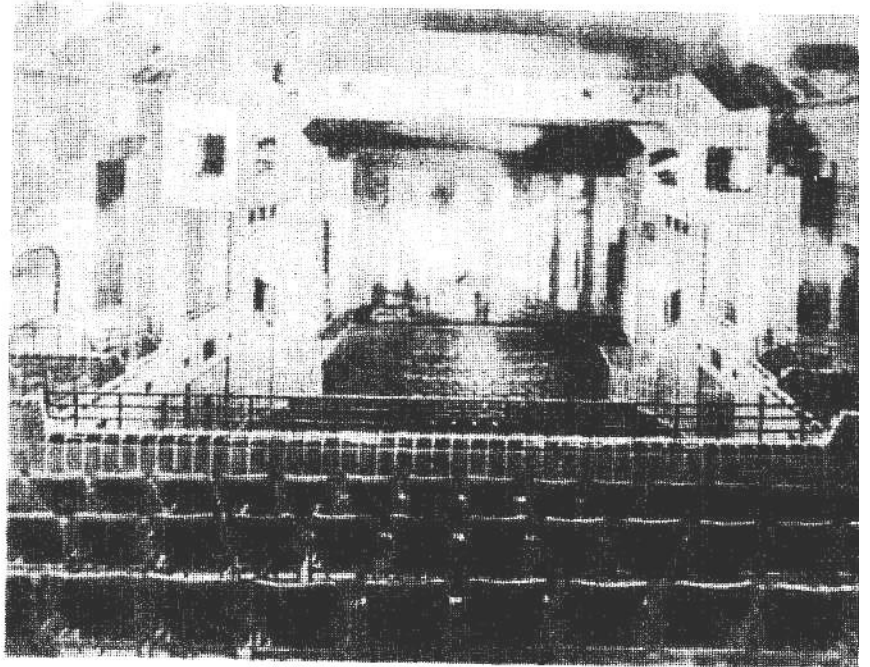
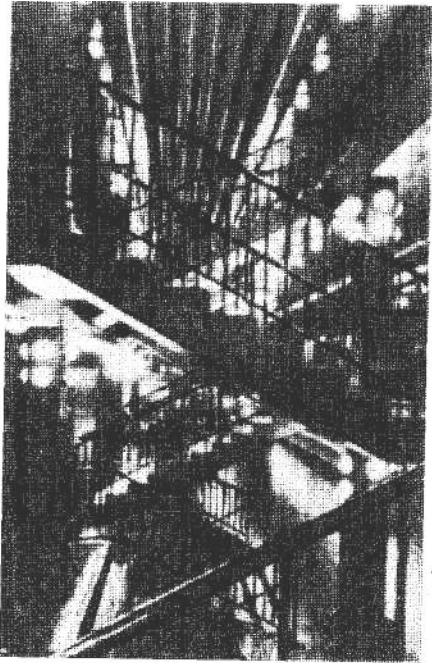


- 1 | 5 6
- 2 | 7
- 3
- 4

- 1. Продольный разрез
- 2. План участка
- 3, 4. Планы третьего и первого этажей
- 5, 6. Интерьер
- 7. Общий вид



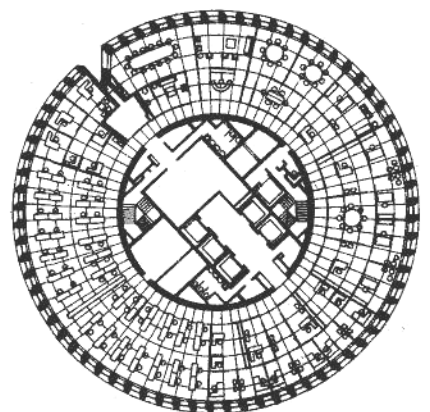
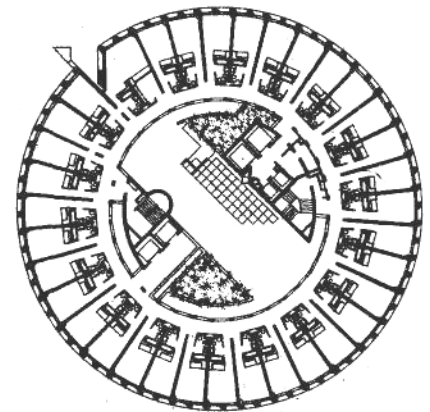
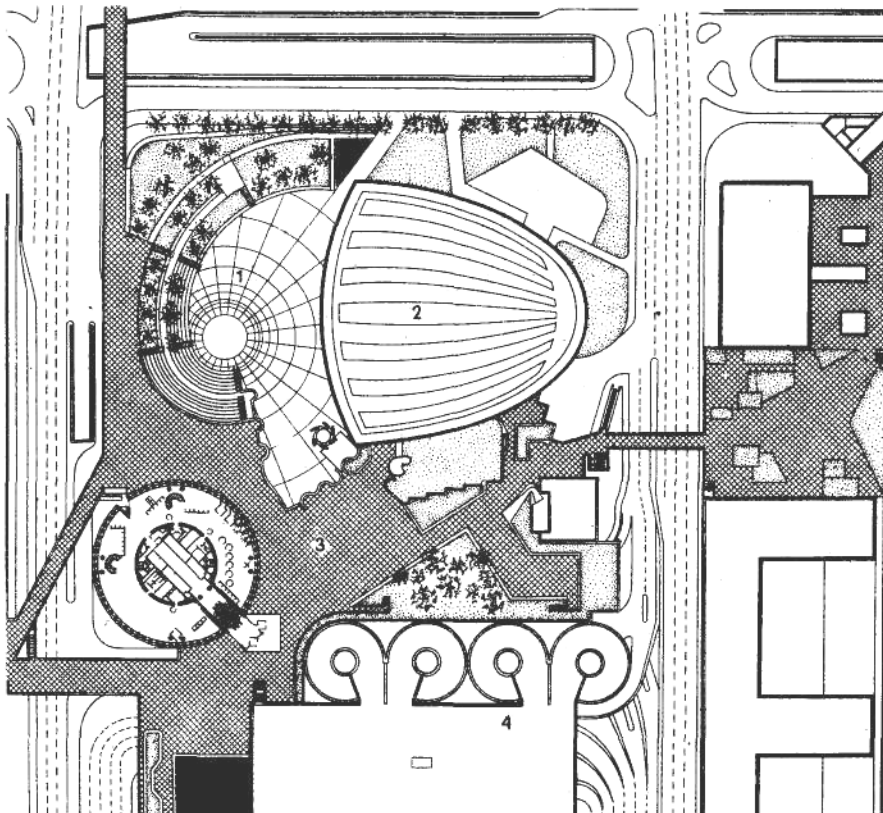
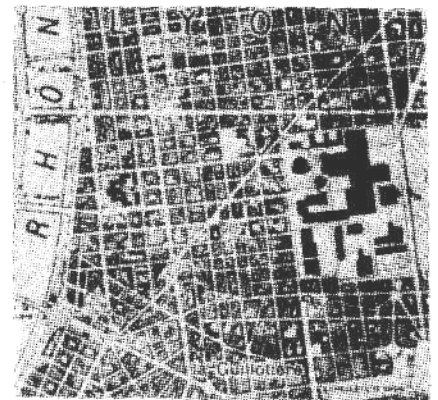
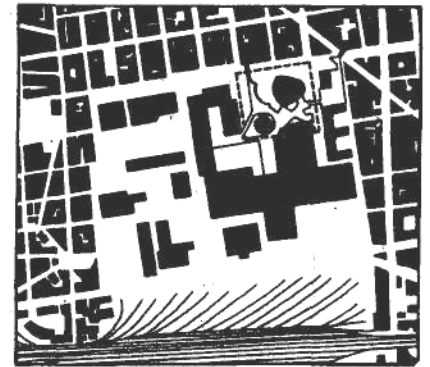
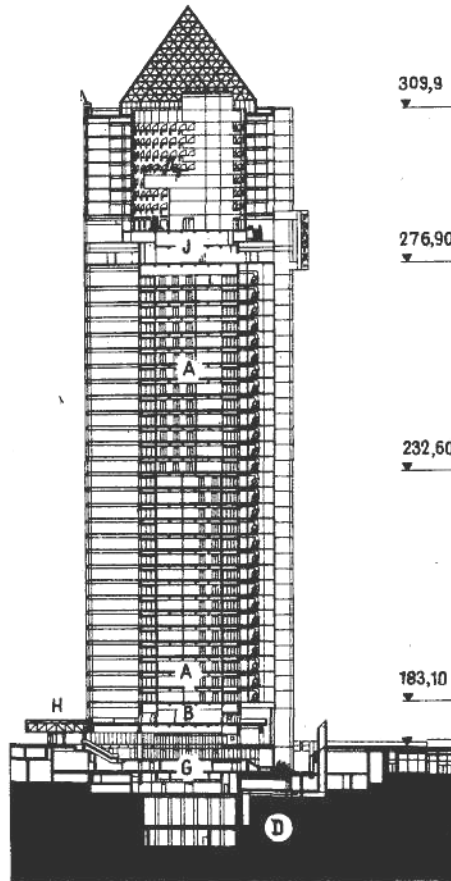


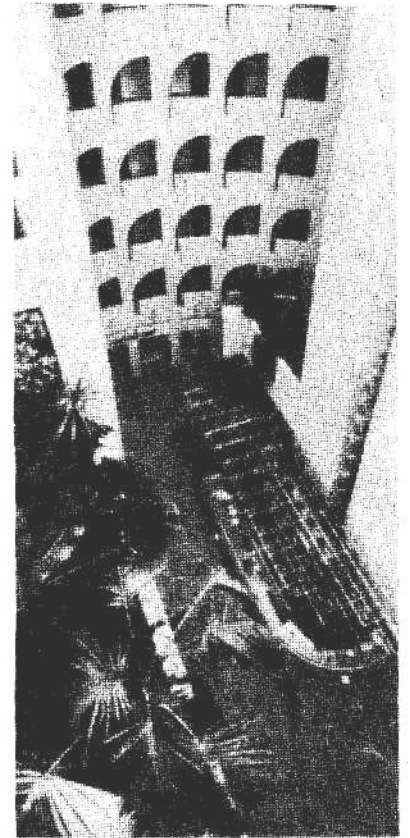
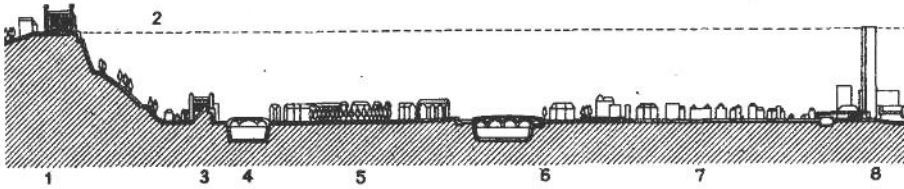


Архит. Коссюта и др.: башня «Креди-Лионне», Лион, Франция, 1975

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПРОЕКТА**

ПЛОЩАДЬ УЧАСТКА	0,56 га
ПЛОЩАДЬ ПОЛА	м <sup>2</sup>
<b>%</b>	
52	A – ОФИСЫ 37 400
4	B – БАНК 3022
2	G – РЕСТОРАН 1200
19	J – ОТЕЛЬ 13 286
11	D – ГАРАЖ 8258
12	H – ДРУГИЕ ФУНКЦИИ 8970
<b>ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ ПОЛА 72 136</b>	
<b>ЧИСЛО МЕСТ В ОТЕЛЕ 246</b>	
<b>ЧИСЛО МЕСТ НА ЗАКРЫТЫХ АВТОСТОЯНКАХ 230</b>	





1	2	7	9
3		8	
5			
4	6		

1. Поперечный разрез

2. Ситуационный план

3. Фрагмент плана г. Лиона

4. План участка и план на уровне площади

1— площадь Шарля де Голля; 2— аудитория; 3— пешеходная зона; 4— общественные авто- стоянки

5. План типового этажа отеля

6. План типового этажа офисов

7. Разрез по участку

1— город античности — средневековья, собор Нотр Дам де ля Фуर्वьер; 2— паперть со- бора Нотр Дам де ля Фуर्वьер; 3— собор Сант Жан; 4— р. Сена; 5— город XV— XVIII вв., площадь Деллекур; 6— р. Рона; 7— современный город; 8— башня Креди-лио- не

8. Общий вид с высоты птичьего полета

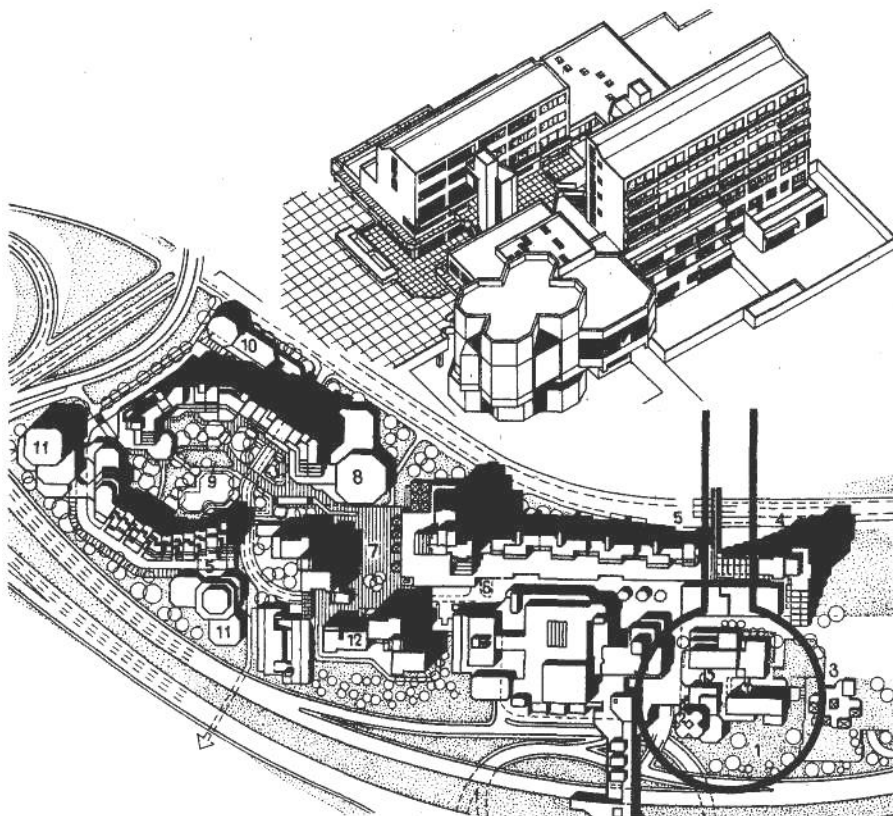
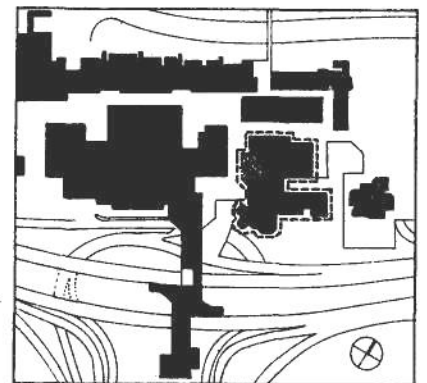
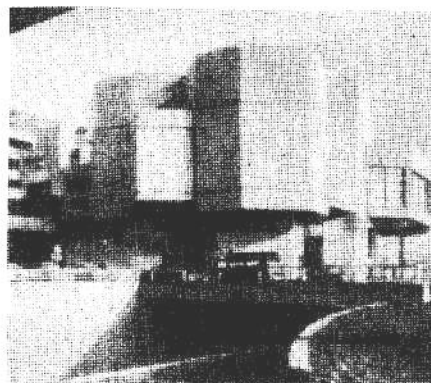
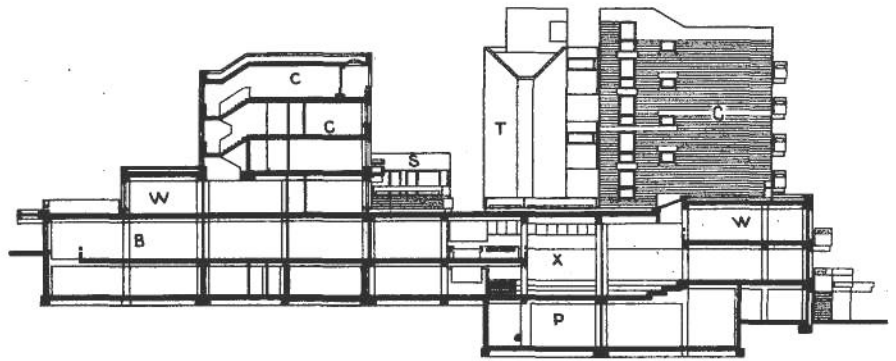
9. Вид вестибюля отеля



Архитекторы Эллер, Мозер, Вальтер и др.: Кирхен-форум, Бохум, ФРГ, 1975

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПРОЕКТА**

ПЛОЩАДЬ УЧАСТКА		8 га
ПЛОЩАДЬ ПОЛА:		м <sup>2</sup>
10	T — ЦЕРКОВЬ	1080
22	W — ОБЩЕСТВЕННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	2310
14	X — ФОРУМ	1440
37	C — ЖИЛЬЕ	3850
10	B — РОЗНИЧНАЯ ТОРГОВЛЯ	1040
3	S — ГАЛЕРЕЯ-ПАССАЖ	290
4	P — ТЕХНИЧЕСКИЕ ПОМЕЩЕНИЯ	370
ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ ПОЛА		10 380
ЧИСЛО МЕСТ НА АВТОСТОЯНКАХ		122



1 5 6 7  
2 3 8  
4

1. Разрез А-А

2. Общий вид

3. Ситуационный план

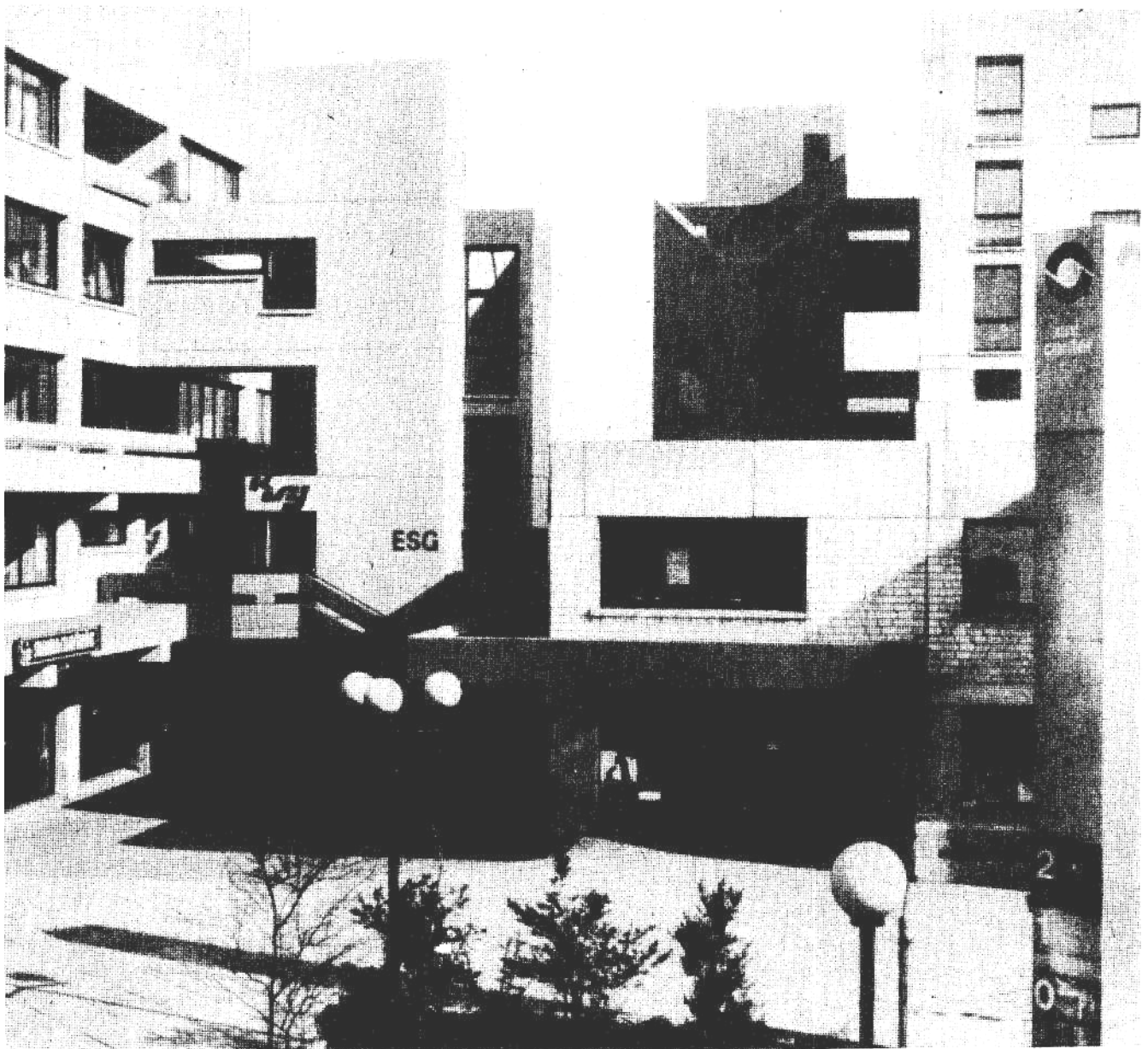
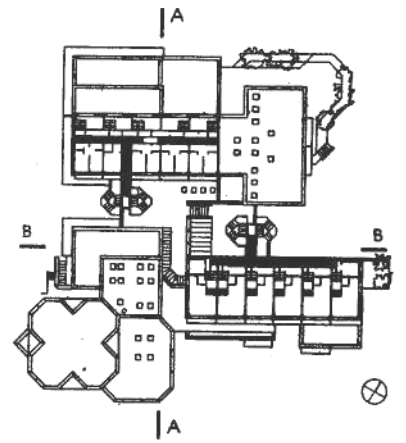
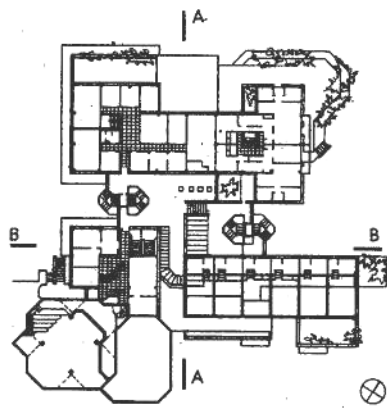
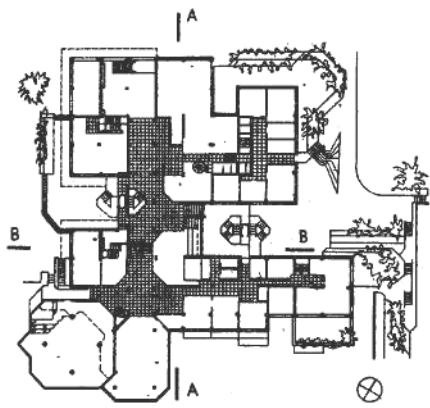
4. Аксонометрия, план участка

1 — общественный центр; 2 — церковь; 3 — детский сад; 4 — террасный высотный дом; 5 — жилые дома; 6 — торговая улица; 7 — рыночная площадь; 8 — бассейн; 9 — территория для отдыха; 10 — ремесла; 11 — конторы; 12 — общежития для студентов

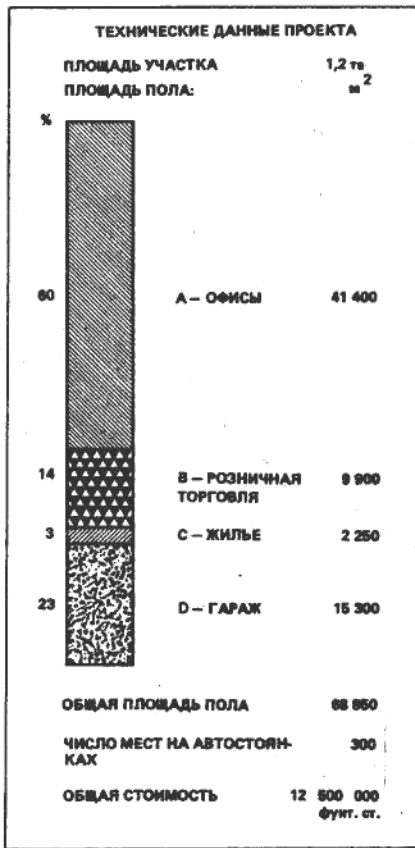
5, 6, 7. Планы на уровне 0, 1, 2

8. Общий вид





Архитекторы Элсом, Пак и Робертс: Площадь Виктории, Лондон, Великобритания, 1975



1 2 3 4 5 6

1. Продольный разрез

2. Ситуационный план

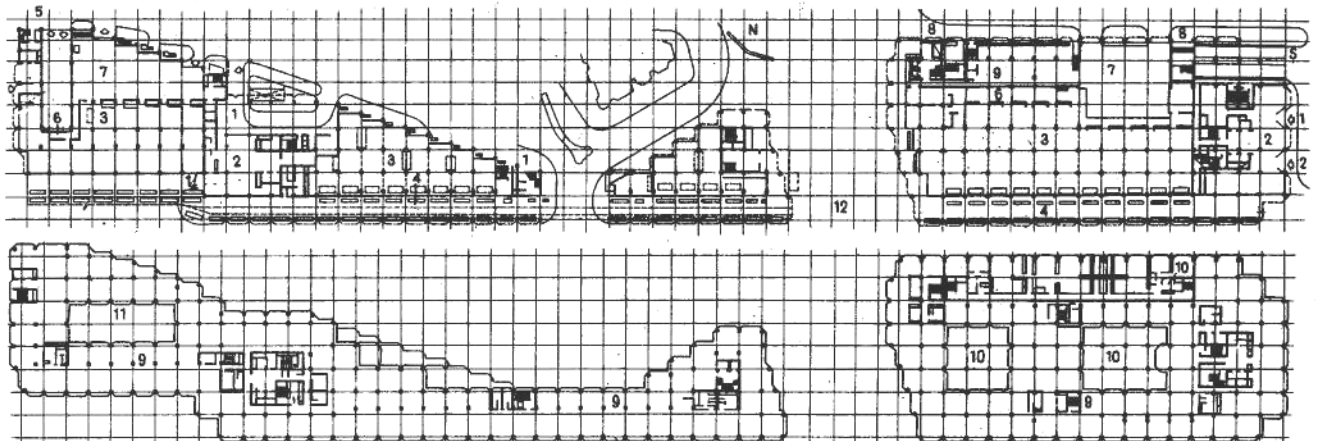
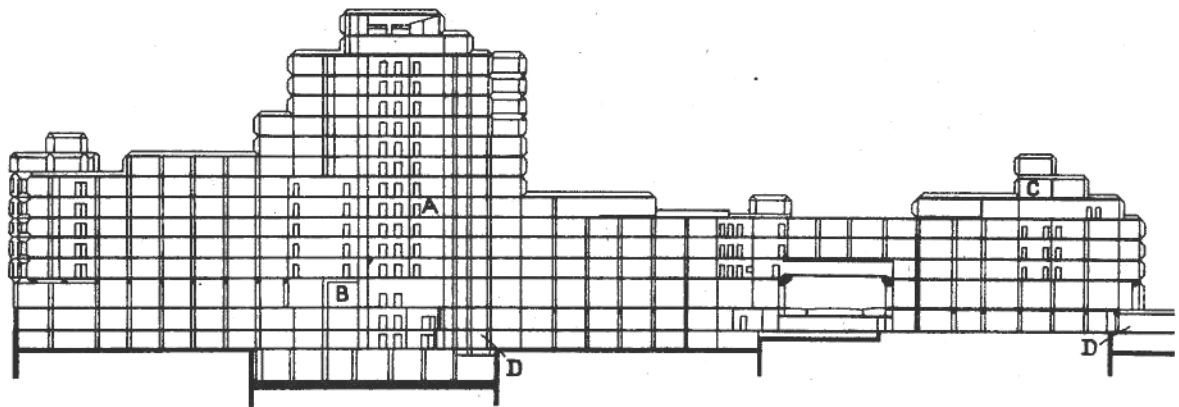
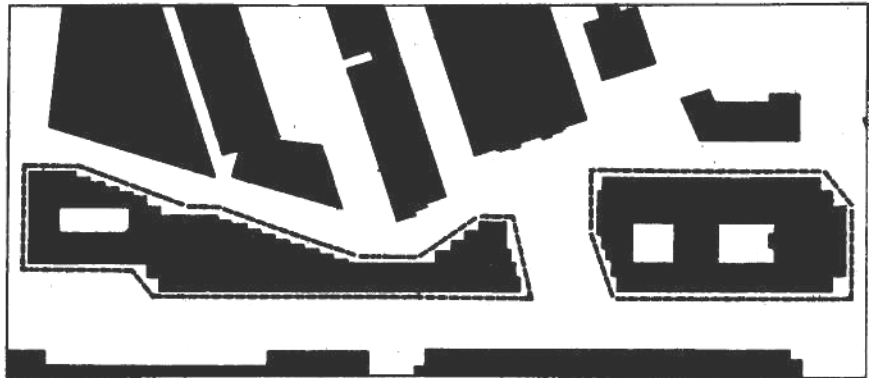
3. Планы 1-го, 3-го этажей

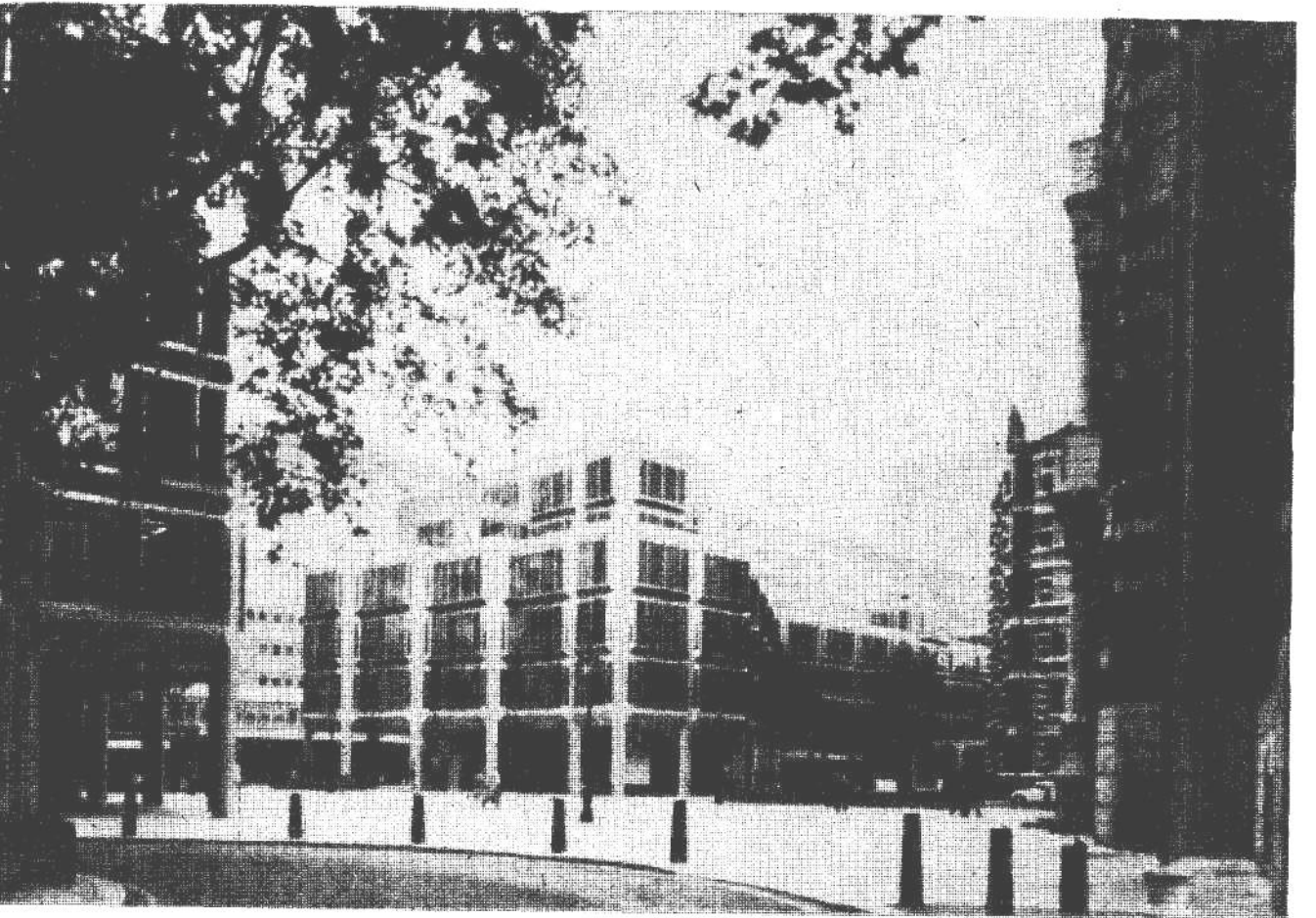
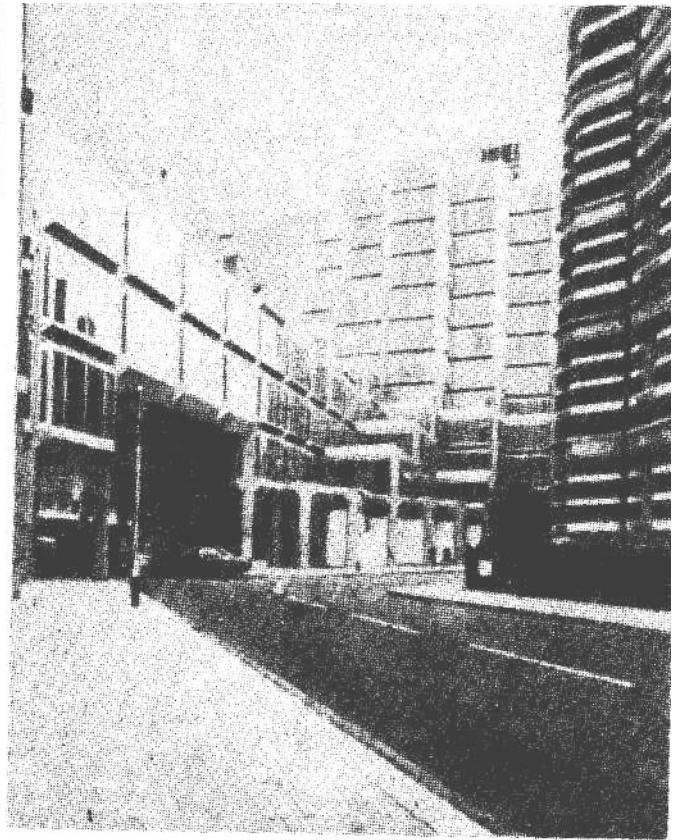
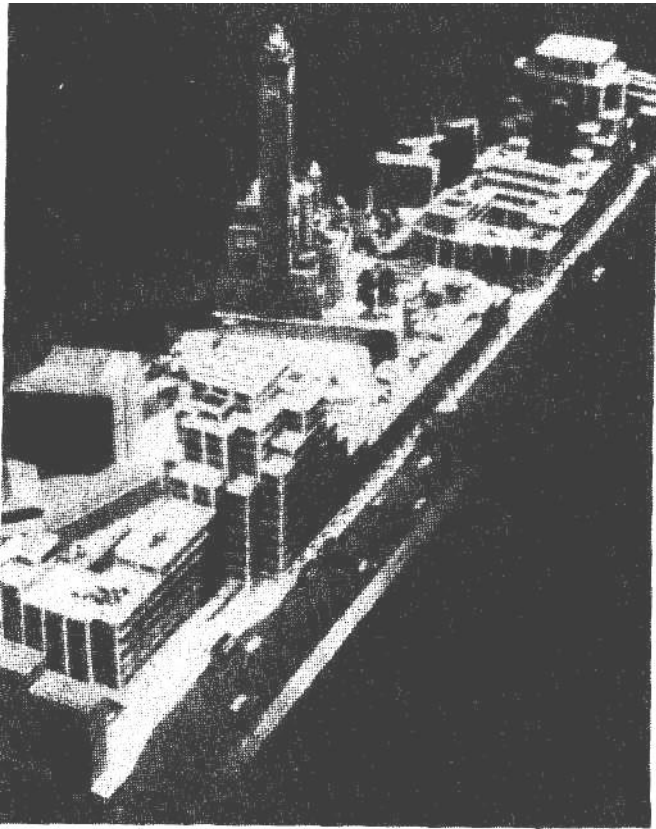
1 — вход в офисы; 2 — входной вестибюль; 3 — магазины; 4 — аркада; 5 — вход в гараж; 6 — погрузка; 7 — служебный двор; 8 — вход в квартиры; 9 — офисы; 10 — квартиры; 11 — святой колодец; 12 — площадь

4. Макет

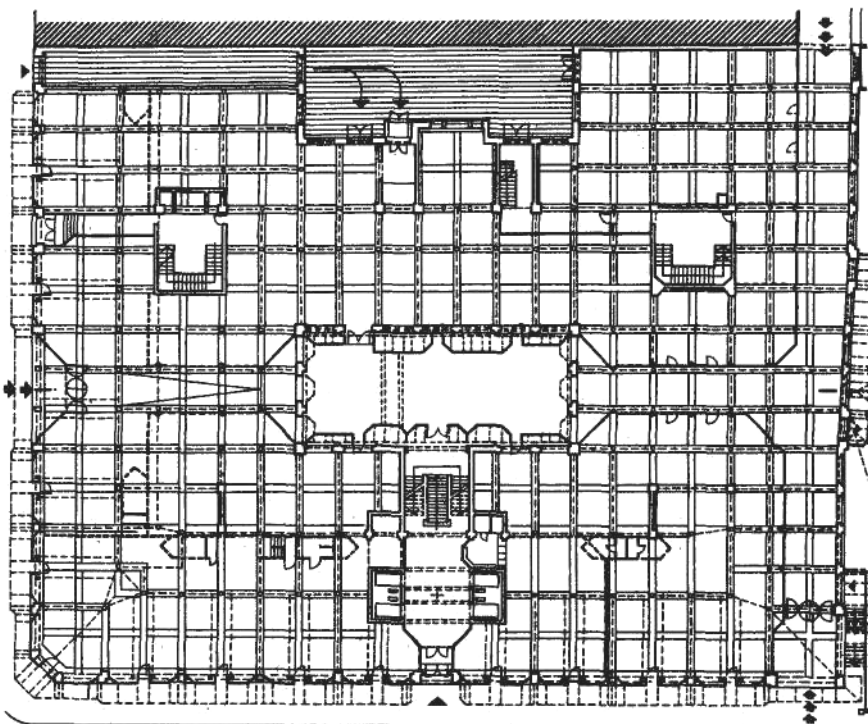
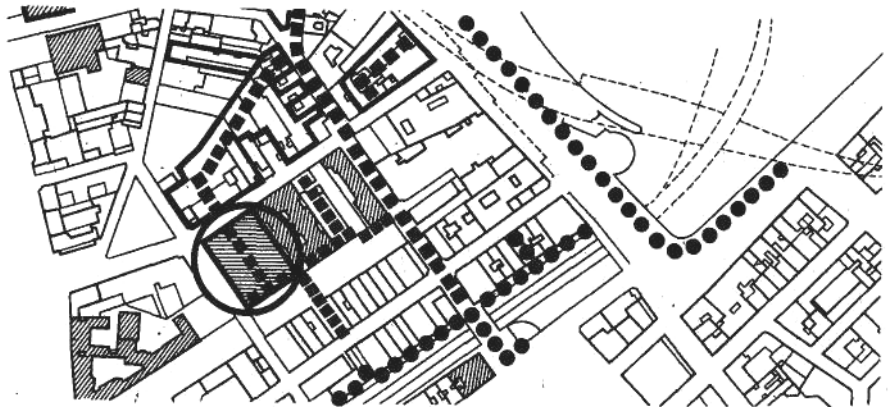
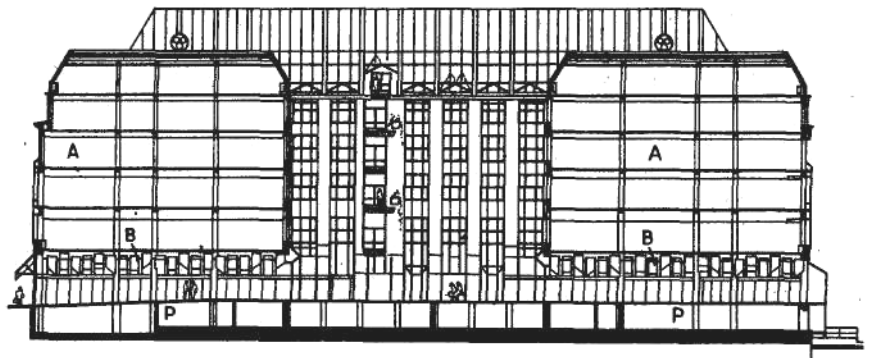
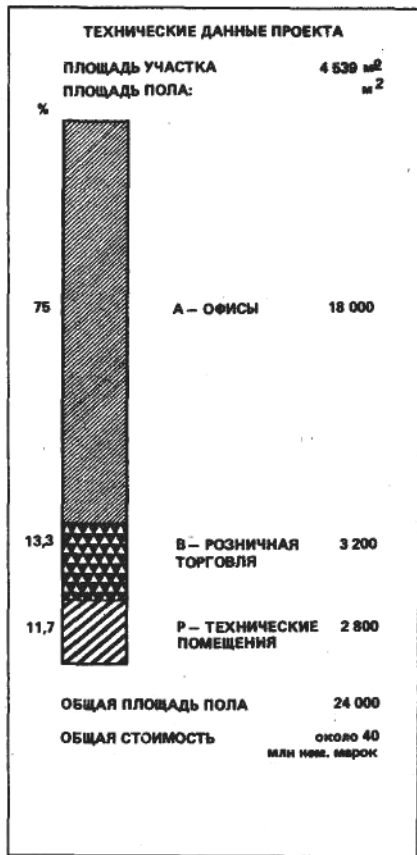
5. Вид на север

6. Вид с Эшлей-плейс





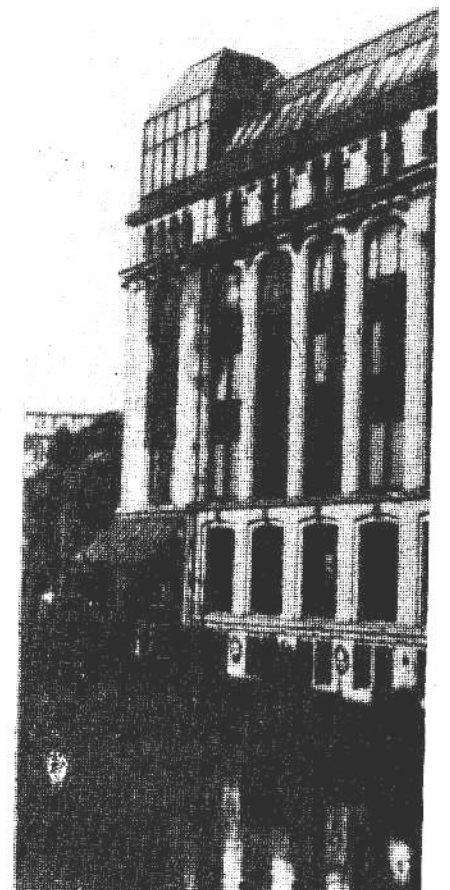
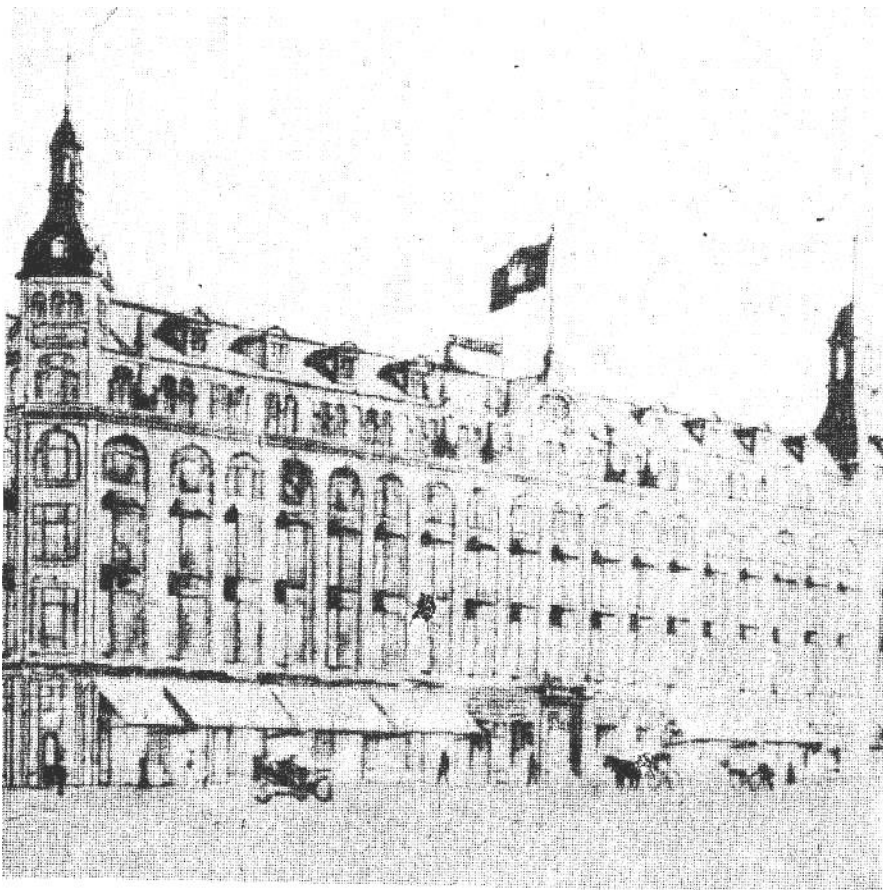
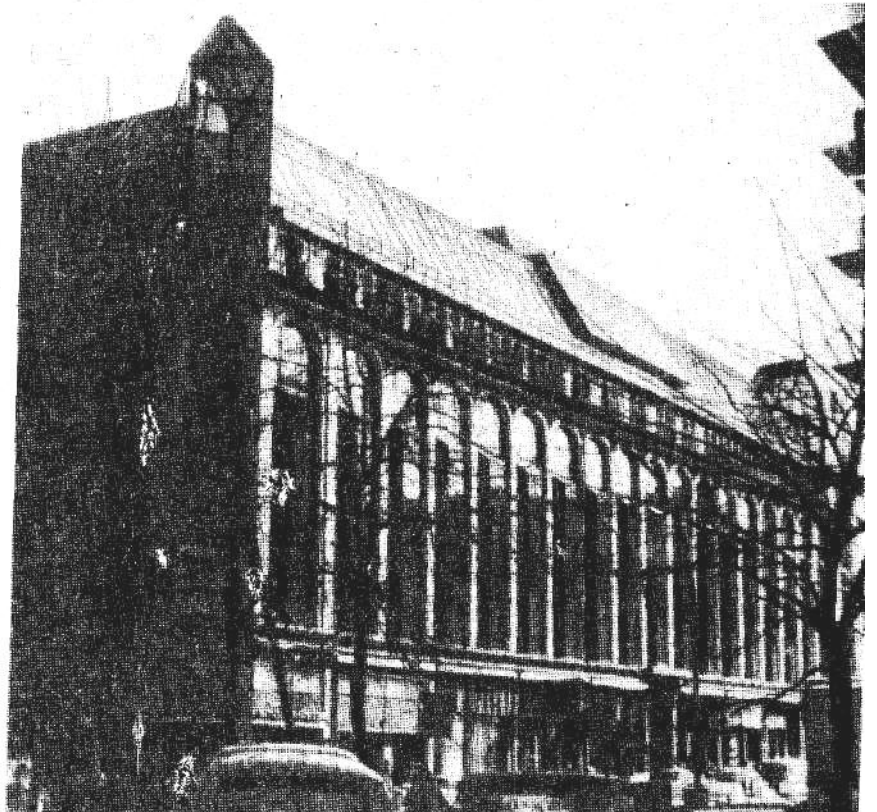
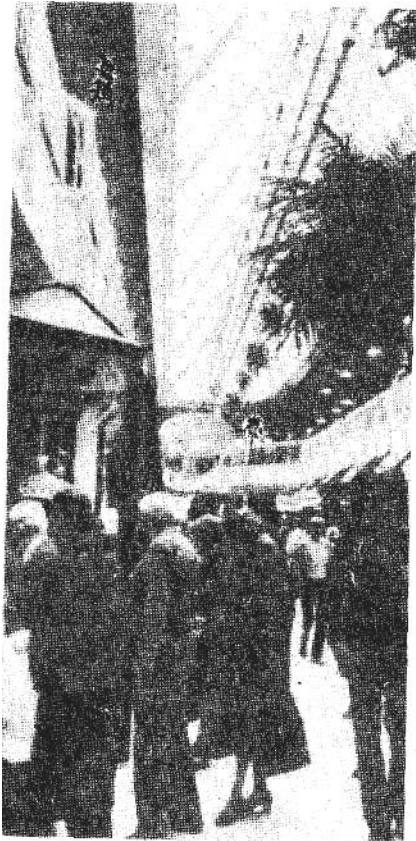
Архитекторы Граф, Швегер и др.: Кауфманхаус, Гамбург, ФРГ, 1975—1976



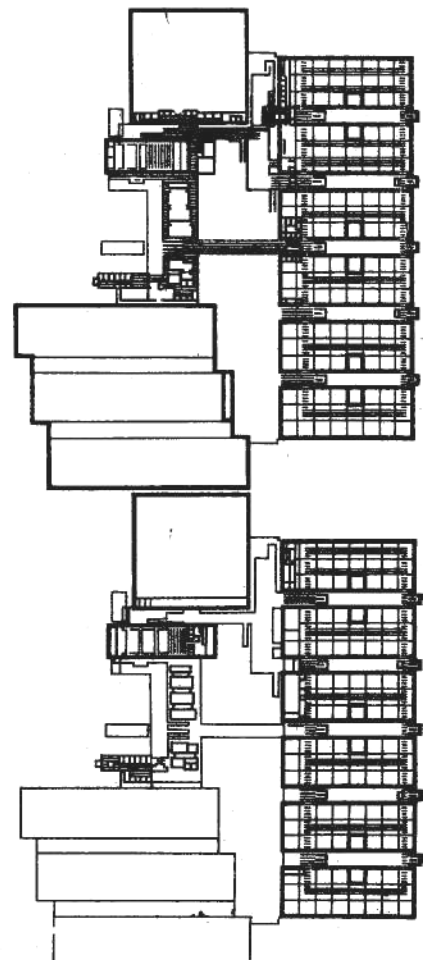
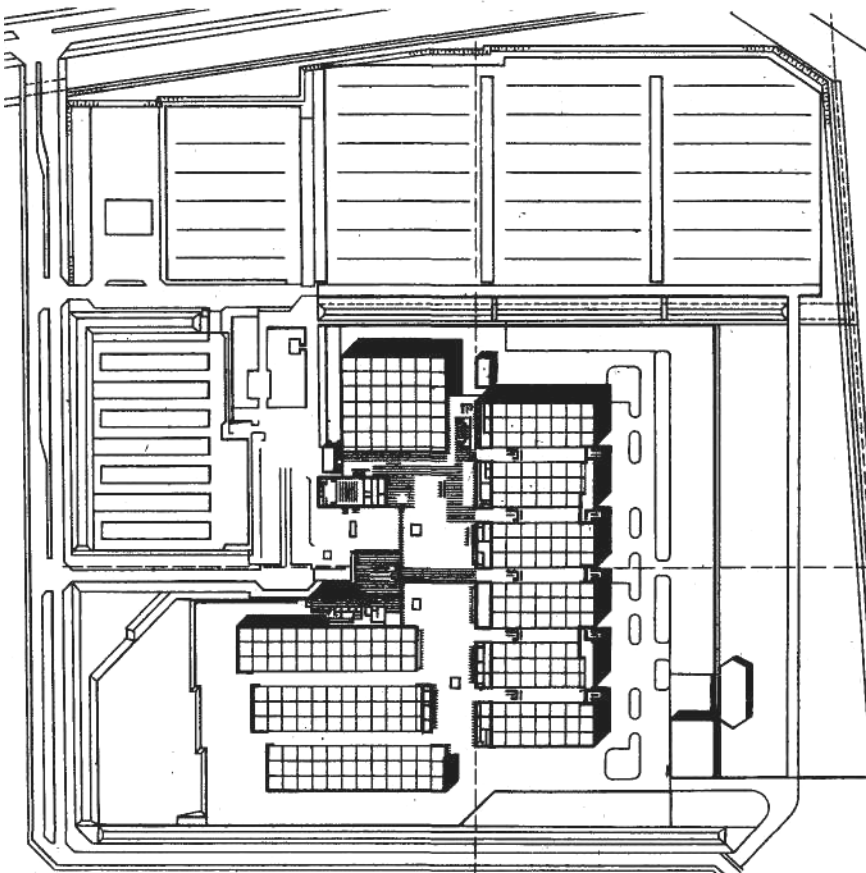
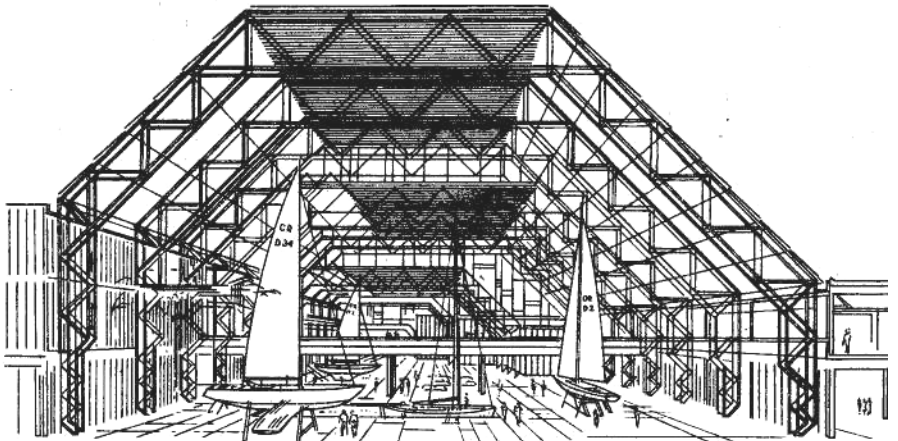
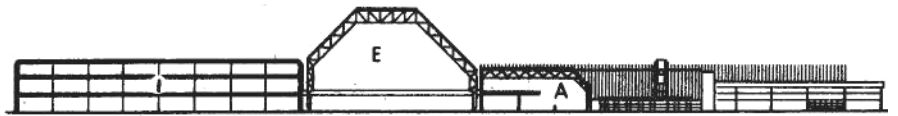
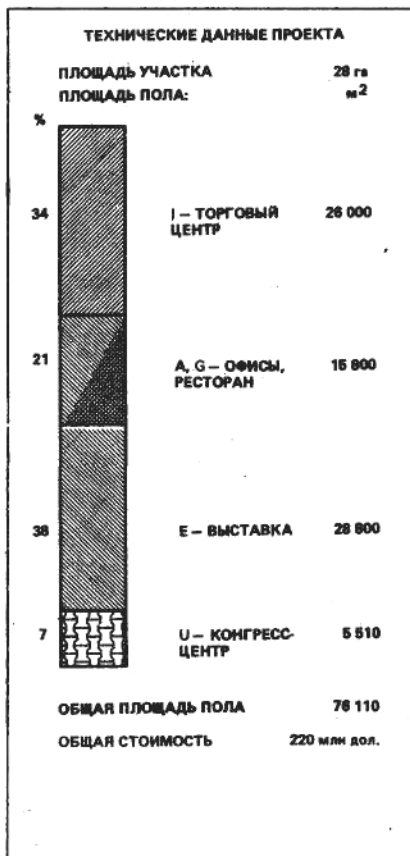
1 | 45  
 2 |  
 3 | 67

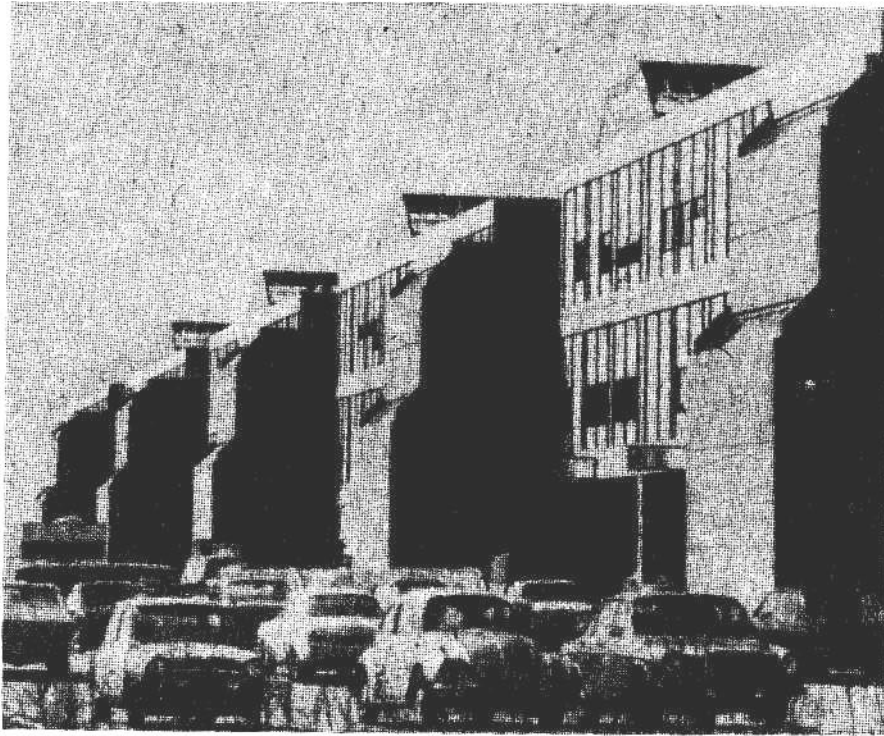
1. Разрез
2. Ситуационный план
3. План первого этажа
4. Интерьер первого этажа и галереи
5. Вид от ул. Гросе Блейхен и Блейхенбрюкке
6. Перспективный вид до реконструкции
7. Фасад по Блейхенфлит





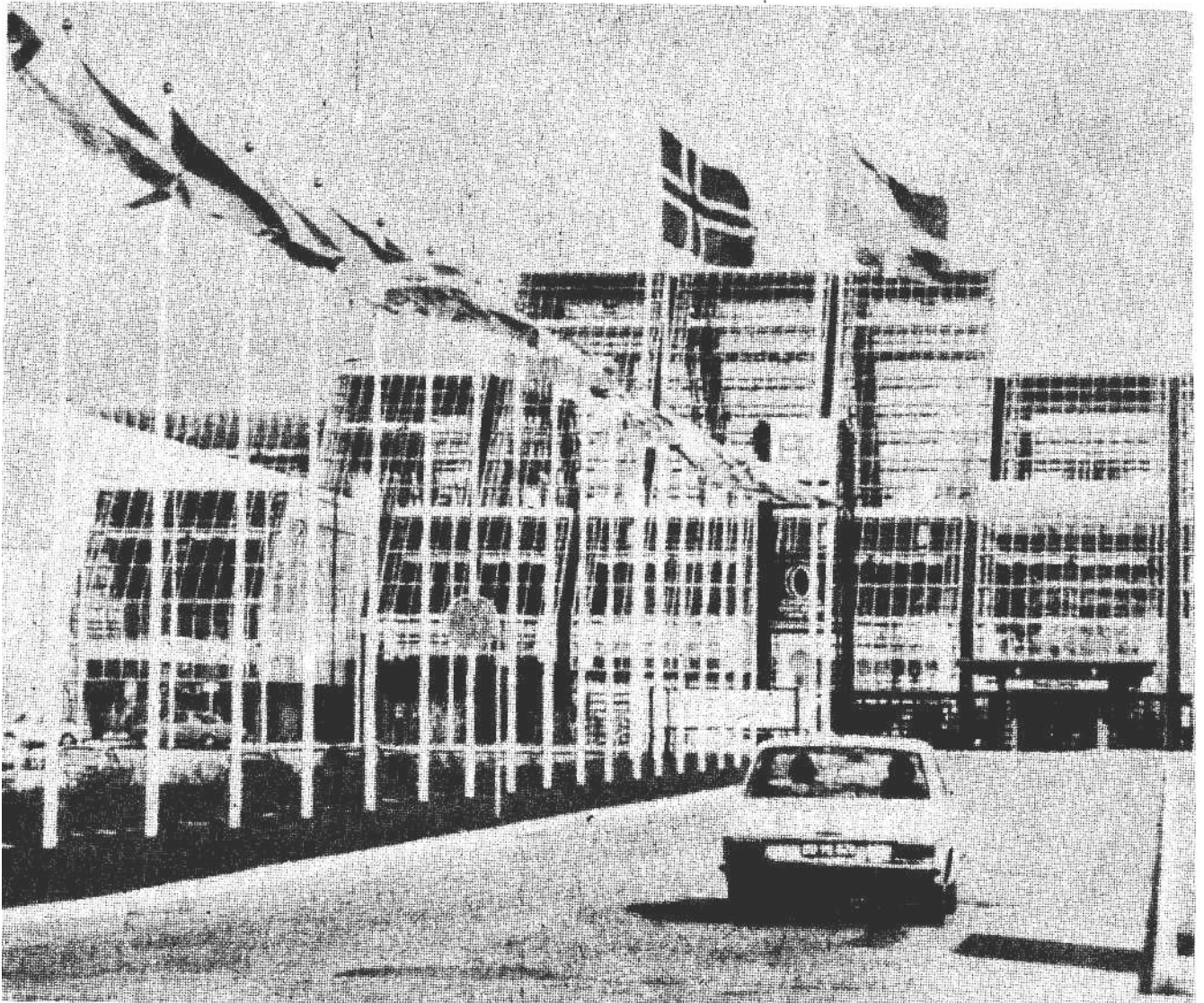
Архит. О. Мейер: Белла-центр, Копенгаген, Дания, 1975



