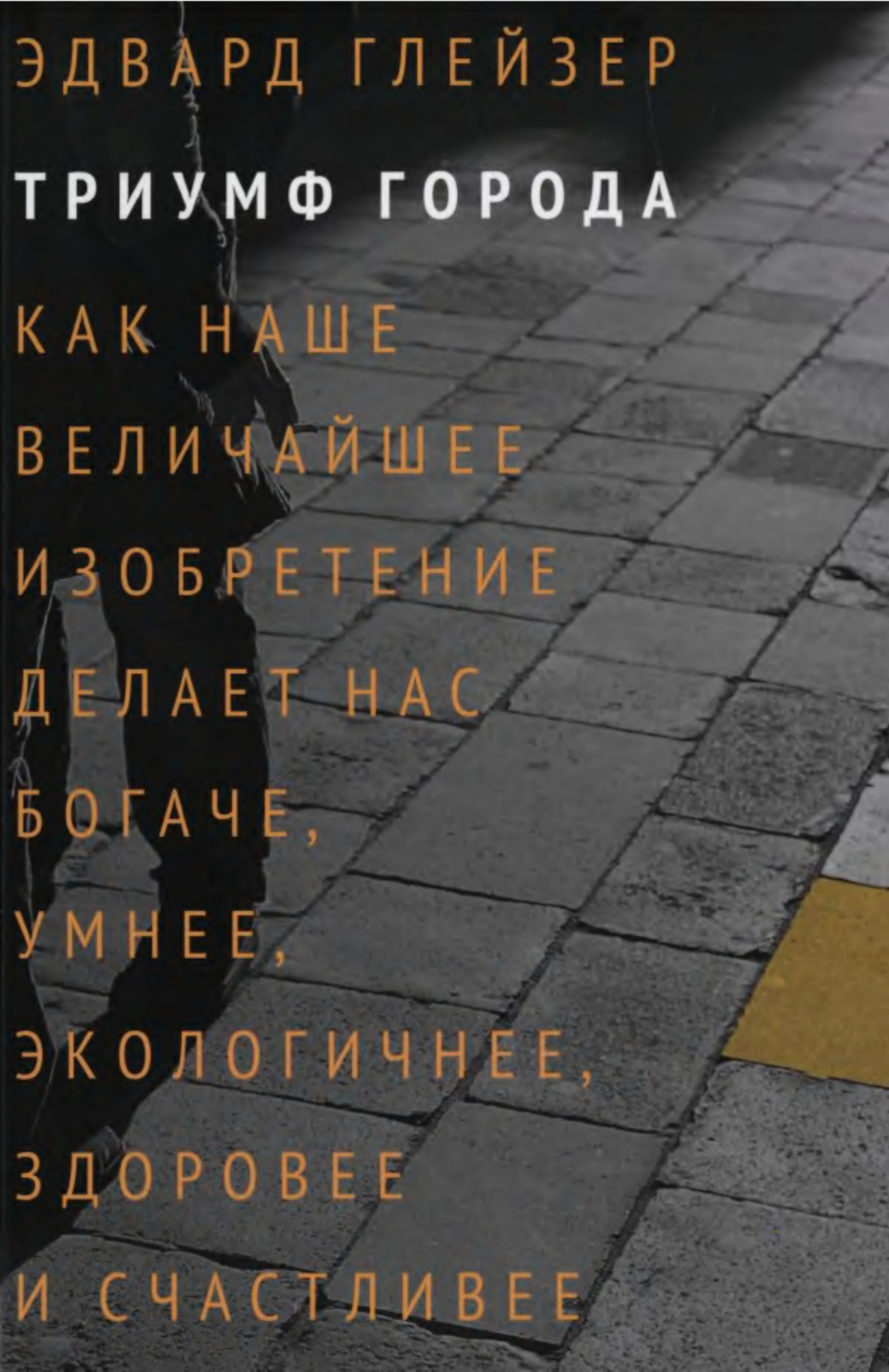
ЭДВАРД ГЛЕЙЗЕР
ТРИУМФ ГОРОДА
КАК НАШЕ ВЕЛИЧАЙШЕЕ ИЗОБРЕТЕНИЕ ДЕЛАЕТ НАС БОГАЧЕ, УМНЕЕ, ЭКОЛОГИЧНЕЕ, ЗДОРОВЕЕ И СЧАСТЛИВЕЕ

МОСКОВСКИЙ УРБАНИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ
БИБЛИОТЕКА УРБАНИСТА

Edward Glaeser

Triumph of the City

How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier

PENGUIN
NEW YORK · 2011

Эдвард Глейзер

Триумф города

Как наше величайшее изобретение делает нас богаче, умнее, экологичнее, здоровее и счастливее

Перевод с английского
Инны Кушнаревой

Московский урбанистический форум

СКОЛКОВО
Московская школа управления

ИНТЕКО

ИЗДАТЕЛЬСТВО
ИНСТИТУТА
ГАЙДАРА

МОСКВА · 2015

УДК 332.122
ББК 65.9
Г53

Книга подготовлена при поддержке
Московского урбанистического форума,
Московской школы управления СКОЛКОВО
и ЗАО «Интеко»

В оформлении обложки использована фотография
Олега Яковлева

Глейзер, Эдвард

Г53 Триумф города. Как наше величайшее изобретение делает нас богаче, умнее, экологичнее, здоровее и счастливее [Текст]/пер. с англ. И. Кушнаревой. — М.: Изд-во Института Гайдара, 2015. — (Московский урбанистический форум. Библиотека урбаниста). — 432 с. —

ISBN 978-5-93255-404-3

Гарвардский экономист Эдвард Глейзер показывает в своей книге, что вопреки устоявшимся представлениям о городах (грязных, бедных, нездоровых, полных преступности, дорогих для жизни и загрязняющих окружающую среду) на самом деле они являются самыми здоровыми, экологичными и богатыми (в культурном и экономическом отношении) местами для жизни. Нью-йоркцы, например, живут дольше остальных американцев, а число заболеваний сердечно-сосудистой системы и случаев рака в этом городе ниже, чем в среднем по стране. Более половины дохода развитых стран зарабатывается в крупнейших городах, а городские жители потребляют в среднем на 40% меньше энергии, чем жители пригородов.

Глейзер использует исторические описания и собственные наблюдения, показывая скрытые механизмы работы городов. Люди, которые селятся даже в самых худших городах — Киншаса, Калькутта, Лагос, — имеют лучшую работу и лучшее здоровье, чем жители окружающих деревень. Глейзер показывает, что Бангалор и Кремниевая долина имеют удивительно схожую историю, что образование играет важнейшую роль в успехе городов и что новые технологии на самом деле способствуют тому, что люди начинают жить ближе друг другу.

УДК 332.122
ББК 65.5

Copyright © Edward Glaeser, 2011
© Издательство Института Гайдара, 2014

ISBN 978-5-93255-404-3

Книга, которую вы держите в руках, открывает книжную серию под названием «Библиотека урбаниста», первый издательский проект Московского урбанистического форума, который проводится ежегодно в Москве с 2011 года. Являясь авторитетной международной площадкой для экспертного диалога, Форум ежегодно аккумулирует наиболее актуальные идеи и тенденции урбанистики. Для организаторов Форума важно, чтобы эти идеи были доступны как можно более широкому кругу людей, интересующихся темой городского развития. «Триумф города» уже успел вызвать большой интерес мирового урбанистического сообщества, а сам Эдвард Глейзер давно вошел в число его ключевых экспертов. Мы надеемся, что эта книга, вместе с другими книгами серии «Библиотека урбаниста», внесет вклад в развитие российской урбанистической науки и займет достойное место в библиотеке наших урбанистов, архитекторов, экономистов, планировщиков и просто неравнодушных горожан.

Дирекция Московского урбанистического форума

Книга Эдварда Глейзера — яркая иллюстрация того, как из глубокого изучения городских процессов вырастают неординарные идеи и дальновидные политики городского развития.

Поддержка этой публикации знаменует для Центра городских исследований Московской школы управления СКОЛКОВО начало пути по развитию междисциплинарных исследований, образования, стандартов и компетенций в области урбанистики, столь необходимых для формирования в России новой культуры мышления и диалога о городе и подходов к его развитию. Приоритетом Центра станет развитие интереса к городским тематикам среди мэров и представителей власти всех уровней, активных горожан и предпринимателей.

Московская школа управления СКОЛКОВО — одна из ведущих частных бизнес-школ России и СНГ, основанная в 2006 году по инициативе делового сообщества. Среди партнеров-учредителей российские и международные компании и частные лица — лидеры российского бизнеса.

Андрей Шаронов,
Ректор Московской школы управления СКОЛКОВО

Мы внимательно изучили книгу Эдварда Глейзера и считаем ее весьма интересной и актуальной. Основываясь на хорошем знании истории и понимании основной задачи инноваций в девелопменте, автор ярко и наглядно показывает, как появились и функционируют сегодня современные мегаполисы.

Наш опыт показывает, что сегодня девелоперам мало просто получить профильное образование — нужно постоянно повышать квалификацию, перенимать мировой опыт. Поэтому мы не только поддерживаем профильные учебные заведения, но и издаем профессиональную литературу, сотрудничая с ведущими мировыми специалистами.

Мы уверены, что публикация труда Эдварда Глейзера на русском языке будет полезна и экспертному сообществу, и тем, кто только начинает изучать законы современной урбанистики.

ЗАО «Интеко»

Содержание

Введение: человечество как городской вид · 11

Глава 1. Что они делают в Бангалоре? · 35

Порты для интеллекта: Афины · 37; Багдадский дом мудрости · 40; Обучение в Нагасаки · 43; Истоки процветания Бангалора · 45; Образование и успех города · 50; Подъем Кремниевой долины · 53; Города завтрашнего дня · 60

Глава 2. Почему г орода приходят в упадок? · 71

Откуда взялся «Ржавый пояс» · 75; Детройт до машин · 80; Генри Форд и промышленный Детройт · 84; Откуда берется бунт? · 89; Обновление города: Нью-Йорк с 1970-х · 94; Праведный гнев Колмана Янга · 98; Эффект Керли · 100; Строительный комплекс · 103; Кто остается в «Ржавом поясе» · 106; Отказ от величия · 107

Глава 3. Что хорошего в трущобах? · 113

Фавелы в Рио · 117; Движение вверх · 123; Исход Ричарда Райта в город · 128; Взлет и падение американского гетто · 131; Внутренний город · 135; Как политические программы усугубляют бедность · 138

Глава 4. Как укрощали жилые дома? · 145

Несчастья Киншасы · 148; Исцеление больных городов · 151; Уборка улиц и коррупция · 157; Больше дорог, меньше движения? · 161; Как сделать города безопаснее · 164; Преимущества здоровья · 149

Глава 5. Лондон — роскошный курорт? · 182

Экономия на массовом производстве и театр «Глобус» · 185; Разделение труда и виндалу из свинины · 190; Башмаки и город · 195; Лондон как брачный рынок · 196; Когда высокие заработки плохи? · 200

Глава 6. Что великого в небоскребах? · 206

Изобретение небоскреба · 208; Растущие амбиции А. Э. Лефкура · 213; Регулирование Нью-Йорка · 217; Страх высоты · 220; Опасности сохранения · 225; Переосмысление Парижа · 232; Ошибки в управлении Мумбаем · 239; Три простых правила · 243

Глава 7. Почему расползалось расползание? · 247

Расползание до автомобилей · 250; Артур Левитт и массовое производство жилых домов · 260; Перестройка Америки с опорой на автомобиль · 264; Добро пожаловать в Зе-Вудлендс · 269; Подсчет вкусов: почему миллион человек переехали в Хьюстон · 274; Почему жилье в Солнечном поясе так дешево? · 281; Что не так с расползанием? · 289

Глава 8. Что может быть зеленее битумного покрытия? · 296

Мечта о зеленой жизни · 300; Грязные следы: сравнение выбросов углекислоты · 306; Непредвиденные последствия экологизма · 313; Два зеленых мировоззрения: принц и мэр · 317; Самая важная битва: экологизация Индии и Китая · 325; На пути к умному экологизму · 330

Глава 9. Как города добиваются успеха? · 333

Имперский город: Токио · 335; Хорошо управляемый город: Сингапур и Гавороне · 338; Умный город: Бостон, Миннеаполис и Милан · 346; Потребительский город: Ванкувер · 357; Растущий город: Чикаго и Атланта · 361; Дубай: слишком много положительных сторон · 367

Библиография · 370

Посвящается Нэнси
За все эти дни

Введение: человечество как городской вид

243 миллиона американцев проживают на трех процентах территории страны — именно столько занимают города[1]. 35 млн человек живут в Токио и его пригородах, в самом производительном метропольном ареале[2] в мире[3]. В одном только центре Мумбай живет 12 млн человек, и почти столько же — в Шанхае[4]. На такой огромной планете, как наша (все человечество могло бы поместиться в Техасе, причем у каждого был бы свой собственный дом[5]), мы выбираем города. Хотя пу-

---

1. Население США в июле 2009 г. составляло 307 006 550 человек, и 79% проживало в городских районах. Следовательно, городское население составляет 242 535 175 человек. См: U. S. Department of Agriculture, Economic Research Services, *Major Uses of Land in the United States 2002*, «Urban and Rural Residential Uses». http://www.ers.usda.gov/publications/EIB14/eib14g.pdf, а также U. S. Census Bureau, Annual Estimates of the Resident Population for the United States, Regions, States, and Puerto Rico: April 1, 2000, to July 1, 2009 (NST-EST2009-01), http://www.census.gov/popest/states/NST-ann-est.html

2. «Метропольный ареал» (Metropolitan area) — регион, состоящий из густонаселенного городского ядра и прилегающих территорий (в том числе пригородов) с меньшей плотностью населения, обладает общей инфраструктурой, промышленностью и жилищным хозяйством. — *Прим. перев.*

3. PricewaterhouseCoopers, «Which Are the Largest City Economies?»

4. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, *Population Division, World Urbanization Prospects: 2009*, File 12, «Population of Urban Agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950–2025», http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM_2009/WUP2009-F12-Cities_Over_750K.xls

5. Площадь Техаса составляет 261797 кв. миль, или 7,3 трлн кв. футов, население Земли, по данным американского бюро переписи населения, — 6,9 млрд человек (на 12 июля 2010 г.). Если разделить 7,3 трлн кв. футов на 6,9 млрд человек, на каждого человека получится 1034 кв. футов, а это более чем достаточно для скромного таунхауса для каждого человека. Если бы мы пожелали выделить определенную площадь на дороги, торговлю и т. д., можно было бы предположить, что в каж-

тешествовать на большие расстояния стало намного дешевле, а возможностей удаленной работы стало гораздо больше (например, можно жить на плато Озарк, а работать в Азербайджане), все больше людей собирается рядом друг с другом в крупных метропольных ареалах. Численность населения городов развивающегося мира каждый месяц увеличивается на 5 млн человек, а начиная с 2008 г. в городах живет больше половины мирового населения[6].

Города, плотными скоплениями которых усеяна поверхность земного шара, стали двигателями инноваций еще во времена, когда Платон и Сократ спорили на афинском рынке. Улицы Флоренции подарили нам Возрождение, а улицы Бирмингема — промышленную революцию. Необычайное процветание современных городов — Лондона, Бангалора и Токио — обусловлено их способностью рождать новые идеи. Гуляя по этим городам, спускаясь, скажем, по мощеным переулкам, проходя по образующим решетку поперечным дорогам, по объездной дороге или под автострадой, можно изучить — ни много ни мало — прогресс человечества.

В богатых западных странах города смогли пережить неспокойный период конца промышленной эры, и сегодня они богаче, здоровее и привлекательнее, чем раньше. В беднейших районах мира города безудержно растут, поскольку плотность жизни в них оказалась наиболее очевидным путем из бедности к процветанию. Несмотря на технологические прорывы, которые привели к уничтожению расстояний, выясняется, что мир не плоский, а заасфальтированный.

Город одержал триумф. Но, как многим из нас известно по личному опыту, иногда асфальтовые городские дороги ведут в ад. Город может победить, но слишком часто горожане, похоже, проигрывают. Детство

дом таунхаусе будет жить в среднем по два человека. См.: U. S. Census 2000, GCT-PH1: Population, Housing Units, Area, and Density 2000, Summary File 1, 100-Percent Data, данные получены при помощи сервиса American FactFinder; U. S. Census Bureau, International Database, World Population Summary, www.census.gov/ipc/www/idb/worldpopinfo.php

6. United Nations Habitat, *State of the World's Cities 2010/2011—Cities for All: Bridging the Urban Divide, 2010.* http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=2917

любого городского ребенка связано с натиском необычных людей и впечатлений — иногда приятных, как, например, в случае ощущения силы, которое возникает от первой поездки на метро в детстве, а иногда не очень, как, скажем, когда впервые сталкиваешься с городской перестрелкой (незабываемая часть моих детских впечатлений от Нью-Йорка тридцатипятилетней давности). На каждую Пятую авеню найдется трущоба в Мумбае, а на каждую Сорбонну — окружная школа с металлодетекторами на входе.

И правда, для многих американцев вторая половина XX в., т.е. конец промышленной эпохи, стала временем приобщения не к городскому великолепию, а к городскому запустению. От того, насколько хорошо мы усвоили уроки наших городов, будет зависеть, расцветет ли наша городская жизнь и превратится ли в то, что могло бы стать новым золотым веком города.

Моя страсть к вселенной города берет начало в Нью-Йорке Эда Коха, Турмана Мансона и Леонарда Бернстайна. Вдохновляясь детскими впечатлениями от мегаполиса, я всю жизнь пытался понять города. Эти поиски опирались на экономическую теорию и на данные, но также они вели меня по извилистым улицам Москвы, Сан-Паулу и Мумбая, по историям разрастающихся городов-гигантов и повседневным рассказам тех, кто живет и работает в них.

Изучение городов настолько захватило меня потому, что они ставят интригующие, важные и подчас тревожные вопросы. Почему богатейшие и беднейшие люди мира так часто живут бок о бок? Как некогда могущественные города приходят в запустение? Почему другие города способны выбраться из него и вернуться к своей славе? Почему так много художественных движений так быстро возникает в определенных городах в определенные моменты? Почему так много умных людей принимают такие глупые программы городского развития?

Нет лучшего места для изучения всех этих вопросов, чем Нью-Йорк, который многие считают архетипическим городом. Настоящие нью-йоркцы, в том числе и я сам, возможно, слегка преувеличивают значение своего города, но Нью-Йорк и правда остается парадигмой городской жизни, а потому является подходящим местом,

с которого мы можем начать наше путешествие по городам всего мира. Его история содержит в себе прошлое, настоящее и будущее наших городских центров — ее можно использовать в качестве трамплина для разработки сюжетов нашей книги, связанных с местами, которые нам предстоит посетить.

Если вы встанете на пересечении 47-й улицы и Пятой авеню в среду после обеда, то окажетесь в потоке людей. Одни спешат в северный Манхэттен на деловую встречу или же в южный, чтобы пропустить стаканчик. Другие идут на восток по направлению к огромным подземным пещерам Центрального вокзала, у которого больше платформ, чем у любого другого вокзала в мире[7]. Кто-то, возможно, пытается купить обручальное кольцо: в конце концов, 47-я улица — это главный в стране рынок драгоценностей[8]. Есть и прохожие, которые, переходя от одной достопримечательности к другой, иногда смотрят вверх, чего никогда не делают настоящие нью-йоркцы. Если вы возьмете с них пример и посмотрите вверх, то увидите две большие гряды небоскребов, окаймляющих слабо мерцающую долину — Пятую авеню.

Тридцать лет назад будущее Нью-Йорка представлялось далеко не радужным. Как почти любой старый холодный город, Готэм казался настоящим динозавром. Городская подземка и автобусы выглядели архаикой в мире, перестраивающемся под использование автомобиля. Городской порт, некогда гордость всего восточного побережья, потерял свое значение. При правлении Джона Линдсея и Эйба Бима правительство города едва не закончило дефолтом, несмотря на едва ли самые высокие по стране налоги[9]. Не только Джерри Форд, но, казалось, и сама история говорили о том, что Нью-Йорку суждено умереть.

Нью-Йорк, или, точнее, Новый Амстердам, был основан на ранней стадии глобализации в качестве форпоста голландской Вест-Индской компании. Это было торго-

---

7. «Largest Railroad Station» (by number of platforms), *Guinness World Records 2008* (New York: Bantam Dell, 2007), 374–375.
8. 47th Street Business Improvement District, The Diamond District, www.diamonddistrict.org/home.html.
9. Henig, «New York City: Paying the Tab».

вое поселение, куда приезжали авантюристы всех мастей, чтобы сделать состояние, обменивая бусы на меха. Голландские поселенцы-торговцы селились рядом друг с другом, поскольку соседство упрощало обмен товарами и идеями, кроме того, безопасность обеспечивала защитная городская стена (ныне — Уолл-Стрит)[10].

В XVIII в. Нью-Йорк обошел Бостон и стал наиболее важным портом из всех английских колоний; он специализировался на поставках зерна и муки на юг, в сахарные и табачные колонии[11]. В первой половине XIX в., в период предпринимательского бума, население Нью-Йорка выросло с 60 до 800 тыс. человек, и он превратился в американский город-гигант[12].

Этот взрывной рост населения в определенной степени был связан с изменениями в транспортной технологии. В начале XIX в. корабли обычно были небольшими (нормальными считались суда водоизмещением 300 т), т.е они, как и современные небольшие самолеты, идеально подходили для путешествий от одной точки в другую, например, из Ливерпуля в Чарльстаун или же из Бостона в Глазго. Усовершенствования в технике и финансах, произошедшие в 1800–1850-х гг., позволили создавать гораздо более крупные суда, которые могли перевозить более крупные грузы с большей скоростью и за меньшие деньги.

Не было смысла пускать эти громадные клипперы до каждой точки американского побережья. Точно так же, как сегодня «Боинг 747» приземляется в узловом аэропорту, а затем передает пассажиров меньшим самолетам, которые доставляют их до конечного пункта назначения, крупные клипперы приходили в один крупный порт, а затем передавали свои товары относительно небольшим суднам, которые доставляли их вверх и вниз по всему восточному побережью. Нью-Йорк стал главным американским портом благодаря своему расположению в центре побережья, глубокой и защищенной гавани, а также рекам, позволявшим перемещаться вглубь материка. Когда Америка перешла к «звездообразной»

10. Burrows and Wallace, *Gotham*.
11. Glaeser, «Urban Colossus», 9, 11.
12. Gibson, «Population of the 100 Largest Cities».

системе доставки, Нью-Йорк стал ее естественным *центральным* узлом[13]. Положение города еще больше укрепилось тогда, когда каналы превратили Манхэттен в восточную оконечность большой водной дуги, проходящей по всему Среднему Западу вплоть до Нового Орлеана.

Перевозка грузов была экономическим базисом города, однако сами нью-йоркцы работали больше в обрабатывающих отраслях — сахароварении, производстве одежды и издательском деле, — которые возникли вокруг порта[14]. Сахарозаводчики, например семейство Рузвельтов, работали в большом портовом городе, потому что значительный размер города позволял им покрывать фиксированные затраты больших и дорогостоящих сахароварен, а также находиться от своих потребителей ровно на том расстоянии, чтобы кристаллы рафинированного сахара не слипались после долгого путешествия по теплым водам. Концентрация швейного производства в Нью-Йорке была обусловлена большими грузами хлопка и текстиля, которые проходили через город, а также потребностью моряков в готовом платье. Даже развитие нью-йоркского книгоиздания отражало, в конечном счете, центральное положение города на трансатлантических торговых путях, поскольку большие деньги в книжном бизнесе в XIX в. появлялись у того, кто первым успевал напечатать пиратские копии английских романов[15]. Братья Харперы[16] добились успеха в качестве издателей, когда обогнали своих конкурентов из Филадельфии, напечатал третий том романа Вальтера Скотта «Певерил Пик» через двадцать два часа после того, как его привезли в Нью-Йорк на пакетботе.

Однако в XX в. уничтожение расстояний свело на нет те обусловленные разницей в транспортных расходах преимущества, которые превратили Нью-Йорк в промышленного гиганта[17]. Зачем шить юбки на Хестер-стрит, если в Китае рабочая сила стоит гораздо дешевле? Глобализация заставила жестоко конкурировать компа-

---

13. Albion, Rise of New York Port, 38–54; Glaeser, «Urban Colossus», 12.
14. Glaeser, «Urban Colossus», 14.
15. Burrows and Wallace, *Gotham*, ch. 27.
16. Mott, *Golden Multitudes*, 68.
17. Glaeser and Kohlhase, «Decline of Transport Costs».

нии и города, которые производили то, что легко можно было переправить через Тихий океан. Экономический упадок Нью-Йорка в середине XX в. отражал все большее обессмысливание преимуществ, которые были у него в XIX в.

Но, разумеется, как обязательно заметит любой стоящий сегодня на Пятой авеню, это еще не конец истории. Нью-Йорк не умер. Сегодня на территорию пяти почтовых индексов, занимающих милю Манхэттена между 41-й и 59-й улицами, приходится 600 тыс. наемных работников (больше, чем в Нью-Гэмпшире или Мэне), которые зарабатывают в среднем более 100 тыс. долл. в год, так что у этого небольшого участка недвижимости совокупный годовой доход больше, чем в Орегоне или Неваде[18].

Глобализация уничтожила преимущества Нью-Йорка как промышленного узла, но закрепила позиции города как передовой области производства идей. Хотя в Нью-Йорке теперь не так много шьют, здесь полно таких модельеров, как Кельвин Кляйн и Донна Каран, которые создают модели, по которым нередко отшивают одежду на другом конце света. Возможно, *Honda* стала причиной головной боли «Большой детройтской тройки», но управление международными финансовыми потоками позволило неплохо заработать нью-йоркским банкирам. Мир с большим количеством связей обеспечил высокие доходы предпринимателей, производящих идеи, которые рыскают по всей земле в поисках прибыли.

Нью-Йорк заново изобрел самого себя в мрачное десятилетие 1970-х, когда финансовые новаторы учились друг у друга, создав в итоге систему взаимосвязанных идей. Академические знания о соотношении рисков и прибыли облегчили оценку и продажу более риско-

---

18. Пять этих почтовых индексов — 10017, 10019, 10020, 10022 и 10036. Согласно данным County Business Patterns, совокупный годовой доход наемных рабоников в этих областях превысил в 2007 г. 80 млрд долл., а общее число наемных работников составило 618 984 человек. Если разделить совокупный годовой доход на число работников, мы получаем средний годовой доход в размере 130 тыс. долл. По данным County Business Patterns, совокупный годовой доход наемных работников Орегона составил 56 млрд долл., а Невады — 44,4 млрд. Число наемных работников Нью-Гэмпшира равнялось 573 209 человек, а Мэна — 503 789. См.: U. S. Census Bureau, County Business Patterns 2007, www.census.gov/econ/cbp

ванных активов[19], например высокодоходных (но ненадежных) облигаций Майкла Милкена[20], что позволило Генри Кравису использовать эти облигации для того, чтобы заработать на неблагополучных компаниях, выкупив их с привлечением заемных средств[21]. Многие крупнейшие новаторы приобрели свои знания не в процессе формального обучения, а непосредственно на практике, примером тут может быть магнат в области ипотечных ценных бумаг Льюис Раньери, описавший свою историю в знаменитой книге «Покер лжецов», который начинал когда-то в отделе доставки компании *Salomon Brothers*[22]. Сегодня 40% всех доходов, получаемых наемными работниками на Манхэттене, приходится на финансовые услуги, ставшие оплотом густонаселенного и по-прежнему бурлящего города[23]. И хотя некоторые из этих финансовых волшебников сыграли определенную роль в том, что нам пришлось столкнуться с Великой депрессией, город, в котором они жили, сумел пережить и эту бурю. В 2009–2010 гг., когда американская экономика, в основном, находилась в состоянии стагнации, средняя заработная плата на Манхэттене выросла на 11,9%, т. е. больше, чем в любом другом крупном округе. В 2010 г. средний недельный заработок на Манхэттене составлял 2404 долл., что на 170% больше среднего для США значения и на 45% больше, чем в округе Санта-Клара, где находится Кремниевая долина с самой высокой в США средней заработной платой за пределами Большого Нью-Йорка[24].

---

19. Bernstein, *Against the Gods*, 300–302.
20. Lewis, *Liar's Poker*, 111.
21. «The Team», KKR, Kohlberg Kravis Roberts & Co., 2010, www.kkr.com/team/theteam.cfm
22. Lewis, *Liar's Poker*, 96.
23. Поскольку округ Нью-Йорк равен Манхэттену, мы можем суммировать совокупный расчетный лист всех отраслей округа Нью-Йорк в 2007 г., который составляет примерно 210 млрд долл. Расчетный лист в финансовых услугах (по Североамериканской системе классификации отраслей (NAICS), коды 521, 522, 523 и 525) — почти 84 млрд долл. Если разделить 84 млрд на 210 млрд получается 39,88%. См.: U. S. Census Bureau, County Business Patterns 2007, www.census.gov/econ/cbp
24. Bureau of Labor Statistics, Economic News Releases, County Employment and Wages, «Table 1. Covered establishments, employment, and wages in the 327 largest counties, first quarter 2010», http://www.bls.gov/news.release/cewqtr.to1.htm (дата последнего изменения документа: 19 октября 2010 г.)

Взлет, падение и новый подъем Нью-Йорка демонстрируют нам главный парадокс современного мегаполиса — близость стала цениться еще больше тогда, когда стоимость дальних коммуникаций упала. История Нью-Йорка, конечно, уникальна в своем величии, однако ключевые составляющие, определявшие его удивительный подъем, печальный упадок и поразительное возрождение, можно найти и в таких городах, как Чикаго, Лондон и Милан.

В этой книге мы внимательно рассмотрим, что сделало города величайшим изобретением человечества. Мы попытаемся распутать их причудливую историю, которая сегодня важна потому, что множество городов в развивающемся мире сражаются с теми болезнями, которыми некогда страдали современные города-знаменитости, такие как Сан-Франциско, Париж и Сингапур. Мы будем изучать и те подчас поразительные факторы, которые определяют успех сегодняшних городов — начиная с зимних температур или Интернета и заканчивая неверно понятым экологизмом.

Города — это отсутствие физического пространства между людьми и компаниями. Они суть близость, плотность, соседство. Они позволяют нам работать и развлекаться вместе, а их успех зависит от спроса на физические связи. В середине XX в. города многие города, такие как Нью-Йорк, начали клониться к упадку, поскольку прогресс в сфере транспорта сократил преимущества, связанные с размещением фабрик в густонаселенных городских зонах. Но в течение последних тридцати лет некоторые из этих городов вернули свои позиции, и даже возникли новые города, поскольку технологическая культура повысила доходы от знания, которое лучше всего производится людьми, находящимися в непосредственной близости друг к другу.

В США работники в метропольных ареалах с крупными городами зарабатывают на 30% больше, чем в других районах. Эти большие заработки съедаются более высокой стоимостью жизни[25], но это не отменяет того

25. Используя данные американского бюро переписи населения за 2000 г. (2000 U. S. Census Integrated Public Use Microdata Series), мы отбираем данные по мужчинам в возрасте 25–55 лет. Мы исключаем все данные о людях,

факта, что высокие заработки отражают более высокую производительность. Единственная причина, по которой компании готовы платить за дорогой труд и аренду площадей в городе, состоит в том, что город создает те преимущества в производительности, которые превосходят эти затраты. Американцы, живущие в метропольных ареалах с населением больше одного миллиона человек, в среднем на 50% продуктивнее американцев, которые живут в менее крупных городских областях. Это соотношение сохраняется даже тогда, когда мы учитываем образование, опыт и отрасль, в которой заняты работники. И даже тогда, когда мы принимаем в расчет индивидуальные IQ этих работников. Разрыв в доходах между городскими и сельскими областями столь же велик и в других богатых странах, а в бедных странах — еще заметнее[26].

В Америке и Европе города ускоряют инновации, связывая умных горожан друг с другом, но в развиваю-

---

не относящихся к наемным сотрудникам или не занятным на постоянной работе (которая определяется как минимум 35 час. работы в неделю и минимум 40 недель в году). Также мы опускаем все данные, если человек зарабатывает меньше минимальной оплаты труда и работает меньше, чем на полставки (т. е. меньше половины от 1400 час. в год, что равноценно 35 час. в неделю при 40 рабочих неделях в год). Наконец, мы опускаем все аномалии (т. е. тех, кто зарабатывает менее, чем первый процентиль, или более, чем 99-й процентиль). Мы сравниваем средний заработок живущих в неметропольных ареалах (58 665,72 долл. в год — по курсу 2000 г.) с заработками проживающих в больших (т. е. с населением более одного миллиона) метропольных ареалах (77 086,05 долл. в год — по курсу 2000 г.). Разница двух этих значений составляет 8 420,33 долл., т. е. заработок жителей крупных метропольных ареалов больше на 31%. См.: Ruggles et al., *Microdata Series*.

26. Используя данные ВВП по метропольным статистическим ареалам (MSA) Бюро экономического анализа и данные по тем же ареалам от американского Бюро переписи населения, мы определяем ВВП на душу населения для каждого метропольного статистического ареала, разделяя ВВП на население. Затем мы находим средний ВВП на душу населения для MSA более одного миллиона человек в 2008 г. — такой ВВП составляет 52 546,85 долл. на душу населения. Мы находим средний ВВП на душу населения для MSA с населением менее миллиона человек в 2008 г., который составляет 38 090,70 долл., что на 38% меньше 52 546,85 долл. См.: Bureau of Economic Analysis, Gross Domestic Product by Metropolitan Area, www.bea.gov/regional/gdpmetro; U. S. Census Bureau, Population Division, Table 5, Estimates of Population Change for Metropolitan Statistical Areas and Rankings: July 1, 2007, to July 1, 2008 (CBSA-EST2008-05), March 19, 2009, www.census.gov/popest/metro/tables/2008/CBSA-EST2008-05.xls

щемся мире города играют еще более важную роль: они становятся порталами, через которые осуществляется контакт между рынками и культурами. В XIX в. Мумбай (тогда называвшийся Бомбеем) был порталом хлопка. В XXI в. Бангалор стал порталом идей.

Если бы вы в 1990-х завели со средним американцем или европейцем разговор об Индии, скорее всего, он пробормотал бы нечто неловкое про трагическую ситуацию с нищетой в странах третьего мира. Сегодня же тот же американец или европеец, скорее всего, стал бы с недовольством рассуждать про то, что у него могут отнять работу и вывести ее в Бангалор. Индия по-прежнему бедна, но она развивается с головокружительной скоростью, а Бангалор, пятый по величине город Индии[27], стал одной из величайших историй успеха этого субконтинента. Богатство Бангалора рождается не из его промышленной мощи (хотя он и производит довольно много текстиля), а из его силы как города идей. Сосредоточивая огромное число талантливых людей в одном месте, Бангалор позволяет им легко обучаться, а иностранцам — из самых разных мест, начиная с Сингапура и заканчивая Кремниевой долиной,— легко связываться с индийским человеческим капиталом.

Вторя идеям противников городов, воспроизводимым из века в век, Махатма Ганди сказал: «Настоящую Индию найдешь не в нескольких ее городах, а в ее 700 тысячах деревень»[28], поэтому «рост нации зависит не от городов, а от деревень»[29]. Великий человек ошибался. Рост Индии зависит почти исключительно от ее городов. Между урбанизацией и процветанием самых разных стран обнаруживается почти полная корреляция[30]. В среднем с ростом городского населения на 10% национальная производительность на душу населения возрастает

---

27. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, *World Urbanization Prospects: 2009*, File 12, Population of Urban Agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950–2025, http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM_2009/WUP2009-F12-ities_Over_750K.xls

28. Kumar, «The Whole Truth of a Home Economy», 135.

29. Gandhi, *Essential Writings*, 120.

30. Расчеты автора основаны на: Maddison, «Statistics on World Population»; United Nations, Population by Sex and Urban/Rural Residence, http://data.un.org

на 30%[31]. Доходы на душу населения в тех странах, где большинство людей живет в городах, почти вчетверо превышают соответствующие доходы в странах, где большинство населения проживает в сельской местности.

Один из мифов гласит, что хотя города ведут к процветанию, люди из-за них несчастны. Но сами люди говорят о том, что они счастливее именно в тех странах, где больше городов. В странах, где больше половины населения живут в городах, 30% людей утверждают, что они очень счастливы, а 17% — что они не очень счастливы или совсем не счастливы. В странах, где больше половины населения живет в селах, 25% людей говорят, что они очень счастливы, а 22% сообщают о том, что они — несчастливы. В разных странах опросы об удовлетворенности жизнью показывают, что она растет вместе с долей населения, живущего в городах, даже если учитывать национальный доход и уровень образования.

Поэтому такие города, как Мумбай и Калькутта, поднимают не только экономику Индии, но и ее настроение. И, разумеется, нельзя сказать, что в них нет ничего индийского, так же как про Нью-Йорк нельзя сказать, что в нем нет ничего американского. Эти города во многих отношениях как раз и являются теми местами, в которых гений нации проявляет себя во всей полноте.

Способность города создавать блестящие образцы сотрудничества не является чем-то новым. Столетиями инновации распространялись от одного человека к другому через запруженные людьми улицы городов. Взрывное развитие искусств в период флорентийского Возрождения началось тогда, когда Брунеллески придумал геометрию линейной перспективы. Свои знания он передал другу — Донателло, кто первым стал использовать перспективу в барельефах. Их друг Мазаччо перенес эти инновации в живопись. Художественные инновации Флоренции являлись блестящим побочным продуктом роста населения городов; богатство этого города поддерживалось более прозаическими занятиями — банковским делом и пошивом одежды. Сегодня, однако, Бангалор, Нью-Йорк и Лондон целиком и полностью *зависят* от своей способности к инновациям. Распространение

31. Maddison, «Statistics on World Population».

знаний от инженера к инженеру, от дизайнера к дизайнеру, от трейдера к трейдеру — это то же самое, что перенос идей от художника к художнику, а плотность городской жизни всегда была определяющим фактором этого процесса[32].

Жизнеспособность Нью-Йорка и Бангалора не означает, что все города придут к успеху. В 1950 г. Детройт был пятым по величине городом Америки, в нем жило 1,85 млн человек. Сегодня в нем осталось менее половины от этого числа, причем он продолжает постоянно терять население. Восемь из десяти крупнейших американских городов времен 1950-х гг. потеряли с тех пор по меньшей мере одну пятую часть своего населения[33]. Провал Детройта и многих других промышленных городов отражает не слабость городов как таковых, а, скорее, бесплодность тех городов, которые утратили контакт с основными составляющими процесса обновления города.

Города развиваются и процветают тогда, когда в них много мелких фирм и хорошо образованных граждан. Детройт и сам некогда был шумным ульем мелких изобретателей, связанных друг с другом, а Генри Форд — лишь одним из многих одаренных предпринимателей. Однако необычайный успех великой идеи Форда разрушил старый, более креативный город. Рост Детройта в XX в. привел к тому, что на огромные фабрики пришли сотни тысяч плохо образованных рабочих, а сами фабрики превратились в крепость, отделенную от всей остальной страны. И если промышленное разнообразие, предпринимательство и образование привели к инновациям, модель Детройта привела к упадку города. Эпоха промышленного города закончилась, по крайней мере на Западе.

