

Секция «Современные социологические теории»

**Город для человека?**

**Панина Ксения Николаевна**

*Студент (магистр)*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Социологический факультет, Москва, Россия

*E-mail: k.n.panina@gmail.com*

Современные мегаполисы, несомненно, очень сильно отличаются от городов XIX века и даже от городов XX века. Социальная жизнь всё убыстряется, появляются новые технологии, каждый день человечество создает всё больше информации и всё большая часть населения предпочитает жить в городах, но остается ли место для человека в этом большом городе?

Идея преобразования городских пространств не нова - города перестраивались и перепланировались на протяжении всего времени их существования. Про мере проникновения научно-технического прогресса во все сферы, города превращались в сложноорганизованные и высокотехнологичные поселения. Однако, достигнув определенной степени развития, градопланировщики осознали необходимость расчищения пространства для жизни и общения людей.

Рассмотрим трансформацию городского пространства на примере Парижа в период с конца XVIII века по настоящее время. В конце XVIII - начале XIX веков в Париже появляются пассажи как новая форма городской организации. Пассажи появились по инициативе горожан, но, несмотря на то, что эти пространства совершенствовались (новые способы освещения и отопления), спустя полвека их сменили универсальные магазины [7]. Но город того времени нуждался в серьёзных изменениях. В 1852-1870 годах в Париже прошла серия реформ Жоржа-Эжена Османа. Реформы были обусловлены необходимостью улучшения гигиенических условий жизни (следовало обеспечить "продуваемость" улиц, озеленить город, разработать систему водостока и канализаций), повышения контролируемости города войсками в случае восстаний (на широких улицах сложнее построить баррикады и оказывать сопротивление), изменения социального состава жителей центральных районов. Также было решено открыть и усовершенствовать набережные для горожан. Культивировалась идея того, что город должен был стать местом для жизни [5, 6]. Улицы являются важной частью городского пространства и досуга. Появляются так называемые фланёры - прогуливающиеся без особой цели горожане, воспринимающие город не функционально, получающие интенсивное удовольствие и чувствующие городскую жизнь. В то же время происходила максимальная рационализация городской жизни - появились ясные и понятные правила городской жизни: расписание движения автобусов, деление города на районы, нумерация домов. Эйфелева башня становится не только символом Парижа, но и символом нарушения города XIX века. В 1925 году архитектором Ле Корбюзье был создан "План Вуазен", который так и не был реализован. Согласно этому плану предусматривалось два центра - деловой и жилой. Париж Ле Корбюзье был городом для машин в первую очередь. Важной частью этого плана являлось построение транспортных магистралей и возвращение городу его изначального центра. Предполагалась высотная застройка Парижа, а освободившееся пространство должны были занять крупные транспортные магистрали, парковки и парки. Планировалось максимально использовать крыши [3]. Париж всё же решался на эксперименты, но далеко не все они были удачными, например, в 1972 году была построена башня Монпарнас высотой 59 этажей. Здание выделяется на фоне менее этажного строительства и в значительной степени портит архитектурный вид. Нереализованным остался и проект башни Sun Tower - конкурента Эйфелевой башни. Проект предполагал использовать для освещения Парижа единый

и единственный источник света. Дороги вдоль Сены долгое время были автомобильными дорогами (еще в период Османа набережные Сены стали искусственными, город наступал на природу, пытался взять её под контроль), но необходимо было вернуть Сену парижанам.

Георг Зиммель в своей работе 1902 года «Духовная жизнь больших городов» говорил о повышенной нервности городской жизни и равнодушии как впечатления от неё [8]. Городская среда постоянно обновляется и изменяется. Убыстрение социальной жизни отмечали многие исследователи общества. Значимое влияние оказал, в том числе, Поль Вирильо, который развивает теорию скорости [1].

Город должен стать комфортным как для одиночек, так и создавать ситуации общения и взаимодействия горожан. В то же время город должен находиться во взаимосвязи с жителями, развивать коммуникативную среду. Зачастую низовые инициативы по организации городской жизни оказываются наиболее успешными и эффективными. Анри Лефевр в «Производстве пространства» говорит о том, что социальное пространство является социальным продуктом, оно имеет свою историю, а начальной точкой является природа. Пространства накладываются друг на друга, их существует огромное множество. Каждое общество с конкретным историческим способом производства формировало свое пространство, т.е. производило его. Пространства не исчезают, но изменяются со временем. Современные пространства политизируются, что только обостряет конфликт, но пространство одновременно становится и регулятором, позволяющим разрешать противоречия. Произвести единое планетарное пространство - цель, которая нам пока не доступна [4].

Еще Джейн Джекобс в «Жизнь и смерть больших американских городов» писала, как важно слушать жителей города [2]. По проекту Роберта Мозеса Нью-Йорк (по крайней мере, его часть) подразумевался как город для машин, космополитичный мегаполис, при этом не учитывалось то, как будут чувствовать себя местные жители. Не всё планируемое Мозесом было реализовано [5]. Должен существовать союз горожан и градопланировщиков. Город должен быть, помимо всего, близким и знакомым.

Мы не можем ответить на вопрос город создан для человека и человек для города, но важно понимать, что горожане могут самостоятельно изменять среду, могут изменять и производить пространство.

### Источники и литература

- 1) Вирильо П. Машина зрения. СПб.: Наука, 2004.
- 2) Джекобс Д. Смерть и жизнь больших американских городов. – М.: Новое издательство, 2011.
- 3) Корбюзье Л. Архитектура XX века. – М.: Прогресс, 1977.
- 4) Лефевр А. Производство пространства.– М.: Strelka Press, 2015.
- 5) Маккуайр С. Медийный город: медиа, архитектура и городское пространство. – М.: Strelka Press, 2014.
- 6) Трубина Е. Город в теории. – М.: Новое литературное обозрение, 2011.
- 7) Шарль Бодлер & Вальтер Беньямин: Политика & Эстетика. – М.: Новое литературное обозрение, 2015.
- 8) <http://www.ruthenia.ru/logos/number/34/02.pdf> (Зиммель Г. Большие города и духовная жизнь.)