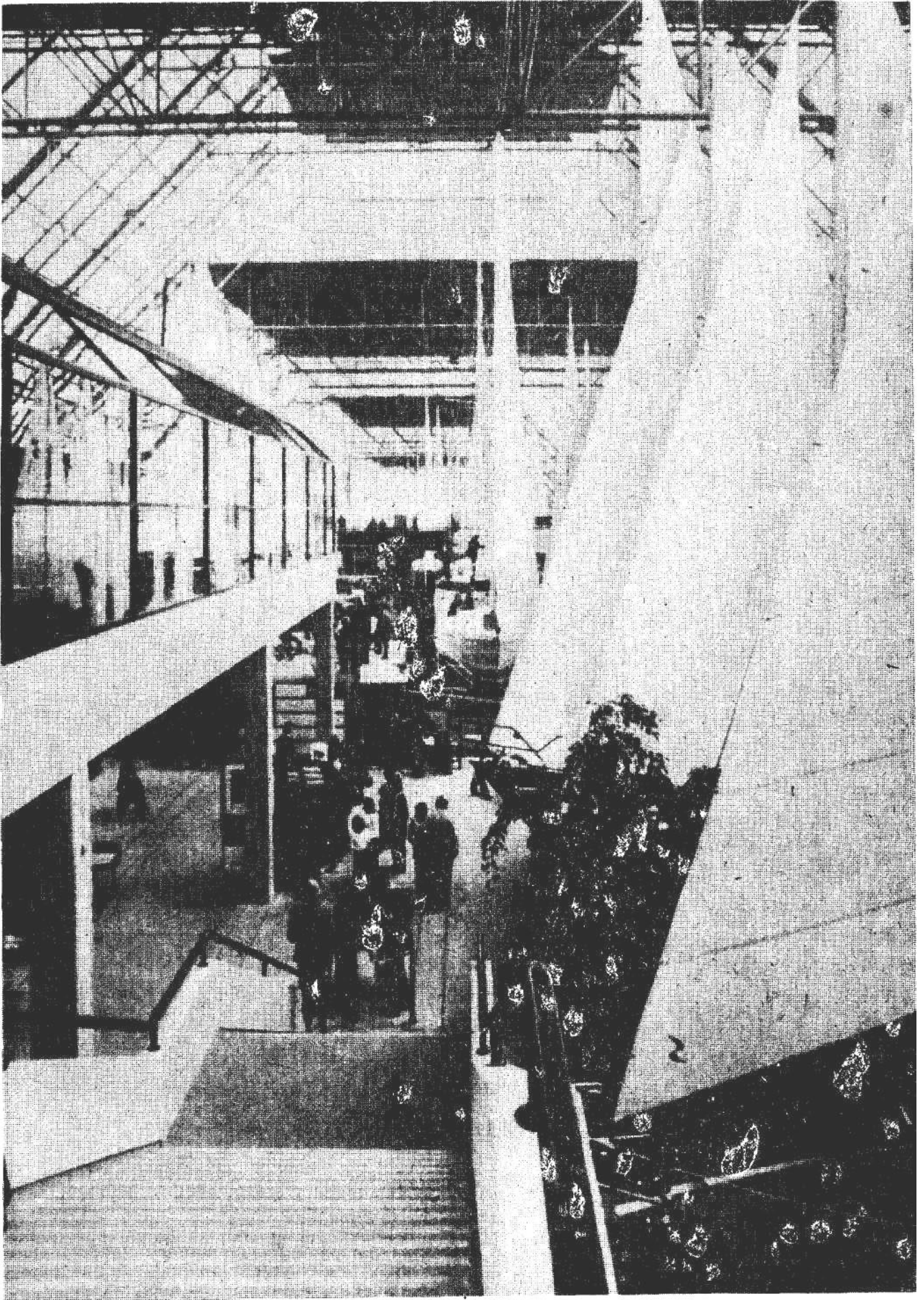


1	6	8
2	7	
3		
5	4	

1. Продольные разрезы
2. Поперечный разрез
3. План второго этажа
4. План третьего этажа
5. План участка и первого этажа
6. Вид выставочного пространства
- 7, 8. Общий вид

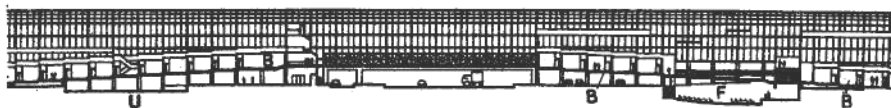
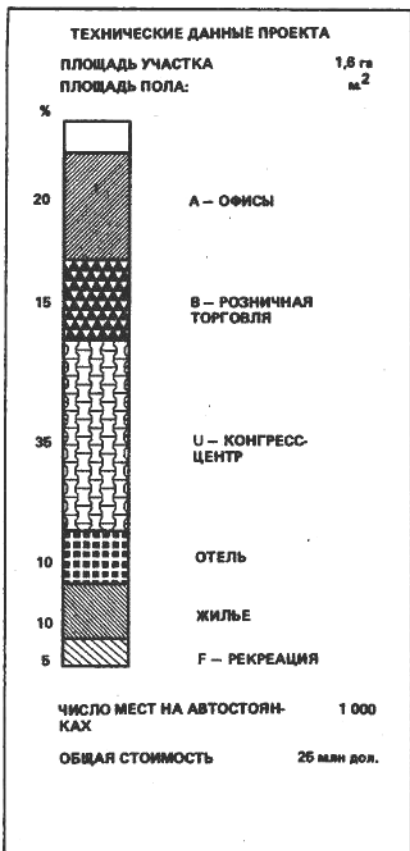








Архит. Р. Мейер и др.: Аламо Плаза, Колорадо-Спрингс, шт. Колорадо, США, 1978

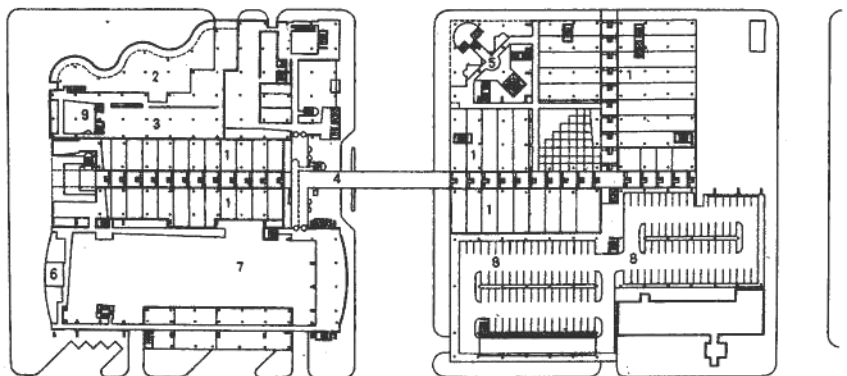
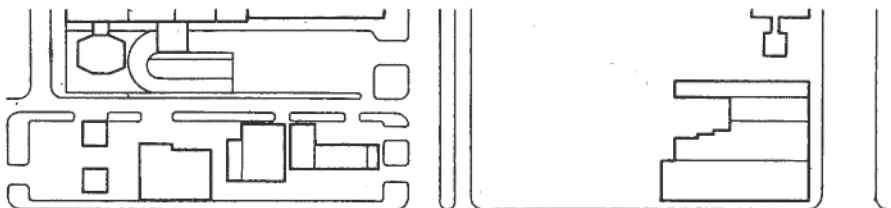
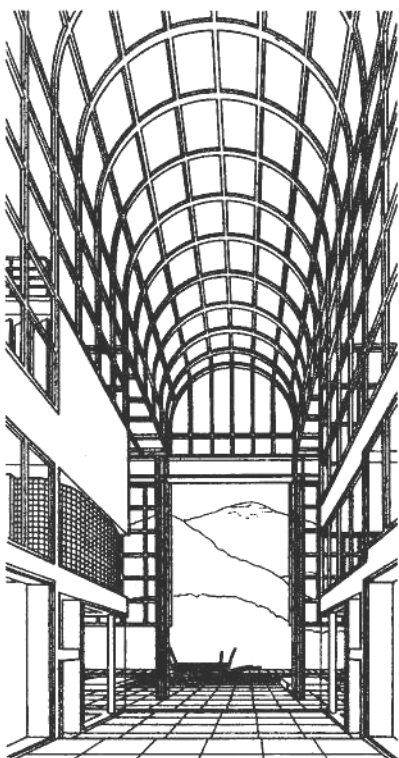


1  
2  
3  
4 5

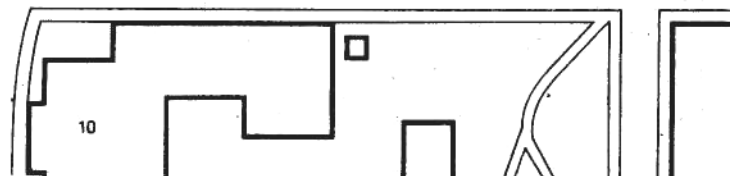
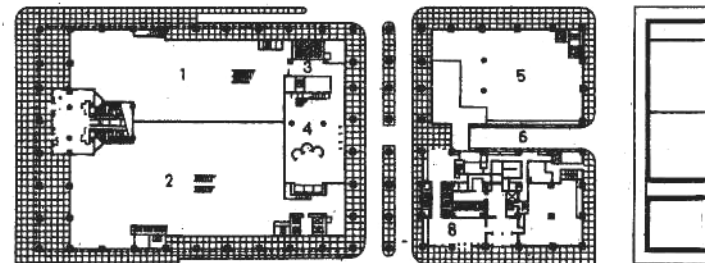
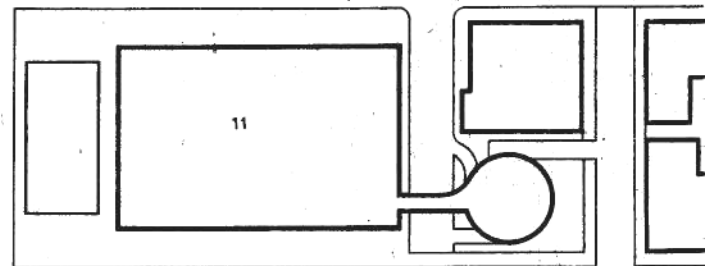
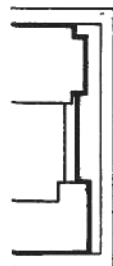
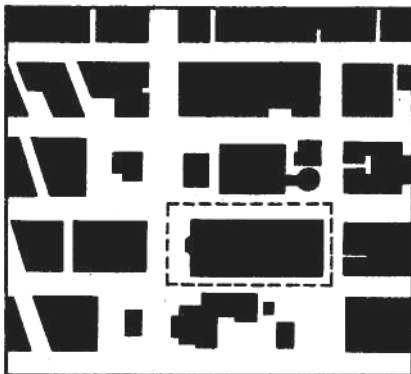
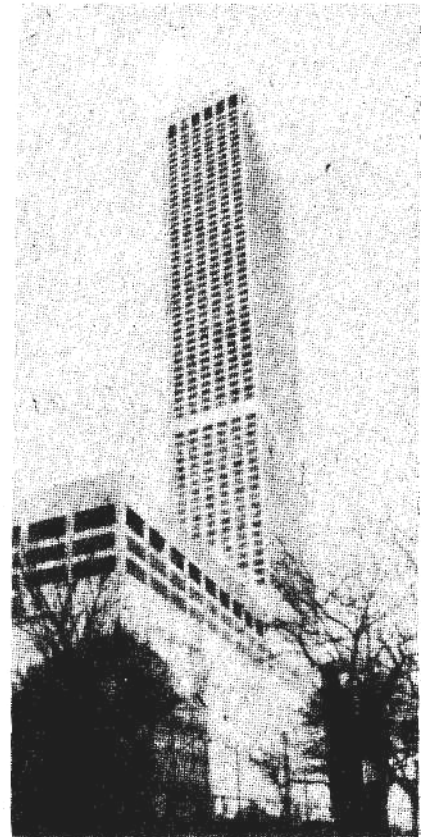
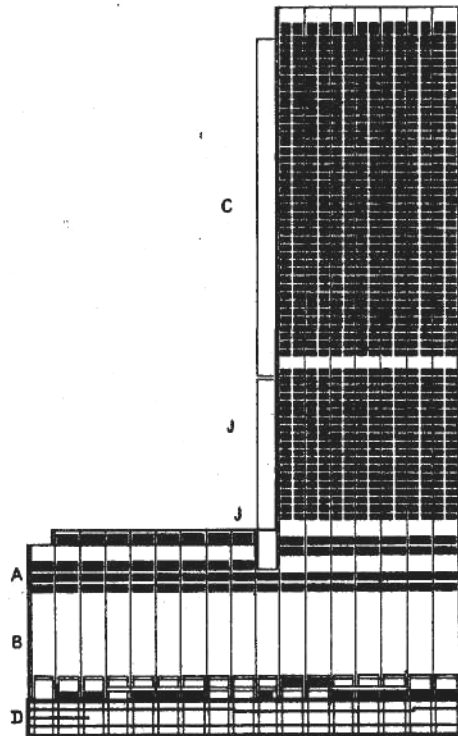
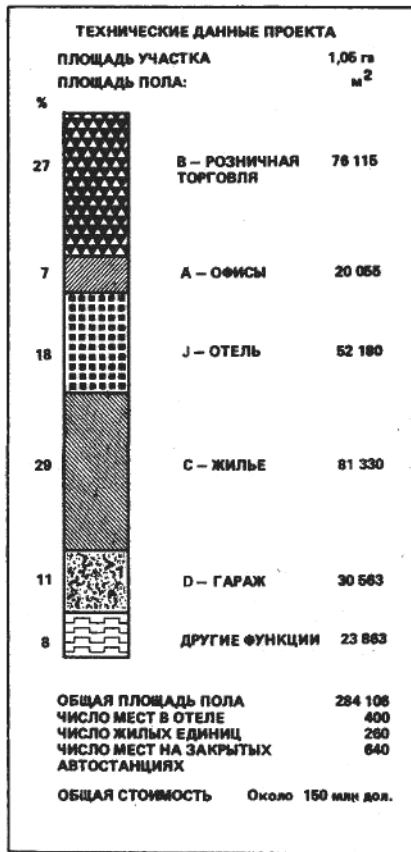
1. Типовой разрез
2. План крыши
3. Ситуационный план
4. Перспектива

5. План первого этажа

1 — магазины (торговля); 2 — банкетный зал и залы собраний (внизу); 3 — залы собраний; 4 — галерея; 5 — вестибюль офисов; 6 — офисы; 7 — главный выставочный зал (внизу); 8 — автостоянки; 9 — ресторан (внизу)



Архитекторы Лебл, Шлоссен, Дарт, Хэкл: Уотер-Тауэр Плейс, Чикаго, шт. Иллинойс, США



1 2  
3 4

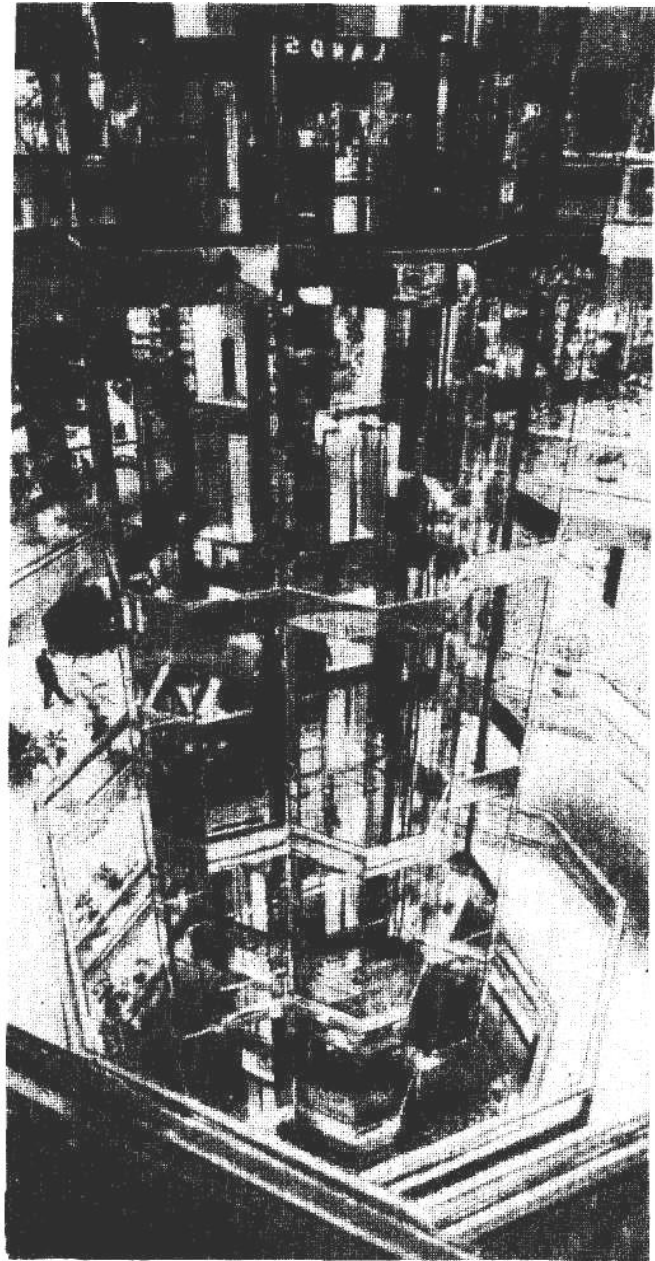
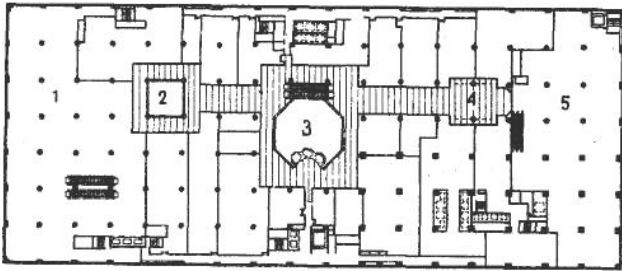
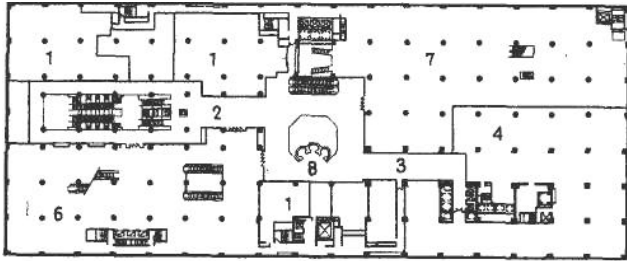
1. Фасад по Пирсон-стрит

2. Вид с улицы

3. Ситуационный план

4. План участка и план первого этажа

1 — универсам фирмы «Лорд и Тейлор»; 2 — универсам фирмы «Маршал Филд и К»; 3 — лифты офисов; 4 — вестибюль; 5 — театр; 6 — грузовая рампа; 7 — вход; 8 — отель; 9 — Уотер-тауэр; 10 — Уотер-урркс; 11 — центр Дж. Хэнкока



5 | 8  
6 |  
7 |

*5. План второго этажа*

1 — магазины; 2 — западный молл; 3 — восточный молл; 4 — театры;  
6 — универсам фирмы «Маршал Филд и К»; 7 — универсам фирмы «Лорд и Тэйлор»; 8 — лифты

*6. План пятого этажа*

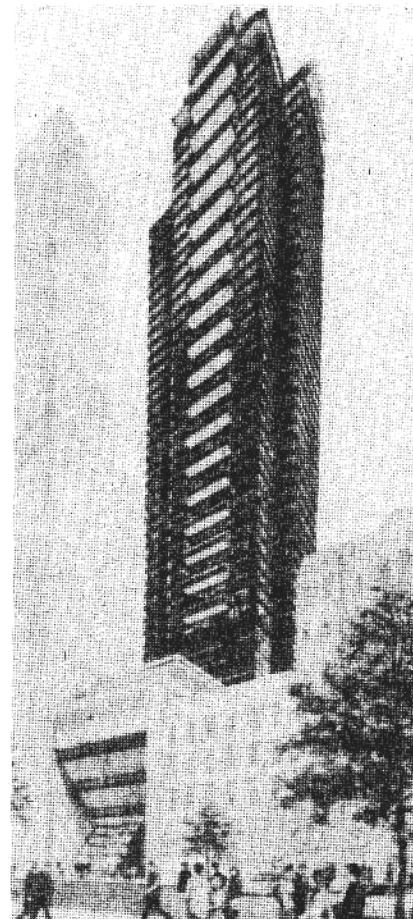
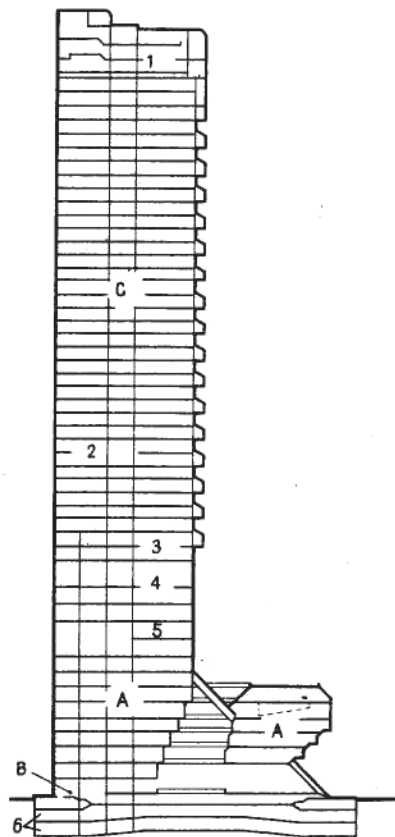
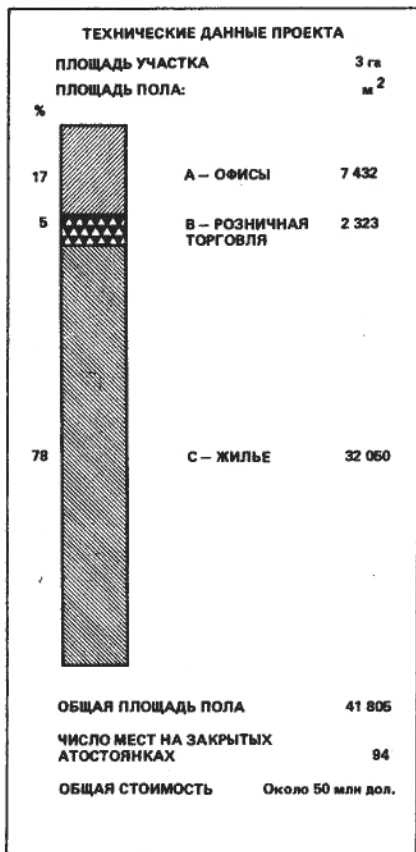
1 — универсам фирмы «Маршал Филд и К»; 2 — западная площадь со световым проемом; 3 — центральная площадь-атриум; 4 — восточная площадь со световым проемом; 5 — универсам фирмы «Лорд и Тэйлор»;

*7. Вид с птичьего полета*

*8. Вид атриума*

Йорк, шт. Нью-Йорк, США, 1975





1 2  
3 4

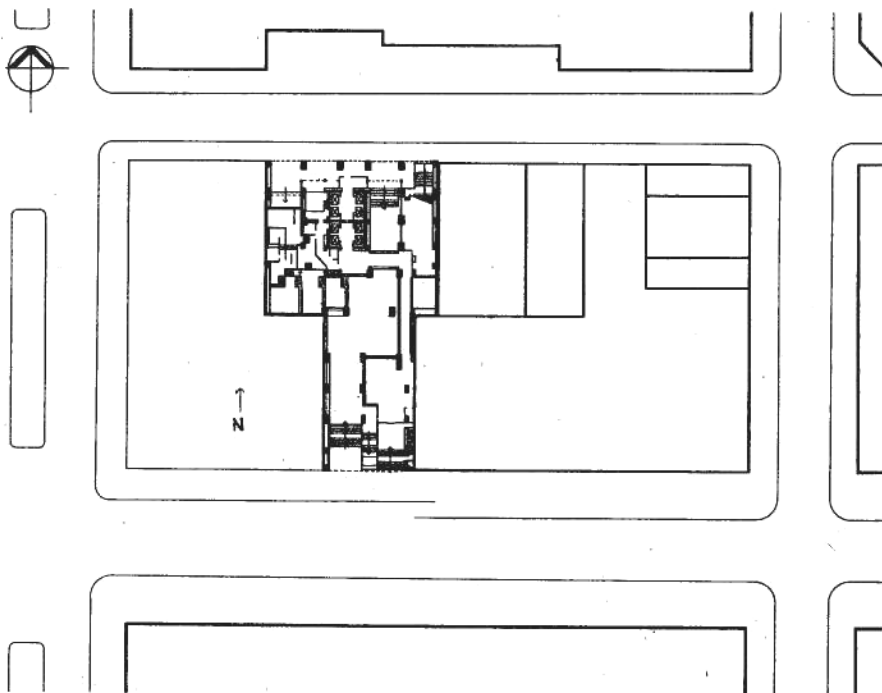
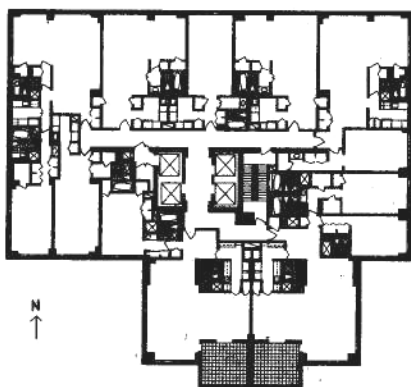
**1. Продольный разрез**

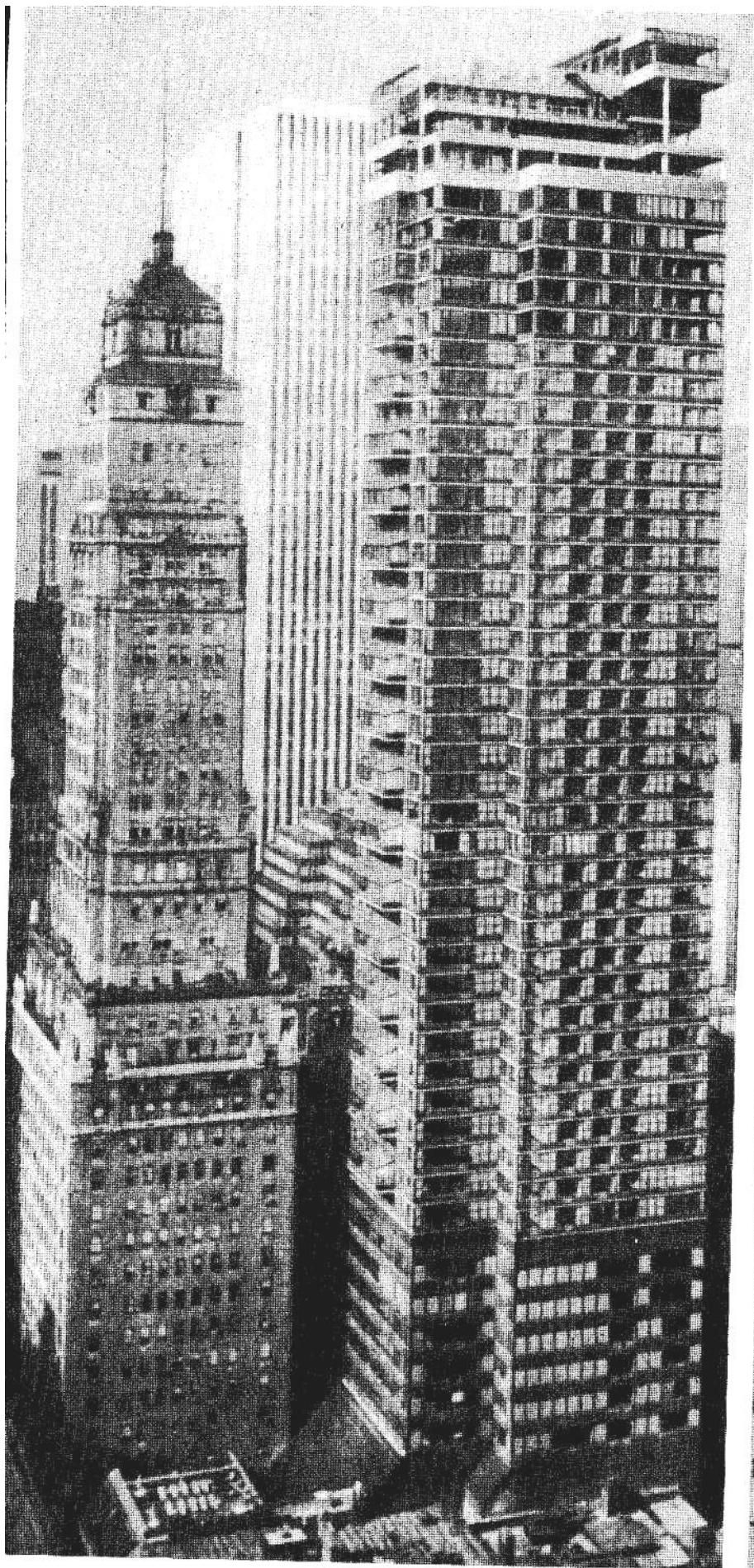
1 — апартаменты (52—55 эт.); 2 — жилье (18—51 эт.); 3 — общественное обслуживание (17 эт.); 4 — технические помещения (15 эт.); 5 — торговля; 6 — подземный гараж

**2 Вид с улицы**

**3. План типового этажа**

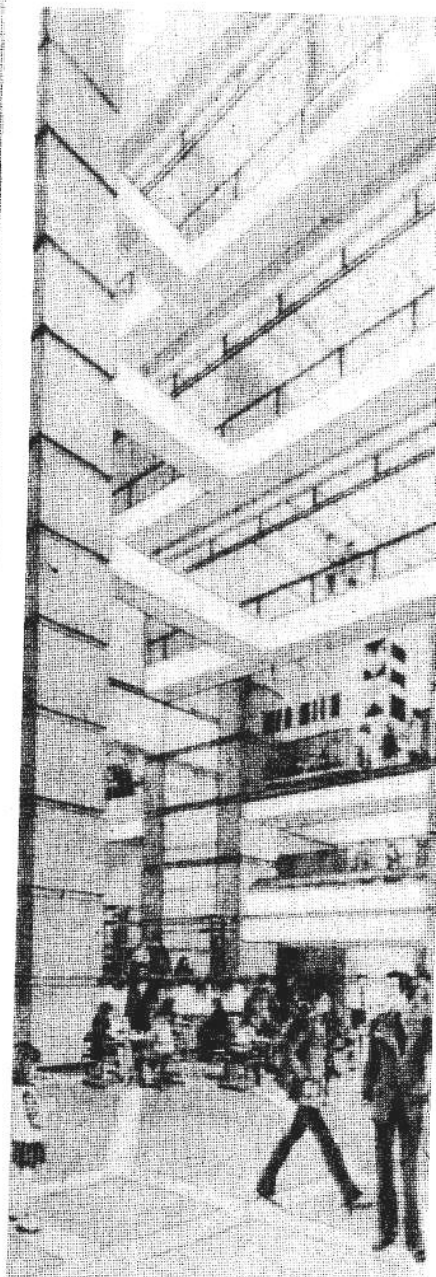
**4. План участка и план первого этажа**



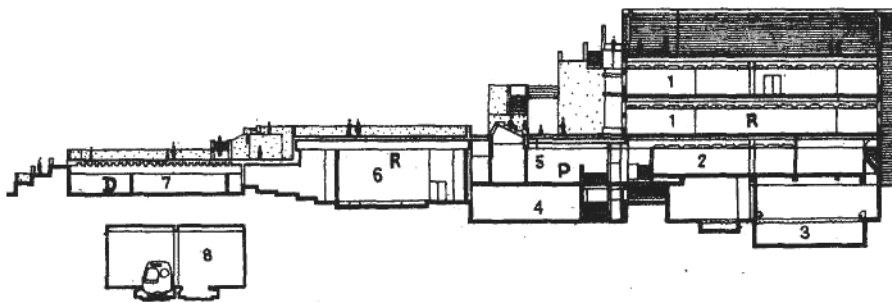
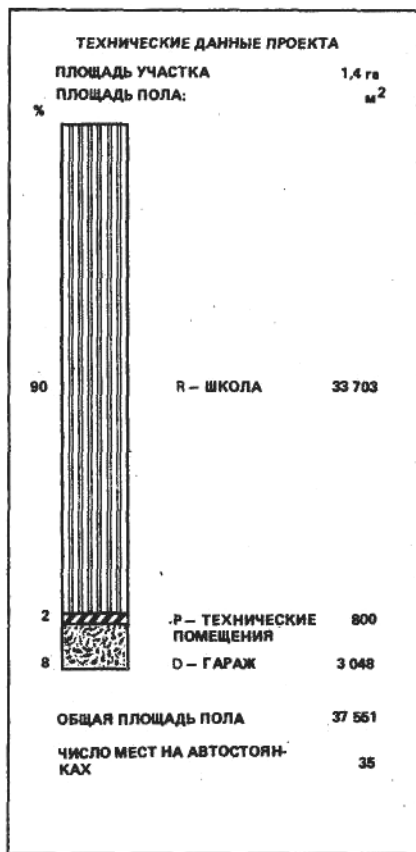


5. Вид с высоты птичьего полета

6. Атриум



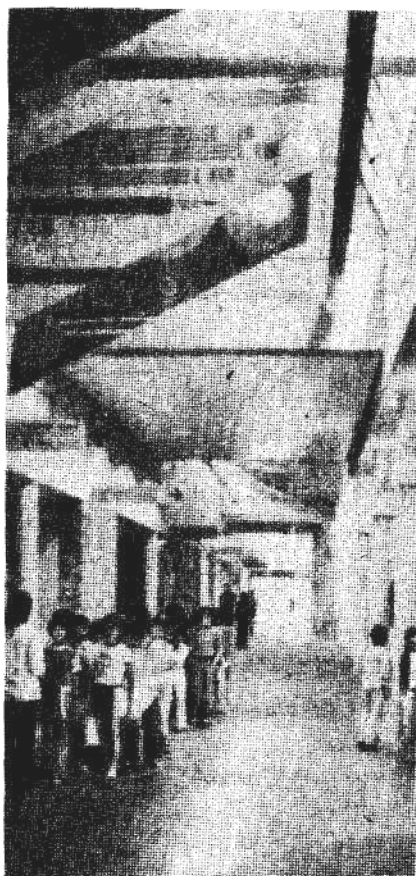
Сотрудничество архитекторов; концепция развития Г. Филда: школа Джозик Куинси, Бостон, шт. Массачусетс, США, 1976



**1. Продольный разрез**

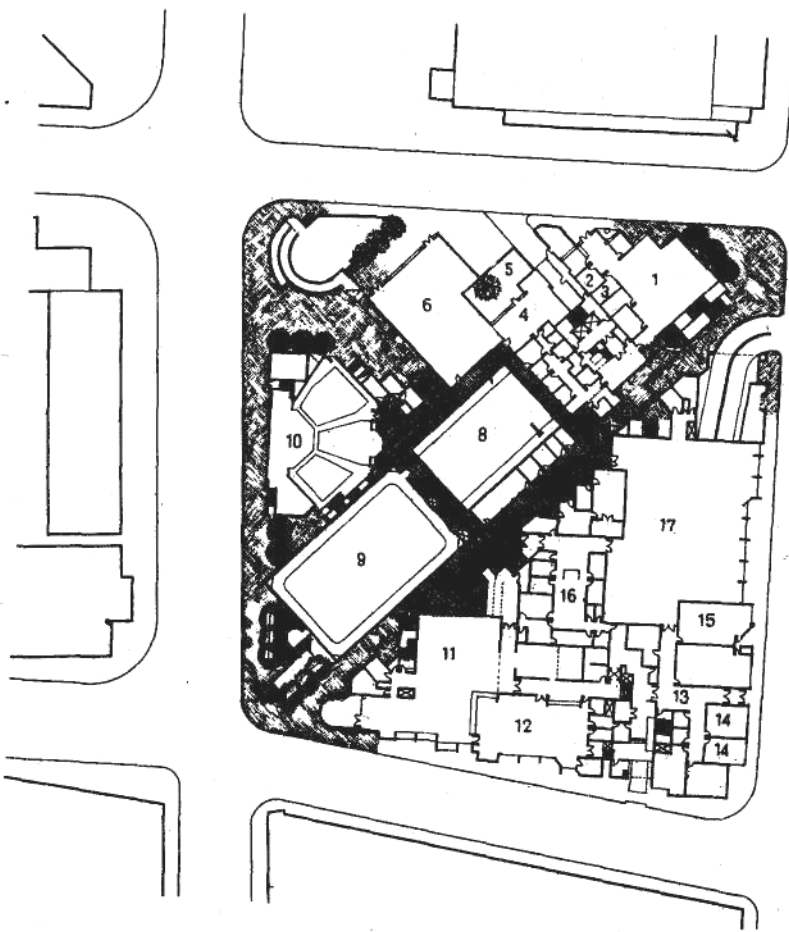
1— начальная школа; 2— столовая; 3— бассейн; 4— вестибюль; 5— пешеходная улица; 6— лекционный зал; 7— гараж; 8— метро

**2. Интерьер**

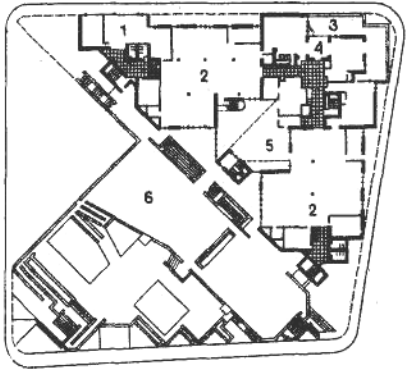
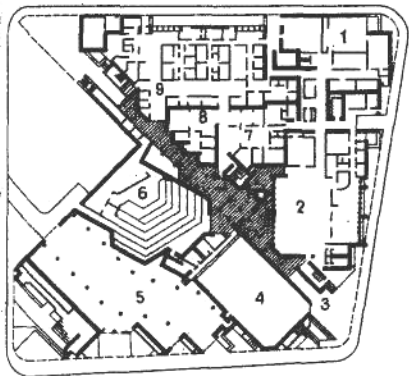
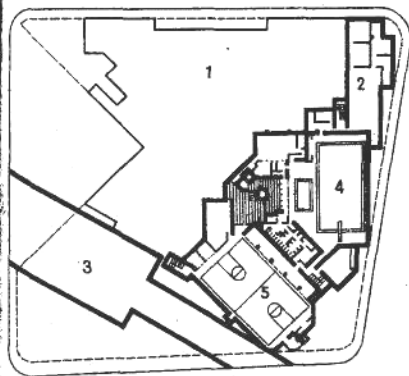


**3. План участка и план первого этажа**

1— многофункциональные помещения; 2— клуб; 3— туалеты; 4— аудитория для чтения; 5— двор для чтения; 6— торговые помещения; 7— семейное обслуживание; 8— бассейн (внизу); 9— гимнастический зал (внизу); 10— зрительный зал; 11— кафе; 12— кухня; 13— специальное образование; 14— специальные классы для детей с физическими недостатками; 15— классы; 16— администрация; 17— оздоровительный центр





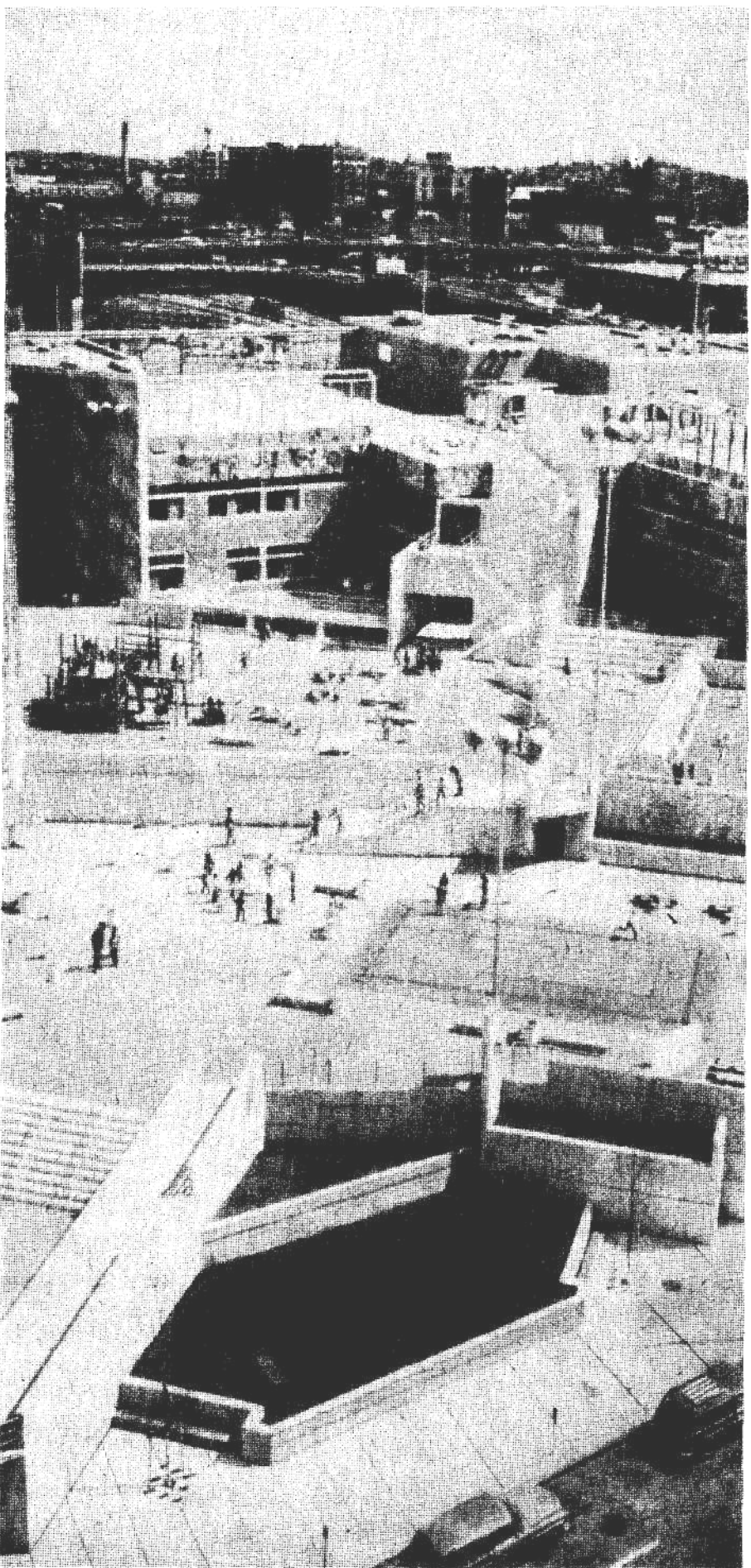


**4. План подземного уровня**  
 1 — неиспользуемая часть; 2 — технические помещения; 3 — метро; 4 — бассейн; 5 — гимнастический зал

**5. План второго этажа**  
 1 — специализированные классы; 2 — столовая; 3 — пешеходная улица; 4 — верхний гимнастический зал; 5 — гараж; 6 — лекционный зал; 7 — администрация; 8 — общественные помещения; 9 — оздоровительный центр

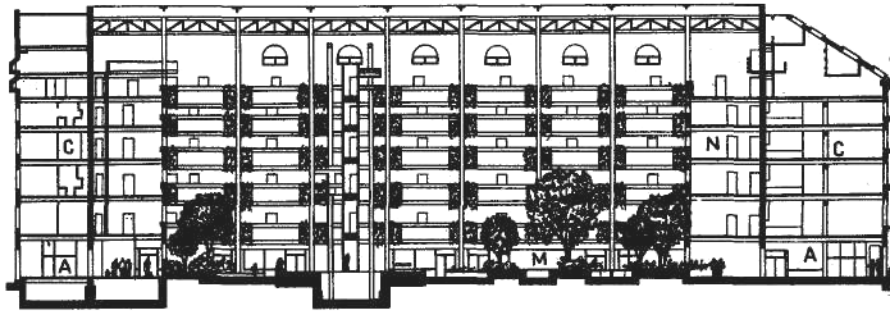
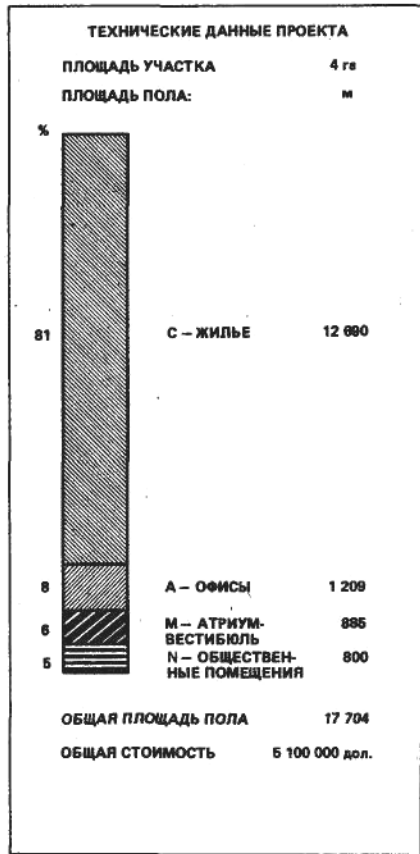
**6. План третьего этажа**  
 1 — специализированные классы; 2 — начальная школа; 3 — игровое пространство; 4 — детский сад; 5 — центральный холл; 6 — школьный двор

**7. Вид крыши**



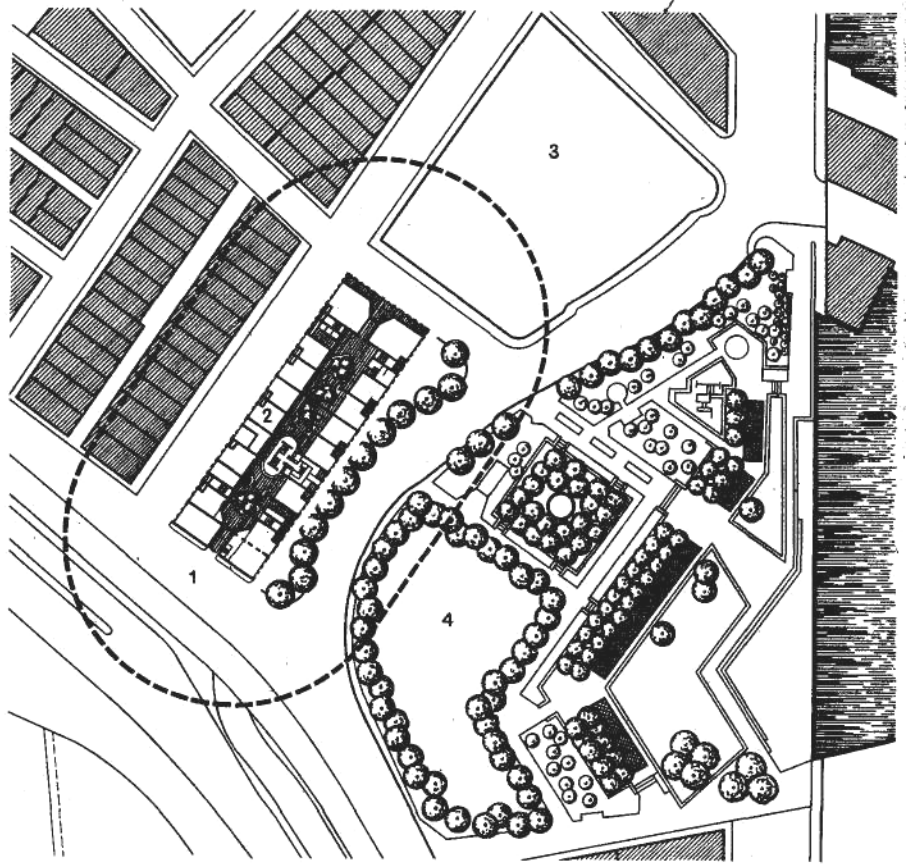
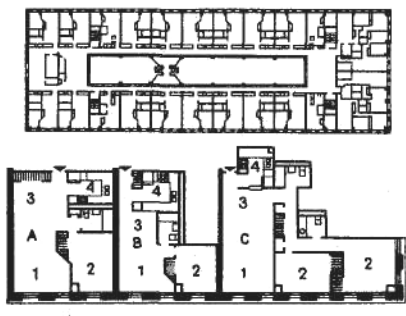
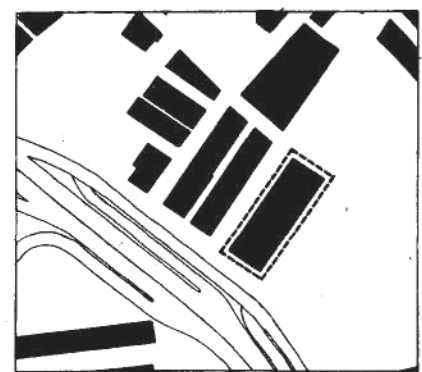


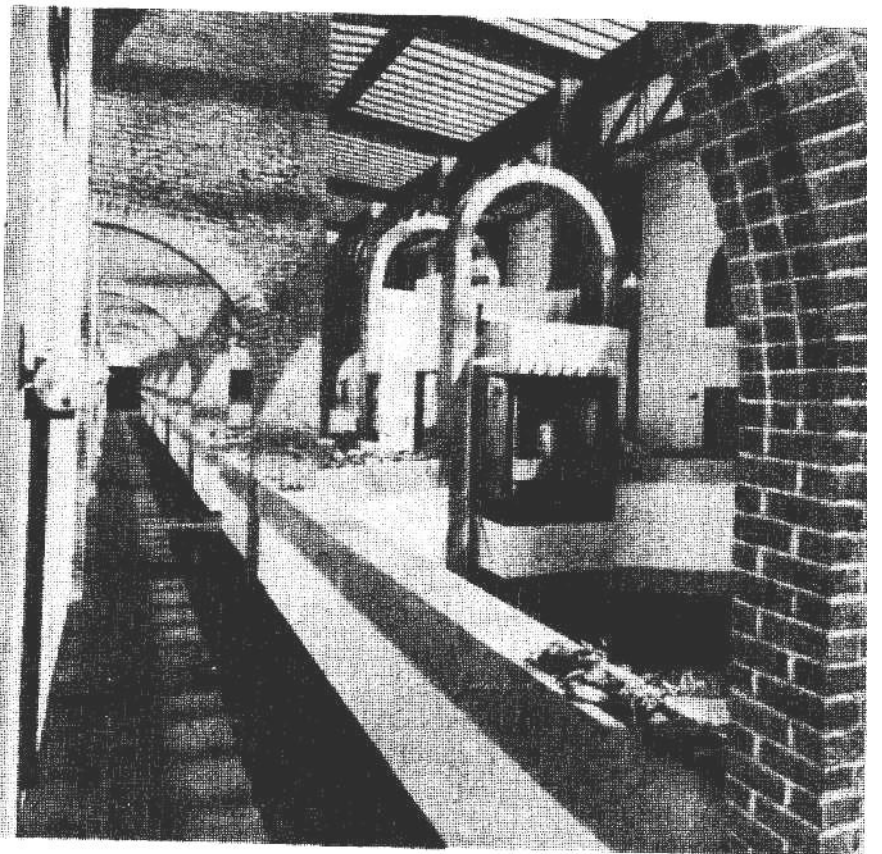
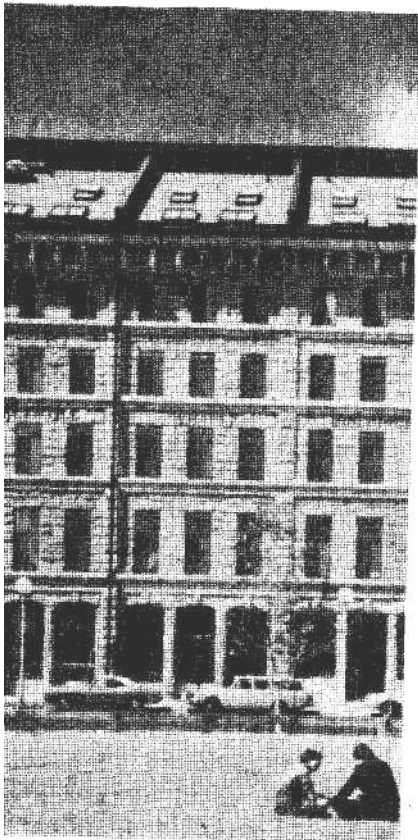
Архит. Дж. Шарратт и др.: здание Меркантайл Уорф, Бостон, шт. Массачусетс, США, 1976



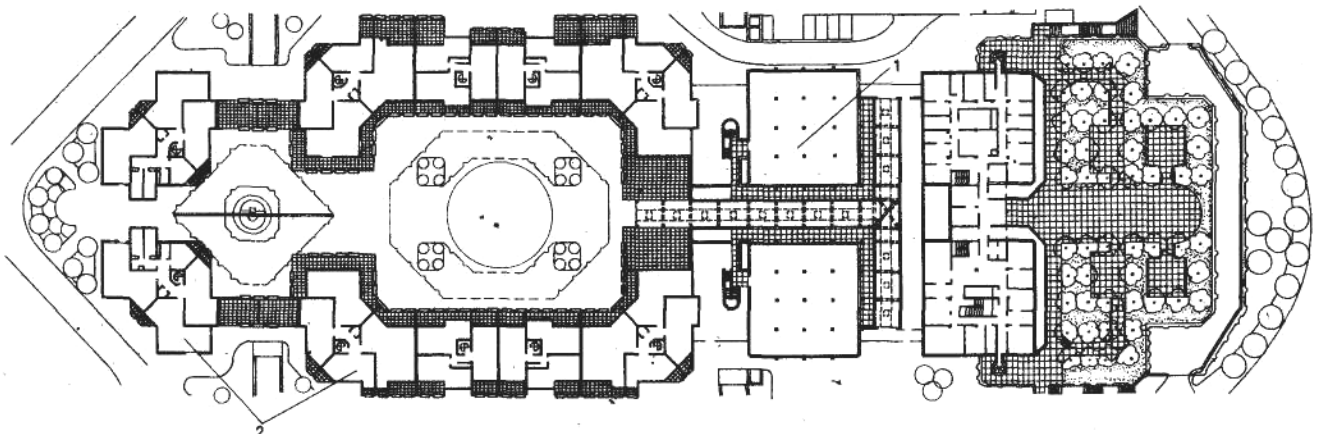
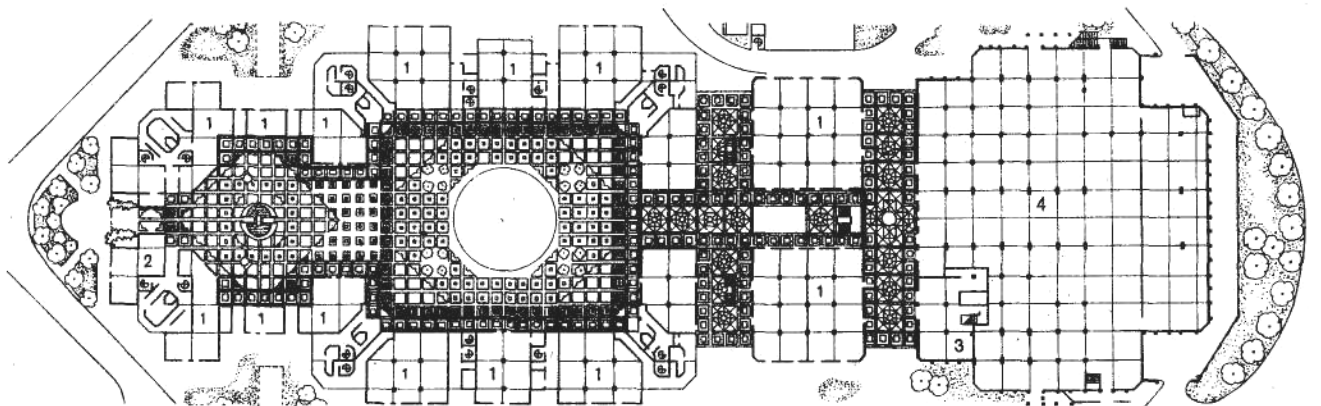
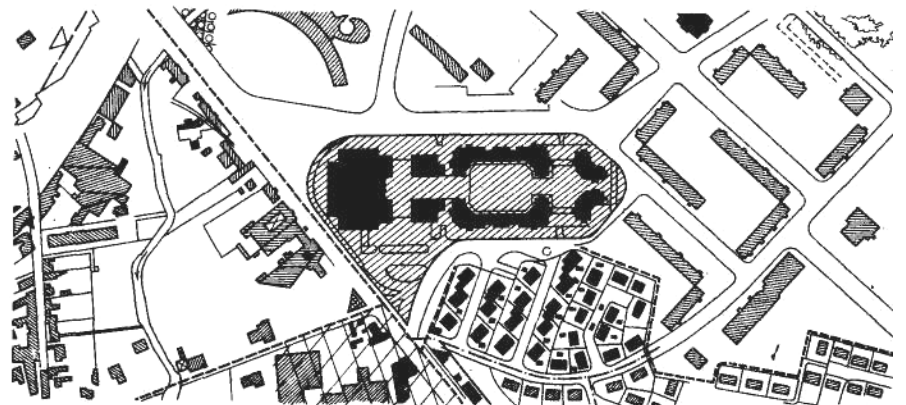
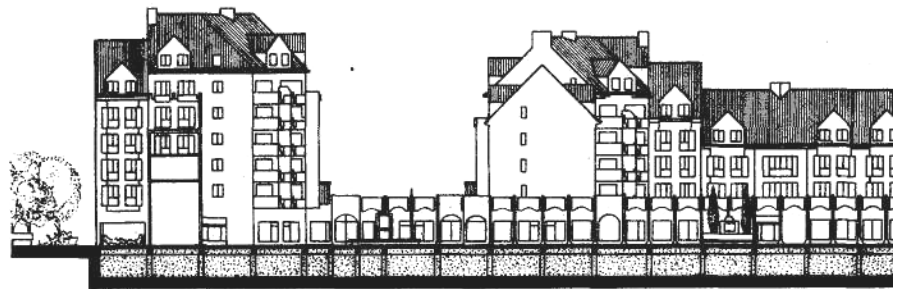
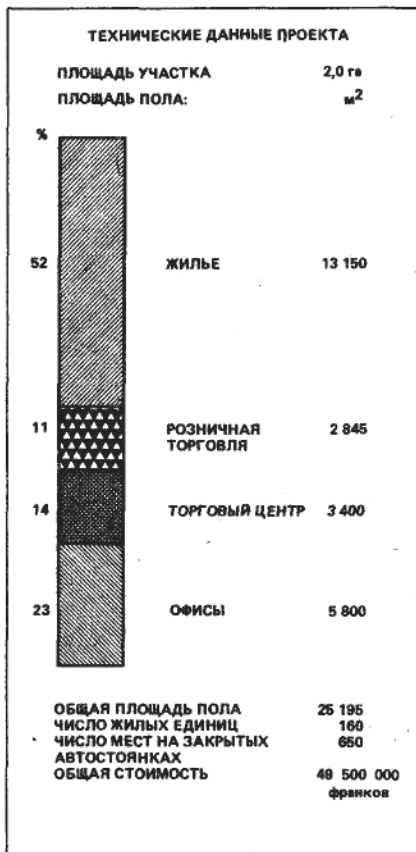
1 | 5  
 2 | 67  
 34

1. Продольный разрез
2. Ситуационный план
3. План третьего этажа  
 1 — общая комната; 2 — спальня; 3 — столовая; 4 — кухня
4. План участка и план первого этажа  
 1 — торговая улица; 2 — магазины; 3 — предполагаемый участок под жилье для престарелых; 4 — парк
5. Интерьер атриума
6. Вид из парка
7. Интерьер коридора

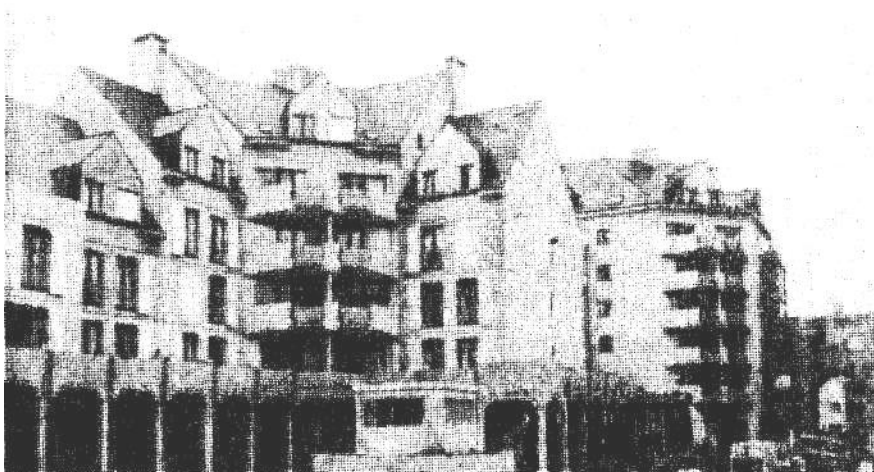
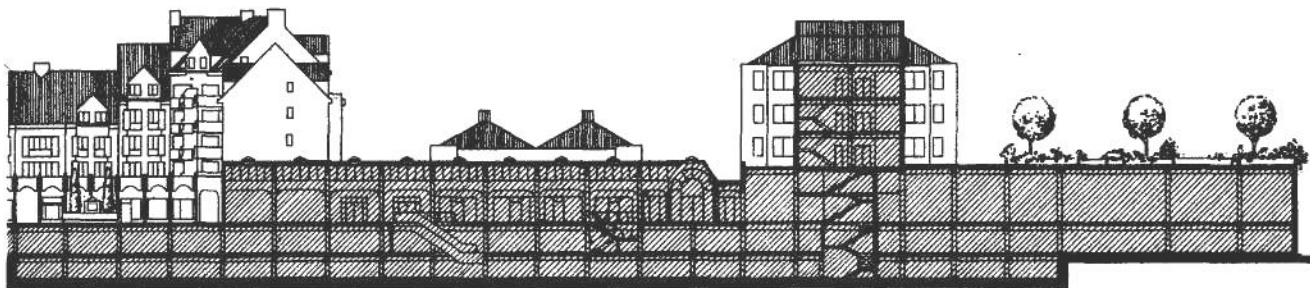