---

32. White, *Birth and Rebirth of Pictorial Space*.

33. В 2008 г. население Детройта составляло 772 493, т. е. 42% населения 1950 г. (1 849 568 человек). В 1950 г. десятью наиболее крупными городами Америки были (в порядке убывания): Нью-Йорк, Чикаго, Филадельфия, Лос-Анджелес, Детройт, Балтимор, Кливленд, Сент-Луис, Вашингтон и Бостон. К 2008 г. все они, кроме Нью-Йорка и Лос-Анджелеса, потеряли население. См.: American Community Survey, 2008 Data Profile for the United States and the City of Detroit, данные получены при помощи сервиса American FactFinder; Gibson, «Population of the 100 Largest Cities». Обсуждение особой истории Баффало как депрессивного города см.: Glaeser, «Can Buffalo Ever Come Back?».

Многие чиновники проблемных городов ошибочно полагали, будто они могут вернуть городу былую славу за счет какого-нибудь крупного строительного проекта — нового стадиона или легкорельсового транспорта, «бизнес-зоны» или жилищного проекта. За редким исключением, никакая государственная программа не может управлять силами городского изменения, проходящего в ритме отливов и приливов. Мы не должны игнорировать потребности бедных людей, живущих в «Ржавом поясе», но государственная политика должна быть направлена на помощь бедным *людям*, а не бедным местам.

Блестящие новые строения могут приукрасить город, пришедший в упадок, но не решат его внутренних проблем. Признаком упадка городов является то, что в них *слишком много* жилых строений и инфраструктуры в пересчете на объем их экономики. При таком повышенном предложении и малом спросе нет смысла использовать государственные деньги для создания еще большего предложения. Глупость проектов по перестройке центров городов указывает нам на то, что города — это не здания, а люди.

После урагана Катрина сторонники застройки стремились потратить сотни миллиардов долларов на восстановление Нового Орлеана, но если бы двести миллиардов[34] были отданы людям, которые там живут, каждый из них получил бы по 400 тыс. долл., что позволило бы оплатить переезд, обучение или же покупку более качественного жилья в каком-то другом месте. Еще до наводнения новоорлеанцы довольно посредственно заботились о своих бедняках. Не было никакого смысла тратить миллиарды на восстановление города, когда эти же деньги могли помочь детям жителей Нового Орлеана обосноваться в каком-нибудь другом, более привлекательном для них месте. Разумеется, получилось так, что страна не смогла сделать ничего особенного хорошего ни для самого Нового Орлеана, ни для его жителей.

---

34. Если 200 млрд разделить на количество жителей Нового Орлеана (437186 человек), получится 457471 долл. на человека. См.: American Community Survey, 2005 Data Profile for the City of New Orleans, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

В конечном счете задача городского правительства — не финансировать строительство или железнодорожные линии, которые, вероятно, не покроют расходов, а заботиться о горожанах. Мэр, который может лучше обучить детей города, чтобы они смогли найти возможности для себя на другом конце земного шара, добивается успеха, даже если его город становится меньше.

Хотя вечная бедность Детройта и других подобных городов служит явным отражением городских проблем, не всякая бедность в городах обязательно плоха. Легко понять, почему посетитель трущоб Калькутты может примкнуть к Ганди и задаться вопросом об обоснованности массовой урбанизации, однако у присутствия в городе бедняков есть свои плюсы. Люди становятся бедными не из-за городов, просто города привлекают бедняков. Приток неблагополучных людей в города (начиная с Рио и заканчивая Роттердамом) демонстрирует силу города, а не его слабость.

Городские строения могут сохраняться столетиями, но население города всегда текуче. Более четверти жителей Манхэттена не жили здесь еще пять лет назад[35]. Бедняки постоянно приезжают в Нью-Йорк, Сан-Паулу или Мумбай в поисках лучшей доли, и эту особенность городской жизни можно только приветствовать.

Бедность в городе следует оценивать в сравнении не с городским богатством, а с сельской бедностью. Фавелы Рио-де-Жанейро могут выглядеть ужасно в сравнении с преуспевающими пригородами Чикаго, но уровень бедности в Рио намного ниже, чем в северо-восточных сельских областях Бразилии[36]. У бедных нет возможности быстро разбогатеть, но они могут выбирать между городом и деревней, причем многие из них вполне обдуманно выбирают города.

---

35. В 2000 г. число жителей Манхэттена в возрасте от пяти лет и выше составляло 1462015 человек. Число тех, что жили в другом округе в 2005 г., составляло 381919 человек, т. е. 26%. См.: U. S. Census Bureau, Census 2000 Summary File 3, Sample Data, Table P4; residence in 1995 for the population five and older, county and state level, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

36. Подробнее это обсуждается далее в главе 3. Уровень бедности в Рио-де-Жанейро составляет около 9%, тогда как на сельском северо-востоке — 55%. См.: Skoufias and Katayama, «Sources of Welfare Disparities».

Приток богатых и бедных в города придает городским пространствам динамику, но трудно не заметить издержки концентрации бедности. Близость облегчает обмен не только товарами и идеями — благодаря ей проще обменяться бактериями или стащить кошелек. Старые города всего мира страдали от проклятий городской жизни — болезней, преступности, перенаселенности. И с этими бедами никогда не получалось справиться, просто соглашаясь с положением вещей или же бездумно полагаясь на свободный рынок. Американские города стали в начале XX в. намного более здоровыми потому, что они начали тратить на воду столько же, сколько составляли траты федерального правительства в целом, если не брать армию и почту[37]. Рывок, совершенный европейскими и американскими городами, вероятно, будет в XXI в. повторен в развивающихся городах, а потому мир станет еще более городским. Нью-Йорк сегодня намного здоровее всей Америки в целом, хотя мальчики, родившиеся в нем в 1900 г., жили в среднем на семь лет меньше остальных американцев[38].

Победы городов над преступностью и болезнями позволили им развиться в качестве пространства не только производства, но и удовольствий. Городские масштабы позволяют покрывать фиксированные затраты театров, музеев и ресторанов. Музеям нужны большие дорогие экспозиции и привлекательные, зачастую крайне дорогие здания; театрам нужны сцены, освещение, звуковое оборудование и возможность часто репетировать. Города смогли покрывать эти постоянные издержки, поскольку они распределяются среди тысяч посетителей театров и музеев.

История показывает, что большинство людей были всегда слишком бедны, чтобы выбирать место жительства в соответствии со своими вкусами к развлечениям, да и сами города едва ли можно было считать территорией удовольствий. Однако когда люди стали богаче, они

---

37. Cutler and Miller, «Water, Water Everywhere», 183–186.

38. Ожидаемая продолжительность жизни для мужчин, родившихся в 1901 г. в Нью-Йорке, составляла 40,6 лет. Для американцев в целом в том же году тот же показатель составлял 47,6 лет. См.: New York City Department of Health and Mental Hygiene, *Summary of Vital Statistics 1961*, table 6; Arias, «United States Life Tables, 2006», table 12.

все чаще стали выбирать города в зависимости от своего стиля жизни, и так родился потребительский город.

На протяжении большей части XX в. казалось, что подъем таких потребительских городов, как Лос-Анджелес, является просто еще одной силой, которая бьет по всем лондонам или нью-йоркам мира. Но когда старые города стали безопаснее и здоровее, они также сумели развиться в качестве мест потребления — благодаря ресторанам, театрам, клубам, барам и удовольствиям, обусловленным взаимной близостью людей. За последние тридцать лет Лондон, Сан-Франциско и Париж преуспели, в том числе, благодаря тому, что люди стали выбирать их в качестве мест постоянного проживания. В этих мегаполисах можно найти дорогостоящие развлечения, например рестораны с тремя звездами согласно «Красному гиду Мишлен», но также и вполне доступные удовольствия, например кафе с видом на мост Золотые Ворота или Триумфальную арку, а может даже настоящий эль в пабе с деревянной обшивкой. Города позволяют нам находить друзей с теми же интересами, а непропорционально большая численность одиноких людей в крупных городах определяет наличие брачных рынков, которые упрощают поиск партнера. Сегодня успешные города, старые и новые, привлекают умных предприимчивых людей, в том числе, и за счет того, что являются чем-то вроде тематических парков.

Распространение схемы, при которой можно жить в городе, а работать в пригороде, может считаться наиболее поразительным следствием успешных потребительских городов. В мрачные времена 1970-х немногие хотели жить на Манхэттене, если они там не работали. Сегодня же тысячи людей решают жить здесь, а на работу ездить в какое-то другое место. Миллионеры с Ближнего Востока — не единственные, кто покупает особняки в Лондоне и Нью-Йорке, Майями также заработал немало денег, продавая дома на вторичном рынке богачам из Латинской Америки.

Устойчивый спрос, созданный экономическим процветанием и городскими удовольствиями, помогает объяснить то, почему цены в привлекательных городах постоянно росли, но значение имеет также и предложение жилой площади. Нью-Йорк, Лондон и Париж все

больше ограничивали застройку, что сделало эти города весьма дорогими.

Многие идеи этой книги опираются на мудрость великого урбаниста Джейн Джекобс, которая понимала, что для постижения души города надо пройтись по его улицам. Она понимала, что люди, благодаря которым город становится креативным, нуждаются в доступном жилье. Однако она все-таки допускала ошибки, связанные с тем, что слишком уж опиралась на свою эмпирическую точку зрения и не использовала инструменты экономистов, которые помогают осмыслить всю систему в целом.

Поскольку она видела, что старые и не слишком высокие здания дешевле, она пришла к неверному выводу, будто ограничение высотности и сохранение старых районов обеспечит доступность жилья[39]. Но спрос и предложение работают не так. Когда спрос на определенный город растет, цены будут расти, если только не построить больше домов. Когда города ограничивают новую застройку, они становятся дороже.

Охрана исторического наследия — не всегда неверный шаг, ведь в наших городах многое стоило бы оставить, но за это всегда приходится платить. Подумайте об упорядоченной красоте Парижа. Его великолепно ухоженные, привлекательные бульвары прямые и широкие, а обрамляют их элегантные здания XIX в. Мы можем наслаждаться великими памятниками Парижа, поскольку они не скрыты близлежащими строениями. Основная причина, по которой они находятся в зоне прямой видимости, заключается в том, что любая попытка что-либо построить в Париже должна пройти византийский процесс согласования, главным приоритетом которого является охрана исторических памятников[40]. Ограничение новой застройки — не всегда ошибка, особенно в городах с архитектурными сокровищами, но именно из-за

---

39. Jacobs, *Death and Life*, 187–199.

40. Le Plan Local d'Urbanisme, www.paris.fr/portail/pratique/Portal.lut?page_id=6576&document_type_id=5&document_id=753&portlet_id=14938: этот «Местный план городского развития» предусматривает цель «сохранения архитектурного и городского наследия» («préserver le patrimoine architectural et urbain»). Тексты, связанные с эти планом, см. на сайте: www.paris.fr/portail/pratique/Portal.lut?page_id=7042&document_type_id=4&document_id=21439&portlet_id=16186.

них Париж, некогда служивший гостеприимным прибежищем голодающим художникам, сегодня доступен только богачам.

Лондон, как и Париж, весьма привязан к своим зданиям XIX в. Сам принц Уэльский занял жесткую позицию по отношению к высоким модернистским строениям, которые могли бы заслонить Собор Св. Павла[41]. Похоже, что англичане даже экспортировали свою антипатию к высоким зданиям в Индию, где ограничения на строительство менее оправданны и гораздо более вредны.

В Мумбае действуют одни из наиболее строгих ограничений на использование земли во всем развивающемся мире; на протяжении почти всей недавней истории высота новых зданий, построенных в центральном районе Мумбая, составляла в среднем 1,3 этажа[42]. Полное безумие! В центре этого чрезвычайно активно развивающегося индийского конгломерата искусственно поддерживается плотность населения, больше характерная для пригородов. Столь ошибочное поведение гарантированно порождает крайне высокие цены, слишком маленькие квартиры, перенаселенность, «расползание» города, трущобы и коррупцию. При этом Шанхай, чья экономика разогрета еще больше, чем в Мумбае, остается гораздо более доступным городом[43], поскольку предложение не отставало здесь от спроса. Подобно другим автократам, от Навуходоносора до Наполеона III, выступающим за развитие, китайские лидеры любят строительство.

В начале XX в. такие провидцы, как Фриц Ланг, придумали мир, в котором города все больше уносились ввысь, а улицы лежали в тени гигантских башен. Великолепные архитекторы, такие как Уильям Ван Ален, спроектировали большие небоскребы — Крайслер-Билдинг и другие, а Ле Корбюзье и близкие к нему архитекторы планировали создать мир, построенный на головокружительных высотах. Однако Америка XX века принадлежала не небоскребу, а автомобилю.

---

41. Различные мотивы и претензии принца в связи с этим вопросом обсуждались во многих газетных статьях. См., например: Alan Hamilton, «You're Scraping Wrong Part of the Sky».
42. Bertaud, «Mumbai FSI Conundrum», 4.
43. Gómez-Ibáñez and Ruiz Nuñez, «Inefficient Cities».

Транспортные технологии всегда определяли форму городов. В городах, предназначенных для перемещения пешком, например в центре Флоренции или в старой части Иерусалима, улицы узкие, извилистые, переполненные лавками. Когда людям приходилось ходить пешком, они старались селиться как можно ближе друг к другу и к водным путям, которые обеспечивали самый быстрый способ передвижения в город и из города. Области, построенные с опорой на поезда и эскалаторы, например Средний Манхэттен или Чикагская петля, отличаются более широкими улицами, организованными подчас в виде решетки. На улицах все еще есть магазины, однако большая часть офисного пространства расположена высоко над землей. Города, построенные с прицелом на автомобили, например большая часть Лос-Анджелеса, Феникс или Хьюстон, имеют огромные, медленно изгибающиеся дороги, а переулков часто вообще нет. В этих местах магазины и пешеходы уходят с улиц в моллы. И если у старых городов обычно есть очевидный центр, местоположение которого определяется старым портом или вокзалом, в автомобильных городах нет такого центра. Они просто вытягиваются, в недифференцированной форме расползаются до самого горизонта.

Такие места, как Атланта и Хьюстон, напоминают нам о тех территориях, которые по плотности населения находятся где-то посередине между сверхплотным Гонконгом и сельской провинцией Саскачеван. Жизнь и работа в Кремниевой долине, где не обойтись без автомобиля, позволяет контактировать друг с другом, по крайней мере людям из компьютерной индустрии. Опасность, которую эти места представляют для традиционных городов, отражает тот факт, что они предлагают некоторые из старых преимуществ городского соседства, соединяя их с обилием земли и возможностью добраться на машине куда угодно.

Хотя подъем автомобильных городов нанес удар по многим старым городам, не всем это пошло во вред. Злословие по поводу пригородов — популярное времяпрепровождение среди интеллектуалов, но люди, переехавшие в пригороды, не были дураками. Друзья городов могли бы, скорее, чему-то поучиться у «расползания» Солнечного пояса, а не бездумно хаять его обитателей.

Скорость и пространство — два важнейших преимущества автомобильной жизни. Средняя поездка из дома на работу на общественном транспорте занимает в США 48 минут; а та же поездка на машине — 24 минуты[44]. Машины создают условия для строительства массового жилья с умеренной плотностью, которое как раз и оформляет жизненный стиль американцев, слишком шикарный по общемировым стандартам.

Признавая положительные стороны расползания, мы не должны считать, будто это нечто хорошее, а американский политический курс, ему способствующий,— действительно осмыслен. Экологические издержки «расползания» должны были бы подтолкнуть правительство к тому, чтобы нажать на тормоза автомобильной жизни. Дух Томаса Джефферсона, который любил города не больше Ганди, продолжает жить в программах субсидирования домовладения и строительства автотрасс, неявно склоняя американцев к отъезду из городов.

Одна из проблем программ, субсидирующих «расползание», заключается в том, что жизнь, построенная с опорой на автомобиль, порождает экологические издержки, оплачивать которые вынуждена вся планета. Святой покровитель американского экологизма Генри Дэвид Торо был еще одним противником городов. На берегу Уолденского пруда он увидел, «сколько здоровья и радости несет нам невинная и благодетельная Природа», а «воображаемые преимущества человеческого общества» показались ему «незначащими». Льюис Мамфорд, выдающийся архитектурный критик и историк городов, превозносил «парковое планирование» пригородов[45] и критиковал «распад окружающей среды»[46], наблюдающийся в городе.

Сегодня мы знаем, что в позиции экологистов-сторонников пригородов есть слабые стороны. Манхэттен, центральный Лондон и Шанхай, а не пригороды,— вот настоящие друзья окружающей среды. Любители природы, которые живут в окружении деревьев и травы, потребляют намного больше энергии, чем горожане.

---

44. Glaeser and Kahn, «Sprawl», 2499–2500.
45. Mumford, *City in History*, 492.
46. *Ibid.*, 461.

Я с прискорбием убедился в этом на собственном опыте, когда после 37 лет, проведенных почти исключительно в городе, я начал безуспешные эксперименты с жизнью в пригороде.

Если экологический след среднего пригородного дома приравнять к следу тяжелого ботинка 45 размера, экологический след нью-йоркской квартиры равнялся бы следу туфельки на шпильке от Джимми Чу 36 размера. Традиционные города выбрасывают меньше углекислого газа, поскольку они не требуют столь масштабных передвижений. Менее трети нью-йоркцев ездят на работу на машине[47], тогда как семь из восьми американцев, ездящих на работу в город из пригородов, передвигаются на автомобиле. Больше трети всех американцев, приезжающих на работу на общественном транспорте, живут в пяти нью-йоркских районах. По потреблению бензина на душу населения Готэм значительно отстает от всех остальных мегаполисов Америки. Данные министерства энергетики подтверждают, что уровень энергопотребления в городе находится на предпоследнем месте по всей стране, что обусловлено главным образом использованием в Нью-Йорке общественного транспорта.

Трудно найти более глупый лозунг, чем экологическая мантра «мысли глобально, действуй локально». Хороший экологизм требует глобальной перспективы и глобального действия, а не узкой точки зрения какого-то одного района, препятствующего строителям. Мы должны признать, что если мы пытаемся сделать один район зеленее, запретив новое строительство, мы с легкостью можем сделать мир желтее, вытолкнув новое строительство в какое-то другое место, не столь заботящееся об экологии. Калифорнийские «зеленые», возможно, сделали свой собственный регион более приятным для жизни, но они наносят вред окружающей среде, поскольку новое строительство приходится вести не в пригородах Беркли, с их умеренным климатом и уже имеющимся доступом к общественному транспорту, а в пригородах Лас-Вегаса, где нет ничего кроме ма-

47. Расчеты автора основаны на: American Community Survey, 2008 Data Profile for the City of New York and the United States, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

шин и кондиционеров. Ставки особенно высоки в развивающемся мире, где схемы городского строительства еще не сложились, а число людей, на которых они повлияют, намного больше. Сегодня большинство индийцев и китайцев слишком бедны, чтобы поддерживать жизненный стиль, ориентированный на машины. Выбросы углекислого газа, обусловленные транспортом и домашним энергопотреблением, в самых зеленых мегаполисах Америки все еще в десять раз превышают аналогичные показатели среднего китайского метропольного ареала[48].

Но поскольку Индия и Китай богатеют, люди там столкнутся с выбором, который может привести к драматическим изменениям в жизни каждого из нас. Последуют ли они за Америкой и будут ли стремиться к пригородам и их автомобильному существованию, или же, напротив, поддержат проекты плотной городской застройки, которые в экологическом отношении намного безопаснее? Если выбросы углекислого газа на душу населения в Китае и Индии достигнут американского уровня, общемировой объем выбросов увеличится на 138%. Если же их выбросы остановятся на французском уровне, общемировые выбросы вырастут всего на 30%[49]. Модели автомобильного передвижения и ур-

48. Zheng et al., «Greenness of China».

49. В 2006 г. выбросы углекислоты в США составляли 19,78 т на душу населения. Во Франции — 6,60 т; в Китае — 4,58 т; в Индии — 1,16 т. Общий выброс в 2006 г. составил 29,195 млрд т. Если вычесть из этой суммы все выбросы Китая за 2006 г. (1,314 млрд человек, помноженные на 4,58 т, дают 6,018 млрд т), а также индийские выбросы (1,112 млрд человек, помноженные на 1,16 т, дают 1,293 млрд т), а затем прибавить общий выброс Китая, если бы он складывался из подушевых выбросов, сопоставимых с американскими (1,314 млрд человек, умноженные на 19,78 т, дают общий выброс в 25,998 млрд т), а также аналогичный индийский выброс (1,112 млрд человек, умноженные на 19,78 т, дают общий выброс в 21,988 млрд т), новый общемировой суммарный выброс составит 69,8601 млрд т, т. е. прирост составляет 139%. Если же, напротив, использовать французский уровень — 6,60 т на душу населения, пересмотренный выброс Китая составит 8,668 млрд т (1,314 млрд человек, помноженные на 6,6 т выброса на душу населения), а индийский — 7,334 млрд (1,112 млрд человек, помноженные на 6,60 т), так что пересмотренный общемировой выброс составит 37,887 млрд т, а прирост — около 30%. См.: U. S. Energy Information Administration, International Energy Annual 2006, table H.1cco2, «World Per Capita Carbon Dioxide Emissions from the Consumption and Flaring of Fossil Fuels, 1980–2006», www.eia.doe.gov/pub/international/iealf/tablehicco2.xls

банизации в этих странах, скорее всего, будут наиболее важными экологическими проблемами XXI в.

Важнейшая причина, по которой Европе и США стоило бы привести в порядок свои «зеленые» дома, состоит в том, что без реформы будет невероятно трудно убедить Индию и Китай в том, что надо использовать меньше углерода. Хороший экологизм означает, что здания надо строить там, где они нанесут наименьший экологический ущерб. А это, в свою очередь, указывает на то, что мы должны с большим пониманием относиться к сносу невысоких зданий в городах, необходимому для строительства новых, более высотных зданий, а с другой стороны — проявлять большую нетерпимость к тем активистам, которые выступают против роста городов, снижающего выбросы углекислого газа. Правительства должны поощрять граждан жить в сравнительно небольших по своей величине городских ареалах, а не приманивать покупателей домов огромными пригородными замками. Если идеи — это валюта нашего века, тогда строительство правильных домов для этих идей будет определять нашу коллективную судьбу.

То, что сила возникает благодаря сотрудничеству людей,— главный вывод из успеха цивилизаций и основная причина, по которой города вообще существуют. Чтобы понять наши города и то, что с ними делать, мы должны придерживаться этих истин, разоблачая вредоносные мифы. Мы должны отвергнуть точку зрения, согласно которой экологизм означает жизнь среди деревьев, равно как и ту точку зрения, будто сторонники городов всегда должны бороться за сохранение физического прошлого города. Мы должны перестать возвеличивать домовладение, приоритетом для которого являются пригородные дома с собственными земельными участками, а не квартиры в высотных домах. И хватит романтизировать деревни и села. Мы должны избегать упрощающего взгляда на вещи, предполагающего, что прогресс дальних коммуникаций уменьшит наше желание и потребность быть рядом друг с другом. И самое главное, мы должны освободиться от стремления видеть в городах их здания — нам следует помнить, что настоящий город сделан из плоти, а не из бетона.

ГЛАВА 1
Что они делают в Бангалоре?

Высокая изгородь из деревьев и кустарника окружает кампус компании *MindTree*, находящийся в офисном парке Бангалора с остроумным названием «Глобальная деревня» (*Global Village*). За этим зеленым барьером снуют уличные торговцы, нищие и авторикши. Внутри над тщательно подстриженным садом поднимаются элегантные здания, среди пальм, стекла и прохладного серого камня царит полный покой. *MindTree* — это одна из многих успешных бангалорских компаний в области информационных технологий. Ею руководит Суброто Багчи, который прогуливается по своему кампусу в белоснежных кроссовках и рубашке-поло. Багчи выглядит как магнат из Кремниевой долины, говорит как гуру менеджмента и, похоже, одинаково легко общается с инвесторами из Сингапура, инженерами-программистами из беднейших регионов Индии и даже с нелюдимым гарвардским профессором.

Открытость Багчи отражается в просторной планировке территории компании, благодаря которой сотрудники могут легко контактировать друг с другом. Весь штат собирается к шведскому столу на крыше здания, откуда виден простирающийся перед ними Бангалор — один из наиболее производительных городов Азии. Мелкие бангалорские стартапы размещаются на меньших территориях, подчас даже в заставленных квартирах где-нибудь в старом здании одного из перенаселенных районов. В таких менее формальных офисах можно увидеть расставленные в произвольном порядке компьютеры, а иногда и матрас в углу для тех, кто засиживается на работе допоздна. Но как бы ни различалась обстановка

этих компаний — микроскопического стартапа или известного информационного предприятия, они характеризуются одной и той же бросающейся в глаза энергией, одной и той же сосредоточенностью на продаже собственной продукции по всему миру.

Плохие индийские дороги и слабая система электроснабжения осложняют жизнь крупным промышленным фирмам, потому создается впечатление, что страна совершила скачок из эпохи сельского хозяйства в эпоху информационных технологий. Каждому, кто строит большую фабрику и нанимает необученных работников, приходится иметь дело с мощными индийскими профсоюзами[1]. Бизнесу в сфере информационных технологий эти ограничения мешают не так сильно. В этой области меньше профсоюзов, идеям не нужны дороги, чтобы перемещаться через континенты, а любая успешная интернет-фирма может позволить себе резервный генератор.

И сегодня в индийской деревне случается голод, но индийская табель стереотипов включает сегодня не только голодающего крестьянина или озабоченного кастовыми различиями брамина, но и предпринимателя, занимающегося производством программного обеспечения. Рубан Пхукан — один из бангалорских интернет-предпринимателей, чей путь служит иллюстрацией тому, как Бангалор обучает молодых и талантливых, предоставляя им возможности. Он вырос в Гувахати на востоке Индии, городе, расположенном очень далеко от Бангалора, а затем отправился учиться в Региональный инженерный колледж в Карнатаке. В 2001 г. он стал пятнадцатым сотрудником бангалорского отделения *Yahoo!*, где он изучал поисковые машины конкурирующих компаний. В *Yahoo!* он встретил бизнес-партнера, а опционы на покупку акций *Yahoo!* дали ему достаточно средств для того, чтобы стать предпринимателем.

В 2005 г. он основал www.bixee.com (читается как «*big sea*», т. е. «большое море»), индийский сервис поиска работы, в котором собирается информация с различных сайтов вроде monster.com. Свои программы они разрабатывали на коленке, а затем продали их компании *MIH Holdings* за весьма внушительную, по индийским мер-

1. Besley and Burgess, «Can Labor Regulation Hinder Economic Performance?», 92.

кам, сумму[2]. По данным одного рейтингового агентства, на *Bixee* в 2010 г.[3] было 100 тыс. уникальных посетителей каждый день. В *MIH* Пхукан работал над созданием ibibo.com, сайта обмена видеороликами, позволяющего обычным людям демонстрировать свои таланты, а продюсерам болливудских фильмов — представлять свои фильмы. Потом он ушел из *MIH* и начал разрабатывать программное обеспечение для новой социальной сети[4].

В XIX в. такие города, как Буэнос-Айрес и Чикаго, были порталами для мяса и зерна, связывающими разные континенты. Сегодня же Бангалор — это портал идей, городской центр образования, в котором частные фирмы обучают тысячи молодых индийцев вроде Пхукана. Новые технологии упростили связь между головным офисом *Yahoo!*, расположенным в Кремниевой долине, и бангалорскими отделениями, однако простота международных коммуникаций не сделала Индию плоской. Благодаря глобализации, одни места, вроде Бангалора, стали намного более важными и успешными, чем другие. Пхукан никогда не смог бы стать предпринимателем-программистом, если бы остался в Гувахати.

Порты для интеллекта: Афины

Города служили порталами, соединяющими культуры, задолго до того, как Рубан Пхукан начал работать в Бангалоре на *Yahoo!*. Порты на реке Чжуцзян, города на Шелковом пути, древние имперские перевалочные пункты — все они помогали путешественникам со всего мира встречаться и обмениваться идеями. Великий танец цивилизаций, в котором знания двигались с востока на запад, а потом — в обратном направлении, начался, по большому счету, с городов. Бангалор — это просто одно из современных мест, где продолжается этот древний танец.

---

2. См., например: Ranjan, «Bixee, Pixrat Acquired».
3. Real Website Worth, «bixee.com», realwebsiteworth.com, http://208.87.241.248/traffic_report/bixee.com
4. Имеется в виду веб-сайт Educrest.com, который, правда, пока только создается. См.: Jacob, «Now, Social Networking Gets a Voice».

В VI в. до н. э. Афины едва ли можно было считать интеллектуальным центром мира[5]. Самые оригинальные греческие мыслители жили в дальних греческих поселениях в Малой Азии, где учились у древних цивилизаций Ближнего Востока[6]. В Милете, порте в западной Турции, где производилась шерсть, появились первый философ — Фалес[7], а также отец европейского городского планирования Гипподам, чьи решетчатые планы[8] послужили образцом для римских и многих иных городов.

Афины выросли на торговле вином, оливковым маслом, пряностями и папирусом[9]. В конечном счете город закрепил свою власть, организовав греческое сопротивление персидскому вторжению, которое уже привело к опустошению таких мест, как Милет[10]. Как и богатый, кипящий жизнью Нью-Йорк периода после Второй мировой войны привлекал писателей и художников из истерзанной Европы, Афины V века до н. э. пополнились лучшими умами истощенной войнами Малой Азии[11]. Гипподам приехал в Афины, чтобы разработать план городского порта[12]. Другие приезжали учить богатых афинян. Первое поколение афинских ученых повлияло на своих учеников и друзей, в частности Перикла и Сократа. Сократ привнес свои собственные новации, был учителем Платона, который потом стал учителем Аристотеля.

В этот замечательный период рождается не только западная философия в том виде, в каком мы ее знаем, но также драма и история, формирующиеся по мере того, как художники и ученые со всего Средиземноморья собирались на одной территории, где, сблизившись друг с другом, они могли свободно обмениваться своими идеями[13]. Афины расцвели благодаря не слишком значительным случайным событиям, которые затем закрепились и усилились из-за взаимодействий в преде-

---

5. Hall, *Cities in Civilization*, 26.
6. *Ibid.*
7. McNeill, *Western Civilization*, 58.
8. Cartledge, *Ancient Greece*, 54.
9. Hall, *Cities in Civilization*, 49–50.
10. Cartledge, *Ancient Greece*, 98.
11. *Ibid.*, 104.
12. *Ibid.*, 54, 91.
13. *Ibid.*, 104.

лах города. Один умный человек встречался с другим, и так рождалась новая идея. Затем она вдохновляла кого-то еще, и внезапно начинало происходить что-то действительно важное. Исходная причина афинского успеха кажется, в общем-то, не совсем понятной, однако сам процесс вполне очевиден. Идеи переходят от одного человека к другому в густонаселенных городских пространствах, и этот обмен иногда творит чудеса человеческой креативности.

Знания греков сохранялись и развивались на протяжении почти тысячелетия в ключевых городах классического мира — в Александрии, Риме и Милане, а также в городах Персии и Северной Индии, где преемники Александра Великого создали эллинистические государства. Романские города Западной Европы — Лондон, Марсель, Триер, Таррагона — стали подлинными чудесами своей эпохи, позволившими принести цивилизацию в ранее совершенно дикие места. Римское инженерное искусство подтолкнуло развитие городов, снабдив их ресурсом первом необходимости — чистой водой.

Но хотя Римская империя продержалась довольно долго (дольше, чем Британская империя или Американская республика — по крайней мере на сегодняшний день), она пришла в упадок и в итоге не смогла устоять перед натиском внешних захватчиков. В V в. н. э. все еще казалось, что предводители варваров, завоевавшие Рим, оставят сами городские районы нетронутыми. Многие из них, например Теодорих, понимали преимущество таких городов, как Равенна[14]. И хотя готы, гунны, вандалы и бургундцы были достаточно сильны, чтобы сокрушить Римскую империю, им не хватило сил поддерживать и охранять ее дороги и инфраструктуру, в результате чего города начали голодать, лишившись работоспособных транспортных сетей, которые доставляли им пищу и воду[15].

На смену городскому миру Римской империи, этому неисчерпаемому источнику культуры и технологии, пришел сельский застой. Когда города стали исчезать, знание тоже начало деградировать. В римских городах ценились

14. «Theodoric (King of Italy)» *Encyclopædia Britannica*.
15. McNeill, *Western Civilization*, 207.

искусства, тогда как в мире сельских воителей и крестьян сильные руки больше вознаграждались, чем тренированный ум. На вершине римского владычества Европа была одним из технологических фронтиров мира, достойным конкурентом развитых обществ Китая и Индии. Но в столетия, последовавшие за падением Рима, о Европе нельзя было сказать ничего подобного. Карл Великий, властитель Европы, связывался с Гаруном Аль-Рашидом, халифом исламского мира. Франк был безграмотным воякой, тогда как его арабский коллега — городским правителем утонченной цивилизации[16]. В крупнейших городах Азии благодаря близости людей развивался гуманизм, тогда как сельская Европа безмолвствовала.

Тысячу лет назад в Европе было только четыре города с населением более 50 тыс. человек, один из которых был осколком Римской империи — Константинополь[17]. Три других — Севилья, Палермо и Кордова — были исламскими[18]. Исламские халифаты, охватывающие территорию от Персии до Португалии, позволили создать новую торговую сеть, через которую шел обмен товарами и идеями на большие расстояния, а под покровительством могущественных эмиров и халифов возникали большие города[19]. Под их эгидой 1200 лет назад как раз и началось возрождение, но не в Италии, а в арабских городах. В этих местах греческие, индийские и даже китайские знания попадали к исламским ученым. Со временем они вернут эти знания обратно на Запад.

Багдадский дом мудрости

В Афинах V в. до н. э. и в Нью-Йорке XX в. независимые мыслители создавали инновации, соревнуясь и сотрудничая на свободном рынке идей. Однако в исламском мире правители создавали интеллектуальные связи по собственному царскому указу. Халифы из династии Аббасидов основали свою столицу в Багдаде, расположенном

16. Pagden, *Worlds at War*.
17. Chandler, *Four Thousand Years of Urban Growth*, 538.
18. Bairoch, *Cities and Economic Development*.
19. Lyons, *House of Wisdom*.

в 50 км к северу от древнего Вавилона. Они желали украсить свой город чудесами природы и культуры[20], а потому собирали ученых так, словно те были ценными безделушками. Со временем эти умы были объединены в «Дом мудрости», представлявший собой нечто вроде исследовательского института, главной задачей которого был импорт знаний и их перевод на арабский язык[21]. Эти ученые перевели, среди прочего, «Афоризмы» Гиппократа, «Государство» Платона, «Физику» Аристотеля, Ветхий завет и даже Синдхинд, сборник индийских трактатов по математике[22]. В начале IX в. Мухаммад Аль-Хорезми, основываясь на Синдхинде, изобрел алгебру[23], которая, собственно, и получила свое название от него. Аль-Хорезми также принес в арабский мир индийские числа. Философ Аль-Кинди написал первый трактат по защите окружающей среды и объединил греческую философию с исламской теологией[24]. Медицинские знания поступали в Багдад от персов[25]; технология производства бумаги была завезена китайскими военнопленными[26]. На протяжении шести золотых десятилетий Багдад блистал, став в конечном счете интеллектуальным центром Ближнего Востока, а может быть и всего мира.

В эпоху Средневековья восточные знания проникали на Запад через европейские города. Венеция, самый восточный порт Италии, служила порталом идей, как и специй, на протяжении всего Средневековья[27]. Когда испанцы захватили Толедо в 1085 г., христианские ученые получили доступ к городской библиотеке, а потому смогли перевести хранившиеся в ней классические произведения на латынь[28]. Спустя тринадцать лет крестоносцы взяли Антиохию и передали европейским переводчикам собрание арабских медицинских и научных текстов[29]. В исламских городах Испании, являвшихся

20. *Ibid.*, 59, 62.
21. *Ibid.*, 63.
22. Durant, *Age of Faith*, 240–41.
23. Lyons, *House of Wisdom*, 72–73.
24. *Ibid.*, 73, 175; Gari, «Arabic Treatises».
25. Lyons, *House of Wisdom*, 86.
26. *Ibid.*, 57.
27. McNeill, *Venice: The Hinge of Europe*.
28. Bakhit, *History of Humanity*, 115.
29. Lyons, *House of Wisdom*, 104.

наиболее крупными городскими ареалами во всей Западной Европе, древние тексты заново открывались, переводились, а потом передавались обратно христианам[30]. Они попадали в новые университеты Падуи и Парижа, где все большее число европейцев, среди которых Альберт Великий и его ученик Фома Аквинский, стали учиться греческой и исламской философии[31].

Европа постепенно становилась безопаснее и богаче, а города снова начали расти. Когда Темные века стали немного более просвещенными, а Европа начала урбанизироваться, возросла и скорость инноваций. В монастырях бенедиктинские монахи заново открыли преимущества интеллектуальной близости. Они переписывали классические тексты и экспериментировали с сельскохозяйственными изобретениями, например водяным колесом[32]. Купцы собирались на ярмарках, которые обладали некоторыми преимуществами городской агломерации, но не имели постоянной, а потому уязвимой инфраструктуры[33]. Со временем сложились такие европейские узловые города, как Брюгге и Флоренция, развивавшиеся в качестве центров профессионального мастерства и торговли, защищенных силами вооруженных ремесленников или наемников[34].

Подъем Запада помогают объяснить многие факторы — развитие воинской доблести и военных технологий благодаря постоянным войнам, иммунитет, с трудом приобретенный за столетия болезней, формирование мощных национальных государств. Однако растущие торговые города Италии, Англии и Нидерландов оказали гораздо более сильное воздействие, чем можно было бы ожидать, судя по их видимым размерам. Рост городов, управляемых купцами, заметно опережал рост городов князей и монархов[35]. Эти густонаселенные места стали портами инноваций, узлами мировой торговой сети, через которые с Востока по-

30. *Ibid.*, 142.
31. Knowles, «The Evolution of Medieval Thought».
32. Lucas, «Role of the Monasteries»; Baumol, «Entrepreneurship: Productive, Unproductive, and Destructive».
33. Milgrom et al., «The Role of Institutions in the Revival of Trade».
34. Pirenne, Medieval Cities and Murray, Bruges: Cradle of Capitalism.
35. de Long and Shleifer, «Princes and Merchants».

ступали знания[36]. В торговых городах были разработаны юридические правила[37], регулирующие отношения в сфере частной собственности и торговли, которыми мы руководствуемся и по сей день. Великое восстание, начавшееся в торговых и занятых производством шерсти городах Нидерландов, привело к основанию Голландии как первой современной республики[38]. Торговые города и компании напрямую отвечали за многие военные победы — начиная с падения Константинополя в 1204 г. и заканчивая произошедшей через 555 лет битвой при Плесси: все эти победы дали Западу власть над остальным миром.

Люди Запада в конечном счете превзошли азиатов в развитии таких китайских по своему происхождению изобретений, как печать и порох. К XVIII в. западная технология и мысль господствовали во всем мире. Постепенно европейские науки начали двигаться обратно на Восток, и города в этом процессе снова сыграли роль перевалочных пунктов знаний.

Обучение в Нагасаки

К концу XIX в. военная сила Европы доказала свое технологическое превосходство над большинством стран Азии, но лишь одна из них, Япония, оставалась почти полностью независимой от европейского контроля. Когда в 1853 г. у берегов Японии показались американские корабли, она согласилась начать торговлю с чужеземцами, но все же на своих условиях, а за следующие сорок лет Япония в совершенстве овладела западными методами, став одной из наиболее сильных держав на мировой арене[39]. В 1894–1910 гг. Япония разбила китайцев точно так же, как это могла бы сделать какая-нибудь европейская колониальная держава, нанесла поражение России и завоевала Корею[40]. В середине XX в. японцы строили корабли и самолеты, не уступающие, а иногда и превос-

36. McNeill, *Western Civilization*, 331.
37. *Ibid.*, 327–28.
38. Geyl, *Revolt of the Netherlands*.
39. Goodman, *Japan and the Dutch*, 9.
40. Iriye, «Japan's Drive to Great-Power Status».

ходящие, американские образцы[41]. Как же японцы смогли так быстро нагнать Запад?

Один из ответов обнаруживается в одном городе — Нагасаки. Первые контакты между Японией и Западом случились в 1543 г., когда возле Нагасаки, у острова Танегасима, бросили якорь португальские суда[42]. В течение следующих 300 лет Нагасаки выступал в качестве проводника западных технологий, поступающих в Японию. Ксенофобская политика Японии, требовавшая ограничить местопребывание иностранцев одной территорией, упростила японцам путь к западному знанию[43]. В 1590 г. португальские иезуиты построили в Нагасаки первый в Восточной Азии металлический печатный станок[44]. Спустя сорок шесть лет иезуиты были изгнаны из-за их политических махинаций и прозелитизма, и их сменила голландская Ост-Индская компания, которая никогда не допускала, чтобы подобные вопросы мешали выгодному торговому сотрудничеству[45].

Однако голландцы окажут своим хозяевам не только коммерческие услуги. Западная медицина появилась в Японии в 1640-х гг., когда высокопоставленные чиновники, и даже сам сёгун, начали лечиться у штатного врача Ост-Индской компании[46]. Вскоре в Нагасаки стали учиться и получать дипломы японские студенты, которые принесли европейские медицинские техники в Японию[47]. В начале XIX в. один японский врач проведет первую в мире операцию под общим наркозом. Эта операция, мастэктомия, выполнялась в соответствии с европейской техникой, за исключением того, что для введения пациента в бессознательное состояние врач применил сбор восточных трав[48]. Соединяя восточные и западные знания, японцы продвинулись в медицине, так что европейцам понадобилось сорок лет, чтобы нагнать их.

Вдобавок к европейской медицине голландцы завез-

---

41. Meyer, *Japan*, 261.
42. McClain, *Japan*, 2.
43. Goodman, *Japan and the Dutch*, 107–108.
44. Boorstin, *Discoverers*, 508.
45. Goodman, *Japan and the Dutch*, 16.
46. *Ibid.*, 37–38, 40.
47. *Ibid.*, 38.
48. Stevens, «Anaesthesia in Japan».

ли в Японию телескопы, барометры, камеру-обскуру, магические фонари и даже солнечные очки — и все эти товары шли через Нагасаки[49]. В 1720 г. сёгун, стремившийся к знаниям, позволил печатать западные книги в Японии[50], его интерес к Западу привел также к «постепенному развитию Эдо [ныне Токио] как главного центра голландских наук». Когда в 1853 г. у берега появились американские военные суда, японцы смогли быстро достигнуть уровня своих противников, поскольку у них было много инженеров, обученных «голландским наукам»[51]. В 1855 г. голландцы передали японцам первый пароход, который затем попадет на новую Военно-морскую тренировочную базу в Нагасаки[52]. Когда японцы начали агрессивно копировать европейские военные технологии, Нагасаки по-прежнему выступал в качестве главного порта для знаний, а не только товаров. Эти военные и технологические знания и навыки позволили Японии завоевать за сто лет значительные территории в Азии и преподнести сюрприз американскому военному флоту на Перл-Харбор.

Истоки процветания Бангалора

Города — начиная с Афин или Багдада VIII века и заканчивая Нагасаки — всегда были лучшим решением проблемы переноса знаний между цивилизациями. И это не случайно. Роль городов в межкультурных коммуникациях заключается в том, что они выступают средством от проклятия коммуникационной сложности, т. е. того, что вероятность порчи сообщения повышается по мере увеличения объема передаваемой информации. Легко передать просто «да» или просто «нет», но научить кого-то астрофизике или, скажем, экономической теории гораздо сложнее.

Межкультурные коммуникации всегда сложны; всегда что-то «теряется в переводе». Новые идеи с дру-

---

49. Sugita, *Western Science in Japan*, 17.
50. Goodman, *Japan and the Dutch*, 51.
51. Morris-Suzuki, *Technological Transformation*, 62.
52. Murdoch, *Tokugawa Epoch*, 616.

гих континентов могут настолько отличаться о наших нынешних знаний, что для их понимания нам необходимо совершить настоящий интеллектуальный скачок, а это неизбежно требует достаточно долгого обучения. Мы можем понимать контекст идей в нашем обществе, но часто путаемся, когда имеем дело с мыслями, приходящими из совершенно иного общества. Так, к примеру, переводчики Синдхинда не понимали евклидовой математики, на которую опирался переводимый ими трактат.

Города и порождаемые ими личные взаимодействия представляют собой средство от проклятия коммуникационной сложности. Когда на разговор тратится много часов, участники уверены в том, что они правильно поняли, что им хотели сказать. Города, такие как Нагасаки, Багдад или Бангалор, специализирующиеся в международных коммуникациях, создают специалистов по коммуникациям, которые становятся мастерами импорта информации. Города удобны для иностранцев, потому что в них они могут быстро составить представление о науке, искусстве и торговле данного общества, и точно так же может поступить само это общество, быстро разобравшись в этих иностранцах.

Успех таких мест, как Бангалор, связан не только с международными интеллектуальными связями. Благодаря городам возникает взаимозависимость: работодателей привлекает большое число потенциальных работников, а последних — изобилие потенциальных работодателей. Так, фирмы приходят в Бангалор в поисках инженеров, а инженеры — ради фирм. Городские масштабы упрощают работникам переход с одной работы на другую. В отраслях с высоким уровнем предпринимательской активности работники делают карьеру, переходя из одной фирмы в другую. Молодые люди повышают свою производительность и получают все более высокие оклады, меняя работодателей и приобретая новые навыки. Изобилие местных работодателей также является неявной гарантией от краха любого конкретного стартапа: в Бангалоре всегда найдется какая-нибудь другая компания, занимающаяся разработкой программного обеспечения. Кроме того, высокая концентрация предпринимательского таланта способствует росту смежных отраслей:

так, венчурные капиталисты стремятся работать рядом с Кремниевой долиной.

Силы, вызывающие концентрацию в каком-то одном городе, понятны, но неясно, почему какой-то конкретный город становится узлом передачи информации. Почему этого статуса добился именно Бангалор, а не какой-то другой из множества индийских городов? В Бангалоре достаточно мягкий климат — он суше, чем в Мумбае, и не такой резкий, как в Дели[53]. Однако именно навыки, а не география, являются источником силы Бангалора. Исходно существовавшее ядро инженерных кадров привлекло такие компании, как *Infosys*, и после этого образовалась взаимозависимость, при которой умные фирмы и умные работники стремятся максимально приблизиться к Бангалору.

Мало кому удалось получить от сближения людей и фирм в Бангалоре больше, чем трем городским миллиардерам из *Infosys*. *Infosys* был основан в 1981 г., а в Бангалор был переведен в 1983 г. Летом 2008 г. в компании было около 100 тыс. работников, а рыночная капитализация превышала 30 млрд долл. Сегодня *Infosys* — это феномен «плоского» мира, компания, осуществляющая обширные операции на рынке программного обеспечения, банковских услуг и консалтинга[54]. В сущности, *Infosys*, работая со скоростью света, продает по всему миру сведения, поставляемые либо людьми, либо машинами, а к профессионализму своих работников компания относится весьма серьезно, каждый год обучая тысячи людей в собственном тренинговом центре в Майсуре. В этом центре место получают менее 2% желающих работать в *Infosys*, т.е. он намного более востребован, чем любой колледж «Лиги плюща»[55].

Нараяна Мурти, один из основателей *Infosys*, получил степень по инженерии в университете Майсура и в Индийском технологическом институте в Канпуре. Однако, возможно, самые ценные навыки он приобрел в 1970-х гг., работая в *Patni Computer*. *Patni* представляла собой компанию-мост, которая стала одним из первых звеньев, соеди-

53. India, Government of, «Climatological Data of Important Cities».
54. «Who We Are», Infosys, www.infosys.com/about/who-we-are/pages/history.aspx
55. Schlosser, «Harder than Harvard».

нивших США и Индию, причем ее индийские основатели жили в Америке. Они понимали перспективы индийских программных продуктов, а потому открыли второй офис в Пьюне. Мурти работал там с шестью другими основателями *Infosys*, и там-то они и научились соединять индийский талант с американскими рынками.

В 1981 г. они ушли из *Patni*, чтобы основать свою собственную компанию, продающую программы иностранным клиентам. Мурти занял 250 долл. у своей жены на расходы. В 1982 г. они нашли первого американского клиента, компанию, занимавшуюся разработкой программного обеспечения. В 1983 г. они переехали в Бангалор, чтобы разрабатывать программы для немецкого производителя свеч зажигания, который базировался там еще с 1954 г. и хотел, чтобы *Infosys* находился поблизости для простоты обмена информацией между компаниями. Для *Infosys* Бангалор был привлекателен потому, что находился по соседству с самыми передовыми инженерными школами страны.

За последние 25 лет *Infosys* открыл офисы в США, Канаде, Латинской Америке и Европе, но корни его так и остались в Бангалоре. Развитие *Infosys* можно считать признаком смерти расстояний, но точно так же его можно интерпретировать как доказательство того, что близость значит сегодня столько же, сколько и раньше. Сосредоточивая столько талантов в одном месте, Бангалор облегчает иностранцам (откуда бы они ни были — из Кремниевой долины или из Сингапура) ведение совместного бизнеса с индийскими предпринимателями. Возможно, Бангалор удачливее любого другого индийского города, однако свое счастье он выковал сам. Сегодняшнее изобилие инженеров отражает решения, принятые давным-давно его руководителями, махараджами Майсура и их министрами. У Майсура долгая традиция освоения новых технологий. В XVIII в. его султан нанес британцам серьезное поражение при помощи импортированных пушек, с которыми управлялись нанятые матросы. В период британского правления в Индии Майсур выделялся из всех княжеских штатов своим уровнем образования, но мудрейшим из его руководителей был сэр Мокшагундам Вишвесварайа, или сэр МВ, премьер-министр штата в начале XX в.

Сэр МВ родился в 35 км от Бангалора, а в город приехал, чтобы пойти в среднюю школу. Сделав выдающуюся карьеру в качестве гражданского инженера, он вернулся в Бангалор, а в 1908 г. стал премьер-министром Майсура. Вместе с махараджей, который был сказочно богат и прогрессивен, сэр МВ провел решительную программу модернизации, включавшую постройку плотин, электростанций, сталелитейных заводов и, главное, школ. Лозунгом сэра МВ было высказывание: «Индустриализируй или умри», но он не стал продвигать крупные строительные проекты, а сделал ставку на образование, необходимое для эффективного проектирования. Инфраструктура со временем устаревает, тогда как образование сохраняется, когда одно умное поколение учит следующее.

В США и Европе индустриализация редко способствовала образованию. Большинство фабрик были привлекательными и для собственников, и для рабочих потому, что они давали работу неквалифицированным кадрам, а не опытным ремесленникам. Однако для сэра МВ индустриализация означала обучение инженеров, которые могли импортировать технологию с Запада — так же, как сделал он сам. Он основал одновременно Университет Майсура и инженерный колледж Бангалора, который сегодня носит его имя. Эти школы первыми породили тот кластер инженеров, который сохранился и до наших дней.

К середине XX в. Майсур был полностью индустриализирован. Его правительство, настроенное на поддержку бизнеса, привело в город такие фирмы, как *Hindustan Aeronautics Limited*, *Hindustan Machine Tools*, *Bharat Heavy Electricals* и *Indian Telephone Industries*. Также оно привлекло немецкого производителя свечей зажигания, который позднее приведет за собой *Infosys*. Эти первые компании были важны не потому, что будущее Бангалора было связано с тяжелой промышленностью (это как раз не так), а потому, что они подпитывали этот кластер инженеров. Начиная с 1976 г. Бангалор стал мостить (иногда в буквальном смысле) путь к успеху в области информационных технологий, запустив обширную программу по улучшению дорог, электроснабжения и других служб, которые будут привлекать международные компании в области информационных технологий.

Образование и успех города

Именно человеческий капитал, а не материальная инфраструктура, объясняет то, какие города добиваются успеха. Обычно в США для оценки профессионального уровня того или иного места используется доля населения, закончившего колледж. Очевидно, что на индивидуальном уровне этот показатель несовершенен. Например, если бы мы использовали диплом колледжа для определения уровня профессионализма Билла Клинтона, несомненно, одного из из лучших профессионалов в мире, мы бы сделали вывод, что он не обладает необходимой квалификацией. Но несмотря на то что этот показатель является достаточно грубым, ни один другой не позволяет лучше объяснить процветание городов в последние годы. Увеличение в определенном месте числа людей со степенью бакалавра на 10% в 1980 г. коррелирует с шестипроцентным ростом доходов в 1980–2000 гг.[56] Когда доля населения с дипломами колледжей увеличивается на 10%, городской ВВП на душу населения вырастает на 22%[57].

Люди стекались в области с высоким уровнем профессионализма из-за высоких доходов, а образование в 1970-х гг. в значительной степени объясняет, какие из старых и холодных городов Америки сумели найти путь к обновлению. В период с 1970 по 2000 г. население округов, где более 10% взрослого населения имело дипломы колледжей, выросло на 72%, тогда как в областях, где тот же показатель составлял менее 5%, население выросло лишь на 37%[58].

Мы живем в эпоху экспертов, когда знания и заработки тесно связаны друг с другом. Для каждого работ-

---

56. Расчеты автора основаны на данных американского бюро переписи населения за 1980 и 2000 г.

57. Расчеты автора основаны на данных американского бюро переписи населения, а также следующих источниках: American Community Survey, 2008, Bureau of Economic Analysis, Regional Economic Accounts, Gross Domestic Product by Metropolitan Area, 2008.

58. В расчетах автора используются данные переписи по округам из источника: Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790–2002».

ника дополнительный год образования обычно означает (в среднем) увеличение заработной платы на 8%[59]. Дополнительный год образования для всего населения страны обеспечивает прирост ВВП на душу населения более чем на 30%[60]. Поразительное влияние образования на ВВП страны может отражать то, что экономисты называют экстерналиями человеческого капитала: люди становятся более производительными, когда работают с другими профессионалами. Когда страна становится образованнее, люди, во-первых, напрямую получают пользу от своего дополнительного образования, а во-вторых, ощущают на себе благотворное влияние всех тех более профессиональных людей, которые работают рядом с ними.

Связь между городским профессионализмом и городской производительностью в развитом мире постоянно усиливалась начиная с 1970-х гг.[61] В те времена в местах с более низким уровнем профессионализма, заполненных высокооплачиваемыми фабричными рабочими, объединенными в профсоюзы, заработки были выше, чем в местах с более высоким уровнем профессиональных навыков. В 1970-х гг. доходы на душу населения были выше в индустриальных областях, например Кливленде и Детройте, чем в более образованных метропольных ареалах, например Бостоне и Миннеаполисе. Но за последние тридцать лет менее профессиональные промышленные города пришли в упадок, тогда как более профессиональные города, производящие идеи, напротив, расцвели. В 1980 г. люди с четырьмя годами колледжа зарабатывали на 33% больше, чем выпускники средней школы, но к середине 1990-х гг. разрыв в доходах увеличился до 70%[62]. За последние 30 лет в американском обществе усилилось неравенство — в том числе и потому, что рынок все больше вознаграждает профессионалов.

---

59. Card, «Estimating the Return to Schooling».
60. Barro and Lee, «International Data on Educational Attainment»; Maddison, «Statistics on World Population».
61. Goldin and Katz, Race Between Education and Technology.
62. *Economic Report of the President 1997*, United States Government Printing Office, Washington, DC, Feb. 1997, www.gpoaccess.gov/usbudget/fy98/pdf/erp.pdf

Хотя никто не оспаривает устойчивый рост ценности профессионализма, существуют разные конкурирующие теории, объясняющие, отчего она стала так высоко цениться. Одна научная школа подчеркивает технологические изменения. Некоторые новые технологии, например компьютеры, повысили доходы более образованных работников. Другие новые технологии, такие как роботы на автозаводах, сократили потребность в неквалифицированном труде[63]. Профессионалам благоприятствуют не только сами технологии, но и скорость технологических изменений. Многие исследования показали, что профессионалы лучше адаптируются к новым обстоятельствам, например внедрению гибридной кукурузы или компьютеров[64]. Как и профессиональные люди, высокообразованные города, судя по всему, также лучше справляются с обновлением самих себя в неспокойные времена.

Вторая школа подчеркивает роль международной торговли и глобализации. Согласно этой точке зрения, снижение транспортных издержек привело к аутсорсингу неквалифицированной рабочей силы[65]. Производители автомобилей из Детройта некогда обладали почти полной монополией на американском авторынке, но сегодня эти компании сталкиваются с жесткой конкуренцией, которую составляют им японские, европейские и корейские фирмы, а из-за этого еще сложнее сохранять высокие заработки неквалифицированных рабочих.

Конечно, аутсорсингу будут подвергаться и более квалифицированные кадры. Это одна из причин успеха Бангалора. Однако, пока по крайней мере, высокообразованные американцы и европейцы, судя по всему, извлекли из возможности работать на мировом рынке больше, чем потеряли в борьбе с внешними конкурентами. Наиболее квалифицированные кадры из богатых стран преуспели, продавая свои идеи на мировом рынке и используя рабочую силу со всего мира для более дешевого производства на основе собственных изобретений.

---

63. Acemoğlu,«Why Do New Technologies Complement Skills?» 1055–58; Doms et al., «Workers, Wages, and Technology», 253–54.
64. Nelson and Phelps, «Investment in Humans», 70; Schultz, «Ability to Deal with Disequilibria», 834; Krueger, «How Computers Have Changed the Wage Structure».
65. Sachs and Shatz, «U.S. Trade with Developing Countries».

Бангалорские производители программного обеспечения не вывели из игры Кремниевую долину. Напротив, благодаря им Кремниевая долина смогла разрабатывать программы дешевле и проще.

Подъем Кремниевой долины

Величайший информационный узел Америки — это округ Санта-Клара (Калифорния), известный большинству как Кремниевая долина. Примерно так же, как Бангалор, Долина добилась своего статуса благодаря удачным вложениям в образование. Сто лет назад, когда Милан и Бостон уже были старыми городами, а компьютеров еще не было, округ Санта-Клара покрывали фруктовые сады и фермы. Это сельское сообщество стало всемирной столицей высоких технологий потому, что сенатор Леланд Стэнфорд, железнодорожный магнат, решил построить университет на 8000 акрах своей коневодческой фермы[66].

Основание университетов, как и разведение лошадей, было для миллионеров «золотого века» способом потратить лишние деньги. Например, в моем дипломе, полученном в Университете Чикаго, позолоченными буквами вытиснено имя основателя университета — Джона Д. Рокфеллера. Но если Рокфеллер стремился создать баптистский колледж и нанял в качестве президента специалиста по античности, Леланд Стэнфорд открыл свой университет, заявив, что «жизнь — это, прежде всего, практика; и вы здесь, чтобы найти для себя полезный жизненный путь»[67]. Он хотел взрастить руководителей, которые были бы преданы делам реального мира, могли развивать американский Запад и распространять полезные знания.

Первый в Стэнфорде крупный технический стартап связан с гениальным, но необразованным сыном главного кучера сенатора Стэнфорда — Фрэнсисом Маккарти. Маккарти ушел из школы в 12 лет, чтобы работать учеником электрика. В 1904 г. в возрасте 16 лет он собрал «ис-

66. «Birth of the University», *History of Stanford*.
67. Elliott, *Stanford University*, 88–89.

кровый телефон», который мог пересылать голос на семь миль по воде. Маккарти не был первым человеком, которому удалось передавать слова по беспроводной связи, однако он был в числе первых, и его успехи позволили ему получить финансирование. В 1906 г. его жизнь трагически оборвалась — он погиб в автокатастрофе, врезавшись в телефонный столб. Ему не было и 18 лет[68].

Однако его спонсоры не утратили желания создать радио и попросили одного стэнфордского профессора-инженера порекомендовать им подходящую замену для Маккарти. Он указал на Сирила Элвелла, выдающегося студента, который защитил диссертацию по электрической плавке. Элвелл доказал, что его выбрали не зря. Год он проработал над проектом Маккарти и пришел к выводу, что не сможет обеспечить надежную беспроводную связь[69]. Но Элвелл не сдался, а решил применить еще более новую технологию — дуговой передатчик Вальдемара Поульсена. Элвелл отплыл в Копенгаген, а затем вернулся в Пало-Альто с передатчиком Поульсена. Получив финансовую поддержку от самого президента Стэнфорда, Элвелл основал компанию «Беспроводной телефон и телеграф Поульсена» (*Poulson Wireless Telephone and Telegraph*), которая вскоре была переименована в «Федеральную телеграфную корпорацию» (*Federal Telegraph Corporation*)[70].

Эта корпорация стала фирмой-первопроходцем, открывшей эпоху радиоиндустрии в Кремниевой долине. Она привлекла множество талантливых людей и породила немало дочерних фирм. Ли де Форест, изобретатель аудионного передатчика, пришел в Федеральную телеграфную корпорацию в 1910 г., когда его собственная компания обанкротилась. Здесь он разработал первую вакуумную электронную лампу[71], которая будет играть роль ключевого элемента радиотехнологии до 1947 г., пока другой питомец Пало-Альто, Уильям Шокли и его группа не разработают для нее замену — транзистор[72].

---

68. Aitken, *Continuous Wave*, 103.
69. *Ibid.*, 104–5.
70. Sturgeon, «How Silicon Valley Came to Be», 19.
71. *Ibid.*, 24.
72. *Ibid.*, 17.

Даже после того как де Форест покинул фирму, корпорация продолжала процветать благодаря контрактам, полученным от Военно-морского флота, и доступу к талантливым студентам из Стэнфорда[73]. Первая докторская степень по электроинженерии, полученная в Стэнфорде, была присуждена на основе работы, выполненной в корпорации[74].

Как и более поздние фирмы из Кремниевой долины, Федеральная телеграфная корпорация породила выдающееся потомство. Два датчанина, которые приехали в Пало-Альто, чтобы помочь в работе с дуговым передатчиком Поульсена, ушли из компании и основали собственную — *Magnavox*[75]. Еще один работник корпорации изобрел первый металлодетектор и основал *Fisher Research Laboratories*[76]. Другим отпрыском корпорации является компания *Litton Industries*[77], выросшая на производстве электронных ламп для армии в период Второй мировой войны.

Но ни один сотрудник корпорации не сделал для становления современной Кремниевой долины больше, чем Фредерик Терман, который связался с компанией еще в детском возрасте, а затем работал на ней во время летних каникул в колледже. Его отец был преподавателем в Стэнфорде, который занимался одаренными детьми, такими же, как его сын. Терман-старший прославился тем, что изобрел тест IQ Стэнфорда-Бине. Терман-младший учился в средней школе Пало-Альто и в Стэнфорде, а затем уехал на восток, чтобы получить докторскую степень по электроинженерии в Массачусетском технологическом институте в 1924 г. Он стал олицетворением Стэнфорда, проработав в нем сорок лет в качестве профессора, декана факультета инженерии и проректора, а его величайший дар заключается в том, что он превратил Пало-Альто в центр компьютерной индустрии.

Замечательным качеством университета, окруженного фруктовыми садами, было изобилие доступной зем-

---

73. *Ibid.*, 20–23.
74. *Ibid.*, note 15; а также «Electrical Engineering Timeline», Stanford Engineering, http://ee.stanford.edu/timeline.php
75. Sturgeon, «How Silicon Valley Came to Be», 30.
76. *Ibid.*, 32.
77. *Ibid.*, 32–34.

ли, и Терман решил создать индустриальный парк непосредственно рядом с Стэнфордом. Его идея, которая впоследствии послужит основой для образования технологических кластеров в Бангалоре и множестве других городов мира, заключалась в том, что надо создать зону, нашпигованную технологическими фирмами. Его студенты Боб Пакард и Уильям Хьюлетт были в числе первых обитателей индустриального парка Термана, однако он не мог набрать критическую массу, опираясь лишь на своих учеников. Поэтому он стал искать других участников проекта — таких как *Lockheed*, *General Electric* и *Westinghouse*. Главное же, он убедил переехать в долину *Shockley Semiconductor Laboratory*[78].

Уильям Шокли был легендой уже в середине 1950-х. Как и отец Термана, его отец преподавал в Стэнфорде. У молодого Шокли были плохие показатели по тесту IQ, созданному отцом Термана, что указывает на определенные недостатки IQ-тестов в целом. Шокли учился в *MIT*, а затем работал в *Bell Labs* в Нью-Джерси. Получив медаль за свои военные работы, использованные для противолодочных операций, Шокли встал во главе новой исследовательской группы, занимавшейся в рамках *Bell Labs* изучением физики твердого тела. Эта группа и стала коллективом, который изобрел транзистор, а в 1956 г. Шокли с двумя своими сотрудниками получил Нобелевскую премию по физике[79].

К этому времени Шокли уже ушел из *Bell Labs* и отправился в Калифорнию, где смогли раскрыться, способствуя успеху Кремниевой долины, его поразительные способности, как и его главный недостаток. Как у Перикла или Аббасидов, у него был редкий талант привлекать гениев. Он начал изучать кампусы американских университетов и привозить с собой в Кремниевую долину талантливых молодых людей, жаждущих поработать с нобелевским лауреатом. Однако Шокли был капризным менеджером с диктаторскими замашками, а потому не мог удержать привлеченных им одаренных людей.

---

78. Gillmor, *Fred Terman at Stanford*. Текст Нобелевского комитета приписывает «открытие транзисторного эффекта» двум людям, однако этот вопрос остается спорным (см.: R. G. Arns, «The other transistor: early history of the metal-oxide semiconductor field-effect transistor»).

79. Shurkin, *Broken Genius*.

Известно, что однажды он заставил своих работников пройти через детектор лжи, чтобы выяснить, кто виноват в том, что одна из секретарш поранила руку о булавку[80]. Привлекая, а потом отталкивая гениев, Шекли притягивал людей в Кремниевую долину, гарантируя одновременно, что они начнут свое собственное дело, а не будут просто работать на него.

В какой-то момент восемь его лучших молодых ученых коллективно уволились. Их финансировал магнат Шерман Фэрчайлд, производитель фотоаппаратов, и так родилась компания *Fairchild Semiconductor*. Фирма осталась в Кремниевой долине. Да и зачем было «предательской восьмерке» уезжать из рая, в котором было полным-полно инженеров, учившихся у Термана? В 1959 г. *Fairchild Semiconductor* запатентовала первую интегральную схему. Через какое-то время некоторым талантам надоели руководители *Fairchild*. Двое ушли из компании в 1968 г. и основали *Intel*[81]. Другой после ухода создал гиганта венчурного капитала *Kleiner Perkins*, который со временем поддержит следующую волну инноваторов из Кремниевой долины.

Потомки *Fairchild* подарили Долине новую волну предпринимателей[82], к которым вскоре присоединились многие другие. Многие компании, сформировавшиеся рядом со Стэнфордом, работали в основном над аппаратным обеспечением, включая *Intel*, *Cisco* и *Sun Microsystems*. Два бывших сотрудника *Hewlett-Packard*, члены известного в Кремниевой долине клуба Homebrew Computer Club, объединили программные и аппаратные инновации, создав фирму *Apple Computers*[83]. А бывший сотрудник *Apple* основал в 1990-х гг. *eBay*, когда Кремниевая долина стала первопроходцем Интернета[84]. И *Yahoo!* и Google[85] были основаны выпускниками Стэнфорда — опять же неподалеку от их альма матер.

---

80. *Ibid.*, 176.
81. «Fairchild Semiconductor Corporation», *Encyclopædia Britannica*.
82. «'Fairchildren' Who Came to Dominate the World of Technology», *Financial Times* (London), Oct. 31, 2007, Business Life.
83. «Apple Inc». *Encyclopædia Britannica*.
84. «Who We Are: History», eBay, www.ebayinc.com/milestones; Viegas, *Pierre Omidyar*, 34.
85. «The History of Yahoo!—How It All Started...». Yahoo! Media Relations (Yahoo! 2005), http://docs.yahoo.com/info/misc/history.html; «Google Milestones», Corporate Information, Google, 2010, www.google.com/corporate/history.html

В некоторых отношениях Кремниевая долина работает как традиционный город. Она привлекает талантливых людей и связывает их. Паб *Walker's Watering Hole* превратился в легендарное место, где передовые предприниматели делились друг с другом идеями вечером после рабочего дня. Концентрация людей в Кремниевой долине — это также и ответ на проклятие коммуникационной сложности, поскольку любая передовая технология обычно оказывается довольно сложной, а географическая близость способствует обмену информацией. Как и все современные успешные города, Кремниевая долина опирается на свой человеческий капитал, который взращивался Стэнфордским университетом и привлекался экономическими возможностями и мягким климатом.

Но все же в некоторых других отношениях Кремниевая долина разительно отличается от любого старого города. Она строилась с расчетом на то, что ее жители будут пользоваться только автомобилями. И хотя в некоторых районах, например в центре Пало-Альто, вы можете пройтись по нескольким приятным кварталам, чтобы купить мороженое или книгу, для перемещения от одной компании к другой ноги бесполезны. Некоторые компании, например *Google*, имеют свои собственные автобусные парки, но общественного транспорта почти нет. Только 3,7% людей, живущих в округе Санта-Клара[86], пользуются общественным транспортом по пути на работу. Жизнь, построенная вокруг автомобиля, связана с низкой плотностью населения. В Санта-Кларе она составляет лишь 2,22 человека на акр. В Кремниевой долине много чего происходит, но чтобы понять это, вам придется поездить.

Экономика Санта-Клары почти не оставляет места для бедных и менее образованных людей. Даже после кризиса недвижимости медианная стоимость на жилые дома в метропольном ареале Сан-Хосе превышает 550 тыс. долл., поэтому, если ты не успешный компьютерщик, купить дом тут сложно[87]. Некоторые наиболее привлекательные

---

86. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for County of Santa Clara, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

87. National Association of Realtors, Median Sales Price of Existing Single-Family

районы в Долине по своей цене совершенно недоступны для менее образованных людей и для бизнеса, который мог бы нанимать их. Только 22,2% жителей Пало-Альто старше 25 лет не имеют диплома колледжа[88].

Другим важным недостатком Долины[89] является то, что это моногород; более половины доходов округа приходится на фирмы, связанные с компьютерной отраслью. Традиционно моногорода, такие как Детройт и Манчестер, рано или поздно сталкиваются с проблемами, поскольку их промышленные монокультуры мешают развитию новых идей и компаний[90]. Джейн Джекобс объяснила это явление, указав на то, что новые идеи формируются в результате соединения старых[91]. Даже в информационных технологиях некоторые из наиболее успешных предпринимателей последних 30 лет были билингвами, объединяющими идеи разных индустрий. Майкл Блумберг основал свою чрезвычайно успешную информационную компанию, поскольку точно понимал, что именно хотят знать трейдеры с Уолл-Стрит и как им может помочь технология[92]. *Facebook* стартовал в кампусе колледжа, и его основатели знали, какой информацией хотят обмениваться студенты[93]. Близость к клиентам или к смежным отраслям дает ценную информацию, которая как раз и оказывается источником инноваций.

Когда компания *eBay* решила расширить свою клиентскую базу, ей пришлось выйти за пределы Кремниевой долины, чтобы найти генерального директора Мега Уитмана, опыт которого сформировался благодаря работе в таких компаниях, как *Procter and Gamble*, *Stride Rite*, *Walt Disney* и *Hasbro*, клиентом которых является вся Америка[94]. Могут ли эксперты по программному обеспечению

Homes for Metropolitan Areas for First Quarter 2010, www.realtor.org/research/research/metroprice

88. U.S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Palo Alto, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.
89. U.S. Census Bureau, County Business Patterns 2008, www.census.gov/econ/cbp.
90. Glaeser et al., «Growth in Cities», 1132, 1150–1151.
91. Jacobs, *Economy of Cities*, 47–53.
92. «Biography», Office of the Mayor, New York City, 2010, www.nyc.gov/portal/site/nycgov/menuitem.e985cf5219821bc3f7393cd401c789a0
93. Nguyen, «Online Network Created by Harvard Students Flourishes».
94. «Meet Meg Whitman», Meg 2010: A New California (Meg Whitman for Governor of California, 2010), www.megwhitman.com/aboutMeg.php

из Кремниевой долины компенсировать свою изолированность от остальной американской промышленности, продолжая время от времени импортировать извне умных и опытных сотрудников? Долина оказалась отличным местом для разработки все более быстрых полупроводников, но, возможно, она не лучшее место для соединения технологии с другими видами бизнеса.

Правда, возможно, эти связи не так уж нужны. Интернет-революция дала обычным американцам доступ к технологии, так что теперь они могут просматривать интернет-страницы при помощи *Google*, использовать электронную почту и совершать покупки на *eBay*. Инженеры программного обеспечения — тоже люди, и они могут посмотреть на свои семьи и своих друзей (как сделали основатели *Facebook*), чтобы понять желания и потребности простых смертных.

В долгосрочной перспективе Кремниевая долина, скорее всего, пострадает из-за того, что слишком сосредоточилась на одной-единственной отрасли и разделила изобретателей слишком большими территориями. Но несмотря на печальную историю таких моногородов, как Детройт, Кремниевая долина дает определенные поводы для оптимизма. В отличие от Детройта, она не сосредоточена на нескольких крупных фирмах, и это позволяет поддерживать высокий уровень предпринимательской активности. Здесь великолепные образовательные заведения, она продолжает инвестировать в школы и университеты. Здесь же, возможно, лучший климат в США, а это и в будущем будет привлекать богатых и умных людей, готовых платить за едва ли не самое дорогостоящее жилье в стране, лишь бы жить в прекрасном климате в окружении наиболее передовых компаний мира.

Города завтрашнего дня

Кремниевая долина и Бангалор напоминают нам о том, что электронные связи не вытеснили личного общения. Компьютерная индустрия более, чем любой иной сектор, является тем местом, где можно было бы ожидать замены личных встреч удаленными коммуникациями, ведь у компьютерных компаний самые лучшие инструмен-

ты для телеконференций, лучшие интернет-приложения и наиболее качественные средства для связи сотрудников, разбросанных по всему миру. И хотя компании в этой отрасли и могли бы работать удаленно, они стали наиболее яркими примерами преимуществ географической концентрации. Инженеры и изобретатели, которые легко могли бы связываться электронно, платят за чуть ли не самую дорогую в Америке недвижимость, чтобы иметь возможность встречаться друг с другом лично.

Множество исследований подтверждает важность личных контактов. В одном эксперименте, выполненном двумя исследователями в университете Мичигана, группе из шести студентов предлагалось сыграть в игру, в которой каждый мог заработать деньги благодаря сотрудничеству с остальными игроками[95]. В одном из вариантов игры группа собиралась на десятиминутную встречу лицом к лицу, на которой до игры обсуждалась стратегия. Во втором варианте у групп было 30 минут электронного общения. Группы, участники которых встречались друг с другом лично, показали высокий уровень кооперации и заработали деньги. Те же группы, участники которых общались лишь в электронной форме, распались, поскольку участники ставили свои личные выигрыши выше потребностей группы. Эти результаты хорошо коррелируют со многими экспериментами, показавшими, что личные встречи ведут к большему доверию, открытости и кооперации, чем любая иная форма взаимодействия.

Самый первый эксперимент по социальной психологии был проведен в университете Индианы психологом, который был завзятым велосипедистом[96]. Он отметил, что участники гонок считают, что благодаря «чувству ритма», т. е. сопернику, находящемуся рядом, они проезжают милю на 20–30 секунд быстрее. Он решил протестировать роль близости людей друг к другу и заставил сорок детей соревноваться: они крутили спиннинги, к которым был привязан трос. Во всех случаях дети должны были крутить его как можно быстрее, однако боль-

95. Rocco, «Trust Breaks Down».
96. Strube, «What Did Triplett Really Find?» 271.

шинство из них, особенно самые медлительные, гораздо быстрее работали тогда, когда выполняли эту операцию вместе с другими детьми[97]. Согласно современным статистическим данным, молодые профессионалы позднее уходят с работы, если они живут в метропольном ареале, где есть множество конкурентов в той же сфере деятельности[98].

Особенно поразительным примером воздействия близости являются кассы в супермаркетах. Как известно любому посетителю продуктового магазина, кассиры значительно различаются по скорости работы и навыкам. В одной крупной сети супермаркетов кассиры с разными навыками более или менее случайно тасовались по сменам, что позволило двум экономистам проанализировать влияние более производительных кассиров на их коллег[99]. Выяснилось, что производительность средних кассиров значительно возрастает, если есть работающий в той же смене супер-кассир, причем те же самые средние кассиры работают гораздо хуже в смене с кассирами, чей уровень ниже среднего.

Статистические данные показывают также, что электронные взаимодействия и личное общение поддерживают друг друга; они выступают скорее дополнением, а не заменой друг другу. По телефону намного чаще общаются люди, географически близкие друг к другу, поскольку, по всей вероятности, личные отношения *повышают* спрос на разговоры по телефону[100]. А когда уровень урбанизации страны возрастает, такие отношения приводят и к *более* высокому уровню электронных коммуникаций[101].

Конечно, некоторые люди продолжают работать в одиночку, обрабатывая клиентские жалобы или же резервируя билеты на самолет по телефону из какого-то места, удаленного от города. Однако такая работа, как правило, требует не слишком высокой квалификации, а потому и оплачивается невысоко. В среднем американском окру-

97. Triplett, «Pacemaking and Competition», 510.
98. Rosenthal, et al., «Agglomeration, Labor Supply, and the Urban Rat Race».
99. Mas and Moretti, «Peers at Work».
100. Gaspar and Glaeser, «Information Technology».
101. *Ibid.*, 152.

ге с плотностью населения менее одного человека на акр 15,8% взрослых имеют дипломы колледжа. А в среднем в округе с плотностью более двух человек на акр такие дипломы есть у 30,6% взрослых людей[102]. Интернет и междугородние телефонные переговоры упрощают выполнение элементарных задач на дому, но работа в одиночку затрудняет процесс накопления наиболее ценных форм человеческого капитала.

Инновации скапливаются в таких местах, как Кремниевая долина, поскольку идеям проще пересечь улицы и коридоры, чем континенты и моря[103]. Цитирование патентов отображает интеллектуальные преимущества близости. В 1993 г. три экономиста обнаружили замечательную тенденцию цитировать именно те патенты, которые были географически близки[104]. Более одной пятой всех случаев корпоративного цитирования патентов приходилось на более старые патенты, зарегистрированные в том же самом метропольном ареале, а более четверти тех же цитат — на патенты в том же штате. Если сделать поправку на тенденцию людей цитировать патенты своей же фирмы, получается, что склонность к цитированию патентов того же метропольного ареала в 2 раза выше, чем если бы цитирование определялось чистым случаем. Этот географический паттерн становится менее определенным по мере старения патентов, поскольку идеи постепенно расходятся по пространству, однако даже в нашу эпоху информационных технологий идеи часто локализованы географически. Многие недавние исследования также показывают, что цитирования патентов локализуются географически[105]. С другой стороны, в недавних исследованиях обнаружено и то, что у тех фирм, которые располагаются рядом с географическим центром изобретательской активности своей от-

---

102. Расчеты автора, в которых берется средняя доля населения с дипломами бакалавров в округах с плотностью населения менее одного человека на акр и в округах с плотностью более двух человек на акр, основаны на данных переписи населения по округам из источника: Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790–2002».

103. Здесь парафразируется другая моя работа: Glaeser et al., «Growth in Cities», 1127.