Архит. М. ван Трик: городской центр Мюра, Лаваль, Франция, 1976







1		1
2		5
3		6
4		

1. Разрез

2. Ситуационный план

3. План первого этажа

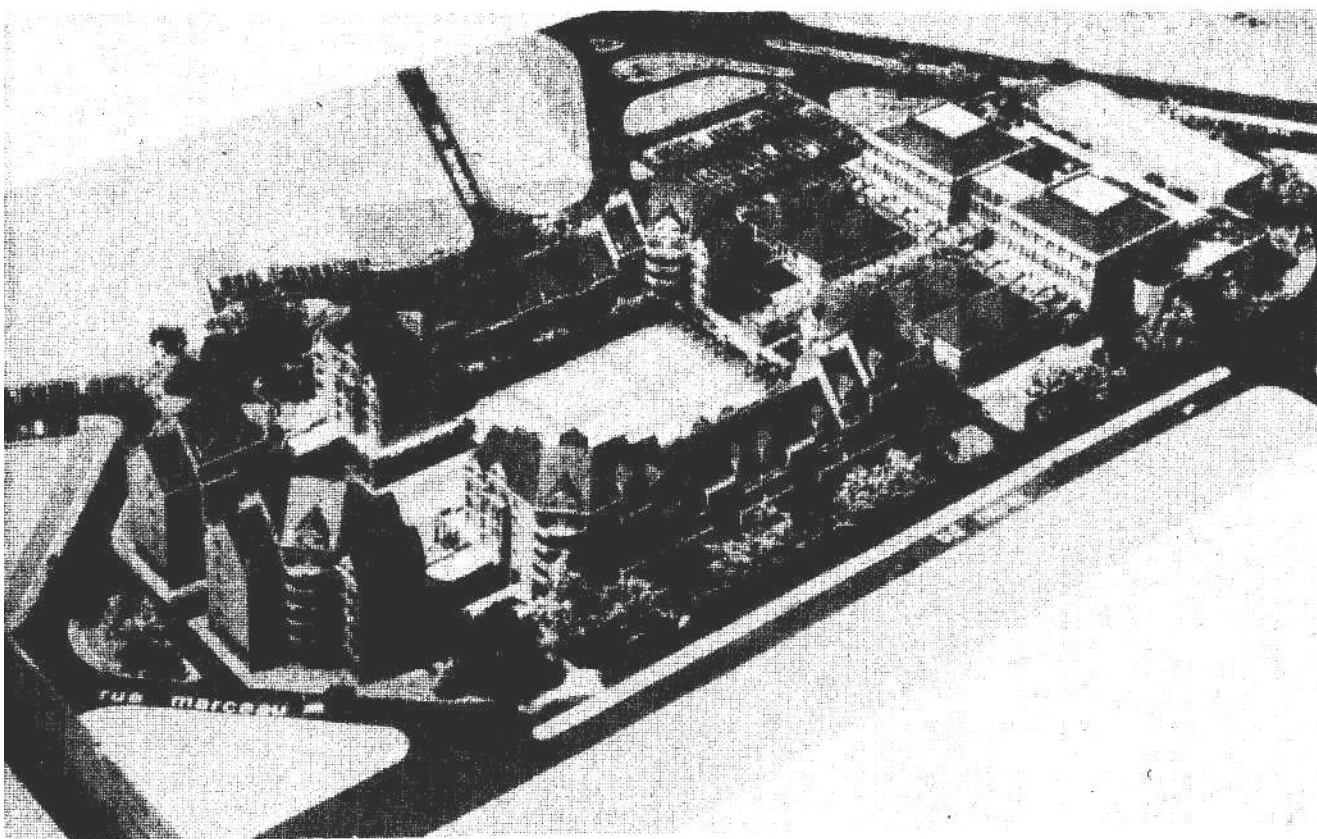
1 — магазины; 2 — жилье; 3 — офисы; 4 — свободная площадь

4. План второго этажа

1 — офисы; 2 — квартиры

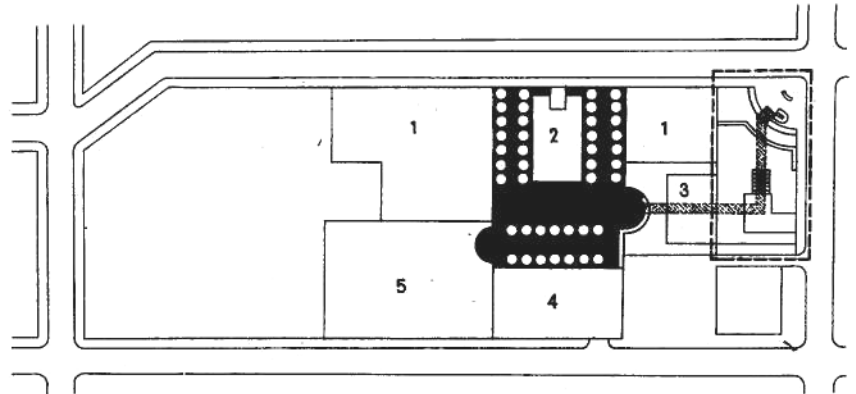
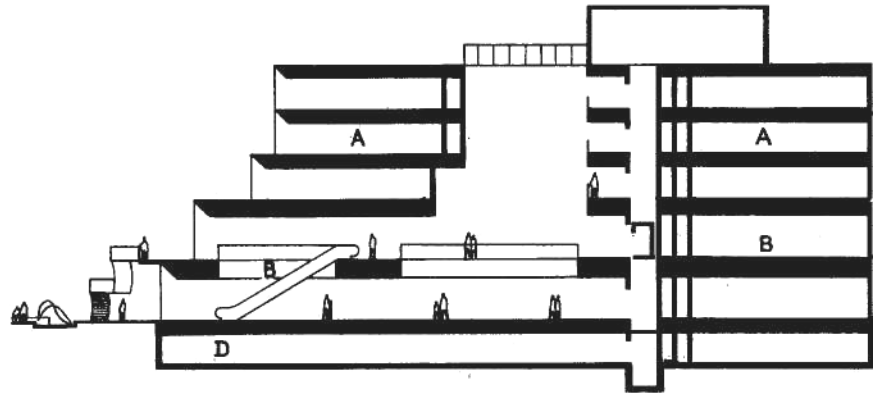
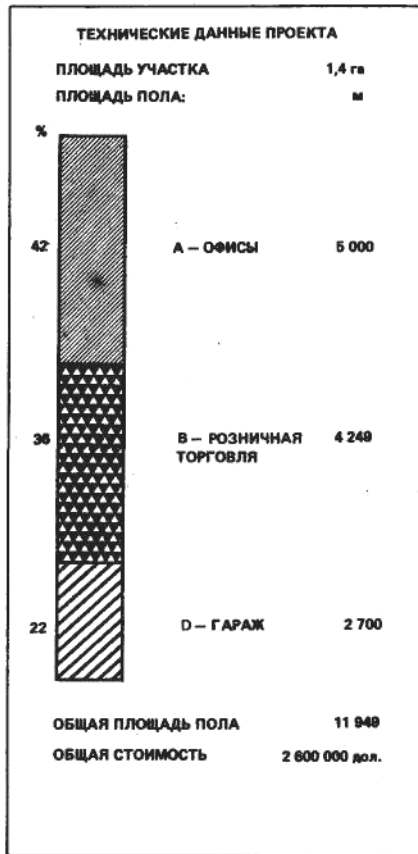
5. Общий вид

6. Фото с макета





Фирма Цайдлера: Сенчери-плейс, Белвиль, Канада, 1976



1 | 4 5  
2 | 6  
3 |

1. Разрез

2. План участка

1 — существующие здания; 2 — ратуша; 3 — Сенчери-сквер; 4 — новый гараж; 5 — новый спортивный центр

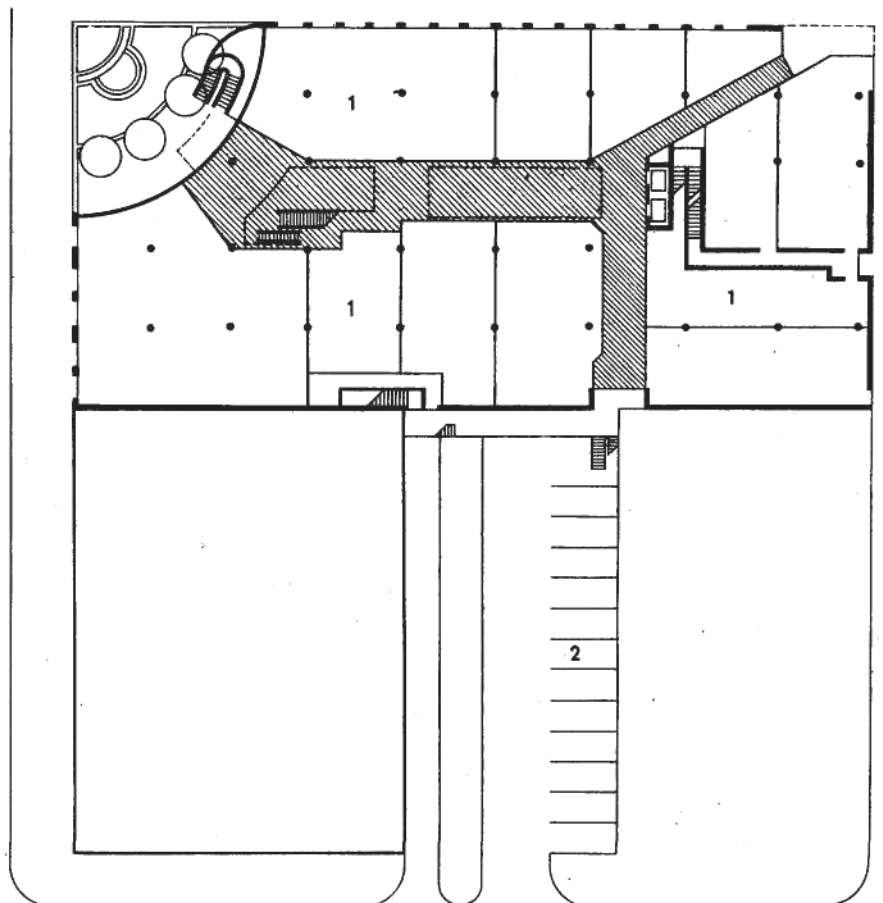
3. План первого этажа

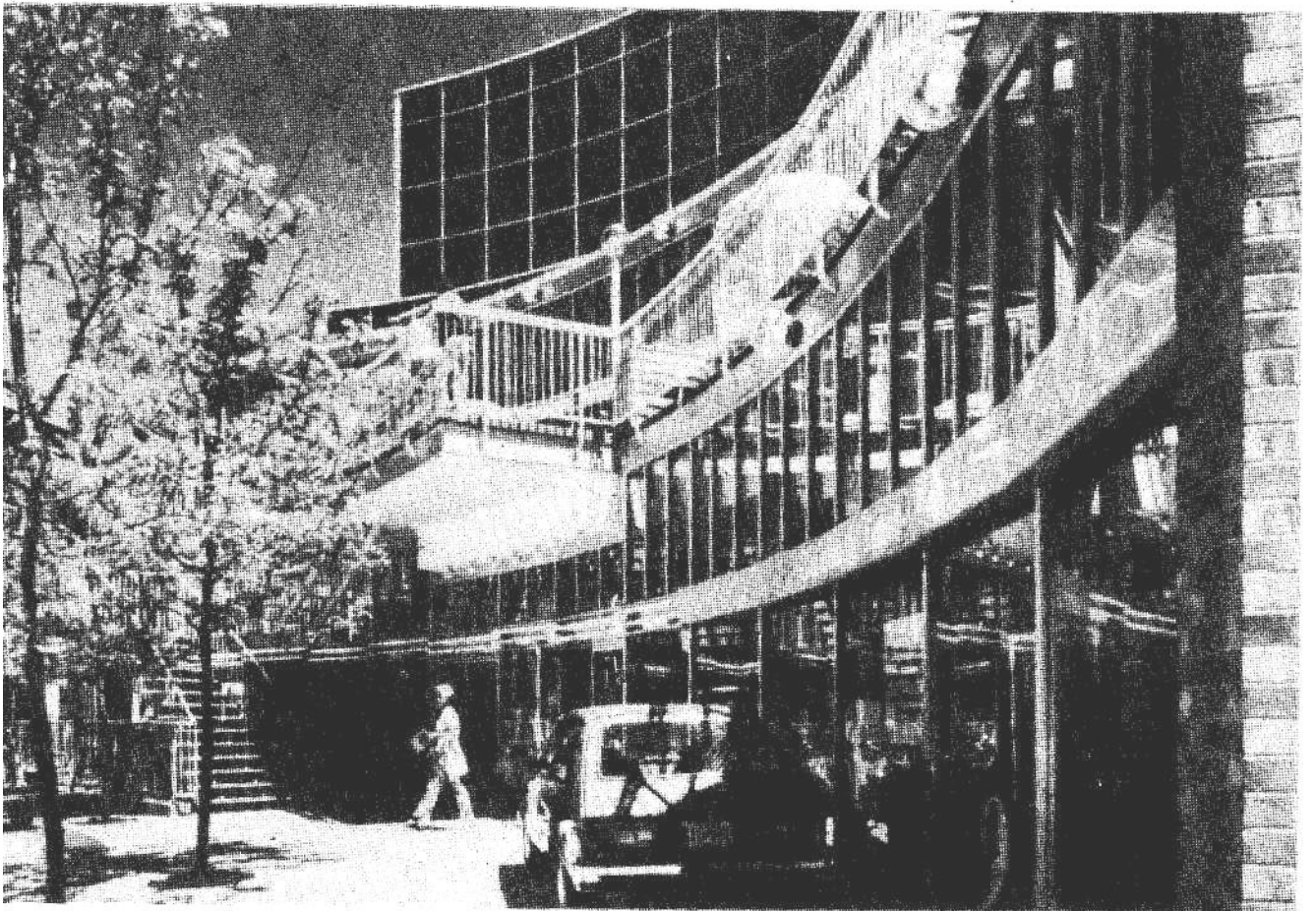
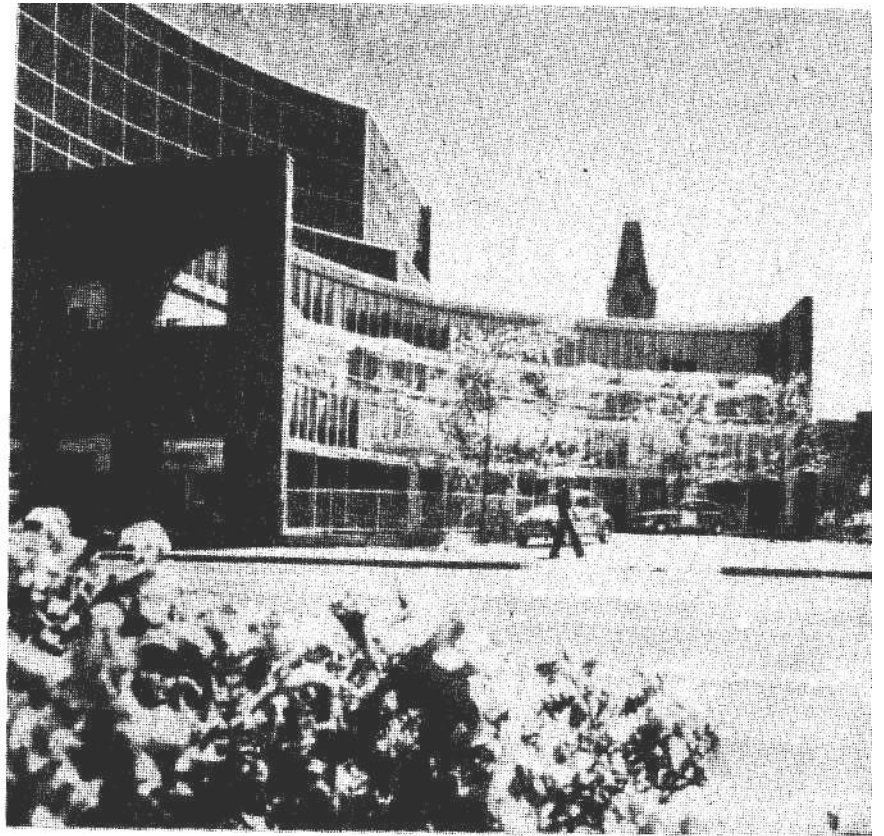
1 — торговля; 2 — рампа

4. Интерьер атриума с балкона

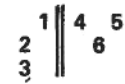
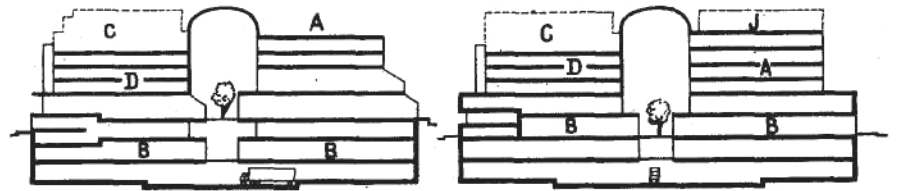
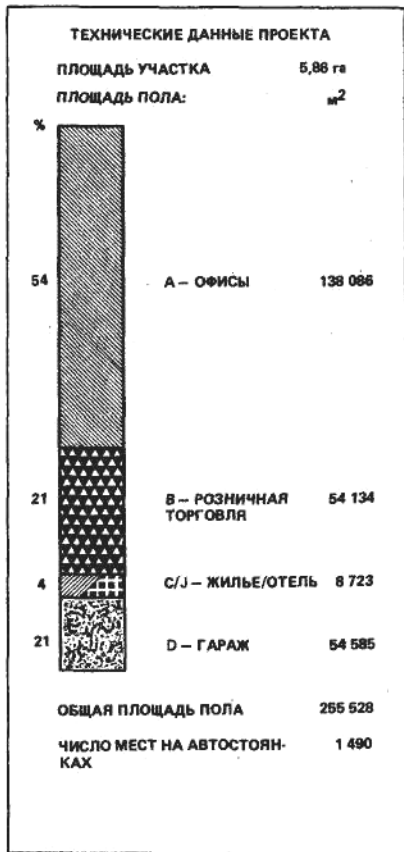
5. Общий вид с Бридж-стрит

6. Вид с угла





Архитекторы Брегмен, Хэменн и фирма Цайдлера (проект Цайдлера): Торонто Итон-центр, Торонто, Канада, 1978



1. Продольные разрезы

2. Ситуационный план

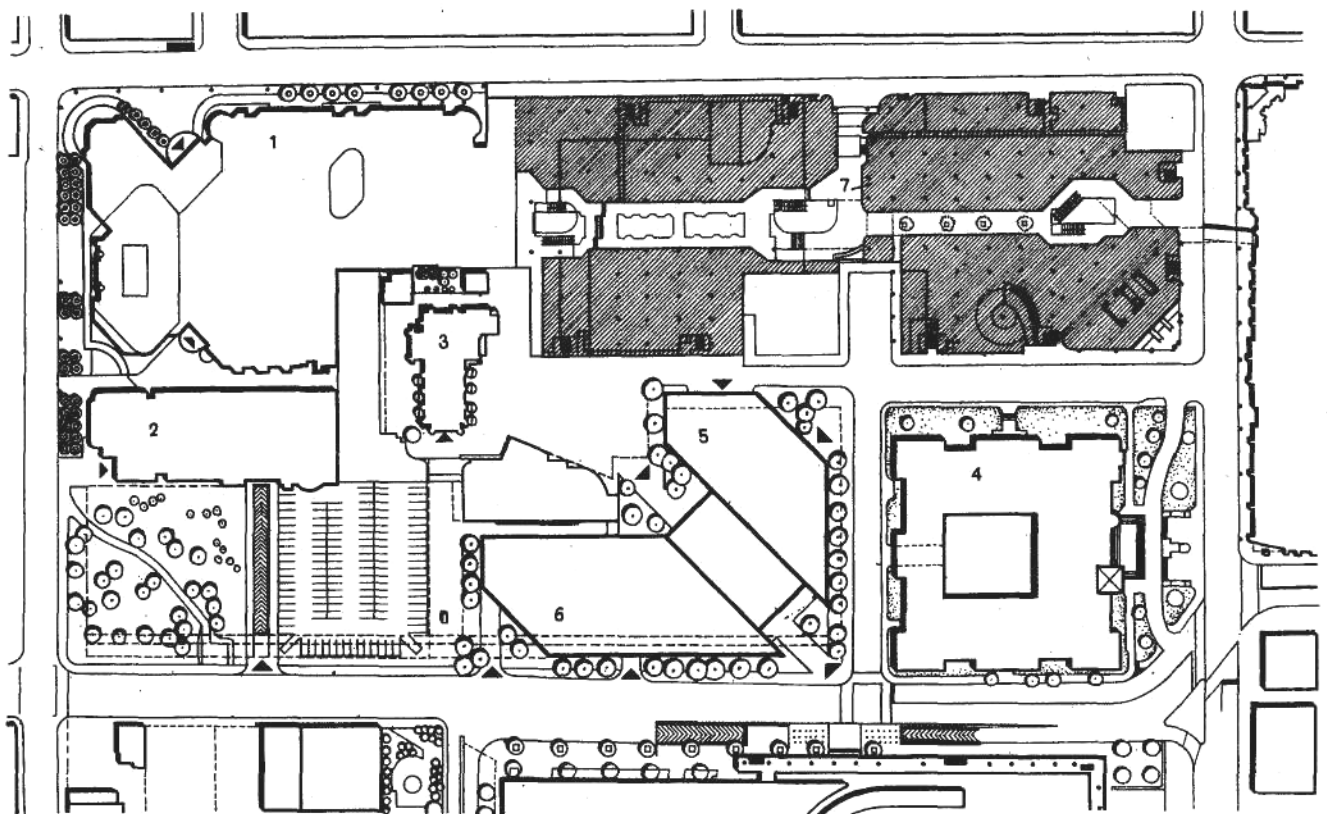
3. План участка и план первого этажа Итон-центра

1 — универсам Итон; 2 — гараж; 3 — церковь Св. Троицы; 4 — старое здание ратуши; 5 — 10 этажей; 6 — 15 этажей; 7 — Итон-центр

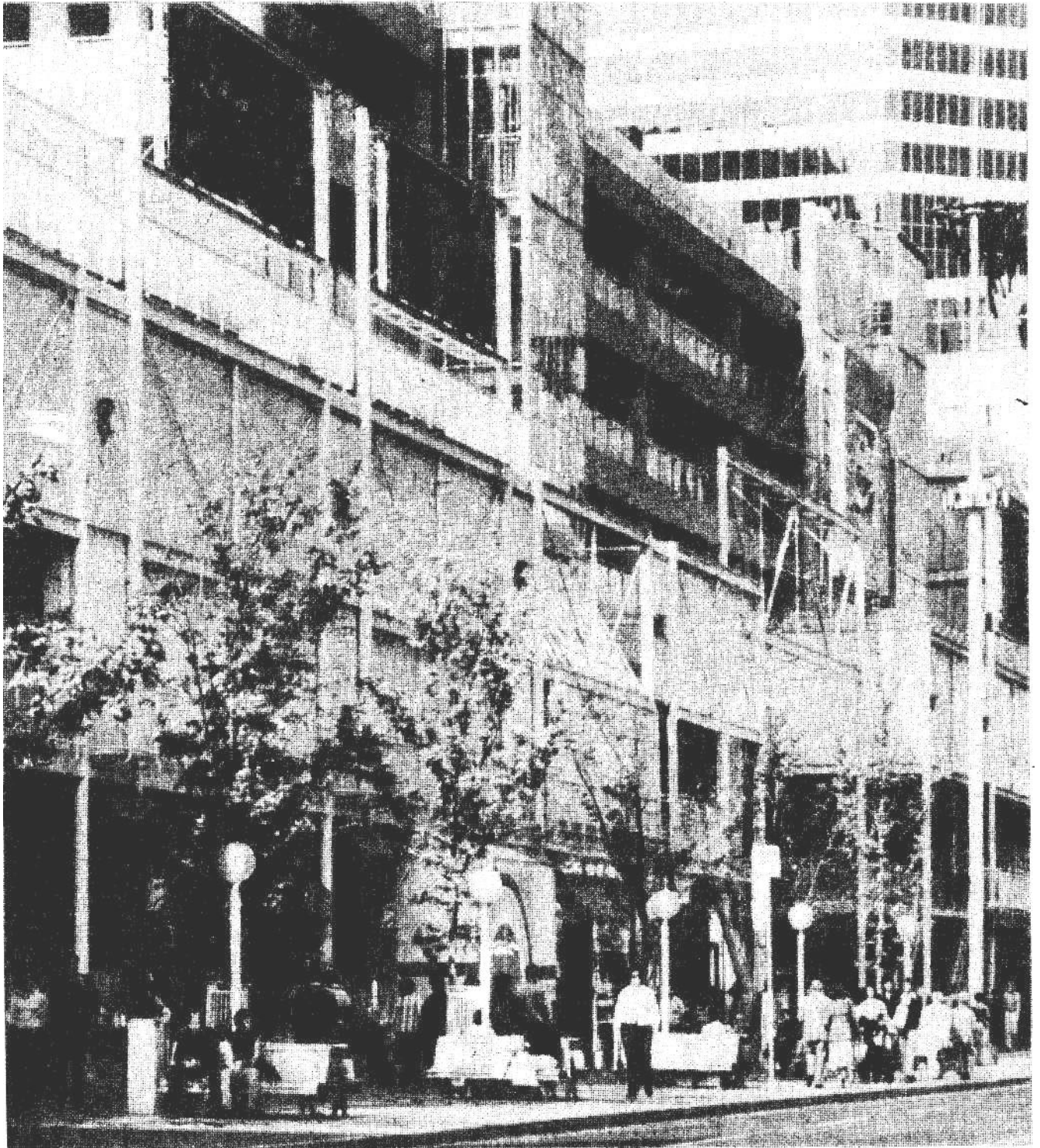
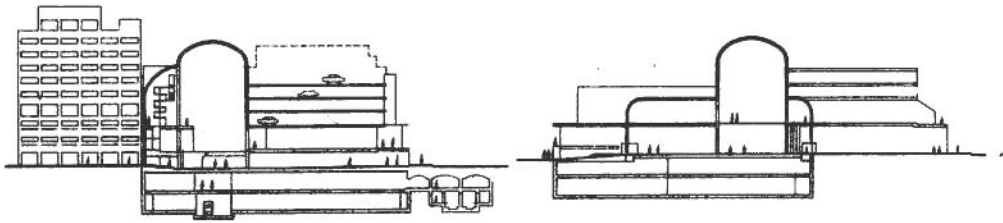
4. Разрез на север

5. Разрез на юг

6. Общий вид по Йонг-стрит







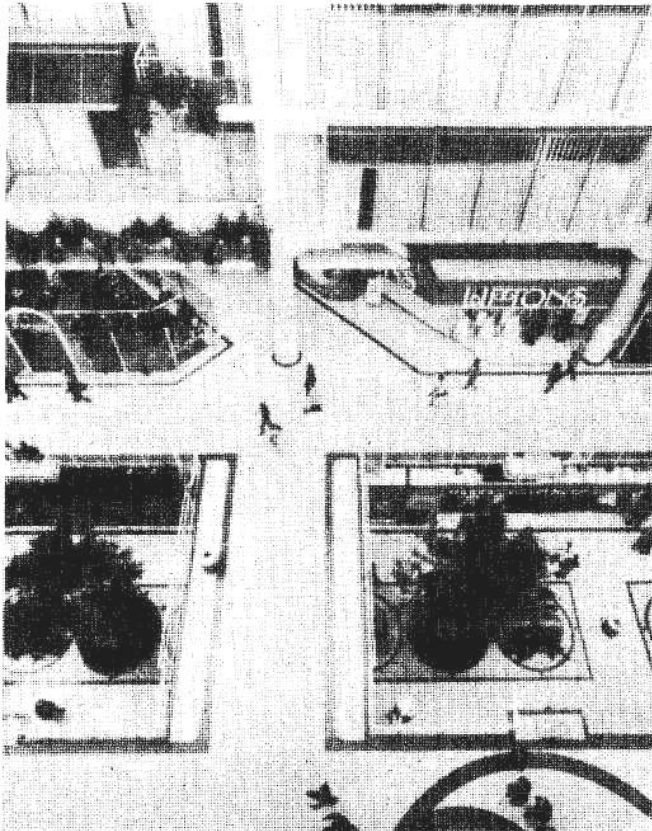


7 8

7. Вид галереи сверху

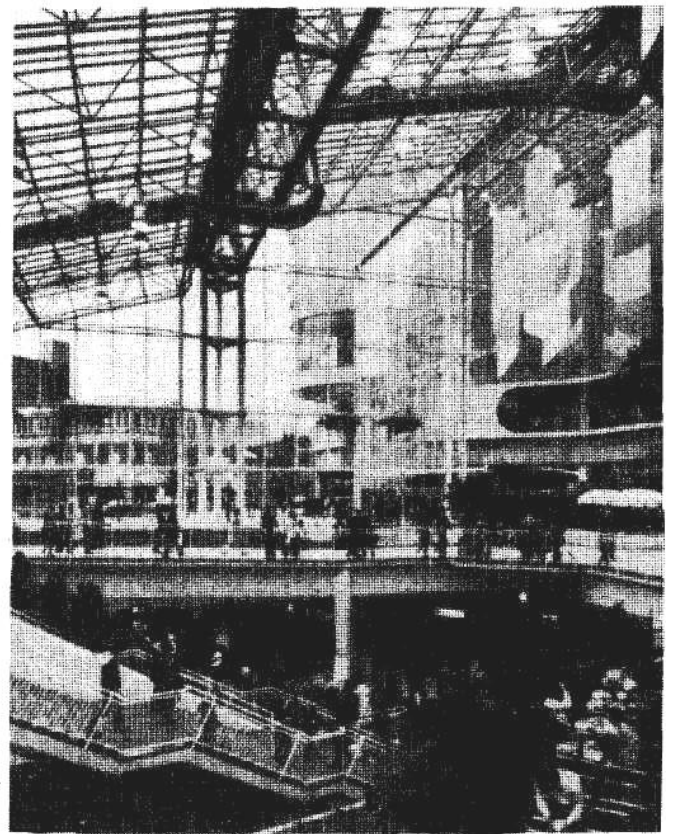
9 10

8. Общій вид по Йонг-стрит



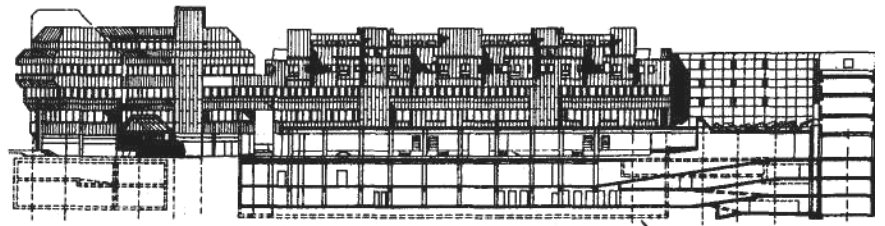
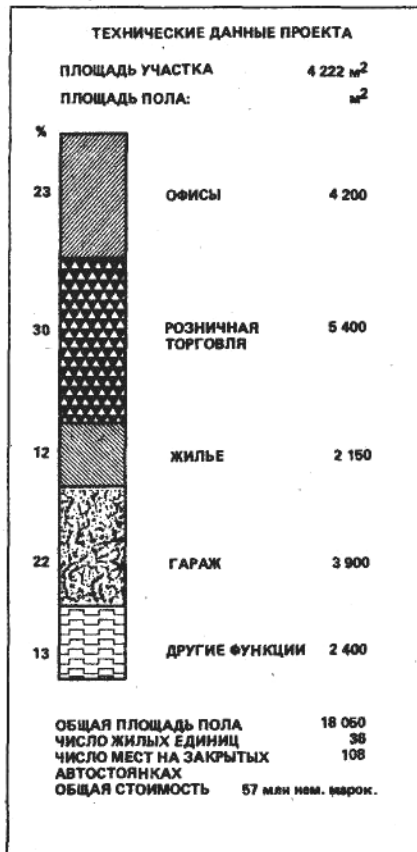
9. Вид галереи

10. Вестибюль с Дундас-стрит



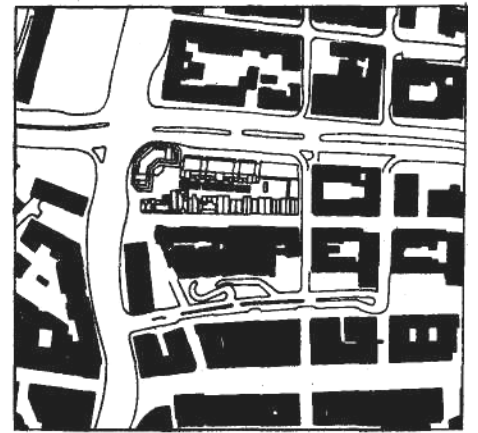
11. Вид галереи в сторону юга





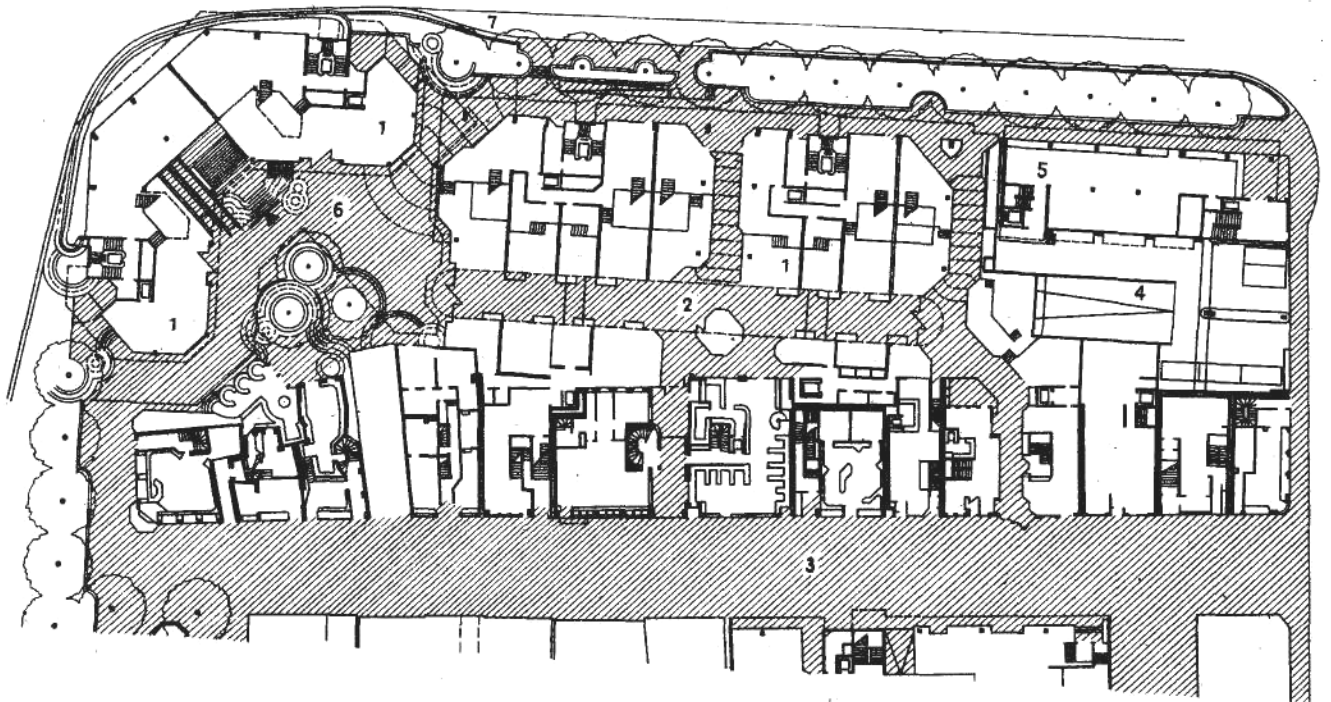
1. Продольный разрез

2. Ситуационный план

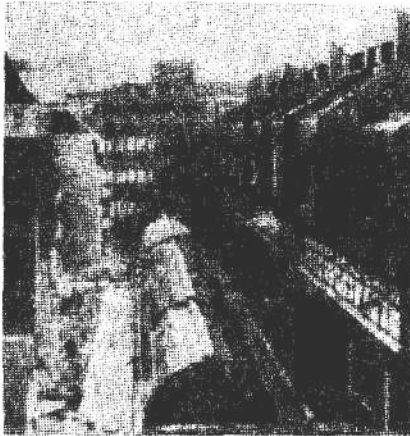
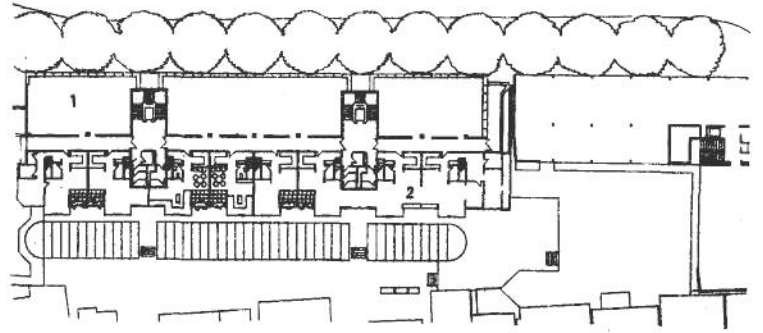
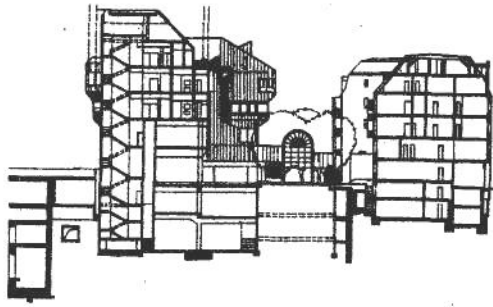


3. План первого этажа

1 — магазины; 2 — пассаж; 3 — пешеходная зона; 4 — подземный гараж; 5 — евангелическое общество; 6 — проход к метро и трамваю; 7 — остановка автобуса







4. Поперечный разрез

5, 6. Вид квартир и офисов над пассажем

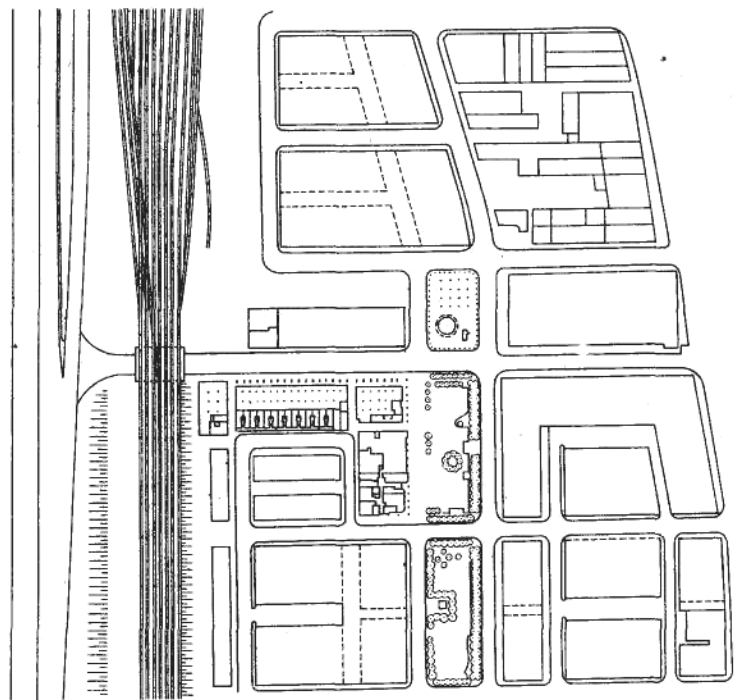
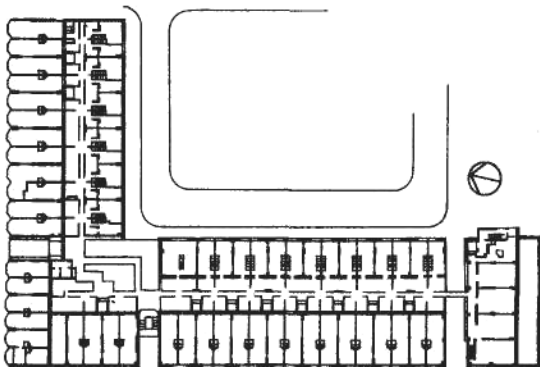
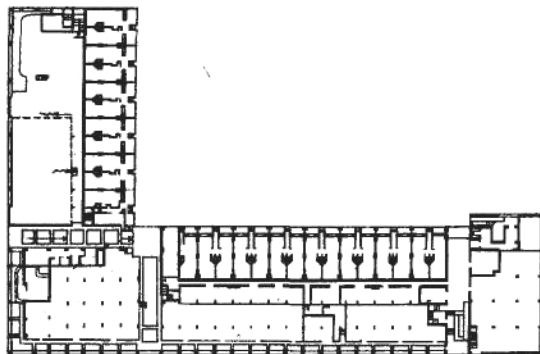
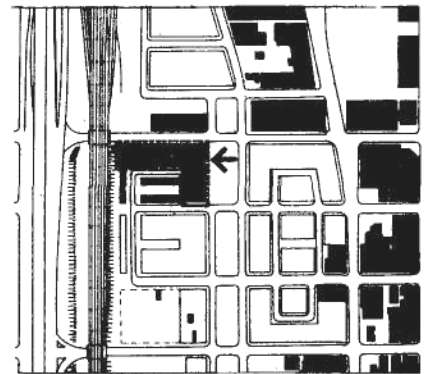
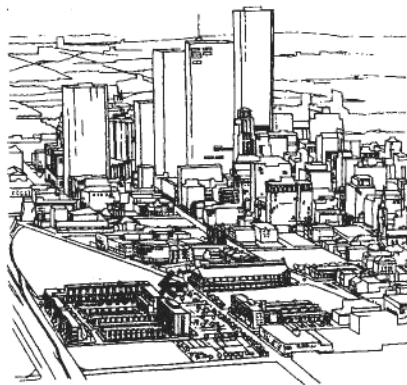
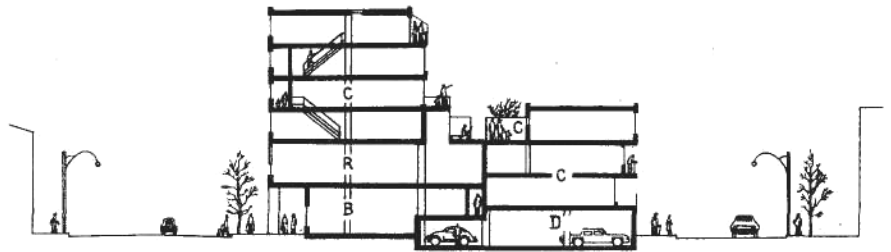
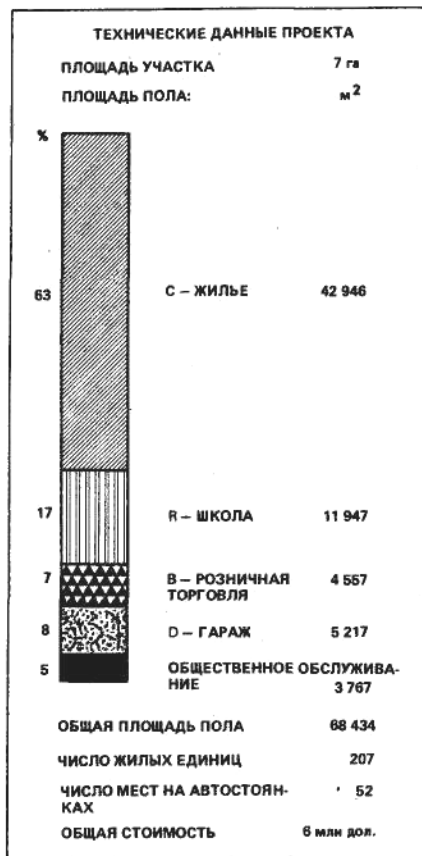
7. План четвертого этажа

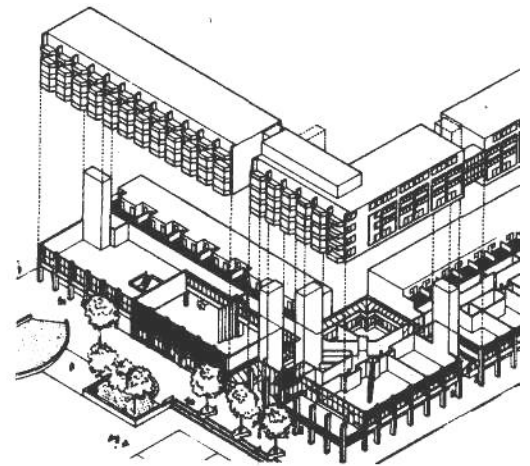
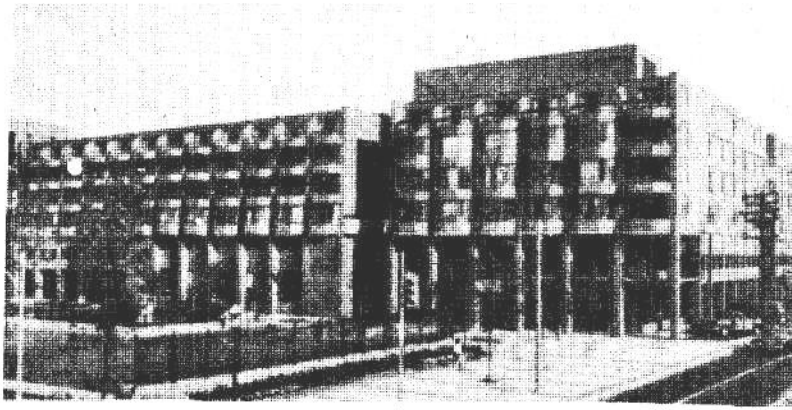
1—офисы; 2—квартиры в двух уровнях

8. Интерьер пассажа



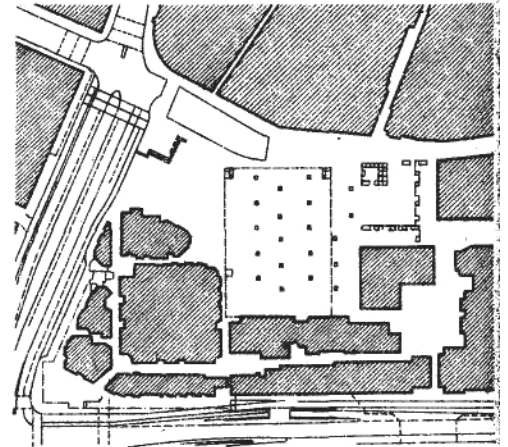
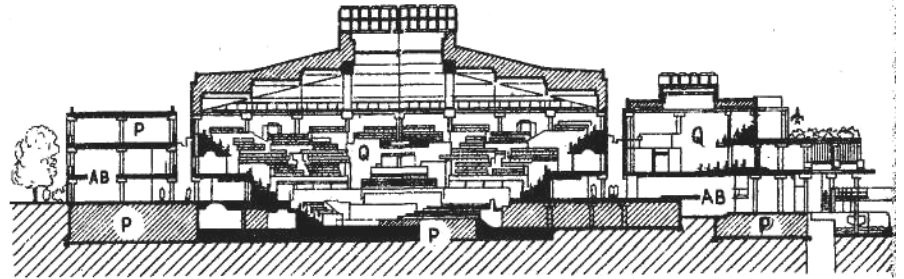
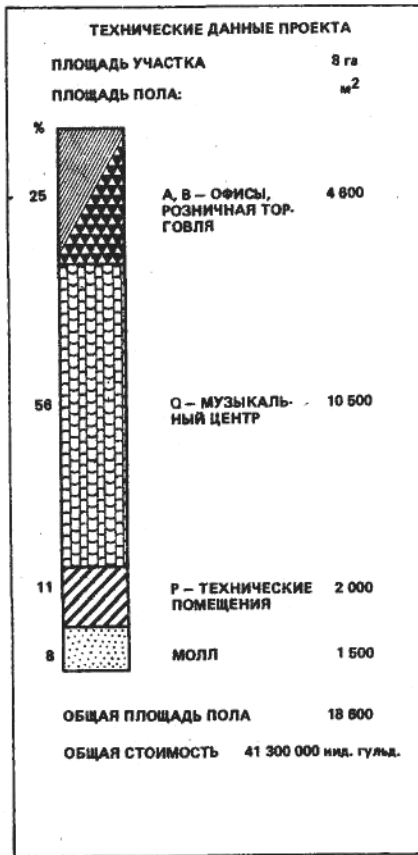
Архит. И. Гроссмен: здание Джервис-Уилсон, Сан Лоуренс, первая очередь, Торонто, Канада, 1979





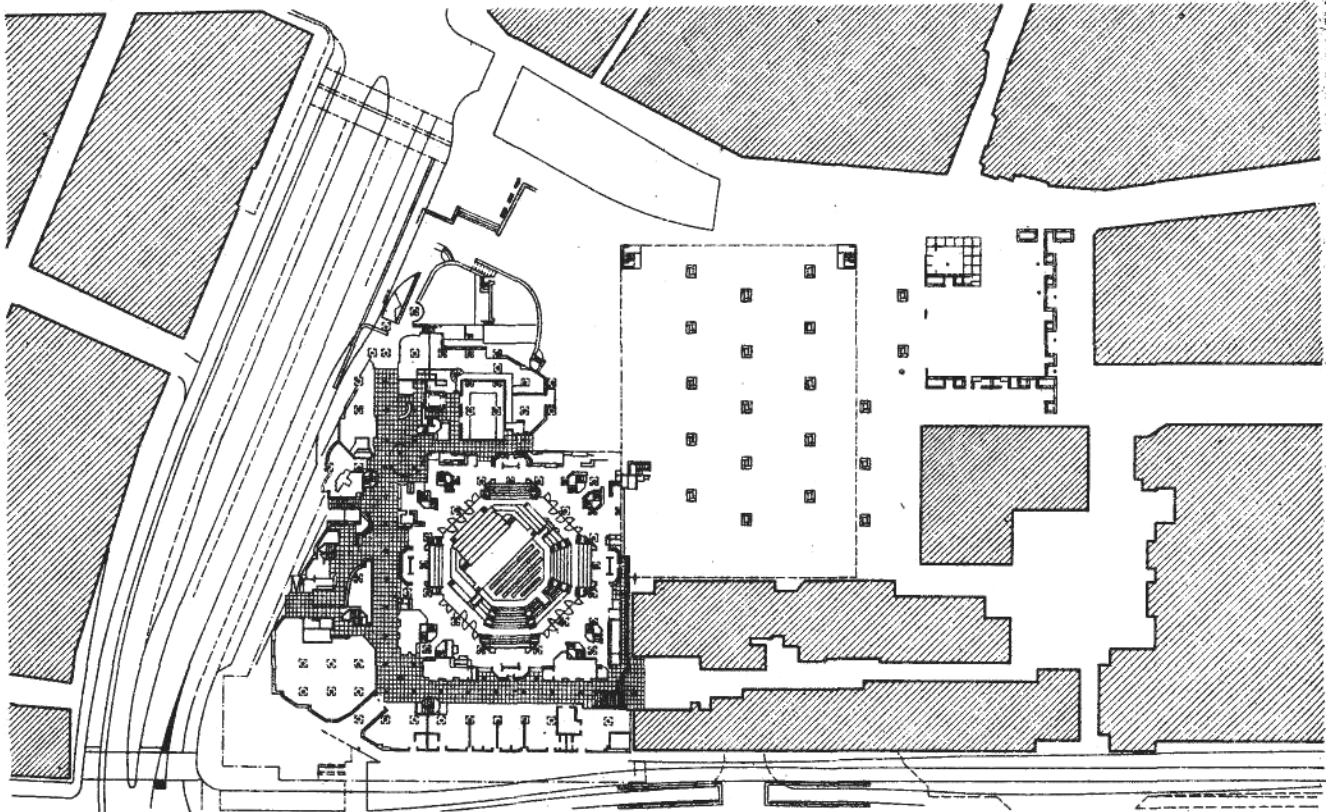
1		7	8
2	3	9	
4	6	10	
5			

1. Разрез
2. Перспектива с высоты птичьего полета
3. Ситуационный план
4. План второго этажа
5. План третьего этажа
6. План первого этажа
7. Вид с Джерви-стрит
8. Аксонометрия
9. Вид квартир, расположенных над школой
10. Вид террас



1 | 4  
2 | 5  
3 |

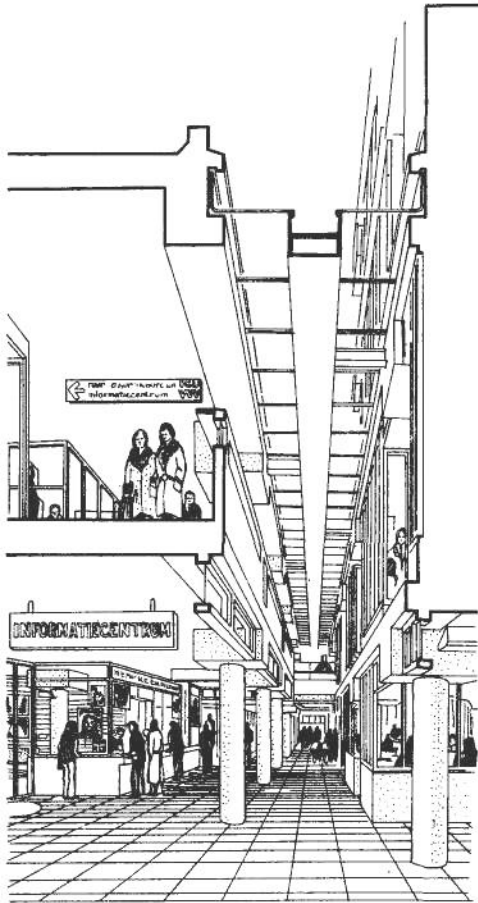
1. Типовой разрез
2. Ситуационный план
3. План участка и план первого этажа
4. Перспектива
5. Общий вид концертного зала





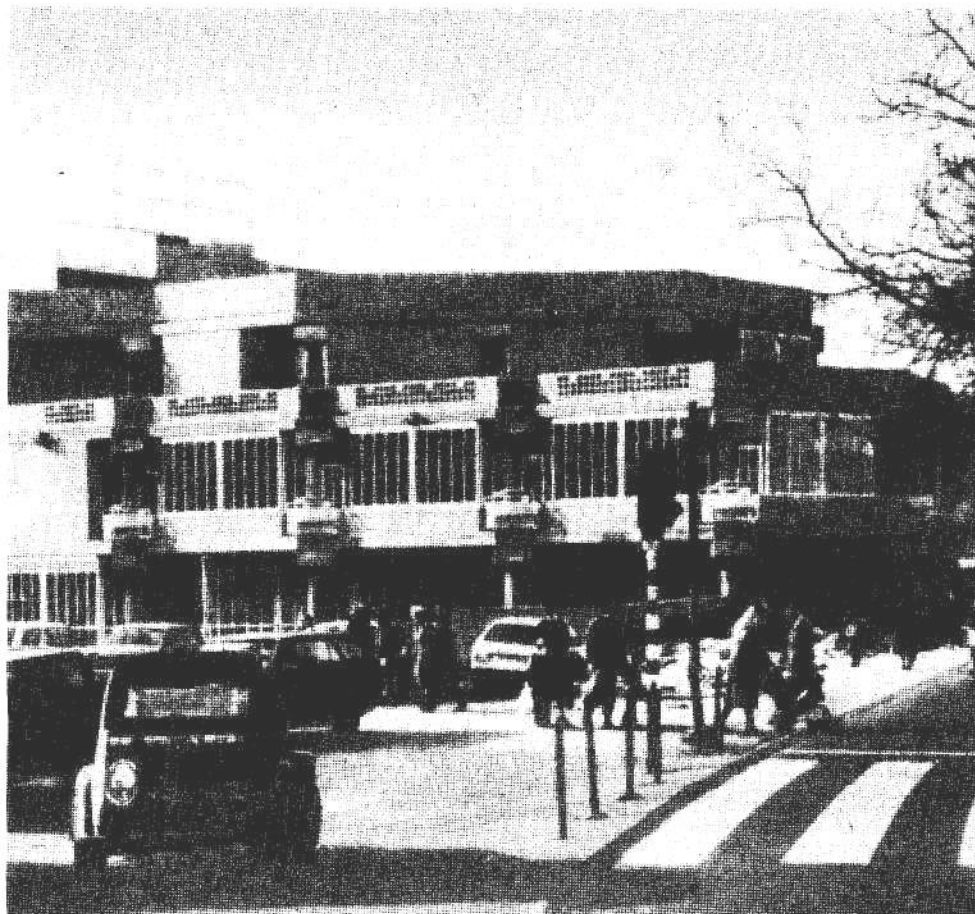


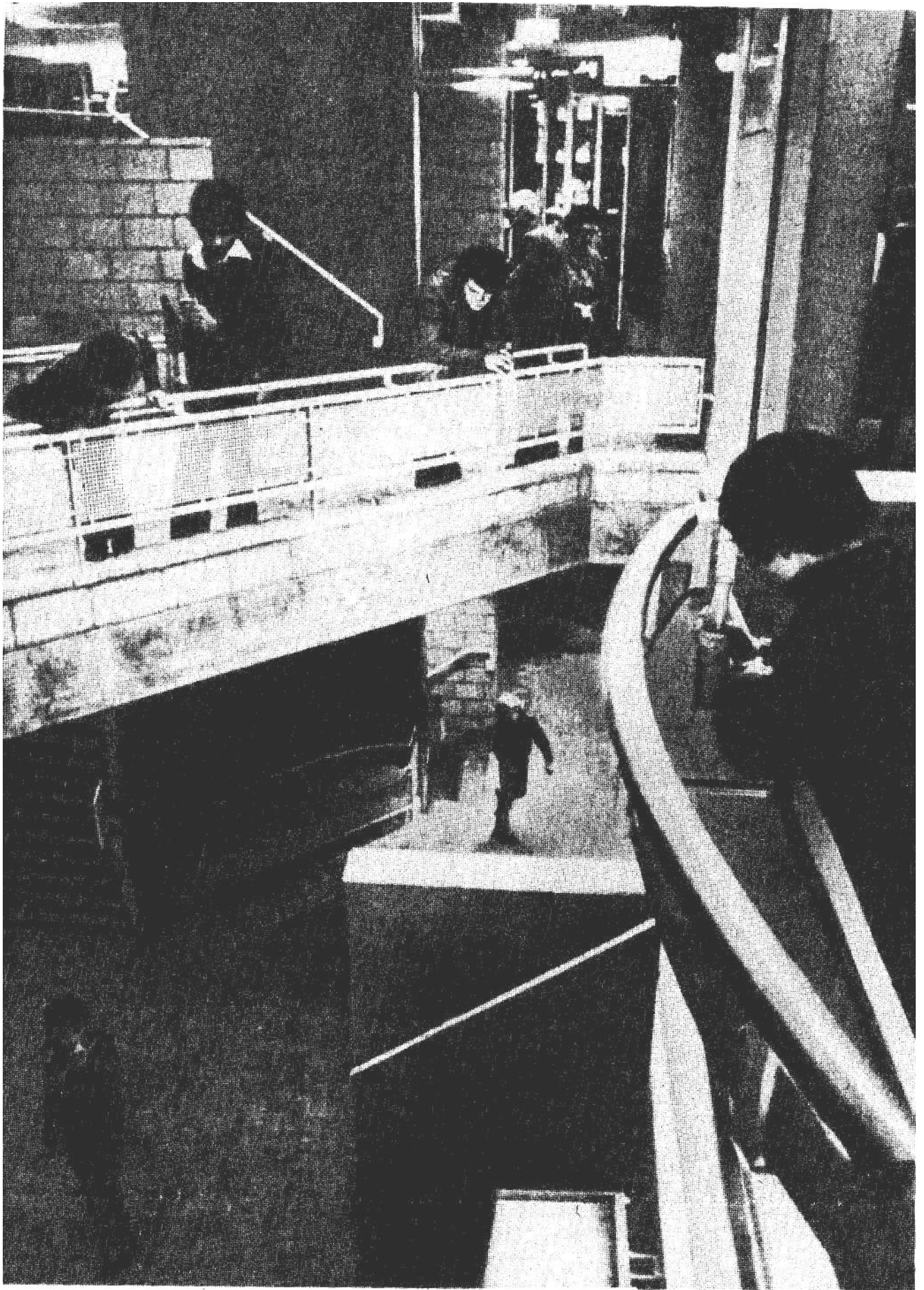




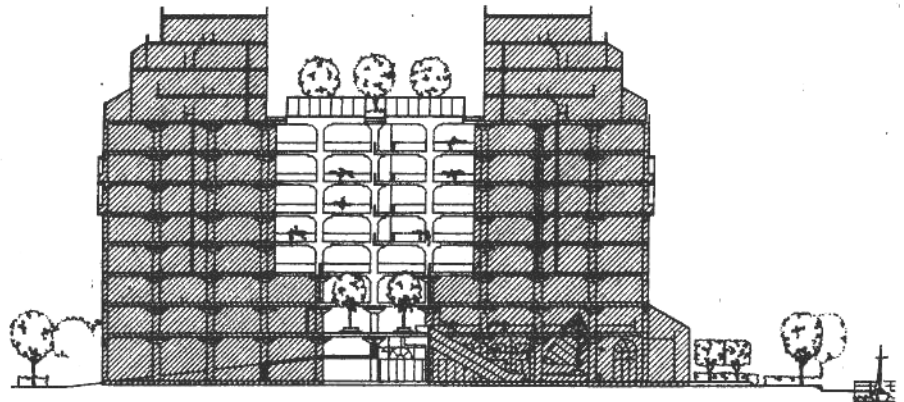
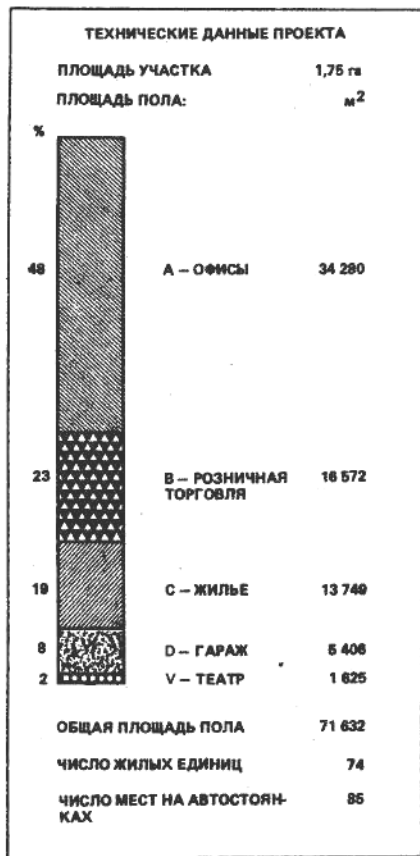
- 6. Перспектива интерьера
- 7. Общий вид большого зала
- 8. Концертный зал
- 9. Вид с верхнего этажа