104. Jaffe et al., «Geographic Localization of Knowledge Spillovers».

105. Maurseth and Verspagen, «Knowledge Spillovers in Europe», 542.

расли, производительность оказывается гораздо более высокой[106]. Близость не только ускоряет поток наиболее важных изобретений, но и обеспечивает процесс повседневного обучения, которое превращает неофитов в экспертов. Более века назад великий английский экономист Альфред Маршалл написал о том, как в густом скоплении людей «секреты торговли перестают быть секретами, превращаясь в нечто само собой разумеющееся». Постоянное общение со старыми инженерами помогает молодым добиться успеха.

Данные подтверждают тезис Маршалла. Работники в больших городах зарабатывают примерно на 30% больше, чем сельские жители или жители небольших городов, но люди, приезжающие в города, не сразу добиваются повышения зарплаты. Год за годом заработная плата городских работников растет по мере того, как набираются опыта, ведущего их к успеху. Особенно быстро заработная плата растет в городах с более квалифицированными работниками. Два десятилетия дополнительного опыта работы связаны с той прибавкой в заработной плане, которая в метропольных ареалах с высоким уровнем квалификации на 10% больше, чем в негородской Америке, однако в метропольных ареалах, где проживают работники с более низкой квалификацией, тот же опыт даст прибавку, которая больше лишь на 3%.

Уже более века различные ученые мужи предсказывают, что из-за новых форм коммуникаций города утратят свое значение. Сто лет назад думали, что телефон сделает города ненужными. Этого не произошло. Сравнительно недавно стали думать, что факс, электронная почта и видеоконференции истребят потребность в личных встречах[107], однако за последние годы количество деловых поездок необычайно выросло[108]. Чтобы уничтожить человеческую потребность в личных контактах, нашим технологическим изобретениям понадобилось бы свести на нет миллионы лет человеческой эволюции, которая превратила нас в машины, обучающиеся у находящихся поблизости других людей.

---

106. Lychagin et al., «Spillovers in Space».
107. Gaspar and Glaeser, «Information Technology», 136–37.
108. *Ibid.*, 149.

Благодаря более качественным аудиотехнологиям и экранам с высоким разрешением, видеоконференции почти перестали отличаться от настоящих встреч, но сможет ли технология симулировать все многообразие чувственных данных — зрительный контакт, обонятельные стимулы, теплоту рукопожатия,— которые способствуют эффективности настоящих встреч? Кроме того, ценность работы в хорошо сплоченной среде в значительной мере определяется незапланированными встречами и случайными наблюдениями за действиями окружающих вас людей. Превосходные видеоконференции никогда не позволят молодому ассистенту учиться, наблюдая за повседневными делами своего успешного наставника. *Facebook* — еще одна интернет-технология, благодаря которой личные взаимодействия становятся ценнее и эффективнее[109]. Исследования показывают, что обычно *Facebook* связывает людей, которые уже лично встречались где-нибудь на вечеринке или в одном учебном классе, причем *Facebook* преимущественно используют люди, умеющие общаться в реальной жизни[110]. Более того, первоначальная идея социальной сети в Интернете возникла, по всей видимости, в результате нескольких покрытых мраком встреч членов вполне реальной сети умных и амбициозных студентов Гарварда[111].

Информационная технология меняет сегодня наш мир, насыщая его идеями, связями и делая его, в конечном счете, более городским. Но прогресс в информационных технологиях, судя по всему, увеличил, а не уменьшил ценность личных связей, и это явление можно назвать «принципом комплементарности» Джевонса. Английский экономист XIX в. Уильям Стэнли Джевонс заметил, что паровые двигатели, более эффективно потребляющие топливо, не привели к меньшему расходу угля. Усовершенствованные двигатели удешевили эффективное использование энергии, а потому помогли миру перейти к индустриальной эпохе, питаемой углем. Термин «парадокс Джевонса» стал означать лю-

109. http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1083-6101.2007.00367.x/full

110. http://web.ebscohost.com.ezpprod1.hul.harvard.edu/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=8&hid=107&sid=8532ef3f-5e9d-48f8-98ec-d2a5e260d6e8%40sessionmgr111

111. Mezrich, *The Accidental Billionaires.*

бую ситуацию, в которой увеличение эффективности ведет к большему, а не меньшему потреблению, и это одна из причин, по которой от низкокалорийного печенья можно растолстеть, а машины, эффективно использующие топливо, могут привести к большему потреблению бензина. Парадокс Джевонса в приложении к информационной технологии означает, что, когда у нас появляются более эффективные способны передачи информации, такие как электронная почта или *Skype*, мы начинаем тратить больше, а не меньше времени на передачу информации.

Можно было бы предположить, что усовершенствованные информационные технологии снизят потребность учиться из других источников, такие как личные встречи в городах. Однако «принцип комплементарности» Джевонса, вытекающий из парадокса Джевонса, указывает на то, что такие технологические улучшения приведут к большему спросу на личные контакты, поскольку время личных встреч дополняет время, потраченное на электронные коммуникации. Все эти электронные связи создают мир, больше насыщенный отношениями, точно так же, как усовершенствование парового двигателя создало экономику, потребляющую больше угля, а эти отношения требуют одновременно личных и электронных контактов. Более качественные связи между людьми создают многообразные возможности для торговли и взаимодействия. Информационная технология (начиная с книги и заканчивая Интернетом) привела к гигантскому росту объема человеческих знаний, так что работать с ними стало тяжелее. Но усовершенствованная информационная технология создала мир, все больше опирающийся на информацию, и он, в свою очередь, заставил еще больше ценить знания, а потому повысил ценность обучения у других людей в городах.

Длительные системные последствия распространения новых технологий обнаруживаются не сразу — вот почему необходимо исследовать весь долгий исторический путь, который показывает, что развитие средств передачи информации на большие расстояния обычно повышало значение городов. Ни одно современное изобретение не может сравниться с печатным станком по влиянию на эти коммуникации. Возможность дешево печатать

слова на бумаге, причем в больших количествах, произвела настоящий тектонический сдвиг в способности человечества общаться с людьми, которые не присутствуют в той же самой комнате. Однако нет никаких оснований считать, будто книги вредят городам, наоборот, все указывает на то, что печатный станок способствовал созданию мира, больше ориентированного на города.

Наиболее очевидная причина, по которой книги помогли городам, состоит в том, что технология печати развивалась в городах, а города — это естественные центры книгоиздания. Гутенберг, выросший в начале XV в., начал строить свой печатный станок как средневековый алхимик — в условиях полной секретности, однако создать столь сложный и дорогой механизм, как печатный станок, одинокому гению было бы не под силу. Гутенберг нуждался в спонсорах и помощниках, и он нашел их в городах. После его прорыва технология печати с подвижными литерами стала быстро распространяться от одного города к другому, и к 1480-м гг. Венеция превратилась в мировой центр книгопечатания[112]. У городов всегда было преимущество в тех случаях, когда технология требовала дорогостоящей инфраструктуры, например печатного станка. Крупные городские рынки позволяли покрывать фиксированные издержки новых технологий, и это одна из причин, по которой телефон и широкополосная технология, как и печатные книги, сначала появились в городах.

Богатое и образованное население городов создало значительный спрос на книги, но Венеция преуспела еще и потому, что ей было что печатать[113]. Месторасположение города, стоявшего на перепутье между Востоком и Западом, обеспечило его уже сложившимся пулом авторов, к числу которых относились и византийские ученые, которые бежали в Венецию после падения Константинополя, сдавшегося в 1453 г. туркам-османам. В Венеции они стали писать для печати. Через несколько столетий Нью-Йорк добился господства на американском рынке книгопечатания потому, что у него был доступ к пиратским копиям английских романов, посту-

112. Howard, *The Book*.
113. *Ibid.*

павших в порт[114], а также потому, что город сумел привлечь множество писателей и художников.

Однако книга помогла городам не только тем, что подтолкнула развитие издательской индустрии. Печатное слово сделало мир более городским в более тонком и одновременно более глубоком смысле. Одно из прямых следствий печатного станка заключалось в том, что проживавшие далеко от городов земледельцы получили возможность читать Библию, а косвенное следствие — в том, что печатный станок повысил концентрацию знаний в мире, сделав его более демократическим, более склонным к торговле и, в конечном счете, более городским. Мартин Лютер назвал печатный станок «безмерным и высочайшим актом божественной благодати»[115], поскольку Библия, переведенная на немецкий самим Лютером, стала основой для альтернативного католической традиции инструмента религиозного авторитета, сыграв ключевую роль в Реформации: «... в 1517–1520 гг. тридцать публикаций Лютера были проданы, судя по всему, в количестве более 300 тысяч экземпляров... в контексте распространения религиозных идей невозможно переоценить влияние печати»[116]. Реформация — одно из изменений, которым способствовал печатный станок и которые, в конечном счете, сделали города более, а не менее привлекательными. Вебер, как известно, связывал протестантизм с «духом капитализма», а также с этическими ценностями городских купцов и ремесленников. Лично я не считаю, что протестантизм обладает каким-то внутренне присущим ему преимуществом, обеспечивающим развитие городов, торговли или демократии, которые ныне процветают и во многих католических странах. Напротив, я думаю, что послереформационное развитие городов, торговли и демократии отражает ценность религиозной конкуренции, которая означала расширившийся выбор церковных правил и вероучений, а также привела к таким реформам, как отмена законов о ростовщичестве, что способствовало росту международной торговли[117].

---

114. Burrows and Wallace, *Gotham*, 441.
115. Couch et al., *Information Technologies*, 124.
116. A. G. Dickens, цитируется по: Philip M. Taylor, *Munitions of the Mind*, 97.
117. Glaeser and Scheinkman, «Neither a Borrower».

Печатный станок прямо и косвенно (через Реформацию) поддерживал революции, которые привели к созданию более республиканской и более урбанизированной Европы. Великое Датское восстание (или Нидерландская революция) началось в 1566 г. во фламандском ткацком городе Стеенворде, когда кальвинистская толпа разрушила статуи в местном католическом соборе[118]. В 1581 г., используя терминологию, с которой позднее познакомятся английские, американские и французские революционеры, голландцы заявили, что король Филипп Испанский действовал незаконно, а потому потерял право править Голландией. Этот революционный «Акт об отречении» опирался на недавно опубликованный протестантский памфлет[119]. Сам Акт был тоже отпечатан и разошелся по всем Нидерландам, подталкивая к сопротивлению Испании. После почти семидесяти лет борьбы Голландия стала независимой республикой, самой урбанизированной страной в Европе, а также центром всемирной торговой сети, которая на востоке доходила до японского города Нагасаки, а на западе — до острова Манхэттен[120].

Книги, первая массовая информационная технология, не повредили городам. На протяжении двух столетий они способствовали революционным изменениям в религии и политике, которые привели к формированию более сплоченного, торгового и, в конечном счете, более урбанизированного мира. Есть все основания полагать, что глобализация и современные изменения в технологии окажут то же влияние.

Города — Бангалор, Сан-Франциско, Сингапур — это узлы, связывающие наш все больше глобализирующийся мир. Городские ареалы, такие как Афины и Багдад, всегда играли эту роль, но по мере того, как мир становится все более тесно сцепленным внутри самого себя, города приобретают все большее значение. Кремниевая долина объединяет талантливейших инженеров и блестящих изобретателей, в том числе основателей *Yahoo!* и *Google*, а затем связывает их с другими центрами высо-

118. Geyl, *Revolt of the Netherlands*, 93.
119. Zagorín, *Rebels and Rulers*, vol. 2, 118.
120. «Netherlands», *Encyclopædia Britannica*.

копрофессиональной инженерии, такими как Бангалор. А поскольку на долю Америки будет приходится постоянно уменьшающаяся доля мирового рынка, она будет больше опираться на города, связывающие ее с растущими экономиками Индии, Китая и других стран, в которых именно распространение знаний определяет границу между надеждой и нищетой.

Но некоторые города останутся позади. Не каждый город сумеет преуспеть, поскольку не каждый сумел приспособиться к информационной эпохе, в которой основным источником богатства стали идеи. И если одни исторические мегаполисы специализировались на связях и торговле, которые по-прежнему являются факторами успеха, другие городские ареалы возникли в качестве обширных центров массового производства товаров. Эти места построены на гениальных идеях городских предпринимателей, но они превратились в территории, которые преуспевали благодаря поддержанию низкого уровня затрат, обеспечиваемого специализацией и преимуществом крупного производства. Эта необычная эра индустриального города закончена, по крайней мере на Западе, и нам по наследству достались проблемы былых промышленных гигантов, которые в эту новую эпоху не смогли найти путь к обновлению.

ГЛАВА 2
Почему города приходят в упадок?

Угол Элмхерст-стрит и бульвара Роза Паркс в Детройте кажется прямой противоположностью нью-йоркской Пятой авеню — большего контраста городских пространств в Америке обнаружить невозможно. Хотя это пересечение улиц лежит в самом центре Детройта, значительная часть окружающей территории пуста. Сегодня там, где некогда стояли жилые дома и магазины, выросла трава. Церковь библейского баптистского общества — единственное здание на перекрестке, но его закрытые ставнями окна и не отвечающий телефонный номер указывают на то, что прихожан здесь не слишком много.

Если вы спуститесь по Элмхерст, то увидите одиннадцать низких домов; четыре из них стоят пустыми. Есть тут и два многоквартирных здания — одно занято менее чем на треть, а другое — пустует. Здесь же еще с десяток незанятых участков и место под парковку, пустые промежутки, на которых некогда стояли дома и многоквартирные здания. Несмотря на разруху, эта территория кажется совершенно безопасной, поскольку здесь нет людей, которые могли бы представлять угрозу. Из-за открытых пространств весь район воспринимается как своеобразный город-призрак, в котором духи прошлого Детройта оплакивают беды города, который некогда был в Америке четвертым по величине[1].

В период 1950–2008 гг. Детройт потерял около миллиона жителей, т. е. 58% своего населения. Сегодня же около трети его горожан живут в бедности. Медианный

1. Посетить это место меня побудила одна замечательная статья: McWhirter, «Homes Give Way to Urban Prairie».

доход семьи в Детройте составляет 33 тыс. долл., т. е. менее половины американского среднего дохода[2]. Уровень безработицы составил в 2009 г. 25%, т. е. на 9% выше, чем в любом другом крупном городе, и более чем в два с половиной раза выше среднего по стране[3]. В 2008 г. уровень смертности в результате убийств в Детройте был одним из самых высоких в стране и более чем в десять раз превышал аналогичный показатель для Нью-Йорка[4]. Многие американские города в 2006–2008 гг. испытали резкое падение цен на недвижимость. Однако уникальность Детройта заключается в том, что ранее в этом десятилетии рост цен на жилую недвижимость обошел его стороной, зато последующее падение цен на жилье сказалось на нем весьма ощутимо[5].

Упадок Детройта представляется крайностью, но вряд ли он чем-то необычен. Восемь из десяти крупнейших в 1950 г. городов США потеряли с тех пор не менее одной шестой своего населения[6]. Шесть из шестнадцати крупнейших в 1950 г. городов — Баффало, Кливленд, Детройт, Новый Орлеан, Питсбург и Сент-Луис — по-

---

2. В 2008 г. население Детройта составляло 777 493 человека, т. е. 42% от населения 1950 г. (1 849 568 человек), таким образом, потеря составляет более миллиона человек. См.: Gibson, Population of the 100 Largest Cities; U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Detroit, данные получены при помощи сервиса American FactFinder. Согласно тем же данным American Community Survey, 33,3% людей, живущих в Детройте, в последние двенадцать месяцев имели доход ниже уровня бедности, а средний доход семьи в Детройте составляет 32 798 тыс. долл., что равно 52% среднего американского дохода семьи (63 366 долл.). См.: U. S. Census Bureau; American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Detroit and for the United States, данные получены при помощи сервиса American FactFinder. В 2009 г. в Детройте средний уровень безработицы составлял 25%, что на 2,7 раза выше среднего американского уровня для того же года (9,3%). См.: Bureau of Labor Statistics, *Local Area Unemployment Statistics,* «Unemployment Rates for the 50 Largest Cities, 2009», www.bls.gov/lau/lacilg09.htm; Statistics from the Current Population Survey, «Employment Status of the Civilian Noninstitutional Population, 1940 to Date», www.bls.gov/cps/cpsaat1.pdf
3. Bureau of Labor Statistics, *Local Area Unemployment Statistics*, «Unemployment Rates for the 50 Largest Cities, 2009», www.bls.gov/lau/lacilg09.htm.
4. Federal Bureau of Investigation, *Crime in the United States 2008*, Sept. 2009, www.fbi.gov/ucr/cius2008/data/table_08.html
5. Case-Shiller Home Price Indices, July 21, 2010.
6. Gibson, «Population of the 100 Largest Cities», table 1, «Annual Estimates of the Resident Population for Incorporated Places Over 100,000, Ranked by July 1, 2009 Population», April 1, 2000, to July 1, 2009 (SUB-EST2009-01), www.census.gov/popest/cities/SUB-EST2009.html

теряли с тех пор более половины населения. Такие европейские города, как Ливерпуль, Глазго, Роттердам, Вильнюс и Бремен, сегодня тоже намного меньше, чем были когда-то. Эпоха индустриального города закончилась, по крайней мере на Западе, и больше уже никогда не вернется. Некоторые города, ранее промышленные, смогли перейти от производства товаров к производству идей, но большинство продолжает медленно и неумолимо деградировать.

Однако мы не должны считать, будто бегство из «Ржавого пояса» — непреложный закон городской жизни; промышленные города пришли в упадок потому, что они забыли о наиболее важных источниках жизнестойкости города. Такие старые коммерческие города, как Бирмингем и Нью-Йорк, специализировались на профессионализме, небольших предприятиях, а также тесных связях с внешним миром. Все эти качества, определяющие преуспеяние города и сегодня, позволяли им достигать успеха задолго до того, как первый рулон ткани вышел с текстильной фабрики в Манчестере, а первая машина — с конвейера в Детройте. Промышленный город отличался и от этих старых торговых городов, и от современных столиц информационной эпохи. На его огромных фабриках работали сотни тысяч относительно низкоквалифицированных рабочих. Такие фабрики были самодостаточными, изолированными от внешнего мира, единственная связь заключалась в том, что они поставляли в мир огромные количества дешевых идентичных товаров.

Эта модель прекрасно служила Западу на протяжении целого столетия. Автомобильные заводы Детройта обеспечивали сотни тысяч людей достойными зарплатами, но в последние пятьдесят лет районы с большим числом мелких фирм росли быстрее, чем места, где господствовали огромные предприятия. Профессиональные города стали успешнее[7] менее образованных мест, но лишь 11% взрослого населения Детройта окончило колледж[8]. Люди и фирмы переехали в более теплые края, далеко

7. Glaeser and Saiz, «Skilled City», 47.

8. U.S. Census Bureau; American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Detroit, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

от прохладного Среднего Запада, чьи водные пути питали города, ныне составляющие «Ржавый пояс»[9]. Индустриальное разнообразие оказалось более верным путем к росту, чем промышленные монокультуры, тогда как Детройт был образцовым моногородом.

Хотя было бы неверно слишком уж связывать проблемы этих мест с политикой, ошибки в политическом руководстве были важной составляющей упадка городов «Ржавого пояса». Пожалуй, наиболее распространенной ошибкой была убежденность в том, что эти города могут вернуться к своему успеху благодаря строительным проектам, грандиозным офисным башням или же сложным и высокотехнологичным транспортным системам. Все эти ошибки происходят из распространенного представления, в котором город, на самом деле представляющий собой множество связанных друг с другом людей, отождествляется с его строениями.

Возрождение этих городов требует полного демонтажа старой промышленной модели, которая должна быть отвергнута — как кожа, сброшенная змеей. Когда городу удается найти путь к успешному обновлению, метаморфоза иногда оказывается настолько серьезной, что мы просто забываем о том, что это место когда-то было промышленным центром. В конце 1950-х гг. нью-йоркская легкая промышленность[10] представляла собой крупнейший в стране производственный кластер. В ней было занято на 50% больше рабочих, чем на автомобильных заводах тогдашнего Детройта. Американская промышленная революция на самом деле началась в Бостоне, но никто больше не связывает с этим городом образ дымовых труб. Эти города сумели заново изобрести себя, вернувшись к старым, доиндустриальным корням — торговле, ремеслу и предпринимательской изобретательности.

Если Детройт и похожие на него города когда-нибудь и вернутся к жизни, произойдет это только в том случае, если они сумеют воспитать в себе добродетели больших до- и постиндустриальных городов: конкурентность, об-

9. Glaeser and Tobio, «Rise of the Sunbelt».

10. U.S. Bureau of the Census, Census 1950, www.census.gov/prod/www/abs/decennial/1950.html

щительность и человеческий капитал. «Ржавый пояс» возродится только тогда, когда сумеет порвать со своим прошлым, от которого ему досталась большая жилая застройка, пользующаяся крайне низким спросом, одна господствующая отрасль промышленности, в которой тон задают несколько крупных игроков, и проблемная местная политика. За недавним упадком этих городов скрывается старая, но весьма поучительная история о связях и креативности, выступающих основанием для новых изобретений. Чтобы понять положение Детройта и его потенциал, мы должны сравнить великую и трагическую историю этого города с историями других городов, например Нью-Йорка, которые сумели пережить промышленный упадок.

Откуда взялся «Ржавый пояс»

«Детройт» — французское слово, обозначающее «перешеек», и так же, как Нью-Йорк и Чикаго, он родился в качестве узла торговых водных путей. В 1900 г. все двадцать крупнейших американских городов находились на главных судоходных руслах страны[11]. Вода снижает сопротивление, а потому тысячелетиями лодки и корабли оставались лучшими средствами перемещения товаров от одного места к другому. Само существование Нью-Йорка некогда зависело от этого дара природы — великолепного порта, соединенного с глубокой и длинной рекой, впадающей в океан почти в самом центре Восточного побережья. Детройт был основан в качестве

11. Gibson, «Population of the 100 Largest Cities». Вот эти двадцать крупнейших городов и связанные с ними водные пути: Нью-Йорк (штат Нью-Йорк), восточное побережье; Чикаго (Иллинойс), озеро Мичиган; Филадельфия (Пенсильвания), восточное побережье; Сент-Луис (Миссури), река Миссисипи; Бостон (Массачусетс), восточное побережье; Балтимор (Мэриленд), Чесапикский залив; Кливленд (Огайо), озеро Эри; Баффало (Нью-Йорк), Эри-канал; Сан-Франциско (Калифорния), Залив Сан-Франциско; Цинциннати (Огайо), река Огайо; Питтсбург (Пенсильвания), реки Аллегейни, Мононгахела, Огайо; Новый Орлеан (Луизиана), дельта Миссисипи; Детройт (Мичиган), река Детройт; Милуоки (Висконсин), озеро Мичиган; Вашингтон (округ Колумбия), река Потомак; Ньюарк (Нью-Джерси), Бухта Ньюарк; Джерси-Сити (Нью-Джерси), река Гудзон; Луисвилл (Кентукки), река Огайо; Миннеаполис (Миннесота), река Миссисипи; Провиденс (Род-Айленд), восточное побережье.

французского форта на возвышенности, которая выходила на самую узкую часть реки, соединяющей озеро Эри с западными Великими озерами. Это сужение позволяло пушкам французского командующего Антуана Кадийяка контролировать речной грузопоток, и именно в силу этой географической особенности Детройт стал впоследствии идеальным местом для пересечения водной границы между Канадой и США[12], например для контрабанды виски.

Важные для XIX в. преимущества в торговле по водным путям, выступавшим тогда инструментом глобализации, ускорили рост таких городов, как Детройт, Нью-Йорк и Чикаго. В 1816 г. стоимость сухопутной транспортировки грузов на 30 миль составляла столько же, сколько нужно было потратить, чтобы переправить те же грузы через Атлантический океан[13]. Поскольку удаление от воды на 30 миль удваивало стоимость получения и отправки грузов из Старого Света, американское население скапливалось на восточном побережье — вокруг портов, начиная с Бостона и заканчивая Саванной. В XVIII в. Атлантический океан был главной трассой Америки, дорогой жизни, через которую мы торговали с Европой и островами Карибского бассейна.

Основатели Америки понимали, что она может стать целостной нацией только в том случае, если люди и товары смогут легко передвигаться внутри страны — от одного штата к другому. Джордж Вашингтон до того, как стать президентом США, был председателем компании канала Потомак[14]. Он мечтал о том, как связать реки Потомак и Огайо, еще до битв при Лексингтоне и Конкорде. К сожалению, в XVIII в. не нашлось частных предпринимателей с капиталом, которого хватило бы для столь длительного, рискованного и масштабного дела — строительства огромного водного пути, так что Вашингтон достиг большего успеха с пушками, чем с каналами[15]. Великий водный путь — Эри-канал — будет построен севернее нью-йоркцами: он соединит реку Гудзон с Вели-

12. Hudgins «Evolution of Metropolitan Detroit».
13. George Rogers Taylor, *Transportation Revolution*, 132–133.
14. Achenbach, *The Grand Idea*.
15. Bernstein, *Wedding of the Waters*, 22–23.

кими озерами. Победа Нью-Йорка является отражением как его географических преимуществ, так и желания его руководителей вложить значительные суммы общественных финансов в создание канала. Их ставка себя оправдала — канал стал приносить прибыль почти сразу после завершения строительства — благодаря огромному спросу на транспорт, идущий с востока на запад[16].

Вскоре города стали появляться вдоль Эри-канала[17], создавая торговую сеть, которая позволила фермерам продвинуться дальше на запад. Сиракузы изначально специализировались на продаже добываемой неподалеку соли. Рочестер стал американским мучным центром, где перемалывалась пшеница, производимая местными фермерами, а мука отправлялась дальше по каналу. Баффало стал западным концом водного пути, где товары перемещались между большими кораблями, которые путешествовали по крупным озерам, и плоскодонными лодками, которые лавировали по каналу. Такие американские города, как Баффало, Чикаго и Нью-Йорк, выросли в качестве перевалочных пунктов. Необходимость поднимать зерно, привозимое в Баффало, заставила одного местного торговца начать использовать подъемники, ту самую технологию, которая в будущем преобразит города[18].

Благодаря второму водному пути, каналу Иллинойс—Мичиган, удалось завершить всю дугу, которая шла от Нового Орлеана до Нью-Йорка через Сент-Луис, Чикаго, Детройт и Баффало. В период 1850–1970 гг. по меньшей мере пять из десяти крупнейших городов Америки находились возле этой трассы[19]. Чикагские биржевики поняли, что канал Иллинойс-Мичиган превратит их город в опорную точку всей этой дуги, т. е. в место, где канальные суда, двигающиеся по реке Чикаго, выходят

16. George Rogers Taylor, *Transportation Revolution*, 33–34, 197.

17. Bernstein, *Wedding of the Waters*, 359–361.

18. *Ibid.*, 362.

19. Данные по 1900–1980 гг. см.: Gibson, «Population of the 100 Largest Cities». В 1860 г. этими крупнейшими городами были (в порядке убывания населения): Нью-Йорк (штат Нью-Йорк); Бруклин (штат Нью-Йорк); Новый Орлеан (Луизиана); Сент-Луис (Миссури); Чикаго (Иллинойс) и Баффало (штат Нью-Йорк). В 1960 г. это были уже Нью-Йорк (штат Нью-Йорк); Чикаго (Иллинойс); Детройт (Мичиган); Кливленд (Огайо) и Сент-Луис (Миссури).

в Великие озера, а потому спрос на землю в городе стремительно вырос в 1830-х гг., когда канал был построен[20]. В период 1850–1900 гг. население Чикаго выросло в 50 раз — с 30 тыс. до более чем полутора миллионов человек[21], поскольку за водными путями последовали и железные дороги.

Города, выросшие в качестве узлов транспортной сети Америки XIX века, позволяли людям получить доступ к богатствам материковой части США. Тогда, как и теперь, богатые черноземы Айовы были мечтой фермеров. В 1889 г. урожаи зерновых в Айове были на 50% выше, чем в более старых районах вблизи Цинциннати[22]. Чем дальше на запад, тем проще было выращивать зерно, но сложнее его транспортировать. Судна для каналов и железнодорожные вагоны сыграли свою роль в смещении производства калорий на запад, но не менее значима и роль городов, которые облегчали переправку произведенных товаров.

До создания каналов на Огайо и Эри высокая стоимость перевозки зерна заставляла фермеров перегонять его в виски, который может долго храниться и содержит при этом в 2 раза больше калорий из расчета на унцию, чем сырое зерно, так что виски весило гораздо меньше, а некоторые сказали бы, что оно было еще и вкуснее. Когда транспортные издержки благодаря каналам и железным дорогам упали, появилась возможность эффективно отправлять зерно на свинофермы, поскольку ветчина находится где-то посередине между зерном и виски как по калориям из расчета на унцию, так и по длительности хранения. Города, например Цинциннати, который называли американским Свиноградом, и Чикаго, специализировались на забое и засолке скота, выращенного на окружных фермах[23]. Склады Чикаго переключились

---

20. Hoyt, *One Hundred Years of Land Values in Chicago*.

21. По данным 2008 г. American Community Survey, 10,8% населения Детройта старше 25 лет имеют дипломы колледжей. См.: U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Detroit, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

22. United States Department of Agriculture – National Agricultural Statistics Service, Crops by State (95111), cn186629.csv, http://usda.mannlib.cornell.edu/MannUsda/viewDocumentInfo.do?documentID=1269

23. Cronon, *Nature's Metropolis*.

со свинины на говядину, когда Густав Свифт внедрил железнодорожные рефрижераторы, в которых мясо забитого скота не протухало при перевозке. Как и многие другие важные изобретения, великая идея Свифта сегодня кажется совершенно очевидной. Он стал класть лед на куски говядины, а не под них, так что лед таял и стекал, поддерживая низкую температуру мяса[24].

Как и Чикаго, Детройт вырос в качестве узла большой железнодорожной и водной сети задолго до того, как Генри Форд создал свою первую «Модель Т». В период 1850–1890 гг. население города выросло в 10 раз — с 21 тыс. до 206 тыс. человек[25]. И опять-таки рост Детройта был тесно связан с его водным руслом — рекой Детройт, которая составляла часть пути от фермерских территорий Айовы к столам Нью-Йорка. К 1907 г. по реке Детройт переправлялось 67 млн т товаров, что примерно в 3 раза больше общего грузопотока, проходящего через порты Нью-Йорка и Лондона[26].

В Европе промышленные города также возникали вдоль водных путей. Промышленное ядро Германии — Рур — названо по имени реки, которая обеспечивала доступ к региону угольных рудников. Великие английские промышленные города Ливерпуль и Манчестер были связаны вместе рекой Мерси[27], а также каналами, построенными в XVIII в. Строительство каналов в Георгианскую эпоху[28] точно так же связало Бирмингем с портом Бристоля. В 1830-х гг. железная дорога дополнит водные пути[29], еще больше связав эти промышленные регионы друг с другом и с глобальными рынками.

В Нью-Йорк, Чикаго и Детройт предприниматели приезжали, чтобы выйти к портам, другим производителям и городским потребителям. Деньги, сэкономленные производителями на транспортных расходах за счет того, что они располагались друг рядом с другом и со своими клиентами,— один из примеров «эко-

24. Williams, *Food in the United States*, 87.
25. U. S. Census Bureau, Population Division, Release Date June 2010; Gibson, «Population of the 100 Largest Cities».
26. Nolan, «How the Detroit River Shaped Lives and History».
27. David Elystan Owen, *Canals to Manchester*.
28. Minchinton, «Bristol».
29. Lay, *Ways of the World*, 138.

номии от агломерации», т.е. выгод, получаемых благодаря скоплению в городах. Значительные внутренние рынки растущего города и его водные пути, позволяющие выйти к другим клиентам, дали промышленникам возможность нажиться на том, что экономисты называют отдачей от масштаба, которая означает, что затраты на единицу продукции меньше на крупных заводах, производящих больше товаров, например на крупных сахароварнях или автомобильных фабриках.

Детройт до машин

Некоторые из наиболее крупных и успешных компаний Детройта, например сухой док, напрямую обслуживали большое количество судов, проходящих через город. Сухой док Детройта был основан в 1866 г., а в следующие тридцать лет его моторостроительные цеха станут одним из важнейших судостроителей на Великих озерах. Генри Форд приехал в сухой док Детройта в 1880 г. Хотя к тому времени Форд уже успел поработать машинистом в небольшой фирме, которая, по словам биографа Форда Аллена Невинса, «скорее всего, предоставляла больше возможностей для полноценного обучения, чем большинство крупных заводов», в сухом доке он впервые столкнулся со сложной инженерной технологией — производством двигателей[30]. У Детройта уже был выход на древесину и железную руду, а его верфи стали центром системы Великих озер. Вполне естественно, что этот город стал специализироваться на производстве судовых двигателей, а опыт, полученный в создании и ремонте двигателей, превратил Детройт в наиболее подходящее место для производства автомобилей[31].

Автомобиль был новой идеей, в которой соединились две старые: повозка и двигатель. И повозки, и двигатели в Детройте делали давно. Двигатели производились и обслуживались для судов Великих озер; повозки делались из древесины, в избытке заготавливавшейся в мичиганских лесах. Генри Форд начал в бизнесе двигателей,

30. Nevins and Hill, *Ford*, vol. 1, 84–85.
31. *Ibid.*, 515.

тогда как Билли Дюрант, предприниматель, основавший *General Motors*, начинал с производства конных повозок в близлежащем Флинте[32].

В конце XIX в. Детройт был очень похож на Кремниевую долину 60-х и 70-х гг. XX в. Город моторов преуспел в роли инкубатора мелких изобретателей, многие из которых сосредоточились на самой передовой новации тех времен — автомобиле. Научный базис автомобиля был разработан в Германии в 1880-х гг., однако немецкие изобретатели не были защищены американским патентным правом. В результате американцы яростно соревновались друг с другом за то, кто первым поймет, как массово производить хорошие автомобили[33]. В общем, есть строгая корреляция между наличием небольших фирм и более поздним развитием региона[34]. Конкуренция, феномен «гонщиков» — вот что, судя по всему, приводит к экономическому успеху.

После того как Форд ушел с сухого дока Детройта в 1882 г., он вернулся на семейную ферму, где продолжил эксперименты с двигателями[35]. Он приобрел определенный опыт работая на соседской молотилке Вестингауза[36] — приобретенные знания он использовал, чтобы устроиться на фирму Вестингауза, где работал над его двигателями[37], а в свободное время продолжал экспериментировать с паровыми машинами и даже построил примитивную модель трактора[38]. В 1891 г. он бросил работу и устроился к главному конкуренту Вестингауза[39] — в *Edison Illuminating Company*. В 1893 г. он был повышен до должности главного инженера на детройтском заводе[40], а когда рассказал о своих идеях по поводу автомобиля Эдисону, великий изобретатель, по легенде, ответил ему: «Молодой человек, это то, что нужно!»[41]

---

32. Производство повозок и участие в нем Дюранта рассматривается в работе: Pelfrey, *Billy, Alfred, and General Motors*, 28–29.
33. Nevins and Hill, *Ford*, vol. 1, 125–35.
34. Glaeser et al., «Clusters of Entrepreneurship».
35. Nevins and Hill, *Ford*, vol. 1, 87.
36. *Ibid.*
37. *Ibid.*
38. *Ibid.*, 112.
39. *Ibid.*, 117.
40. *Ibid.*, 135.
41. Brinkley, *Wheels*, 26.

Свой опыт и практические навыки, приобретенные у Эдисона, Форд использовал, начав самостоятельно мастерить моторные повозки. В 1896 г., провозившись два года в мастерской во дворе своего дома, он создал квадроцикл Форда. Квадроцикл был простым транспортным средством, передвигающимся на велосипедных колесах, однако его максимальной скорости[42] в 20 миль в час хватило, чтобы произвести впечатление на одного крупного бизнесмена, занимающегося лесоматериалами, который в 1899 г.[43] профинансировал первую автомобильную компанию Форда. Первые автомашины Форда были дорогими и низкокачественными[44] — сочетание, которое не назовешь удачным, а потому к 1901 г. он оставил основанную им фирму. Однако его спонсор не хотел отказываться от предприятия[45]; он нашел другого инженера и переименовал свою компанию по имени основателя Детройта — так родилась фирма *Cadillac*.

В 1900 г. в Нью-Йорке, в действительности, было больше автопроизводителей, чем в Детройте, однако в начале 1900-х гг. в Детройте произошел взрыв в области автомобильного предпринимательства. Казалось, что в Детройте можно найти многообещающего автомобильного гения чуть ли не на каждом углу. Форд, Рэнсом Олдс, братья Додж, Дэвид Данбар Бьюик и братья Фишер — все они работали в Городе моторов[46]. Некоторые из них делали машины, однако в Детройте было много и независимых поставщиков, таких как братья Фишер (компания *Fisher Brothers*), которые стали обслуживать стартапы. Форд смог открыть новую компанию, получив деньги от братьев Додж, которые производили компоненты двигателей и шасси. Они обеспечили Форда финансами и запасными деталями[47].

Постепенно машины Форда становились все быстрее и дешевле. В 1906 г. Форд начал производить свою «Модель Н», автомобиль весом 1050 фунтов, который продавался по розничной цене в 500 долл., причем Форд

---

42. Nevins and Hill, *Ford*, vol. 1, 154–515.
43. *Ibid.*, 174–175.
44. *Ibid.*, 190–192.
45. Weiss, *Chrysler, Ford, Durant, and Sloan*, 11.
46. Nevins and Hill, *Ford*, vol. 1, passim.
47. *Ibid.*, 231.

продал так много этих машин (850 шт.), что вырвался в лидеры автомобилестроения[48]. В 1908 г. Форд ввел в производство свою «Модель Т», продававшуюся по 825 долл. (19 тыс. долл. по курсу 2010 г.)[49]. Спустя пять лет Форд начал производить эти Модели Т на движущейся конвейерной ленте, благодаря которой скорость и эффективность фабрики выросли. Естественно, прогресс в массовой индустриализации, предполагающий разбиение сложного производственного процесса на небольшие элементарные задачи, наметился задолго до Форда. В 1776 г. Адам Смит уже превозносил выгоды, получаемые при разделении труда на булавочной фабрике. Форд просто вывел этот процесс на новый уровень, используя машины для передвижения деталей и сделав так, чтобы действия его рабочих были идеально точно подогнаны друг к другу[50].

В предыдущей главе был рассмотрен принцип дополнительности Джевонса, согласно которому более эффективная информационная технология заставляет больше ценить информацию, получаемую в процессе личного общения, однако не все новые технологии приводят к увеличению прибыльности знаний. Сборочные линии Генри Форда — пример странного явления, идеи, уничтожающей знания. Хотя информационная технология, судя по всему, увеличивает отдачу от ума, машины, уменьшающие потребность в человеческом опыте, работают в противоположном направлении. Превращая людей в простые винтики огромного промышленного предприятия, Форд сделал так, что теперь они могли добиться высокой производительности, но почти ничего не знать. Но если людям не нужно много знать, у них понижается потребность в городах, распространяющих знания. Когда город создает достаточно сильную идею, уничтожающую знания, он прокладывает путь к собственной гибели.

Ирония и, в конечном счете, трагедия Детройта состоит в том, что его небольшие динамичные фирмы

---

48. Brinkley, *Wheels*, 87.

49. Nevins and Hill, *Ford*, vol. 1, 388.

50. *Ibid.*, 447–80. Наблюдения Адама Смита касательно булавочной фабрики см. в: Smith, *Wealth of Nations*, Cosimo, 10–11.