6 8 || 9  
7

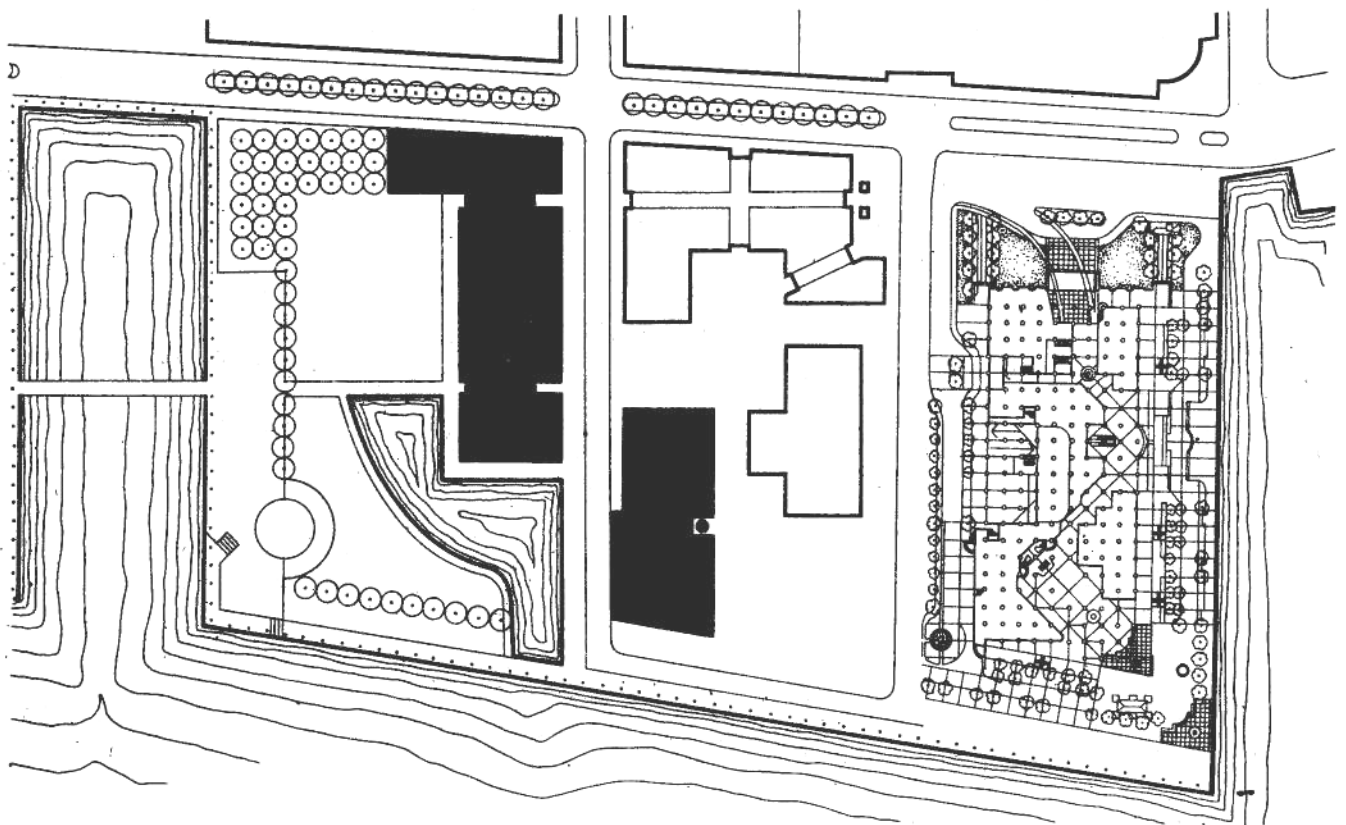
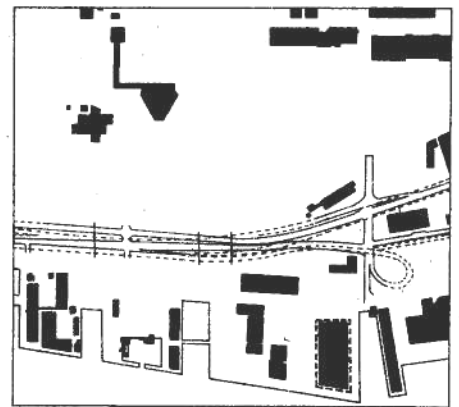




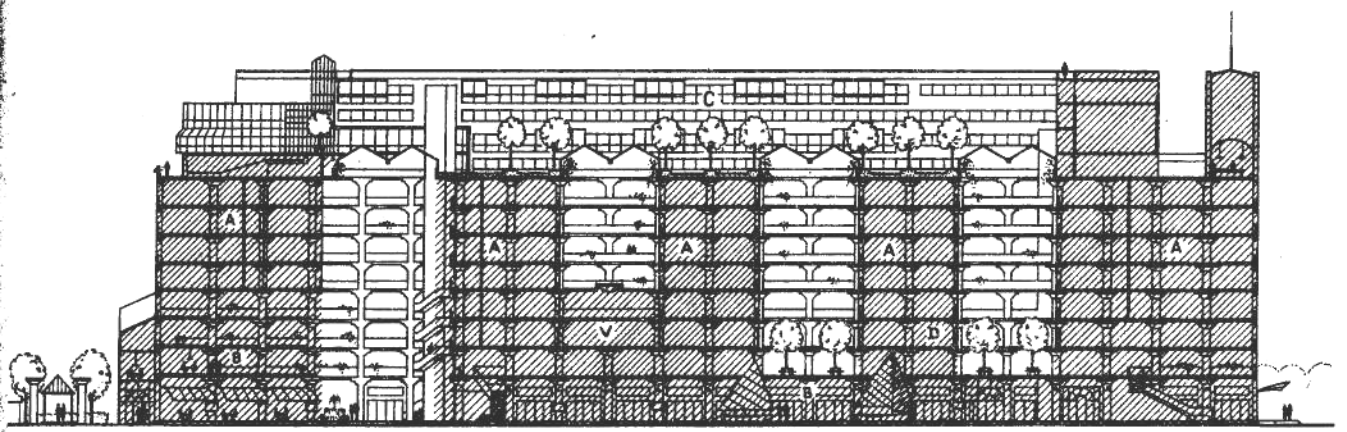
Фирма «Цайдлер, Робертс»: здание «Терминал Уорхаус», Торонто, Канада, 1980



1. Разрез восток — запад
2. Ситуационный план
3. План участка и план первого этажа

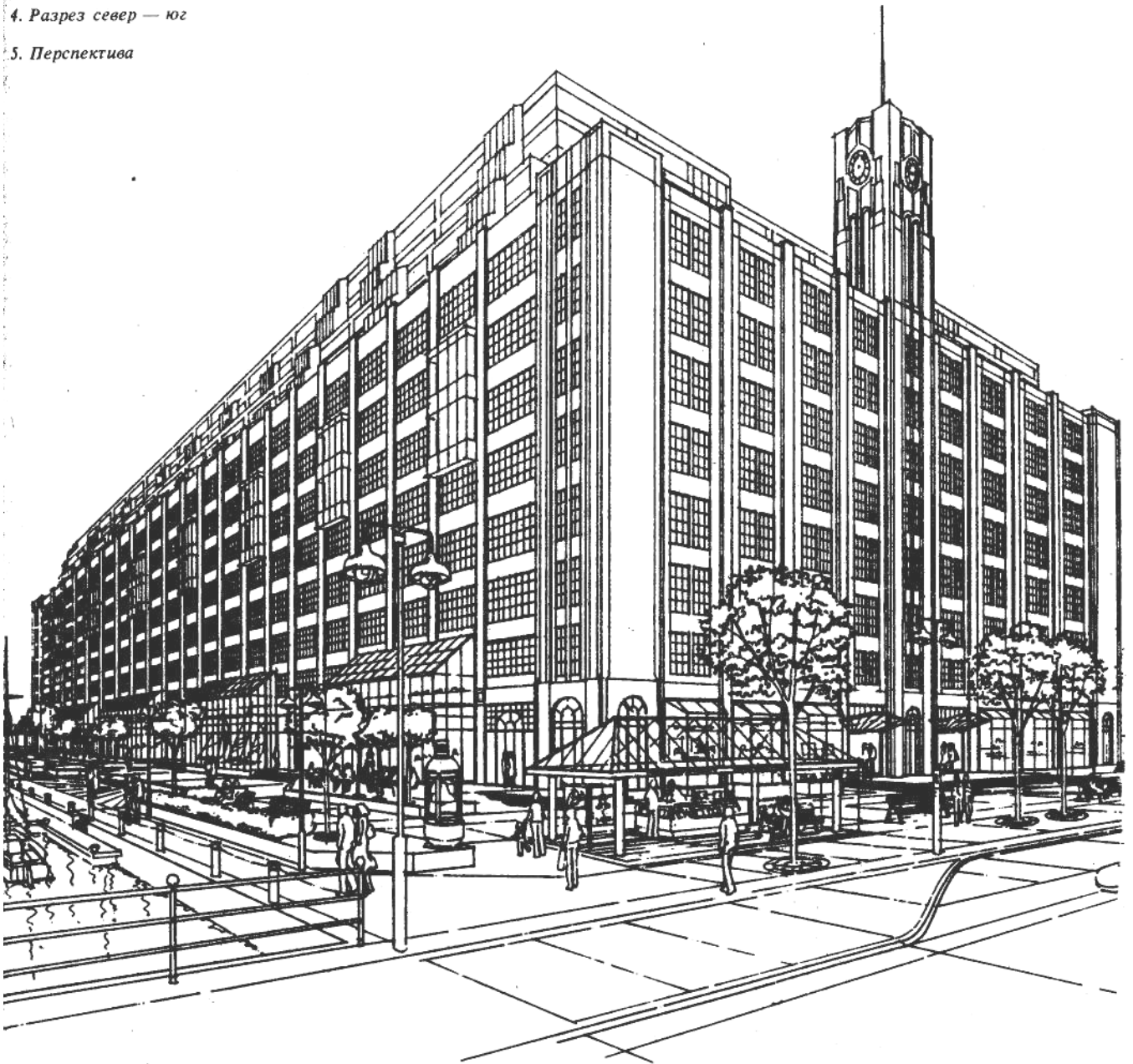




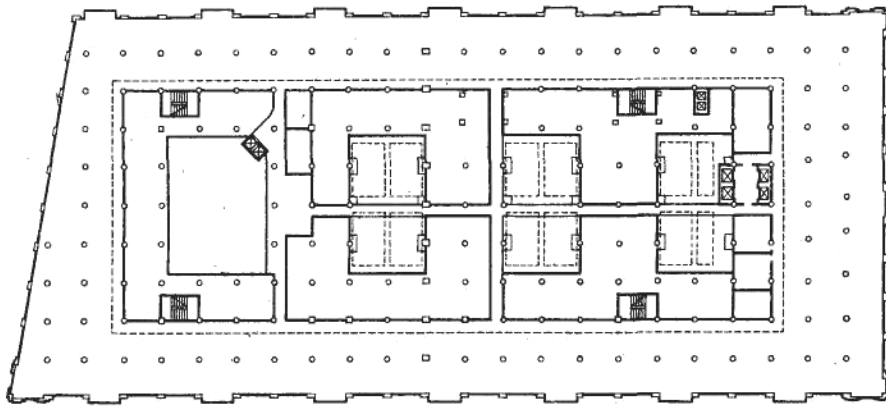


4. Разрез север — юг

5. Перспектива







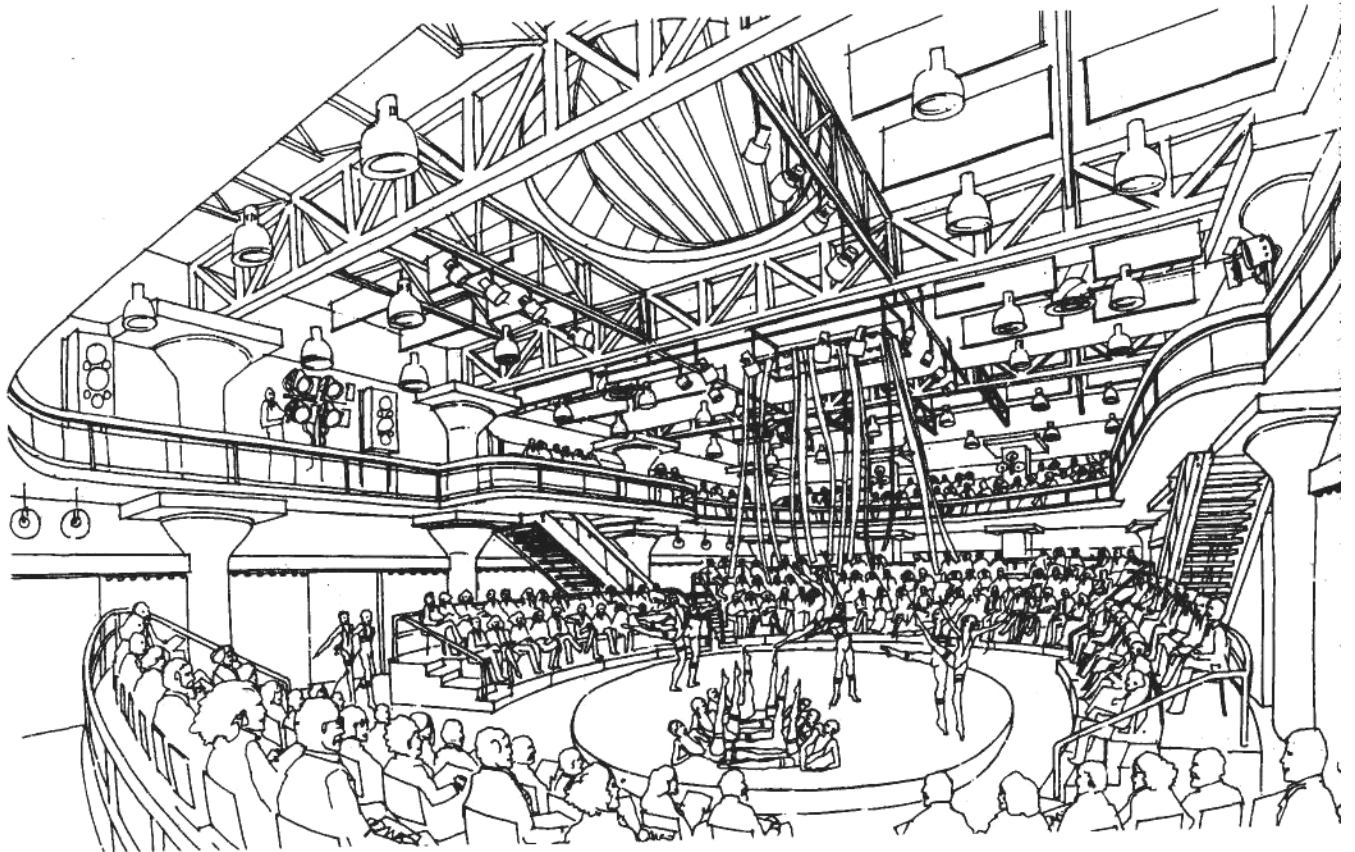
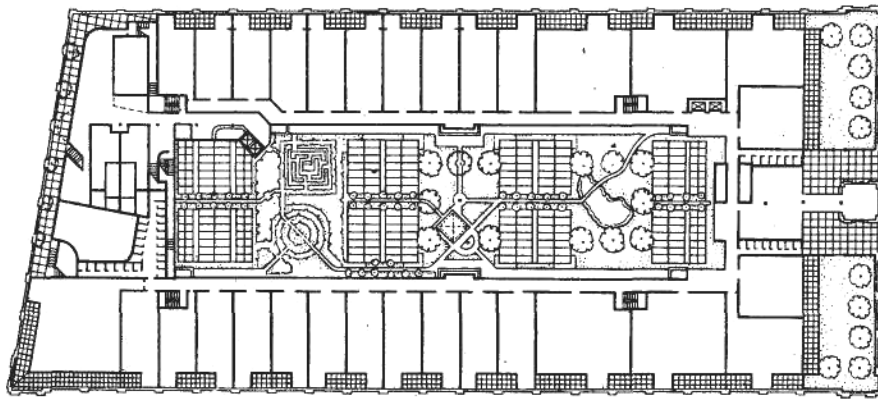
6. План типового этажа офисов

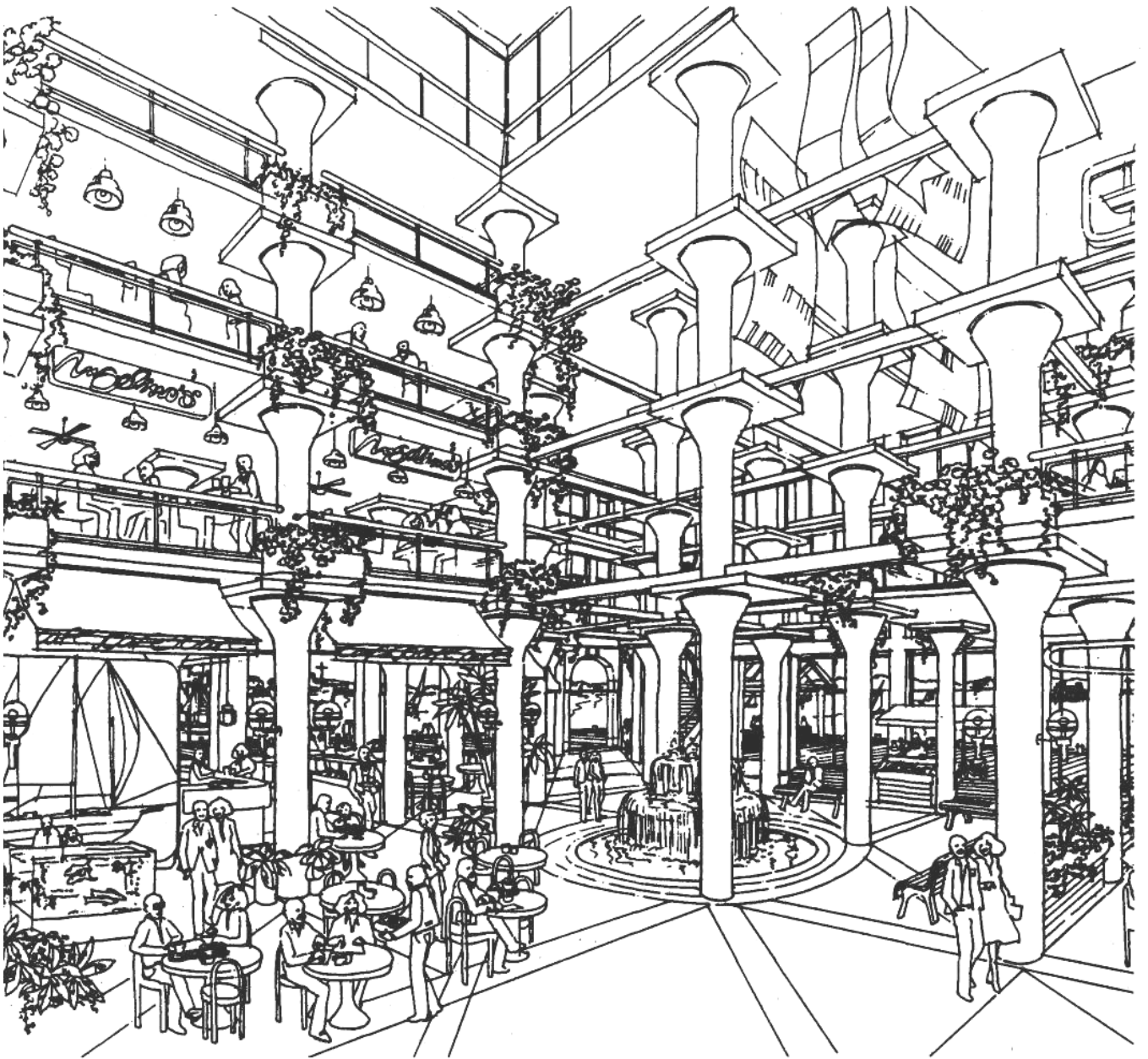
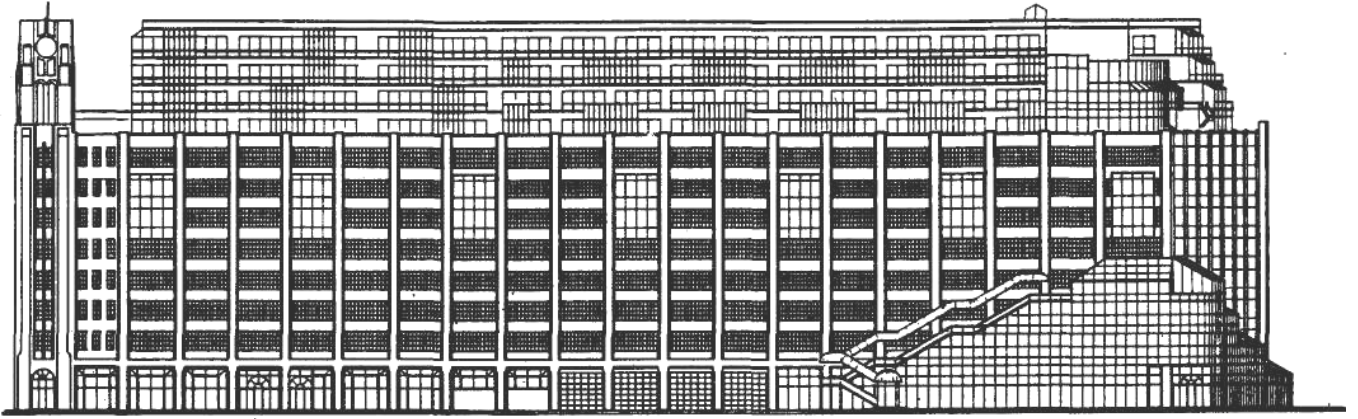
7. План типового жилого этажа

8. Интерьеры театра

9. Западный фасад

10. Атриум





# Часть III. МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ЗДАНИЯ В ГОРОДСКОМ КОНТЕКСТЕ

## Историческое наследие

### НОВОЕ ОТКРЫТИЕ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ЗДАНИЙ

Как говорилось в ч. I, многофункциональные сооружения не новы по своей природе, однако они были сознательно выкинуты из словаря современной архитектуры. Вера в способность функционализма решить проблемы города, провозглашенная Афинской хартией, стала похоронным звоном многофункциональным структурам. Основной целью была разработка определенных типов зданий, соответствующих конкретным функциям. Так как все функции — жилище, работа и т. д. — различны, казалось логичным, что типы зданий не должны походить один на другой, и, чтобы добиться максимального использования сооружения, каждый тип здания должен быть монофункциональным. Философия современной архитектуры до такой степени повлияла на все принципы градостроительства, что в рамках установленных правил оказалось затруднительным построить какое-либо многофункциональное сооружение.

Современные архитекторы, считавшие, что форма здания определяется его функциональным содержанием, разрабатывали теории, в которых преимущество отдавалось функциональным требованиям. Такие аспекты, как сохранение культурного наследия, связь с существующей городской тканью и другие, отходили на второй план.

Взятые изолированно типы зданий, разработанные современными архитекторами, такие, как многоквартирный высотный дом, административное здание, торговый центр или дом для одной семьи, соответствуют своим внутренним функциям; однако бездумно соединенные вместе, они не могут создать органичный город.

Такие прототипы создают изолированную среду, служащую только одной функции. Используя по назначению такой район, люди вскоре покинут его; Жилые кварталы будут пустовать в течение дня, а деловые районы будут мертвыми после пяти часов вечера. Современные городские районы, состоящие из таких монофункциональных зданий, теряют разнообразие и сложность жизни, которые все еще сохраняются в «старом» городском пространстве.

Сегодня наша цель — соединить эти изолированные части вместе таким образом, чтобы их формы и виды деятельности взаимно дополнялись и вновь организовали активную городскую жизнь.

### ПРОБЛЕМЫ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ СТРУКТУР СЕГОДНЯ

Многие примеры, показанные в ч. II, не так легко были реализованы. Они иллюстрируют борьбу, которая все еще ведется не только за философ-



*Людвиг Рихтер. Старинное многофункциональное здание объединяет место работы и жилище в единой структуре*

ское принятие идеи многофункционального использования, но и за реальное строительство таких структур в мире административных, финансовых и эксплуатационных ограничений.

В течение последних трех лет в Торонто велась героическая борьба за изменение законов, мешающих строительству многофункциональных зданий в центральной части города. Главный аргумент, выдвинутый против таких попыток, заключался в том, что сочетание нескольких функций в одном сооружении неэкономично. Считалось, что совмещение жилой и торговой функции экономически невыгодно не только в конструктивном отношении, но и бу-

I

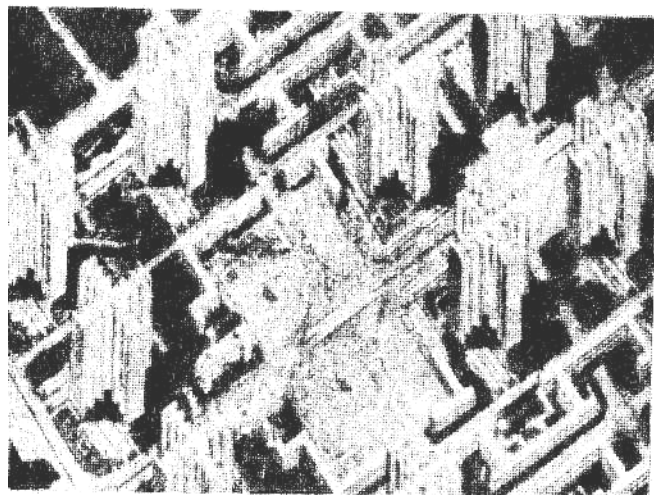
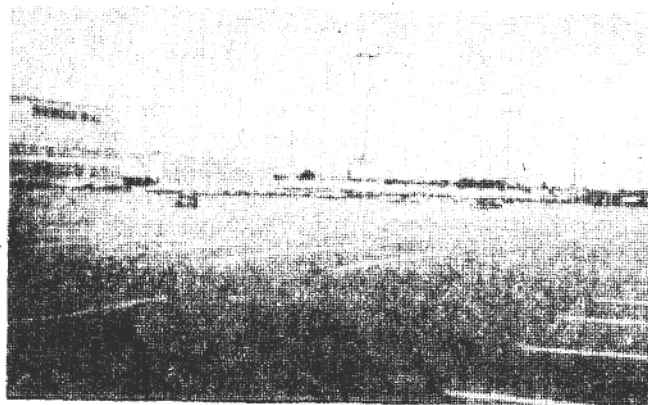
I дет неэффективно в эксплуатации и управлении. Однако статистика, использованная в этих аргументах, отражает только специализацию строительной индустрии на сегодняшний день. С течением времени специализация строительной техники привела к тому, что строительство монофункциональных зданий стало экономичным. Мы не должны забывать, что первые прототипы монофункциональных сооружений не были особенно эффективными в свете сегодняшнего опыта. Только массовое строительство и совершенствование этих зданий сделали их рентабельными. Но даже тогда их экономичность остается под вопросом, если рассматривать их с точки зрения общей экономики города, когда такими зданиями начинают застраивать целые районы в ущерб развитию городской жизни.

Многофункциональные сооружения могут стать равно или даже более рентабельными, но и строительные нормы, и условия финансирования все еще не благоприятствуют их созданию. (Например, займы для жилищного строительства в Канаде [должны быть согласованы с Жилищной корпорацией. Трудно добиться у нее займа для строительства жилых домов, в которых торговые помещения составляют более 10% объема здания.) Утверждение, что монофункциональные сооружения более экономичны для городского строительства, оказывается несостоятельным, если рассматривать его в масштабе всего города. Районы, состоящие из таких зданий, используются только в течение части дня или недели, а в остальное время пустуют. Наоборот, многофункциональные сооружения собирают людей в разное время, т. е. намного эффективнее используют городское пространство. Хотя капиталовложения на строительство многофункциональных зданий выше, чем монофункциональных, они дешевле в эксплуатации в связи с более интенсивным использованием городской ткани. Бесконтрольный монофункционализм в конце концов разрушит городскую жизнь, а следовательно, и отдельные здания. Это хорошо иллюстрируют жилой блок Бронкс в Нью-Йорке, жилой блок Прют Айгоу в Сент-Луисе, деловой район в центре Детройта и др.

## МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬ ПРОТИВ УТОПИИ

Опасность утопических теорий состоит в том, что они пытаются заменить существующие системы новыми, еще не проверенными на практике. Это часто приводит к еще большим проблемам, чем те, которые они хотели решить. Ле Корбюзье в «Лучезарном городе» и Франк Ллойд Райт в «Просторном городе» пытались решить городские проблемы путем создания новой пространственной системы, которая уничтожает старую.

Даже при частичной реализации их идей возникли непредвиденные проблемы, гораздо более сложные, чем те, которые они пытались разрешить. Ле Корбюзье думал, что он сможет создать новый баланс городской жизни, разделяя функции «работа» и «быт» и используя свободу передвижения, предлагаемую развитием новых средств транс-



Пикеринг, Онтарио. Современный торговый центр

Современные монофункциональные жилые башни

Ле Корбюзье. План Вуазен. Вид с высоты птичьего полета

порта. Он мечтал о жилых образованиях, утопающих в солнечном свете, среди природы, вдали от загрязнений промышленных городов. Однако он не предвидел, что с развитием новой технологии и методов производства в новых городах не будет необходимости в таком разделении.

Его функциональное разделение разрушило целостность жизни старых городов. Изолированный деловой город создал однообразную среду, лишенную многогранности полноценной жизни.



Другая половина такой целенаправленной концепции — город-спальня — также не удалась. В обеих случаях целостность городской жизни вылилась в раздвоенное, нездоровое существование.

„£НГзГ.°Г., °ТМ« Г= 3б“:

маны. То же произошло и в этом случае. Много факторов способствовало сохранению живой ткани старых городов, особенно европейских. Парадоксально, это чувство традиции, игнорируемое и даже отвергаемое философией современной архитектуры, помешало попыткам полностью «модернизировать» старый город. Это чувство «историзма» сохранило историческое наследие городов как культурную связь с прошлым. Сегодня наиболее удачно решены те городские пространства, в которых использована историческая среда (как, например, в пешеходной зоне в Мюнхене).

тектуре функционализма и игнорирование других

**MHnrnejVNifiiHnHATiKHnrTK.**

mnvi uvjmvu,nuruuiDnvA.iD.

### **СУЩЕСТВЕННОЕ КАЧЕСТВО ГОРОДСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ**

В начале нашего столетия в современной философии градостроительства распространились течения, связанные с неправильно понятым функционализмом. После второй мировой войны под их влияние попали североамериканские города, в которых вследствие этого произошли непоправимые ошибки. Огромный градостроительный опыт функционального разделения почти привел к гибели американского города. Джейн Джекобе описывает результаты этого в своей книге «Смерть и жизнь великих американских городов».

Мысль о том, что многофункциональные сооружения могут помочь восстановить «здоровье» города, основана на нашем понимании комплексных взаимосвязей внутри города. Как в любом живом организме, в городе существует сложная зависимость между его частями. В здоровом городе такая взаимозависимость на первый взгляд не всегда видна, однако она сразу же проявится, если одна из составных частей будет уничтожена.

Из биологии известно, что в симбиозе происходит взаимодействие различных организмов для пользы целого. То же наблюдается и в городе. Физическое сближение различных функций позволяет лучше проявиться каждой из них. Посетители вечерних спектаклей с удовольствием зайдут в близлежащий ресторан. Если магазины будут рядом с ресторанами, люди, пришедшие только пообедать, купят заодно что-нибудь или зайдут в театр только потому, что эти функции расположены рядом. Наоборот, вынесите жилую функцию за пределы деловых кварталов и после пяти часов вечера они станут пустынными и в итоге опасными. Лишенный жизненной поддержки других функций такой квартал умирает.

Город населяют тысячи людей разных возрастов — каждый со своим образом жизни, интересами, привычками, взаимоотношениями — и все они нуждаются в городской среде, соответствующей их различным потребностям. Ткань города должна быть достаточно комплексной и богатой, чтобы должным образом удовлетворять этим различным пот-

ребностям и организовать взаимодействие между ними. Многофункциональные структуры могут создать основу для такого взаимодействия,

### **ОПАСНОСТЬ ОДНОСТОРОННЕГО ФОРМАЛИЗМА**

Мы не ограничили современную архитектурную мысль. Пио ам современной архитектуры казало м<sup>^</sup> предшественники были погружены в исторический э<sup>^</sup>,ектизм и игнорировали современную те обнаружив эту погрешность, они обновляли свои принципы создания современной архитектурной формы на правдивом выражении философии и технологии. Сейчас мы находимся в аналогичной ситуации при противоположных обстоятельствах. Видя преобладание в современной архи-

факторов, влияющих на формирование городской среды, особенно тех, которые связаны с эмоциями человека и культурным наследием, можно впасть в другую крайность.

Появление многих примеров так называемой архитектуры постмодерна было связано с отрицанием правдивого выражения функций и конструкций. Архитектура же только тогда обретет полноценную жизнь, когда будет удовлетворять всем требованиям, как функциональным и конструктивным, так и эмоциональным.

Многофункциональные здания, став частью городской ткани, должны подчиняться закономерностям ее построения. Невозможно оценить здание по его индивидуальным качествам, забывая о городской среде, в которой оно находится. В конечном итоге здание должно удовлетворять своим внутренним функциям и соответствовать расположению в городе.

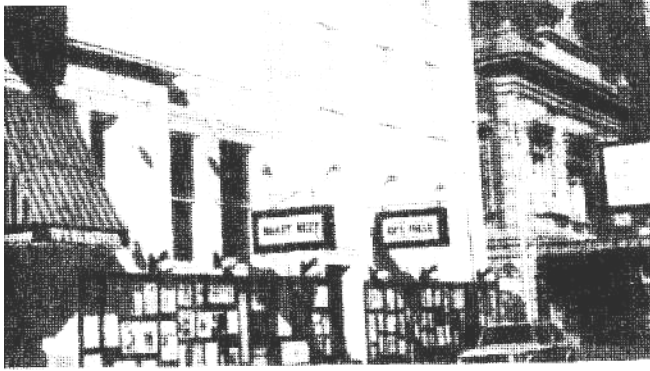
Я выбрал три позиции, исходя из которых можно рассматривать и оценивать многофункциональное сооружение как часть городского целого:

1. факторы, влияющие на формирование многофункционального сооружения изнутри. здесь я хотел бы обсудить требования, предъявляемые к зданию как отдельному комплексу — внутренние функции, его соответствие им, форму которую оно выражает через характеристики своей структуры — расширяя установленные принципы архитектуры, но рассматривая их в другом ракурсе,
2. Соответствие многофункционального сооружения требованиям внешней городской среды.
3. Здесь я хотел бы исследовать условия и правила, установленные обществом, в рамках которых существует отдельное здание как единое целое, и рассмотреть его как элемент общего городского пространства.

3. Внешнее выражение многофункционального сооружения как ответ на наши эмоции.

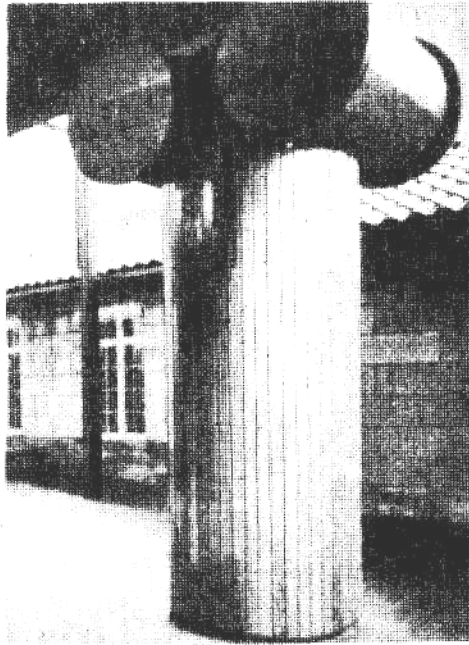
Здесь я бы хотел развить предположение, что эмоции человека имеют самостоятельное влияние на создание формы здания. Философские догмы современной архитектуры отрицали независимость этого влияния и видели в эмоциях только продолжение функциональных и конструктивных требований,

Современная архитектура игнорировала любые



Универмаг «Эд». Удачный симбиоз ресторанов и театра

Пример формализма постмодерна. Ионическая колонна Вентури



Пешеходная зона в Мюнхене

попытки объединить эти три позиции. Например, фасад здания казался современным архитекторам приемлемым только тогда, когда он отражал функции как «внутреннюю сущность» отдельного сооружения. Это представлялось единственно возможным выражением архитектурной формы. Другое значение фасада — быть органичной частью окружающего городского контекста — полностью отвергалось. Внутренние функции часто менялись в течение жизни сооружения. Поэтому, вероятно, более важное значение для внешнего облика здания имеет его адаптация к городской среде, чем выражение внутренней сущности.

Такое взаимодействие с городской средой — второй аспект, который должен быть выражен в архитектурных формах многофункционального сооружения. Иначе оно не сможет ни участвовать в городской жизни, ни способствовать ее возрождению.

Третий важный аспект многофункциональных сооружений заключается в том, что эмоциональные требования, связанные с культурным наследием и психологией человека, влияют на форму наших зданий независимо от внутренних и внешних факторов.

Фасад — только одна часть здания, в которой отражаются эти три положения, следует изучить и понять, как многофункциональное здание должно им соответствовать и каким образом такое сооружение может способствовать реабилитации городской ткани.



ЖИЛОЙ ДОМ В Парке Аделаида, ТОРОНТО, АрХИГ. фир-

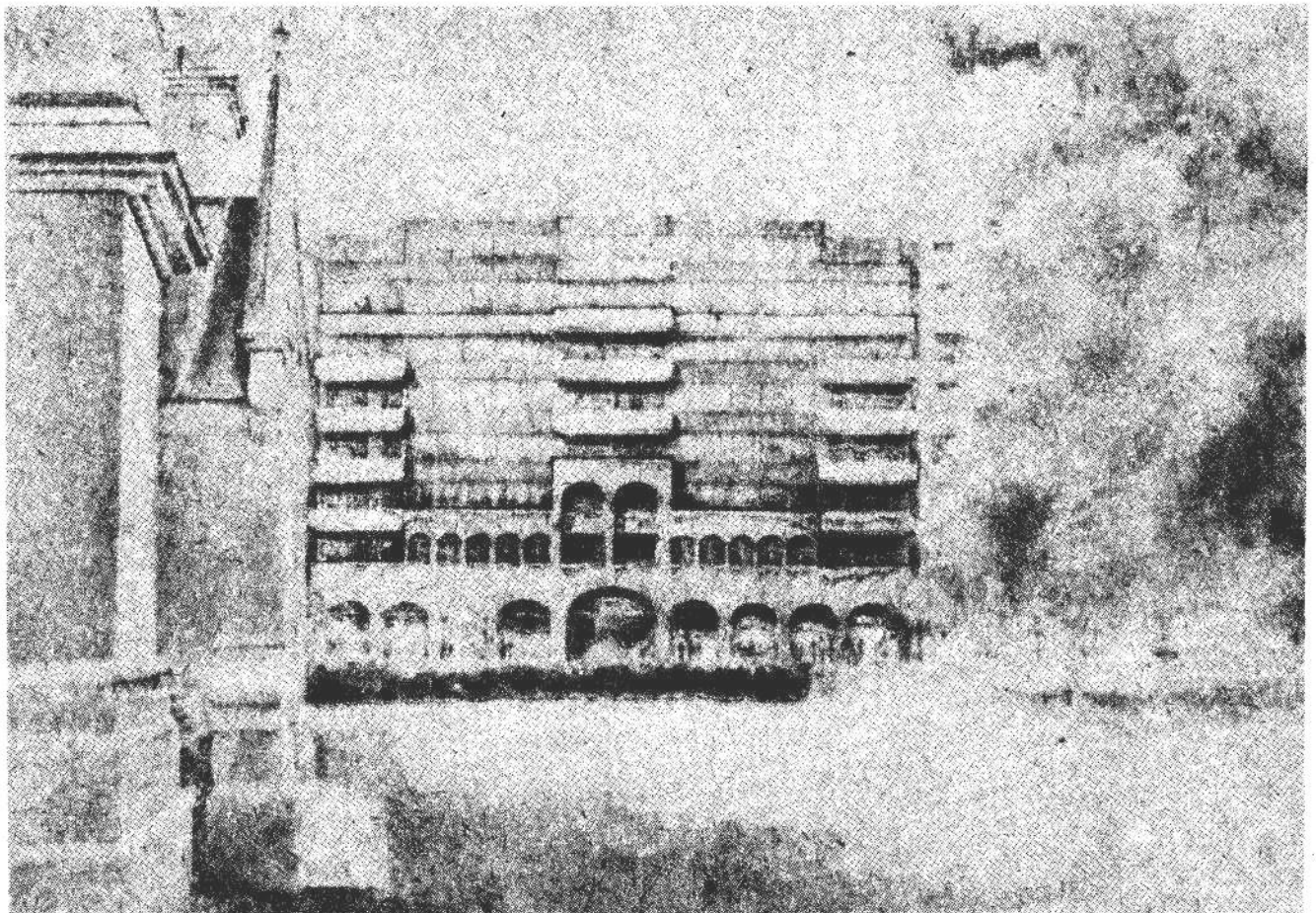
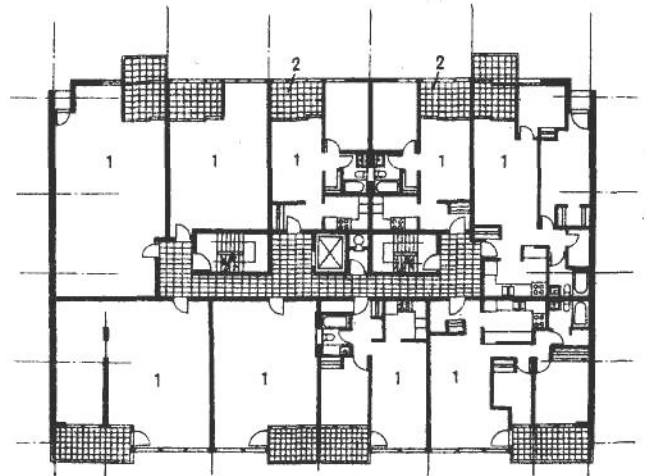
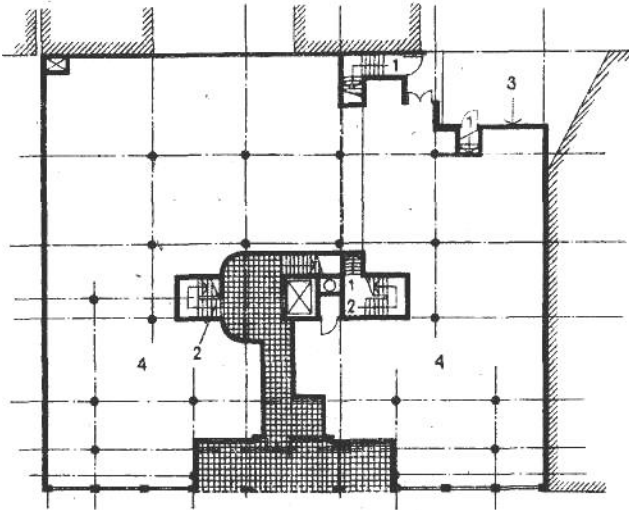
ма «ЦайЛео РобеДТС И ДО.»  
и,е\*w н» И Щг

Такой кажущийся наивным, но тем не менее эффектив-

ный подход к "рооле" решения улиц в центрах городов благодаря расположению в первых этажах торговли, а выше — жилья, отвергался современными градостроительными теориями. , Сегодня архитекторы вновь обращаются к решениям подобного рода в связи с созданием непрерывного фасада вдоль улицы.

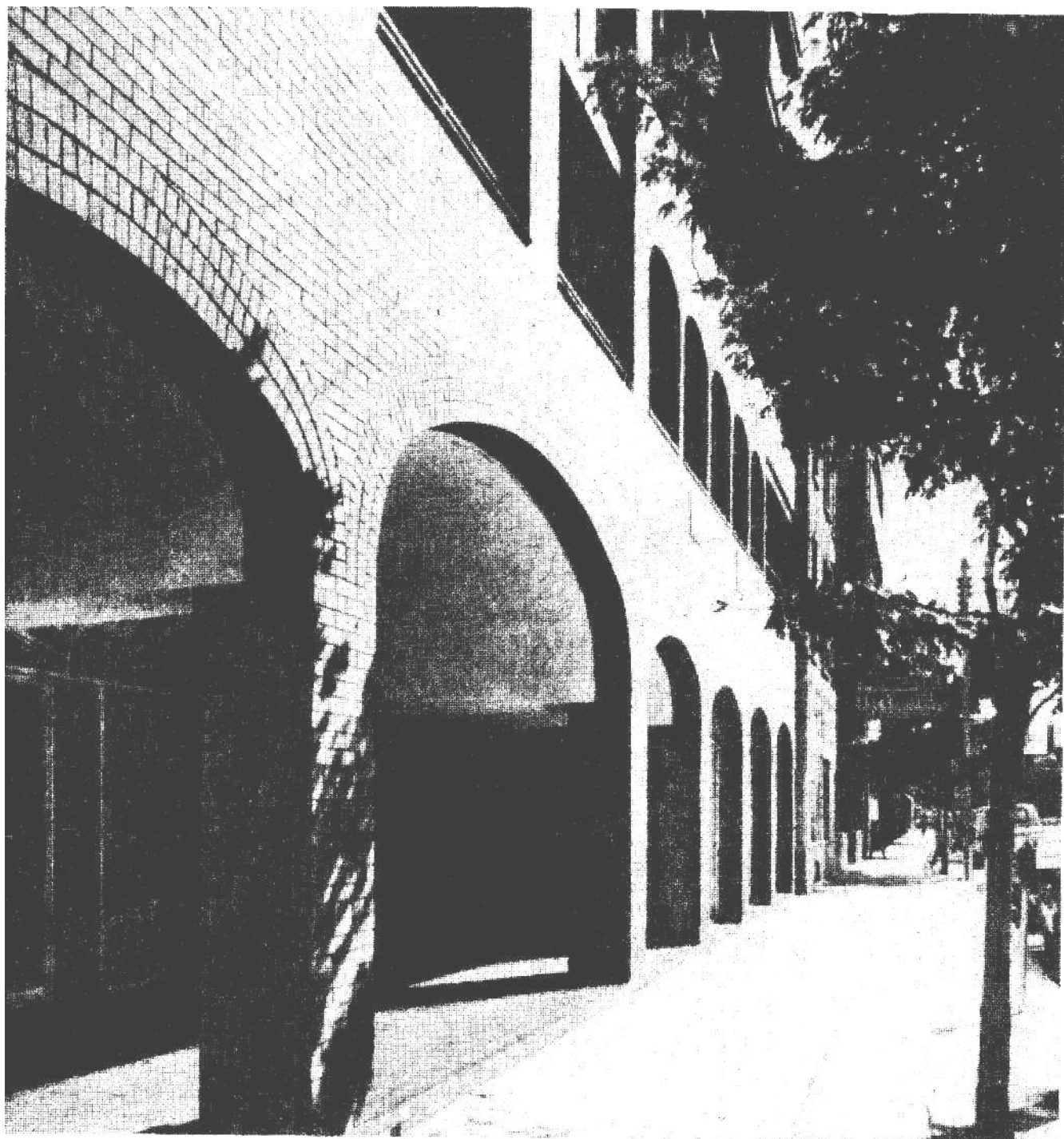
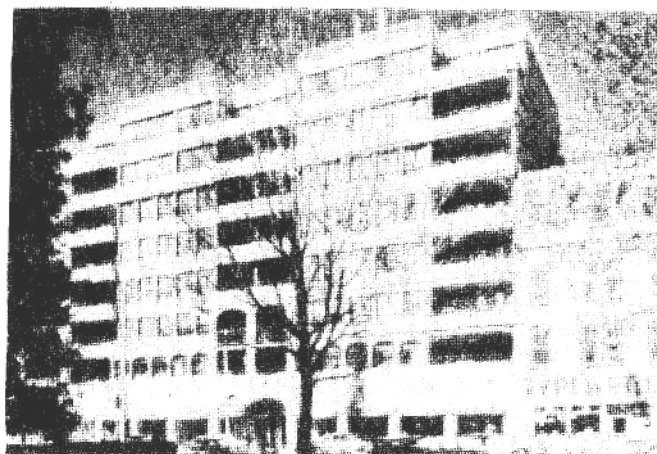
а б | г  
в | д

а — план первого этажа; 1— вниз; 2— вверх; 3— рампа, ведущая вниз; 4— торговые пространства; б— план типового этажа; 1— квартира; 2— лоджии; в— перспективный вид из парка; г— вид южного фасада; д— аркада





Это здание явилось пробным решением в связи с новым постановлением муниципалитета Торонто, позволяющим вновь ввести жилье в центр города и предписывающим единую высоту зданий, окружающих собор Св. Джеймса и прилегающий к нему парк. Здесь фасад, разделенный на три части, служит ограничением пространства, создавая при этом ритм благодаря наложению двух масштабов.





# ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ФОРМИРОВАНИЕ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ СТРУКТУР

## ВНУТРЕННИЕ ТРЕБОВАНИЯ

### Главные функции

В первой половине нашего столетия мы пытались разделить различные функции жизнедеятельности человека в целях наиболее полноценной организации каждой из них. Однако в этом процессе разделения теряется основное качество городской жизни — ее богатство, в основе которого лежат разнообразие и контрастность. Для восполнения этой потери недостаточно вновь соединить функции между собой, необходимо изучить каждый из основных видов жизнедеятельности человека — жилище, работу, отдых в отдельности, а затем во взаимодействии, чтобы понять, каким образом они могут быть соединены внутри многофункционального сооружения.



Л. Гилберсеймер (1944). Утопическая реорганизация большого города, основанная на функциональном зонировании

Перед тем как изучить каждую из этих трех функций более детально, важно понять, что произошло с городской средой при их изоляции, которую отстаивали в теории и на практике современные градостроители.

### Разделение функций

Опасность, присущая любой новой планировочной теории, состоит в том, что новым положениям, которыми они оперируют, следуют слишком буквально. Новые теории часто являются лишь реакцией на предшествовавшие им концепции и пытаются исправить предыдущие ошибки. Разделение функций хорошо это показывает. СИАМ пытался решить проблемы промышленных городов разделением тех функций, которые, казалось, мешали друг другу, однако это привело к еще худшим последствиям, чем предыдущая ситуация.

В нашей настоящей попытке вновь организовать многофункциональный город важно не переусердс-

твовать в противоположном направлении и не исключить все виды функционального разделения. Существует определенная степень разделения функций, при которой отдельная функция может быть максимально эффективно использована. Никто не станет спорить, что завод с вредными отходами и шумным производством должен быть отделен от жилой зоны, однако это не является причиной вынесения всех мест приложения труда из сельтыбы.

Переоценка СИАМом функционального зонирования послужила основной причиной исчезновения многофункциональных сооружений из наших городов, хотя кажущийся беспорядок, который они пытались устранить, важен для живого, здорового города. Опыт последних десятилетий хорошо показал, что такое разделение в конечном итоге ведет к застою городской жизни. Тем не менее, полное исключение разделения функций также не даст хорошего результата. Каждая функция должна быть отделена до определенной степени, однако после этого ей необходимо тесное взаимодействие с другими функциями для усиления своей активности. Поэтому важно, чтобы такое разделение не распространялось на целые районы, что приведет к созданию монофункциональных зон вне общегородского их взаимодействия. Это может иметь место скорее внутри отдельного здания, позволяя различным функциям сосуществовать в нем. Такое соединение создаст не только благоприятные условия для каждой из функций, но через их кооперирование — и городское взаимодействие, которое качественно отличается от суммы его изолированных частей. В этом заключается смысл существования многофункциональных структур.

Предполагалось, что изоляция жилых районов (или городов-спален) создаст более здоровую среду. В действительности это вызвало неблагоприятные побочные эффекты. Вынесение всех мест приложения труда из жилых пригородов привело к тому, что большинство мужчин приезжают туда только на уик энд и выходные дни. Это также не способствовало притяжению потенциальных потребителей в пригороды в течение дня, что создавало экономические трудности для многих коммерческих предприятий — маленьких ресторанчиков, гостиниц, специализированных магазинов и т. д. В свою очередь, другие виды социальной деятельности значительно сократились в таких районах, что в конечном итоге привело к изоляции новых монофункциональных региональных торговых центров.

В структуре городов и в нашей жизни мы часто находим примеры подобной функциональной изоляции. Например, в Торонто когда-то был старый маленький городской зоопарк. Он напоминал книжку с картинками викторианской эпохи, где медведи сидели в клетках, а дети сосали леденцы и смотрели из-за барьеров на них. Зоопарк, расположенный в самом центре города, был заполнен посетителями в любое время дня. Здесь можно было видеть молодых матерей из соседних домов, вышедших на прогулку с детскими колясками. Но зоопарк находился

в плохом состоянии, и прогресс и чувство гражданской гордости потребовали строительства нового зоопарка. Однако вместо использования территории оврага в центральной части города был выбран большой участок земли за городом в часе езды на автомобиле из городского центра, и к тому же не обеспеченный общественным транспортом. Организаторы этого великолепного комплекса сейчас удив-

лены малым количеством посетителей их изолированного зоопарка. Конечно, он стал объектом притяжения туристов, тематическим парком отдыха, куда люди приезжают запланированно и, имея собственную машину и достаточно денег, часто проводят там целый день. Но зоопарк утратил свою функцию оживленной городской территории, и эта потеря очень огорчает.

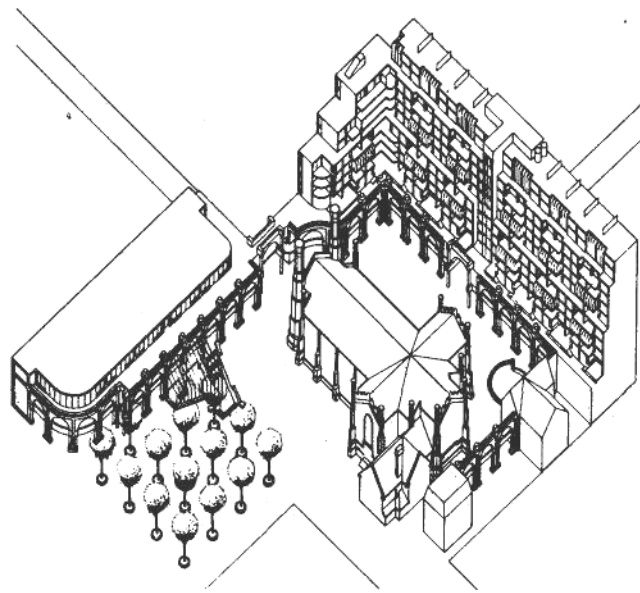
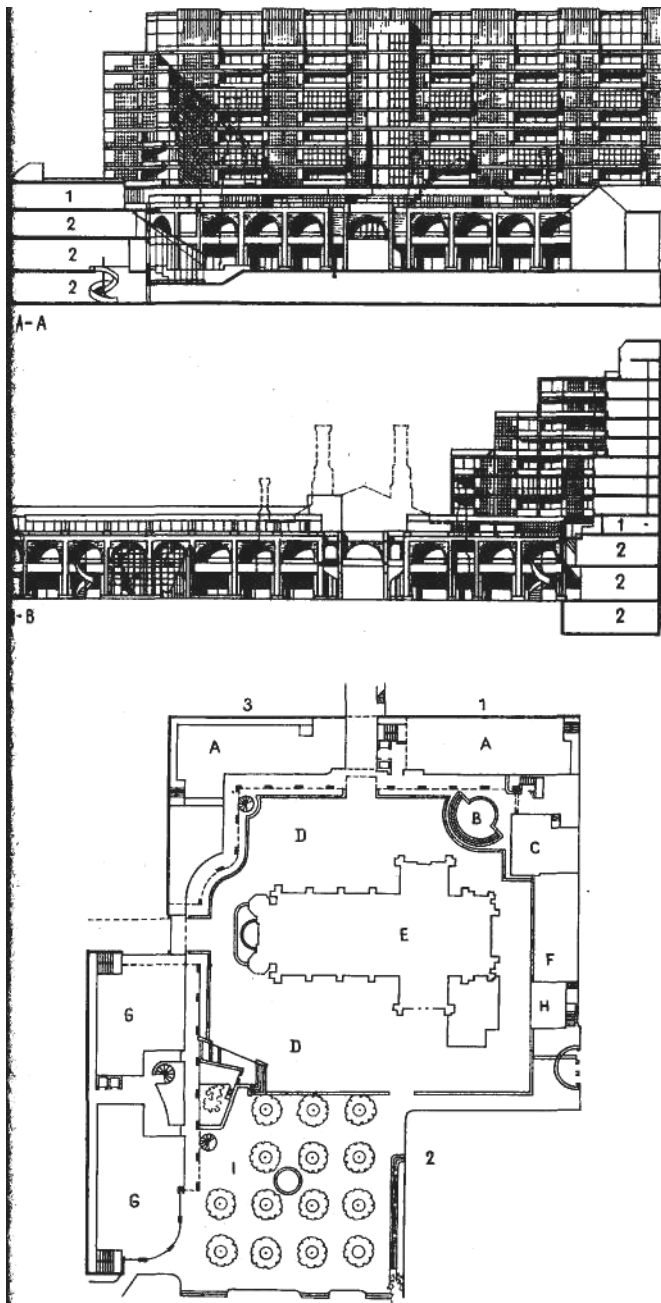
### Реконструкция площади Троицы, Торонто. Архит. фирма «Цайдлер, Роберте и др.»

Проект явился попыткой возродить замкнутое пространство вокруг церкви Св. Троицы, заключенное между Итон-центром, универмагом и телефонным центром. Торговые галереи, мастерские художников, конторы и жилье должны превратить в дальнейшем это пространство в оживленную площадь.

Архитектурное акцентирование двухэтажной аркады, которая заканчивается чуть ниже линии карниза церкви, возвращает церкви Св. Троицы ее первоначальную роль визуальной доминанты, воспринимаемой с уровня пешехода. Жилой

дом закрывает глухую противоположную стену существующего универмага. Но поскольку он расположен сзади, то не уменьшает визуального значения аркады. Западный фасад Итон-центра также отступает ступенями назад, визуально подчеркивая значительность старинной церкви.

а — разрезы: А—А—/— конторы; 2— торговые помещения; В—В—/— жилье; 2— помещения, сдаваемые в аренду;



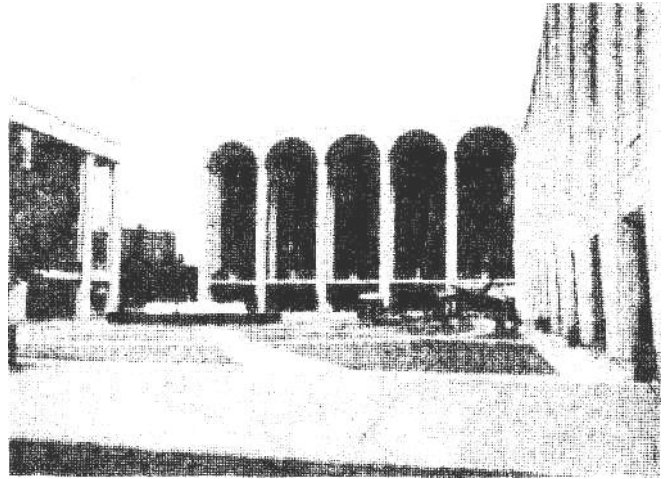


### Концентрация функций

Существуют преимущества определенной концентрации одной функции на небольшой территории. До определенной степени изоляция одной функции обеспечивает ее эффективность. Однако это не противоречит тому, что полная изоляция приведет к обратному результату. Отличный пример полезной концентрации одной функции можно увидеть в средневековом городе, где определенные ремесленные союзы располагались на определенных улицах. Одну улицу занимали преимущественно сапожники, другую — ювелиры и т.д. Такое внутривидовое соревнование повышало уровень цеха и его продукции и предлагало покупателям легкодоступный выбор. Подобное взаимодействие существует в городах и сегодня. Часто различные магазины располагаются вблизи торговых точек той же ветви, взаимно поддерживая друг друга, что можно увидеть на торговых улицах современных городов.

Театры тоже часто концентрируются в определенных районах, никогда не исключая, однако, других видов социальной жизнедеятельности. Только в современном градостроительстве появился изолированный культурный комплекс, например центр Линкольна в Нью-Йорке. Просто забыли о том, что один человек не может побывать на двух спектаклях в один вечер. Расположение драматического театра, оперы и концертного зала в одном месте принесло мало пользы и имело еще меньше смысла.

Удобный доступ, просторная стоянка, выбор ресторанов и приятное окружение, которым можно насладиться до и после спектакля, существенны для получения удовольствия при посещении театра. Когда театры располагаются не бок о бок, но в одном районе, они извлекают пользу из одних и тех



*Линкольн-центр в Нью-Йорке. Изолированная культурная функция*

*Специализированные магазины в Нью-Йорке. Район Орчард-стрит*

же преимуществ, не снижая значимости друг друга и поддерживая городскую жизнедеятельность в свободное от спектаклей время.

### Специализация функций

С течением времени сооружения для различных видов человеческой деятельности становились все более разнообразными и специализированными в связи с появлением новых потребностей. Такая специализация и адаптация к функции необходима для эволюционного развития любого живого организма. Благодаря им можно найти более прогрессивные решения и более эффективно использовать окружающую среду. Однако сама по себе специализация не всегда способствует прогрессу. Следует понять, что специализация означает не только эволюцию, но может привести и к упадку. Специализация в природе может иметь два пагубных последствия. Во-первых, в начале развития она помогает виду более эффективно использовать окружающую среду, что способствует росту его численности и в итоге — перепроизводству вида. Это приводит к злоупотреблению окружающей средой и к истощению природных ресурсов, что, в свою очередь, ведет к вымиранию вида. Во-вторых, специализация создает виды, не способные к выживанию или быстрой адаптации в измененных условиях.

Результатом специализации явилась способность жить в огромных городских конгломерациях, и мы должны стараться не зайти слишком далеко в этом процессе, чтобы не испытать впоследствии его негативного влияния. Многие беды современных городов произошли от сверхспециализации. Специализация центров городов, особенно в Северной Америке, в коммерческих видах деятельности и в результате этого их упадок — только один из примеров.

Усиление взаимодействия различных функций не только в пределах района, но и многофункционального сооружения, улучшит жизнь города. Эта взаимосвязь должна быть организована таким об-

разом, чтобы люди извлекали пользу из взаимодействия различных видов деятельности, не теряя при этом преимуществ, присущих специализации.

## ЖИЛИЩЕ

### Историческое развитие

С давних времен развитие городов было обусловлено необходимостью защиты жизни и трудовой деятельности горожан. Эта потребность объединила жителей и их различные виды занятости внутри городских стен.

Хотя жилищные условия не всегда были оптимальными, особенно в средневековых европейских городах, именно в них были созданы городские формы, эмоционально близкие нам. Часто средневековые города функционировали лучше своих современных гигиеничных собратьев. Стесненные жилищные условия, узкие дворы и ограниченное личное пространство не так неблагоприятны, как это представляется. Компактность и разнообразие такой среды предлагало большой выбор горожанам. Особенно приятным было сопоставление городской среды и открытого пейзажа — двух совершенно различных окружений в пешеходной доступности одна от другой.

Развитие промышленности резко изменило эту ситуацию. Города стали быстро расти. Перенаселенность и столкновение несовместимых видов деятельности внутри городов создали тяжелые условия жизни для большинства. Город-сад Эбенезера Говарда, немецкие поселки и другие подобные архитектурные модели были взяты за образец, которому должно было следовать в поисках решения.

С развитием железных дорог и трамвайных линий в городах не только сосредоточилось большое количество населения, но возросли возможности выбора и рассредоточения. Место работы и жилище перестали совмещаться. Казалось, что при такой организации вновь удастся создать оптимальные жилищные условия. Уединение, солнце, площадки для детских игр — все это, казалось, можно обеспечить без необходимости ограничения роста городов.

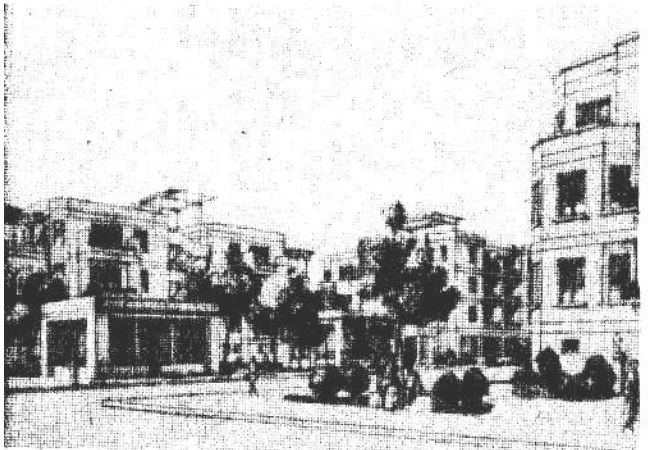
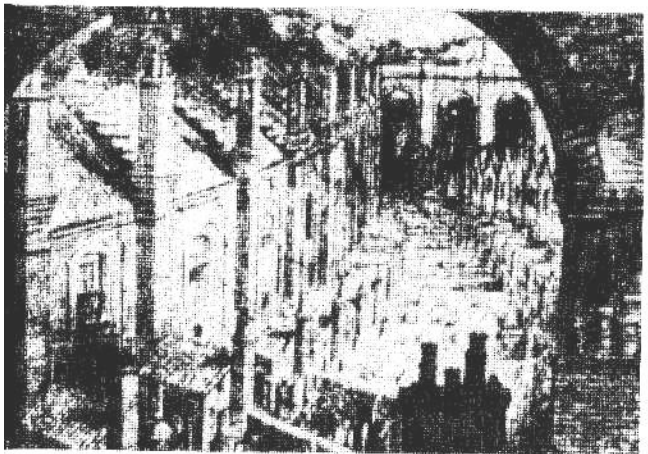
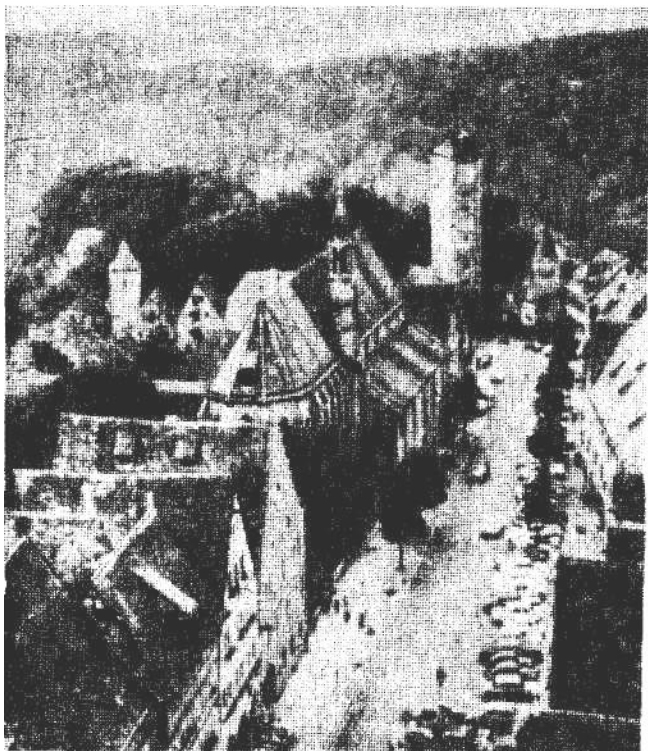
Рассмотрим некоторые аспекты городской жизни и жилища, на которые повлияли архитектурно-планировочные теории, получившие распространение после промышленной революции.

Современные планировочные теории привели к трехмастному взгляду на город: жилище, работа, отдых — в надежде на то, что при их функциональном и пространственном разделении можно будет добиться оптимальных результатов.

Реализация этих теорий не дала ожидаемого результата. Что-то оказалось неверным в первоначальной гипотезе.

Разделение жилища и места работы принесло в жертву городской образ жизни и свободу выбора.

Сейчас понятно, что для того, чтобы обеспечить полноценную жизнь города, мы должны вновь соединить различные виды деятельности, начиная с самого малого масштаба, при этом не игнорируя



*Ротенбург. Средневековый город, окруженный крепостной стеной. Соседство города и сельской местности*

*Промышленный город. Перенаселенность*

*Тони Гарнье (1869—1948). Промышленный город. Жилая зона*

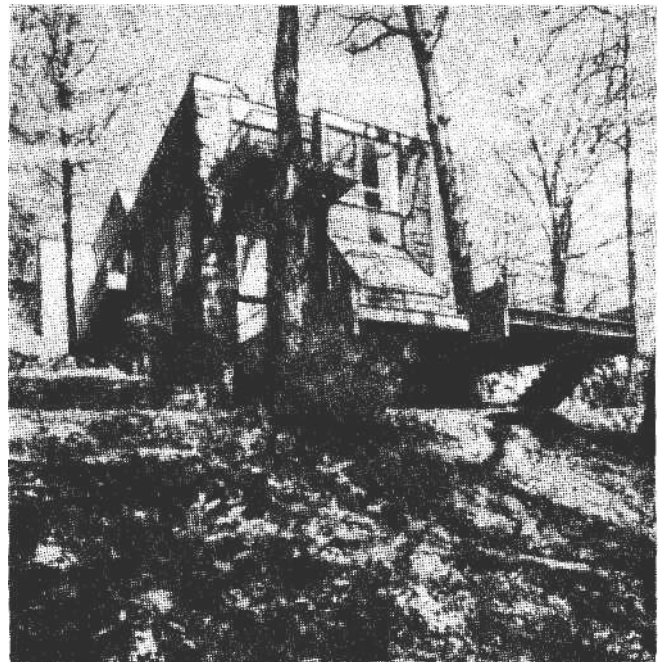




Шатер кочевника

Нью-Йоркский многоквартирный дом

Э. Цайдлер. Бомон-хаус. Реконструкция дома, построенного в 1917 г., с учетом склона оврага



требования каждой функции. Чтобы добиться этого, следует индивидуальные потребности взять в расчет отдельного человека. Необходимо изучить, каким образом жилище может быть введено в многофункциональное здание. Здесь важно учесть не только реальные *формы проживания*, которые могут быть созданы в этих рамках, но и возможный *образ жизни*, который может быть предложен в таком взаимодействии с другими ключевыми функциями.

#### Адаптация человека

В целях определения параметров идеальных условий жизни было проведено множество исследований. И также бесконечны возможные решения. Мечта современных архитекторов создать совершенный прототип жилой единицы так и не была реализована. Нормативы также не обеспечили лучших условий проживания, не предотвратили худших. Поэтому я полагаю, что нельзя многого добиться, детально обсуждая реальное проектирование самой жилой единицы. Однако важно обсудить связь этой единицы с многофункциональным комплексом.

Человек приспосабливается к самым различным условиям проживания. Он может счастливо жить в домах, построенных столетия назад. Он может быть также удовлетворен различными типами жилища будущего. Кров для человека может принимать различные формы. Между палаткой кочевника и нью-йоркским многоэтажным домом лежит множество вариантов. Хотя люди живут в самых разнообразных условиях, каждый думает, что он нашел наилучшие условия проживания (если он сам их выбрал), и он должен действительно найти, ибо одно и то же решение не может удовлетворить всех. Счастье человека — не только результат внешних сил, оно зависит и от его склада ума. Однако счастье не может быть полностью оторвано от окружающей среды, какова бы ни была степень адаптации человека.

#### Дома: эмоциональное состояние

Человек может жить где угодно и быть доволен, но наиболее удовлетворен он будет той средой, которую считает своим домом. Чувства, связываемые им с этим понятием, зависят от наследуемых социальных и культурных традиций. Например, в Англии Викторианской эпохи гостиная ассоциировалась с определенным стилем. Даже исчерпав свои функции, гостиная просуществовала ещё долго, ибо была показателем социального статуса. В Торонто наследуемые социальные обычаи также диктовали форму дома и его интерьер, иногда даже противореча логике. Жилые районы Торонто располагались в живописных лесистых долинах, где протекают небольшие реки. Дома, построенные в 1920-х годах на этих участках, игно-

рировали красоту местности, следуя социальным установкам. Окна основных помещений выходили на улицу. Дикая красота долины просматривалась только сквозь узкие оконные проемы ванн и кухню. Сейчас эти дома реконструированы, планы Этажей как бы «повернулись назад», чтобы использовать преимущество великолепных видов.

Но и сегодня социальные установки приводят к подобным абсурдам, особенно в Северной Америке. Попытки обеспечить социальный статус требуют создания задних двориков и декорации входа в виде портиков, там, где они неуместны и бессмысленны.

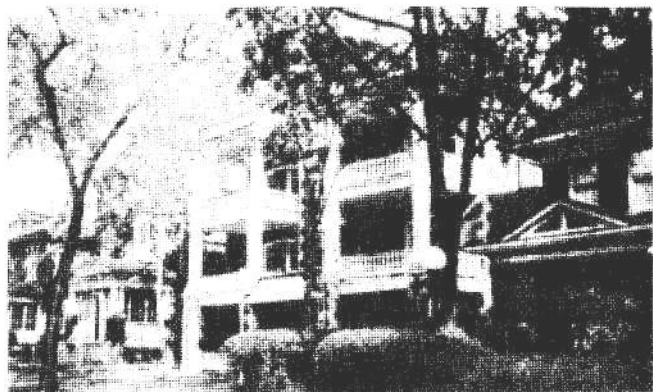
Однако такие социокультурные позиции не должны восприниматься только как проявление незрелости. Они требуют серьезного изучения, так как влияют на нашу искусственную среду, хотя время и физические реалии в конечном итоге изменяют эти позиции.

В Северной Америке большие семьи первых переселенцев постепенно становились дробными и размеры домов уменьшились. Соответственно изменились и внутренние функции жилища. Сегодня, хотя причины замужества и роль женщины в обществе быстро меняются, а в результате меняется и реальная функция дома, эмоциональный отклик общества на идею домашнего очага, казалось, остался нетронутым. Разделение между существующей реальностью и эмоциональной средой прошлого выражается в нашей концепции жилища.

Это противоречие создало так называемую свою субкультуру американского «спекулятивного» дома, отвечающего эстетическим нормам<sup>1</sup>, совершенно отличным от канонов и правил высокого искусства модернизма. Такое «спекулятивное искусство», подобно народному искусству, берет свои формы из прошлого, а функции — из настоящего. Георгианская деталь на современном бунгало — пример такого эмоционального соприкосновения с прошлым. Эмоциональное воспроизведение форм прошлого, по-видимому, диктующее пластику современного постмодерна, есть частичное принятие определенных воздействий, существующих в нашем обществе.

Формы дома развиваются не только через выражение его функций, и красота их не может быть продиктована только ими. И культурно-историческое наследие, и социально-психологические установки сильно влияют на наши требования к окружающей среде. Так, мебель «Канадиана», отделанная рустикой, вовсе не противоречит современной квартире многоэтажного дома. Она служит духовным укрытием своему владельцу и помогает забыть, что он живет на 20-м этаже железобетонной скалы, возвышающейся над грохочущим городом-гигантом. Жилище должно отвечать потребности человека в домашнем очаге, которая непосредственно связана с его эмоциональным и культурным наследием.

<sup>1</sup> В Северной Америке архитекторы относительно редко проектируют Дома для конкретных владельцев. Большинство домов строит какое-либо предприятие, которое затем продает их населению. Для этих «спекулятивных» домов предприниматель копирует элементы, которые, по его мнению, будущий покупатель найдет «красивыми».



«Спекулятивное искусство». Георгианская деталь на современном бунгало

Веранда североамериканского дома как рудимент полуобщественного пространства

Сан-Джеймс, Торонто. Непродуманно запроектированная жилая башня

### Жилище в городском контексте

Чтобы лучше понять взаимосвязь жилой единицы и городской среды, рассмотрим некоторые вопросы, которые необходимо учесть, вводя жилые элементы в городской контекст, иначе говоря, отношение жилья:

- а) к потребностям человека (физические условия);
- б) к социальному окружению;
- в) к плотности застройки;
- г) к другим ключевым функциям жизнедеятельности человека.

#### а) Соответствие жилища потребностям человека.

*Изменение физических требований.* Потребности человека меняются на протяжении его жизни, так же как и разные люди имеют различные потребности. У человека, живущего одиноко или с друзьями, требования к дому другие, чем у супружеской пары с маленькими детьми. Некоторые проводят большую часть своей жизни дома, другие • — преимущественно вдали от него. Взаимосвязь жилища с окружающей средой особенно важна, если человек проводит в ней много времени. Если же он приходит домой только ночевать, вероятно, будут важны всего несколько элементов, например шум и проветривание. Для матери с маленькими детьми, проводящей все свое время дома, наиболее существенными становятся связь с землей, открытое пространство для игр, вид из окон, инсоляция, тень, проветривание и т. д. Поэтому почти невозможно установить универсальные физические параметры, за исключением некоторых очевидных закономерностей. Принятие конкретных ограничительных норм привело к исключению богатства выбора. Например, из-за таких нормативных ограничений удачная планировка жилых элементов для Европы неприемлема в Северной Америке, и наоборот.

*Дом против квартиры.* Обычно существует противоречие между тем, где человек хочет жить, и реальной средой, где он живет всю свою жизнь. Недавнее исследование требований к жилищу и пожеланий 14 000 человек показало, что, несмотря на широкий диапазон возрастов, социального происхождения и семейного положения, большинство хотело бы жить в отдельном доме. Другие типы жилища принимали только из экономических соображений. Проживание в городской среде — конечно же, результат экономического фактора.

Многие не хотят жить в квартирах, хотя сегодня квартиры — наиболее распространенная форма городского жилища. Одним из главных недостатков этого типа жилища является отсутствие полуобщественного пространства, функцию которого выполнял входной портик или лужайка перед североамериканским домом. Этот исторический тип дома давал пространство и для уединенности, и для социального общения. В пространстве входного портика человек находился на своей собственной территории, и в то же время мог вступить в контакт с прохожими. В современных типах жилища такое «между-пространство» утрачено, и это их большой недостаток. Взаимосвязь жилой единицы и непосредственного окружения может быть использована в многофункциональных структурах. Ограниченность нашего воображения соответственно уменьшает эти возможности, и пока сделано очень мало для создания желаемого типа городского жилища. Многоквартирные башни все еще доминируют в городском ландшафте, несмотря на тоску по дому большинства их обитателей.

*Жилье в центре города в опасности.* Современный город должен предоставить выбор типов жилища, включая жилище в городском центре, что для многих создает привлекательный образ жизни. Но жилище в центре играет и другую роль — оно привносит жизнь в сердце города и расширяет сферу его деятельности. И, что более важно, оно может вер-

нуть чувство общественной безопасности в почти пустынные ядра многих американских городов. Для возвращения жилища в центры городов должны быть созданы условия, благоприятствующие этому. Основное препятствие размещению жилья в центре — высокая стоимость земли. Когда муниципалитет разрешает создание и коммерческой, и жилой сферы, владелец земли предпочитает коммерческую, так как она более рентабельна. Только когда соотношение между коммерческой и жилой функциями будет зафиксировано градостроительными нормами, жилище сможет развиваться в центрах городов.

#### б) Связь жилища с социальным окружением.

*Социальная интеграция.* Строительство множества почти одинаковых жилых блоков обусловлено экономикой. Это, в свою очередь, вылилось в концентрацию на одной территории определенных социально-экономических групп населения, своего рода гетто и для бедных, и для богатых. Большая часть социальных брожений, произошедших за несколько последних десятилетий, вызвана концентрацией социально изолированных групп. Очевидно, лучше соединять проживание на одной территории людей, принадлежащих к различным социально-экономическим группам.

Однако простым смешиванием индивидов с разным социально-экономическим статусом нельзя организовать жизнеспособные группы. Люди все же предпочитают иметь соседей с близкими им социальными установками. На небольшом пространстве, каким является непосредственное уличное соседство, предпочтительнее определенная однородность. Однако такие небольшие территории должны быть связаны с различными социальными группами, чтобы не возникало гетто.

Например, в Северной Америке практика строительства студенческих общежитий часто приводила к изоляции тысяч студентов от остального городского населения. Из-за такого социального отчуждения студенты воспринимали другую часть общества как нечто нереальное, и наоборот; а когда группы были смешаны, их члены с большей готовностью понимали проблемы друг друга. Это мешало каждой из групп считать, что их проблемы более существенны.

Вызывает беспокойство, что такую социальную сложность трудно обеспечить в одном городском районе, даже если учитывать это с самого начала. Существуют социальные силы, стремящиеся сделать район однородным, даже если первоначально он был разнородным. Это наблюдается в районах, где формы застройки утрачивают гибкость.

Однако квартал с большим пространственным разнообразием лучше обеспечит социальную неоднородность, чем квартал с пространственным однообразием.

#### в) Взаимосвязь жилища и плотности застройки.

По своей природе эффективность многофункционального сооружения зависит от плотности, хотя слишком высокая плотность может ограничить ее. Три неразделимых основных фактора определяют оптимальные условия проживания человека — качество пространственной среды, размещение или



Ной Хилл в Сан-Франциско



Гетто Левиттаун

<sup>6</sup> Район Дон Вэйл в Торонто. Пространственное разнообразие допускает относительное социальное разнообразие

социальный контекст и плотность. Не только нельзя измерить их абсолютное значение, но наличие каждого из них влияет на другие. *Качество материальной среды* — реальное ли оно или воображаемое — значительно влияет на выбор городских жилых территорий. Не всегда можно научно установить нормы, которые точно определяют это качество. Разные люди отдают предпочтение разным типам городской среды, и одна и та же среда может быть по-разному оценена в разное время одними и теми же людьми. Очевидно, в таком определении мы быстро переходим от объективной, рациональной оценки к субъективной, эмоциональной, на которую влияют индивидуальные предпочтения и культурные установки. Социальные установки еще больше усложняют эту ситуацию.

*Социальный контекст.* Пространственные типы среды одного качества могут быть предпочитаемыми или полностью нежелательными в зависимости от социальных перемен в жизненном цикле города. Прекрасные жилые территории могут стать трущобами, даже если их первоначальные физические качества не изменились. Может произойти обратное, когда трущобы станут предпочтительными

районами при небольших изменениях в их «статистическом» качестве. Ни плотность, ни морфология пространства не изменились — изменились социальные позиции, которые в конечном итоге повлияли на внешний вид пространственного окружения. *Плотность.* Неверно оценивать плотность как хорошую или плохую саму по себе. В противоположность убеждению, что низкая плотность создает лучшие жилищные условия, в больших городах предпочитаемыми оказываются некоторые районы с высокой плотностью застройки, такие, как «Бруклинские высоты» в Нью-Йорке или «Ноб Хилл» в Сан-Франциско.

Однако голая статистика ни о чем не говорит, так как самые плохие районы городских трущоб также имеют подобную высокую плотность.

Плотность зависит и от качества пространственной среды, и от социального контекста. Редко удастся преуспеть в реконструкции трущоб, уменьшая плотность, даже улучшая пространственную среду и не рассматривая при этом социальный контекст. Например, если снизить плотность, необходимую для организации транспортной сети, зон рекреации и мест приложения труда в непосредственной близости от жилья, может снизиться экономический потенциал района, обеспечивающий эти функции. Это, в свою очередь, ухудшает социальный контекст и в конечном итоге качество архитектурно-пространственной среды.

Однако нельзя считать обязательным или желательным иметь в метрополиях большие территории с одинаково высокой плотностью населения. Несмотря на высокую концентрацию населения этих районов общая плотность крупного города в целом может остаться относительно низкой из-за неправильного использования городской территории.

Лучше, если планы землепользования будут способствовать высокой концентрации населения на небольших территориях, уравновешивая более низкую плотность и открытые пространства. Это поможет создать более организованную архитектурно-пространственную среду без снижения качества транспортного обслуживания и экономической жизнеспособности района в целом. Такое сочетание



высоких и низких плотностей создает большой выбор в проектировании жилых элементов и их связей с внешней средой, чем существующая планировочная позиция создания одинаковой плотности на больших территориях.

г) **Связи и взаимодействие жилища с главными функциями. Функции нуждаются в пространственной близости.** Здоровому городу необходим разный состав не только населения, но и видов занятости, в которые должны быть включены как активные, так и пассивные виды деятельности. У детей, подростков, молодых пар, взрослых — у всех разные общественные интересы. К тому же различные социальные группы требуют разных социальных стимулов. Общественные виды деятельности должны быть тесно взаимосвязаны с такими коммерческими видами обслуживания, как магазины и рестораны, а также с рекреационными пространствами и с местами приложения труда.

Сочетание на одной территории торговой улицы городского значения, многоквартирных домов высокой плотности и индивидуальной городской застройки средней плотности создает гибкую среду, в которой может быть оптимально реализована большая часть городских функций. В ней обеспечиваются все необходимые условия — освещенность, вид, эффективная социальная плотность населения, транспортная связь, общественное и индивидуаль-

ное пространство, доступность к общественным паркам и т. д.

В такой интегрированной среде одна функция может дополнять другую. Индивидуальная застройка может благополучно сосуществовать рядом с высотными башнями, не страдая от увеличения (тем самым) своей собственной плотности. И наоборот, высотные башни могут получить преимущество от близости к более низкой застройке, например, иметь вид из окон, не будучи сжатыми такими же высотными домами. Торговая улица в этих условиях не только будет всегда оживлена, но и сможет расти и расширяться, внося новую жизнь в район.

На такой городской территории может быть создана разнообразная социальная среда обитания, не ограниченная одной социально-экономической группой.

Другая возможность обогащения жизни города заключается в использовании поверхностей крыши. Плоские крыши довольно редко используются под коммерческие цели и более подходят, например, для жилья. Многофункциональное использование крыш дает определенные преимущества, вытекающие из высокой городской плотности. Сад на крыше комплекса Бонавантюр в Монреале, запроектированное жилье на крыше Итон-центра и площадь Троицы в Торонто — примеры этого. Многофункциональные сооружения также могут извлекать преимущества из таких городских условий.

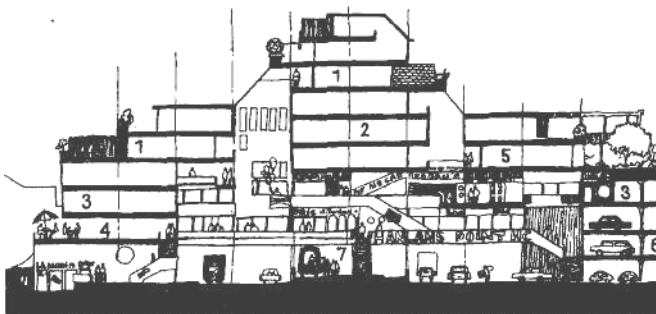
## Харбор-Сити в Торонто, 1970

Проект генерального плана Харбор-Сити был предназначен для размещения части городского населения в 60 тыс. жителей на территории 297 га земляной насыпи, образующей цепь островов у прибрежной полосы оз. Онтарио, напротив центра Торонто. Острова соединены с центральной частью города автомагистралями. Общественный транспорт, обслужи-

вающий каждый остров, останавливается около главного торгового центра, где располагаются и автостанки. Типовой остров будет окружен каналами, где можно будет кататься на лодке, любоваться пейзажем или кататься на коньках. Кроме того, большие каналы и водные пути между островами образуют лагуны и маршруты для парусного спорта.



а — общий вид; б — разрез; / — жилье; 2 — конторы специалистов; 3 — торговля; 4 — ресторан; 5 — мотель; 6 — стоянки автомашин; 7 — общественный транспорт; в — вид с озера; г — Харбор-Сити зимой; \* <? — аэрофотосъемка Торонто; е — фото с макета



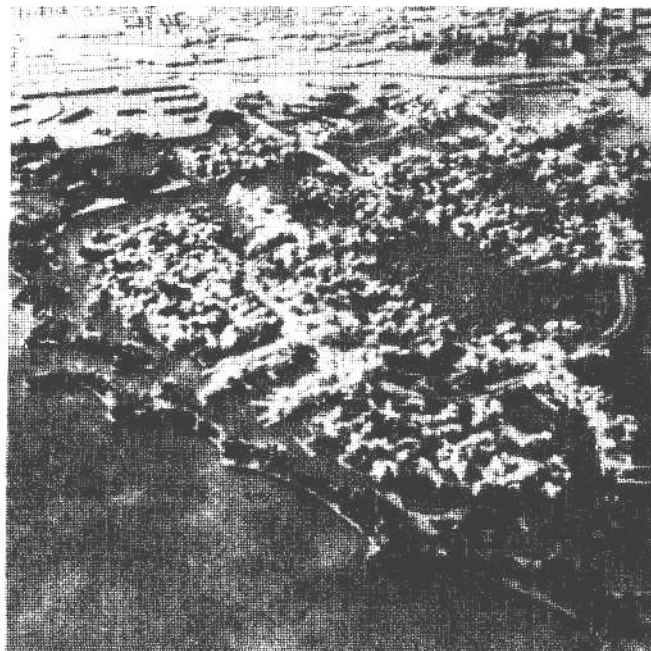
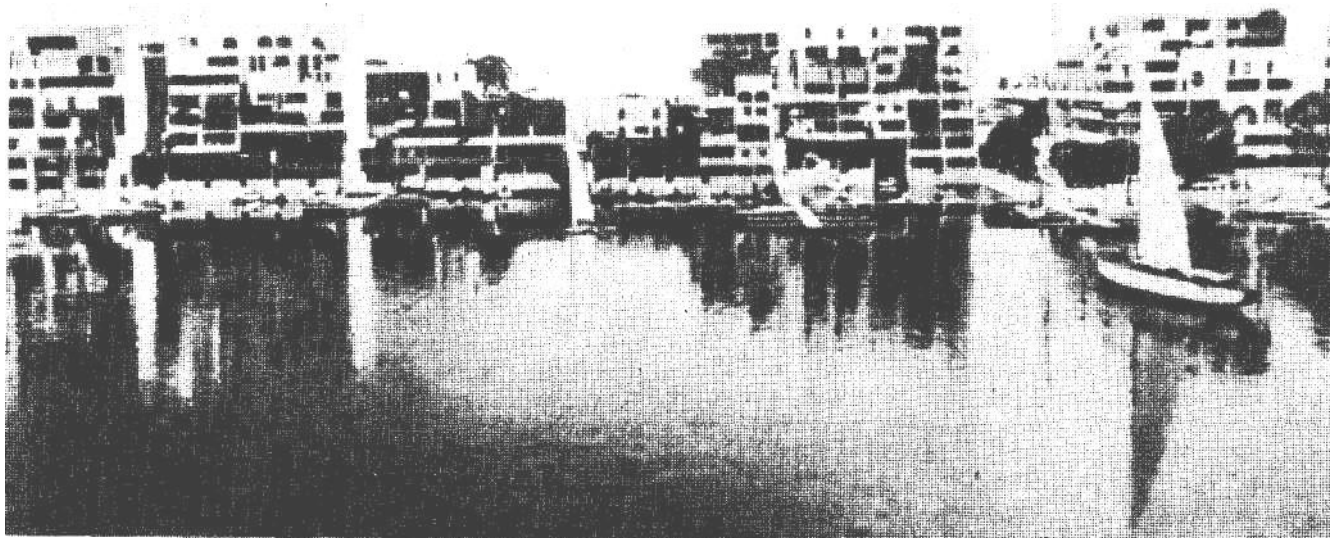
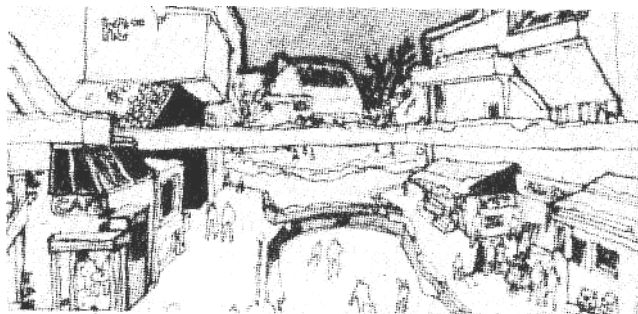
Представлены три основные группы зданий:

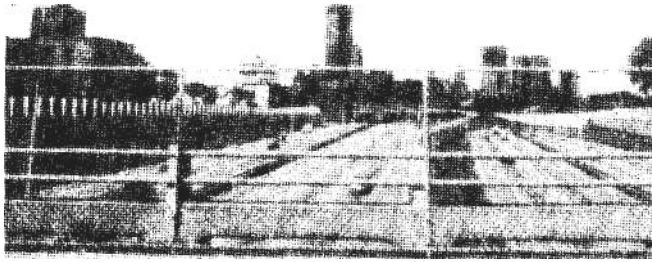
1. *Центр остановки общественного транспорта.* Это многофункциональные здания высокой плотности, включающие все виды городской жизнедеятельности — учреждения, торговлю, жилье, автостоянки и т. д.

2. *Горизонтальные жилые блоки.* Это жилые дома без лифта с высокой плотностью населения, сгруппированные вокруг центральной улицы и «горизонтального лифта», который связан (как промежуточное звено) с системой общественного транспорта. Эти здания могут быть использованы для других функций, например, в них могут располагаться мастерские. Горизонтальные жилые блоки находятся на расстоянии приблизительно 200 м один от другого, что позволяет, с одной стороны, обеспечить прекрасный вид и полную уединенность каждой жилой единицы, с другой — непосредственно связать их с интенсивной городской жизнедеятельностью.

3. *Городские жилые группы.* Это жилые дома средней плотности, в которых соседствуют частное и общественное пространства. Средняя запланированная плотность — 200 чел/га, при этом не используется повышенная этажность. Плотность населения в Торонто — 80 чел/га.

Предусмотренные строительные конструкции должны отвечать этим различным планировочным требованиям и предполагаемым видам использования и, кроме того, обеспечить возможности их развития и изменения.





Миннеаполис, Миннесота. Пространство, «съедаемое» машинами

*Передвижение создает функциональную близость.* Городская жизнь создает свободу выбора благодаря близости и разнообразию многих видов деятельности. Такая свобода свойственна всем сферам городской жизнедеятельности: выбор разнообразной трудовой деятельности без изменения места жительства; выбор места жительства в пределах города и многочисленных возможностей рекреации и развлечения, которые может предоставить только большой городской центр.

Но способность использовать этот выбор также зависит от мобильности внутри города. Таким образом, системы транспортных перевозок должны быть составной частью любого планировочного решения города. Неудача многих генеральных планов североамериканских городов после второй мировой войны связана с неверным представлением, что только автомобиль может обеспечить необходимую мобильность. Ограниченность такого подхода стала очевидной.

Автомобили и их ненасытная потребность в пространстве нарушают плотность застройки, необходимую для поддержания жизни города. Такая плотность требуется не только для создания городской жизнедеятельности, но и для развития других транспортных систем.

В идеале остановки маршрутов автобусов и трамвая должны располагаться в 2—3-минутной пешеходной доступности (от места отправления или др места назначения). Любое расстояние, требующее более 5 мин ходьбы, слишком велико, и такие системы общественного транспорта не выдерживают конкуренции с автомобилем. Это показывает, что системы транспорта, особенно общественного, должны быть связаны с жильем и торгово-бытовым обслуживанием таким образом, чтобы достигалась оптимальная интеграция всех функций. Эта способность транспорта заменить пространственную близость привела к неверному представлению современных градостроительных теорий о том, что функции можно отделить друг от друга и город можно разделить на функциональные жилые, торговые, промышленные и другие зоны. Однако в результате и не улучшилась жизнедеятельность города, и не были созданы более эффективные системы транспорта. В таких планировочных теориях большая часть дорожных систем и нагрузка обществен-

ного транспорта должны быть предусмотрены для скоростного транзита, обычно идущего в одном направлении. В этих условиях только половина системы используется в утренние часы в направлении центра города и вечером в направлении от центра. Кроме того, не в часы пик такие системы городского транспорта дороги в эксплуатации и слабо функционируют.

Однако, если городские функции сменяют друг друга, давление часа пик может быть снижено. Транспорт перестает функционировать в одном направлении и таким образом улучшается использование транспортных систем. Но такая сменность городских функций также снижает потребность в транспорте у определенного процента населения. Квантес (1972) в своем анализе многофункциональных центров оценивает совокупную экономию времени на передвижение в 20—30% по сравнению с затратами на автомобильные поездки при использовании монофункциональных центров обслуживания.

## РЕКРЕАЦИЯ

### Определение

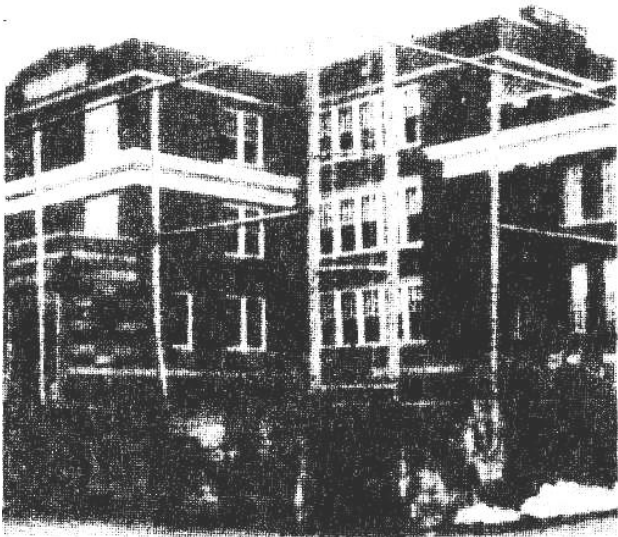
В Оксфордском словаре рекреация определяется как «действие или состояние отдыха путем приятного занятия, времяпровождения или развлечения».

Используя деспотичное, но полезное в этом случае разделение СИАМом видов человеческой деятельности на три группы — жилище, работа, отдых — я включил в понятие «рекреация» все типы деятельности, не входящие в функцию жилища и не рассматриваемые как труд, хотя в нашем обществе эти границы часто приблизительны.

Типы зданий для различных видов рекреационной деятельности очень разнообразны: торговые центры и небольшие магазины, рестораны и продовольственные магазины, театры и центры досуга, спортивные сооружения, учебные заведения, религиозные здания, выставочные залы и т.д.

Различные виды деятельности, функционируя в этих сооружениях, становятся более специализированными и требуют особого пространства для выражения всех своих возможностей. Однако такая специализация приводит к изоляции и концентрации отдельных видов деятельности и вследствие этого к неполному использованию территории района, на которой они расположены, в течение дня, и в итоге — к деградации всего района.

Иногда желание изолировать какую-либо функцию не только мотивируется стремлением повысить ее эффективность, но может быть отнесено к так называемой институционализации. Это своего рода автократия какой-либо функции, которая, будучи первоначально составной частью обычного жизненного цикла, отделяет себя от этого цикла и устанавливает свои собственные правила. Системы школ являются примером таких учреждений, теряющих контакт с жизнью и создающих свои собственные «империи». В ту же категорию могут входить музеи, главной целью которых является хранение произведений искусства, а не ознакомление с ними публики.



*Торонто. Школа изолирована от жилой застройки*

### **Необходимость предусмотреть гибкость**

Хотя экстраполяция предыдущих результатов показывает, что в будущем может произойти еще большая централизация отдельных функций, имеется достаточно примеров, которые позволяют надеяться, что победит противоположная тенденция. Непонятно, почему, например, школы и библиотеки не могут быть подразделены на более мелкие элементы и соединены с жильем в целях лучшего использования городской территории и установления более тесных контактов между учреждениями и их посетителями. Школа и библиотека в районе Сан Лоуренс в Торонто хорошо показывает такую возможность.

Объединение многих видов деятельности под одной крышей не означает снижения эффективности отдельных функций. Однако, чтобы определить, до какой степени возможна такая интеграция и взаимозаменяемость функций в будущем, необходима тщательная оценка факторов окружающей среды, общих для множества функций. Кто мог подумать в самом разгаре бума школьного строительства, что уже через 20 лет архитекторы будут искать пути преобразования этих школ под другие виды использования? Способность предусмотреть взаимозаменяемость функций может предотвратить это.

В нашем проекте научного центра здравоохранения Мак Мастер в Гамильтоне в 1968 г. была сделана попытка создания общей пространственной структуры для размещения различных видов деятельности: жилья, разных больничных функций, научных исследований, школ, мастерских и даже зоопарка. Так как потребности будущего были непредсказуемы, необходимо было создать тип универсального пространства, позволяющего проводить основные функциональные изменения в будущем.

Тщательно запроектированное многофункцио-



нальное сооружение будет лучше соответствовать изменениям использования городской территории, чем монофункциональное здание. Так как оно вмещает разные функции, оно менее подвластно общему старению и может легче приспособиться к новым, более жизнеспособным видам деятельности, в которых возникает потребность.

### Оптимизация функций

Существует опасность в попытке оптимизировать какую-либо функцию, выводя ее из городского района и совмещая с подобными ей видами деятельности где-либо в другом месте. Лучше добиваться этого, не выводя функцию из того городского контекста, который вызвал ее к жизни. Целью должна стать не максимальная эффективность функционального использования, а оптимальная эффективность окружающей человека среды. Наглядный пример такой опасности для городской жизни виден в результатах перемещения торговли из жилой застройки и концентрации ее в огромных торговых центрах.

Рекреация в городском контексте чаще всего представляется в виде высокоорганизованных центров досуга, отдаленных от других видов городской жизнедеятельности. Спортивные поля, центры релаксации, яхт-клубы — все это существует в виде изолированных островов. И до сих пор градостроители часто не замечают других возможностей рекреации, которые может предложить город. Таковы импровизированные виды рекреации — например, прогулки в парке или по центральным городским улицам, где можно наслаждаться окружающими видами, их суетой и оживленностью.

В Париже Османа этот вид деятельности был возведен в ранг искусства, связывающего все элементы улицы воедино и создающего полное прелести развлечение — театр улицы.

### Торговля: попытки восстановить утраченную функцию. Торговый центр

Наибольшую угрозу традиционной городской улице, заполненной пешеходами, представляет внегородской торговый центр. Он вытягивает отдельные магазины, активизирующие жизнь улицы, из городской среды и соединяет их в изолированном региональном торговом центре.

Мы пока не можем приспособиться к тем социальным изменениям, к которым это привело. Сейчас возникает вопрос, оправдывает ли прибыль от организации более эффективной торговли такое разрушение традиционного городского центра. Однако следует изучать достижения организации торговых центров и закономерности их функционирования для того, чтобы использовать эти знания при проектировании многофункциональных сооружений в центральной части города.

Парадоксально, что первые торговые центры были романтическим подражанием старой пешеходной улице, исчезнувшей с окраин. Создателем этой концепции был Виктор Грюн. Низкая плотность населения в пригородах и сосредоточение магазинов привели к стихийному образованию «торговых рядов», предвестников торговых центров.

109

### ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС В районе Сан-Лоуренс, ТОРОНТО

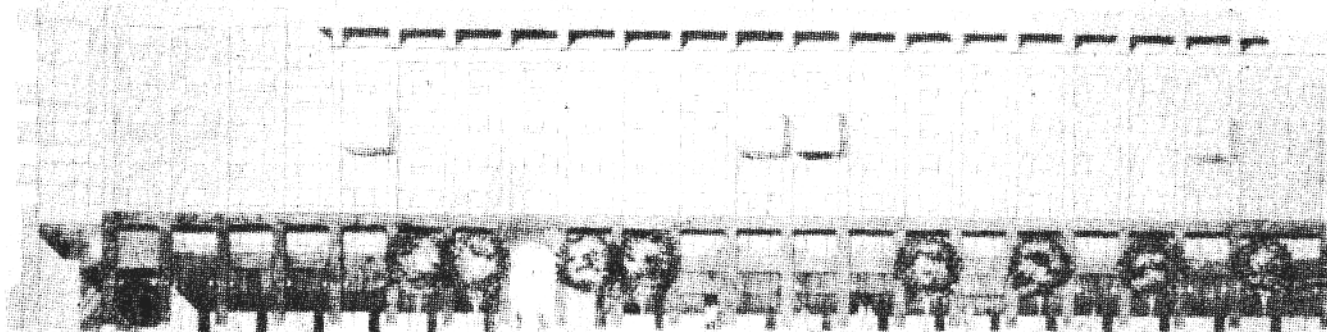
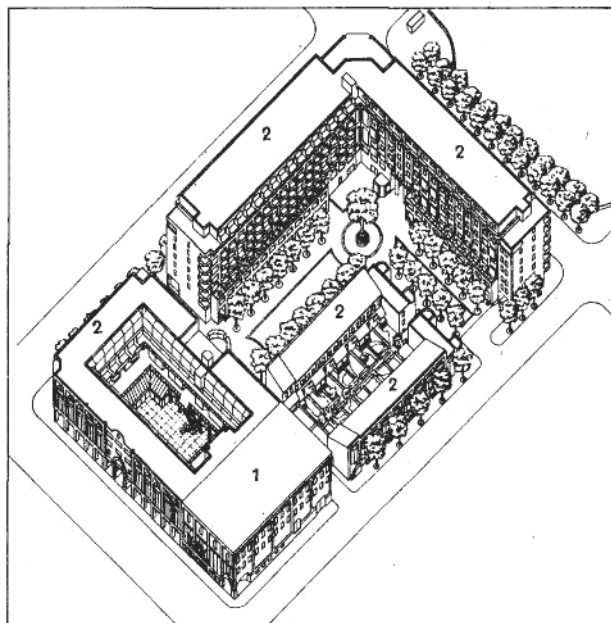
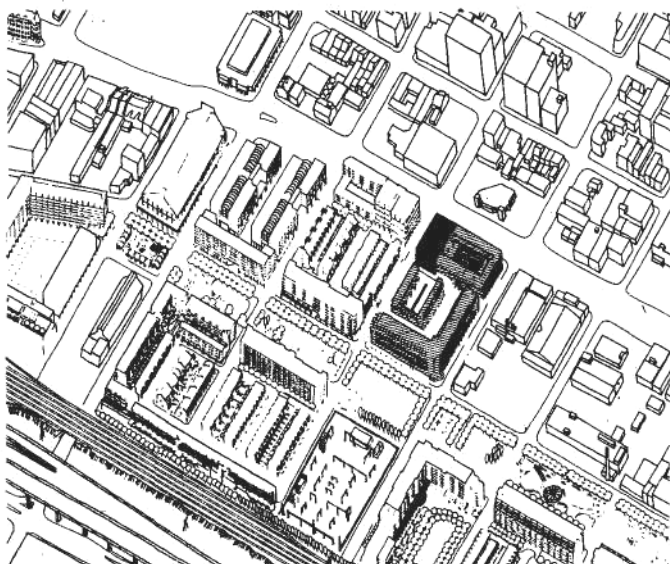
видуальных домов до различных типов квартир в многоэтажных жилых домах, а также около 2000 м<sup>2</sup> пространства улицы с расположенными на ней магазинами и обществен-

Это участок городской территории площадью 1 га, в северной части которого расположено промышленное здание с эспланадой. Все квартиры для семей имеют вход с этой стороны XIX в., переоборудованное под театр. Программа предусматривает строительство 310 доходных жилых единиц, от индустриальных до детских игр

Здание в городском контексте:

Изометрия: 1 — существующее здание; молодежный театр; 2 — жилые здания;

Фасад по Шербурн-стрит



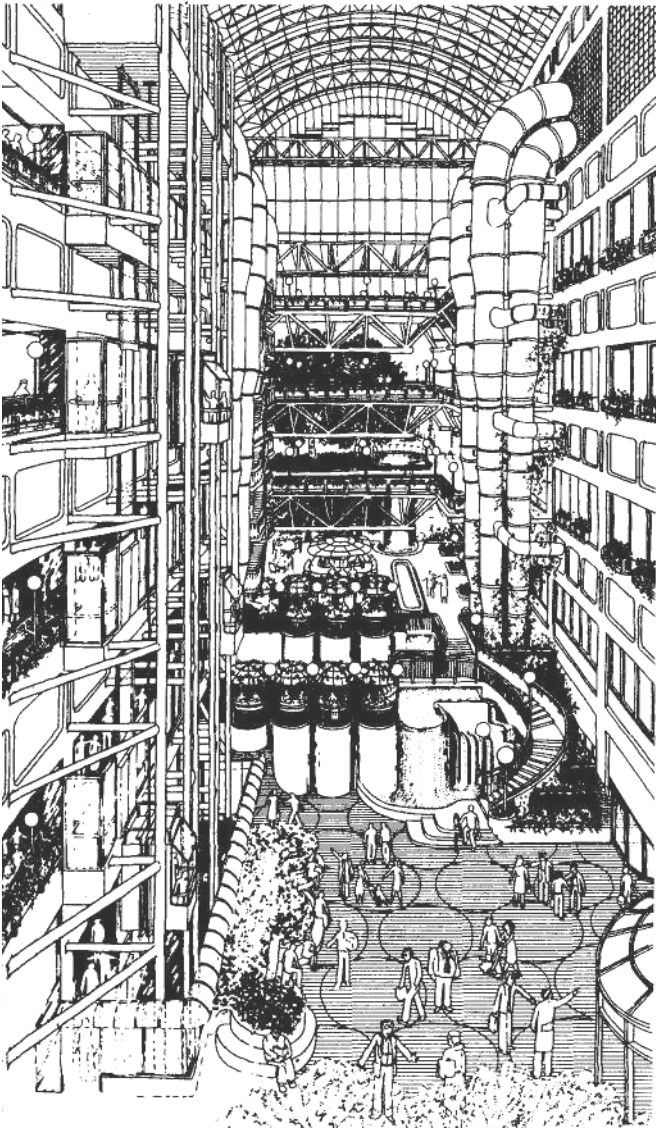
Для покупателя концентрация торговли в новых торговых центрах была привлекательна, так как там он находил новую визуальную взаимосвязанную и функционально организованную, форму торговли, которая в приятной обстановке объединяла множество магазинов. Пешеходу внутри центра не угрожало автомобиль, хотя он был окружен кольцом автомобилей, которые ограничивали его передвижения при подходе к центру.

Успех организации региональных торговых центров распространялся по мере роста пригородов. В последующих проектах торговых центров внутренняя пешеходная улица (молл) была перекрыта и, став безразличной к внешним климатическим условиям, принесла вечную весну в торговый центр. В дальнейшем этот успех привел к упадку центральных зон городов.

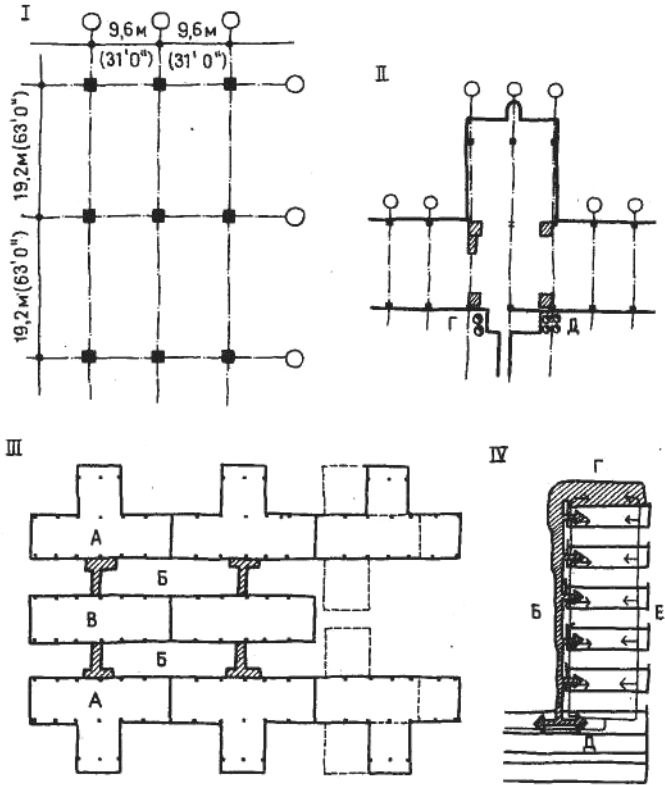
Так как в Северной Америке жилище стало уходить из городских центров, оставляя там жилье только для низших социальных слоев общества, торговля последовала за этим движением. В городах без развитых транспортных связей с центральной частью региональные торговые центры почти полностью разрушили мелкую торговлю, еще сохраняющуюся в центре города. Это объясняется следующими причинами: во первых, сильно упростилась доступность торговых центров на автомобиле и возможности стоянок, во-вторых, их внутренняя среда была лучше организована и рассчитана на пешехода, и, в-третьих, налоги и стоимость строительства в пригороде были ниже, чем в центральных зонах городов.

**Научный центр здравоохранения университета Альберта, 1976—1985**

Этот комплекс — дальнейшее применение того же принципа в более конкретной городской ситуации. Отдельные здания образуют перекрытое внутреннее пространство улицы, которое вмещает много общественных функций. Это градостроительное решение особенно подходит для суровых климатических условий



Внутренний вид — атриум  
Структура комплекса: / — конструктивная система; // — техническая система; /// — система строительства здания. Расширение; IV — разрез. Первичное обеспечение; А — модуль для стационара; В — двор; В — конструктивный модуль; Г — вентиляция; Д — инженерные коммуникации; Е — наружная сторона здания (экстерьер)



**Торговля в центре города**

Столкнувшись с разрушением городских центров, градостроители попытались использовать модель торгового центра для воскрешения большого сердца города. К сожалению, эти попытки не всегда были удачными, так как этот прототип был вынут из своего контекста и перенесен в ситуацию центра. В пригородах торговый центр был изолированным образованием, базисом, окруженным автостоянками. Связь с внешним миром осуществлялась только с помощью автомобиля. В некоторых случаях автостоянки занимали так много места, что требовался автомобиль только для того, чтобы пересечь их! Однако структура центра города непохожа на пригород, это не изолированный узел, а система взаимосвязанных улиц. Многие «пересеженные» торговые центры, такие, как центр в

Ворчестере, шт. Массачусетс, игнорировали городской контекст. Было забыто о том, что внешняя оболочка торгового комплекса — не конец, а начало связи с городом.

Современная трансформация крупных пригородных торговых центров в городской среде явилась интересным «обратным» феноменом. Их организаторы ощутили отсутствие других городских видов деятельности в этих центрах и сейчас пытаются добавить упущенные компоненты. К существующим торговым комплексам были добавлены филиалы публичных библиотек, театры, помещения для общественных собраний, конторы и даже жилье. «Сквер Уан» в Миссисоге и торговый центр «Шеридан» в Пикеринге потребовали добавления некоторых видов городской жизнедеятельности к первоначально существующей торговой функции.

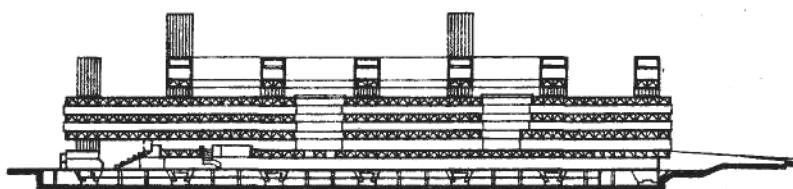
## Научный центр здравоохранения Мак Мастер в Гамильтоне, 1968—1972

Это здание было, вероятно, первой больницей, которая не устарела со временем. Другими словами, оболочка этого сооружения может вместить постоянно развивающиеся функции больницы в течение своего существования.

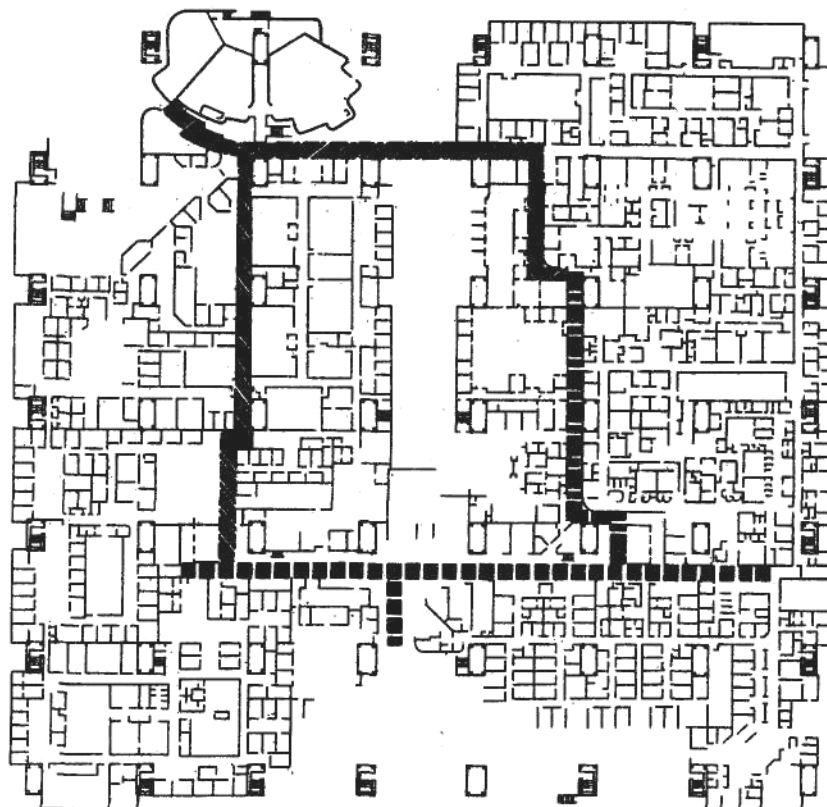
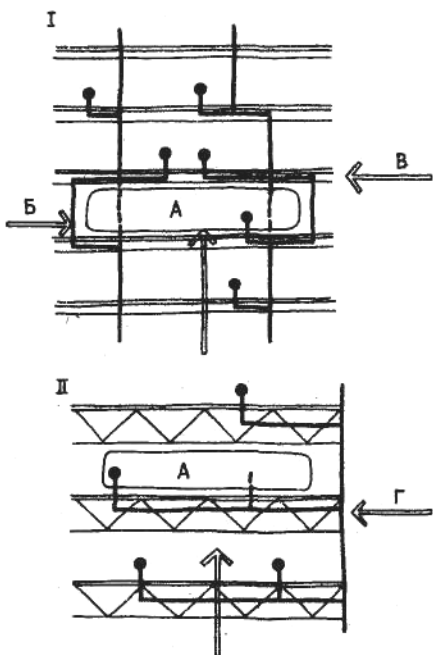
Разработанная «обслуживающая» система разделяла все элементы традиционного здания на две категории: первичные элементы, которые не изменяются в течение жизненного цикла больницы, и вторичные элементы, которые могут быть использованы при изменении пространственного использования. Эта «обслуживающая система» позволяет сохранить до 60 % первоначальных капиталовложений в случае существенного функционального изменения сооружения, в то время как в традиционном здании это отношение не превышает 10 %.

Основные два элемента, позволяющие сохранить такой процент, — конструктивный каркас и система вентиляции.

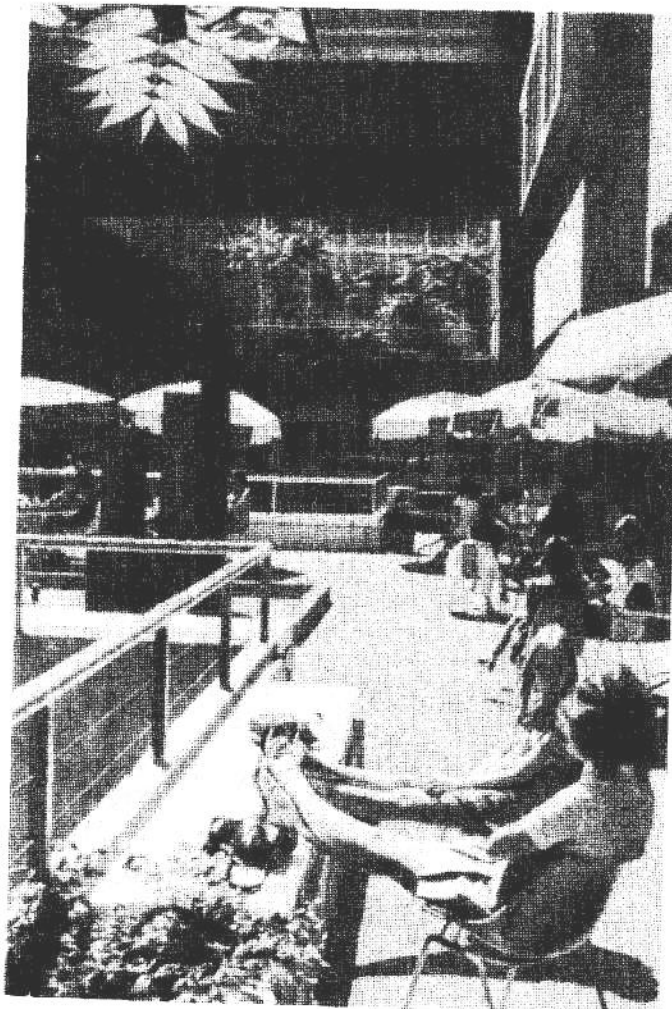
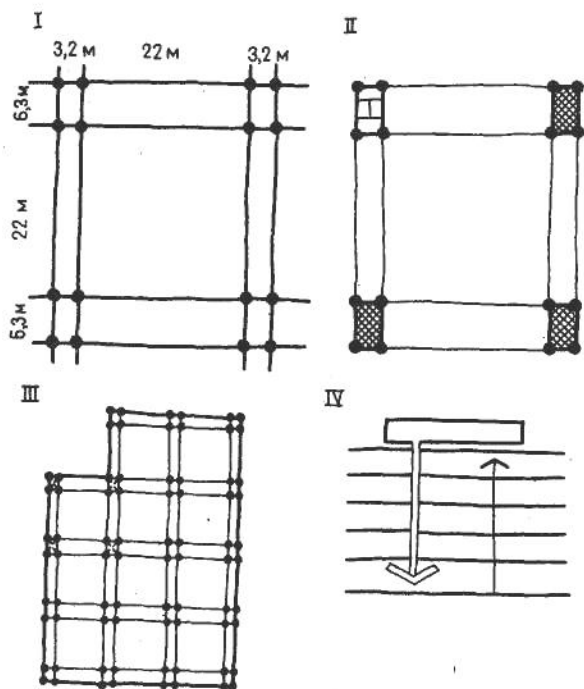
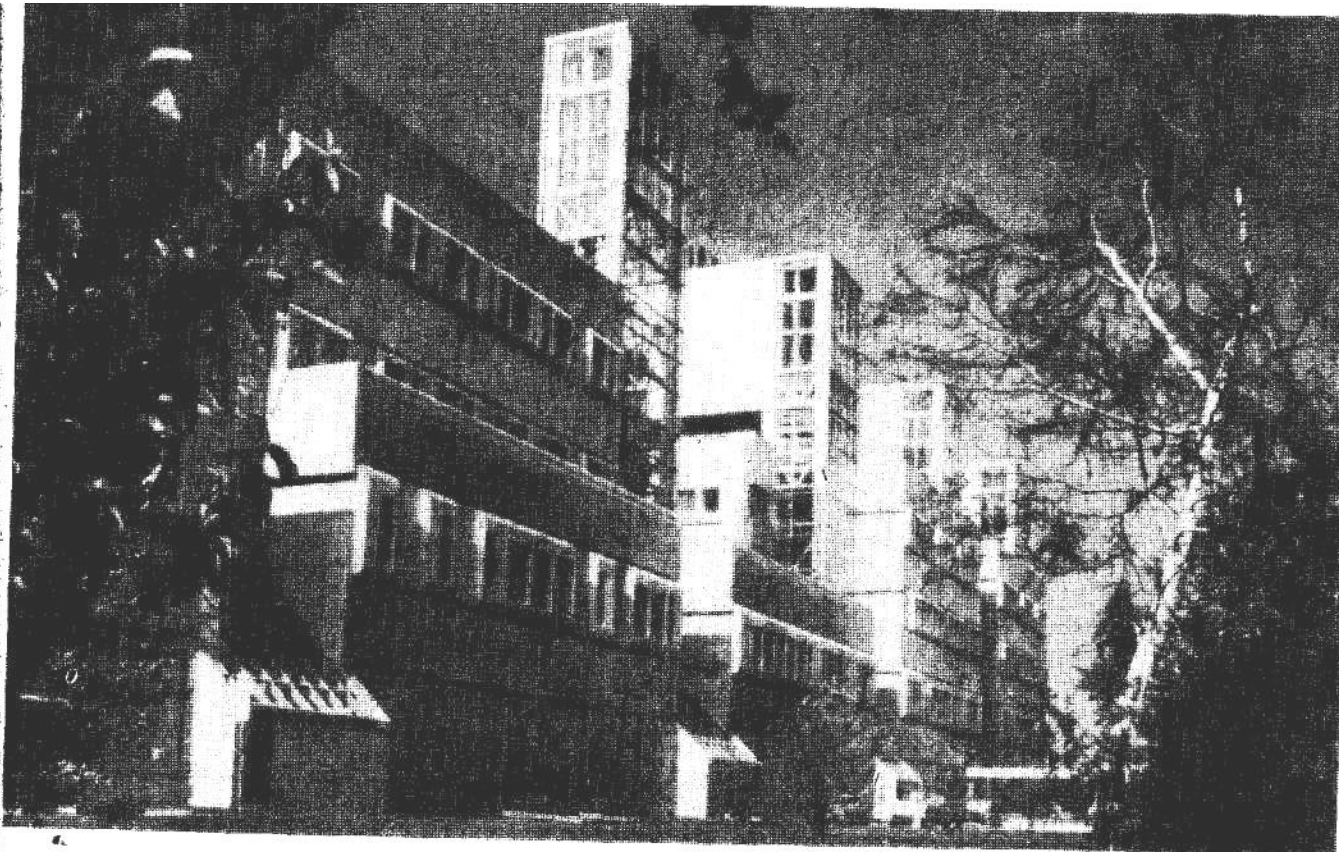
Приблизительно 15 % стоимости здания составляет конструктивная система, каркас. Для этой больницы пытались создать такой конструктивный каркас, в который могли бы внести любую функцию без подгонки. Было обнаружено, что пролет в 22 м, перекрытый фермой, экономически выгоден и обеспечивает требуемую свободу планировки. Он также создает промежуточное пространство, необходимое для доступа к техническим коммуникациям. Применение системы вентиляции, имеющей постоянную первичную и вторичную системы, дает возможность сократить переделки при изменении использования помещений. В результате возникает простая оболочка здания, которая включает в себя множество разнообразных функций — от производственных зон, зоопарка, контор, жилья до сложных медицинских служб. Структура здания позволяет произвести необходимые изменения любой из этих функций в будущем. Этот принцип применим в городских ситуациях, где виды деятельности изменяются быстрее амортизации отдельных зданий.