вместе с независимыми поставщиками породили гигантские, самодостаточные автомобильные компании, которые вскоре стали синонимом застоя. Форд понял, что массовое производство сделает его машины дешевле, но безмерно разросшиеся, замкнутые фабрики противоречили городским добродетелям — конкуренции и общительности. Форд понял, как создать сборочные линии, на которых можно было использовать таланты плохо образованных американцев, но в конечном счете понижение профессионального мастерства в Детройте повредило городу.

Успешные автомобильные компании скупили своих поставщиков, таких как *Fisher Brothers*, и их конкурентов. К 1930-м гг. только отчаянно смелый и хорошо финансируемый бизнесмен мог бы отважиться бросить вызов компаниям *General Motors* и *Ford*. Насыщенный интеллектуальный мир независимых городских предпринимателей уступил место нескольким крупным компаниям, для которых любые радикальные эксперименты означали слишком большие потери и слишком малую выгоду.

Генри Форд и промышленный Детройт

Когда автомобильные компании перешли от стадии инноваций к массовому производству, они перестали видеть какие-то либо преимущества в городском месторасположении. Плотные городские центры — идеальные места для появления новых идей, но они далеко не идеальны для производства миллионов Моделей Т. Стремление Форда перейти к массовому производству требовало фабрики, для которой не подходил ни один крупный город. В 1917 г. он начал строить свой завод в Ривер Руж в пригороде Дирборна, к юго-западу от Детройта[51]. В Ривер Руж он возвел комплекс из 93 зданий, рабочая площадь которых составила 7 млн кв. футов[52]. В Ривер Руж были свои собственные доки, железнодорожные линии и электростанция, так что сырье мож-

51. Nevins and Hill, *Ford*, vol. 2, 201–202.
52. *Ibid.*, 293.

но было превратить в автомашины не выходя за пределы одной фабрики[53].

Завод Форда в Ривер Руж запустил процесс переноса производств в пригороды, который будет продолжаться на протяжении всего XX в. И хотя автомобиль родился в городе, он оказался непослушным ребенком. Автомобили позволили американцам жить в пригородах, вдали от трамваев и переулков. Благодаря грузовикам стало можно строить фабрики вдали от железных дорог. Автомобиль и грузовик — вот то, что позволило людям и фирмам, стремящимся к большим пространствам, уехать из густонаселенных городских районов.

Однако в 1950-х гг. и Нью-Йорк, и Детройт начали сжиматься[54], когда выгоды, которые они некогда получали от портов и вокзалов, все больше теряли значение. С 1890 г. по наши дни реальная стоимость перевозки тонны груза на милю по железной дороге упала с двадцати центов до двух[55], поэтому уже не имеет большого значения, находится ли ваша фабрика рядом с транспортным узлом. До Второй мировой войны компании мирились с расходами на дорогую рабочую силу в северных городах, поскольку транспортная сеть значительно упрощала покупку сырья и отправку готовой продукции. Когда же транспортные издержки упали, выгоднее оказалось переехать в более дешевые места — пригородные фабрики, вроде Ривер Руж, южные штаты, где можно было нанимать работников без оглядки на профсоюзы, или в Китай. В то же время развитие автомобиля привело к устареванию старых городов, построенных на базе поездов и подъемников.

В этих старых городах выросло американское профсоюзное движение. Сэмюэль Гомперс, основатель Американской федерации труда[56], был производителем сигар из Нью-Йорка[57]. Десятки тысяч нью-йоркских работников швейной промышленности организовались в профсоюзы, заставив работодателей поднимать зарплаты и улуч-

---

53. *Ibid.*, 212–16.
54. U. S. Census Bureau, Population Division, Release Date June 2010; Gibson, «Population of the 100 Largest Cities».
55. Glaeser and Kohlhase, «Decline of Transport Costs».
56. Harvey, *Samuel Gompers*, 40–44.
57. *Ibid.*, 6.

шать условия труда — для этого они использовали массовые забастовки, такие как Великое волнение 1910 года[58].

В городах распространялись слухи о корпоративных злодеяниях, которые в начале XX в. помогли оформить общественную поддержку наемному труду. Однажды в мае 1937 г. профсоюзные деятели, которые пытались организовать рабочих Форда, собрались на пешеходном мосту через реку Ривер Руж. Они раздавали листовки, разоблачающие Форда, и позировали для фотографов из «Детройт-Ньюс». В разгар этой фотосессии служба безопасности Форда атаковала мирных организаторов. «Детройт-Ньюс» сфотографировала то, как эти люди били профсоюзных деятелей головой о бетон и избивали женщин[59]. Для Форда это была настоящая пиар-катастрофа, которая превратила участников профсоюза в героев. Спустя три года Форд все же уступил и подписал соглашение[60] с «Объединенными рабочими автомобилестроения» (*UAW*), который стал основой для полувекового владычества профсоюзов в северных промышленных городах.

Примерно в то же время федеральное правительство еще больше закрепило власть профсоюзов. Национальный закон о трудовых отношениях[61], принятый в 1935 г., затруднял увольнение бастующих рабочих и привел к образованию «закрытых предприятий»[62], все рабочие которых, по соглашению профсоюзов и фирм, должны были присоединиться к профсоюзу. На таких закрытых предприятиях нельзя было нанимать не состоящих в профсоюзе штрейкбрехеров, так что рабочие получили мощный рычаг влияния на промышленников. Компания, которая вложила миллионы или миллиарды в материальную инфраструктуру, не может легко переехать в том случае, когда рабочие требуют более высоких зарплат, премий, сокращения рабочего дня и других уступок. Если бастующие рабочие захватывают ценную инфраструктуру, например по время сидячей забастов-

58. Tyler, *Look for the Union Label*, 63.
59. Nevins and Hill, *Ford*, vol. 3, 139–41.
60. Nevins and Hill, *Ford*, vol. 3.
61. Russell A. Smith, «Taft-Hartley Act».
62. *Ibid.*

ки, они могут нанести настолько большой финансовый ущерб, что руководству зачастую не остается ничего, кроме как сдаться. В краткосрочной перспективе сила профсоюзов означала высокие зарплаты для нью-йоркских рабочих швейной промышленности и детройтских рабочих автозаводов, однако в конечном счете эти зарплаты заставили производителей уйти из этих городов.

Индустриализация «Солнечного пояса» была упрощена Законом Тафта-Хартли 1947 года, который позволил штатам принимать законы о «праве на труд» и запретил образование закрытых предприятий. В штатах с «правом на труд»[63] у профсоюзов не было особых возможностей диктовать свои условия, поскольку фирмы всегда могли обратиться к рабочим, не являющимся членами профсоюзов. Не удивительно, что производители все больше перемещались в такие штаты, удаляясь от старых промышленных регионов Америки. В одном классическом исследовании изучалось влияние законов о праве на труд на фабричные рабочие места в соседних округах, находящихся по разные стороны от границы двух штатов, в одном из которых работодатели могли нанимать на работу не только членов профсоюза. Выяснилось, что в период 1947–1992 гг. производство росло на 23,1% быстрее там, где работодатели имели такое право[64].

Высокая заработная плата на предприятиях с профсоюзами не так уж сильно тормозила Детройт в первые десятилетия после Второй мировой войны. Когда профсоюз работников автомобильной промышленности вынуждал трех крупнейших автопроизводителей повышать заработные платы, возросшие издержки в большинстве случаев просто перекладывались на потребителей. Автопроизводители получали такие прибыли, что могли позволить себе чуть ли самую дорогую рабочую силу на планете. Естественно, автомобильные компании не брезговали открытием заводов с более низкими расходами на рабочую силу, вот почему Детройт стал терять людей еще до того, как в автомобильной промышленности начался спад[65].

---

63. Vedder, «Right-to-Work Laws», 172.
64. J. Holmes, «Effect of State Policies on the Location of Manufacturing», 693.
65. June Manning Thomas, «Planning and Industrial Decline».

Промышленный спад, в конечном счете, ударил по всем старым городам. Бостонская транспортная индустрия, выросшая на клипперных судах и торговле с Китаем в первой половине XIX в., была вытеснена в результате развития пароходов[66]. Нью-йоркская швейная промышленность схлопнулась в конце 1960-х и в 1970-х гг.[67], причем город потерял более 300 тыс. рабочих мест за период с 1967 по 1977 г.[68] Бегство промышленности из города не обязательно было чем-то плохим, ведь производство товаров в более дешевых местах означает, что товары для обычных людей дешевеют, однако для индустриальных городов мира оно стал смертельно опасным вызовом.

Те силы, которые привели к опустошению промышленных городов Америки, создали похожие «ржавые пояса» и в Европе. В 1937 г., за три года до рождения Джона Леннона[69], в Ливерпуле было 867 тыс. жителей. Ливерпуль был и остается крупным портом, соединяющим Англию с остальным миром. Хлопок-сырец, используемый на гигантских манчестерских ткацких фабриках, прибывал в Ливерпуль, а готовая ткань уходила из Англии через тот же порт. Точно так же, как в Нью-Йорке, и ровно по тем же причинам сахароварение в Ливерпуле было некогда процветающим бизнесом. Однако после 1937 г. Ливерпуль, как и Детройт, потерял около половины своего населения[70]. Технологии, позволяющие экономить человеческий труд, например применение контейнеров, лишили труда тысячи портовых грузчиков[71]. Снижение транспортных расходов позволило производству переместиться в менее дорогие области. Британские профсоюзы были даже сильнее профсоюза работников автомобильной промышленности, а расходы на управление фабрикой здесь намного выше, чем в Китае. Лондон сумел заново изобрести себя, опираясь

66. Glaeser, «Reinventing Boston», 131–32.
67. Glaeser and Kahn, «From John Lindsay».
68. Расчеты автора основаны на данных американского бюро переписи населения: U. S. Census Bureau, County Business Patterns 1967 and 1977.
69. BBC News, «Liverpool Hails Population Rise», http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/merseyside/3644164.stm
70. McElroy, *Key Statistic Bulletin*.
71. Levinson, *The Box*.

на такие интеллектуальные сферы, как финансы, однако ареалы производства промышленных товаров, такие как Ливерпуль и старый индустриальный север Англии, оправиться так и не смогли.

После столетий сонной сельской жизни Испания оказалась в числе последних европейских стран, приступивших к индустриализации, но даже здесь эпоха промышленного города закончена. В 1959 г. Франко, пусть и запоздало, наделил полномочиями новую команду экономистов-технократов[72], которая провела либерализацию испанской экономики. В период 1960–1975 гг. Испания быстро урабнизировалась, а ее ВВП рос быстрее, чем у любой другой страны в мире[73], за исключением Японии. Низкие заработные платы и близость к европейским рынкам превратила ее порты, например Бильбао, в естественный плацдарм для предприятий тяжелой промышленности, например сталелитейной. Однако Бильбао, как и Детройт, пострадал, когда в 1970-х гг. цены на нефть подскочили и в мире началась рецессия, а другие, более дешевые страны начали конкурировать с европейскими производителями[74]. В период с 1981 по 1995 г. население Бильбао сократилось на 14%[75].

Откуда берется бунт?

Города страдают от экономического спада не только непосредственно, т. е. от потери рабочих мест и снижения зарплат, но также и от косвенных последствий, таких как социальные волнения и резкое сокращение налоговых поступлений, которые могут быть не менее опасными. Распад промышленного города открыл путь волне преступности и бунтов в 1960-х гг., а также обусловил растущее бессилие государственного сектора, который всего лишь пытался сохранить платежеспособность. В яркие и оптимистичные времена начала 1960-х гг. многие

72. «Spain», *Encyclopædia Britannica*.
73. Maddison, «Statistics on World Population».
74. «Bilbao», *Encyclopædia Britannica*.
75. Instituto Nacional Estadistica (Spain), www.ine.es, De Facto Population Figures from 1900 Until 1991 and De Jure Population Figures from 1986 Until 1995.

американские города отказались от политиков старого стиля, работавших в рамках существующей политической машины, и обратились к молодым харизматичным лидерам. В Детройте и Нью-Йорке союз либералов и афроамериканцев выбрал, соответственно, Джерома Кавану и Джона Линдсея. И если их предшественники считались пособниками полицейского произвола, Кавана пообещал следить за справедливым исполнением закона. Он запустил несколько программ позитивной дискриминации и прошел маршем с Мартином Лютером Кингом. Джон Линдсей также боролся с полицейским произволом и поддерживал позитивную дискриминацию. Звездный час Линдсея наступил на следующий день после выстрела в Кинга, когда он прошел по улицам Гарлема, успокоив бушевавшие страсти своей теплотой и состраданием.

Но, в конечном счете, ни один из этих двух мэров не мог контролировать силы, терзавшие их города. Ни одного из них нельзя винить в том, что они не смогли остановить уход промышленного производства из города — встречные ветра экономики были слишком сильны. Также нельзя возлагать на них ответственность за социальное недовольство, выплеснувшееся на улицы американских городов в 1960-х гг. вслед за экономическими неурядицами, после выросших, но не оправдавшихся ожиданий, а также разрушения традиционных средств социального контроля. Однако оба мэра совершили ошибки, которые усугубили тяжелое положение их городов.

Главный порок Линдсея состоял в том, что он не мог совладать с расходами, особенно когда приходилось иметь дело с сильными муниципальными профсоюзами и забастовками на транспорте. Линдсей, бывший сначала республиканцем, надеялся ограничить профсоюзные повышения зарплат, однако его положение — конгрессмена от манхэттенского фешенебельного округа — едва ли могло помочь ему выиграть в уличных боях с транспортными рабочими. В конце концов забастовкам он предпочел повышение зарплат, а растущие расходы городского правительства все больше скрывались благодаря изобретательной бухгалтерии, которая в 1975 г. едва не привела Нью-Йорк к банкротству. Фатальным недостатком Кава-

ны было то, что он стремился уничтожить все трущобы и построить вместо них высокие здания, пользуясь федеральными средствами, выделяемыми на реконструкцию и модернизацию городов. Детройтский рынок недвижимости достиг наивысшего уровня в 1950-х гг., а когда Кавана был избран, этот рынок уже находился в состоянии депрессии. Город терял людей, и домов в нем было полно. Зачем же в таком случае вкладываться в новое строительство? Успешные города должны заниматься строительством, чтобы удовлетворить растущий спрос на жилое пространство, но это не значит, что строительство само по себе *приводит* к успеху.

Возможно, городская реконструкция и в Детройте, и в Нью-Йорке позволила заменить малопривлекательные трущобы блестящими новыми зданиями, но это не смогло затормозить их упадок. На самом деле эти прекрасные новые здания были попросту потемкинскими деревнями, распространившимися по всей Америке,— их строили, чтобы у политиков было ощущение успешности их городов. Однако в Детройте было множество зданий, и больше ему было не нужно. В чем он нуждался, так это в человеческом капитале — новом поколении предпринимателей, таких как Форд, Дюрант и братья Додж, которые могли бы создать некую новую индустрию, т.е. сделать то, что Шокли и выходцы из *Fairchild* сделали в Кремниевой долине. Инвестиции в места, а не в людей, были, вероятно, наиболее серьезной ошибкой в городской политике в течение последних 60 лет.

Оба мэра потерпели неудачу и в борьбе с преступностью. Количество убийств в Нью-Йорке с 1960 по 1975 г. выросло в 4 раза, и тот же тревожный тренд проявился и в Детройте[76]. Однако расовая дискриминация и полицейский произвол в обоих городах заставили мэров отдать приоритет показателям, а не исполнению закона. Афроамериканцы не желали больше терпеть притеснения со стороны белых молодчиков, будь они в полицейской форме или без нее. В Детройте полиция, на 93% состоявшая из белых, никак не вписывалась в город, в котором численность чернокожего населения прибли-

76. Monkkonen, *Homicides in New York City*.

жалась к 50%. И если последующие мэры, такие как Руди Джулиани, снизят уровень преступности за счет строгих полицейских мер, в 1960 гг. не всем было понятно, что именно агрессивное правоприменение позволит сохранить мир.

Если спуститься от угла Элмхерст-стрит по бульвару Роза-паркс меньше чем на милю, можно увидеть заброшенный парк, занимающий угол 12-й улицы и Клэрмонт Авеню. Это место, где произошло событие, от которого Детройт не оправился до сих пор, спустя почти полвека. Прекрасным воскресным утром 23 июля 1967 г. в клубе, находившемся на этом углу, еще не закончилась вечеринка для ветеранов, вернувшихся из Вьетнама, когда детройтское отделение полиции начало проверку. Отделу полиции нравов, известному своим произволом в отношении чернокожих жителей города, понадобилось какое-то время на то, чтобы увести всех 85 участников вечеринки. Собралась глумливая толпа из 200 человек, которые начали бросать бутылки в полицейских, вынужденных отступить. Толпа все росла и росла, и вскоре Детройт вспыхнул[77].

Бунты — это классический пример переломного момента. Быть одним из трех бунтовщиков опасно, поскольку полиция, скорее всего, поймает вас, но вероятность ареста гораздо ниже, если вы — один из трех тысяч. В Детройте шестьсот полицейских не могли справиться с тысячами бунтовщиков[78], которые поджигали и грабили город. Кавана полностью утратил контроль над городом. Бунт окончился только после того, как в четверг[79] высадились тысячи парашютистов 82-й и 101-й десантных дивизий, которых поддержали бронетранспортеры. К моменту, когда этим силам удалось сбить вспыхнувшее насилие, 43 человека было убито, 1400 здания — сожжено, 1700 магазинов — разграблено, а 7000 человек — арестовано[80].

Легко понять, почему афроамериканцы Детройта начали бунт. Их притесняла полиция, укомплектованная

77. Sugrue, *Origins of the Urban Crisis*, 259.
78. Rucker and Upton, *Race Riots*, vol. 1, 167.
79. Thompson, *Whose Detroit?*
80. Rucker and Upton, *Race Riots*, vol. 1, 165.

белыми выходцами с Юга. Их десятилетиями систематически не допускали к белым рабочим местам на автозаводах, а на той работе, которую они получали, им обычно платили меньше или же предлагали худшие условия труда. Статистика показывает, что Детройт был не единственным городом, в котором тлело это возмущение черных: бунты чаще всего происходили в городах с большой численностью молодых безработных афроамериканцев.

В городах с большим числом полицейских бунты оказались слабее[81]. К сожалению, жесткое применение законных мер является, видимо, единственным эффективным способом остановить бунт, если он уже начался. Три крупнейших эксперта по гражданским беспорядкам резюмировали свои исследования связи между диктатурой и бунтами одной выразительной фразой: «Репрессии работают»[82]. Жестокие режимы, сурово карающие бунтовщиков, отличаются меньшим числом бунтов, и это, вероятно, объясняет, почему при демократиях бунты случаются чаще, чем при диктатурах, и почему в прогрессивных серверных городах их было больше, чем на расистском Юге.

Бунты — один из примеров коллективного действия, обеспечиваемого городами: они могут показаться вечным городским проклятием, но ведь именно с бунтов в Стеенвоорде началась Нидерландская революция, которая привела к созданию первой в Европе современной республики, а действия беспорядочной толпы в Бостоне стали критическим моментом на пути Америки к революции и республике. Томас Джефферсон писал: «Я понимаю, что большие города пагубно влияют на нравственность, здоровье и свободы человека», однако его собственные свободы многим были обязаны городским агитаторам — таким как Сэм Адамс и Джон Хэнкок, которым удалось разжечь конфликт с Англией как раз по той причине, что большой порт Бостона позволил им собрать толпу.

Так же, как у короля Георга III, у лидеров американских городов в 1960-х гг. было два возможных ответа на бунты. Первый — беспрекословное исполнение зако-

---

81. DiPasquale and Glaeser, «Los Angeles Riot», 56.
82. Charles Tilly, Louise Tilly, and Richard Tilly, *The Rebellious Century*.

на и зачистка улиц при помощи комендантского часа. Другой ответ — пойти навстречу бунтовщикам и попытаться построить более справедливое общество. Второй подход, конечно, кажется предпочтительным, и он привлекал Кавану и Линдсея. В 1960–1970-х гг. многие лидеры с реформаторскими убеждениями стремились создать в своих городах большее расовое и социальное равноправие. К несчастью, они лишь доказали, насколько сложно устранить серьезные социальные несправедливости на городском уровне.

Ужасная история американского расизма помогает объяснить, почему так много афроамериканцев готовы были взбунтоваться, но она не отменяет того факта, что эти бунты нанесли колоссальный ущерб американским городам, особенно их афроамериканским жителям. В конце концов бунтовщики жгли дома несостоятельных белых, живших в пригородах. Эти бунты и растущий уровень преступности способствовали формированию ощущения, что цивилизация покинула города. В результате многие из тех, кто могли уехать из Детройта, сделали это.

Обновление города: Нью-Йорк с 1970-х

Еще в 1970-х гг. казалось, что практически каждый старый индустриальный город — обречен. Нью-Йорк и Детройт не могли оправиться от удара, нанесенного кризисом в базовых отраслях, причем перспективы Нью-Йорка казались еще более мрачными, чем у Детройта, поскольку автомобильная промышленность была теснее привязана к Городу моторов, чем швейная — к Готэму. В 1977 г. рабочие в округе Вэйн (Мичиган), куда входит и Детройт, получали больше работников с Манхэттена[83].

---

83. Используя данные County Business Patterns за 1977 г., мы извлекли данные для округа Уэйн (штат Мичиган) и округа Нью-Йорк (Манхэттен, штат Нью-Йорк). В округе Уэйн общая сумма заработных плат составляла 12 231 051 тыс. долл., а общее число наемных работников — 797 342, так что средний годовой заработок составлял 15 340 долл. В округе Манхэттен общая сумма заработных плат составляла 26 342 663 тыс., а общее число наемных работников — 1 765 942, так что средний годовой зарабо-

Правительство Нью-Йорка находилось ничуть не в лучшем положении, чем правительство Детройта. В 1975 г. штат Нью-Йорк создал Корпорацию муниципальной поддержки (*Municipal Assistance Corporation*), которая должна была взять на себя обслуживание финансов города, чтобы предотвратить его банкротство, которое должно было случиться, несмотря на чуть ли не самые высокие в стране налоги[84].

Но если Детройт так и не смог оправиться от спада, Нью-Йорк восстановился.

Объяснений возрождения Нью-Йорка предостаточно. Некоторые фанаты команды *New York Yankees* считают, что силу городу вернули хоум-раны Регги Джексона. Урбанисты-хипстеры кивают на Энди Уорхола и искусство[85]. Мэр Джулиани считает, что это его заслуга. Во всех этих точках зрения есть кое-что верное, однако в первую очередь воскрешение Нью-Йорка было связано с взрывным ростом предпринимательства, прежде всего в финансовых услугах. В 2008 г. более 78,6 млрд долл.[86] было выплачено работникам сектора, который в данных американского бюро переписи населения обозначается как «Страхование, биржевые контракты, а также иные финансовые инвестиции и связанные формы деятельности». Причем в эту сумму не включены те действительно огромные выплаты, которые получают собственники финансовых фирм.

Стойкость Нью-Йорка казалась загадкой еще шестьдесят лет назад, и тогда-то экономист Бенджамин Шайниц высказал мысль, что сила города обусловлена его традицией предпринимательства, которую поддерживали небольшие швейные фирмы. Шайниц предположил, что наемные работники больших сталелитейных компаний Питтсбурга учили своих детей слушаться начальника и не высовываться, тогда как производители одежды из Нью-Йорка учили детей идти на

ток равнялся 14917 долл., что примерно на 3% меньше заработка в округе Уэйн. См.: U. S. Census Bureau, 1986-04-28, County Business Patterns, 1977: U. S. Summary, State, and County Data, http://hdl.handle.net/1902.2/8464, Interuniversity Consortium for Political and Social Research, version 1.

84. Cannato, *Ungovernable City*.

85. Currid, *Warhol Economy*.

86. U. S. Census Bureau, County Business Patterns 2008, www.census.gov/econ/cbp

риск[87]. Конечно, отец миллиардера-финансиста Сэнди Вейла, начинавший в качестве портного, а затем переключившийся на импорт стали, вырастил сына, которому было удобнее открыть собственную компанию, чем работать на кого-то другого[88].

В городах часто происходили интеллектуальные всплески, когда одна умная идея порождала другие. Художественное возрождение во Флоренции было одним из таких всплесков, а промышленная революция в Бирмингеме и Манчестере — другим. Финансовый взрыв в конце XX в. в Нью-Йорке был спровоцирован точно такой же инновацией, возможностью количественно оценивать соотношение рисков и доходов, благодаря чему инвесторам стало проще торговать более рискованными активами, начиная с «мусорных» акций и заканчивая ипотечными ценными бумагами, а это стимулировало рискованные и высокодоходные операции, например выкуп с привлечением кредитов малоэффективных компаний[89] — таких как *RJR/Nabisco*[90]. Сегодняшние миллиардеры, разбогатевшие на хедж-фондах, последнее звено в этой длинной цепи связанных друг с другом новаторов.

Миллионам людей по всему миру, которые с неодобрением взирают на финансовые инновации Нью-Йорка, возможно, пришлась бы по душе история Майкла Блумберга, умного трейдера, ставшего предпринимателем в другом секторе экономики. В 1970-х гг. Блумберг сделал карьеру в *Salomon Brothers*, где он управлял торговым залом фирмы, пока не ушел в высокотехнологичный мир системных разработок, уволившись, в конечном счете, в 1981 г. Блумберг занялся информационными технологиями, и в течение трех последующих десятилетий его компания стала настоящим гигантом, поставляющим именно то, что желали получить трейдеры с Уолл-стрит, все больше заинтересованные в количественных методах и данных,— профессиональные терминалы и обширный поток постоянно обновляемой информации.

---

87. Chinitz, «Contrasts in Agglomeration», 281, 284–85.
88. Langley, *Tearing Down the Walls*, 8.
89. Bernstein, *Against the Gods*, 300–302.
90. Burrough and Helyar, *Barbarians at the Gate*, 5.

Но хотя Блумберг сделал состояние на переводе информации в электронную форму, он понимает ценность работы лицом к лицу. Свои офисы он построил по модели «открытой планировки», соответствующей торговым залам Уолл-стрит, вроде того, которым он управлял в *Salomon Brothers*. Информационные потоки внутри фирмы укрепляли его успех. Во всем мире богатые люди, как правило, отгораживаются большими офисами и декорированными стенами, однако в торговом зале биржи некоторые из богатейших людей мира работают вплотную друг к другу. Богатые трейдеры отказываются от приватности в пользу тех знаний, которые можно получить лишь рядом с другими людьми. В определенном смысле торговые залы — это просто города в миниатюре. Когда Блумберг в 2002 г. еще раз сменил поле деятельности, став мэром Нью-Йорка, он внедрил открытую планировку и в мэрии[91].

И если Нью-Йорк возрождался как финансовый феникс, Детройт неумолимо клонился к упадку. Крах Города моторов стал, во многих отношениях, результатом наследия, созданного успехом Генри Форда. Обновление города возможно благодаря традиционным городским добродетелям, которые можно было найти в Детройте XIX в.,— образованным работникам, небольшим предпринимателям и творческому взаимодействию различных отраслей. В конце XX в. в Детройте господствовала одна-единственная отрасль, в которой были наняты сотни тысяч низкоквалифицированных рабочих, работавших на трех вертикально интегрированных фирмах. Это была буквально смертельная смесь.

Такие города с крупными фирмами, как Детройт, страдали от меньшего уровня занятости, если сравнивать их с городами с большим числом мелких работодателей. Если брать метропольные ареалы, 10%-ное увеличение числа фирм из расчета на рабочего в 1977 г. было связано с приростом занятости на 9% в 1977–2000 гг. Это отношение сохраняется в любых отраслях, независимо от того, каков возраст компаний и насколько велики города[92].

---

91. Bloomberg and Winkler, *Bloomberg*.
92. Glaeser et al., «Clusters of Entrepreneurship».

Большие вертикально интегрированные фирмы в краткосрочной перспективе могут быть весьма производительными, но они не создают условий для энергичной конкуренции и новых идей, которые так необходимы для долгосрочного успеха городов. Ни один мелкий предприниматель, даже с опытом и куражом Джона Делореана, не мог надеяться на успех в конкуренции с Большой тройкой. Детройт уничтожил разнообразие и конкуренцию, которые стимулируют рост. Кроме того, город конвейеров никогда не инвестировал в образовательные структуры, которые позволили вернуться в строй более разносторонним городам, таким как Бостон, Милан и Нью-Йорк.

Между тем снижение транспортных издержек позволило европейским и японским конкурентам продавать машины на американском рынке. И если Большая тройка давно потеряла желание серьезно рисковать, Соичиро Хонда начал создавать небольшие автомобили с экономным расходом топлива. Автомобильная промышленность Детройта оставалась на плаву благодаря некоторым случайным находкам, таким как минифургон или внедорожник, но времена ее безраздельного господства остались в прошлом. В 1970-х гг., когда высокие цены на бензин умерили желание американцев покупать модели *Cadillac El Dorados* или *Chrysler Imperials*, Детройту нечего было больше предложить. Чем сильнее был упадок автомобильной индустрии, тем больше проседал Детройт. Эпоха индустриального города — с его огромными фабриками и могущественными профсоюзами — закончилась.

Праведный гнев Колмана Янга

Падение Детройта больше связано с экономикой, чем политикой, однако политическая реакция на упадок города лишь усугубила ситуацию. Нью-Йорк ответил на кризис 1970-х гг., отказавшись от мечты покончить с социальной несправедливостью на локальном уровне — вместо этого стали выбирать центристских, профессиональных мэров — Коха, Динкинса, Джулиани, Блумберга, которые решили сделать город как можно более привлекательным для работодателей и жителей, принадлежав-

ших к среднему классу. Детройтом же руководил страстный борец, чей гнев был понятен, но бесполезен.

Семья Колмана Янга переехала в Детройт из Алабамы в 1920-х гг.[93] Он получил работу у Генри Форда[94], но в итоге был занесен в черные списки автомобильной отрасли, поскольку участвовал в рабочем движении и борьбе за гражданские права[95]. Во время Второй мировой войны Янг присоединился к «Летной бригаде Таскиги» в качестве пилота бомбардировщика. Это подразделение, состоявшее исключительно из черных, впервые дало афроамериканцам возможность воевать в воздухе за свою страну. В 1943 г. тлеющие расовые антипатии Детройта взорвались, породив массовый мятеж, который, вероятно, начался тогда, когда белая молодежь набросилась на черных в парке Белл-Айл. Белые полицейские ответили стрельбой, убив семнадцать черных и ни одного белого[96]. Федеральное правительство решило, что будет разумно перевести весь чернокожий летный состав бомбардировщиков вместе с Янгом из Детройта[97] — сначала в Кентукки, а затем в Фримэн Филд в Индиане.

В Фримэн Филд было два офицерских клуба, отдельных, но не равноценных — для белых инструкторов и для черных учеников. Янг использовал свой опыт профсоюзного организатора, полученный им на улицах Детройта, чтобы попытаться объединить два этих клуба. Черные офицеры толпой вошли в белый клуб, но были арестованы. Через какое-то время под давлением афроамериканских групп они были отпущены и переведены обратно в Кентукки, где офицерский клуб был открыт для всех, но белые офицеры могли посещать и другой клуб — в Форт-Ноксе[98].

Восемнадцать лет после войны Янг карабкался вверх по политической лестнице Детройта. В 1951 г. он основал Национальный негритянский рабочий совет[99], радикализм которого привлек внимание сенатора Джона

---

93. Young and Wheeler, *Hard Stuff*, 16.
94. *Ibid.*, 40–41.
95. Coleman A. Young Foundation, biography, www.cayf.org/about_person.php
96. Young and Wheeler, *Hard Stuff.*, 84–85.
97. *Ibid.*, *Hard Stuff*, 59.
98. *Ibid.*, 65–78.
99. *Ibid.*, 113.

Маккарти и его Комиссии по расследованию антиамериканской деятельности. Когда Янга спросили о его товарищах, он отказался отвечать, заявив, что «вы, видимо, спутали меня со стукачом»[100]. Наконец, в 1963 г. его радикализм совпал с духом времени, и он был избран в сенат штата[101]. Тремя годами позже стал лидером сенатского меньшинства[102]. Он провел законы, запрещающие расовую дискриминацию в жилищной сфере[103], а также ввел первый в Детройте подоходный налог[104].

Местные подоходные налоги служат иллюстрацией проблемы, связанной с попытками создать справедливое общество в пределах одного города. Прямое следствие подоходного налога Янга состояло в том, что у богатых забирали деньги, которые шли на финансирование служб, помогавших бедным. Косвенное следствие — в том, что у богатых граждан и предприятий появилось больше причин уехать из города. Исследование, проведенное четырьмя экономистами, показывает, что в трех из четырех крупных городов более высокая ставка налогов лишь незначительно увеличивала налоговые поступления, поскольку в ответ на повышение налогов экономическая деятельность быстро рассеивается[105]. В таком упадочном месте, каким был Детройт, благие, казалось бы, планы местного перераспределения средств могут запросто аукнуться ускорением бегства богатых людей и фирм, что ведет лишь к еще большей изоляции бедняков.

После того как карьера Джерома Каваны была уничтожена бунтом, он подал в отставку, а в 1973 г., когда доля черного населения продолжала расти, Янг наконец был избран мэром[106]. Его публичные взгляды стали выражением не раз обманутых надежд черного сообщества Детройта, и он легко смог победить и на следующих четырех выборах[107], когда Детройт превращался из горо-

---

100. «Coleman A. Young, 79, Mayor of Detroit and Political Symbol for Blacks, Is Dead», *New York Times*, Nov. 30, 1997.
101. Young and Wheeler, *Hard Stuff*, 165.
102. *Ibid.*, 169.
103. *Ibid.*, 166.
104. Rich, *Coleman Young*, 86.
105. Haughwout, et al., «Local Revenue Hills: Evidence from Four U. S. Cities».
106. *Ibid.*, 105.
107. *Ibid.*, 112, 115, 118: здесь описаны выборы 1977, 1981, 1985 гг. См.: Steven A. Holmes, «The 1989 Elections».

да, в котором в 1970 г. было 55,5% белых, в сегодняшний город, где в 2008 г. белые составляли лишь 11,1% населения[108].

Прямолинейный стиль Яна неизменно господствовал в заголовках газет в течение всех двадцати лет, которые он провел на посту мэра. Он считал, что ругательства могут принести пользу: «Вы можете выразиться точнее и убедительнее, если правильно подберете ругательства»[109]. Он утверждал, что белые даже не подозревают о масштабах своего собственного расизма: «Жертве расизма намного проще сказать, расист вы или нет»[110]. Некоторые полагали, что Янг прогонит преступников в пригород, когда он призвал их «уехать из Детройта» и «взять курс на восьмимильную дорогу»[111] — автотрассу, которая связывает Детройт и его северные пригороды. Разумеется, у мэра не было времени на своих врагов, и он был рад увидеть, как они уходят из города.

Воинственность Янга создала у многих сторонников впечатление, будто в его лице они получили бесстрашного защитника, сражающегося за них в мэрии. Афроамериканцы Детройта, к которым годами относились как к гражданам второго сорта, наконец смогли поднять голову. К несчастью, отрицательный опыт Янга, обусловленный расовой несправедливостью, лишил его желания умасливать белое население города. Кроме того, продолжающееся бегство белых из Детройта было в его политических интересах.

Эффект Керли

Экономисты давно уже доказали, что способность граждан «голосовать ногами» создает конкуренцию среди правительств местного уровня, которая полезна примерно так же, как и конкуренция среди компаний. Однако

---

108. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for Detroit, данные получены при помощи сервиса American FactFinder; Gibson and Jung, «Historical Census Statistics on Population Totals by Race», Working Paper No. 76, detailed tables, Michigan.
109. Young, *Quotations of Mayor Coleman A. Young*, 6.
110. *Ibid.*, 1–2.
111. *Ibid.*, 35.

у этой оптимистичной картины есть определенные ограничения. Иногда, как показывает история Колмана Янга и Детройта, возможное бегство избирателей может создать искаженные политические стимулы, которые лишь ухудшают качество работы правительства. Это явление я назвал эффектом Керли[112] по имени колоритного бостонского мэра Джеймса Майкла Керли.

У Керли было много общего с Янгом, во всяком случае он был еще более воинственным. Керли провозгласил себя защитником бедного этнического меньшинства (ирландцев) и пришел к победе, пообещав восстановить справедливость[113]. Керли часто делал заявления, которые приводили в ярость бостонских браминов, например, он назвал англосаксов «странной и глупой расой»[114]. Он избирался мэром Бостона четыре раза, а не пять, как Янг, зато Керли один раз был избран губернатором[115]. Но, опять же, в отличие от Янга, два года своей службы он провел в тюрьме[116], отбывая срок, полученный по обвинению в коррупции.

Однажды в 1916 г., когда шел первый срок Керли-мэра, британский офицер, занимавшийся набором солдат, спросил Керли, может ли он приглашать бостонцев британского происхождения присоединиться к Британии, чтобы воевать на ее стороне в Первой мировой войне. Керли ответил: «Давайте, полковник, заберите всех этих чертей с собой»[117]. Чем больше Бостон превращался в город бедных ирландцев, тем с большей вероятностью Джеймс Майкл Керли мог снова стать мэром.

Эффект Керли иллюстрирует опасность этнической политики, особенно в городах, откуда довольно легко уехать. Бостонской экономике пошло бы на пользу, если бы богатые янки остались в городе, однако Керли делал все, чтобы избавиться от них. Точно так же экономике Детройта повредил массовый исход состоятельных белых. Возможно, Янг никогда открыто не говорил им, что они должны уехать, но он сделал слишком мало

---

112. Glaeser and Shleifer, «Curley Effect», 2.
113. Beatty, *Rascal King*, 3.
114. *Ibid.*, 170.
115. *Ibid.*, 3.
116. *Ibid.*, 443, 465, 473, 481.
117. *Ibid.*, 5.

для того, чтобы они остались. Трудно не симпатизировать гневу мэра, если учесть все несправедливости, от которых он пострадал, однако праведный гнев редко ведет к мудрой политике.

Мобильность состоятельных и успешных людей ограничивает способность правительства любого города играть в Робин Гуда. Богатые могут без особого труда уехать из депрессивного, клонящегося к упадку города. Средний класс сбежал от Колмана Янга, переехав в пригороды.

Строительный комплекс

У Янга была экономическая стратегия развития Детройта, однако он преследовал неверные цели. Вместо того чтобы попытаться привлечь умных, богатых и предприимчивых людей, он строил здания — совершая, таким образом, ту же ошибку, что и Джером Кавана, который спутал построенный город с настоящим. Столетиями политические лидеры использовали новые строения для создания видимости городского успеха. Император Веспасиан, правивший Римом в I в. н. э., пытался представить свою власть законной за счет обширных строительных проектов, таких как Колизей[118]. Через восемнадцать столетий генерал Григорий Потемкин, как гласит легенда, строил показные деревни, выглядевшие процветающими, чтобы произвести впечатление на свою императрицу Екатерину Великую[119]. И сегодня лидеры городов любят позировать на открытии крупных сооружений, которые, как может показаться, доказывают, что их муниципалитет добился новых успехов или вернулся к старым. Федеральное правительство лишь закрепило эту тенденцию, предлагая миллиарды на строительство и транспорт, но гораздо меньше — на школы и безопасность.

Эта склонность полагать, будто город может спастись от упадка за счет новых строек, — пример строитель-

---

118. Levick, *Vespasian*, 127–28 (Colosseum), 129.

119. «Grigory Aleksandrovich Potemkin», Encyclopædia Britannica, www.britannica.com/EBchecked/topic/472610/Grigory-Aleksandrovich-Potemkin-Prince-Tavrichesky-Imperial-Prince

ного заблуждения, предполагающего, что новое массовое строительство обязательно ведет к успеху городов. Обычно успешные города строят, потому что экономическая активность заставляет людей платить за жилье, а строители готовы удовлетворить эти потребности. Однако строительство — это побочное следствие, а не причина успеха. Застраивание упадочного города, в котором зданий уже больше, чем нужно,— это просто глупость.