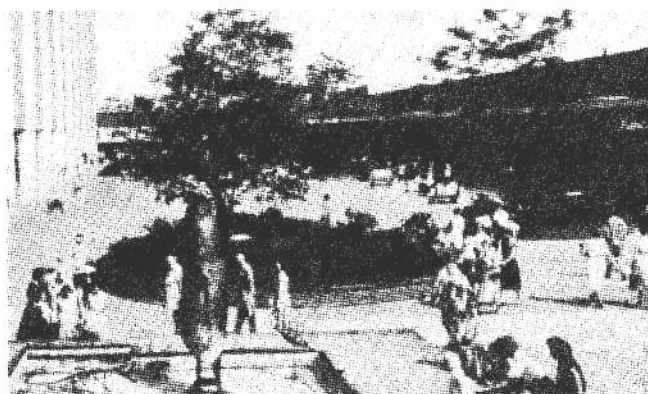
а | г  
б | д ж  
в | з







*a* — часть «Ринг-стрит», примыкающая к внутреннему двору;  
*b* — разрез;  
*в* — *1* — вертикальное распределение технических коммуникаций традиционного типа. Изменения невозможны без затрагивания этажей; *2* — рационализированное горизонтальное распределение технических коммуникаций. Нет нарушения уровней сверху и снизу; *A* — изменение; *B* — вертикальные трубы должны быть перемещены для того, чтобы можно было произвести изменение; *B* — перекрытие; *Г* — промежуточное пространство  
*г* — внешний вид центра;  
*д* — принципиальные схемы. *1* — конструктивная система (фрагмент); *2* — техническая система (вентиляция, инженерные коммуникации и электросеть объединены в единой системе); *3* — система строительства; расширение; *IV* — разрез; слева — вентиляция, справа — инженерные коммуникации;  
*e* — схема движения: *1* — движение стационарных больных (внебольничное); *2* — движение амбулаторных пациентов; *3* — движение студентов;  
*ж* — вид внутреннего двора



*Оживление улицы перед магазинами*

*В. Грюн. Торговый центр «Норсленд»*

*Пешеходная зона воссоздает атмосферу старинной деревни*

### **Торговая галерея — молл**

Региональный торговый центр породил торговую галерею — крытую пешеходную улицу, соединяющую мелкие пешеходные улицы универмага, которые, подобно магнитам, понуждают поток покупателей пройти через множество мелких магазинчиков, расположенных между ними. Гигантские полюсы притяжения, имея от 20 000 до 50 000 м<sup>2</sup> торговой площади, доминируют в торговом центре и поддерживают экономическую активность мелких (от 20 до 400 м<sup>2</sup>) магазинов, выходящих на галерею.

Попытка перенести эту систему в городской контекст вызывает серьезные трудности. Возникает противоречие между традиционной непрерывной открытой городской улицей и закрытой галереей торгового молла. Однако множество традиционных примеров, таких, как Миланская галерея и пассажи Парижа, показывают, что открытая улица и крытая галерея благополучно могут сосуществовать внутри хорошо продуманной пешеходной сети. Но чтобы найти удачное решение, необходимо хорошо продумать и искусно решить проблемы обеих составных частей. Итон-центр в Торонто — пример, показывающий, как большая галерея может быть удачно введена в открытую уличную сеть и как улица и галерея могут усилить одна другую. Одно не обязательно исключает другое.

### **Торговля в центре города или торговый центр**

Неясно, сможет ли торговля в центре города выдержать открытую конкуренцию с региональными центрами. В некоторых городах она сохранилась и процветает, как в Итон-центре в Торонто. Однако этот центр функционирует, живет внутри оживленного города с хорошо продуманной системой общественного транспорта, ориентированной на городской центр. Не везде существуют такие условия. Во многих малых городах Северной Америки нет системы общественного транспорта, ориентированной на городской центр, и, следовательно, магазины в центральной части города явно проигрывают по сравнению с пригородными торговыми центрами. И хотя оба вида торгового обслуживания относятся к одному городу, последний мало способствует сохранению его здоровья.

Поток покупателей — один из важных факторов для размещения магазина. Через магазин должно пройти достаточно много людей, чтобы обеспечить рентабельность. Региональные пригородные торговые центры рассчитывают на автомобильную доступность и бесплатные стоянки, что может быть обеспечено только низкими ценами на землю. Чтобы конкурировать с ними, центральные части городов должны обладать системой общественного транспорта, стоимость стоянок должна быть снижена благодаря многократному их использованию в течение 24 ч и городская среда должна привлекать покупателей.



*Э. Цайдлер, Итон-центр. Оживленность улицы*

*Ворчестер, шт. Массачусетс. Новый торговый центр в городе игнорирует улицу*

### Рентабельность и торговля

К политике землепользования часто забывают два фактора: I количество торговой площади, необходимой в районе, — относительно постоянный фактор, зависящий от численности людей, проживающих в нем без учета мест досуга, притяжения людей). Подсчитано, что на 1 человека может приходиться 1,5 м<sup>2</sup> торговой площади и вспомогательных помещений; I торговля — основной вид деятельности, поддерживающий жизнь города, не только благодаря первичной торговой функции, но и вторичным функциям, которые ей сопутствуют, таким, как осмотр витрин магазинов, наблюдения за прохожими, различные встречи, общественное питание и т. д. I Торговля в отличие от промышленности будет расти только в соответствии с численностью населения. Поэтому любое увеличение торгового пространства на территории со стабильным населением и рынком обязательно вытеснит какое-либо существующее торговое предприятие. Если пригородные торговые центры более конкурентоспособны, чем шагазины в центральной части города благодаря более низким муниципальным налогам, лучшей транспортной доступности и более низкой стоимости строительства, они вытесняют городской центр как главную торговую зону. С утратой этого вида деятельности городской центр начинает умирать.

Речь здесь идет не о противопоставлении свободной инициативы государственному контролю. Муниципальные налоги и стоимость земли в пригороде ниже, чем в центральной части города потому, что правила и условия были дифференцированы не в связи с реальной стоимостью. Если налоги и стоимость земли в пригороде намного ниже, чем в городском центре, — благодаря предписаниям различных правительственных органов, — тогда, безусловно, свободное предприятие «выбирает» для строительства пригород, хотя их выбор будет большей частью предопределен муниципальными налогами. Такая система, выжимающая соки из городского центра и разрушающая здоровье всего города, поистине губительна.

### Многофункциональные здания и торговля

Многофункциональные здания должны включать торговую функцию. Торговля, основной генератор городской жизни, не может быть изолирована и должна быть включена в городское пространство. Торговля — не только феномен, поддерживающий жизнь, но и социальное явление. Торговые предприниматели преуспевают тогда, когда понимают это. Торговые предприятия в городах процветают на улицах, в галереях и в пассажах тогда, когда они входят в систему пешеходных путей, соединяющую узловые пункты притяжения. Небольшие пассажи не смогут нормально функционировать, если они не связаны с системой городских путей, и большие галереи «разрушат» примыкающие к ним улицы, если виды предприятий торгового обслуживания не будут согласованы. Недостаточно иметь один дополнительный вход с улицы, поэтому в Итон-центре в Торонто несколько магазинов было

## Проект городского центра г. Пикеринг, 1977

В основу проекта были положены следующие положения:

1) определить форму города на основе градостроительных принципов.

В Пикеринге ряд контрольных мер над градостроительным проектированием всей территории обеспечил постепенную реализацию застройки отдельных участков как элементов законченной формы города. Таким образом, город рассматривается как совокупное целое, обладающее требуемым качеством, а не как простая сумма абстрактных строительных площадок неопределенного назначения;

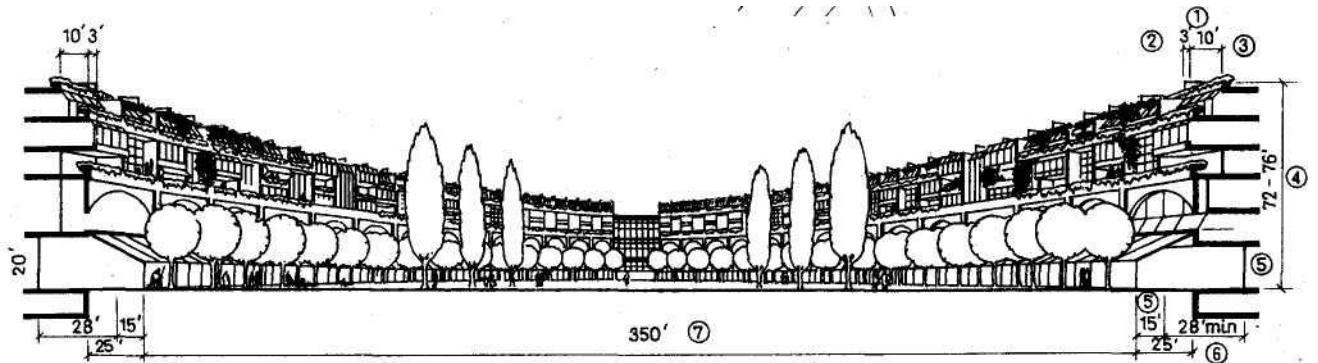
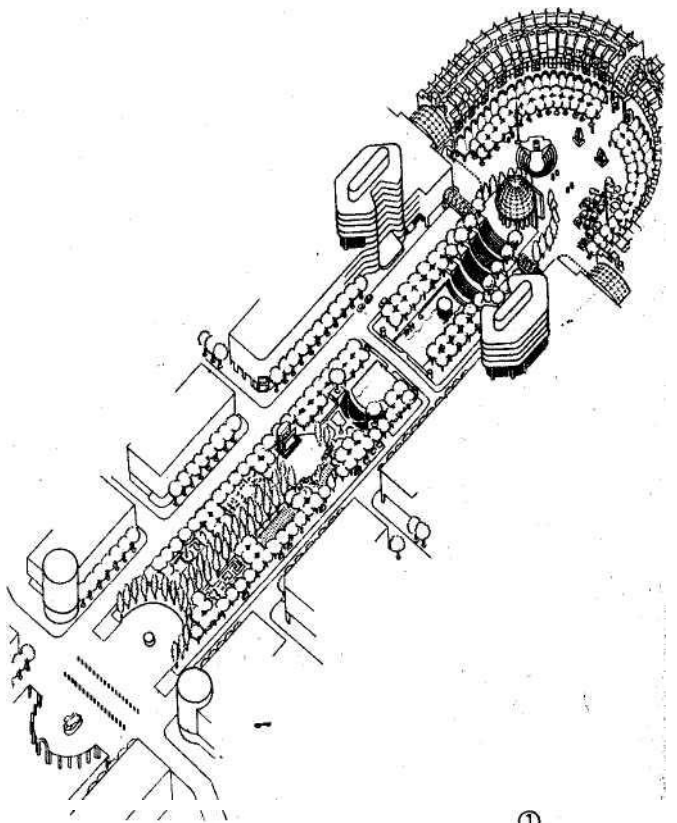
2) обеспечить перспективы развития города путем организации системы улиц и озеленения.

Большие пространства автостоянок, созданные в начальный период (как следствие низкой стоимости земли), и структура пешеходных проходов между стоянками машин могут быть удачно использованы для расположения будущих улиц и общественных озелененных пространств. Такая структура, рассчитанная на рост города, создает его характерную топографию;

3) подтвердить ценность традиционной улицы и интеграции функций.

а | г  
б || в

а — главная площадь и парк-эспланада; б — перспективный разрез через главную площадь; 1 — уровень фасада здания; 2 — максимальный выступ; 3 — максимальный отступ; 4 — высота; 5 — торговля; 6 — галерея вокруг площади; 7 — диаметр; в — ситуационный план; г — вид с высоты птичьего полета



отделено от основного прохода и обращено непосредственно на улицу.

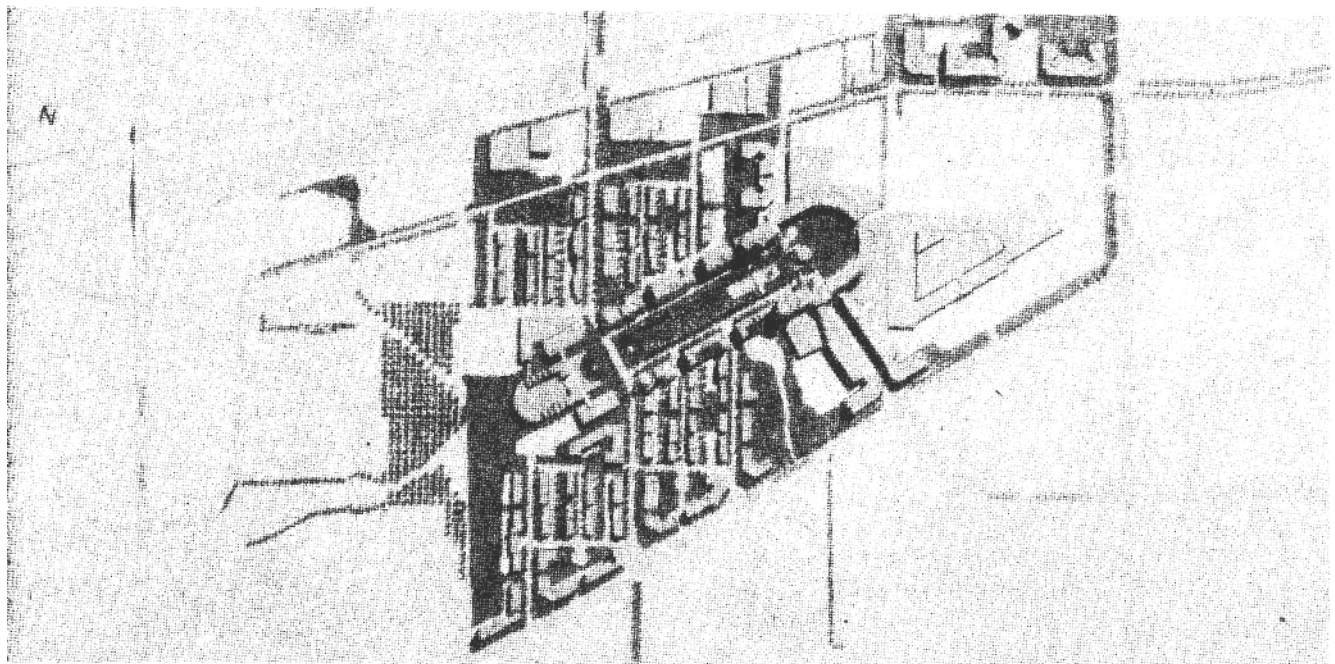
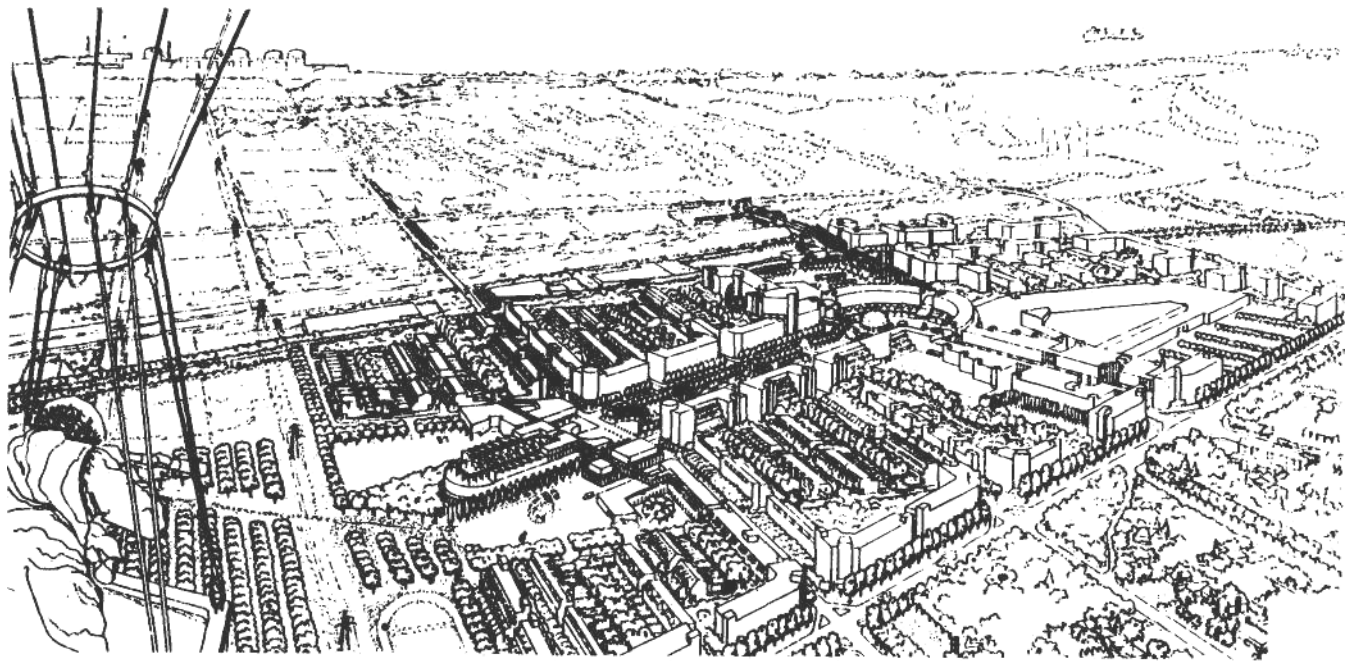
Торговое обслуживание не может быть изолировано, оно должно быть объединено с другими видами деятельности и включено в сеть улиц городского центра. Такую сеть нужно рассматривать не только как непрерывную, но и как цепь событий с фокусами притяжения пешеходов. Эти узловые точки существенны для развития пешеходного движения между ними. Если такие центры будут сильно удалены друг от друга, пешеходное движение между ними иссякнет и разъединит их.

Важно понимать роль торговли не только как функциональную необходимость, но и как генератор

городской жизнедеятельности благодаря созданию систем пешеходных путей, важных для развития города. Эта роль торговли в городской ткани особенно важна, так как число пространств, которые могут быть представлены для этого вида деятельности, ограничено в определенной городской ситуации. Это экономический фактор, связанный с численностью обслуживаемого населения. Поэтому торговое обслуживание внутри многофункционального здания должно не только отвечать внутренним функциональным и экономическим требованиям этого сооружения, но также и городскому контексту, в котором это здание находится.

Множество проблем было вызвано бездумным





>распределением торгового обслуживания в городской ткани: региональные торговые центры разрушили торговлю в центральных частях городов: из-за подземных или надземных пешеходных путей обезводили улицы; беспорядочные крытые торговые галереи ограничили движение пешеходов; слишком высокая концентрация торгового обслуживания атюфировала пешеходную сеть города и т. д. [ Я вовсе не предполагаю, что какое-либо из вышеприведенных решений хорошо или плохо, но я утверждаю, что торговые территории и их распределение — одно из наиболее важных планировочных соображений и не может быть случайным. Слишком много городских проблем, превосходящих

#### Другие виды рекреационной деятельности

Многие другие виды рекреаций также составляют часть многофункциональных зданий. Принципы остаются теми же: определять соотношение с другими аспектами городской жизни, избегать разделения и изоляции функций, которые неблагоприятно будут влиять на повседневную жизнь города, и сохранить городское пространство. Некоторые виды рекреаций благоприятствуют такому взаимодействию и сохранению пространства.

## Театры

Функционально нет причин для отделения театров от других видов деятельности, но в действительности многие примеры доказывают обратное. Первые кинотеатры Северной Америки располагались всегда в городских центрах. Однако часто на главную улицу выходил только вход, а основной зал располагался на боковой улице и был связан со входом галереей. Это давало два преимущества: улица оставалась в распоряжении магазинов, и объем зала мог быть построен на более дешевом участке.

Концертный зал Хертцберген в Утрехте — великолепный пример такого сочетания функций. Новые правила зонирования, касающиеся Бродвея в Нью-Йорке, также интересны, так как, сохраняя высокую плотность застройки, они поощряют включение театров в этот район. Такое положение позволяет предпринимателю превзойти нормативную плотность, если он строит театр на этой территории.

## Больницы

Попытка ввести больничные функции в ткань города сделана в госпитале в Бостоне. Концепция Германа Филда состояла в том, чтобы поднять госпиталь над уровнем улицы и сохранить улицу для коммерческой деятельности. Он осознал два важных фактора: необходимость размещать больницу в центре городской жизнедеятельности, там, где живут люди, которые в ней лечатся, и то\* что пешеходная улица не должна быть занята видами деятельности, не имеющими отношения к пешеходу.

Однако последователей его обоснованные функциональные идеи не нашли, так как они противоречат процессу «институционализации», процессу, требующему изоляции и четких границ для учреждений. «Хорошие соседи ставят хорошие заборы». Возможно, это и так, но может и истощить силы города.

Несмотря на потребность города связать виды деятельности, относящиеся к пешеходу, с крупными учреждениями, эту цель часто бывает трудно достигнуть.

## Парки

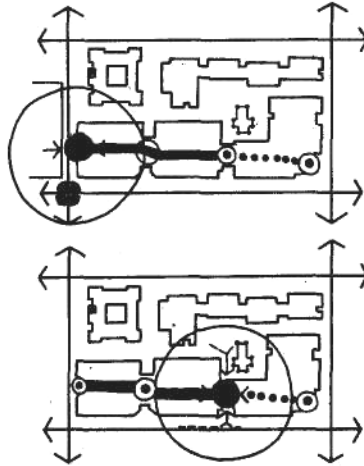
Городской парк — наиболее многосторонний элемент городского рекреационного пространства. Вероятно, он не имеет прямого отношения к разговору о многофункциональных сооружениях, но последние испытывают его воздействие, так как должны соответствовать городской среде в целом.

В городах Канады паркам уделялось мало внимания. Городской парк часто ошибочно воспринимается не как обширная территория для человеческой деятельности, а как городская декорация. В маленьком сквере можно только сидеть на скамейках и наслаждаться видом, что не снижает его значения в городской ткани. В Лондоне такой тип парка был эффективно использован для улучшения монотонной городской среды. Однако сеть соединенных парков создает более высокое качество городской среды, позволяет совершать длительные прогулки и более соответствует функции отдыха, чем изолированный сквер.

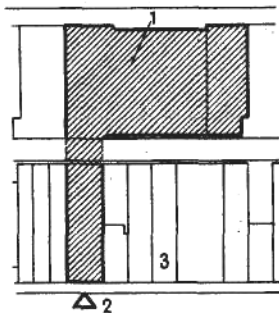


Йоркдэйл, Торонто. План типового торгового центра

1 — универмаги (магниты); 2 — различные предприятия (арендаторы); 3 — рыночная площадь; 4 — молл; 5 — административное здание



Э. Цайдлер, Итон-центр. Схема показывает расположение улиц и входы в торговый центр

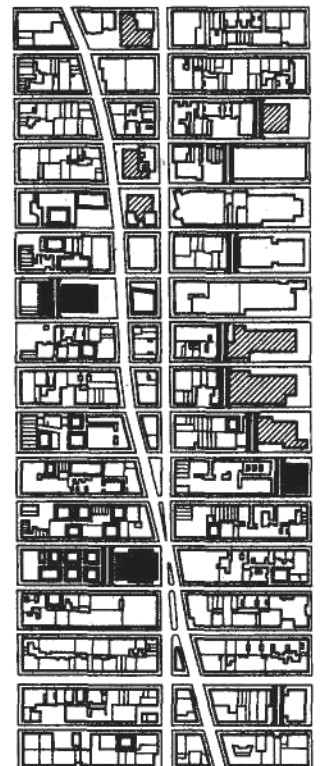


Пример расположения кинотеатра вдоль одной улицы с устройством входа в него с другой

1 — кинотеатр; 2 — вход; 3 — торговля

Бродвей, Нью-Йорк. Соответствующее зонирование стимулирует новое строительство театров

1 — новое строительство; 2 — существующие театры; 3 — новое строительство театров; 4 — пешеходные пассажи



1  
2  
3  
4

Такие цепи парков не должны быть слишком широкими. Парк Хейден в Киото создает совершенно естественную среду на крошечном участке чуть более 12 м, вклинившемся в плотную городскую ткань. Даже небольшие участки свободной городской территории, творчески преобразованные во взаимосвязанные скверы, могут оживить часто унылую и серую городскую среду. Онтарио Плейс — другой пример, показывающий потенциал городского парка для возрождения городской территории, в данном случае давно заброшенной прибрежной полосы озера в Торонто.

Введение таких городских парков в романтических или классических формах придает многофункциональным сооружениям новое измерение, обогащающее их существование. Эспланады в Пикеринге и Сан Лоуренсе — примеры классических парков, Харбор Сити в Торонто и ущелье Роуздейл демонстрируют потенциал романтических парков. Оба типа предоставляют пешеходу свободу выбора маршрутов, что усиливает привлекательность города.

Недостаточно технически и функционально оправдать интеграцию досуга с другими видами деятельности в многофункциональном сооружении. Если мы хотим оживить наши города и возродить их центры, необходима новая позиция, которая будет поощрять эти решения.

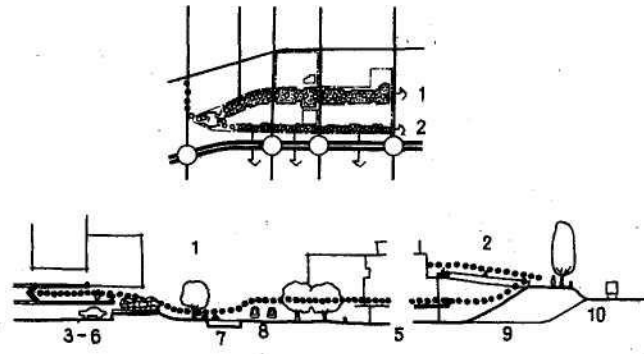
Экономика в сфере строительства стремится расчленив среду, разделяя функции, под предлогом прогресса и большей эффективности. Я пытался показать, что такое разделение ведет к разрушению городской среды. Решение может быть найдено путем использования многофункциональных сооружений, которые предлагают проектировщикам возможность вместить в один строительный блок разнородную и живую городскую ткань.

Действительно, более эффективно использовать городское пространство могут именно многофункциональные здания благодаря своей способности создавать пространственное соседство различных видов деятельности в разнообразных масштабах.

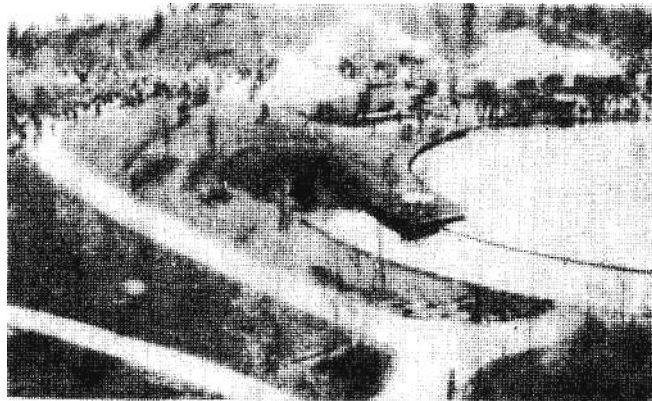
## РАБОТА

В промышленном городе XIX в. была сделана попытка разделить работу и жилье в надежде улучшить городскую жизнь. Заводы по добыче и обработке угля с их грязью, сажей и шумом нельзя было удачно объединять с жильем. Однако с тех пор промышленность претерпела большие изменения. Хотя мечта о полностью автоматизированных заводах не стала реальностью, как это предполагалось, тем не менее автоматизация снизила число работающих в первичной промышленности.

Сегодня большинство рабочих мест в промышленности не связано с вредным производством и может быть с готовностью введено в любую часть города без неблагоприятных последствий. В настоящее время нет причин для отделения всех заводов от других видов жизнедеятельности.



Сан-Лоуренс, Торонто, Эспланада. Линейные пешеходные пути  
1— эспланада; 2— место для гуляний (променад); 3— стоянка автомашин;  
4— магазины; 5— жилье; 6— пешеходный путь; 7— канал; 8— общественный транспорт; 9— буферная зона; 10— железная дорога



Онтарио-плейс, Торонто. Возрождение прибрежной полосы



Онтарио-плейс, Торонто

## Мелкое производство

Современное градостроительство вынесло все заводы в промышленные районы, подальше от других жизненных функций. При решении некоторых проблем шума и загрязнения воздуха часто возникали новые проблемы, особенно в тех случаях, когда промышленность была вынесена за старые административные границы города. Иногда новое расположение не было обеспечено общественным транспортом, что создавало трудности для рабочих.

Небольшие разнообразные мастерские или фабрики в центре города усиливают жизнеспособность городской территории. Именно разнообразие взаимосвязанных видов деятельности сохраняет город живым. Действительно, чем меньше среднее предприятие, тем более здоровой будет долгосрочная экономическая жизнь города. В агломерации Торонто с населением 3 млн. нет ни одного крупного завода, где бы работало более 5000 рабочих. Среднее предприятие в Торонто насчитывает приблизительно 30 человек. В таком городе легче преодолеть экономические кризисы, чем в городе с одной отраслью промышленности, как, например, в Детройте.

Работа, которую небольшие предприятия могут обеспечить для большей части городского населения, важна для экономической жизни города.

Подобно тому, как эффективность крупных торговых центров вытесняет небольшие магазины из центральной части города, так и пригородные промышленные зоны вытесняют небольшие предприятия из центра. Их заменяют конторы, которые в состоянии платить более высокую арендную плату, что не всегда выгодно городу.

Стимулировать и обеспечивать развитие мелкого производства и небольших предприятий в центральных зонах городов — это не только романтическое стремление к разнообразию, но и необходимость.

В настоящее время городской совет Торонто пытается удержать промышленность в центре, несмотря на соблазны более дешевого и лучшего ее размещения в пригороде и на нехватку территории для новых учреждений и жилья, в надежде ограничить эти более выгодные виды использования территории посредством законодательных ограничений, чтобы они не вытеснили из центра всю существующую там промышленность.

Хотя включение пространств для некоторых видов промышленных предприятий в многофункциональное сооружение желательно для жизнедеятельности города, эту проблему могут контролировать и решить только муниципалитеты, если они хотят повысить экономическую базу за счет промышленности.

Чтобы создать здоровую городскую среду, необходимо предоставить более дешевую территорию для тех функций, которые, в противном случае, не смогут существовать в этой среде. Мастерские художников и ремесленников, помещения для отдельных предпринимателей, открывающих неординарное дело, помещения для работы школьного учителя, чьим хобби является починка автомобилей, пространство для желающих построить лодку, починить старые автомобили или обить мебель и т. д. — такое разнообразие оживляет городскую жизнь и дополняет ее. Для таких предприятий качество

окружающей среды второстепенно, так как они возникают благодаря энтузиазму и сверхурочной работе их владельцев. Их внимание направлено на то, что они делают, а не на окружение. Город должен предоставить им пространство на приемлемых условиях. Джейн Джекобе показала, что возникновение новых отраслей промышленности является одной из наиболее существенных функций города. Для этого необходима доступность дешевого пространства. В Торонто некоторые преуспевшие предприятия возникли в гаражах жилых кварталов, и, если вы прогуляетесь по задним улочкам Торонто, то сможете увидеть признаки этой нелегальной деятельности.

## Многофункциональные здания как пристанище для мелкого производства

Многие виды мелкого производства могут приспособиться и обосноваться в неиспользуемых верхних этажах и чердачных помещениях, а также в пустующем внутреннем пространстве многофункционального здания, не подходящем для других функций.

Объединение промышленных видов деятельности с другими функциями вполне разумно в тех случаях, когда существенно повышенная плотность.

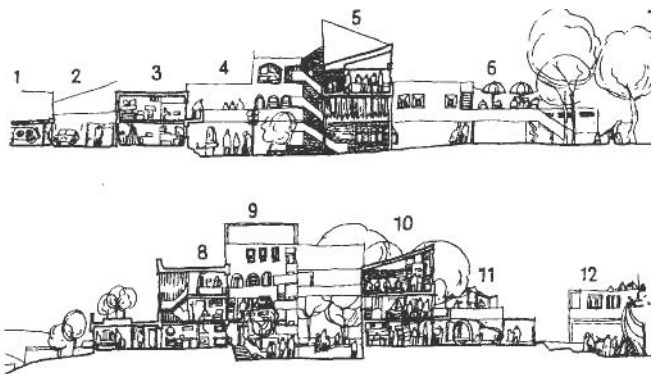
Для мелкого производства может быть использовано даже подземное пространство под городским парком. Это было успешно осуществлено в Хельсинки, где городской парк разбит над заводом.

Пространство для промышленности, однако, должно проектироваться с учетом возможности несложных изменений в размерах и функциях. Опыт показал, что технология промышленных процессов много раз изменяется за период физического износа здания, в котором они размещаются. Пространство должно предусматривать возможность последующих изменений.

## Административные башни — символ современных учреждений

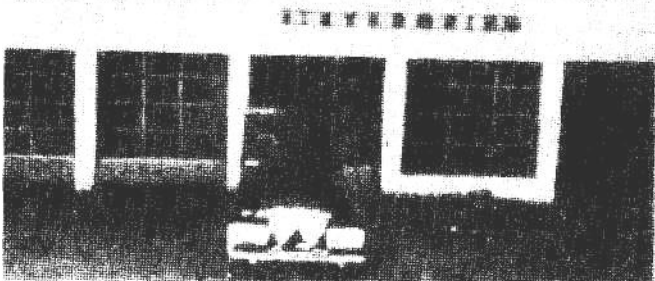
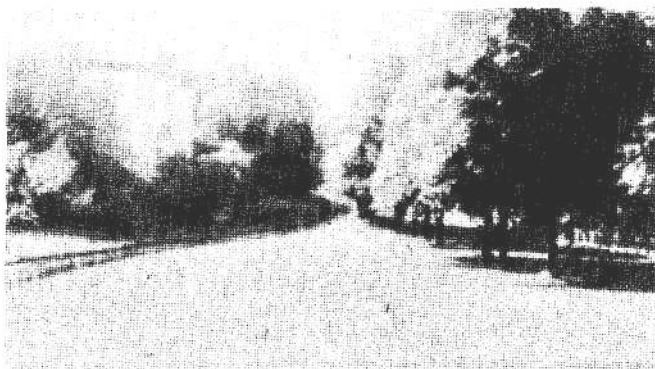
Подобно тому, как торговые центры рассматривались в качестве преобладающего типа зданий обслуживания, так и административные башни рассматриваются как доминирующая форма в любой дискуссии о пространстве для учреждений. Прежде чем предложить альтернативные решения, важно понять, почему башни стали прототипом зданий для учреждений, особенно в Северной Америке. Здесь уровень техники способствовал развитию лифта и строительной технологии высотного стального каркаса. Возможность более плотной застройки вместе с неконтролируемой земельной спекуляцией породили административную башню, которую современная архитектура свела до широко известной формы «коробки». Многие называли эти башни «надгробным» памятником городу, и казалось, что вместе с площадями, по которым пронесется ветер, они погубят городскую жизнь. Несмотря на то что административная башня была осуждена как унижающая служащего и его потребности, она преобладала в наших городах. Несмотря на различия в строительных правилах, этот тип сооружения появился в Нью-Йорке, Хьюстоне, Лондоне, Париже — буквально везде. Ад-





### Харбор Сити

1 — гараж; 2 — хозяйственное обслуживание; 3 — мастерские; 4 — двор; 5 — студии; 6 — кафе; 7 — плаза; 8 — квартиры; 9 — двор; 10 — ресторан «Бригантина»; 11 — доставка; 12 — общественное пространство

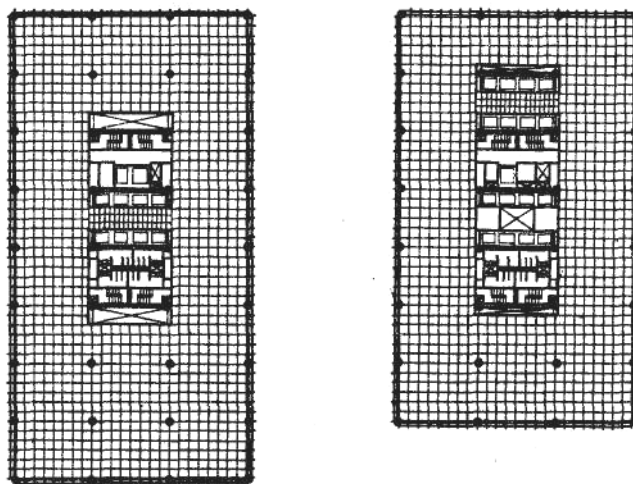
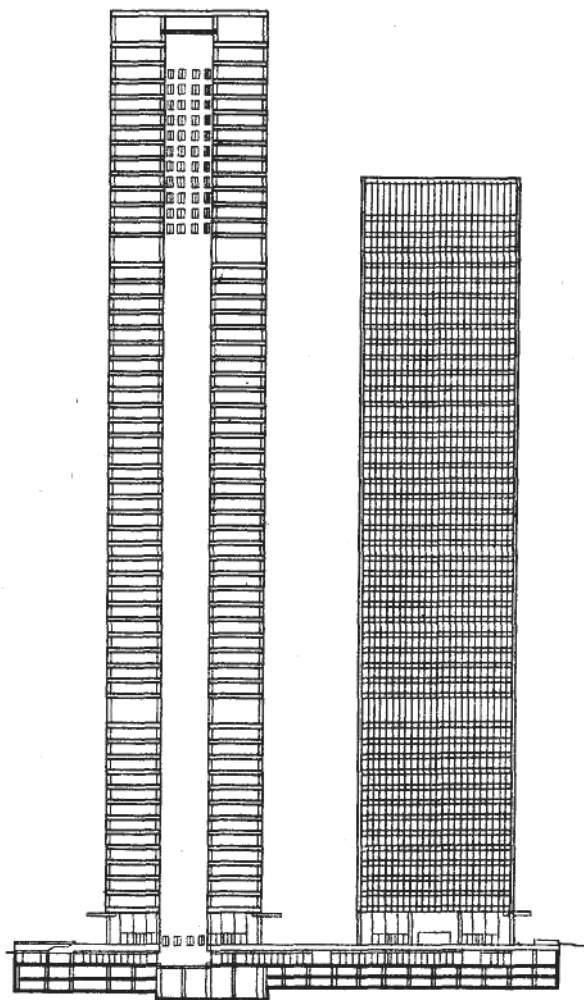


### Фабрика в Хельсинки

министративные башни строились как в городах, где правила зонирования стимулировали это, так и в городах, где законы пытались препятствовать их созданию. Причин для преобладания этого типа много.

По мере изменения видов деловых и административных учреждений меняются и их требования к организации пространства. Гибкость пространства должна быть заложена в сооружение, она не возникает стихийно.

Владельцы здания, сдающие в аренду помещения для учреждений, нуждаются в еще более гибком пространстве, чем те, кто арендует это пространство. Чтобы сдавать в аренду успешно (и, следовательно, быть в состоянии содержать здание и платить налог), им необходимо пространство, которое привлекало бы совершенно разных клиентов. В случае отсутствия такого гибкого пространства владелец либо обанкротится вследствие того, что здание не будет рентабельным, либо будет вынужден заменить здание другим, которое принесет ему необходимый доход.



ГД-центр. Прототип административного здания с оптимальной планировкой этажа

### Оптимальная площадь этажа

Канторское здание имеет оптимальную площадь пола, сдаваемую в аренду, 1500—2000 м<sup>2</sup> на этаж. Меньшие площади не привлекают арендаторов, поскольку в противном случае им потребуется занять несколько этажей, чтобы разместить свои организации. Полезная площадь, значительно превышающая 2000 м<sup>2</sup>, не подойдет для мелких арендаторов, иначе на этаже должно будет разместиться

несколько небольших организаций и они пртеряют свою самостоятельность. Длинный коридор, в который выходит множество дверей, принадлежащих другим организациям, не дает арендатору чувство индивидуальности, которое он ищет.

#### Административные башни с центральным ядром

Свободно стоящая башня стала стандартной формой, преобладающей сегодня в центрах городов. Эффективность ее планировки, зависящая от различных строительных норм, главным образом основывается на принципе, по которому все коммуникации — лифты, машинные механизмы, туалеты, выходы отопительных систем и т. д., — размещены в центре этажа, оставляя пространство около этого ядра свободным для разных модификаций.

Хорошо запроектированный план должен обеспечить 90—95% полезной площади и глубина от "центрального ядра до оконной стены не должна превышать 10—14 м. Это обеспечивает хорошую освещенность и позволяет подразделить этаж на небольшие помещения, а в случае наличия многочисленных арендаторов получить короткие коридоры.

Однако такая планировка этажа ограничивает число рабочих мест, которые могут непосредственно выходить к окнам. Нет сомнений, что для большинства типов занятий в учреждениях больше необходим естественный дневной свет, чем искусственное освещение.

Возможность наблюдать за изменением естественного освещения, ощутить чувство времени и места, перевести взгляд с ближних планов на дальние — важные элементы, которые следует учитывать. Конечно, среднее расстояние от рабочего места до окна можно уменьшить путем изгиба поверхности фасада или удлинения центрального ядра. Однако оба эти решения снижают эффективную площадь пола и, в свою очередь, увеличивают стоимость сооружения и эксплуатации.

За последние десятилетия условия работы служащих претерпели большие изменения. Удовлетворенность зависит не только от типа штата служащих и дирекции, но и от качества окружающей среды. Это понятие включает как индивидуальное место работы, так и атмосферу в учреждении, а также взаимодействие учреждения внутри и снаружи сооружения с другими видами деятельности, куда входит и транспорт.

Учреждение, удаленное от ресторанов и других подобных заведений, должно иметь собственное кафе или столовую, а также помещения для отдыха, игр и чтения. Однако служащие не будут посещать эти места, если поблизости от учреждения располагаются подобные им заведения.

Индивидуальные предпочтения будут выделять различные аспекты среды, в которой находится учреждение, как наиболее важные. Выбор типа рабочего места будет зависеть от контингента служащих, от рода занятия и от социального статуса вида деятельности. Невозможно установить формальные, зафиксированные требования к окружающей учреждению среде.

Однако некоторые требования будут общими: естественное освещение и хороший вид, как правило, предпочтительны, если это возможно обеспечить; отсутствие шума и чувство уединения без



Башня компании «Сире» в Чикаго

ощущения изоляции, свобода (в разумных пределах) делать свое дело на своем пространстве, не мешая другим и когда тебе никто не мешает, — важные требования. Некоторым для работы необходима чистота, другие успешно работают, создавая беспорядок; и тех, и других раздражают и мешают им люди, которые работают иначе. Следовательно, важно иметь возможность удовлетворить эти требования.

Другое ценное качество среды — возможность модификации пространства учреждения, о которой говорилось ранее. Виды деятельности изменяются и пространство должно приспосабливаться к этим изменениям. Формы здания, предназначенные только для одной функции, с трудом приспосабливаются к другим. Наиболее удобны те виды пространства, которые хорошо обеспечивают и циркуляцию людей, и естественное освещение. Такое пространство может легко быть модифицировано при последующих изменениях.

Высота административного здания взаимосвязана со стоимостью участка. Несмотря на технический прогресс, стоимость строительных конструкций и коммуникаций возрастает с высотой здания. Эффективность здания понижается из-за необходимости дополнительного пространства для механических и подъемных систем.

Повышение стоимости строительства высотных зданий должно быть уравновешено снижением цен на землю благодаря более высокой плотности и более высокой арендной плате, достигаемой за счет престижа здания-башни. Хотя эти расчеты в частной позиции могут быть финансово выгод-

ными, их необходимо соотносить с городом как единым целым и с использованием его территории. С точки зрения экономики города неуместно и абсурдно возводить 110-этажное здание на малоиспользуемой территории (как, например, Сирс-Тауэр в Чикаго).

### Включение административных башен в центр города

Если мы признаем необходимость административных башен, то мы должны вводить такие огромные структуры в городской контекст осторожно и продуманно устанавливать связи с ними и другими видами жизнедеятельности города

В городах Северной Америки такое включение основывается часто на финансовых соображениях, исходя из стоимости земли. Пока сделано очень мало для более оправданного включения их в городской контекст.

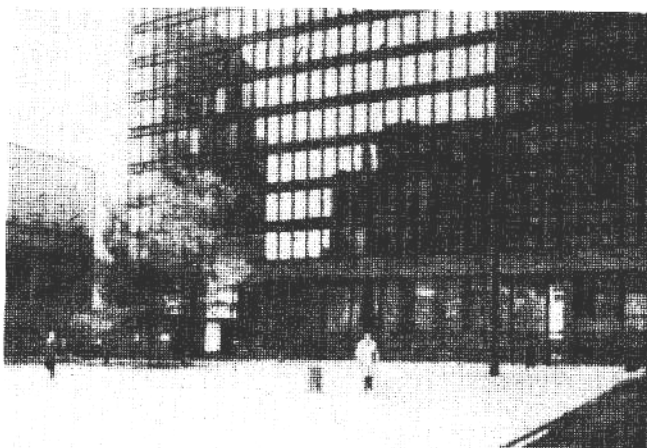
Для пешехода среда, создаваемая на уровне земли огромными административными зданиями, неприятна. Именно в этом уровне современное административное здание почти всегда входит в конфликт с жизнедеятельностью центра города. Расположение этих монотипов изолированно на свободных, продуваемых ветром площадях, может быть и престижно для данной фирмы, но почти ничего не дает городу и разрушает жизнь улицы.

Многие кажущиеся противоречивыми вопросы могут быть решены на уровне земли. Административной башне необходим престижный вход, который может участвовать и в жизни улицы. На этом уровне ее следует решать в масштабе человека. Ветер и проникание солнца должны быть хорошо учтены, для того чтобы избежать неблагоприятного влияния на пешеходную среду.

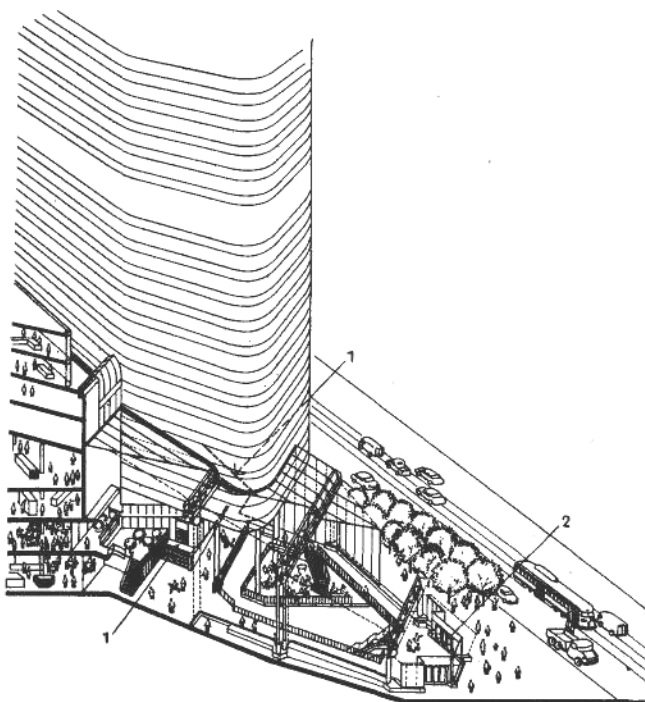
Для организаций, расположенных в здании, очень существенно чувство соответствия назначению, которое, как им кажется, дает престижный вход. Вестибюль учреждения, создающий такое чувство, может быть одновременно связан с такими более земными, но и более живыми видами деятельности улицы, как торговля и рестораны. Башня на Дундас-стрит в Торонто — пример такой интеграции, при которой не исчезло чувство «подлинности», значимости.

Можно провести аналогию между административной башней и парижскими многоэтажными доходными домами Османа, которые были пригодны для широкого диапазона потребностей, таких, как жилье, конторы и торговля. Градостроитель мог использовать их в своей планировочной концепции города, не фиксируя заранее их назначение. Планировка города была обусловлена этими блоками, которые впоследствии могли выполнять различные функции. Более того, через какой-то период времени их можно было приспособить к новым требованиям, не нарушая целостность созданного городского пространства.

В хорошо спроектированном административном здании могут быть заложены подобные возможности без расчета на определенного арендатора. За некоторым исключением, оно должно удовлетворить многим требованиям арендатора: хорошее расположение, представительный вход, короткое расстояние от лифта до рабочего места, свобода планировки, климатический контроль, оптимальный



ТД-центр. Монолитная башня и открытая ветрам площадь



Э. Цайдлер, Итон-центр, башня Дандас. Схема. Вестибюль административного здания, совмещенный с другими функциями

1 — вход в вестибюль офисов; 2 — вход в офисы, торговые помещения и метро

фронт окон, хорошие горизонтальные коммуникации, легкое отделение одних арендаторов от других и хорошее обеспечение охраны каждого из них. Хотя, и другие формы зданий могут, вероятно, соответствовать этим требованиям, административная башня может решить наиболее экономично несколько из них одновременно.

### Административное здание атриумного типа

Конечно, существуют альтернативные решения планировки башни с центральным ядром, но пока они недостаточно изучены. Одна из наиболее обещающих новых форм — здание атриумного типа. Благодаря своей конфигурации оно содержит в себе больше возможностей для организаций, аренду-

ших его, чем башня с центральным ядром. Например, оно может обеспечить большую площадь пола и большую близость рабочего места от окна, благодаря чему для размещения того же количества рабочих необходимо меньшее число этажей, что снижает стоимость строительства и эксплуатации. Крытый внутренний двор снижает потери энергии. Размещение лифтов в атриуме может облегчить систему ориентации для служащих.

## МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНОЕ ЗДАНИЕ И УЧРЕЖДЕНИЕ

Функциональная гибкость — основное требование города. Несмотря на то, что традиционное монофункциональное административное здание сегодня кажется наиболее эффективным, очевидно, что жизнь здания будет продлена, если гибкость пространства позволит включить и другие функции. Вероятно, переоборудование ряда старых административных башен в центре Нью-Йорка под жилье подкрепит это утверждение. К тому же, сочетание различных видов деятельности создаст более приятную обстановку для людей, использующих это здание.

## ВНЕШНИЕ ФАКТОРЫ

Архитектура находится в стадии переоценки. Определенный период подошел к концу и мы должны понять его значение.

В преобладающих архитектурных теориях не обращалось внимание на тот фактор, что ни одно здание не стоит изолированно в городском пространстве. Мы забыли, что здание является звеном в городской цепи и должно так же отвечать потребностям города, как и своим собственным. Требование структурной и функциональной правдивости, к которой призывала современная архитектура, вылилось в эгоистичные индивидуальные решения, которые не всегда удается включить в городскую среду. Современный город рассматривался как ряд визуальных впечатлений, и это поощряло такие индивидуальные решения.

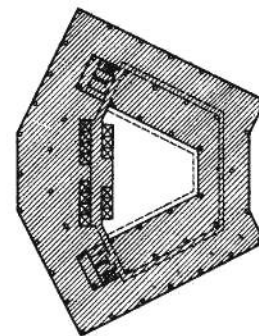
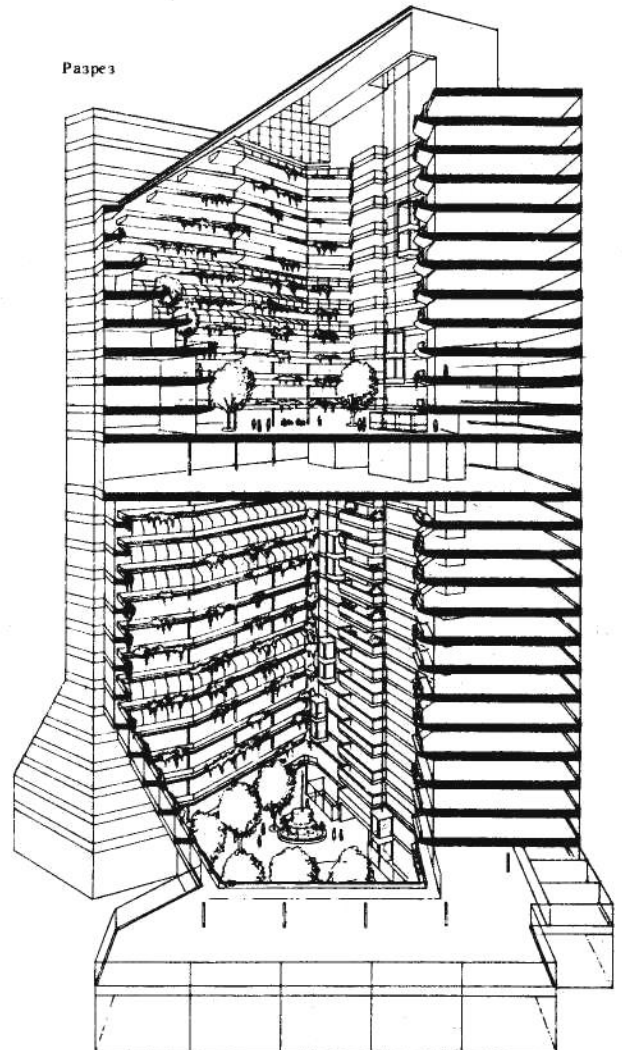
Лучезарный город Ле Корбюзье был радикально новой концепцией города будущего. В его проектах улица — один из главных образов прошлого — перестала быть пространством в трех измерениях и стала функцией двух измерений, пространственно не связанной с образующими ее зданиями. Сами здания превратились в изолированные предметы искусства. Такого прототипа современного города предроживались с удивительным упорством на протяжении более половины столетия, несмотря на то, что его планировочные принципы вылились в ряд неудач.

Очевидные ошибки такого градостроительства приписывались несовершенству применения в основном здоровой идеи. Только когда началась переоценка «современных» архитектурных теорий, были раскрыты пороки их идей. Но это открытие произошло не быстро, оно выкристаллизовалось из отдельных вопросов, которые постепенно доказали, что архитектурные теории неправильно понимали сущность города.

Одной из первых задала эти вопросы Джейн Джекобе. С непредвзятым взглядом неградострои-

## Административное здание атриумного типа

Основной недостаток традиционной планировки административного здания с центральным ядром заключается в узком поперечном разрезе (ограниченном максимальным психологически допустимым расстоянием от ядра до окна). Это влияет на четыре основных компонента здания: струк-



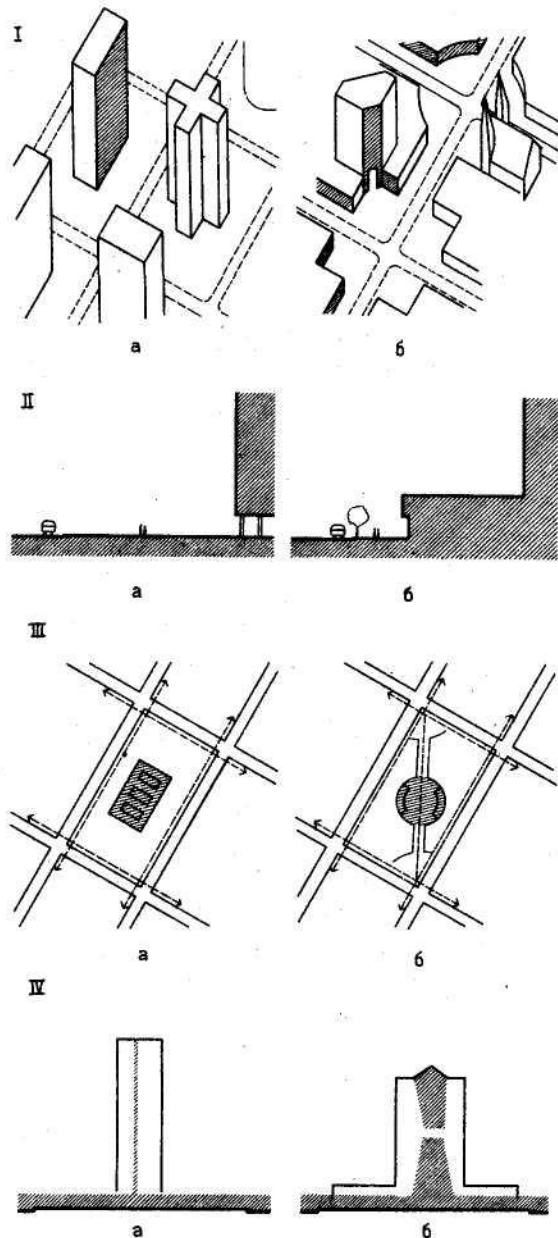
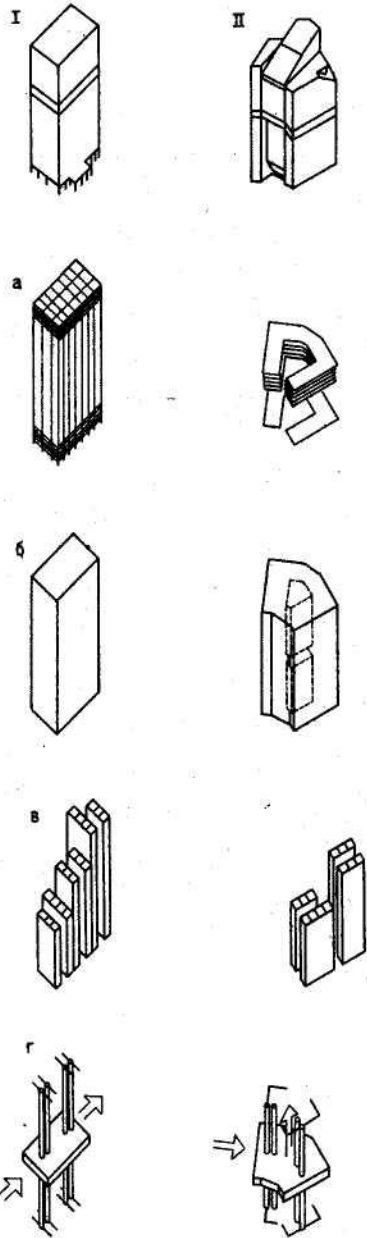
План типового этажа



туру, подъемные устройства, поверхность стен и инженерно-технические системы.

Введение атриума позволяет получить следующие преимущества: увеличить площадь пола и одновременно сократить расстояние до окна; уменьшить высоту здания, что

позволит использовать недорогие бетонные конструкции вместо усложненной металлической структуры. Кроме того, уменьшается число лифтовых шахт и число остановок. К тому же сокращается площадь наружных стен здания и вследствие этого снижается стоимость технических сетей



Сравнение стоимостей традиционного административного здания и административного здания с атриумом: I — традиционное административное здание (а — структура: стальной каркас; б — площадь поверхности стен: 27 249 м<sup>2</sup>; в — лифты: 20; г — вентиляция: традиционное решение); II — административное здание с атриумом (а — структура: плоские бетонные панели; б — площадь поверхностей стен: внешних — 21 448 м<sup>2</sup>, внутренних — 6 128 м<sup>2</sup>; в — лифты: 13 — двойные декиеры; г — вентиляция: используемый воздух применяется для кондиционирования пространства атриума). Экономические сбережения при использовании административного здания с атриумом достигаются благодаря снижению высоты здания, дополнительных расходов на двойные декиеры, сокращения площади внешней поверхности. Общая экономия составляет 3,5 млн. дол.

Традиционное место в городе: I — открытое пространство (слева), площадь (справа); II — связь здания с улицей: панорамная площадка (слева), тротуар (справа); III — «ландшафт улицы» — вестибюль (слева), общественное пространство (справа); IV — «вертикальное ядро»: центральное ядро служит лифтовым холлом (слева) или общественным пространством (справа)

теля она спросила, почему эти возвышенные идеи не оправдывают свои обещания. Она показала, что скромные старые районы Гринвич Виллидж, ожидающие сноса и обновления, функционируют лучше, чем новые. Противоречие ли это? Может быть мы упустили важную мысль в нашем понимании городской жизни? Благодаря этим вопросам произошло изменение в нашем отношении к современной архитектуре и градостроительству, которое сегодня преобразует окружающую среду.

Внешние требования, имеют отношение к городской среде, оказывают равное, если не большее влияние на отдельное здание, чем его собственные внутренние требования. Современная архитектурная философия не хотела принять компромисс между внешними и внутренними требованиями, хотя именно принятие этого компромисса определяет форму отдельных зданий в городском контексте. Если такая позиция компромисса отвергается, отдельное здание неизбежно будет дисгармонировать с городской средой в ущерб обоим. В наших городах достаточно примеров таких конфликтов, показывающих, как здание разрушает городскую среду, если его внутренние функции недостаточно согласованы с требованиями городской ситуации.

Для сооружения недостаточно просто быть вписанным в городской контекст, оно должно также участвовать в нем. К несчастью, всего несколько современных зданий, особенно в Северной Америке, включаются в городскую жизнь. Большинство из них решают свои собственные проблемы. Ряд примеров многофункциональных зданий, приведенных во II части данной книги, все еще нуждаются в такой интеграции с городской средой.

В некоторых случаях трудно бывает восстановить городскую ткань, когда она разрушена. Многие из североамериканских примеров, приведенных во II части, явились попыткой улучшить нарушенную городскую территорию. Очевидно, такие проекты не могут пространственно превышать свои границы, однако воздействие их на непосредственное окружение важно. Оно влияет не только на то, что происходит вблизи здания, но и на город в целом. Но если такое воздействие станет разделительной стеной, тогда связь здания с городом будет сломана навсегда. Грандиозный архитектурный манифест — Ренессанс-центр в Детройте — без сомнения, театр насыщенной внутренней деятельности, который противопоставлен городскому окружению. Наоборот, Итон-центр в Торонто согласуется с городской средой, в которой стремится раствориться его ближайшее окружение.

Далее будут рассмотрены внешние требования, которые влияют на архитектуру отдельного здания в городском контексте. Они включают три различные, но тесно взаимосвязанные позиции. Сначала рассмотрим, что такое городское пространство и каким образом оно работает как статичный, имеющий три измерения, преимущественно визуально воспринимаемый элемент города. Затем поговорим о формировании и функционировании моделей передвижения в городе, об их целостности в городской среде.

В заключение обратимся к городской законодательной структуре, в рамках которой создаются города и которую в конечном итоге выражает их форма.



Ле Корбюзье. Лучезарный город. Утрата улицы

## ГОРОДСКОЕ ПРОСТРАНСТВО

Наши города превратились в большие агломерации. Редко удается этого избежать. Для большинства вопрос состоит не в том, где жить, а в том, как жить в них. Наша задача — овладеть этими агломерациями, помешать им подавить нас и организовать в них благоприятную для жизни среду.

Для начала следует научиться понимать нашу городскую среду. Но как понимаем мы город? Мы понимаем его не через отдельные здания и памятники, как бы значительны они ни были. Памятники не формируют город, в котором мы живем, они являются опознавательными знаками. Мы воспринимаем города через их городские пространства — улицы и площади, иначе говоря, через противоположность тому, что мы называем архитектурой. Сумма фасадов отдельных зданий обрамляет эти городские пространства, пространство города.

### Внутренние функции и внешние требования

Однажды было сказано, что западная архитектура только тогда оторвалась от скульптурных монументов египетских пирамид, когда выработала внутреннее пространство. Эту идею можно развить применительно к архитектуре города, которая только тогда начала существовать, когда стала рассматривать отдельные здания как составные элементы большого городского единства.

Когда архитектура рассматривается как часть городского целого, внешние требования имеют равное или даже большее влияние на отдельное здание, чем внутренние требования. При дальнейшем размышлении становится очевидным, что даже внутренние потребности каждого здания будут зависеть от его расположения в городе. Поэтому отдельные здания должны принимать существование более высокого городского порядка и под-

чиняться ему. Отрицание этого высшего порядка внутри городской ткани привело к значительному разрушению городов, особенно в Северной Америке. Пока здания возводят только сообразуясь с их внутренними функциями, не учитывая потребности города, не может существовать согласованное городское целое.

Широко распространенное отрицание такого городского порядка может быть объяснено многими теоретическими положениями современной архитектуры (например, тем, что первостепенное значение уделяется индивидуальности здания), недооценкой улицы как городского пространства и т. д.

### Городская улица

Чтобы города вновь обрели жизнь, необходимо возродить улицу. Когда улицу современного города сравнивают с улицей старинного города, обычно выигрывает последняя. Это происходит не только из-за нашей эмоциональной привязанности к истории древних городов, но и потому, что старые города и их улочки обеспечивали тот тип жизни, который мы сегодня утратили.

В целом люди — существа социальные и общительные. Они любят быть среди других, говорить и слушать, смотреть на других и чтобы другие смотрели на них. Оживленная городская улица одно из лучших мест для этого. В конечном итоге все виды жизнедеятельности, включая работу, несут социальные функции. Среда, не стимулирующая социального общения, в конце концов не будет использоваться людьми.

Традиционная торговая улица превосходно выполняла эти дополнительные социальные функции. Она обеспечивала разнообразие, доступность и визуальную взаимосвязь, что создавало пространство, привлекательное для пребывания в нем. Она сочетала торговлю с другими видами деятельности, стимулировала жизнь города и, кроме того, создавала более надежную среду. В таком контексте улица превышала роль простой функциональной связки, до которой ее низвели современные градостроители. Улица, рассматриваемая как социальное пространство, становится театром, в котором актеры и зрители меняются ролями по ходу действия.

Улица как «театр» обладает мощным социальным притяжением. Наилучшим образом это было осознано в Париже. В парижских кафе на тротуарах стулья не случайно были расставлены таким образом, чтобы люди смотрели не друг на друга, а на улицу как на сцену. Несмотря на возросший уровень автомобилизации, человек может принять участие в таких социальных контактах только как пешеход.

В действительности, пространство улицы и развертывающиеся на ней виды деятельности образуют единое целое, подобно тому, как в хорошем спектакле декорация и действие дополняют друг друга. Однако, проводя эту параллель, я хотел бы поговорить о статичной декорации и ее значении в игре в целом. Я надеюсь доказать, что в градостроительстве декорация не менее важна, чем само действие, и если ею пренебрегать,



*Д. Портман. Ренессанс-центр в Детройте. Порвана связь между зданием и жизнью города*



*Елисейские Поля, Париж. Кафе на тротуарах как декорации для театра улицы*

пострадает качество даже лучшего городского спектакля.

### Городская структура

Сейчас многие градостроители пытаются вновь внести все необходимые компоненты в жизнь улицы. Чтобы достигнуть этого, архитекторы должны принять тот факт, что отдельные здания играют вспомогательную роль в городском контексте, что вне определенной структуры они существовать

не могут. Если мы не примем городскую ткань за основу, не будем работать с ней и создавать проекты, дополняющие ее, мы не сможем ни построить, ни сохранить города, которые нам дороги.

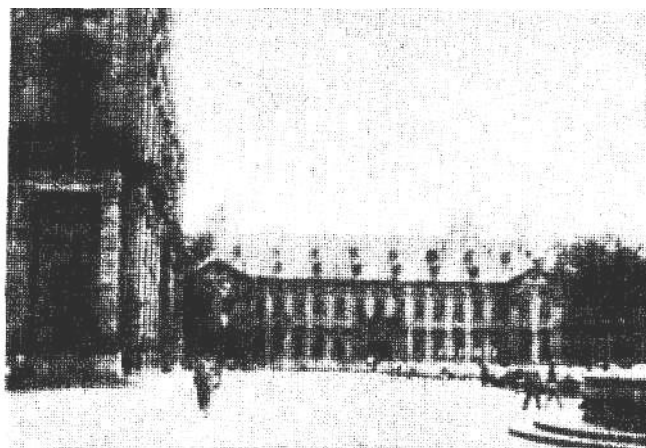
Однако невозможно воссоздать традиционную улицу, ограничиваясь воспроизведением образов города викторианской эпохи с помощью современных фасадов а ля Крие, не позволяя нормально развиваться городским функциям. Для воссоздания многообразия жизни города необходимы как градостроительная форма, так и содержание; только осознав эту двойственность, можно вновь вдохнуть жизнь в наши города.

Оживленность на улицах и общественных площадях во всем своем многообразии неразрывно связана с внешней формой отдельных зданий. Форма и виды деятельности не существуют друг без друга. Их взаимодействие нельзя подвести под единую модель, оно многообразно. Зрительно такая структура ближе Городу-Коллажу, провозглашенному Колин Роув, чем к формальной монотонности современных градостроительных проектов.

Такие города-коллажи не требуют грандиозного единства проектов эпохи барокко, но нуждаются в непрерывном пространстве, соединяющем их различные элементы, пространстве, связанном с потребностями города и чувством историчности. Однако хороший коллаж не должен иметь вид коллекции, что преобладает в модели Колин Роув. Каждая часть такой городской структуры должна обладать разнообразием, имеющим собственную ценность. Например, улица приобретает полный и активный характер благодаря множеству различных зданий, и в то же время все эти здания должны подчиняться улице как организующей форме. Продолжение этой идеи относится к высшему уровню организации города, который связывает воедино - различные части городской структуры.

Многофункциональное здание должно принять такую городскую структуру за руководящую силу, которая определяет его форму; организация внутренних функций здания должна отвечать потребностям города. Мы не можем проектировать здание изнутри, исходя только из задачи выражения функций и финансовых затрат, мы должны задумывать его внутри городской ткани. Конечно, это предполагает существование правил и норм градостроительного проектирования для определенного района. В идеальном случае эти правила могут быть откорректированы в процессе проектирования здания, если архитектор будет обладать финансовыми возможностями принять ограничения, предписываемые градостроительными нормами. Например, может быть необходимо ограничить фасад здания определенной высотой вместо того, чтобы построить более дешевую изолированно стоящую башню.

К несчастью, при частной собственности на землю, трудно создать согласованное городское пространство, если не будут зафиксированы некоторые градостроительные принципы, которые должны стать инструментом земельного контроля. В Северной Америке это пока еще не вошло в практику.



*Б. Нейман. Дворец епископа. Фасад здания отвечает общественной функции*

### **Фасад — нечто большее, чем простое выражение функции**

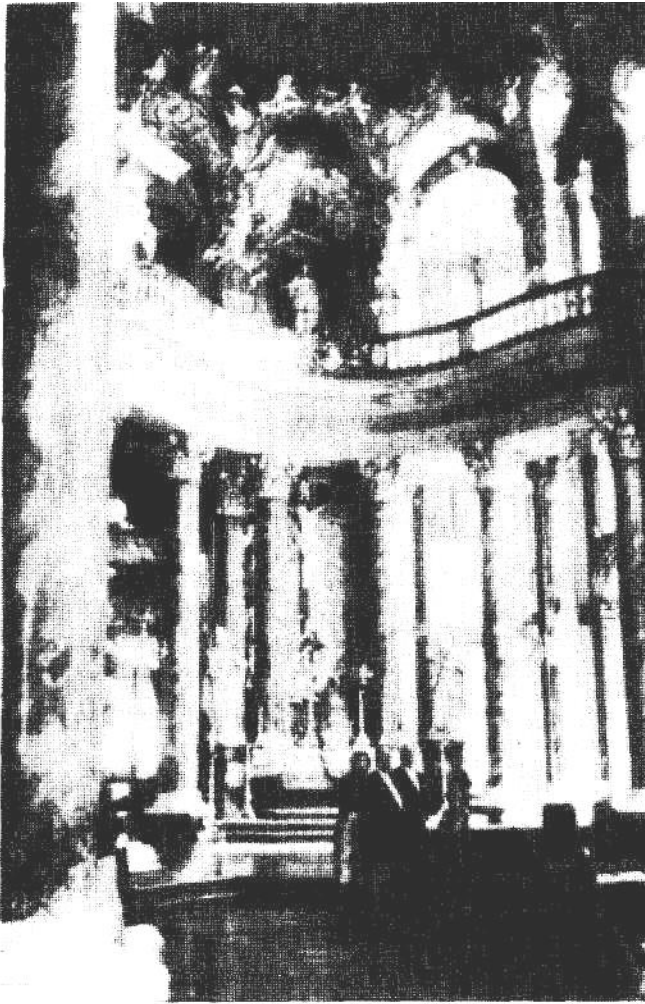
Как только мы примем за руководящий принцип целостность городской структуры, изменятся многие позиции по отношению к архитектурному проектированию. Одна из таких позиций — наше отношение к фасаду. Теория современной архитектуры говорит о том, что здание должно правильно выражать свои внутренние функции. Поэтому своей внешней формой фасад здания должен отражать эту внутреннюю «правду», одинаково со всех сторон. Другими словами, здание превратилось в увеличенную скульптуру, объект искусства, который хотя и принимал во внимание окружающую среду, но все еще оставался сконцентрированным на самом себе.

Фасады городских зданий, построенных до того, как вошли в моду эти архитектурные теории, «взаимодействовали» со своими соседями по-другому. Камилло Зитте, венский градостроитель XIX в., изучал соборы Рима и показал, что из 214 соборов только 6 стоят свободно. Все другие были встроены между зданиями и включены в окружающее их городское пространство — главный фасад мог выходить на площадь, а задний — на небольшую улочку. Каждый фасад отвечал определенной городской среде и не только один часто отличался от другого, но оба могли и не отражать внутреннюю «правду» здания.

Капелла Хильдебрандт в замке Балтазара Неймана в Вюрцбурге — великолепный пример такого различия в выражении. Интерьер здания и его внешний вид играли абсолютно разные роли. Фасад дополнял гражданские функции площади и являлся частью ее композиции. Интерьер часовни выполнял другие, эмоциональные функции и был обращен непосредственно к верующим, вошедшим внутрь здания. Духовная атмосфера, которая поглощала их, была бы утрачена, если бы была выражена и на фасаде. Именно различие между внутренним пространством и внешним видом создавало мощное эмоциональное воздействие.

Фасад, значением которого пренебрегают многие современные архитекторы, является важным элементом градостроительного проектирования. По аналогии — это лицо, с которым мы встречаем





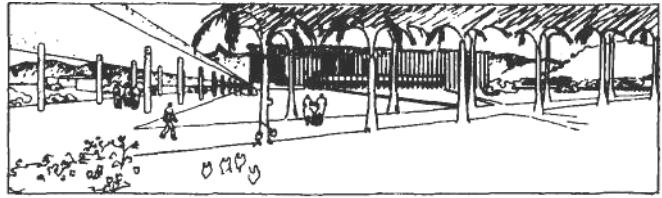
*Л. фон Хильдебрандт. Дворцовая капелла. Вюрцбург. Возвышенная духовная атмосфера барокко*

наших друзей. Мы выражаем улыбкой, что рады их приходу, даже если предпочитаем, чтобы они заглянули как-нибудь в другой раз.

У архитектуры города более широкая роль, чем простое выражение функции зданий. Идея, что архитектура — это выражение только внутренних функций здания на фасаде, может привести к путанице в городском контексте. В течение жизненного цикла здания многие функции могут по очереди размещаться в одной и той же оболочке, тогда как фасад здания является неизменным основным элементом городского пространства. Следует осознать, что значение фасада связано с городским контекстом и должно отражать его.

Поскольку мы говорим здесь не о градостроительном проектировании, а о многофункциональных зданиях, я попытался охватить только те вопросы, которые связаны с воздействием городской ткани на такого рода сооружения, и потому я не говорил о возможностях, заключенных в самой городской структуре.

Я не считаю, что структура города должна быть ограничена собственным словарем, подобно Парижу Османа, и неспособна принять высотную застройку, свободную планировку и другие эле-



*Ле Корбюзье. Рисунок. Разделение транспортного и пешеходного движения*

менты, выдвигаемые современными градостроителями. Хотя эти новые элементы не могут разрешить все вопросы, они не менее жизнеспособны и должны учитываться при формировании города.

Многофункциональное здание — это идея, понятие, а не определенная форма. Оно может быть использовано как строительный элемент в создании живого городского пространства. Идея многофункциональности должна охватывать все элементы, необходимые для современной городской жизни, не только функциональные потребности сегодняшнего дня, но и духовные ценности, созданные в прошлом.

Многофункциональные здания — это часть городской декорации, в которой проходит жизнь города. Подобно тому как существуют писатели, не видящие единства декорации и действия, произведения искусства в целом и считающие важным только слово, так есть и градостроители, концентрирующие все внимание на деятельности города и игнорирующие визуальное окружение городского пространства как важную составляющую целого. Мы забыли искусство градостроительного проектирования, которое уделяет внимание визуальному восприятию. Причин этому много, ошибочные принципы современной архитектуры — только часть из них. Но понимание этих ошибок и признание того, что отдельное здание должно подчиняться общему городскому порядку, может помочь нам вновь получить политическую и юридическую атмосферу, необходимую для создания визуально согласованной интегрированной и целостной городской среды.

## ГОРОДСКОЕ ПЕРЕДВИЖЕНИЕ

Города живут или умирают в зависимости от того, возрастает или убывает их способность к коммуникации. В городском контексте коммуникация означает передвижение. Это активная толпа, перегрузки, оживленность, сутолока в городах, которые делают их такими захватывающе живыми. Однако многие современные градостроители стремятся уменьшить, если не ликвидировать полностью этот кажущийся беспорядок.

Появление автомобиля увеличило проблемы городского движения. Даже в Древнем Риме передвижение колесниц вызывало трудности. Цезарь пытался решить их, ограничивая время их движения, Леонардо да Винчи предложил вертикальное разделение механического и пешеходного движения. Разделение транспорта и пешехода отстаивал и Ле Корбюзье. В принципе это вполне здравая идея до тех пор, пока она не возводится

в догму, рассматриваемую как единственный способ решить проблему городского передвижения.

До определенной степени видимый беспорядок передвижений необходим в городской жизни. Манхэттен полон жизни не вопреки, а благодаря тому, что там почти невозможно проехать на автомобиле. Такой беспорядок движения скрывает определенную дисциплину, устанавливающую свое собственное равновесие. Слишком сильное вмешательство в этот видимый хаос может нарушить жизнеспособность города. Например, прокладка в городах скоростных магистралей для ускорения транспортных потоков и уменьшения заторов на улицах часто наносит вред городской ткани больше, чем помогает решить транспортные проблемы. Скоростные магистрали разрушают территории, которые они пересекают, и притягивают большее количество автомобилей в городской центр, чем он может вместить, таким образом принося в центр города все проблемы, связанные с автомобилями: транспортные заторы, необходимость большего пространства для стоянок, возросший уровень загрязнения и шума, уменьшение пешеходного движения и ухудшение торговых зон. В конечном счете, скоростные магистрали препятствуют активному развитию системы общественного транспорта.

Городской центр не может обслуживаться только автомобилями. Для достижения городской плотности необходим общественный транспорт, так как он стимулирует пешеходное движение, необходимое для сохранения жизни в центре города.

Однако в начале этого столетия современные градостроители не осознавали угрозы, которую представляет автомобиль для городского центра, и рассматривали его как великого освободителя нашей будущей городской жизни. Франк Ллойд Райт надеялся, что его Просторный Город в конце концов устранил необходимость жить в городах. Освобожденный от города благодаря автомобилю, каждый американец сможет поселиться в вечном блаженстве на собственном акре земли. Ле Корбюзье стремился сохранить в своих проектах городскую плотность, предполагая, что структура города может быть преобразована с помощью автомобиля и современной техники в город-сад.

### **Градостроительные теории, основанные на моделях Ле Корбюзье**

Для градостроителей последних десятилетий наиболее существенными наглядными моделями представлялись идеи, разработанные Ле Корбюзье. Он не только предложил разделение и упорядочение основных функций городской жизни в различных частях города, но предусмотрел разделение и изоляцию различных видов движения. Автомобиль, символ свободы человека будущего, играл важную роль в городах Ле Корбюзье. Увы! В этот период эйфории еще не предвидели реальность его угрозы. Улицы были разделены согласно различным способам передвижения — на пешеходные, транспортные и другие, а в зависимости от скорости движения транспорта по ним — на скоростные дороги, транзитные и т. д. Традиционная улица как пространство в трех измерениях была сознательно упразднена Ле Корбюзье. Однажды он на самом

деле извинился и откорректировал план, в котором сохранились признаки улицы в трех измерениях. Для него улица символизировала все убожество, заключавшееся в городах прошлого. Любопытная точка зрения для архитектора, жившего в Париже!

Под направляющей рукой Ле Корбюзье улица современного города превращалась в транспортную ленту, просто соединяющую пункты назначения. Ле Корбюзье предложил поднять транспортные улицы над уровнем земли таким образом, чтобы вся земля была предоставлена пешеходу, который никогда не встречался бы с автомобилем.

Точкой пребывания стал интерьер здания, а не улица. Сами здания были подняты на столбы, чтобы люди могли прогуливаться не только рядом, но и под зданиями, не замечая их и не принимая участия в деятельности, протекающей внутри них. Такое расположение позволяло также создать непрерывное зеленое пространство, по которому пешеход мог совершать приятные прогулки. Пешеходные тропинки шли не параллельно улицам, а пересекали их, создавая наикратчайшие связи между двумя зданиями. Улица как городское пространство, в котором можно «существовать», исчезла, и вместе с ней ушла ее жизнь.

Предполагалось, что люди, которые должны были жить в городе Ле Корбюзье, во вне рабочее время будут вести себя как в отпуске, загора на крышах домов, гуляя в пустынных изолированных парках, делая полностью противоположное тому, что в реальности происходит на улицах Парижа. Может быть, они были сродни героям Хемингуэя, которые жили в вымышленном мире.

Стиль жизни, который представлял Ле Корбюзье, был антиурбанистичным. Это была попытка преобразовать город в сельский курорт. Такая идея понятна как попытка избавиться от промышленного города. Однако, непонимание сложности городской сущности нанесло большой ущерб нашим городам, особенно при планировке новых городов и пригородов, где эта идея стала путеводной нитью. Нельзя сказать, что эти теории до конца неправильны, но трагизм заключается в том, что они не обладают универсальной применимостью, которую провозглашали их создатели.

### **Общественный транспорт**

Общественный транспорт оказывает громадное влияние на настоящий и будущий рост современных городов. Однако город не существует для передвижения, скорее передвижение является результатом живого города, что часто забывают инженеры по транспорту. Системы транспорта должны быть запроектированы с пониманием целого, частью которого они являются. К несчастью, в большинстве городов Северной Америки не вкладывается достаточно средств, времени или усилий в создание жизнеспособных систем общественного транспорта. Основная причина, вероятно, в трудностях, которые имеют муниципалитеты в обеспечении финансирования.

Обложение муниципальными налогами, как это практикуется в настоящее время в Канаде, недостаточно для относительно равномерного распределения финансовых нагрузок. Поимущественные

налоги формируют основу муниципальных доходов, но они не могут обеспечить достаточного количества денег, необходимых для эффективного решения многих городских проблем.

В Канаде муниципалитеты городов получают дотации от штатов или провинций. Однако, поскольку муниципалитеты не имеют прямого контроля над этими дотациями, они имеют право только использовать их для определенных целей, но редко могут эффективно планировать будущее городов. Особенно это касается вопросов транспортного движения. Поэтому, как правило, предпочтение отдается автомобилю, который требует меньше первоначальных капитальных затрат на инфраструктуру, чем система общественного транспорта. Однако, с точки зрения долгосрочных капиталовложений, автомобиль не самый рентабельный вид городского транспорта.

Много лет назад в Торонто произошло оживленное обсуждение, посвященное эффективности общественного транспорта, путям и средствам сокращения денежных затрат. Профессор Ганс Блюменфельд, один из консультантов, предложил отменить плату за проезд, что вызвало взрыв смеха в прессе. Однако, с точки зрения экономики города, это решение было бы логичным.

Комиссия по транспорту Торонто (Т. Т. С.) тратит примерно 15 % своего текущего бюджета на сбор платы за проезд. Отмена платы за проезд сразу же уменьшит текущие расходы на 15 %. В далекой перспективе метрополитен, трамваи и автобусы Т.Т.С. смогут перевозить пассажиров без дальнейших затрат, только если публика будет ими пользоваться. Увеличение использования существующих средств Т.Т.С. благодаря отмене платы за проезд также сократит необходимость в расширении других транспортных систем, преимущественно дорог.

Но из каких источников Комиссия будет получать деньги на эксплуатацию, если транспорт будет бесплатным? Это решается очень просто, благодаря налогам, подобно тому, как финансируется строительство тротуаров, улиц и шоссе. Ведь фактически система метрополитена подобна подвижному тротуару, и никто не говорит о затратах на тротуары.

#### **Метрополитен: соответствует высокой плотности населения**

Системы метрополитена появились в городах в XIX в. Уже на протяжении 100 лет мы ощущаем их преимущества и недостатки.

Метро явилось ответом на проблемы передвижения в компактном городе высокой плотности к концу прошлого века. Современный метрополитен имеет пропускную способность около 40 тыс. пассажиров в час в каждом направлении. Чтобы он функционировал эффективно, необходима высокая плотность городского населения, но не все города удовлетворяют этому условию, особенно пригороды. Современные города редко обладают необходимой плотностью населения за пределами своих центральных зон, поэтому нужны вторичные системы связи в виде трамваев, автобусов, автомобилей и поездов. Однако такие системы сооб-

щения, при которых требуются пересадки, не так привлекательны для пассажиров, как прямые системы.

Индивидуальный автомобиль является главным конкурентом всех систем общественного транспорта. Удобство доставки пассажира от двери до двери почти спровоцировало смерть современного города. Пространство, пожираемое автомобилями, огромно; они оставляют все меньше и меньше территории для других видов городской жизнедеятельности. Города, обеспеченные только автомобильной связью, превратились в обширные агломерации, враждебные пешеходу. Лучшим примером этому может быть Лос-Анджелес.

К несчастью, для решения проблемы недостаточно просто понять разрушающее действие автомобиля на город. Чтобы привлечь людей к использованию систем общественного транспорта вместо автомобилей, необходимо реконструировать городскую среду таким образом, чтобы она гармонично функционировала совместно с этими системами. Например, использование системы общественного транспорта снижается, если расстояние от дома или работы до остановки намного превышает 300 м. Другими словами, нужна высокая плотность населения для рентабельности системы метрополитена.

Однако, хотя такая плотность необходима для того, чтобы вблизи каждой станции проживало достаточное количество пассажиров, с тех пор как все системы транспорта стали линейными и имеют пересадочные узлы, станции могут располагаться далеко друг от друга, так, чтобы между ними можно было бы создать открытые парковые пространства. Создание систем озелененных парков в непосредственной близости от густонаселенных жилых кварталов позволит улучшить условия проживания в городе, сохраняя высокую плотность населения для функционирования системы общественного транспорта. Конечно, это противоречит настоящей практике в Северной Америке равномерного рассредоточения плотности населения по большим территориям городов и требует координации между системой транспорта и жильем, которая раньше была предоставлена случаем.

#### **Промежуточные системы транспорта: соответствуют более низкой плотности населения**

В течение последних десятилетий большие надежды возлагались на развитие промежуточных транспортных систем, более эффективных, чем метрополитен, при более низкой плотности населения. Однако ни одна из новых многообещающих систем не имела успеха. Несмотря на фантастическое развитие техники (поезда на воздушной подушке, монорельс, магнитные поезда и т. д.), очень мало было внедрено в нашу повседневную жизнь до настоящего времени. Такие системы или слишком дороги, или города не хотят или неспособны принять планировочные ограничения, необходимые для их включения в городскую ткань.

Для эффективного функционирования большинства транспортных сетей необходимы специальные устройства, которые не всегда предусмотрены в городах. Генеральный план города обычно опира-

ется на его историческое развитие и не может легко приспособиться к требованиям современного транспорта. «Старый» трамвай сохраняется в городах с удивительным постоянством потому, что он мог использовать исторически сложившуюся уличную сеть. Из этого можно сделать вывод, что даже в вопросах транспорта сверхспециализация — необходимая для новых высокоспециализированных транспортных систем — может привести в тупик.

В настоящее время трамваи и все их производные промежуточные системы транспорта, более быстрые и легкие, по-видимому, будут активнее претендовать на роль массового транспорта, чем дорогостоящая система метрополитена или гибкая, но еще более дорогая дорожная сеть, предназначенная для автомобиля. Автобусы и их вариации — микроавтобусы, автобусы, работающие на солнечной энергии; автобусы, управляемые компьютером, все эти транспортные средства имеют преимущество, так как могут использовать существующую инфраструктуру, т. е. уличную сеть, но они относительно дороги в эксплуатации. Впрочем, они эмоционально хуже воспринимаются пассажирами, чем рельсовый транспорт. Вероятно, зрительная непрерывность рельсов создает эмоциональную уверенность в том, что поезд или трамвай придет в нужном направлении в нужное время.

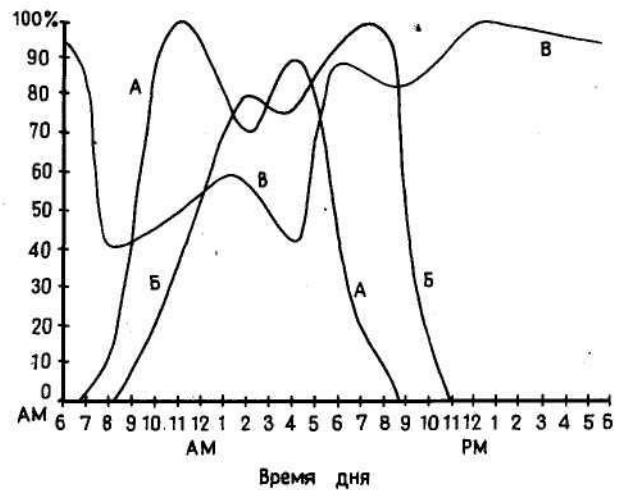
### Движущийся тротуар

Еще не изучена одна возможность использования движущегося тротуара, который, подобно вертикальному лифту, обслуживал бы только ограниченную территорию, связанную с другими системами транспорта. Такая сеть тротуаров может сооружаться по частям, там, где это требуется в городе, что обеспечило бы гибкость, необходимую возрастающей плотности населения.

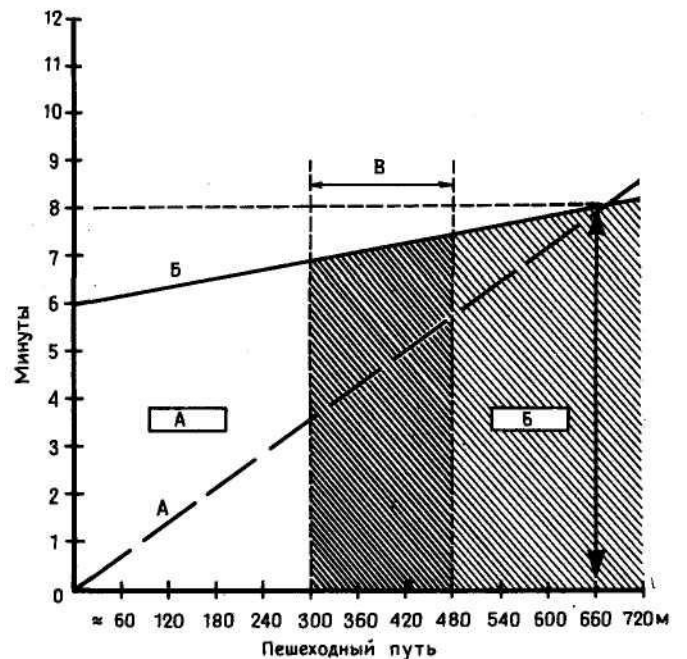
Такие системы — не что иное, как логическая трансформация системы вертикального лифта. В некоторых учреждениях вертикальные лифты перевозят с этажа на этаж ежедневно до 10 тыс. служащих и даже более. Подобное же количество людей можно перевезти из одного пункта в другой с помощью движущихся тротуаров. Система горизонтального передвижения напоминает многочисленные системы, действующие в настоящее время на выставках и ярмарках. Они могут быть относительно короткими и функционировать только в определенных частях городского центра, чтобы связать узлы наибольшей активности между собой и системами общественного транспорта. На окраинах городских кварталов, обслуживаемых такими движущимися тротуарами, можно построить гаражи для автомашин, соединенные также с кварталами меньшей плотности населения. Это позволит вывести автомобили из этих кварталов и предоставить улицу пешеходу. В районах с самой высокой плотностью населения движущийся тротуар смог бы стать наиболее эффективной и экономичной системой общественного транспорта.

### Стоянки для автомашин в городах

Как бы ни были привлекательны и эффективны системы общественного транспорта, мы все еще



П. Квантс. Схема для повышения использования автомобильных стоянок в комплексе, содержащем деловую (А), торговую (Б) и жилую (В) функции



П. Квантс. Диаграмма. Расстояние, преодолеваемое пешком и на автомобиле

А — пешком; Б — на автомобиле; В — критическое расстояние.

должны решать вопрос с автомобилем. Одна из трудностей заключается в качественном превращении пассажира автомобиля в пешехода. В системе общественного транспорта это превращение пассажира в пешехода происходит достаточно легко на остановках трамваев или на станциях метро и не требует большого пространства. Станция метро «Куин-стрит» в Торонто может принять ежедневно 40 тыс. человек на 2300 кв. м. В гаражах, напротив, на 1 машину нужно 37 кв.м. Если в среднем на каждый автомобиль приходится 1,4 пешехода, понадобится свыше 1 млн кв.м для обслуживания того же числа людей! Это почти в 230 раз больше, не считая пространства улиц, необходимого для передвижения автомобилей.

Другая проблема стоянок — нерегулярное использование. Большинство гаражей, обслуживаю-



ших учреждения, занято только в рабочие часы, что составляет всего 35 % времени. Подобное недостаточное использование стоянок также наблюдается около торговых центров и в жилых кварталах.

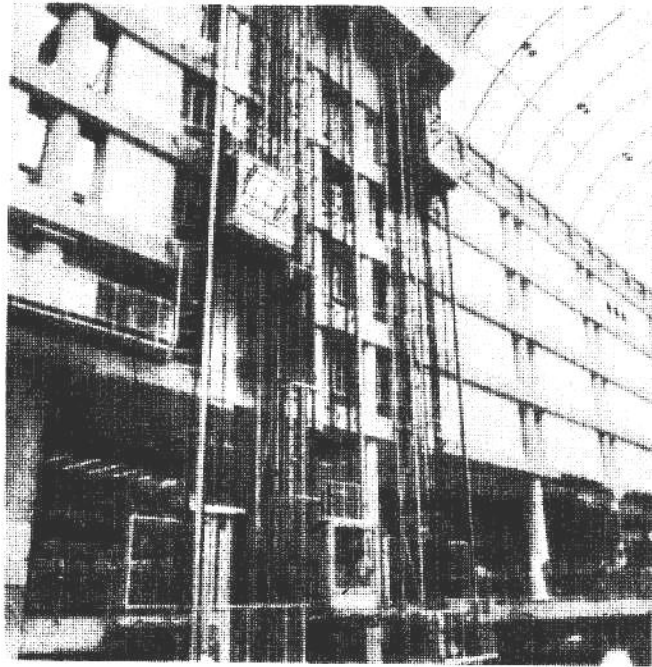
Диаграмма на с. 132 показывает, как многофункциональные сооружения с правильным подбором функций могут повысить использование пространств под стоянки. Но возможны и дальнейшие преобразования. Соединяя стоянки с остановками общественного транспорта и вводя их в многофункциональные здания на окраинах густонаселенного ядра городского центра, можно добиться еще более эффективного использования городского пространства.

Автомобили нужно где-то парковать, но в условиях городского центра трудно удовлетворительно решить эту проблему. Переход «стоянка автомашины — общественный транспорт — городское пространство» редко изучают критически. Просто плотнее разместить автомобили ниже уровня улицы и вывести людей из этих «каменных мешков» — не лучший способ решения проблемы хранения автомашин. Итон-центр в Торонто показывает, как можно творчески организовать пространство для стоянок и связь с местом назначения. Там лифты, обслуживающие стоянки, расположены внутри торговой галереи. Галерея сразу же видна над лифтовым холлом стоянок. Остекленные лифты помогают, кроме того, лучше ориентироваться.

### **Пешеходное движение: главный способ передвижения в городе**

Идти пешком — самый простой способ передвижения в городе. Только как пешеходы мы можем ощутить наше окружение без искажений, создаваемых скоростью. Только пешеходы могут непосредственно взаимодействовать с городской средой и тем самым обогащать ее. Если на территориях городов не будет создана благоприятная для пешехода среда, жизнь в них подвергнется угрозе. В большинстве случаев пешеход был забыт градостроителями, и улица превратилась в скоростную автомагистраль, лишенную привлекательности.

Некоторые правила, которые отражают поведение человека, могут помочь создать благоприятную среду для пешехода. Во-первых, улицы только тогда будут удачно решены, когда они будут отвечать потребности в них населения. Они должны или подводить к местам активного притяжения людей — театрам, торговым центрам, или располагаться по пути к подобным центрам тяготения. Во-вторых, городское пространство должно быть запроектировано таким образом, чтобы виды деятельности развивались вдоль его границ. Люди предпочитают держаться на периферии пространства, ближе к зданиям, которые будут охранять их сзади. Именно поэтому парижские кафе на тротуарах пользуются таким успехом. В-третьих, так как люди любят смотреть на других и «себя показать», боковые пространства должны быть организованы таким образом, чтобы можно было одновременно обозреть пешеходов и быть видимыми для них. Другим важным элементом являются места отдыха, как, например,



*Э. Цайдлер. Итон-центр, Торонто. Лифты, идущие от подземных автомобильных стоянок, служат средством ориентации*



*Люди предпочитают держаться на краю пространства, а не в центре. Оживленное пешеходное пространство*

скамья, на которой можно посидеть, подтянуть спустившийся носок ребенку, обдумать, что делать дальше и т. д. И, в-четвертых, пешеходные зоны необходимо задумывать как последовательные городские пространства с ясными знаками ориентации, например, такими, как башни, памятники или уличные часы.

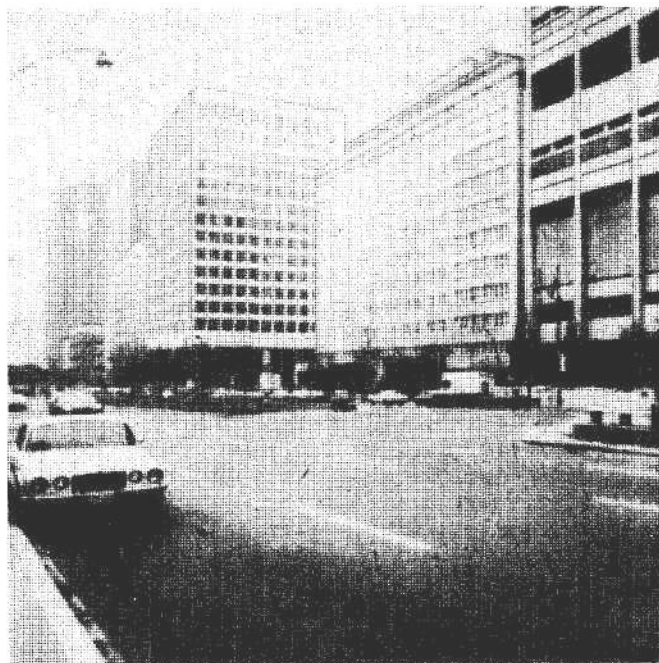
Палитра возможностей почти безгранична. В качестве моделей можно использовать широкую парижскую улицу, на которой успешно соседствуют пешеходы и автомобили; улицы, ориентированные только на пешехода, как пешеходная зона в Мюнхене; крытые галереи Милана или парижские пассажи; узкие улочки Зальцбурга или улицы, простирающиеся вдоль парка как улица Принцессы в Эдинбурге. Подобные и многие другие примеры могут быть успешно решены, но могут также оказаться неудачными, если при их создании не придерживаться принципов, необходимых для создания благоприятных пешеходу пространств.

При проектировании многофункциональных зданий, граничащих с пешеходными зонами, должны быть учтены эти принципы и организованы в них соответствующие пространства и виды деятельности. Они должны отзываться на любопытные взгляды прохожих своим визуальным богатством, особенно на уровне улицы, таким образом, чтобы пешеход по ходу своего движения мог и увидеть отдельные детали, и ощутить внутренние пространства зданий. С увеличением скорости движения проблемы зрительного восприятия уменьшаются, так как чем быстрее мы пересекаем пространство, тем меньше деталей замечаем. Даже довольно уродливые города могут показаться красивыми, когда на них смотрят с высоты быстро летящего самолета.

## Улицы

Города имеют много типов улиц. Каждая со своим собственным значением: есть шумные торговые улицы, монументальные улицы, выражающие значительность расположенных на них учреждений, тихие жилые улицы и т. д. Проблемы возникают тогда, когда улица не имеет определенного значения и не играет никакой роли в городской ткани.

Рудольфский писал: «Улица должна быть для человека» и удивлялся североамериканской позиции, отдающей предпочтение автомобилю. До тех пор, пока улица не будет привлекать и притягивать людей, ею редко будут пользоваться. Вот почему многочисленные «пешеходные улицы» пустыют. Примером служит величественная Университетская Авеню в Торонто, на которой практически никогда нельзя увидеть прогуливающихся пешеходов. Хотя все предусмотрено для него, это сделано неправильно. Там нет магазинов, которые могли бы привлечь людей, ничего, кроме импозантных учреждений или зданий общественного назначения, в которые можно зайти по делу. Там не из-за чего терять время или прогуливаться, тем более, что машины извергают прямо в лицо выхлопные газы. Редкие пешеходы проходят по прекрасной в ландшафтном отношении аллее с фонтанами, цветами и кустарниками, так как она



Университетская авеню, Торонто. Почти нет пешеходов

расположена изолированно между двумя постоянно загруженными магистралями. Чтобы добраться до скамеек и скверов, люди должны свернуть с дороги и пересечь интенсивный транспортный поток.

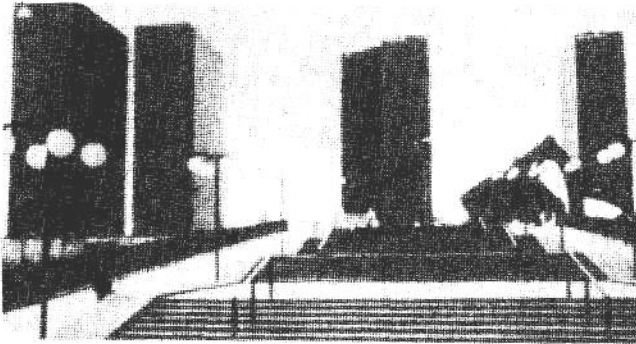
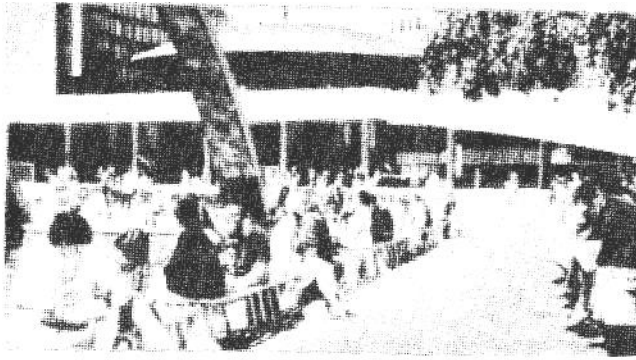
Пешеходную улицу нельзя рассматривать только как коридор, соединяющий пункт А с пунктом В, она должна быть также и «событием». Чтобы достигнуть этой цели, все элементы улицы следует мастерски организовать. Как витрины магазинов выходят на улицу, как рестораны участвуют в ее жизни, как посажены деревья и расположены места отдыха — все это влияет на удачное решение пешеходной зоны.

Пример больших бульваров Парижа дает нам полезный урок того, как создать хорошие городские улицы. Кафе на тротуарах участвовали в жизни улицы, обеспечивая ей и зрителей, и сцену. Одно усиливало другое: идущего мимо пешехода привлекала оживленность кафе, а посетитель ресторана не чувствовал себя выключенным из жизни города.

Нет необходимости исключать автомобили из жизни улицы, если они на ней не доминируют. Присутствие автомобилей на улицах города не обязательно приводит к конфликту. Париж неплохо уживается с автомобилями, а иногда даже очень успешно. Автомобиль для пассажиров — не только вид транспорта, но и развлечение. Типично североамериканский феномен, который можно назвать «синдромом субботнего вечера», хорошо это иллюстрирует. Здесь автомобиль служит не только средством передвижения, но и возможностью развлечения и ознакомления. В таком качестве умело выполненное включение автомобилей в среду для пешехода может обогатить жизнь улицы.

## Площадь

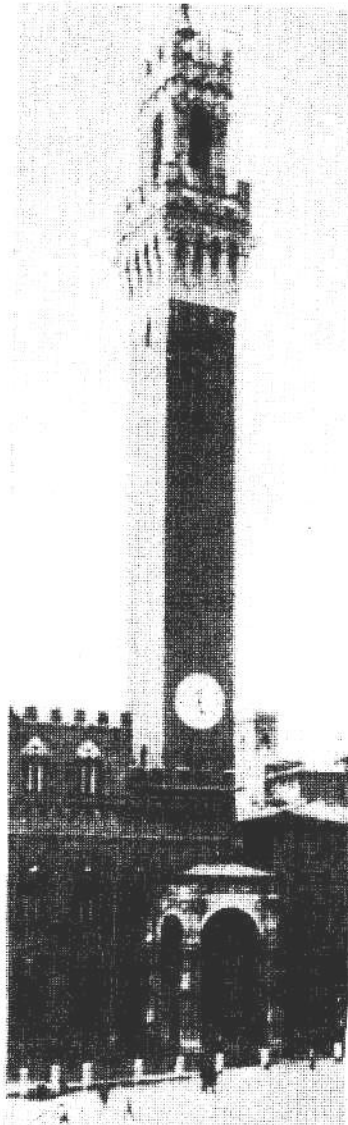
Площадь как городское пространство есть не что иное как расширение улицы, но в то же время это узел особого значения. Часто площадь имеет



*Площадь Натана Филлипа, Торонто. Удачное городское пространство стимулирует многообразие жизнедеятельности*

*Площадь Дефанс в Париже. Монументальные здания не формируют городское пространство и связанные с ним виды деятельности*

*Пьяцца дель Кампо, Сиена. Средневековое городское пространство соединяет форму здания и городскую жизнедеятельность*



символическое значение в городе. В прежние времена городские площади были местом, куда прибывали путешественники и где устраивались народные праздники и официальные церемонии. Признаки этих функций сохранились на многих площадях и сегодня.

Плаца Реале в Мадриде и Ратушная площадь в Торонто — примеры городских пространств, на которых постоянно поддерживается активная жизнь, особенно в Торонто, где в проекте для Ратушной площади были достигнуты удивительные результаты, несмотря на малоблагоприятное окружение безликих улиц и зданий. Поднятые выше уровня земли пешеходные пути придают этой огромной площади видимую замкнутость, и фонтан, бассейн которого в зимнее время служит катком, способствует оживлению площади не только во время народных праздников, но и ежедневно, зимой и летом.

Несмотря на подобные отдельные успехи, в современной архитектуре все еще остаются нерешенные проблемы в организации общественных пространств. С тех пор как современные архитекторы стали проектировать здания как отдельные памятники, они зачастую игнорируют городское пространство, которое эти здания формирует.

В Лучезарном городе Ле Корбюзье не было ни площадей, ни замкнутых городских пространств, оставались только пустоты между зданиями. При проектировании зданий учитывалось лишь их функциональное назначение. Они были как бы скульптурами, изолированными самостоятельными элементами.

Административная башня, жилой дом, торговый центр никогда не рассматривались как звенья в непрерывном городском пространстве. Возможность отклонения от жестких монофункциональных характеристик зданий для создания взаимодействия элементов городской ткани отвергалась современными архитекторами, так как казалась потерей эффективности. Но в действительности такая потеря оказывается фиктивной, если ее рассматривать в масштабе экономики города в целом.

### Крытые пешеходные пути

Открытая улица всегда остается лучшей городской артерией, невзирая на климатические условия. Однако существуют великолепные исключения, которые особенно хорошо отвечают требованиям города. Крытые пассажи, построенные в XIX в., такие, как величественная галерея Милана или забытая сегодня галерея в Кливленде, функционировали прекрасно.

Другой тип крытого пассажа появился в Монреале и был повторен в Торонто. Здесь была создана сеть подземных пешеходных путей, которая в конечном итоге достигнет длины в 2,5 км и соединит станции метро, железнодорожные вокзалы, главные здания и более 600 магазинов.

Такие места для гуляний с контролируемым микроклиматом целесообразны в тех климатических зонах, где погодные условия в течение полугода неблагоприятны для пешеходов. Однако влияние таких подземных пешеходных путей на городскую среду еще недостаточно изучено.

Если мы решим отослать пешеходов к подземным пассажам, создавая там центры притяжения и наиболее легкие пешеходные маршруты, наши улицы будут служить только транспортными артериями для автомобилей. Если мы этого хотим, мы должны принять все вытекающие из этого последствия. Но как показывает прошлое, это не лучшее решение. Безусловно, в плотно застроенных районах существует потребность в подземных пассажах, но улицы и открытые пространства должны сохранять свое значение. Крытые пассажи должны не подавлять другое городское пространство, а дополнять его и быть визуально и физически с ним связанным. Право выбора — быть внутри или снаружи — следует предоставить пешеходу. Такое сочетание и взаимодополняемость различных типов среды не только усиливают городскую жизнь, но и делают ее более привлекательной. В Галерее Итон-центра была сделана попытка создать такое взаимодействие открытой улицы и крытого пассажа с дневным освещением.

#### ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА ГОРОДА

##### Город как выражение социальной структуры общества

Здания соединяются в цепочки и создают города. Каждое здание должно учитывать, отражать и усиливать городскую среду, на которую влияют статика пространства и динамика передвижения в городе. Однако понять эти закономерности и следовать им — две разные вещи.

Выполнение этих сложных градостроительных правил во многом зависит от политической структуры, в которой создается городская среда. Современные градостроительные теории часто игнорировали политическую структуру общества, необходимую для их претворения.

Человек не сможет жить с другими людьми, если не примет определенных правил поведения в обществе. Эти всегда существующие правила отражаются не только в его жизни, но и в пространственной среде, которая является результатом этих правил. Поэтому города в конечном итоге выражают социальную и политическую структуру, их создавшую.

Начиная с античности, можно изучать эти структуры по формам городов. Джон К. Гэлбрейт в своей работе «Время неопределенности» («The Age of Uncertainty») отметил четыре основные функции городов, которые отражают изменяющиеся политические структуры. Речь идет об Административном городе (центре политической власти), Торговом городе, Промышленном городе и, наконец, о Пригороде.

Пригороды не несут административных или экономических функций, они являются только временным жильем для странствующего современного человека. Признаки всех четырех функций можно найти во многих городах и населенных пунктах.

Административный город развивался вокруг центра власти, королевской или религиозной. Город служил расширению и выражению величест-



Миланская галерея

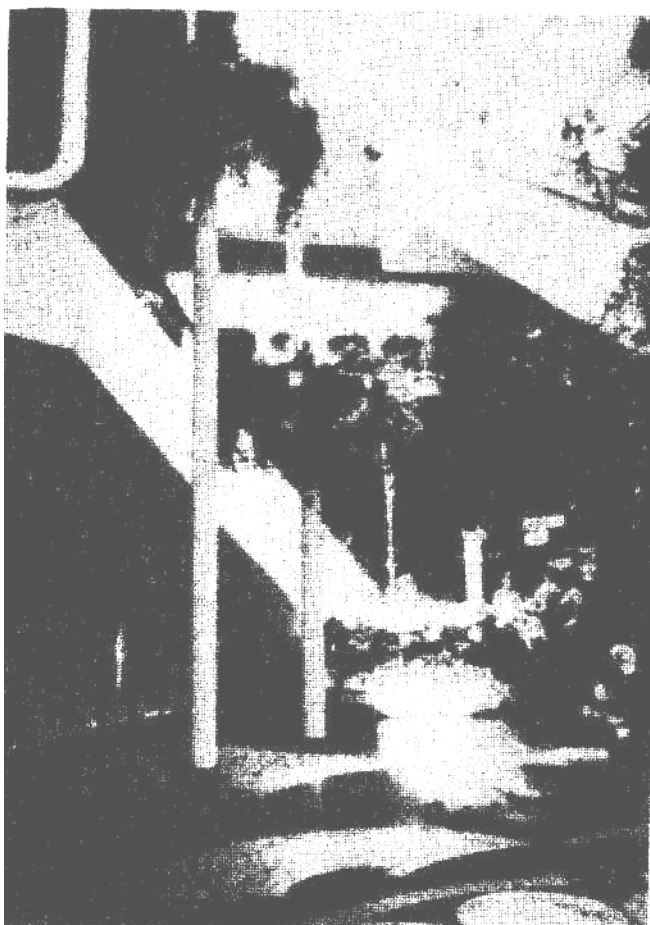
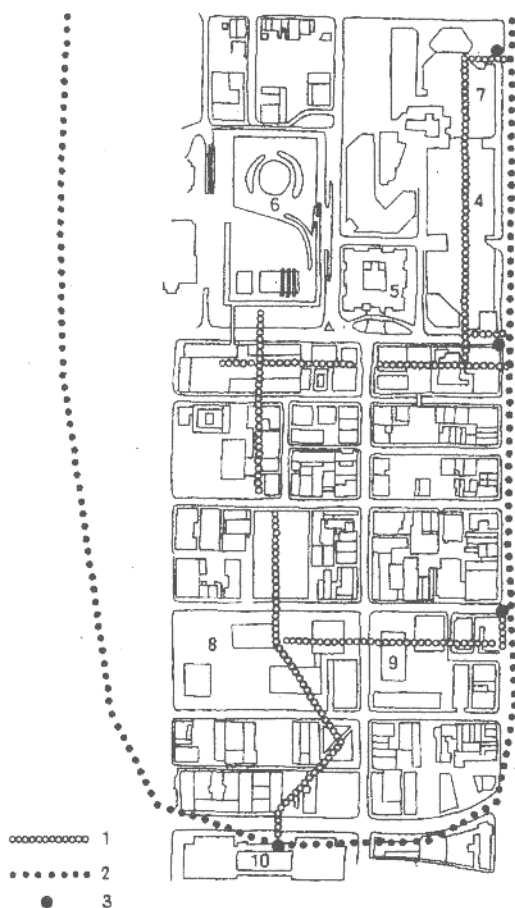
венности власти на месте. Фатехпур-Сикри, Ангкор-Ват, Версаль, Карлсруэ, Ленинград, Канберра и особым образом Бразилиа явились прототипами таких городов. Их форма символически выражает политическую власть, которая их породила. Даже сегодня порядок и симметрия используются как средство выражения представительности власти.

В Торговом городе также использовались порядок и согласованность, но в менее жесткой форме, для выражения власти торгового класса. Целостность города создавалась благодаря близкому расположению многочисленных сходных элементов, что видно на примерах застройки Амстердама, Венеции и ганзейских городов. Именно эти городские ансамбли оставили нам в наследство идею торговли в центре города.

Промышленная революция создала другой тип города, тип, в котором больше не ощущалась необходимость символического выражения его политической структуры. Промышленные города, особенно в Англии, служили для размещения с наименьшими денежными затратами рабочей силы — другого необходимого «сырья» для машин.

Промышленные города выполняли функциональные требования. Иногда в них пытались создать подобие красоты, имитируя формы прошлого, например, жилые дома строили в стиле палатцо.





Но обычно промышленный город гордился своей экономической значимостью, особенно в Англии, где получил развитие этот прототип (города), в котором эффективно сочетались однообразие и суровость. Город рассматривался как шахта, которая должна быть покинута после того, как из нее извлекут все полезные ископаемые.

Четвертый тип города, Пригород, появился как избавление от промышленного города. Он не может существовать без связи с городом и не имеет собственного значения. Пригороды стали временным жилищем, однако своими размерами они круто изменили структуру старого города и создали «негород», бесформенный мегалополис.

Наша кажущаяся неспособность создать сегодня пространственно целостные города может быть происходит от того, что мы не обладаем ясным социологическим пониманием городской структуры.

### Поражение утопических и современных градостроительных теорий

Социальная и политическая организация общества влияют на градостроительство, поэтому следует рассматривать не только технические градостроительные решения, но и политическую структуру, в которой они будут реализованы.

Наш современный подход к градостроительству, особенно в Северной Америке, может быть мягко определен как «не пространственный». Это скорее инженерный подход в двух измерениях, который больше похож на игру «Монополию», чем на попытку создать среду для людей. Современные градостроительные теории не создали городов, в которых было бы приятно находиться; наоборот, все громче раздаются голоса, осуждающие их. Неразбериха и изоляция, хаос и однообразие создали во многих городах атмосферу не только неприятную, но даже опасную для душевного здоровья их жителей.

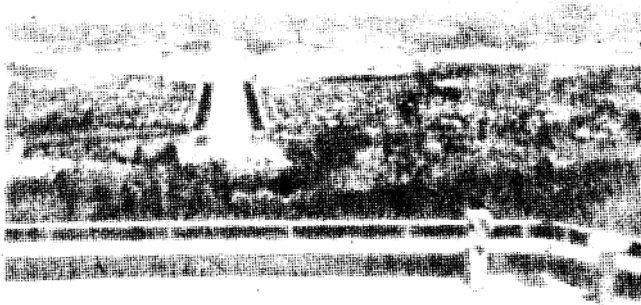
Поражение и промышленного города, и последующей современной метрополии заставило некоторых градостроителей обратиться к утопическим мечтам, которые, казалось, могут решить городские проблемы. Большинство утопических моделей явилось попыткой создать новую гармонию между обществом и архитектурной формой. Эти мечты о воображаемом единстве зародились в работах Оуэна, Сен-Симона, Фурье, Эбенезера Говарда, Ле Корбюзье и Франка Ллойда Райта; сегодня они продолжают в видениях Паоло Солери.

Но снова и снова на протяжении последних двух столетий эти мечты оборачиваются неудачей при реализации, ибо они, подобно всем утопиям, содержат в себе зачатки саморазрушения. Кроме того, утопии часто не могут быть реализованы, потому что они требуют таких глубоких преобразований, которые может осуществить толь-

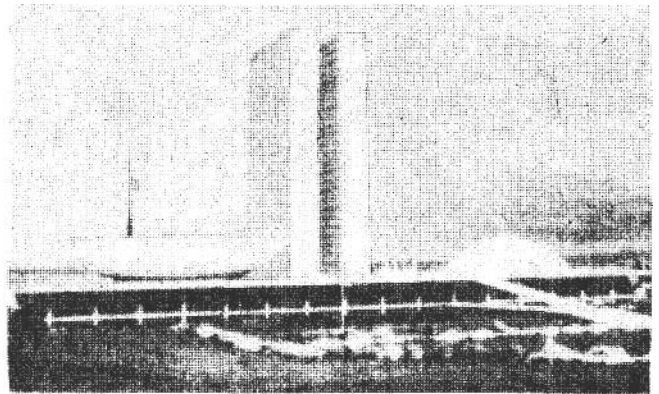
#### Торонто. Система подземных пешеходных путей

1 — подземные пешеходные пути; 2 — линия метро; 3 — станция метро; 4 — Итон-центр; 5 — старое здание ратуши; 6 — новое здание ратуши; 7 — универмаг Итон; 8 — Доминьон-центр; 9 — торговый центр; 10 — вокзал

Ит'Эн-центр, Торонто. Подземный уровень. Улица и пассаж, освещаемый дневным светом



Канберра



Бразилиа

ко тоталитарная политическая система — но такая диктатура противоречит их основной идее социального равенства.

Несколько утопических идей, которые были реализованы, не достигли того, что обещали, а привели к противоположному результату — к закрытой среде, в конечном счете статичной и диктаторской, которая не оставляет свободы для человека.

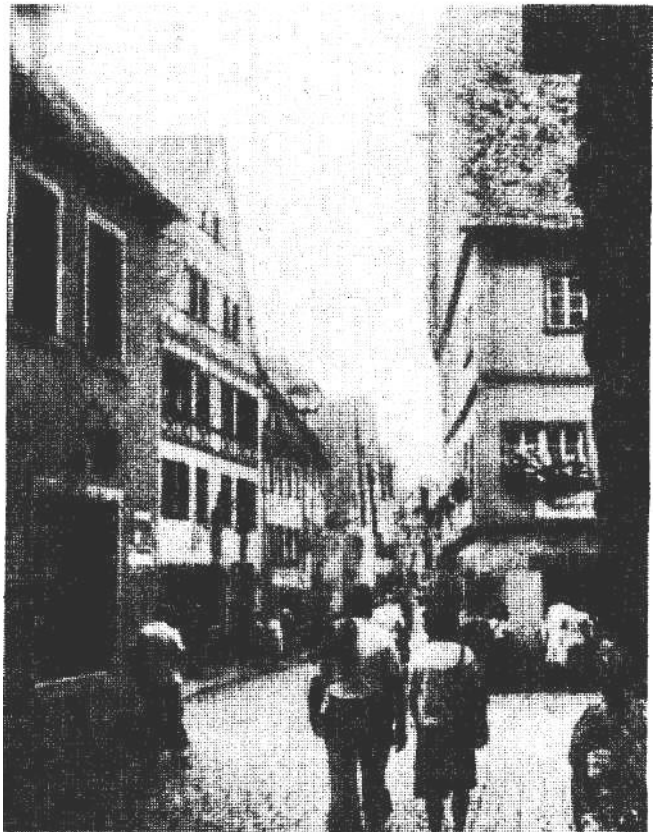
#### Культурное наследие: Северная Америка и Европа

Североамериканский город прямо противоположен своему европейскому собрату. Даже если пригороды Парижа или Торонто, или какого-либо другого североамериканского города похожи друг на друга своей кажущейся беспорядочной структурой, суть их различна. Причины кроются в исторических предпосылках, которые создали эти две культуры.

Ядро европейского города развивалось на протяжении столетий и отражает социальные структуры прошлого. Форма города оставляла след в обществе и становилась культурным наследием. Историческое наследие сопротивлялось современному градостроительству, что породило компромисс, позволивший сохранить формы городов.

Североамериканский опыт имел другую природу. Здесь не было большого культурного наследия исторических городов прошлого. Форма большинства городов мало чем отличалась от решетчатого, плана, задуманного топографами как целесообразный метод разделения земли. Решетка улиц является антитезой символическому выражению города. Она не благоприятствует созданию других значительных пространств, кроме городских парков, введенных движением Ольмстеда. Только топографические условия обеспечивали им некоторое разнообразие.

Ранний американский город по характеру больше напоминал деревню с разбросанными домами, отдельно стоящими церквями и улицами, посаженными деревьями. Урбанистический аспект, создаваемый высокой плотностью городской застройки, был новым для Америки, куда он был привнесён в 1893 г. людьми типа Д. Бернхем в связи с международной выставкой в Чикаго. Д. Бернхем проектировал некоторые первые небоскребы, когда же ему пришлось заняться градостроительным про-



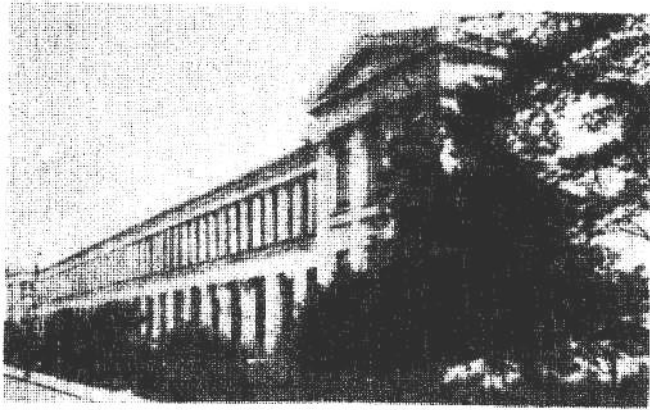
Торговый город. Порядок и согласованность

ектированием, он, казалось, не смог овладеть им, и обратился к знакомому типу европейского многоэтажного жилого дома. С тех пор как он, так и ему подобные отказались от прототипа исторической американской деревни во имя прогресса, логично, что их «прекрасный город» был также заменен новыми, более прогрессивными градостроительными идеалами.

Даже американский небоскреб (за некоторым исключением, как например, Рокфеллер-центр) не смог выразить свой градостроительный потенциал до того, как возобладали современные антиградостроительные идеалы, которые фактически отвергли городскую плотность, хотя в конечном результате создали ее из-за земельной спекуляции, которую сделали возможной.



*Версаль*



*Промышленный город. Поиски красоты путем имитации форм прошлого. Жилой дом в виде дворца*

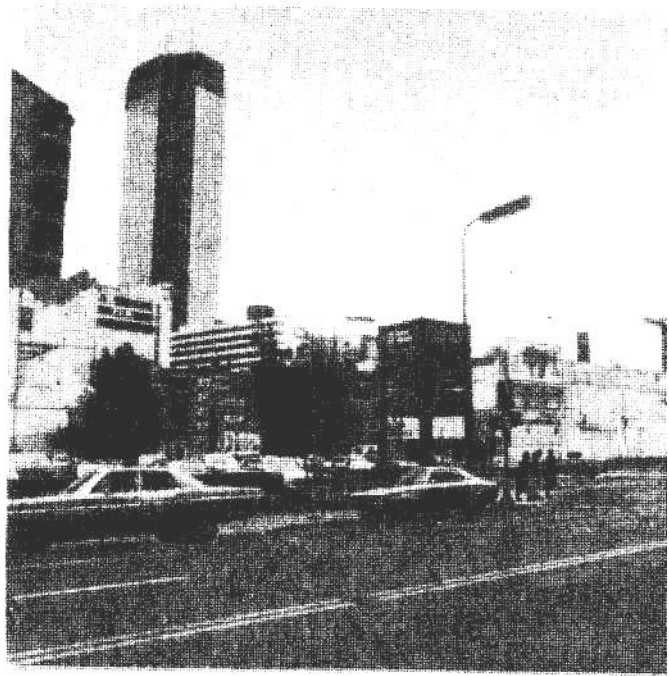
### **Американская концепция индивидуальной свободы**

Северная Америка в отличие от Европы развивалась вокруг ставшей почти священной идеи индивидуальной свободы. Люди хотели, чтобы общество не препятствовало им.

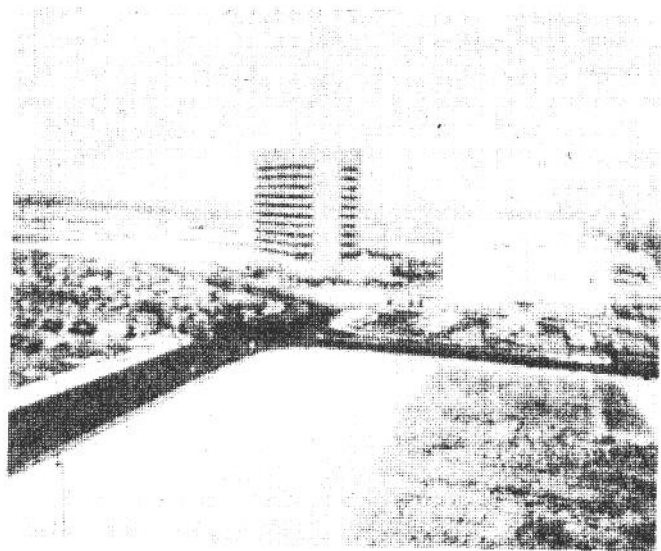
Было естественным, что этот идеал свободы был также выражен по отношению к земле. К несчастью, сельская территория была подчинена законам городского землепользования.