В 1970-х гг. хоккейная команда *Detroit Red Wings* грозилась уехать из города. Янг среагировал, построив стадион «Арена Джо Луиса»[120] за 57 млн долл. (205 млн по курсу 2010 г.), который стали сдавать *Red Wings* в аренду по цене ниже рыночной. Город сохранил свою главную спортивную команду, но заплатив огромную цену. В 1987 г. в Детройте открылась монорельсовая дорога *People Mover*[121], строительство которой обошлось в более чем 200 млн долл. (более 425 млн по курсу 2010 г.). Система длиной в три мили перевозит ежедневно 6,5 тыс. человек, а на ее функционирование ежегодно требуется 8,5 млн долл. субсидий[122]. Это, возможно, самый абсурдный из всех транспортных проектов в стране. Хотя обществу он был навязан с помощью неоправданно оптимистичных прогнозов пассажиропотока, места в нем заполняются самое большее на треть. Детройту никогда не была нужна новая система общественного транспорта. Улицы под *People Mover* обычно пусты, и по ним могли бы ходить колонны автобусов.

В 1970-х гг. большие надежды возлагались на центр «Ренессанс» (*Renaissance Center*). Центр получил налоговые льготы вместе с горячей поддержкой и Янга, и Каваны, но на самом деле это был пример, скорее, частной, а не общественной глупости[123]. Генри Форд II как-то решил, что Детройт можно спасти благодаря огромному сооружению, в котором будет несколько миллионов квадратных футов офисных площадей. К сожалению, в те годы Детройт нуждался отнюдь не в новом про-

120. Ankeny and Snavely, «Renovate Joe or Build Rink?»
121. Wilkerson, «Detroit's Monorail Opens».
122. Henion, «People Mover Grows Up».
123. Nicholson and Jones, «Detroit's New Towers of Hope».

странстве. Строительство центра стоило 350 млн но потом, в 1996 г., он был продан *General Motors* меньше, чем за 100 млн[124]. Сегодня *General Motors* занимает место гигантского белого слона Генри Форда II.

В 1981 г. Колман Янг и *General Motors* объединились ради еще одного строительного проекта. Янг использовал право государства на принудительное отчуждение частной собственности, чтобы разрушить более тысячи домов в этническом районе Полтаун[125]. Активисты протестовали[126] и подали иск в Верховный суд Мичигана, однако Янг все равно получил земли и отдал их *General Motors*, чтобы построить новую высокотехнологичную фабрику в границах города. Завод все еще работает — на его 456 акрах занято примерно 1400 человек, но вряд ли можно понять, в чем польза от переселения 4000 человек, понадобившегося для создания в границах города столь обширного предприятия[127].

Строительные проекты Детройта, конечно, изменили облик города. Центр «Ренессанс» возвышается над всей округой. Поездка на *People Mover* напоминает путешествие в *Disney World*, если бы последний находился посреди безрадостного упадочного города. Но, как и в других проблемных городах, миллиарды, потраченные на инфраструктуру, были не нужны городу. И это не удивительно — зачем увеличивать объем недвижимости в месте, в котором ее и так уже достаточно, в том числе незанятой. Провал реконструкции города отражает провал на всех уровнях управления, которое не смогло понять, что на самом деле успех города определяется людьми, а не строениями.

Могла бы иная государственная политика спасти Детройт? К моменту избрания Янга ситуация в Детройте зашла уже далеко, и я подозреваю, что даже самый лучший политический курс мог бы лишь облегчить страдания города. Но можно представить и иной путь, если бы он был выбран десятилетиями ранее, когда город был намного богаче. Возможно, если бы город использовал

---

124. Meredith, «G.M. Buys a Landmark».
125. Wylie, *Poletown*, ix, 52.
126. Wylie, *Poletown*.
127. Whitford, «Factory Gets a Second Chance»; Wylie, *Poletown*, ix.

свое богатство вместе с политической силой и начал еще в 1920-х гг. инвестировать в образование на всех уровнях, в нем смог бы сложиться человеческий капитал, который стал основой для выживания постиндустриальных городов.

Кто остается в «Ржавом поясе»

Суровая действительность промышленного упадка и политических провалов выглядела так: в 2008 г. доход на душу населения в нем составлял 14 976 долл.[128], т. е. всего лишь 54,3% от среднего для США значения. Уже до рецессии, в 2006 г., уровень безработицы в Детройте составлял 13,7%[129], что было намного больше, чем в ближайшем по величине городе. Зимы здесь холодные — средняя температура в январе составляет −4,05 °С[130], а американцы, похоже, любят теплый климат. На протяжении всего прошлого века лучше всего рост города предсказывался по январской температуре. Если учесть эти базовые условия — холод и бедность, нам, возможно, стоит задаться вопросом не о том, почему Детройт пришел в упадок, а о том, почему в нем все-таки остались жить 777 тыс. человек[131].

На этот вопрос у каждого, оставшегося в Детройте, может найтись свой ответ, и каждый из них мог бы рассказать, почему он ценит это место. Но есть одна причина, объясняющая, почему они в большинстве своем остаются, — это дешевое и долговечное жилье. Население любой территории тесно связано с числом домов на ней,

---

128. U. S. Census Bureau; American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Detroit and for the United States, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

129. Bureau of Labor Statistics, Local Area Unemployment Statistics, 2010, «Unemployment Rates for Metropolitan Areas», www.bls.gov/web/metro/laummtrk.htm; «Unemployment Rates for the 50 Largest Cities, 2006», www.bls.gov/lau/lacilg06.htm

130. U. S. Census Bureau, County and City Data Book 2000, table C–7, «Cities — Government Finances and Climate», www.census.gov/prod/2002pubs/00ccdb/cc00_tabC7.pdf

131. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Detroit, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

а дома не исчезают мгновенно[132]. Кроме того, они слишком ценны, чтобы их можно было бросить, по крайней мере сразу. Цены на них быстро падают, однако они все равно остаются занятыми, часто на протяжении десятилетий. По данным переписи населения, 86% домов центральной части Детройта были построены до 1960 г. Средний дом в городе оценивается в 82 тыс. долл., что намного меньше стоимости новостройки[133].

Когда дела у городов идут хорошо, они могут быстро вырасти, если своевременно строить дома для новых жителей. Когда же города в упадке, деградируют они медленно, поскольку люди не хотят оставлять такую ценную вещь, как дом. В определенном смысле долговечность домов — это счастье, поскольку она обеспечивает дешевой жилой площадью людей с незначительными средствами. Но обратная сторона городов, жизнь которых поддерживается дешевым жильем, в том, что они привлекают слишком много бедняков, превращаясь в центры обездоленности, требующей социальной справедливости.

Отказ от величия

Многие города по всему миру в той или иной мере разделили судьбу Детройта, а политики применяли различные методы для борьбы с упадком города. В американских городах в основном эта борьба велась за счет строительства. Испания занялась транспортом[134], потратив десятки миллиардов долларов на скоростную железную дорогу, которая должна была стимулировать экономический рост бедных регионов. В других местах, таких как Италия, использовались значительные налоговые льготы, которыми надеялись поднять предпринимательство в бедных областях. Во многих европейских городах были опробованы культурные стратегии, такие как музей Гуггенхайма в Бильбао. В 2008 г. в Ливерпуле

---

132. Glaeser et al., «Urban Growth and Housing Supply».
133. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Detroit, данные получены при помощи сервиса FactFinder; Glaeser and Gyourko, «Urban Decline and Durable Housing».
134. Catan, «Spain's Bullet Train».

активно взялись за строительство, чтобы отметить статус города, ставшего на год культурной столицей Европы[135]. Какая из этих стратегий действительно способна остановить упадок города и обратить его вспять? Какие из них порождают прибыли, перекрывающие расходы?

В XIX в., когда перевозка товаров была дорогой, места с хорошими транспортными соединениями, такие как Нью-Йорк или Ливерпуль, получили огромное преимущество. Сегодня перевозка товаров и людей почти во всех местах одинаково дешева, поэтому дальнейшие улучшения транспорта почти не дают никакого конкурентного преимущества.

Инвестиции в транспорт наиболее эффективны тогда, когда они радикально увеличивают скорость доступа той или иной бедной области к процветающему мегаполису, испытывающему недостаток в площади. В Испании немалые инвестиции в скоростную железную дорогу позволили значительно снизить время перемещения между Мадридом и другими городами, такими как Барселона и Сьюдад-Реаль. По скоростной железной дороге от Мадрида можно доехать до Сьюдад-Реаля (140 миль) всего лишь за 50 минут[136], а потому люди могут жить в Сьюдад-Реале, а работать в более крупном городе Испании. После введения этой железнодорожной трассы население Сьюдад-Реаля, судя по всему, выросло. В компактной Англии такие города, как Бирмингем, Манчестер и Ливерпуль, также могли заметно вырасти в результате чрезвычайно быстрых железнодорожных линий, связывающих их с Лондоном.

Но именно тех факторов, которые помогли Сьюдад-Реалю извлечь выгоды из скоростной железной дороги, нет у большинства городов американского «Ржавого пояса». Полет в Нью-Йорк из Баффало, Кливленда или Детройта всегда будет занимать меньше времени, чем поездка на поезде. Между этими городами и Нью-Йорком много свободной территории, поэтому вряд ли эти достаточно далекие города могут стать местами, куда мог бы направиться поток работников, возвращающих-

135. «Liverpool, Capital Of Culture 2008: City on the up — It's All in the Facades», *Guardian Magazine* (London), Jan. 5, 2008.

136. Catan, «Spain's Bullet Train».

ся из своих офисов. Более быстрые дороги, несомненно, могли бы принести пользу ближайшим районам — Филадельфии и Нью-Хейвену, но обширные пространства Америки слишком велики, поэтому скоростные системы наземного транспорта не способны привнести жизнь в удаленные регионы.

Другой способ восстановления — предлагать фирмам налоговые льготы, когда они переезжают в упадочные районы. Исследования показали, что налоговые льготы заметно повысили занятость в подобных проблемных зонах, но для создания одного-единственного рабочего места требуется 100 тыс. долл. налоговых льгот[137]. Но даже вне зависимости от этих издержек возникает вопрос, должно ли национальное правительство применять налоговый кодекс для перераспределения экономической активности? Целесообразно ли было бы в XIX в. применять налоги в Чикаго и Детройте, чтобы поддержать рост населения в Салеме (Массачусетс)? Почему национальные программы должны стимулировать фирмы к переезду в непроизводительные места?

Государственная политика должна стремиться к повышению уровня благосостояния и возможностей всех граждан, а не заставлять людей жить в том или ином месте. Федеральному правительству не стоит пытаться стимулировать экономическое развитие у подножий Скалистых гор, и трудно понять, почему надо тратить миллиарды долларов, подталкивая людей на переезд в города, которым отдано предпочтение по политическим причинам. Затратные программы обновления городов часто приносят больше пользы фирмам с хорошими связями, а не беднякам, которые живут в этих упадочных городах. Строительство музея в депрессивном районе может привести к росту стоимости недвижимости и к притоку любителей искусства, но это никак не поможет квартиросъемщику, которого не интересует искусство и который вынужден теперь платить за свое жилье больше.

Успех музея Гуггенхайма в Бильбао заставил верить в то, будто культурные институты могут стать успешными стратегиями городского обновления. Знаменитое

137. Busso and Kline, «Do Local Economic Development Programs Work?»

сооружение Фрэнка Гери, несомненно, стимулировало развитие туризма, который вырос с 1,4 млн посетителей в 1994 г. до 3,8 млн в 2005[138]; один только музей привлекает около миллиона посетителей в год[139]. Но есть и скептики, не доверяющие успеху Бильбао. В одном из исследований утверждалось, что строительство музея дало лишь 900 новых рабочих мест[140], хотя этот проект стоил баскской казне 240 млн долл.[141]. Наибольшая проблема, связанная с уроками Бильбао, в том, что этот опыт далеко не стандартен. На каждый музей Гуггенхайма найдутся десятки дорогостоящих провальных проектов, вроде «Национального центра популярной музыки», построенного в английском Шеффилде, который, как надеялись, должны были посещать 400 тыс. человек ежегодно. В 1999 г., когда он открылся, центр привлек лишь четверть от намеченного показателя, и в том же году музей закрылся[142]. В Лейпциге также есть прекрасный художественный музей с роскошными просторными залами, величина которых, к сожалению, лишь подчеркивает недостаток посетителей.

Лейпциг — достойный пример для подражания, но присмотреться стоит не к его культурной стратегии, а к его трезвой политике, требующей признать упадок и уменьшить объем пустующего жилья. В 2000 г. незанятыми были 62500 жилых объектов[143], т.е. одна пятая часть всего городского жилищного фонда. Десятилетиями не признавая упадок города, правительство, наконец, согласилось с тем, что на этих жилых площадях уже никогда не будет новых жильцов, а потому лучше уничтожить их, заменив зелеными насаждениями. Снос пустых домов снижает затраты на городские службы, устраняет некоторые риски и превращает уродливые строения в полезное пространство. Лейпциг определил цель — уничтожить 20 тыс. пустующих объектов.

---

138. Plöger, «Bilbao City Report», 30.
139. «Guggenheim Bilbao Receives 5% Fewer Visits», El Mundo, www.elmundo.es/elmundo/2009/01/12/cultura/1231778022.html.
140. Plaza, «Guggenheim Museum Bilbao», 459.
141. *Ibid.*, 461.
142. «Debts Rock Pop Museum», *BBC News*, Oct. 18, 1999, http://news.bbc.co.uk/2/hi/entertainment/478616.stm
143. Plöger, «Leipzig City Report».

В американском Янгстауне (Огайо), потерявшем с 1970 г. более половины своего населения[144], также пришли к выводу, что пора отказываться от претензий и сокращаться. В 2005 г. только что избранный мэр сразу же выделил фонды для сноса заброшенных зданий. Многие из таких домов уже уничтожены[145]. Парки, открытое пространство и большие земельные участки заменят некогда густонаселенные районы. Эта стратегия не вернет населения Янгстауна, но она, по крайней мере, сделает город привлекательнее и безопаснее, а также удешевит его обслуживание. Наконец, и Детройт нашел в лице мэра Дэвида Бинга того лидера, который понимает, что люди не вернутся и что пустые дома следует снести, чтобы использовать это пространство разумнее[146]. Мэр Бинг не чужд ссострадания, но он понимает, что такое заблуждение строительного комплекса. Он знает, что Детройт может стать прекрасным городом, если позаботится о своих жителях, пусть даже в нем будет намного меньше зданий.

Музеи, транспорт и искусство играют важную роль в оформлении того или иного места. Но все же планировщики должны быть реалистами и ожидать умеренного успеха, а не прорыва. Реализм направляет нас к небольшим разумным проектам, а не к тому, чтобы ставить будущее города на ту или иную великую, но дорогостоящую идею, которая может принести успех, а может и нет. Реальная отдача от этих вложений в городской комфорт заключается не в туризме, а в привлечении жителей-профессионалов, которые действительно способны возродить город, особенно если они могут связать его с мировой экономикой.

Путь к возрождению, по которому могут пойти упадочные промышленные города, долог и труден. Десятилетиями им придется освобождаться от проклятого наследия больших фабрик и тяжелой промышленности. Они должны вернуться к своим корням, снова стать ме-

---

144. U.S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Youngstown, данные получены при помощи сервиса American FactFinder; Gibson, «Population of the 100 Largest Cities».

145. City of Youngstown, Ohio, Youngstown 2010: The Plan, www.cityofyoungstownoh.com/about_youngstown/youngstown_2010/plan/plan.aspx

146. Saulney, «Detroit Is Razing Itself»; Davey, «Detroit Mayor's Tough Love».

стами малого предпринимательства и торговли. Правительства мало что могут сделать для ускорения этого процесса, если не считать инвестиций в образование, поддержания базовых общественных служб, относительно умеренных налогов и нормативов. Не каждый город вернется к жизни, однако творческие способности человека сильны, особенно в том случае, когда они подкрепляются жизнью в густонаселенном городе.

Хотя многие связывают бедность и крах городов, особенно потому, что упадочные территории привлекают бедняков своим дешевым жильем, в самой по себе бедности в городах нет ничего неправильного. На самом деле, как мы выясним в следующей главе, обычно бедность является признаком преуспевания города.

ГЛАВА 3
Что хорошего в трущобах?

Выпить из пластикового стаканчика холодного дешевого пива на пляже Ипанема в Рио-де-Жанейро на закате — едва ли не самое простое и чистое удовольствие в мире. Пляжи Рио относятся к числу наиболее гедонистических городских пространств. Погода обычно великолепна. Полуобнаженные отдыхающие не раздражают взгляд. Если посмотреть на запад, увидишь восхитительный берег, увенчанный холмом «Сахарная голова». В сторону от моря расположен ряд впечатляющих зданий, из которых открывается вид прямо на океан. Прошло сорок лет с тех пор, как Рио перестал быть столицей Бразилии, и его политическое и экономическое значение со временем несколько стерлось, однако город остается самым приятным местом в приятнейшей из стран. Прекрасные старые здания и природные красоты — это материальное основание, на котором местные жители Рио, кариоки, сумели построить восхитительное городское пространство. Оно стало туристической меккой, но кариоки, похоже, обычно наслаждаются им даже больше, чем иностранцы.

Если посмотреть с пляжа Ипанема на холмы, ваш взгляд остановится на огромной статуе Христа-искупителя, Корковадо. Но если присмотреться внимательнее, можно заметить грязное пятно, нарушающее эту городскую идиллию. Окружающие Рио холмы покрыты трущобами, фавелами, в которых зачастую нет электричества и канализации. Их присутствие на этих холмах представляется чем-то нелогичным и загадочным. Холмы Рио можно причислить к великолепнейшим зрелищам в мире, так почему же они заняты этими развали-

вающимися хижинами, где представления как о законе, так и о приличной инфраструктуре одинаково смутные? Вид фавел напоминает отдыхающим на пляже о том, что Рио — не просто место для увеселения преуспевающей публики, но и город, в котором более миллиона бедняков проживает в ветхих лачугах.

Две с половиной тысячи лет назад Платон отметил, что «сколь бы мал ни был город, в нем всегда есть два взаимно враждебных города: один город бедных, другой — богатых»[1]. Почти в каждом городе любой развивающейся страны бедняки скапливаются в трущобах. В некоторых местах, таких как Калькутта или Лагос, их бедственное положение приняло настолько очевидные масштабы, что посетители города не могут не считать весь город в целом одним большим адом. Даже в развитых странах города непропорционально бедны. В Америке уровень бедности в городах составляет 17,7%, а в пригородах — только 9,8%[2].

Ужасы бедности в городах, которую невозможно искоренить, кажется, обрекают их на то, чтобы всегда оставаться местами неравенства и лишений. Многие урбанисты усматривают серьезный кризис в проблеме мегаполиса, связанной с тем, что огромное число бедных людей живет в Мумбае или Мехико. Многим кажется, что мудрым шагом было бы ограничение роста этих мегаполисов, чья перенаселенность и запущенность обрекают миллионы людей на тяжелую и бессмысленную жизнь. В развитом мире ухоженные и однородные пригороды представляются гораздо более эгалитарными, чем поразительные городские пропасти, отделяющие миллиардера с Пятой авеню от ребенка из гетто.

Но на самом деле весь предыдущий абзац — просто бессмыслица. Наличие бедности в городах от Рио до Роттердама отражает не слабость городов, а их силу. Мегаполисы не слишком велики. Ограничение их роста приведет к существенно большему числу проблем, чем выгод, поскольку городской рост — важнейший путь снижения сельской бедности. Мир пригородов, кажущийся нам более справедливым, на самом деле являет-

1. Plato, *Republic*, 111.
2. DeNavas-Walt et al., «People and Families in Poverty», 14.

ся гораздо большей проблемой для всего общества в целом (особенно тех людей, которые не могут позволить себе его удовольствий), чем несправедливый мир большого города.

Города полны бедняков не потому, что они их производят, а потому что они *привлекают* бедных людей перспективой изменить свой удел в лучшую сторону. Уровень бедности среди недавно приехавших в крупные города выше уровня бедности среди давних жителей[3], а это говорит о том, что со временем положение городских жителей может значительно улучшиться. Бедные люди, приезжающие в города, не безумцы, они не ошибаются. Они стремятся к городским зонам именно потому, что города дают им преимущества, которых они не могли получить в своих сельских домах. Главная проблема городских трущоб не в том, что в городе живет слишком много народа, а в том, что их обитатели часто отрезаны от экономической сердцевины города. Огромные массы городской бедноты создают проблемы, которые необходимо решать, и этот вопрос будет рассмотрен в следующей главе, но лучше надеяться на мир, в котором города сумеют найти место для многих миллионов сельских бедняков, чем желать этим потенциальным мигрантам провести всю жизнь в сельской изоляции.

Трущобы Рио так густо населены, потому что жизнь в фавелах все равно лучше отупляющей сельской нищеты. Рио давно предлагает больше экономических возможностей, общественных услуг и просто радости, чем бедные регионы материковой Бразилии. Американские гетто пополнялись иммигрантами, бегущими от погромов или бедности, а также афроамериканцами, которые бежали от тягот сельских работ на юге Джима Кроу. Сильнейший экономический двигатель — Манчестер XIX века — был связан с большим уровнем бедности, но не потому, что город распадался, а потому, что его заводы привлекали бедняков, стремящихся найти работу. На самом деле мы должны больше беспокоиться о местах, в которых мало бедных. Почему им не удается привлекать не самых обеспеченных людей?

---

3. Glaeser et al., «Why Do the Poor Live in Cities?» 4.

В свободном обществе люди выбирают, где жить: выбирают явно — т. е. переезжая, или неявно — оставаясь в месте, где они родились. Население города говорит о том, что именно предлагает город. В Солт-Лейк-Сити много мормонов, потому что в этом месте очень удобно жить, если ты мормон. В Лондоне много банкиров, поскольку в нем удобно управлять деньгами. В таких городах, как Рио, много бедняков, поскольку в этих местах беднякам относительно легко. В конце концов, даже если у вас совсем нет денег, вы можете нежиться на пляже Ипанема.

Свободное передвижение людей означает, что определенные виды городской успешности могут привести к тому, что место станет беднее. В экономике подчеркивается сила стимулов. Когда выгода от определенного действия увеличивается, его будет совершать много людей. Отсутствие бедняков в определенном районе говорит о том, что в нем нет чего-то важного, например, доступного жилья, общественного транспорта или рабочих мест для малоквалифицированных людей. Великий парадокс городской нищеты заключается в том, что если город улучшает жизнь для бедных людей, которые уже в нем живут, повышая уровень государственных школ или транспорта, такой город привлечет еще больше бедняков.

Когда в американских городах в последние тридцать лет строили станции на скоростных линиях железной дороги, вблизи этих станций уровень бедности обычно возрастал[4]. Это означает не то, что массовый транспорт делал людей бедными, а, скорее, то, что бедняки получили возможность передвигаться без машины. В том, что общественный транспорт привлекает и перевозит непропорционально большое число бедных людей, как раз и заключается его польза, а не недостаток.

Какие силы влекут бедных к городским ареалам? Прежде всего они приезжают ради работы. Плотность городского населения обеспечивает торговлю и работу рынков. Самый важный в мире рынок — это рынок труда, на котором человек продает свой человеческий капитал людям, у которых есть физический капитал. Но города не просто дают возможность работнику и капиталисту встретиться. Они предоставляют широкий выбор рабо-

4. *Ibid.*, 16.

чих мест, часто тысячи вариантов: большой город — это диверсифицированный портфель работодателей.

Если один городской работодатель прогорает, на его месте появляется другой (а может два или десяток). Это обилие работодателей не является гарантией против глобального спада, связанного с серьезной депрессией, однако оно сглаживает обычные колебания рынка. Город с одной компанией, такой как Херши в Пенсильвании, зависит от одного-единственного работодателя, а жизни рабочих зависят, соответственно, от того, как идут у него дела — хорошо или плохо. В Нью-Йорке или Рио-де-Жанейро ситуация другая, поскольку там полным-полно работодателей из самых разных областей. В одном классическом исследовании двух экономистов было показано, что уровни безработицы в период спада 1970 и 1980 г. были почти на 3% процента ниже в местах, где не было большого выбора работодателей.

Само разнообразие городских работ позволяет людям понять, что у них получается, а что — нет. Тысячелетиями большинство людей вкалывало на фермах, независимо от того, насколько способными земледельцами они были. В городе же люди могут переходить из одной фирмы в другую и из одной отрасли в следующую. Когда люди переходят с одной работы на другую, они начинают понимать, что им нравится и что у них получается. Разве мир не потерял бы слишком много, если бы Томас Эдисон или Генри Форд были вынуждены потратить всю свою жизнь на сельскохозяйственные работы?

Фавелы в Рио

Трущобы в Рио стали появляться в конце XIX в., когда Бразилия стала постепенно выбираться из своего практически феодального прошлого. В период 1870–1880 гг., когда другие страны Нового Света, такие как Аргентина или США, выбрали своих руководителей, Бразилия управлялась императором, отпрыском старого португальского королевского дома Браганса, а рабство все еще было легальным[5].

---

5. Burns, *History of Brazil*, 126, 177; Levine, *History of Brazil*, 77.

К середине XIX в. 40% населения в Рио (75 тыс. человек) были рабами[6]. По мере того как аболиционизм набирал политическую силу, рабы все чаще бежали в город, желая покончить с жизнью на плантациях. Беглые рабы образовали в XIX в. в Рио трущобы, так называемые квиломбос, являющиеся предшественниками фавел[7]. Император Педро II освободил своих собственных рабов, однако боязнь политической реакции не позволила ему освободить всех остальных рабов страны[8]. Наконец, в 1888 г., когда император был за пределами страны, его дочь, действуя в качестве регента, подписала указ об освобождении[9], так что Бразилия покончила с рабством последней из всех стран Северной и Южной Америки[10]. Император был прав в том, что опасался реакции. В следующем году военный переворот, поддержанный олигархами, возмущенными тем, что они потеряли своих рабов, сместил династию Браганса[11].

Первая настоящая фавела берет начало не в городском Рио, а в беднейшей сельской местности северо-восточной Бразилии, где странствующий проповедник и старый аболиционист Антонио Наставник основал город Канудос, населенный бывшими рабами, которых он поднял на бунт против налогов[12]. Канудос к 1895 г. вырос до 30 тыс. человек, так что отказ Наставника платить налоги был уже не водочным бунтом[13]. В 1896 г. началась настоящая война, и правительство отправило на взятие города тысячи солдат[14]. До того как Канудос в конце концов пал, было убито примерно 15 тыс. человек[15].

Хотя бразильская армия победила, скаредное правительство решило не платить солдатам. В ответ они организовали на холмах близ Рио свою собственную деревню, неосознанно копируя тактику только что разгромленного ими Наставника. Эти трущобы стали Мор-

---

6. Hugh Thomas, *Slave Trade*, 742.
7. Burns, *History of Brazil*, 46.
8. Barman, Roderick J. *Citizen Emperor: Pedro II and the Making of Brazil*, 233.
9. Chasteen, *Born in Blood and Fire*, 173.
10. *Ibid.*
11. *Ibid.*, 173–174.
12. Burns, *History of Brazil*, 248–250.
13. Levine, *Vale of Tears*, 16.
14. Burns, *History of Brazil*, 251–252.
15. Levine, *Vale of Tears*, 185.

ру да Провиденсия, первой фавелой. В течение следующих 70 лет сотни тысяч бедных крестьян, многие из которых были освобожденными рабами, приезжали в Рио[16]. Ветхое жилище не выглядит слишком привлекательным, но лучше жить в Рио, чем работать на плантации старого хозяина. Подобно освобожденным американским рабам, начавшим заселять американские города в XX в., освобожденные бразильцы предпочли городские перспективы деревенской бедности.

Иностранцы, посещающие Рио, обычно сравнивают его бедняков с другими, например, с бедными обитателями американских гетто, где обычно живется получше, но такие сравнения неверны. У жителей фавел обычно нет возможности жить в Лос-Анджелесе, поэтому их следует сравнивать с теми людьми, которые как правило не попадаются на глаза иностранцам, поскольку живут в бедных сельских регионах Бразилии. В Рио полно бедняков, но их положение не сравнить с сельским северо-востоком страны. В недавнем исследовании указывается, что если 90% жителей Рио зарабатывали в 1996 г. более 85 долл. в месяц, лишь 30% людей на сельском северо-востоке жили выше этой черты бедности[17].

Даже если сравнивать с наиболее тяжелыми случаями городской нищеты, условия в сельских районах обычно хуже. Нигерийский Лагос часто представляют городом крайней нищеты, но на деле чрезвычайно высокий уровень бедности в Лагосе, если принять в расчет высокие цены в городе, минимум в 2 раза ниже еще более высокого уровня бедности в сельской Нигерии[18]. Примерно три четверти жителей Лагоса имеют доступ к чистой питьевой воде, что, конечно, очень мало, но это значение выше, чем во всей остальной Нигерии, где оно обычно составляет менее 30%[19]. Калькутту также считают крайне бедным городом, однако уровень бедности здесь составляет 11%, тогда как в сельской Западной Бенгалии — 24%[20]. В недавние годы более 10% жителей сельской Западной

16. O'Hare and Barke, «Favelas of Rio», 232.
17. Ferreira et al., «Robust Poverty Profile for Brazil», 83.
18. Canagarajan et al., «Evolution of Poverty and Welfare in Nigeria», 18.
19. World Bank, «Nigeria», 12.
20. India, Planning Commission of, «Poverty Estimates for 2004–05», 5.

Бенгалии испытывали недостаток пищи; в случае городских жителей тот же показатель составляет менее 1%[21].

Города и урбанизация связаны не только с более высоким уровнем материального благополучия. Даже в более бедных странах жители городов говорят, что они счастливее. Благодаря выборке из 25 бедных стран, в которых ВВП на душу населения составляет менее 10 тыс. долл., я смог определить, как люди в сельских и городских районах сами оценивают свое счастье, и выяснил, что они счастливее в 18 странах, а несчастнее — в остальных семи. Доля людей, утверждающих, что они вообще несчастливы, выше в негородских зонах в 16 странах и ниже в семи.

К тому же, в отличие от сельских территорий, городские трущобы часто служат стартовой площадкой для процветающего среднего класса. Например, Нижний Ист-Сайд Манхэттена, несмотря на высокий уровень бедности, стал местом множества впечатляющих историй успеха. Евреи, селившиеся в Нижнем Ист-Сайде, сохранили культуру, всегда уважительно относившуюся к образованию, и они жили в стране, для которой школьное обучение становилось все более важным фактором. Положение бразильских рабов и их потомков было не столь многообещающим. Веками они жили без школ, а Бразилия не стремится вкладываться в человеческий капитал[22]. И все же и фавелы известны несколькими замечательными историями успеха.

Лейла Велез, дочь дворника, выросшая в фавеле Рио, начала работать в Макдоналдсе, когда ей было четырнадцать. Она и ее невестка, парикмахер, хотели найти способ как-нибудь пригладить свои вьющиеся волосы. Они понимали размер рынка для такого продукта, поскольку вокруг было полно людей, которые хотели бы, чтоб их волосы не были такими вьющимися. У двух начинающих предпринимательниц не было никакого научного

---

21. «Bengal Leads Hunger List».

22. В 1999 г. у бразильцев 25 и более лет среднее значение полученного ими образования составляло 4,6 лет. К примеру, в США то же значение равно 12,24 годам, в Западной Европе оно превышает 8 лет, и оно даже выше в некоторых южноамериканских странах. Например, в Аргентине этот средний показатель составляет 8,487 лет, а в Чили — 7,89. См.: Barro and Lee, «Educational Attainment».

образования, однако в лице мужа Лейлы они нашли покорную морскую свинку. Он позволил использовать свои волосы для тестирования многих странных смесей, сваренных его сестрой и женой. Несколько раз он лысел, но со временем этот метод проб и ошибок позволил создать эффективный выпрямитель для волос.

Велез запатентовала свою смесь и продала свой «Фольксваген-жук» за 3000 долл. — этих денег хватило, чтобы снять дом и открыть салон красоты. Ее продукт мгновенно стал хитом во всей округе. Потом она начала открывать новые салоны, нанимая в качестве работников бывших клиентов[23]. В настоящее время ее фирма продает косметических продуктов на 30 млн долл. в год[24]. В определенном смысле она стала современной версией предпринимательницы начала XX в. мадам С. Дж Уокер, чей «чудесный раститель волос» позволил ей вырваться из бедности и сделал ее одним из наиболее успешных афроамериканских бизнесменов, а также самой успешной в те времена деловой женщиной[25].

Такие эпизодические успехи не означают, что городская нищета не ужасна. Напротив. Немногие читатели этой книги захотели бы провести в фавеле неделю, не говоря уж о всей жизни. И все же бедность в городах, несмотря на все ее ужасы, может стать путем к процветанию и для бедных, и для нации в целом. Бразилия, Китай и Индия, скорее всего, станут богаче в ближайшие пятьдесят лет, и это богатство будет создано в городах, соединенных с остальным миром, а не в изолированных сельских территориях.

Вполне естественно, наблюдая серьезнейшие проблемы бедных мегаполисов, решить, что люди должны вернуться в свои деревни, но на самом деле именно город, а не деревня спасет развивающийся мир. Многие бедные нации страдают от плохих почв[26] (и это одна из причин их бедности), поэтому маловероятно, что они станут лидерами в глобальном сельском хозяйстве. Повышение

---

23. Gergen and Vanourek, *Life Entrepreneurs*, 85–86.
24. McConnell, «Next Silicon Valley».
25. Bundles, *On Her Own Ground*, 88, 277.
26. Hartemink, «Soil Map Density and a Nation's Wealth and Income», 53–54; Sachs, «Breaking the Poverty Trap».

производительности сельского хозяйства обычно предполагает новую технологию, которая снижает число людей, работающих в деревне. Уже этот факт означает малую вероятность того, что более качественное сельское хозяйство приведет к общему повышению уровня жизни. А развитие сельских районов бедных стран — сложный по своей сути процесс, поскольку поднимать инфраструктуру на больших территориях крайне дорого.

Бедные деревни могут показаться окном в далекое прошлое, в котором тысячи лет почти ничего не менялось. Города же — это динамичные водовороты, постоянно меняющиеся, приносящие одним состояния, а другим — страдания. Город может оказаться смертельно опасным, но он же дает шанс более богатой, здоровой и яркой жизни, которая складывается благодаря связям со всей планетой. Жизнь в деревне, возможно, безопаснее жизни в фавеле, однако эта безопасность передаваемой из поколения в поколение бедности. Текущее положение вещей в беднейших местах мира ужасно, вот почему городская подвижность — шанс что-то изменить, особенно когда города распространяют знания, необходимые странам для вступления в глобальную экономику.

Сильный приток мигрантов в города, несомненно, бьет по инфраструктуре; это один из известных аргументов против роста мегаполисов. Однако хотя приток новых мигрантов ухудшает качество дорог и воды для старых жителей города, новоприбывшие, ранее не имевшие практически никакой инфраструктуры, получают возможность пользоваться всеми преимуществами транспорта и коммунальных служб. Неправильно было бы удерживать высокое качество городской инфраструктуры, не позволяя людям пользоваться ею. С точки зрения этики, правильнее (и экономически выгоднее для страны в целом) больше инвестировать в городскую инфраструктуру, чтобы больше людей могли ею пользоваться.

Традиционно правительства больше (хотя и недостаточно много) делали для того, чтобы решить проблему городской, а не сельской нищеты. Такая схема действия сохранялась в Бразилии больше столетия. В конце концов до 1960 г. Рио был столицей государства[27], а фавелы

27. «Rio de Janeiro», *Encyclopædia Britannica*.

и сегодня близки к особнякам городской элиты. С начала XX в. Бразилия стала проводить программы общественного здравоохранения, надеясь оздоровить фавелы[28].

Для начала правительство провело кампанию по вакцинации, а со временем построило в фавелах несколько школ, внедрив некоторые элементы медицинского обслуживания. «Город Бога», квартал в Рио-де-Жанейро, ставший основой для фильма о бедности Рио, сам был результатом попыток правительства улучшить условия жизни в фавелах[29]. Полицейским работать там сложно, но, по крайней мере, преступность в фавелах считается национальной проблемой, которую необходимо решать на уровне национального правительства. В результате выделяются некоторые ресурсы на улучшение жизни городских бедняков, тогда как сельские бедняки, которые не так заметны, получают меньше.

Ирония этих попыток улучшить жизнь бедняков в Рио в том, что в фавелы в результате приезжает еще больше бедняков[30], и это очевидное проявление парадокса городской нищеты. Если правительство обеспечивает медицинской помощью и образованием в городе, но не в деревне, тогда эти услуги будут привлекать еще больше бедняков в городские районы. Любая попытка откорректировать уровень бедности в единичном городе может привести к обратному эффекту, повысив этот уровень за счет привлечения в город еще большего числа бедных людей.

Движение вверх

Американцы, шокированные разрухой, царящей в фавелах, забывают о своем собственном прошлом. Подобные крайности нищеты и богатства были в американских городах XIX века совершенно обычным делом. Ирландские иммигранты, бежавшие от голода[31], часто жили в трущобах вроде нью-йоркской «Адской кухни», района

28. Meade, «'Civilizing Rio,'» 301.
29. Portes, «Housing Policy», 5–6 (о «Городе Бога», Cidade de Deus, см. p. 8).
30. «'Civilizing Rio,'» 304.
31. Berger, «Hell's Kitchen».

в западном Манхэттене с 34-й по 59-ю улицы, который потом стал модным и востребованным. В Верхнем Ист-Сайде, простирающемся вдоль Ист-Ривера, теперь можно найти и весьма дорогую недвижимость, но в XIX в. тут тоже было множество ирландских трущоб[32]. Оружейная Верхнего Ист-Сайда стоит на своем неудобном месте, где ее окружают модные жилые дома Парк Авеню, именно потому, что исходно ее солдаты, набираемые из среднего класса, должны были защищать городские элиты от неспокойных иммигрантов[33].

Бостон можно считать родиной ирландской Америки даже в большей степени, чем Нью-Йорк. На самом деле в Нью-Йорк в 1840-х гг. прибывало больше ирландских иммигрантов, чем в Бостон, однако в Нью-Йорке ирландцы были потом значительно разбавлены огромным числом иммигрантов из Восточной Европы и многих других стран[34]. Большой приток ирландцев в Бостон произошел во время картофельного голода, однако позже больших волн иммиграции уже не было. Ирландские корни Бостона определили его силу в эпоху парусного мореплавания. В 1840-х гг. во время ирландского голода быстрее, хотя и не дешевле, было добраться до Бостона, чем Нью-Йорка. Если вы были из бедной ирландской семьи, которой не хватало еды, часто имело смысл уехать в Бостон и остаться там. Спустя тридцать лет, когда паровой двигатель сменил паруса, в Бостон стало приходить гораздо меньше судов, а в конце XIX в. основной поток иммиграции шел через Нью-Йорк[35]. Отсутствие новых волн иммиграции в Бостоне означало, что город десятилетиями зависел от конфликта янки и ирландцев.

Слава Бостона как американо-ирландского города особенно тесно связана с одной семьей — Кеннеди, чья история показывает, как городская нищета может стать источником возможностей. Патрик Кеннеди родился в 1823 г. в ирландском графстве Вексфорд. Школьного образования у него почти не было. В бедных сельских районах образование получить было сложно, а когда он

32. Plunz, *History of Housing in New York City*, 54–56.
33. Burrows and Wallace, *Gotham*, 1037–1038.
34. Glaeser, «Reinventing Boston», 131–132.
35. *Ibid.*

родился, все еще действовали правила, запрещавшие в Ирландии католическое образование. Молодой Кеннеди работал на ферме своего старшего брата, выращивая картофель и собирая зерновые. Единственному недеревенскому навыку он научился о своего городского друга Патрика Баррона, который работал на пивоварне и обучил его бочарному делу.

Картофельный голод сильно ударил по мелкой фирме Кеннеди[36]. Спасаясь от надвигающегося голода, Патрик Кеннеди последовал за Барроном в Бостон, где тот устроил его бочаром в восточном Бостоне[37]. Бостон предлагал экономические возможности, поскольку в нем был рынок, на котором Кеннеди мог продавать свой труд работодателю, у которого был капитал. В Бостоне уже был готовый рынок для бочек, поскольку это был центр транспорта и, разумеется, пивоварения.

Так же, как в фавелах Рио, в восточном Бостоне плотность населения, позволяющая беднякам продавать свой труд, в то же время помогала бактериям быстро распространяться, так что Патрик Кеннеди умер от холеры. Но сын Кеннеди, которого также звали Патриком, преуспел. Он начал работать в доках и накопил денег на покупку салона[38]. Вскоре у него появилось второе, а потом и третье питейное заведение, так что он стал обслуживать все больше богатых бостонцев. Его бизнес был вертикально интегрированным, вскоре он начал импортировать виски.

Патрик Кеннеди последовал примеру бывшего губернатора Массачусетса Сэма Адамса, соединив алкоголь с политикой. Впервые он был выбран в законодательное собрание Массачусетса в 1884 г., а потом несколько сроков отработал в качестве представителя штата и сенатора. В 1888 г. этот сын бедного иммигранта был уже настолько известен, что произнес речь на Демократическом национальном съезде. Его постоянно растущее состояние позволило ему отправить своего одаренного сына Джозефа в Гарвард. Благодаря политическим связям Патрика Кеннеди, его сын смог жениться на

36. Maier, *The Kennedys*, 18–23, 334–39.
37. *Ibid.*, 32.
38. Koskoff, *Joseph P. Kennedy*, 6.

красавице-дочери бостонского мэра Джона Фицджеральда, по прозвищу «Медовый Фиц»[39]. Джо Кеннеди начал работать на правительство в качестве банковского ревизора, а затем стал управлять банком, значительная часть капитала которого принадлежала его отцу[40]. Он сколотил состояние на Уолл-стрит в 1920-х[41] благодаря более или менее добропорядочным операциям. Не менее важно то, что он вовремя начал покупать недооцененную городскую недвижимость, и в период 1929–1835 гг. его состояние, по оценкам, выросло с четырех до 180 млн долл. Его сыновья, разумеется, стали великой политической династией Америки.

Города постоянно привлекают таких иммигрантов, как Патрик Кеннеди. На момент 2008 г. 36% нью-йоркцев[42] — по происхождению иностранцы, а 48% — говорят дома не на английском. Для США в целом эти показатели составляют лишь 13 и 20%. Города хороши для иммигрантов, но и обратное верно: иммигранты хороши для городов. Бостон многим обязан Кеннеди, так же как Нью-Йорк — множеству иммигрантов, таким как Андрю Карнеги, Эл Джолсон и Зубин Мета. И в самом деле, все 118 лет — с 1891 по 2009 г. (за исключением пауз, в целом составляющих 12 лет) — Нью-йоркская филармония зависела от дирижеров иностранного происхождения[43]. Нет нужды говорить, что простонародные элементы нью-йоркской культуры, такие как бейглы, пицца и курица Кунг-Пао,— все это было принесено иммигрантами.

Америка и ее города получили огромную пользу от притока талантливых иммигрантов. Немецкие американцы, такие как Эйзенхауэр и Нимиц, вели войну против Германии и Японии. Шотландцы, например Андрю Карнеги и Эндрю Меллон, помогли построить нашу промышленность. Ирландские американцы, такие как Кеннеди, Эл Смит и чикагская династия Дэйли, стали важными политическими деятелями. Сын кенийца за-

---

39. *Ibid.*, 7, 17.
40. Derbyshire, *Six Tycoons*, 207.
41. *Ibid.*, 209.
42. American Community Survey, 2008 Data Profile for the United States, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.
43. New York Philharmonic, List of Directors, http://nyphil.org/about/musicDirectors.cfm

седает в Овальном кабинете. Америка — это не англосаксонская страна, а собрание людей со всего земного шара, которое наиболее заметно в крупных городских регионах.

И Америку, конечно, нельзя считать единственной страной, в которой иммигрантам удавалось сделать состояние. Во время ирландского картофельного голода Роберт Кэйн уехал со своей семьей из бедной Ирландии в Ливерпуль, где он бывал в детстве, а в молодости ходил в море в качестве бочара. В 1840-х гг. он осел в Ливерпуле и открыл на свои сбережения небольшую пивоварню. Он заработал миллионы, а его сын попал в итоге в Палату лордов[44]. Карлос Слим, возможно, самый богатый человек в мире, был сыном ливанского иммигранта в Мехико, который начинал с магазинчика галантерейных товаров[45]. Как показывают примеры этих и многих других, менее известных, людей, города по всему свету позволяют людям двигаться от нищеты к поразительному богатству, достигая попутно множества промежуточных вариантов.

Городские рынки труда давно уже позволили работать, не имея фермы, животных или же оборудования. Кеннеди побывали по обеим сторонам прилавка. Когда не имевший гроша за душой Патрик Кеннеди приехал в Бостон, он смог продавать свой труд людям с капиталом. Его сын в молодости делал то же самое, но когда он повзрослел и накопил денег, он смог перейти на другую сторону этой модели. Капиталистов и рабочих часто считают врагами, каковыми они и в самом деле оказываются во время, скажем, забастовки. Однако в более общем случае капитал увеличивает доходы рабочих, и именно городской капитал превратил города в своеобразные магниты для бедных.

Города не просто связывают не имеющих капитала рабочих с капиталистами-работодателями, но и предлагают множество возможностей найти работу, что позволяет беднякам (да и вообще всем) обнаружить те таланты, которые они иначе никогда бы в себе не заметили.

---

44. Routledge, *Cains*.
45. Mehta, «Carlos Slim»; Carlos Slim Helú, biography of, www.carlosslim.com/biografia_ing.html

Крупный экономист из Чикагского университета Джордж Стиглиц однажды написал, что «при режиме невежества Энрико Ферми мог бы стать садоводом, а фон Нейман — кассиром в аптеке»[46]. Эта картина Стиглица, изобразившего двух величайших гениев XX в., работающих на бессмысленных работах, и правда пугает. К счастью, оба этих человека — выходцы из относительно привилегированных кругов, причем их математические и научные таланты были выявлены еще в раннем возрасте. Точно так же Бостон развил те таланты Патрика Кеннеди, которые никогда не обнаружились бы в сельской Ирландии.

Исход Ричарда Райта в город

Огромные участки американских городов, которые сегодня населены почти исключительно афроамериканцами, в основном бедными, показывают, какие проблемы возникают с теми районами, которые отрезаны от экономического центра городов. Но даже эти районы следует рассматривать в свете еще более худших условий, царивших на сельском Юге. Великий афроамериканский автор Ричард Райт родился в Начезе (Миссисипи). Со своей матерью он уехал на север, сначала в Мемфис, а затем в Чикаго, стремясь не только сбежать от законов Джима Кроу, но и найти экономические возможности[47]. В своем автобиографическом романе «Черный» (*Black Boy*) Райт написал: «...уезжал я на Север, пристально вглядываясь в окружающее, исполненный неясных надежд на то, что можно жить достойно, не угнетая других, можно без стыда и страха идти навстречу людям, что, уж коль скоро тебе посчастливилось жить на земле, можно обрести искупление за те тяготы и страдания, что выпали на твою долю»[48].

Бегство Райта на север, возможно, освободило его от жестоких расовых законов Миссисипи, но далеко не сразу принесло ему «искупление». В Чикаго он начал с работы носильщика, затем трудился рассыльным и по-

46. Stigler, *Organization of Industry*, 206.

47. Rowley, *Richard Wright*, 4 (рождение), 40 (окончательный переезд в Мемфис, в котором ранее он жил недолгое время), 48–49 (переезд в Чикаго).

48. Wrigh, *Black Boy*, 285.

судомойщиком. Как Колмен Янг и тысячи других талантливых афроамериканцев в те же времена, он искал лучшей жизни, попытавшись устроиться на почту, однако в результате недоедания он не добрал 15 фунтов до государственного минимума в 125 фунтов. Наконец, весной 1929 г. он поправился и получил постоянную работу в ночной смене центрального почтового отделения Чикаго, которое тогда было крупнейшим в мире.

Работа была хороша тем, что позволяла ему иногда писать[49]. Что еще более важно, на ней у него завелись связи с одним левым литературным салоном. Он был представлен группе из десяти человек, которая как-то собралась, чтобы обсудить актуальные события в чикагском Сауф-Сайде. Как рассказывает Райт в своих блестящих и забавных мемуарах «Как я пытался быть коммунистом», он «был удивлен, узнав, что многие из них вступили в коммунистическую партию». Вскоре Сол попросил Райта прийти на встречу в связанный с Москвой «Клуб Джона Рида». Райт ответил довольно цинично: «Я не хочу, чтобы меня организовывали». Сол помахал перед ним приманкой, которая для Райта была желанней всего на свете: «Они могут научить тебя писать»[50].

Райт был уволен, когда Великая депрессия значительно снизила оборот чикагских посылочных компаний, поэтому ему пришлось переходить с одной работы на другую, занимаясь продажей страховок, чисткой улиц, копанием траншей. Через какое-то время он устроился в госпиталь Майкла Риза. Возможно, он получил эту работу потому, что на него обратила внимание жена крупного социолога городов Луиса Вирта[51]. Она же нашла ему другую работу — написать историю Иллинойса для Управления ходом работ (*WPA*) «Нового курса»[52]. Он переехал в 1937 г. в Нью-Йорк, где работал над публикацией *WPA* под названием «Панорама Нью-Йорка», которая и по сей день остается превосходным описанием жизни большого города[53].

---

49. Rowley, *Richard Wright*, 55–60.
50. Wright, «I Tried to Be a Communist».
51. Rowley, *Richard Wright*, 62–68.
52. *Ibid.*, 108–9.
53. *Ibid.*, 124 (переезд), 144 («Панорама»).

В 1938 г., спустя год после приезда в Нью-Йорк, он выиграл приз в 500 долл. за свой рассказ. Его первая книга, сборник рассказов под названием «Дети дяди Тома», была опубликована в издательстве *Harper and Company*[54]. Он выиграл стипендию Гуггенхайма, позволившую написать книгу «Родной сын»[55], благодаря которой он стал литературной знаменитостью. За девять лет Чикаго и Нью-Йорк превратили его из нищего носильщика в успешного писателя, состоявшегося в разгар Великой депрессии. Талант вместе с подаренной городом способностью находить под этот талант работу победили.

Исход Ричарда Райта на север — лишь одна из историй великого исхода афроамериканцев, которые бежали с юга Джима Кроу. Экономические преимущества, появляющиеся благодаря переезду на север, были весьма ощутимы. Доходы испольщика на юге в 1920-х гг. составляли в лучшем случае около 445 долл. в год[56]. Черный рабочий на заводах Форда в это же время зарабатывал по 5 долл. в день, т.е. в 3 раза больше[57]. Но так же, как Ричард Райт, афроамериканцы, уехавшие на север, нашли здесь не только более высокие заработки. Они нашли свободу.

Гарлемский Реннесанс объединил плеяду блестящих авторов, таких как Лэнгстон Хьюз и Зора Нил Херстон, с такими исполнителями, как Элла Фицджеральд и Билли Холидей. Когда чернокожие гении, такие как Дюк Эллингтон, впервые прорвались в мир белых, это было выгодно всем американцам. Для этих знаменитых людей и миллионов других, менее известных афроамериканцев, плотность городской жизни стала условием вертикальной мобильности.

История указывает на то, что разные области следует оценивать не по их бедности, а по тому, удается ли им продвигать бедняков наверх. Если город продолжает привлекать все новые волны малообеспеченных людей, способствуя их успеху, а потом отпускает их, но при этом привлекает новых мигрантов с низким достатком,

---

54. *Ibid.*, 138.
55. *Ibid.*, 164.
56. Braunhut, «Farm Labor Wage Rates in the South», 193.
57. Raff and Summers, «Did Henry Ford Pay Efficiency Wages?» 59.

в таком случае ему удается выполнять одну из наиболее важных функций общества. Если же городская область становится домом бедных людей, которые так и остаются бедными, значит, она не выполняет своих функций.

Взлет и падение американского гетто

Афроамериканская миграция на север — это самый величественный из американских эпосов. В начале XX в. афроамериканцев в северных городах было мало. В 1900 г. афроамериканцы составляли всего 2% населения Нью-Йорка и 1,8% Чикаго[58]. На протяжении десятилетий эти проценты росли, поскольку черные выбирали городские возможности. Они приезжали на север ради свободы и успеха, однако по прибытию обнаруживали барьеры для цветных, которые, пусть и не были столь же очевидными, как на юге, все равно были ужасны. Точно так же, как постройка фабрики, исполнение закона предполагает определенные фиксированные издержки, поэтому северные расисты не слишком спешили с исполнением закона, когда в городе была лишь горстка черных, но когда их число выросло, вырос и объем дискриминационного законодательства, так что северные города находили все больше возможностей изолировать афроамериканские группы.

В начале XX в. Джордж У. Ф. Макмечен был образцом вертикальной афроамериканской мобильности. Он закончил Колледж Моргана и юридический факультет Йеля, а затем приехал в Балтимор, где создал успешную юридическую фирму вместе с еще одним афроамериканцем — Эшби Хокинзом. Макмечен хотел поселиться в одном из престижных районов Балтимора, в которых в те времена жили исключительно белые. В 1910 г. Хокинз купил дом 1834 на улице Маккалок и сдал его в аренду Макмечену.

Район, ранее исключительно белый, ополчился на поселенцев. Местные дети бросали кирпичи к окна Макмечена. Специально для того, чтобы избавиться от него, была сформирована ассоциация улучшения жизни в рай-

58. Gibson and Jung, «Historical Census Statistics on Population Totals by Race», Working Paper No. 76, detailed tables, Illinois and New York.

оне. Белые попытались купить собственность у партнера Макмечена, который запросил в 3 раза больше исходной цены покупки. Белые соседи не сдавались и решили переписать закон. Один из соседей Макмечена оказался адвокатом — «выдающимся», по словам *New York Times*, а может и «не практикующим», как утверждал Эшби Хокинз. Он откопал копию городской хартии Балтимора и решил, что права города допускают возможность расового зонирования. Он набросал соответствующий закон и без проблем утвердил его в городском совете, где его подписал мэр, не слишком убедительно заявивший, что сторонники закона являются «лучшими друзьями цветного населения»[59].

Похожие меры вскоре были приняты в Ричмонде, Атланте, Луисвилле и других южных городах[60]. Но несмотря на то что во многих южных районах сегрегация стала законом, сохранялись сомнения относительно легальности расового зонирования. Макмечен утверждал, что оно является «неконституционным, несправедливым и дискриминирующим негров»[61]. Хокинз подал на Балтимор в суд и выиграл, отменив сегрегационные законы в суде штата[62]. Наконец, в 1917 г. Национальная ассоциация продвижения цветных (*National Association for the Advancement of Colored People, NAACP*) добилась своей первой большой победы — Верховный суд признал расовое зонирование незаконным, и в те времена это, судя по всему, было величайшим правовым триумфом черной Америки[63].

Однако постановление Верховного суда едва ли могло сдержать желание белых изолировать черных. В некоторых городах, например Атланте и Чикаго, бунтовщики терроризировали черных, которые заходили в белые районы[64]. Так называемые ограничительные соглаше-

---

59. «Baltimore Tries Drastic Plan». Информация о том, что он учился в Колледже Моргана и в Йеле получены с официального сайта университета Морган-Стейт: www.morgan.edu/About MSU/University_History.html.
60. C. Johnson, цитируется по: Power, «Apartheid Baltimore Style», 289.
61. «Baltimore Tries Drastic Plan».
62. Power, «Apartheid Baltimore Style», 305–306 (первое дело), 311 (материалы второго дела), 314 (решение по второму делу).
63. Power, «Apartheid Baltimore Style», 312–14; Buchanan v. Warley, 245 US 60, Supreme Court 1917.
64. Godshalk, *Veiled Visions*; «Race Riots», *Encylopedia of Chicago*, http://encyclopedia.chicagohistory.org/pages/1032.html

ния не допускали продажу собственности тем категориям людей, которых считали нежелательными. В одном исследовании 1947 г. было установлено, что ограничительные расовые соглашения действовали в 72% новых жилых районов, созданных в Нью-Йорке в период между двумя мировыми войнами[65].

Эти ограничения означали, что афроамериканцы не только жили в изолированных районах, но часто еще и платили больше за жилье. Еще сорок лет назад экономисты Джон Кэйн и Джон Квигли показали, что черные в Сент-Луисе платят больше белых за жилье сопоставимого качества[66]. Эти данные подтверждаются более ранними заявлениями, согласно которым афроамериканские «жители черного пояса в Чикаго платят за каждый кубический фут помещения столько же, сколько богатые жители на Лейксайд-драйв»[67]. По всей стране черные платили больше по сравнению с белыми за жизнь в городах, которые являлись более сегрегированными[68].

Но в городах появились и правозащитники, которые постепенно уничтожили стены, возведенные вокруг гетто. Два балтиморских адвоката — Тергуд Маршалл и Филип Перлман, черный и белый, один — представитель *NNACP*, а другой — американского правительства, объединили свои силы для борьбы с ограничительными соглашениями[69]. В 1948 г. Верховный суд не смог устоять под натиском их аргументов и постановил, что хотя расовые соглашения и легальны, для их исполнения не может применяться власть штата, что, по сути, означало конец их действия[70]. В этом результате немало иронии: активистский суд укрепил расовое равенство, запретив правительству действовать. Спустя десять лет мощная коалиция чернокожих, евреев и других этнических меньшинств предложила первый в стране закон о справедливом решении жилищных вопросов, который запрещал дискриминацию в области частного жилья на базе расовых или религиозных разграничений. Другие шта-

---

65. Stephen Grant Meyer, *As Long as They Don't Move Next Door*, 10.
66. Kain and Quigley, «Housing Market Discrimination», 272–273.
67. Groner and Helfeld, «Race Discrimination in Housing», 432.
68. Cutler et al., «Rise and Decline of the American Ghetto», 482.
69. Ware, «Invisible Walls», 759 (Перлман), 765 (Маршалл).
70. *Ibid.*, 770–771.

ты последовали примеру Нью-Йорка[71], а через десять лет, спустя неделю после убийства Мартина Лютера Кинга, Конгресс принял Закон о гражданских правах 1968 года, который запрещал дискриминацию в американской жилищной сфере в целом.

Эти правовые победы позволили двигающимся вверх по социальной лестнице афроамериканцам уезжать из гетто и селиться в районах, где раньше жили только белые. В 1970–2000 гг. сегрегация ослабла почти по всей Америке, в основном потому, что в районах, ранее отличавшихся махровым расизмом, стали селиться немногочисленные состоятельные афроамериканцы[72]. В 1970–1990 гг. уровень сегрегации среди выпускников колледжей упал на 25%, а среди выпускников средней школы — меньше чем на 10%[73].

Изменилась и природа сегрегации. До 1960 г. она отражала жесткие барьеры против мобильности черных, из-за которых черные платили больше за жилье в сильно сегрегированных городах, поскольку их выбор жилья был также ограничен. Сегодня же сегрегация в большей степени отображает работу свободного рынка жилья, на котором белые просто готовы больше платить, чем большинство черных, чтобы жить в преимущественно белых районах. В результате сегодня в наиболее сегрегированных районах жилье для афроамериканцев особенно дешево, что является полной противоположностью ситуации полувековой давности[74].

Конец законов, закрепляющих сегрегацию, был триумфом американского общества, однако сегрегация сохраняется, и трагедия в том, что триумф интеграции, похоже, привел к тому, что сегрегация становится все более вредоносной. Согласно исследованиям 1960 и 1970 г., в показателях афроамериканцев из более и менее сегрегированных городов не было значительных различий. Эта ситуация изменилась, когда больше преуспевающих афроамериканцев стало уезжать из гетто. К 1990 г. черных с аттестатом средней школы в возрасте 25–30 лет, выросших

---

71. Collins, «Political Economy of State Fair-Housing Laws», 3–4.
72. Cutler et al.,«Rise and Decline of the American Ghetto», 496 и далее.
73. *Ibid.*, 467.
74. *Ibid.*, 457–58.

в более сегрегированных городах, было на 5,5% меньше, и у них же было на 6,2% больше шансов быть исключенными из образовательного заведения и уволенными с работы[75]. Афроамериканцы в менее сегрегированных городах зарабатывали на 17% больше. Среди белых, живущих в более и менее сегрегированных метропольных ареалах, существенных различий выявлено не было. У одиноких черных женщин было на 3,2% больше шансов стать одинокими матерями в более сегрегированных городах[76].

Тридцать лет назад Уильям Джулиус Уилсон утверждал, что когда наиболее образованные афроамериканцы оставались в сегрегированных сообществах, они выступали в качестве образцов для подражания и лидеров для всего сообщества в целом. Когда же они уехали, эти сообщества потеряли ориентиры[77]. В подтверждение этого аргумента с тех пор было собрано множество данных. В этом можно усмотреть пример сформулированного социологом Робертом Мертоном мудрого закона непреднамеренных последствий, жертвой которого становятся подчас даже самые благонамеренные из общественных действий. Мертон понимал сложность общества и то, что общественное действие может привести к неожиданным и нежелательным побочным последствиям. Никто не хочет возвращаться к миру, в котором черным, попавшим в пригород белых, угрожала смерть, однако исход образованных меньшинств означал то, что гетто стали еще более плохим местом для детей, которые в нем остались. Неприятный факт заключается в том, что слишком многие сегрегированные города превратились из мест вертикальной мобильности в места вечной нужды.

Внутренний город

Борьба с чудовищной сегрегацией, сохраняющейся в американских городах, сложна еще и потому, что существуют экономические силы, толкающие богатых и бедных в разные стороны. За концентрацией бедных

---

75. Cutler and Glaeser, «Are Ghettos Good or Bad?»
76. *Ibid.*
77. Wilson, *Declining Significance of Race.*

людей вследствие их стремления жить в центре американских городов скрывается определенная логика. Сама эта тенденция уже отражает способность транспорта оформлять наши города. Все формы путешествий предполагают два вида затрат: деньги и время. Стоимость передвижений в наличных деньгах одна и та же для бедных и богатых, однако богатые с более высокими зарплатами больше теряют в доходах, когда тратят больше времена на поездки на работу и меньше — на собственно труд. В результате богатые обычно готовы платить больше за то, чтобы быстрее добираться до работы. Почему центры Манхэттена и Рио богаче более удаленных районов? Люди побогаче готовы платить за привилегию близкой работы.

Однако во многих американских городах наблюдается обратная ситуация, когда бедняки живут ближе к центру, чем богатые. Когда господствует какой-то один вид транспорта, например автомобиль или же метро, тогда богатые, как правило, живут ближе к центру города, а бедные — ближе к его периферии. Но когда есть много видов транспорта, бедные селятся ближе, чтобы получить доступ к общественному транспорту. В США черта бедности для семьи из четырех человек в 2009 г. составляла 22 050 долл.[78] При этом типичная негородская семья тратила в 2008 г. 9000 долл. на автомобильный транспорт[79]. Как же в таком случае семья из двух взрослых с доходом в 22 тыс. долл. может позволить себе два автомобиля?

Нью-Йорк, так же как Бостон и Филадельфия, отличается четырьмя зонами транспорта и доходов. Это внутренняя зона (центральный Манхэттен или Бекон Хилл), где богатые передвигаются пешком или на общественном транспорте; вторая зона (внешние боро Нью-Йорка или Роксбери в Бостоне), где на общественном транспорте передвигаются бедные; третья зона (Весчестер Каунти или Уэллсли), где богатые ездят на машинах; а также внеш-

78. «The 2009 HHS Poverty Guidelines», U. S. Department of Health and Human Services, Assistant Secretary for Planning and Evaluation, http://aspe.hhs.gov/poverty/09poverty.shtml

79. Bureau of Labor Statistics, Consumer Expenditure Survey, 2008, www.bls.gov/cex, table 2400: «Population Size of Area of Residence: Average Annual Expenditures and Characteristics».

няя зона, состоящая их удаленных регионов, где живут и передвигаются на машинах менее богатые люди. Париж также отличается прекрасным общественным транспортом, а потому в нем есть внутренняя зона, в которой богатые используют метро или передвигаются пешком. В следующей зоне, более удаленной, живут бедные, которые все же связаны с городом поездом.

Но в более новых городах, таких как Лос-Анджелес, нет внутренней зоны пеших прогулок или общественного транспорта. Все состоятельные люди передвигаются на автомобилях, и здесь есть только три зоны: внутренняя область, где бедняки используют общественный транспорт (Южный Лос-Анджелес), средняя зона, где богатые ездят на машинах (Беверли Хиллс), и внешняя зона, где менее состоятельные вынуждены каждый день по несколько часов добираться из дома на работу и обратно[80].

Транспорт — не единственная сила, притягивающая бедных к центру американских городов. Главное, преуспевающие родители переезжают в пригороды, чтобы отправить детей в более качественные школы. Центральные районы — часто исторические, а потому в них более старые дома, невысокого качества и цены. Точно так же, как богатые люди покупают новые машины, а затем продают их другим людям, типичное новое жилье покупают более успешные люди, а когда его качество падает, в нем селятся менее преуспевающие. И так же, как изобилие дешевых подержанных машин — благо для не самых богатых, изобилие дешевого вторичного жилья в местах вроде Детройта или Сент-Луиса идет на пользу беднякам.

Связь между бедностью и транспортом внутреннего города напоминает нам о том, что некоторые места бедны по вполне определенной причине, и не стоит ожидать, что они быстро разбогатеют. Когда город предлагает такие комфортабельные условия, как массовый транспорт или дешевое старое жилье, которое особенно ценно для бедных, это место, скорее всего, так и останется бедным.

---

80. Glaeser et al., «Why Do the Poor Live in Cities?»

Как политические программы усугубляют бедность

Десятилетиями посредством государственных программ пытались снизить издержки сегрегации, однако многие из идеалистических программ, скорее, доказали слабость Вашингтона, чем исправили городские проблемы. Одно из направлений воздействия — создание благоприятных условий для бизнеса за счет налоговых льгот — такой метод называется Зонами развития (*Empowerment Zones*) в США и Предпринимательскими зонами (*Enterprise Zones*) в Англии. Как мы уже отмечали в предыдущей главе, зоны развития позволяют создать рабочие места в бедных районах, но слишком большой ценой. Для создания одного рабочего места при таком методе требуется около 100 тыс. долл. налоговых льгот. Кроме того, мы все еще не знаем, преобразуется ли такая занятость в долгосрочный успех детей, растущих в подобных областях.

Альтернативная точка зрения предполагает, что такие подходы — это просто «подкрашивание гетто», как однажды написал мой бывший коллега Джон Кэйн. С его точки зрения, только большая мобильность, например, обусловленная жилищными ваучерами, может снизить страдания гетто[81]. В 1990-х гг. Департамент жилищного и городского развития провел социальный эксперимент, названный Приближение возможностей (*Moving to Opportunity*)[82], в котором ваучеры случайным образом распространялись среди определенного числа родителей-одиночек. Треть испытуемых не получала ничего — это была контрольная группа. Другая треть получала стандартный ваучер, который помогал платить за то жилье, которое у них уже было. Оставшаяся треть получала ваучер, который можно было использовать только в более состоятельном районе. Это ограничение являлось попыткой переместить бедных людей в более благополучные районы и изучить на них последствия такого перемещения. Сравнивая контрольную группу с получателями

81. Kain and Persky, «Alternatives to the Gilded Ghetto».
82. Kling et al., «Experimental Analysis of Neighborhood Effects», 84.

ваучеров, можно было оценить влияние различных районов на детей и родителей.

Результаты оказались совершенно неоднозначными[83]. Родители, чьи ваучеры позволяли им перебраться в менее бедные районы, оказались счастливее и здоровее, они с меньшей вероятностью попадали в число жертв преступлений, но в финансовом отношении их положение ничуть не улучшилось. В конце концов старые гетто находились совсем рядом с работой. Влияние на результаты детей также было неопределенным. Девочки добивались гораздо лучших результатов в школе и, похоже, хорошо приспосабливались к новой среде. У мальчиков результаты были хуже, и при прочих равных условиях у них было больше проблем с поведением при переезде в менее бедный район, что является еще одним примером непредвиденных последствий, которые столь часто встречаются в социальной политике. Эти неоднозначные результаты мальчиков и девочек отражают более общую картину, сложившуюся в последние три десятилетия: она показывает, что афроамериканские женщины намного успешнее мужчин.

Жилищные ваучеры хорошо подходят для того, для чего они предназначены — для использования государственных денег, позволяющих переместить бедняков в более качественные дома. Обычно они обеспечивают ресурсами тех людей, которые в них нуждаются, а не обогащают подрядчиков, продвигающих грандиозные строительные проекты. Но они не могут быть решением более общих социальных проблем городов. Исследование «Приближение возможностей» показывает, что мы не можем решить проблемы городской нищеты, просто раздав людям деньги, чтобы они переехали в более состоятельные кварталы.

Плохие государственные программы отдают приоритет обустройству мест, а не помощи людям, но иногда социальные активисты могут принести немалую пользу, сфокусировавшись на одном конкретном месте. На протяжении почти сорока лет программа «Детская зона Гарлема» (*Harlem Children's Zone*) была направлена на улучшение положения детей самого известного из аф-

83. Ibid., 103–105.

роамериканских сообществ Манхэттена. Благодаря ей был создан целый комплекс социальных мероприятий, таких как «Детский колледж», в котором родителей учили, как воспитывать детей,— все они были направлены на повышение школьной успеваемости и снижение преступности[84]. С одной стороны, это все «подкрашивание гетто», но, с другой, они привили детям Гарлема навыки, необходимые для того, чтобы добиться успеха и даже уехать, если они того пожелают.

В 2004 г., когда в Нью-Йорке стали больше экспериментировать в школах, программа «Детская зона Гарлема» открыла собственную чартерную школу — Академию обещаний (*Promise Academy*). Программа обучения в школе довольно интенсивна, она требует от учеников уделять учебе много времени, но при этом предлагает финансовое вознаграждение за успех. «Зона» усиленно работала над привлечением лучших из имеющихся преподавателей, и почти 50% учителей академия уволила в самый первый год[85]. Поступление в школу определялось лотерей[86], которая позволила моему коллеге Роланду Фрайеру провести на базе этого естественного эксперимента сравнение выигравших в лотерею с проигравшими. Вместе со своим соавтором он пришел к выводу о строго положительном влиянии школы на учеников: «Академия надежды» сумела устранить разрыв в успеваемости по математике черных и белых учеников[87]. Особенного большого успеха учителя добились с мальчиками[88], что весьма необычно и примечательно.

«Детская зона Гарлема» доказывает, что инвестиции в сегрегированные районы могут сработать, если только они нацелены на детей, а не на налоговые льготы для бизнеса. Но означает ли успех этой программы то, что у президента Обамы были основания пообещать в 2007 г.: «Теперь, когда я Президент, первая часть моего плана по борьбе с городской бедностью будет заключаться в распространении программы Детской зоны

84. Harlem Children's Zone, «History», www.hcz.org/about-us/history
85. Dobbie and Fryer, «High Quality Schools», 6–7.
86. *Ibid.*, 3.
87. *Ibid.*, 15–16.
88. *Ibid.*, 51.

Гарлема на двадцать городов по всей стране»[89]? Может ли федеральное правительство успешно воспроизвести те социальные формы действий, которые сложились в Нью-Йорке? Могут ли другие города собрать столь же замечательных руководителей, учителей и спонсоров, которые стали работать в «Зоне» в Нью-Йорке, особенно если им придется играть по правилам, установленным в Вашингтоне? Надеюсь, что это возможно, но боюсь, что успех «Зоны» и относительный провал большинства общенациональных программ указывают на то, что решение городских проблем, скорее всего, следует искать в локальных инициативах, а не в федеральной политике. Когда город привлекает достаточно образованных людей, некоторые из них, возможно, захотят работать над проблемами города, пытаясь найти решение для, казалось бы, наименее привлекательных из них.

Аргументы в пользу федеральных программ более убедительны в том случае, когда они сокращают искусственное разделение богатых и бедных, созданное самим государством. Всякий раз, когда в двух прилегающих друг к другу районах общественные услуги серьезно различаются, эти различия будут влиять на то, в каком районе люди решат жить. Некоторые формы подобного распределения полезны: в одной пригородной школе, скажем, футбольная команда лучше, чем в соседней, а потому она больше привлекает родителей, ориентированных на спортивное обучение своих детей. Если мои дети не склонны к атлетике (возможно, это наследственная черта), хорошо, когда у меня есть возможность отдать их в школы, где спорт занимает не такое важное место. Однако гораздо больше причин для беспокойства в тех случаях, когда различия в школьном образовании приводят к изоляции бедных.

Ист-Сент-Луис — яркий пример парадокса городской нищеты: государственная программа, нацеленная на помощь бедным из определенного района, может привести к еще более сильной концентрации бедных людей. Ист-Сент-Луис находится в Иллинойсе, на другом, по отношению к Сент-Луису (штат Миссури), берегу Миссисипи. В 1989 г. годовые выплаты по программе «Помощь семь-

89. Obama, «Changing the Odds».

ям с детьми на иждивении» была на 20% больше в Иллинойсе, чем в Миссури[90]. Если у вас не было работы, имело смысл переехать в Иллинойс, а потому в 1990 г. уровень бедности в Ист-Сент-Луисе составлял 43%, т. е. больше, чем в Баффало, Детройте или любом ином пришедшем в упадок городе «Ржавого пояса»[91]. В результате реформы социального обеспечения 1996 г. разница в выплатах была почти полностью устранена, а потому разрыв в уровнях бедности Сент-Луиса и Ист-Сент-Луиса значительно сократился[92].

Неравенство в социальном обеспечении уменьшилось, однако различия в качестве школьного образования сохраняются, и они помогают объяснить, почему в некоторых городах, например Детройте, центральные районы бедны, а в других, например Париже,— нет. В Париже одни из самых лучших в мире государственных средних школ, а потому состоятельные парижские родители мечтают о том, как бы пристроить своих детей в такие заведения, как лицеи Генриха IV или Людовика Великого[93]. Но в США монополия государственных школ привела к тому, что центральные районы городов зачастую совпадают с плохо функционирующими школьными округами. Пригороды меньше по территории, они более конкурентоспособны и привлекают более состоятельных родителей.

Нигде способность школ провоцировать сегрегацию не проявилась так четко, как в странной истории «басинга», перевозке школьников с целью расовой интеграции в школу другого района. После Закона о гражданских правах 1964 года федеральные власти и власти штатов

---

90. Согласно публикациям американского Министерства здравоохранения и социальных служб, годовой объем дотаций по программе «Помощь семьям с детьми на иждивении» для семей с одной матерью без заработка и двумя детьми составлял 5209 долл. в Иллинойсе, т. е. на 20% выше, чем 4341 долл. в Миссури. См.: «Eligibility, Benefits and Disposable Income», *Aid to Families with Dependent Children: The Baseline*, Human Services Policy, Office of the Assistant Secretary for Planning & Evaluation, June 1998, p. 91, http://aspe.hhs.gov/hsp/afdc/afdcbase98.htm

91. U. S. Census Bureau, Census 1990, Summary Tape File 3, Sample data, Detailed Tables, данные получены при помощи American FactFinder.

92. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2006–2008 Data Profile for City of St. Louis and City of East St. Louis, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

93. Лицей Генриха IV — http://lyc-henri4.scola.ac-paris.fr/index.html, лицей Людовика Великого — www.louis-le-grand.org/albedo/index.php

стали требовать перевозки школьников из одного района в другой, чтобы получить одну и ту же пропорцию черных и белых в каждом школьном округе. Сторонники басинга видели в нем возможность сломить интеллектуальную изоляцию гетто и повысить шансы афроамериканцев[94]. Враги басинга, к которым относится более 90% американцев, усмотрели в нем агрессивное вторжение, которое разрушает районные школы и вынуждает детей совершать длинные поездки[95].

Оба аргумента вызывают определенную симпатию, но вряд ли можно понять, на чем основывалось решение Верховного суда по делу «Милликен против Брэдли»[96], которым басинг ограничивался пределами школьных округов. Решение, по существу, означало, что люди, жившие в городской черте, вынуждены были заниматься расовой интеграцией государственных школ, но дети из пригородов были от нее освобождены. Если бы какой-нибудь противник городов решил придумать причину для бегства из старых городов, ничего лучшего он придумать бы не смог. Жители белых районов стали в массовом порядке уезжать из таких городов, как Бостон, в пригороды, вроде Ситуэйта, расположенного сразу за границей школьного округа. Они не хотели, чтобы их детей возили на автобусе в другой район, и Верховный суд принял такое решение, благодаря которому они могли вообще уклониться от этой программы, попросту уехав из города. В результате городские бедняки попали в еще большую изоляцию.

Странная особенность американской школьной системы заключается в том, что она могла бы понизить сегрегацию, если бы сдвинулась либо к левой социалистической системе, либо к правой — свободному рынку. Если бы Америка стала подражать лучшим сторонам европейского социализма и вложила бы достаточно средств в государственные школы, которые все были бы в равной степени хороши, тогда у богатых не было бы особых оснований уезжать из города в поисках более ка-

---

94. Pride, «End of Busing», 207–208.
95. Gary Orfield, *Must We Bus? Segregated Schools and National Policy* (Washington, DC: Brookings Institution, 1978), 117.
96. Amaker, «*Milliken v. Bradley*», 349.

чественного школьного образования. Если бы Америка развивала ваучеры или чартерные школы, которые повысили бы конкуренцию в городских школьных округах, тогда их качество повысилось бы, и они могли бы стать привлекательными даже для состоятельных родителей. Но американская система монополии местных государственных школ не особенно помогла городам и в то же время значительно способствовала тому, что эти города стали беднее, чем должны быть.

Городская нищета, как и любая иная, неприглядна, однако фавелы Рио, трущобы Мумбая и гетто Чикаго стали для бедных шансом поправить свое положение. Города ведут к изменениям — и общества, и индивидов, а статус кво — не лучший союзник тех, у кого нет еды, медицинского обеспечения или будущего. Та часть мира, которая остается сельской и бедной, изменяется разве что в геологическом ритме, когда есть мощный толчок со стороны голода, гражданской войны или, если брать совсем редкие случаи, какого-то позитивного фактора, вроде «Зеленой революции», тогда как городская и бедная часть мира меняется очень быстро. Здесь есть возможности для изменений.

Но есть и причина, по которой люди поддерживают миф, будто города не подходят для бедных. Приток миллионов бедняков в города может быть обнадеживающим знаком для них самих, но далеко не всегда он улучшает качество жизни людей среднего достатка, которые уже живут в этих районах. Программы, нацеленные на уменьшение иммиграции в города, например принятые в Мумбае драконовские ограничения на строительство, привлекательны для нынешних горожан, которым известно, что толпы и перенаселенность не сделают их жизнь лучше. У плотности есть свои издержки, а не только выгоды.