Этот идеал не вступал в конфликт с ростом деревень частично потому, что ранняя аграрная экономика Америки разрешала естественное развитие деревень. Однако по мере того как общество становилось более индустриальным и закреплялась собственность на землю, эта идея вызвала конфликт между правами отдельного человека и потребностями общества. Но к этому времени право частной собственности на землю и его потенциальное развитие было приравнено к религиозной идее свободы в Северной Америке. Вот почему современные градостроительные теории, отвергающие целостную форму города и вместо этого провозглашающие свободное выражение функций отдельных зданий, были с готовностью восприняты. Они удачно прикрывали идею, согласно которой земля является товаром, принадлежащим отдельному человеку.

В такой среде градостроительные ограничения и посредничество администрации считались не только



*Миннеаполис. Современный город. Отсутствие визуальной композиции создает ощущение хаоса*

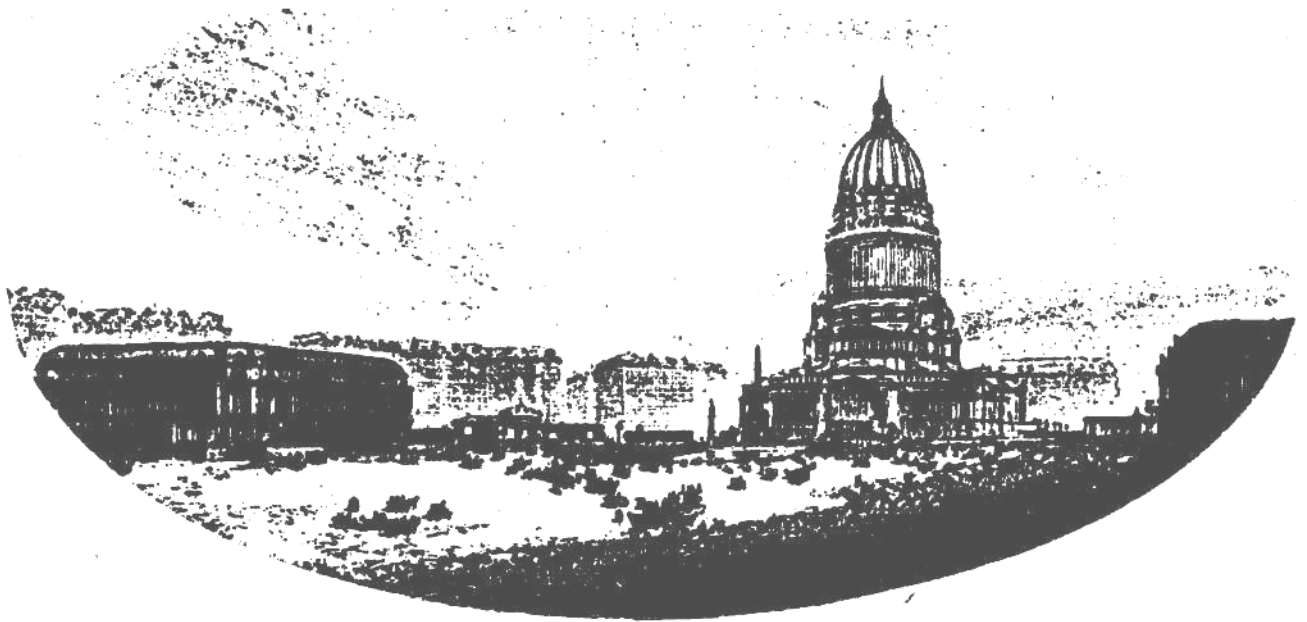


*Пригород. Не город. Аморфный мегалополис*

необязательными, но аморальными и противоречащими духу свободы. Допускалось, что техника, свободное предпринимательство и прогресс в конечном итоге исправят любые недостатки, которые могут появиться в течение роста города.

### **Опасность прогресса во имя прогресса**

Прогресс может привести к частичному исчезновению истории города. Трудно представить, сколько зданий стиля «Боз-ар» было разрушено только в Торонто после окончания второй мировой войны. Эйфория прогресса приводит к разрушению и последующей реконструкции зданий в условиях высокой плотности. Эта идея, кажется\* состоит



*Д. Бюрнхэм. План Чикаго. Проект площади городского центра*

в том, что стоимость земли должна быть тем выше, чем удачнее решено здание. Этот вывод может привести к тому, что неудачное здание не может быть заменено из-за слишком низкой стоимости его территории, поэтому оно сохраняется в ветхом состоянии. Этим часто объясняется непосредственное соседство совершенно новых небоскребов и полуразрушенных лачуг в американских городах.

Североамериканские города стали полями сражений, где сменяли друг друга рост городов и их упадок. Отсутствие строительного контроля за состоянием городов, помимо правил пожарной безопасности и сохранности эксплуатируемых зданий, вызвало этот упадок. Вследствие беспорядочного роста городов градостроительные успехи и неудачи чередовались, наслаиваясь друг на друга. Этот процесс в конечном итоге является роковым для городов и может быть предотвращен только путем изменения нашего подхода к градостроительству. Необходимо осознать, что территории городов не безграничны. Мы должны помешать разрушению хороших зданий только из-за частных интересов их владельцев.

#### **Зрительно воспринимаемое городское пространство Исторические параллели.**

В настоящее время градостроительный контроль в Северной Америке рассматривает два измерения и не согласуется с городским пространством в трех измерениях.

Поэтому городское пространство не является больше зрительно воспринимаемой средой и стало просто пространством, оставленным между зданиями.

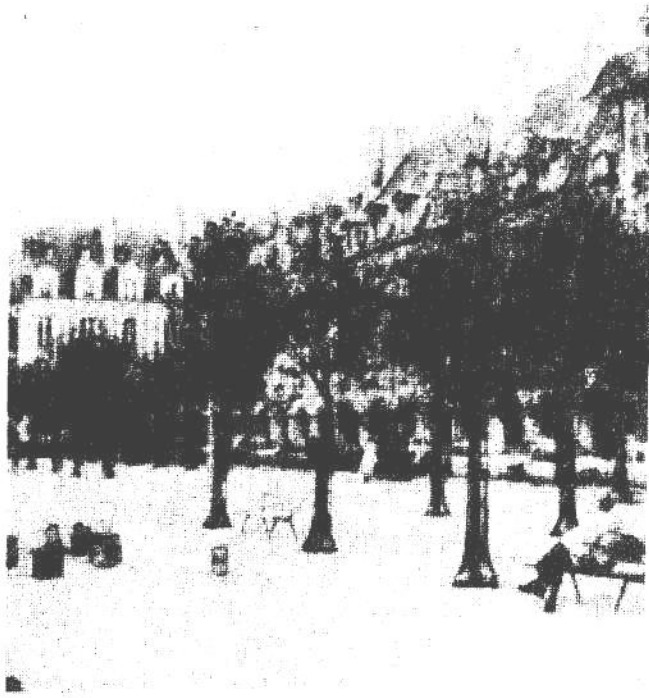
Современные архитекторы всегда утверждали, что форма их зданий может быть разработана отдельно, вне связи с городской тканью. Считалось неверным предопределять городской контекст и тем самым ограничивать возможности решения отдельного здания. Такая позиция все еще преоб-

ладает, в результате чего происходит отделение градостроительства от архитектуры. Это означает, что градостроитель занимается планировкой территории в двух измерениях, не заботясь о городском пространстве, которое является конечным результатом. Однако градостроительство есть нечто большее, чем установление функциональных взаимосвязей в двух измерениях, оно также включает архитектурное проектирование городских пространств в трех измерениях. К несчастью, многие современные архитекторы отрицают существование градостроительного проектирования в трех измерениях, предполагая, что того же результата можно добиться с помощью правил зонирования и свободы индивидуального проектирования. Это было не случайно, и поэтому пострадали наши города.

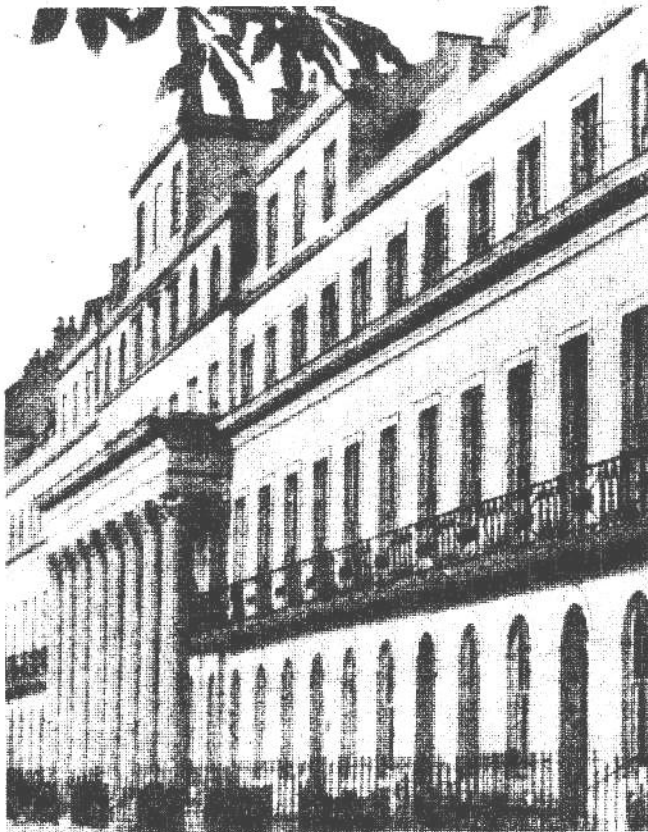
Всего несколько градостроительных проектов в Северной Америке демонстрируют независимую, но взаимосвязанную структуру, в которой разные архитекторы проектировали свои здания. В большинстве из них можно увидеть развитие существующей исторической концепции, подобно главной аллее Молл в Вашингтоне. Однако в целом современное градостроительное проектирование создало нечто противоположное открытой, но согласованной городской структуре. Даже скульптурная целостность таких новых градостроительных проектов, как Чандигарх, не противоречит этому утверждению, так как в нем нет возможностей для независимой работы разных архитекторов.

Генеральный план Пикеринга около Торонто явился попыткой создать такую структуру, которая благоприятствовала бы развитию взаимосвязанной градостроительной формы при разнообразных архитектурных решениях отдельных зданий. Идея состояла в том, что такое градостроительное решение может быть реализовано через взаимосвязь отдельных зданий, созданных разными архитекторами. При проектировании отдельных зданий важно учитывать, что они могут обогатить общий силуэт





*Площадь Вогезов, Париж. Согласованное городское пространство, задуманное как градостроительное целое*



*Ройал-Крисцент, г. Бат. Однообразный фасад*

города, считаясь при этом с конечным городским пространством, частью которого они станут. Архитектор, проектирующий отдельное здание внутри городского контекста, сможет преуспеть только в том случае, если он учитывает существующую городскую ситуацию или если, уже определена будущая общая концепция города. До развития современного архитектурного движения архитекторы обычно учитывали городскую структуру и большую часть зданий проектировали таким образом, чтобы они органично входили в нее.

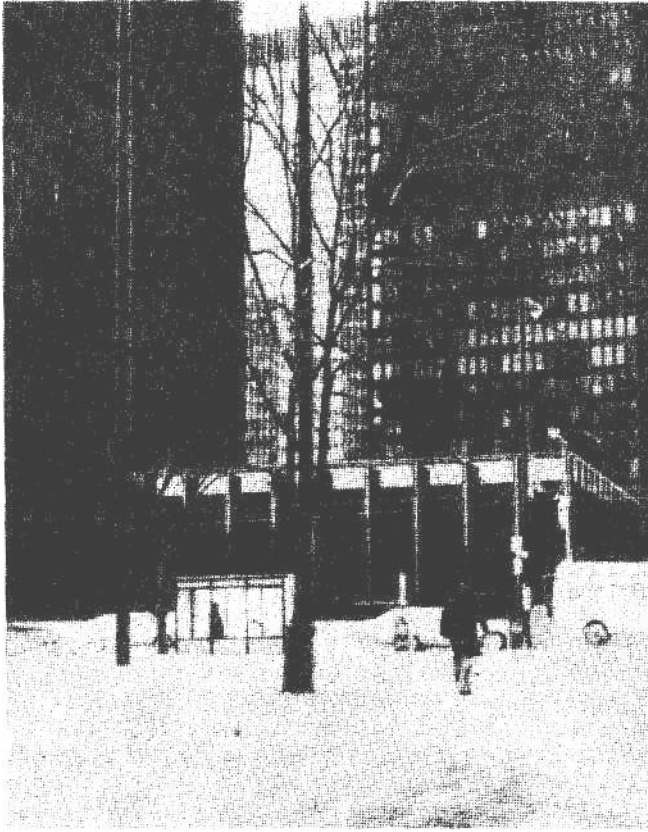
Согласованность исторических городских пространств в большинстве своем была не случайна. Еще в 1609 г. Людовик XIII создал площадь Вогезов и оставил в своем владении осевые павильоны для того, чтобы сохранить визуальную целостность. Между 1685 и 1699 г. Мансар проектировал подобным образом только фасады Вандомской площади и площади Победы для Людовика XV, тогда как остальную часть здания владельцы достраивали по своему вкусу.

Такие приемы композиции осуществлялись не только в Париже. Между 1764 и 1769 г. Д. Вудмладший запроектировал «Серкус» и «Ройал-Кресцент» в г. Бат, Англия. Нэш, проектируя Риджент-парк в 1812 г., также следовал принципу создания унифицированных фасадов для ряда отдельных домов. Даже более романтические, хотя и унифицированные, городские пространства средневековья появились в результате законов — «писанных» и «неписанных», включая естественные ограничения.

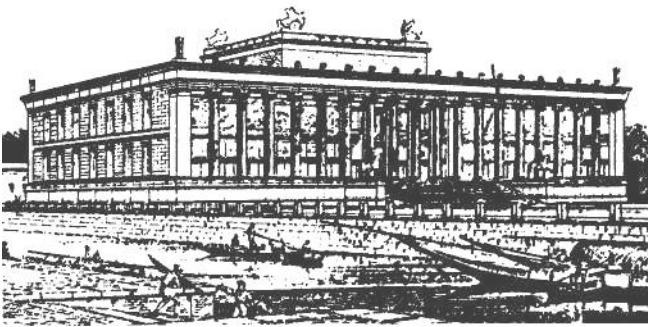
Но, несмотря на успех этих ранних целостных градостроительных проектов, современные теории отвергали подобное единство городских пространств. Считалось, что оно противоречит архитектурным принципам, согласно которым внутренняя функция здания должна быть правдиво и честно выражена в его внешней форме. Эти принципы ошибочно отождествляли этическое и эстетическое выражение. Такая ошибочная философия приравнивала правду к форме и использовала этику для разрушения стилистического подхода. Утверждение, что форма следует за функцией — полуправда. Говоря словами У. Черчилля, также верно и обратное: заданная структура может принести функцию.

Только осознав провал принципов современного градостроительства, можно пытаться создать необходимые условия для построения удачных целостных градостроительных структур. Такие структуры должны быть настолько открытыми, чтобы обеспечить возможность индивидуальных решений и изменений отдельных элементов при сохранении целостной городской среды. Это может быть осуществлено при трехмерно-пространственной организации жизнедеятельности людей. Сохраняя свободу — нельзя впадать в хаос, создавая единство — не следует навязывать архитектурный диктат. Таков эквивалент демократии в архитектуре.

Архитектурная демократия не имеет ничего общего с утопическими архитектурными идеалами. Градостроительное проектирование должно не только давать нам взаимосвязанную целостную среду, отвечающую нашим физическим и эмоциональным потребностям; оно должно также давать свободу для оптимального выражения личности.



*ТД-центр. Сочетание современного функционализма и немецкого классицизма*



*К. Ф. Шинкель. Старый музей в Берлине*

Эта двойственная потребность порождает старое противоречие между свободой и ограничением. Тем не менее в действительности эти понятия не конфликтуют, ибо в конечном итоге человеческая свобода может быть достигнута только благодаря пониманию и принятию дисциплины жизни.

Структура, которую я представляю себе для города, должна быть символическим выражением визуального порядка. Это также открытая структура, которая должна быть не только связана со своим окружением, но и соответствовать ему. К тому же такая структура должна отражать как сегодняшнюю действительность, так и наше культурное наследие. К нашему удивлению, старый тип города со всем его так называемым антифункционализмом для нас более привлекателен, чем современный город. Осознание этого создало то подводное течение, которое сейчас выходит на поверхность и изменяет наш подход к градостро-

ительству. К несчастью, как учит история, всегда существует значительный отрезок времени между возникновением философской идеи и ее воплощением. Вероятно, сегодня мы можем сократить временной промежуток между мыслью и действием.

## ЭМОЦИОНАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Наше эмоциональное восприятие архитектуры — больше, чем просто реакция, так как в конечном итоге оно становится могущественной силой, и мы должны понимать это, если хотим проектировать города, удобные для человека.

Эмоциональное воздействие нельзя объяснить логически или научно, но это не говорит о его несущественности. Наоборот, физическое окружение имеет огромное влияние на человеческие эмоции, которые, в свою очередь, обладают обратным воздействием на искусственную среду, создаваемую человеком. Эмоции вызывают в человеке желание иметь особый тип окружения, подходящий для него. Говоря о силах, влияющих на многофункциональные здания, мы не можем игнорировать эмоции, которые требуют от городской среды ответа на потребности человеческой психики во всех их противоречиях и сложностях.

### Эмоциональные требования: что это такое?

Оксфордский словарь определяет эмоцию как «чувственное восприятие в отличие от знания или желания». Эмоции воплощают чувства вне рационального знания или сознательного желания.

Нашими эмоциональными реакциями управляет скрытая подсознательная программа, которая является результатом психологических, этических и эстетических воздействий; она также связана с психикой и культурным уровнем человека.

В 1970 г. Проханский с соавторами в книге «Психология окружающей среды» попытался заложить основы новой науки, изучающей психологические реакции человека на окружающую среду, управляемую и определяемую им самим. Так как человек — одновременно и жертва, и потребитель ее, его способность предвидеть последствия планирования окружающей среды накладывает на него особую ответственность.

Симпсон в 1966 г. в журнале «Science» высказал мысль, что эта способность является биологической основой этического действия, моральным императивом за пределами необходимого условия выживания. Хотя, разумеется, и психологические и этические реакции лежат в основе эмоциональных требований к нашему окружению, эмоции в моем понимании включают нечто большее. Они охватывают также область эстетики.

Эмоции не только реагируют на вопросы физического выживания и моральные проблемы, но также отвечают мысленным образам или представлениям. Образ есть мысленное воспроизведение физической формы, которое в сознании зрителя претворяется в нечто, не совсем соответствующее объективной реальности. На мысленное воспроизведение влияют многие факторы: человечес-

кая психика, предшествующий опыт, исторические примеры, культурные воздействия и т. д. Этот процесс — ключевой фактор в восприятии чего бы то ни было, в том числе и окружающей среды.

Таким образом, влияние окружения на нас находится в значительной степени под воздействием нашей собственной эмоциональной реакции на него.

### **Эмоциональное воздействие городского пространства**

Городская среда воздействует на жизнь людей больше, чем мы в настоящее время способны или хотим это признать, не только потому, что мы ограничены в научных средствах для измерения этого воздействия, но и потому, что понятие «городская среда» выросло настолько, что включает в себя все сферы человеческой жизни. Современный человек может предполагать, что у него есть много способов спастись от поглощающего его и угрожающего ему городского пространства, но они не так уж многочисленны, как он думает. Городской житель большую часть времени проводит в искусственно созданной человеком среде. С ростом урбанизации он будет проводить в ней все больше и больше времени.

Таким образом, городские пространства должны оцениваться с точки зрения способности человека жить в них и их психологического соответствия этому, подобно тому как изучаются отдельные здания и сооружения. Принятие эмоционального критерия для городской среды изменит наш подход к проектированию отдельных зданий. Внешняя форма здания — его фасад — не будет больше оставаться только выражением его внутренних функций; он должен будет отражать компромисс между внутренними функциями здания и внешними требованиями городской ткани. И те, и другие должны учитывать эмоции. Городские пространства воздействуют эмоционально на человека так же сильно, как внутренние помещения, где он живет и работает. Внешне городские пространства — это не только коридоры между пунктами назначения, как думали современные градостроители. Они являются средой, в которой человек находится и живет, и именно как таковые имеют для него значение. Городское пространство должно быть задумано таким образом, чтобы соответствовать эмоциональному восприятию его человеком. Отдельные здания являются частью этой реакции, так как в совокупности они составляют городское пространство.

### **Иллюзия и городское пространство**

Городское пространство — предмет визуальной иллюзии и может быть воспринято иначе, чем оно есть на самом деле. Для жителя воображаемая реальность города будет состоять из смешанных образов, появляющихся в результате различных зрительных восприятий, подобных мгновенным фотоснимкам. Таким образом, два города, имеющие одинаковую плотность населения, могут быть восприняты по-разному. Один город может выглядеть привлекательным и полным жизни, в то время как другой покажется угнетающе перенаселенным.

Различные восприятия возникают в результате разных способов пространственного расположения элементов и распределения плотности, а также используемых методов строительства, которые имеют воздействие на эмоции человека. Следует осознать, что пространственные городские формы и эмоции человека влияют друг на друга.

Вот почему одно и то же городское пространство может быть по-разному воспринято в зависимости от психологических, культурных, социальных и других факторов, которые в конечном счете влияют на образ города.

Одно и то же городское пространство будет иметь разное значение для разных людей в разное время. Реакция на городское пространство не всегда может быть предсказана, так же как не может быть научно измерена его красота. Мы не знаем, действительно ли прекрасно городское пространство или только таким кажется благодаря привычке. Но, вероятно, только прекрасная вещь может в конечном итоге стать близкой.

Несмотря на разнообразие субъективных эмоциональных оценок человека, существуют некоторые правила создания привлекательных городских пространств. Похоже, что логика не играет в них никакой роли, но если эти правила будут игнорироваться, то целостное городское пространство рискует остаться без души.

Ощущение городского пространства зависит от пропорций, последовательности, сложности, выбора строительных материалов и т. д., подобно тем правилам, которые воздействуют на искусство и архитектуру. Коллоната Бернини и монументальный фасад собора Св. Петра в Риме архит. Мадерны перед базиликой, воздвигнутой на первоначальном крестообразном плане Микеланджело, показывают, как изменение масштаба и пропорций может создать пространственные иллюзии, значительно отличающиеся от реального пространства.

Городское пространство должно соответствовать восприятию его физической формы не только с точки зрения потребностей жизнедеятельности человека, но и создавать иллюзию жизни. Площадь может быть окружена зданиями, в которых осуществляются все виды человеческой деятельности, но если они зрительно не воспринимаются, то такое городское пространство может показаться мертвым.

Даже наиболее простое на первый взгляд городское пространство на самом деле сложно. Однако часто мы обнаруживаем эту сложность только в ретроспективе; только когда мы ощущаем нехватку какого-либо элемента, понимаем, что этот пропущенный элемент был необходим для эффективности городского пространства.

### **Наш эмоциональный контакт с прошлым**

Очевидно, что получая большую свободу экспериментирования с градостроительной формой благодаря развитию техники, мы утрачивали целостность искусственно созданной среды, которая естественно сохранялась при старых способах строительства. В средневековых городах в связи с ограниченностью строительных материалов использова-

лось всего несколько элементов, что сужало область их применения. Например, в некоторых областях не было другого материала, кроме глины, из которой могли делать только черепицу, и это задавало определенный уклон кровли. Именно подобные ограничения создали то единство средневековых городов, которое все еще не превзойдено. Благодаря развитию техники мы получаем видимую свободу в широком выборе строительных материалов и технологии, и это приводит к визуальному хаосу. Городские структуры, где была достигнута визуальная целостность, — именно те, в которых была установлена искусственная дисциплина.

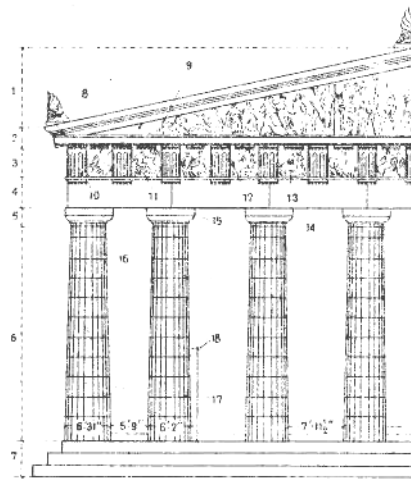
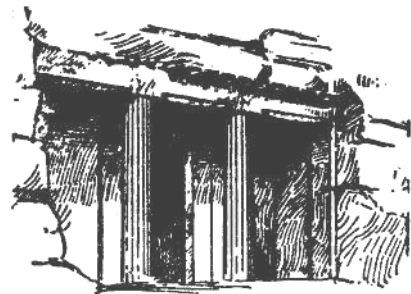
Визуальная взаимосвязанность парижских бульваров Османа вытекает из необходимых ограничений, но другого рода. Высота зданий была ограничена определенным числом этажей, поскольку лифты еще не были изобретены. Для того чтобы максимально использовать землю, строили здания одной высоты. Это создавало целостное пространство парижской улицы, которым мы все еще восхищаемся. Чтобы достигнуть такого визуального единства сегодня, необходимо искусственно вводить и поддерживать дисциплину.

Но если сегодня мы советуем вводить такие ограничения, то возникает тревожный вопрос: не является ли городское пространство, созданное благодаря установленному порядку, привлекательным для нас только потому, что нам знакомы эти формы? Можем ли мы изменить наше отношение к этим историческим примерам и использовать современную технику для создания новых городских пространств вне установленных клише, которые были бы в конечном итоге также эмоционально привлекательны для нас?

### Бессилие современной архитектуры удовлетворить эмоциональные требования

Первые попытки создать совершенно новую модель города не удались. Архитекторы «современного» движения хотели определить форму города, подчиняясь только функциональным требованиям, отвергая преемственность исторических форм. Согласно теории функционализма, исторические формы являлись просто выражением функции прошлого, и казалось бессмысленным повторять их сегодня, поскольку создавшие их функции и методы строительства устарели.

История, человеческие эмоции и наше культурное наследие не поддаются такой логике. Сегодня архитекторы пересматривают свой подход



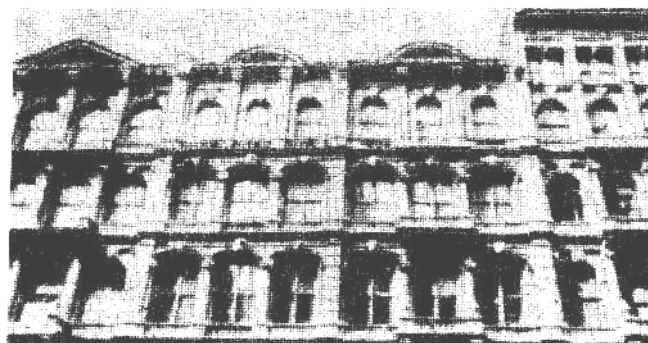
*Формальные признаки строительных форм прошлого уже присутствуют в протодорических колоннах Бени-Хасана. Среднее царство (2160—1788 гг. до н. э.)*

*Греческий храм с триглифами и каплями. Половина фасада Парфенона*

1— фронтон; 2— карниз; 3— фриз; 4— архитрав; 5— капитель; 6— ствол колонны; 7— стилобат; 8— акротерий; 9— тимпан; 10— триглиф; 11— метоп; 12— тения; 13— капля; 14— эхин; 15— абака; 16— каннелюры (20); 17— 1/3 высоты колонны; 18— максимальный энтазис, измеренный в этой точке — 2 см

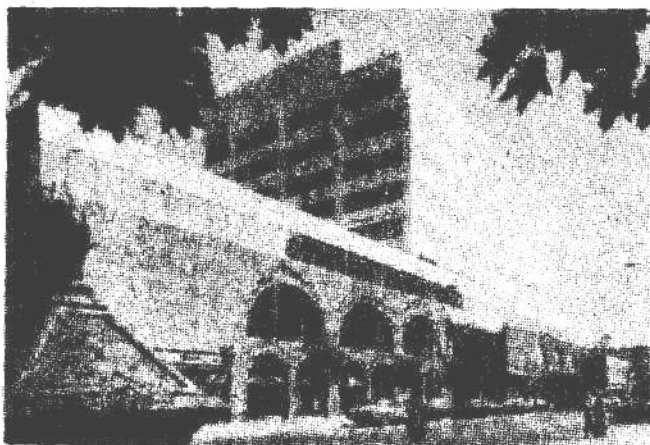
*Палладио*

*Сохо, Лондон. Чугунная архитектура викторианской эпохи*





к этим проблемам. Мы, наконец, осознали, что никакая форма не может быть абсолютно новой, но, говоря словами Кестлера, является «бисоциацией» прошлого. Понятие «бисоциация» означает новое явление, возникающее в результате соединения двух известных явлений качественно новым образом. Даже неприступный Доминьон-центр в Торонто Мис Ван дер Роэ является примером такой бисоциации. В нем новая форма современного функционализма сочетается с немецким классицизмом, корни которого уходят в греческую архитектуру.



### **Превращение функциональной формы в эмоциональную**

В процессе развития архитектурных форм функциональные элементы всегда превращаются в элементы формальные. Эти формальные элементы, оторванные от своей первоначальной функции, приобрели иное значение, имеющее только эмоциональную связь с их прежним назначением. Часто утрачивалась даже эта связь, и форма получала совершенно новое значение.



Даже в классической архитектуре Греции было немало примеров такого перехода от функциональной формы к эмоциональной. Дорический ордер содержал во всех своих деталях формальные признаки деревянных строительных конструкций. Триглыфы воспроизводили торцы поперечных балок архаического храма, а капли напоминали деревянные гвозди, закреплявшие эти балки. Эти символические формы преследовали западную цивилизацию на протяжении более двух тысяч лет]. Принимая эту модель и приспособлявая ее под новые виды использования, Палладио в XVI в. предвосхитил трансформацию этих форм в эпоху классицизма, действительно, впоследствии они были выражены в чугунных конструкциях викторианского периода. Даже сегодня формы прошлого переживают удивительное возрождение.

Почему эти формальные элементы классической греческой архитектуры оказывают такое длительное воздействие? Все объяснения, с точки зрения строительных конструкций, формообразования или культуры, дают только часть ответа; основная их сила кроется в эмоциональном и символическом воздействии этих форм на нас.

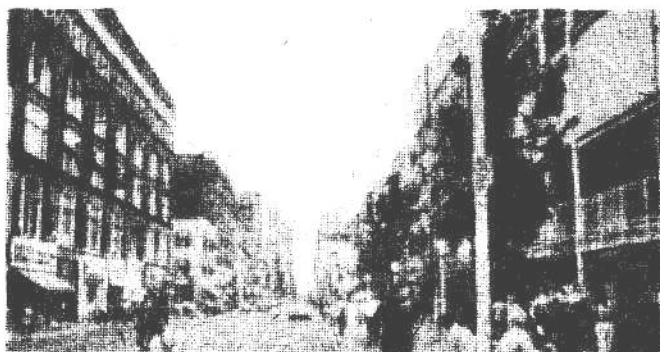
### **Многофункциональные здания в городском контексте**

Здания — это не только объем «в себе», но и часть городской среды. Реальность отдельного здания и наше восприятие его в городском контексте могут быть совершенно различны. Эмоциональное восприятие здания может радикально измениться без существенной модификации его фор-

*Низкое здание, расположенное перед башней, помогает ввести более высокое здание в сложившийся контекст улицы*

*Низкие здания около Пятой авеню служат промежуточным звеном между центром и улицей*

*Э. Цайдлер. Итон-центр. Фасад по Йонг-стрит. Иллюзия грехэтажного фасада улицы*



мы. Например, административная башня, стоящая непосредственно на улице, может разрушать пространство улицы и подавлять находящихся на ней пешеходов своей тревожной, сверхчеловеческой высотой. Однако ее высота может быть скрыта, если перед башней расположить низкое здание и тем самым восстановить человеческий масштаб уличного пространства.

Фасад Итон-центра в Торонто по Йонг-стрит является примером сохранения целостности пространства улицы благодаря иллюзии. Характерная трехэтажная лента фасадов Йонг-стрит была поддержана во фронтальном фасаде Центра, что позволило сохранить единую высоту улицы. Более высокий объем Итон-центра располагался в глубине, что предотвратило его вторжение в сложившееся пространство улицы.

Западный фасад Итон-центра, хотя и по-другому решенный, также соответствует принципу уважения городской среды. Здесь Центр примыкает к исторической площади, окружающей небольшую церковь Св. Троицы. Объем Итон-центра постепенно понижался ступенями до уровня чуть ниже карниза церкви. Новая застройка площади Троицы продолжает высоту карниза церкви двухэтажной аркадой, опоясывающей площадь. Более высокие жилые дома расположены в глубине для того, чтобы не разрушать пространство площади. Воспринимаемая сегодня находящимся на площади пешеходом церковь, благодаря зрительной иллюзии, созданной более низкой аркадой, превратилась из маленького объема, подавляемого высокими соседями, в визуальный фокус, главенствующий на площади. Городская среда из суммы изолированных зданий стала преемственностью взаимосвязанных городских объектов и пространств.

## Город как художественная форма

Город является «негативом» архитектуры. Если внутренние объемы, ограниченные стенами, создают архитектуру, то внешние городские пространства, ограниченные отдельными зданиями, имеют обратную природу, говоря иными словами, их можно считать «негативом архитектуры». Поэтому город состоит не из отдельных зданий, а из городских пространств, ограниченных частями этих зданий. К несчастью, «современная» архитектура, внесшая большой вклад в искусство проектирования зданий, игнорировала пространства, остающиеся между ними.

«Современная» архитектура не рассматривала градостроительство как искусство, выходящее за чисто функциональный уровень. Даже сегодня всего несколько авторов, пишущих о градостроительстве, признают, что помимо функционального, экономического и социального значений города, существует уровень, на котором город становится художественной формой. Некоторые видят здесь условие «апостериори», реже кто видит в этом условие «априори». Условие «апостериори» означает, что градостроительные формы существуют, поэтому они должны нам нравиться, и так как они нам нравятся, мы считаем их художественной формой.

Искусство, подобно жизни, основано на материальном существовании, однако оно служит вы-

ражением человеческого духа, который поднимается выше приземленного материализма.

Мы обманываем себя, думая, что город не является художественной формой. Мы реагируем визуально и эмоционально на город точно так же, как и на объект искусства. В самом деле, искусство выражает человеческий дух, и искусство градостроительства должно отражать это.

Градостроительство выражается в пространстве города, которое выходит за пределы отдельных формирующих его элементов. Так как любая форма пробуждает эмоциональную реакцию в человеке, ценностная оценка «нравится или не нравится» по отношению к городу происходит автоматически. На такую оценку также влияют персональные или культурные установки. Поэтому для принятия архитектурных форм, отличающихся от установленного образца, необходимо время.

«Современная» архитектура отвергала исторические формы. Логика функционализма и квазилогика моральной ценности правдивости архитектурного выражения были использованы для утверждения новых (современных) форм как единственно приемлемых. Аргументировалось это тем, что форма появляется в результате только социальных, функциональных и конструктивных воздействий. Но человек руководствуется не только сознательным логическим мышлением, но и эмоциями, идущими 113 подсознания.

Ограниченный круг современных архитектурных форм был вызван отрицанием самостоятельной способности эмоций создавать формы.

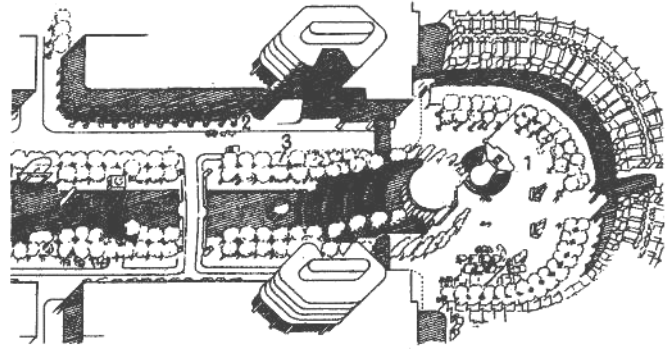
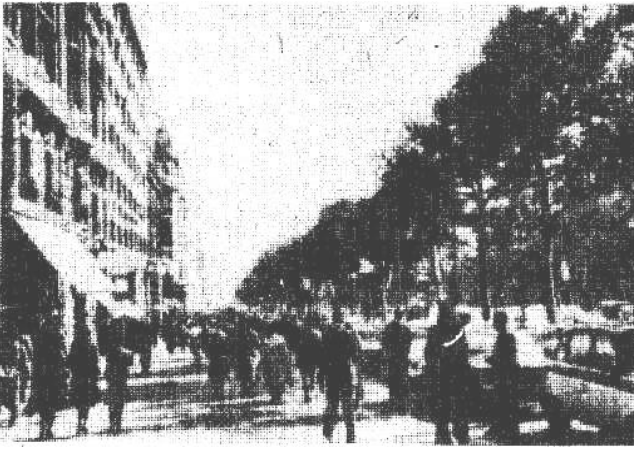
К сожалению, известно, что эмоции трудно определить и выразить словами, тем не менее их существование нельзя отрицать.

Недостаток взаимодействия между рациональным мышлением и эмоциями усиливает нашу неспособность словесно выразить эмоциональные потребности человека, которым должна удовлетворять среда.

Человек обретает душевное спокойствие, созерцающая природу. Но искусственно созданная им самим среда редко приносит ему такое спокойствие. Чаще происходит обратное — возникает чувство раздражающей дисгармонии.

Теории искусства прошлого пытались возвести в абсолют закономерности гармонии форм. Это не удалось, хотя некоторые из этих теорий оказывали на нас значительное влияние. И все же существуют определенные законы гармонии. Эти правила связаны со способностью человека интуитивно воспринимать порядок, симметрию, сложность, равновесие и контраст. Тем не менее, они не абсолютны, и их обоснованность связана с изменениями в культуре. Поликлет в своем Дорифоре создал канон греческой скульптуры — правила, которые имели огромное воздействие, но не были универсальными для всех культур.

Удачные города и городские пространства были запроектированы и не возникли стихийно. Великие города прошлого были запланированы, хотя в ретроспективе иногда кажется, что это не так. Сложность городов средневековья, запутанные взаимосвязи иерархии улиц, панорам, башен и монументов, визуальная протяженность масштабных пешеходу пространств — все это было создано не слу-



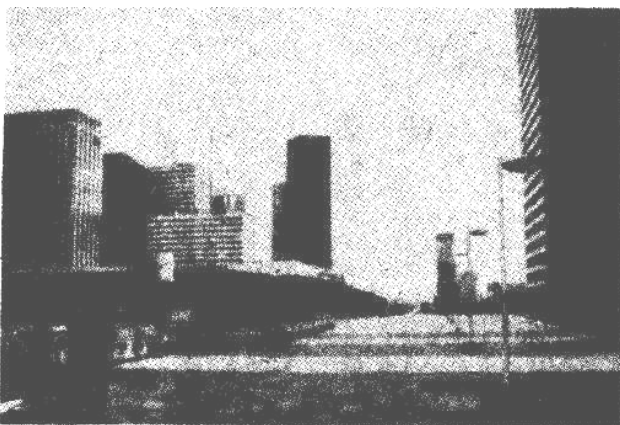
*Пикеринг*

1 — площадь; 2 — аркада; 3 — эспланада



*Бульвары Мадрида. Не совсем удачное решение*

*Бульвары Османа в Париже. Удачная взаимосвязь городского пространства и городской жизнедеятельности*



*Площадь Дефанс в Париже. Отсутствие городского пространства препятствует развитию городской деятельности*

чайно. Конечно, они не имеют ничего общего с монотонными технократическими проектами, которые сегодня приравнены к градостроительству, но, безусловно, свидетельствуют о том, что их жители имели определенные представления о том, каким образом отдельные здания должны входить в визуально воспринимаемое, гармоничное целое.

Визуальная завершенность этих городов прошлого вызывает большое восхищение. Мы сможем вновь обрести такую преемственность города только в том случае, если будем готовы принять принципы градостроительства, определяющие условия пространственного развития города. Речь здесь идет о принципах, которые учитывают коллажную природу города и объединяют многие противоречия и сложности города в согласованной форме, а не в гигантской геометрии, порождающей только монотонность. Однако до сих пор ни один город Северной Америки не воспринял эту идею.

**Искусство и жизнь.** Пространство, удачно решенное как произведение искусства, еще не означает успеха в качестве городского пространства. Для этого необходимо присутствие человеческой

жизнедеятельности. В качестве иллюстрации интересно сравнить бульвары Османа в Париже, район Дефанс в Париже и некоторые из мадридских бульваров, построенных в конце прошлого века. В каждом из этих примеров городское пространство связано с человеческой жизнедеятельностью различным образом, но только первый из них можно считать действительно удачным.

В бульварах Османа была создана протяженная улица со сплошным рядом магазинов. Магазины и легкий доступ к ним создавали этот жизненно важный элемент — активную жизнедеятельность. С другой стороны, современная пощадь Дефанс в Париже не имела развитой единой формы. Она состоит из монофункциональных зданий, изолированных скульптур, расположенных в парке. Хотя там есть магазины, отели, рестораны, конторы, жилье и метро, она не имела успеха, так как там не хватало такого городского пространства, которое создавало бы визуальную среду, стимулирующую жизнедеятельность. Бульвары Мадрида Викторианской эпохи представляли собой целостную городскую улицу, но магазины и рестораны были вынесены из них из опасения, что коммерческая деятельность может умалить достоинства улицы и осквернить ее красоту. Внешне очаровательным бульварам не хватало оживления, которое создает человеческая деятельность, и поэтому они не имели успеха в качестве городского пространства. Только бульвары Османа объединяли оба ключевых элемента — форму и деятельность. Поэтому и сегодня остаются примером удачного, живого градостроительства.

### **Градостроительное проектирование в поисках признания**

Неудачи в создании хороших градостроительных проектов происходят не из-за нашей неспособности, художественной или технической, решить его проблемы. Причина проста! Мы убедили самих себя в том, что города не должны проектироваться как связный художественный ансамбль. Утверждение, что общество не может развиваться в запланированной среде, верно только в том случае, если мы приравниваем согласованное проектирование к казарменной жесткости. Но это не та согласованность, о которой я говорю. Согласованное градостроительство должно быть сложным и объединять множество идей. Оно должно создавать город, состоящий из различных коллажей. С позиций узкоэкономического подхода, города не могут быть запроецированы, так как они должны гибко реагировать на требования рынка. За этим подходом скрывается представление о том, что городская территория является частной собственностью, которая должна приносить максимальную прибыль. Но подобные экономические соображения не обеспечивают максимального благо для большинства людей. Градостроительство является таким актом организованного общества на службе общественных интересов.

Все удачно решенные городские пространства прошлого или настоящего благодаря преемственности и согласованности выражают определенный дух, который пробуждает в нас эмоциональный отклик. Эмоциональное соответствие отдельных зданий городскому контексту так же важно, как и обеспечение их функциональных требований, поскольку в конечном итоге городское пространство выходит за пределы функции и становится искусством, которое говорит с нами на другом уровне — духовном.

Введение картезианской философии в западное мышление вызвало взрыв научной мысли, новое понимание мира и путей его преобразования. Но это научное мышление лишило нас важного аспекта нашей жизни — духовного измерения. Попытки удовлетворить только функциональные и экономические требования города затормозили его эмоциональное и духовное развитие. Это зашло так далеко, что для современного градостроительства то, что нельзя было количественно оценить, не представляло важности. Мы сможем преодолеть это ограничение, только если поймем эмоциональное воздействие города на его обитателей и будем это соответственно планировать. Городская жизнь и здания, в которых она разворачивается, не смогут раскрыться в своем богатстве, если наши города будут лишены этого измерения.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Манифесты вышли из моды. По-видимому, они принадлежали прошедшей эпохе, которой был свойствен героический стиль. В начале нашего века мы испытывали последствия такого «героизма» и ищем сейчас менее определенные утверждения.

Однако думается, что мы не должны допускать развертывания событий, последствия которых могут стать необратимыми.

Опыт прошлого показал, что наш подход к городу должен быть изменен. Прогресс, техника, экономика и громадные изменения, ими вызванные, не являются самостоятельными целями, которые могли бы рассматриваться изолированно. С другой стороны, человек и его психологическая реакция на окружающую среду мало изменились в течение столетий.

Сегодня большинство людей вынуждено проводить большую часть своей жизни в городской среде, искусство создания которой для человека мы утратили. Мы не только утратили искусство ее создания, но также веру, что способны этого достичь.

Мы должны планировать, но не верим больше в планирование. Нам необходим порядок, но мы отвергаем его, так как он напоминает нам военную дисциплину. Мы верим в свободу архитектурного выражения, в плюрализм, в совокупность, и наша городская среда превратилась в визуальный хаос. Мы содрогаемся при мысли об абсолютном порядке фашистской планировки, при видении плана Вуазена или аркологии П. Солери, но, тем не менее нам необходим городской порядок, структура, в которой индивид мог бы раскрыться и развиваться, и которая была бы выражена посредством визуальной согласованности.



Я предполагаю, что такая структура должна быть не жестким элементом технологической мегаструктуры, а духовной идеей городского порядка, соответствующей нашей физической реальности, психологии, а также технической инфраструктуре. Внутри этой структуры нам необходим универсальный строительный блок для осуществления такой городской среды. Я считаю, что многофункциональное здание могло бы быть одним из таких строительных блоков, так как оно содержит в себе разнообразие городской жизни и обладает способностью включаться в ткань города, приспосабливаться к ней и развиваться вместе с ней.

Чтобы стать таким городским строительным блоком, многофункциональное здание должно отвечать определенным правилам, которые, взятые вместе, учитывают двойственность города: соответствие здания и городской среде, и своим собственным функциям.

Таким образом, многофункциональные здания должны удовлетворять следующим условиям.

— **Сохранить городское пространство.** В городе концентрация и плотность являются условиями, обеспечивающими свободу выбора. Плотность и качество созданного пространства не связаны непосредственно. Одна и та же плотность может создать в одном случае привлекательную для обитания среду, а в другом — невыносимые условия, однако городская жизнь немыслима без плотности.

Взаимосвязь здания и окружающей природной среды должна быть установлена в зависимости от его специфических потребностей: например, определенным пространствам необходимо проникание солнца и освещение, а другим нет.

Многофункциональные здания, в которых умело сочетаются разные функции, способны обеспечить оптимальные условия для каждой из них при максимальной плотности.

При помощи многофункциональных зданий можно предотвратить расточительное отношение к городской территории, устраивая, например, автомобильные стоянки на неиспользуемых крышах низких строений и т. п. Благодаря правильному разделению функций внутри многофункциональных зданий, солнце может проникать туда, где это необходимо, и открытые озелененные пространства можно будет разбить там, где это нужно городу.

**Стимулировать городскую жизнедеятельность и соответствовать ей.** Атмосфера города определяется видами городской деятельности и тем, как они соответствуют его общественным пространствам. Виды городской деятельности количественно ограничены и, чтобы их не утратить, необходимо бережно обращаться с ними. Вынесение общественной деятельности с территорий, где она визуальное воспринимается, в пространства уединенного характера, в конечном итоге снизит жизнеспособность города. Поэтому в многофункциональных зданиях важно не только размещать функции, соответствующие видам общественной деятельности, таким образом, чтобы они были визуальное воспринимаемы и доступны, но также вводить в них те виды деятельности, которые помогают бы поддерживать городскую жизнь. Диапазон таких видов городской жизнедеятельности очень широк — от торговых до прогулок в парке, но все они так или иначе должны быть связаны с общей структурой города.

**Быть связующим звеном в городском пространстве.** За редким исключением городские здания являются не изолированными объемами, а составляют часть большого целого. Большинство многофункциональных зданий должно служить визуальное и функционально связующими элементами городской среды. Фасад здания и его связь с городским пространством должны быть переосмыслены. Мы узнаем и понимаем город через его городские пространства, улицы и площади, которые, в свою очередь, создаются посредством цепи фасадов отдельных зданий.

— **Создавать социальное разнообразие.** По-видимому, неприятие чужеродных элементов является побочным продуктом роста. В конечном счете город становится гетто со всеми вытекающими из этого проблемами. Сосредоточение в городском районе определенной группы населения кажется естественным процессом роста. На ранних стадиях этот процесс, вероятно, желателен, так как люди хотят жить рядом с себе подобными. Однако, если этот процесс будет идти безостановочно, он может привести к упадку города. Важно сохранить социальный баланс города. Многофункциональное здание может способствовать сохранению разнообразной социальной структуры.

— **Соответствовать историческому и культурному контексту.** Жизнь течет подобно реке. Но понять ее мы можем только тогда, когда у нас есть отправная точка, с которой можно соотносить это движение.

Архитектура выражает культуру народа, его прошлое и настоящее, и здания становятся свидетелями этой культуры. Мы живем в городах сегодня, и они не должны быть музеями. Однако, если мы совершенно забываем прошлое, мы можем также разрушить наше будущее.

Многофункциональное здание является строительным блоком, который должен быть включен в эту культурную преемственность. Оно должно вписываться в существующую городскую ситуацию, которая в некоторых случаях может требовать расположения его в историческом здании или продолжения фасада, характерного для данного места. Каждое здание города должно соответствовать историческим и культурным условиям участка; способ достигать этого и составляет Искусство Архитектуры

— **Отвечать требованиям каждой функции.** Кредо современной архитектуры заключалось в оптимальном осуществлении функций. «Форма следует за функцией» — был их девиз. Понимая недостатки этой теории, мы должны избежать замены ее таким же упрощенным лозунгом, который выдвинул Питер Блэйк: «Форма следует за Фиаско». Эта современная архитектурная теория не была полностью ложной, но она также не выражала всей правды.

Для любой функции необходимо определенное пространство, где она могла бы развиваться, однако функция не должна быть единственным источником архитектурного выражения формы. До определенной степени одни и те же функции могут быть выражены в разных формах, но встречаются случаи, когда определенная форма может предоставить оптимальные условия для конкретной функции в физическом, психологическом и эмоциональном аспектах.

Для конкретных жилых единиц или рабочих мест необходимо соблюдение специфических условий, например, таких, как вид, сквозное проветривание, определенный процент влажности или солнцезащита. Эти требования не есть абсолютные правила, они зависят от конкретных обстоятельств и отвечают определенным условиям. Однако их необходимо учитывать, и система города должна обеспечить их реализацию.

— **Обеспечить взаимосвязи различных функций.**

Важно не только удовлетворять требования отдельных функций, но и учитывать тесные взаимосвязи между ними.

Например, выгодно располагать ресторан в жилом квартале, однако поблизости от ресторана должны находиться места работы, чтобы он мог функционировать в обеденные часы. Этот упрощенный пример показывает сложность функциональных взаимосвязей. Такое сочетание различных функций — коммерческой деятельности и жилья, жилья и мест работы — в едином городском пространстве может осуществляться благодаря созданию многофункциональных зданий, которые будут содействовать их совместному воздействию на город.

— **Оптимально использовать технику.** Энтузиазм, вызванный сегодня новым открытием значения прошлого, не должен побудить нас повернуть часы архитектуры вспять и поверить, что не существует новых форм. Проектировать сегодня город в модуле космического пространства также неразумно, как и создать пространственную структуру в виде каменного храма. Исследование и введение в словарь архитектуры новых технических форм — непреходящий процесс, который мы не можем предотвратить. Сегодня многие из архитектур

ных течений основываются на позиции, лишаящей новые технические формы их заслуженного места. Однако в «современной» архитектуре наблюдалась обратная ситуация, когда формы прошлого отрицались только потому, что они были историческими. Современные технические решения должны свободно использоваться в многофункциональных зданиях не формально, а в силу практической необходимости.

— **Отвечать экономическим требованиям.** Легко определить первоначальные капитальные вложения на строительство здания, но не так легко оценить затраты на его содержание и эксплуатацию, оценить стоимость его так называемого жизненного цикла. Еще труднее оценить стоимость адаптации здания, т. е. затраты на переоборудование при изменении его функционального использования. Например, в больничных зданиях затраты на адаптацию в течение нескольких десятилетий могут в несколько раз превысить их первоначальную капитальную стоимость.

Тем не менее, наиболее сложно определить рентабельность здания в контексте города. В конечном итоге, истинная рентабельность может быть оценена только при взаимосвязанном рассмотрении четырех типов затрат: капитальных вложений, затрат на содержание и эксплуатацию и стоимости адаптации здания.

Капитальные вложения, затраты на содержание здания и вопросы экономии энергии взаимосвязаны, и именно в этом смысле хотелось бы взглянуть на энергию — не в узко упрощенном смысле, в каком мы рассматриваем ее сегодня под лозунгом сохранения энергии. Существуют административные здания, получающие премию за малое потребление энергии, которые функционируют только с 9 ч до 16.40 мин в рабочие дни и пустуют 70 % всего времени. Служащие приезжают туда на машинах, которые потребляют больше энергии, чем само здание. Это неверный подход к проблемам, сохранения энергии. Благодаря многофункциональным зданиям можно достигнуть нового уровня рентабельности в стоимости общего жизненного цикла не только внутри здания, но и внутри городской ткани.

— **Соответствовать человеческой психике.** Городские пространства, создаваемые различными зданиями и их фасадами, воздействуют на психику человека так же, как и внутренние пространства этих зданий. Ответные эмоциональные реакции не поддаются логическим объяснениям, основанным только на функциональных, конструктивных и экономических соображениях, тем не менее, это, вероятно, самые сильные эмоции, которые окружающая нас среда способна вызвать. Существуют определенные психологические реакции, которые могут быть измерены в установленных границах. В надежде расширить наши знания была создана новая наука — «Психология окружающей среды». Однако есть уровень психологической реакции на нашу среду, который не может быть измерен. В зданиях мы должны найти форму выражения, которая отвечала бы этому чувству как на уровне здания самого по себе, так и в его связи с городским пространством. Многофункциональное здание как часть архитектуры должно выходить за уровень чисто функциональных реакций и помочь нам найти смысл нашей жизни.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Banham, Reyner: *Megastructures*, New York 1976. — *The New Brutalism. Ethic or Aesthetic?*, London 1966
- Benewelo, Leonardo: *The Origins of Modern Town Planning*, Cambridge 1971
- Le Corbusier: *The Athens Charter*, New York 1973
- *Looking at City Planning*, New York 1971
- *Towards a New Architecture*, London 1970
- *The Radiant City*, New York 1964
- Galbraith, John Kenneth: *The Age of Uncertainty*, Boston 1977
- Geist, Johann Friedrich: *Passagen. Ein Bautyp des 19. Jahrhunderts*, Munchen 1969"
- Giedion, Sigfried: *Space Time and Architecture*, Cambridge 1963
- Goodman, Paul+ Percival: *Communitas*, New York 1960
- Gropius, Walter: *The New Architecture and The Bauhaus*, London 1935
- Hamlin, Talbot: *Architecture through the Ages*, New York 1953
- Hitchcock, Henry-Russel: *The Pelikan History of Art and Architecture Nineteenth and Twentieth Centuries*, Baltimore 1969
- Johnson, Philip: *The International Style*, New York 1966
- Howard, Ebenezer: *Garden Cities of Tomorrow*, London 1970
- Jacobs, Jane: *The Death and Life of Great American Cities*, New York 1961
- Jaynes, Julian: *The Origins of Consciousness in the Breakdown of the Bicameral Mind*, Boston 1976
- Jencks, Charles: *Le Corbusier and The Tragic View of Architecture*, London 1973
- *Modern Movements in Architecture*, Garden City 1973
- Joedicke, Jiirgen: *A History of Modern Architecture*, London 1959
- *Architecture Since 1945*, London 1969
- Kaufmann, Edgar Jr., Editor: *The Rise of an American Architecture*, New York 1970
- Koestler, Arthur: *The Ghost in the Machine*, London 1967
- Kuantes, P. W.: *Transportation Aspects of Multi-use Centres*, Oktober 1972
- Newman, Oscar: *CIAM '59 in Otterlo*, Stuttgart 1961
- Papper, Karl R.: *The Open Society and Its Enemies*, London 1945
- Proshansky, Harold M., Ittleson, William H., Rivlin, Leanne G.: *Environmental Psychology*, New York 1967
- Procos, Dimitri: *Mixed Land Use: From Revival to Innovation*, Stroudsburg 1976
- Saalman, Howard: *Medieval Cities*, New York 1968
- Sagan, Carl: *The Dragons of Eden — Speculations on the Evolution of Human Intelligence*, New York 1977
- Sert, Josep Lluís: *Le Corbusier. The Athens Charter*, New York 1973
- *Can Our Cities Survive?*, Cambridge 1942
- Smithson, Alison, Editor: *Team 10 Primer*, London 1968
- Spleri, Paolo: *Arcology: The City in the Image of Man*, Cambridge 1969
- Spelt, Jacob; Toronto, Don Mills 1972
- Steegman, John: *Victorian Taste — A Study of the Arts and Architecture from 1830 to 1876*, Cambridge 1970
- Wiebenson, Dora: *Tony Gamier, The Cite Industrielle*, New York 1969
- Witherspoon, Robert E.: *Mixed Use Developments*, Washington 1976

# ОГЛАВЛЕНИЕ

<i>Предисловие к русскому изданию</i> .....	3
<i>Предисловие</i> .....	3
<i>Введение</i> .....	4
<b>ЧАСТЬ I. ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДШЕСТВЕННИКИ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ЗДАНИЙ</b> .....	6
Индустриализация и утопия: конец многофункциональных зданий .....	8
СИАМ и господство функционального города .....	11
Рокфеллер-центр: обновление старого города .....	12
После Оттерло — возрождение многофункциональных зданий .....	13
<b>ЧАСТЬ II. ПРИМЕРЫ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ЗДАНИЙ</b> .....	16
Архитекторы Аффлек, Десбаратс, Димакопулос, Лебенсольд, Сайз: площадь Бонавднтюр, Монреаль, Канада, 1976 .....	16
Архитекторы Дж. А. Маррей, Флисс: Таун, Торонто, Канада, 1967 .....	18
Архит. И. ван Гагерн: Амалиен-пассаж, Мюнхен, ФРГ, 1968—1973, 1979—1980 .....	20
Архитекторы А. Дж. Дайамонд, Б. Майерс: Йорксквер, Торонто, Канада, 1969 .....	22
Архит. М. ван Трик: квартал Рикэ, Париж, Франция, 1969 .....	24
Архит. П. Селсинп Дом культуры и здание Парламента, Стокгольм, Швеция, 1970 .....	26
Архит. фирмы Грюна и Сизар Пелли: общественный центр, Колумбус, шт. Индиана, США, 1970 .....	28
Архитекторы Хеллмут, Обата, фирма «Кассабаум»: Галерея, Хьюстон, шт. Техас, США, 1971 .....	30
Архитекторы Ф. Джонсон, Дж. Берджи, Е. Беккер и др.: центр «LDS», Миннеаполис, шт. Миннесота, США, 1972 .....	32
Архит. Дж. Стирлинг: конкурс на общественный центр г. Дерби, Дерби, Великобритания, 1972 .....	34
Фирма Тейлора: торгово-общественный центр на Эдлон-сквер, Ньюкасл, Великобритания, 1972 .....	36
Архитекторы А. Дж. Дайамонд, Б. Майерс совместно с Р. Л. Уилкином: жилой блок, Эдмонтон, Канада, 1973 .....	38
Фирма Дж. Портмана: Пичтри-центр, Атланта, шт. Джорджия, <sup>1*</sup> США, 1973 .....	40
Архитекторы Томпсон, Вентулетт, Стейнбек и др.: комплекс Омни Интернешнл, Атланта, шт. Джорджия, США, 1973 .....	44
Архитекторы Элбазани, Логэн, Северин: Каламазу-центр, Каламазу, шт. Мичиган, США, 1974 .....	46
Архит. Х. Стаббинс и др.: Ситикорп-центр, Нью-Йорк, шт. Нью-Йорк, США, 1974 .....	48
Архитекторы Г. Бём, Г. Линдер: общественный центр «Бергишер-Леве», Бергиш Гладбах, ФРГ, 1975 .....	50
Архит. Коссюта и др.: башня «Креди-Лионне», Лион, Франция, 1975 .....	52
Архитекторы Эллер, Мозер, Вальтер и др.: Кирхен-форум, Бохум, ФРГ, 1975 .....	54
Архитекторы Элсом, Пак и Роберте: Площадь Виктории, Лондон, Великобритания, 1975 .....	56
Архитекторы Граф, Швегер и др.: Кауфманхаус, Гамбург, ФРГ, 1975—1976 .....	58
Архит. О. Мейер: Белла-центр, Копенгаген, Дания, 1975 .....	60
Архит. Р. Мейер и др.: Аламо плаза, Колорадо-Спрингс, шт. Колорадо, США, 1978 .....	63
Архитекторы Лебл, Шлосмен, Дарт, Хэкл: Уотер-Тауэр Плейс, Чикаго, шт. Иллинойс, США .....	64
Архит. Д. Спектер: Галерея, Нью-Йорк, шт. Нью-Йорк, США, 1975 .....	66
Сотрудничество архитекторов: концепция развития: школа Джозик Куинси, Бостон, шт. Массачусетс, США, 1976 .....	68
Архит. Дж. Шарратт и др.: здание Меркантил Уорф, Бостон, шт. Массачусетс, США, 1976 .....	70
Архит. ван Трик: городской центр Мюра, Лаваль, Франция, 1976 .....	72
Фирма Цайдлера: Сенчери-плейс, Белвиль, Канада, 1976 .....	74
Архитекторы Брегмен, Хэммен и фирма Цайдлера (проект Э. Цайдлера): Торонто Итон-центр, Торонто, Канада, 1978 .....	76
Архитекторы Каммерер, Белз и др.: Калверштрассе, Штутгарт, ФРГ, 1978 .....	80
Архит. И. Гроссмен: здание Джерви-Уилсон, Сан Лоуренс, первая очередь, Торонто, Канада, 1979 .....	82
Архит. Херцбергер: Музыкальный центр, Утрехт, Нидерланды, 1979 .....	84
Фирма «Цайдлер, Роберте»: здание «Терминал Улр-хаус», Торонто, Канада, 1980 .....	88
<b>Часть III. МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ЗДАНИЯ В ГОРОДСКОМ КОНТЕКСТЕ</b> .....	92
<b>Историческое наследие</b> .....	92
Новое открытие многофункциональных зданий .....	92
Проблемы многофункциональных структур сегодня .....	92
Многофункциональность против утопии .....	93
Многофункциональность: существенное качество городского взаимодействия .....	94
Опасность одностороннего формализма .....	96
<b>Факторы, влияющие на формирование многофункциональных структур</b> .....	98
<i>Внутренние требования</i> .....	98
Жилище .....	101
Рекреация .....	108
Работа .....	119
<i>Внешние акторы</i> .....	124
Городское пространство .....	126
Городское передвижение .....	129
Организационная структура города .....	136
<i>Эмоциональные требования</i> .....	142
Заключение .....	148
<i>Список литературы</i> .....	151