Городской рост будет приветствоваться всеми, когда города смогут с большим успехом бороться с демонами, приходящими вместе с плотной городской жизнью. На протяжении трех последних столетий богатые страны тратили миллиарды на борьбу с городскими болезнями и преступностью. Городам развивающегося мира еще предстоит выиграть эти битвы, которые как раз и станут темой нашей следующей главы.

ГЛАВА 4
Как укрощали жилые дома?

В РАЙОНЕ Дхарави в Мумбае на 530 акрах[1] проживает от 600 тыс. до миллиона людей. Это бурлящая масса людей и предпринимательской энергии. Люди в Дхарави не сидят на месте и не ждут, когда им выпадет шанс поиграть в игру «Кто хочет стать миллионером?». В одной небольшой комнате без окон и с грязным полом двое парней занимаются переработкой картонных коробок — они раскрепляют их, выворачивают наизнанку, а потом снова скрепляют. Та же комната исполняет еще и функцию спальни, поскольку старые ящики отлично подходят для места отдыха. В соседней квартире двое портных делают бюстгальтеры, которые заставляют вас вспомнить о Нижнем Ист-Сайде вековой давности.

Рядом, в плохо освещенных комнатах домов, стоящих вдоль немощеных улиц, работают десятки гончаров. Недавно привезенную глину они превращают в горшки, которые обжигают в большой уличной печи, изрыгающей дым. В другой комнате примерно восемь женщин перебирают использованные пластиковые товары. Благодаря всей этой переработке Дхарави кажется экологичным местом, но я не уверен, что даже самый ярый экологист получил бы удовольствие от переработки использованных шприцов.

И хотя предпринимательская энергия Дхарави иллюстрирует положительные стороны городской нищеты — амбициозные люди усердно трудятся, извлекая пользу из близости к городским клиентам и поставщикам,— грязный воздух района и зараженная вода привлекают

---

1. Saunders, «Slumming It Is Better».

внимание к издержкам городского скопления. Улицы остались без асфальтирования. Канализация в тех местах, где она есть, часто загрязняет водопровод. По оценкам, здесь менее одного работающего туалета на тысячу обитателей[2], поэтому на улицах нередко можно увидеть испражняющихся людей. В подобных условиях болезни неизбежны, и они отнимают жизни у слишком большого числа бедных индийцев. Согласно одному исследованию, туберкулез является второй по значимости причиной смерти в Мумбае — его распространенность снижает ожидаемую продолжительность жизни в этом городе на семь лет по сравнению со всей остальной Индией[3].

В 1962 г. психолог Джон Б. Калхун опубликовал статью в *Scientific American*, в которой описывались ужасные последствия искусственно спровоцированной им перенаселенности в колониях крыс. Среди проблем у крыс были высокие уровни смертности потомства, каннибализм, «лихорадочная гиперактивность» и «патологическое оцепенение». Можно обоснованно сомневаться в том, действительно ли подобные данные о жизни крыс в условиях перенаселенности могут что-то сказать о городской жизни людей, а эксперименты с другими видами, например макаками резус, показали, что повышение плотности в популяции может привести к смягчению отношений, а не к убийствам. И все же работа Калхуна — предупреждение, напоминающее нам о том, что высокая плотность населения способна привести к весьма серьезным негативным последствиям.

Транспортные пробки в Мумбае порой совершенно мучительны (здесь можно увидеть, как, например, на стоянку за такси пристраивается повозка, в которую запряжен буйвол). Хотя Дхарави — вполне безопасный район[4] (благодаря хорошо работающей социальной системе, в которой все местные присматривают друг за другом), Мумбай в целом известен своей преступностью, например знаменитыми гангстерами, преследующими звезд Болливуда. Эти проблемы не ограничиваются Мумбаем или даже Индией. Каждому старому городу

2. Watkins, «Beyond Scarcity», 37.
3. Mumbai, *Mumbai Human Development Report 2009*.
4. Patel, «Dharavi», 47.

приходилось сражаться с источниками болезней и преступности. Каждый перенаселенный город сталкивается с потенциальной проблемой заторов и пробок. Та сама плотность населения, которая позволяет распространять идеи, распространяет также и болезни.

Все эти проблемы можно решить, однако подчас они требуют вмешательства активного и даже агрессивного государственного сектора. Его некомпетентность часто выступает в качестве предлога для проповеди бедной сельской жизни: согласно этой — совершенно неприемлемой — логике, раз города грязны, люди должны оставаться в своих сельских хижинах. Но это неверно и в моральном, и в практическом отношении. Правительства городов в развивающихся странах должны сделать то, что западные города сделали в XIX и начале XX в.— обеспечить население чистой водой, найдя при этом способ безопасно убирать отходы, производимые людьми. Они должны сделать гетто безопасными. Им же предстоит совершить то, что не удалось сделать многим американским городам: сломить изоляцию, которая лишает бедных детей преимуществ жизни в большом городе. Война западного мира с городскими болезнями, коррупцией, преступностью и сегрегацией, длившаяся два последних столетия, преподносит современному развивающемуся миру много уроков, однако, к сожалению, один из них в том, что никогда эта борьба не бывает легкой.

Трущобы Дхарави демонстрируют величие индийского народа и одновременно все то, что прогнило в правительстве штата Махараштра. Как бы это ни было неприятно для людей вроде меня, т. е. сторонников свободных рынков, решение проблем Дхарави заключается не в ограничении деятельности правительств. В действительности у серьезных городских проблем, с которыми сталкиваются трущобы вроде Дхарави, нет рыночного решения. Города отчаянно нуждаются именно в сильном и дееспособном правительстве, которое сможет наладить водоснабжение, обеспечить безопасность районов и быстрый транспорт.

Легко превозносить демократию, однако эффективным городским правительствам обычно требовались жесткие лидеры, которым не мешает система сдержек и противовесов и которые не прислушиваются к желани-

ям каждого рассерженного горожанина. Тедди Рузвельт, рассуждая о своей борьбе с преступностью в Нью-Йорке, заметил, что «на большинстве постов теория „разделения властей" совершенно не работает»[5]. Я не собираюсь заходить так далеко, однако попытки Рузвельта искоренить коррупцию были, очевидно, заторможены способностью комиссаров полиции блокировать его действия. Правление неограниченных реформ, провозглашенное Тедди Рузвельтом, похоже, означало то, что единоличная власть не позволяет силам, которым выгодно сохранение статус кво, тормозить изменения. Точно так же, как мы даем нашим руководителям больше власти во время войны, мы, вероятно, должны оказывать им больше доверия и тогда, когда улицы небезопасны, а каждый глоток воды несет в себе заразу.

Я и правда восхищаюсь прекрасными демократическими институтами Индии, которые для мира бедных стран уникальны, однако эта крепкая демократия, включающая различные группы избирателей, не желающих отказываться от своих позиций, зачастую мешает волевым действиям, которые следует предпринять, чтобы существенно улучшить жизнь в городе. Одна из наиболее неприятных сторон индийской демократии заключается в том, что власть часто сосредоточена на уровне штата, а не города, а в штатах обычно верховодят сельские избиратели, у которых, как и в сенате США, больше представителей на душу населения. Индийским городам необходимо получить больше контроля над свой собственной судьбой.

Несчастья Киншасы

Дхарави служит примером того, что люди способны выдержать даже самые суровые жизненные условия, однако некоторые города, такие как Киншаса, столица Демократической Республики Конго, настолько дисфункциональны, что, кажется, в них терпят поражение даже самые упорные стремления жить достойной жизнью. Когда государственный сектор совершенно не спо-

5. Theodore Roosevelt, *Rough Riders*, 2004, p. 426.

собен справиться с последствиями скопления миллионов людей в одном-единственном мегаполисе, города превращаются в территорию ужаса, где беспрепятственно рыщут преступники и распространяются болезни. Этот крах государства не позволяет городу выполнить свою основную функцию — поднять страну за счет соединения талантливых людей друг с другом и с внешним миром. Ведь кто, за исключением наиболее преданных своему делу активистов гуманитарных миссий, пожелает приехать в место, где слишком многим рискуешь, не получая ничего взамен?

Киншаса родилась при неблагоприятных обстоятельствах[6]. В качестве «Леопольдвиля» она была основана авантюристом Генри Мортоном Стэнли в 1881 г. — тогда она исполняла функцию торгового представительства короля Бельгии Леопольда, чье имя стало синонимом варварской колонизации, направившей рабочую силу Африки на добычу полезных ископаемых, а в качестве управленческого метода применявшей массовые убийства[7]. Со временем бельгийское правление смягчилось, и в 1950-х гг. город стал даже в какой-то мере приятным, но Киншаса резко деградировала после того, как страна получила независимость. В течение 32 лет Мобуту Сесе Секо правил страной, создав совершенно коррумпированный режим, который привел Заир (такое название получила страна) к обнищанию, обусловленному национализацией промышленности, участием во внешних военных операциях и нежеланием инвестировать как в человеческий, так и физический капитал. Мобуту напоминает нам о ключевом недостатке рузвельтовского правления неограниченных реформ: единоличная власть хороша только в том случае, когда она находится в правильных руках, а это никогда нельзя гарантировать. За годы, прошедшие после смещения Мобуту, положение страны (снова названной Конго) вряд ли улучшилось, поскольку сотни тысяч погибли на войне, а коррупция по-прежнему процветала[8].

В результате постоянных волнений в Конго Киншаса быстро росла — несмотря на отсутствие нормально-

---

6. «Kinshasa: History», *Encyclopædia Britannica*.
7. «Congo Free State», *Encyclopædia Britannica*.
8. Edgerton, *Troubled Heart of Africa*; Gondola, *The History of Congo*.

го государства, способного решить проблемы города. С 1960 г. население увеличилось с 446 тыс. жителей до городской агломерации в 10,4 млн человек[9].

Отличительным признаком единоличного правления является то, что власть исходит от одного диктатора, а в результате столичные города в странах с диктаторским режимом в среднем на 30% больше, чем в столицах стабильных демократических государств[10]. Исследование коррупции в Индонезии[11] показало, что в случае внезапной болезни национального лидера больше всего падали биржевые котировки тех компаний, руководители которых на фотографиях стояли ближе всех к этому диктатору. Если вы хотели получить долю в заирской клептократии, вам надо было приехать в Киншасу, чтобы сблизиться с Мобуту.

Некоторые исследования показали, что более трети детей в Киншасе заражены малярийным паразитом[12]. Сотни погибли и тысячи заразились во время вспышки брюшного тифа в 2004–2005 гг.[13] Еще одной грозной проблемой Киншасы является то, что она давно стала эпицентром эпидемии СПИДа. Первые ВИЧ-позитивные пробы поступили еще в 1959 г. именно от жителей Леопольдвиля[14]. К 1985 г. случайная выборка показала, что инфицировано 5% населения[15]. Недавно Киншаса попала в составленный *CNN* список десяти самых опасных городов мира.

Условия в Киншасе ужасны, но в остальном в Конго они зачастую бывали еще хуже. Государственный департамент США отмечает, что поездка по Киншасе «обычно безопасна в дневное время», но «окраинные районы менее безопасны в силу высокого уровня преступности»[16]. Войны, терзавшие внутренние районы Центральной Африки в период 1996–2003 гг., заста-

---

9. По данным Всемирного банка, в 1960 г. население Киншасы (в те времена — Леопольдвиля) составляло 446013 человек. А в 2007 году население городской агломерации было уже 10449998 человек. См.: World Bank, World Development Indicators, Population in the Largest City.
10. Ades and Glaeser, «Trade and Circuses».
11. Fisman, «Estimating the Value of Political Connections».
12. Kazadi et al., «Malaria in Primary School Children and Infants in Kinshasa».
13. World Health Organization, «Typhoid Fever».
14. Moore, «Puzzling Origins of AIDS».
15. Quinn et al., «AIDS in Africa».
16. CNN, www.cnn.com/2010/WORLD/ameri cas/04/10/dangerous.cities.world/index.

вили многие тысячи людей переехать в относительно безопасную столицу Конго[17]. Семьдесят три из каждой тысячи детей, рождающихся в провинции Киншаса, умирают, не дожив до своего первого дня рождения[18]. Это примерно в 10 раз больше, чем в среднем по США, но меньше, чем в сельском Конго[19]. Исследование 2001 г. показало, что в некоторых районах Киншасы более 10% детей страдают от недоедания, что, конечно, ужасно, но за пределами столицы тот же показатель превосходит 30%[20]. Государственная система водоснабжения оказалась не в состоянии обеспечить жителей чистой водой. Три десятых жителей Конго должны потратить более 30 минут, чтобы добраться до чистой питьевой воды, но даже это не воспрепятствовало миграции из центральных районов страны[21].

Киншаса, созданная жестоким колониальным режимом, а затем управляемая злым деспотом, стала жертвой ужасных обстоятельств. С точки зрения современного Лондона или Нью-Йорка, проблемы этого города могут показаться неразрешимыми, но даже Лондону и Нью-Йорку приходилось когда-то решать похожие проблемы. Каждый из старых городов мира некогда боролся с эпидемиями болезней и насилия. Успех, которого они добились в этих тяжелых битвах, дает какую-то надежду даже для Киншасы.

Исцеление больных городов

Чума пришла в Афины в 430 г. до н.э. через Пирейский порт[22] — она убила, по оценкам, каждого третьего афинянина, включая Перикла, лидера города. Спустя 870 лет

---

html; U.S. Department of State, http://travel.state.gov/travel/cis_pa_tw/cis/cis_1104.html

17. «Kinshasa: History», *Encyclopædia Britannica*.
18. Congo, *Enquête Démographique*, p. 189, table 12.2, «Taux de mortalité des enfants selon certaines caractéristiques sociodémographiques».
19. *Ibid.;* Xu et al., «Deaths: Final Data for 2007».
20. Tollens, «Food Security».
21. Congo, *Enquête Démographique*, p. 20, table 2.6, «Approvisionnement en eau potable».
22. Durack et al., «Hellenic Holocaust».

чума пришла в Константинополь[23] и уничтожала, по сведениям Прокопия, более 10 тыс. человек каждый день. В течение более трех веков после 1350 г.[24] чума то и дело косила жителей городов Западной Европы. В XVII в. уровень смертности в городских ареалах был гораздо выше, чем в сельской местности[25]. Чума исчезла из Европы[26] (хотя и не из Азии) в начале XVIII в., однако желтая лихорадка сохранилась, а холера принялась опустошать западные города в 1830-х гг.[27]

И если первые общественные санитарные мероприятия в основном ограничивались карантином, такие все более образованные горожане, как Джон Сноу, постепенно приобрели знания, необходимые для борьбы с распространением инфекционных заболеваний. Сноу был сыном горняка из Йорка, которого в возрасте 14 лет отдали в ученики к врачу пионера железных дорог Джорджа Стивенсона. Спустя девять лет Сноу прошел 200 миль пешком до Лондона, чтобы приобрести навыки, необходимые хирургу[28]. Спустя два года он получил лицензию и стал успешным врачом и исследователем, многому научившимся у города, в котором жил. Его важнейшее достижение связано с наблюдением за картиной смертельных случаев среди заболевших холерой, вспышка которой разразилась в 1854 г.

Лабораторией Сноу был Лондон. При помощи местного священника он опрашивал жителей и создал замечательную карту распространения холеры[29]. Карта показывала всю географию болезни — улицу за улицей, одного больного за другим. Изучая порядок распространения заболевания, Сноу понял, что в эпицентре вспышки находится один насосный колодец[30]. Его опросы привели к выводу, что «особенной вспышки или распространения холеры не отмечалось в этой части Лондона, за исключением тех лиц, которые имели обыкновение пить

23. Russell, «That Earlier Plague».
24. McNeill, *Plagues and Peoples*, 160–172.
25. Wrigley and Schofield, *Population History*, 472.
26. McNeill, *Plagues and Peoples*, 171–172.
27. *Ibid.*, 271–275, 280.
28. Steven Johnson, *Ghost Map*, 60.
29. *Ibid.*, 172–173.
30. *Ibid.*, 193.

воду из вышеупомянутого колодца»[31]. Почти все пьяницы — любители эля сохраняли здоровье; способность алкоголя убивать распространяющиеся с водой бактерии давно помогала жителям городов избегать болезней.

Колодец, видимо, загрязнялся через близко расположенную выгребную яму, в которую попадали зараженные фекалии. Когда Сноу заблокировал насос, эпидемия отступила. Врач не совсем понимал бактериальную природу холеры, однако правильно определил то, что болезнь распространяется через зараженную воду. Исследования Сноу стали одним из первых доказательств того, что сегодня кажется очевидным: в целях здравоохранения города должны обеспечиваться чистой водой. История Сноу, с другой стороны,— это пример *самозащитной городской инновации*, т. е. способности города порождать информацию, необходимую для решения его собственных проблем.

В США городские правительства, которые больше руководствовались интуицией, а не наукой Сноу, начали геркулесов труд по обеспечению чистой водой в начале XIX в. Каким-то образом стало понятно, что протухшая вода играет главную роль во вспышках заболеваний, поэтому правительства и мэрии годами боролись за чистую воду. Когда в 1794 и 1798 г. желтая лихорадка ударила по городам Америки, Филадельфия вместе с Нью-Йорком решила обеспечивать горожан водой, не зараженной близлежащими выгребными ямами. Под руководством английского инженера и архитектора Бенджамина Лэтроуба Филадельфия пошла по пути создания общественной системы водоснабжения[32]. Затраты на создание и обслуживание системы оказались выше, чем предполагал Лэтроуб, но со временем город построил правильно работающий общественный водопровод, который забирал воду из верхних колен Шуйлкилл-ривер.

Нью-Йорк же пошел по пути частного бизнеса[33], но его попытки сэкономить деньги привели к тому, что прошли десятилетия, прежде чем на Манхэттен стала поступать чистая вода. После вспышки желтой лихорадки Общий

---

31. Brody et al., «Map-Making», 65.
32. Warner, *Private City*, 103.
33. Reubens, «Burr, Hamilton», 592.

совет города первоначально высказался за общественную систему, однако член законодательного собрания штата и провалившийся кандидат на место вице-президента Аарон Бурр предложил иной план. Чтобы разбить своих политических противников, федералистов, состоявших в Общем совете, он предложил своему главному врагу, отцу федерализма Александру Гамильтону, заключить с ним союз. Гамильтон возражал против «обременительных» налогов[34], необходимых для финансирования общественной системы и убедил Общий совет принять план Бурра по развитию частного обеспечения водой.

Бурр использовал весь свой политический профессионализм для того, чтобы провести устав новой частной водопроводной компании через законодательное собрание штата. Основные пункты устава[35] позволили компании собрать 2 млн долл., причем дополнительный капитал мог использоваться «в любых рыночных операциях, не противоречащих закону и Конституции США или штата Нью-Йорк»[36]. Этот внешне безобидный пункт означал, что Бурр мог делать с компанией все, что угодно, пока она поставляла определенное количество воды. Но он видел больше пользы — и финансовой, и политической — в банковском деле, а не водоснабжении. Гамильтон непреднамеренно создал конкурента для своего собственного Банка Нью-Йорка. Банк Манхэттенской компании два века успешно развивался, пока не превратился в *Chase Manhattan* (ныне — *JPMorgan Chase*), но он так и не решил проблемы Нью-Йорка с водой.

Чтобы сэкономить капитал, который Бурр хотел попросту направить на свои банковские операции, компания стала использовать старую скважину, построив небольшой резервуар. Манхэттенская компания, как стало ясно, нарушила свое обязательство обеспечить горожан чистой свежей водой из Бронкса, поскольку наполняла свои емкости *aqua obscura*: водой неизвестного, сомнительного происхождения.

Частное водоснабжение действует во многих местах, однако у него две потенциальные проблемы. По-

34. Reubens, «Burr, Hamilton».
35. *Ibid.*, 599.
36. *Ibid.*, 600.

требителям не так-то легко проверить качество воды, а это значит, что поставщики могут экономить, не теряя на продажах. И даже если частный поставщик может гарантировать чистоту воды, потребители не всегда готовы платить достаточно, чтобы чистая вода стала действительно прибыльной. Этих проблем нет в богатой экономике, в которой можно рассчитывать на то, что люди будут много платить за питьевую воду, а также, вообще говоря, на то, что поставщики будут поставлять чистую и безопасную воду, в противном случае против них будут выдвинуты соответствующие иски. Однако во времена Гамильтона и Бурра даже если состоятельный горожанин и мог посылать слуг к окраине города за чистой водой, он точно знал, что люди из более бедных районов используют дешевую и грязную воду, которая была доступна в центре города. При этом плохая вода все равно могла убить этого горожанина или его семью, несмотря на принятые им меры предосторожности, ведь общегородская эпидемия могла начаться в бедных районах, распространяясь через дешевую гнилую воду.

Именно это экономисты называют экстерналиями: действия одного человека влияют на кого-то другого так, что это влияние не может контролироваться рынком. В течение более века экономисты доказывали, что экстерналии требуют определенной формы государственного вмешательства, и то же самое можно сказать о воде. Поскольку Манхэтттенская компания не решила проблем Нью-Йорка с чистой водой, передаваемые с водой болезни по-прежнему время от времени обнаруживались. Нью-Йорк в результате эпидемий периодически терял более 0,5% своего населения[37], что в 2 раза выше обычной смертности,— например во время эпидемии холеры 1832 г.

Наконец, Нью-Йорк последовал примеру Филадельфии и потратил, как и предупреждал Гамильтон, миллионы долларов на общественную систему водоснабжения. Кротонский водопровод, на строительство которого ушло 9 млн долл. (более 170 млн по курсу 2010 г.), снабжал Нью-Йорк водой после 1842 г., и эта чистая вода

37. New York City Department of Health and Mental Hygiene, *Summary of Vital Statistics 2008*, Jan. 2010, cover.

вскоре возымела действие[38]. После 1860 г. уровень смертности постоянно снижался в течение 60 лет[39] — с 30 смертей на 1000 человек в конце Гражданской войны до примерно 10 смертей на тысячу в 1920-х гг.

К 1896 г. в США было создано почти 1700 общественных систем водоснабжения[40], а муниципалитеты тратили на воду столько же, сколько федеральное правительство тратило вообще на все, за исключением армии и почты[41]. В Париже барон Жорж-Эжен Осман, будучи ставленником Наполеона III, использовал свою почти неограниченную власть для создания канализационной системы, которая все еще служит городу и привлекает туристов в свои туннели.

Историк экономики Вернер Трёскен[42] провел множество исследований, показывающих, что инвестиции в городское водоснабжение значительно снизили смертность от тифа и других заболеваний[43]. Чистая вода снизила число смертей даже от тех болезней, которые не передаются через воду. Подтверждая в определенной мере исследования столетней давности по влиянию чистой воды в Массачусетсе, Трёскен со своим соавтором Джозефом Фэрри выяснили, что начиная с 1850 г. более низкие уровни заболеваемости тифом обычно сопутствовали общему снижению заболеваемости другими болезнями. Число смертей от других заболеваний уменьшилось, вероятно, потому, что передаваемые с водой болезни ошибочно принимались за другие заболевания, или же потому, что они ослабляли иммунную систему, которая давала сбой, когда организм атаковали другие возбудители. Какова бы ни была причина, Фэрри и Трёскен полагают, что «обеспечение чистой воды объясняет от 30 до 50% падения смертности в Чикаго»[44] в 1850–1925 гг.

Чистая вода стала поступать в города только благодаря значительным общественным инвестициям в ин-

---

38. Jervis, *Description of the Croton Aqueduct*.

39. В 1832 г. в Нью-Йорке было 50 смертей на 1000 человек, т. е. уровень смертности составлял 5%. См.: New York City Department of Health and Mental Hygiene, *Summary of Vital Statistics 2008*, Jan. 2010, cover.

40. Cutler and Miller, «Water, Water Everywhere», p. 169, table 5.1.

41. *Ibid.*, 183–86.

42. См. например: Troesken, «Typhoid Rates».

43. Ferrie and Troesken, «Water and Chicago's Mortality Transition».

44. *Ibid.*

фраструктуру. Точно такие же усилия потребуются от государства или частных компаний, соответственно субсидируемых и регулируемых, чтобы трущобы Дхарави избавились от переносимых с водой заболеваний подобно улицам Парижа.

Уборка улиц и коррупция

Несмотря на огромное снижение заболеваемости, обеспеченное чистой водой, еще в 1901 г. ожидаемая продолжительность жизни при рождении в Нью-Йорке была на семь лет меньше, чем в остальной части страны[45], в основном из-за устойчивых инфекционных заболеваний. Столетие назад Америка была столь же коррумпированной, как и многие современные развивающиеся страны, и если сегодня коррупция снижает эффективность общественных услуг в развивающемся мире, точно так же американские города в XIX в. были из-за нее гораздо менее здоровыми.

Улицы Нью-Йорка стали чистить благодаря полицейскому скандалу, который на время лишил власти коррумпированную, как всем было известно, машину Таммани Холла. Многое может не нравиться в политической системе, которая предоставляет слишком мало полномочий местным органам власти, однако полная автономия также не может быть верным решением. Когда вся система работает правильно, множество уровней государственной машины — федеральный, штат и город — могут проверять друг друга, особенно если властью на разных уровнях обладают разные партии. Афроамериканцы Юга не получили бы политических прав, если бы федеральное правительство не вмешивалось в дела штата, а Нью-Йорк сумел быстрее очистить свои улицы потому, что республиканский сенатор штата провел расследование деятельности полицейского отделения, подчиняющегося муниципальному правительству, возглавляемому демократами.

---

45. New York City Department of Health and Mental Hygiene, Summary of Vital Statistics 2008 and 1961, table 6; Arias, «United States Life Tables, 2006», table 12.

Тотальная коррупция, подробно описанная на 10 тыс. страниц доклада сенатора, вероятно, производила впечатление даже на самого черствого читателя. Когда следователи спросили знаменитого полицейского Уильямса, по прозвищу *Clubber*[46], как ему удалось на свою зарплату полицейского купить особняк в Нью-Йорке, деревенский дом в Коннектикуте и яхту, Уильямс ответил: «Я покупал недвижимость в Японии, и она выросла в цене»[47]. Этот доклад стал отправной точкой для выборов в Нью-Йорке 1894 г.[48], на которых Таммани Холл лишился власти, а республиканский бизнесмен Уильям Л. Стронг занял место мэра.

Стронг сначала хотел поставить на уборку улиц Рузвельта, но тот хотел быть комиссаром полиции. Поэтому Стронг привлек к работе полковника Джорджа Вэринга, который оказался, как сказал Рузвельт в редком для него приступе скромности, «гораздо более подходящим для этой должности человеком»[49]. Но, в любом случае, Вэринг разделял энтузиазм Рузвельта в отношении программы неограниченных реформ. Вэринг начал свое знакомство с санитарными службами еще 40 лет назад, когда в возрасте 20 лет контролировал строительство дренажной системы Центрального парка. Он вырастил шесть кавалерийских полков для армии Союза, работал над адаптацией в США джерсейской породы молочного скота, помог в разработке туалета и строил канализационную систему Мемфиса после того, как из-за череды эпидемий, вызванных болезнями, распространяющимися с водой, город прославился на всю страну. В 1895 г. этот инженер, фермер и первостатейный коннозаводчик взял в свои руки уборку нью-йоркских улиц[50].

---

46. «Тот, кто орудует дубинкой» и одновременно «член фешенебельного клуба». — *Прим. перев.*

47. «'Czar Of Tenderloin' Left Only $14 Estate: Tax Appraiser Finds Inspector Williams's Property Almost Balanced by Debts», *New York Times*, January 30, 1918, p. 18, ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 102663258.

48. «Will Be Mayor Three Years: Lawyers Say Mr. Strong's Term Is Not Abridged», *New York Times*, Nov. 11, 1894, p. 9, ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 106840521.

49. Theodore Roosevelt, *Rough Riders*, 423.

50. «No Platt Republicans: Mayor-Elect Strong Overlooks the Boss in Six Appointments; Col. Waring to Clean the Streets», *New York Times*, Dec. 30, 1894, p. 8,

Его сразу же стали яростно критиковать[51]. В первый же год он на 25% превысил выделенный бюджет. Политическая буря возникла тогда, когда газета *New York Sun* сообщила о том, что Вэринг якобы назвал «Великую армию Республики» «кучкой пьяниц и бездельников»[52] — это примерно то же, что сегодня назвать «Американскую ассоциацию пенсионеров» «сборищем ленивых мошенников, сидящих на соцобеспечении». Вэринг в ответ сказал, что самую мощную в стране группу лоббистов он назвал всего лишь «лентяями на пенсии» и что он не собирается отступать, хотя Ассамблея штата Нью-Йорк потребовала его отставки[53]. Он настоял на том, что необходимо убирать повозки и машины, оставленные без хозяина на городских улицах[54], что привело к «стычке на Мотт-стрит» между уборщиками улиц, которых «послали собирать грузовые телеги, и толпой итальянцев, которые попытались помешать им». Ночами он планировал действия своего департамента на случай снежной бури. Через семь его первых месяцев на службе *New York Times*, несмотря на все это брожение, сообщила, что «в санитарном обеспечении города сотворили настоящие чудеса»[55].

Энергия, честность и компетентность Вэринга принесли ему общественную поддержку, которая позволила нейтрализовать противников. Он, к тому же, воспользовался новой технологией — асфальтом[56]. В 1880-х гг.

ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 109722641 (доступ получен 18 августа, 2010).

51. «To Keep Streets Clean: Col. Waring Allowed over $3,000,000 for His Department; Discussion over 'Final Disposition'; Bill Favored for Grading Salaries», *New York Times*, Dec. 28, 1895, p. 9, ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 103379346.

52. "Reproved by the Assembly: The Lower House of the Legislature Stands by the Grand Army, *New York Times*, Apr. 23, 1895, p. 2, ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 103365239.

53. «Attack on Col. Waring: Gen. Viele Charges Him with Crimes Nearly Forty Years Old; Revenge, the Commissioner Says», *New York Times*, Apr. 21, 1895, p. 9, ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 103493165.

54. «A Battle for Col. Waring's Men: Seizing Trucks in Mott Street Last Night They Were Attacked by a Mob of Owners and Italians», *New York Times*, June 2, 1895, p. 1, ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 102460052.

55. «Clean Streets at Last: Fruitless Search for Derelict Wagons and Stray Bits of Paper; a Drive with Colonel Waring», *New York Times*, July 28, 1895.

56. «The Life of a Pavement: Results of Many Costly Experiments in New York», *New York Times*, Feb. 8, 1883.

нью-йоркские дороги обычно мостили продолговатыми гранитными блоками, которые клали на гравийную основу[57]. Подметать такие улицы было проще, чем поддерживать в чистоте булыжный камень, однако все равно повсюду была грязь и пыль. Постепенно для покрытия улиц стали использовать асфальт — липкое смолянистое вещество, используемое для связывания камней и гравия. Когда барон Осман строил в 1860-гг. в Париже свои большие бульвары, он обнаружил, что при помощи асфальта можно создать гладкую и легко выравниваемую поверхность. К 1890-м гг. Нью-Йорк тоже перешел на асфальтирование. Было много обвинений в коррупционных связях между Таммани Холлом и частными асфальтовыми компаниями, однако улицы постепенно заасфальтировали, поэтому людям Вэринга их стало проще убирать.

Вэринг ушел со своего поста в 1898 г., когда решил пойти на испано-американскую войну (где умер от желтой лихорадки), но в наследство он оставил более чистый и здоровый город. В 1901–1910 гг. ожидаемая продолжительность жизни мужчин в Нью-Йорке[58] увеличилась на 4,7 года, так что разрыв с остальной страной уменьшился наполовину. Наибольший прирост в ожидаемой продолжительности жизни был связан с падением смертности новорожденных, обусловленным распространением медицинских знаний, улучшением в санитарном обеспечении и созданием более качественных больниц.

Администрация мэра Стронга не сумела покончить с городской коррупцией в Нью-Йорке. Стронг потом был замещен человеком из Таммани Холла, который сколотил состояние на монопольной торговле льдом в городе[59]. Однако муниципальная коррупция стала уже не такой чрезмерной, как во времена Твида, поскольку

---

57. *Ibid.*

58. New York City Department of Health and Mental Hygiene, Summary of Vital Statistics 2008 and 1961, table 6; Arias, «United States Life Tables, 2006», table 12.

59. «Robert A. Van Wyck Dies in Paris Home: First Mayor of Greater New York Had Lived Abroad for 12 Years; He Was Croker's 'Choice,' His Administration Marked by So-Called Ice Trust, Ramapo Water Steal, and Police Scandals», *New York Times*, Nov. 16, 1918, p. 13, ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 97044205.

повысился уровень образования населения. В обычном случае коррупция снижается по мере увеличения уровня образования[60], поскольку граждане освобождаются от зависимости от неформальной безопасности, обеспечиваемой боссами политической машины, и получают возможность организованно противостоять коррупции. Однако политика таких машин продержится в большинстве американских городов вплоть до «Нового курса», чем опять же доказывается то, что наличие нескольких уровней государственного правления способно создавать положительные эффекты.

В старой модели политики машин местные боссы раздавали рабочие места и привилегии своим избирателям в обмен на голоса. Семья иммигрантов, которая поддерживала машину, могла полагаться на то, что ей помогут с поиском работы для молодого отпрыска, поддержат в случае пожара или, по крайней мере, пришлют индейку на День благодарения. Все эти услуги любезно оплачивались из городской казны, которой распоряжались боссы машины. «Новый курс» привел к значительному укреплению федеральной системы страхования и к ослаблению способности местных политиков покупать поддержку периодическими подачками. Чтобы получить деньги, местные лидеры должны были тщательно документировать все потоки наличности. Эра босса сменилась эрой бюрократов[61], многие из которых в своей карьере следовали профессиональному пути таких чиновников, как полковник Джордж Вэринг.

Больше дорог, меньше движения?

Инфекционные заболевания превращают величайшее преимущество городов — связь людей друг с другом — в причину смерти. Перегруженность транспортом также устраняет это преимущество, чрезвычайно усложняя передвижение по городу. Слишком большое количество мусора превращает улицы города в зону, опасную для здоровья; а слишком большое число машин — в парков-

60. Glaeser and Saks, «Corruption In America».
61. Wallis et al., «Politics, Relief, and Reform».

ку. Снабжение чистой водой — задача, требующая инженерного решения, но устранение пробок с улиц требует не только технических знаний. Наши улицы можно будет использовать только в том случае, когда люди не будут использовать их чрезмерно, а эта задача требует уже вмешательства экономиста. Езда на автомобиле создает негативную экстерналию, поскольку каждый водитель обычно учитывает лишь собственные издержки и выгоды. Обычно автомобилисты не принимают в расчет то, что их поездка на машине замедляет всех остальных. Лучший способ исправить эту экстерналию — взимать с людей деньги за использование дорог.

Прокладка в городах водопроводов и канализации была серьезным делом, на котором были проверены пределы инженерных знаний. Транспортная перегруженность — это тоже инженерный вызов, но еще и психологический, поскольку каждое улучшение изменяет поведение автомобилистов так, что их видоизмененное поведение зачастую сводит на нет все усовершенствования. Десятилетиями мы пытались решить проблему избыточного числа машин на недостаточных дорогах за счет строительства еще большего количества дорог, однако каждая новая автотрасса или мост тут же привлекают к себе дополнительное движение. Экономисты Жиль Дюрантон и Мэтью Тернер выяснили, что пробег автомобиля увеличивается в точном соответствии с длиной новых автотрасс — эту закономерность они назвали «фундаментальным законом загруженности дорог»[62].

Проблема транспортного движения отражает, по существу, неспособность насытить спрос на любой бесплатный товар. На строительство дорог уходит много денег, как и на их обслуживание, однако автомобилисты Америки, похоже, считают, что право на бесплатный проезд гарантировано Биллем о правах. В Советской России искусственно занижали цены на потребительские товары, но результатом стали пустые полки и длинные очереди. Примерно то же происходит и тогда, когда людям разрешают бесплатно ездить по улицам города.

---

62. Duranton and Turner, «Fundamental Law of Road Congestion».

Лучший способ снижения транспортной загруженности[63] был придуман нобелевским лауреатом Уильямом Викри. Викри стал задумываться о загадках общественного транспорта в 1951 г., когда начал работать в комиссии мэра по улучшению финансового положения Нью-Йорка. Ему поручили решить проблему оценки стоимости проезда в метро, и он отметил, что «пользователи частных автомобилей и такси, а также, вероятно, автобусов, обычно не несут издержек, сопоставимых с теми дополнительными издержками, которые они создают»[64]. Когда мы едем на автомобиле, мы учитываем лишь наши собственные издержки — время, бензин, износ автомобиля, но не издержки (например потерянное время), навязываемые нами всем остальным водителям. Мы не учитываем создаваемую нами загруженность и в результате чрезмерно используем автотрассы.

Естественное для экономистов решение этой проблемы — взимать с водителей полную стоимость их поездки, т.е. добавить плату, которая покрывает влияние их автомобилей на всех остальных участников дорожного движения. Свои идеи Викри развил затем в конце 1950-х гг. в докладе о вашингтонской автобусной системе, в которой впервые выступил за взимание с автомобилистов определенных сумм, возмещающих создаваемые ими пробки. Идея Викри, вдохновленная самим городом, за которым наблюдал исследователь,— еще один пример самозащитной городской инновации. За десятилетия до системы безналичной оплаты проезда *EZ pass* Викри рекомендовал электронную систему списания транспортных платежей и предполагал, что эти платежи должны быть больше в часы пик, когда перегруженность достигает максимума.

Десятилетия опыта подтвердили правоту Викри. Строительство новых дорог почти никогда не устраняет транспортные пробки, в отличие от денежной оценки перегруженности. В 1975 г. в Сингапуре была внедрена простая форма взимания с автомобилистов определенных сумм за транспортную перегруженность, так что им приходилось больше платить за проезд по центрально-

63. Columbia University, «Practical Economic Solutions».
64. Vickrey, «New York's Subway Fare Structure».

му району города. Сегодня эта система стала электронной, значительно усложнившись, и она действительно избавила движение в городе от пробок[65]. В 2003 г. в Лондоне была внедрена собственная система платы за пробки[66], и здесь автомобильное движение также значительно уменьшилось.

Почему же плата за пробки так редко применяется в США? Потому что политика здесь выше экономики. Введение нового сбора для тысяч автомобилистов — весьма непопулярная мера, а в результате миллионы часов полезного времени бессмысленно тратятся водителями, застрявшими в пробках. Викри и сам умер от сердечного приступа, прижавшись к рулю своей машины, на которой ехал поздно ночью. Я всегда думал, что в этот час он поехал специально, чтобы избежать пробок.

В Америке транспортная перегруженность приводит к миллиардам долларов потерянного времени, однако ее последствия еще более опасны в странах развивающегося мира, где концентрация транспорта еще выше, а альтернативные пути передвижения, такие как метро, обычно плохо развиты. Дома здесь не такие высокие, а потому города занимают большую территорию, а вкупе с ужасными переулками это означает, что тут нельзя ходить пешком. В таких городах, как Мумбай, транспортная перегруженность может попросту застопорить деловой ритм городской жизни, вот почему борьба с пробками — вопрос не просто комфорта, но и гарантии того, что город сможет исполнять свою основную функцию — связывать людей друг с другом.

Как сделать города безопаснее

Преимущество городов, обусловленное тем, что они способны связывать людей друг с другом, так же легко сводится на нет преступностью, как и транспортной перегруженностью. Страх заставляет людей не выходить из своих квартир, а потому они остаются отрезанными друг от друга и преимуществ городской жизни. И страх

---

65. Goh, «Congestion Management».
66. Leape, «London Congestion Charge».

практически всегда был побочным продуктом соединения тысяч людей в плотном городском кластере. Плотность городской жизни, способствующая распространению идей, в той же мере способствует и преступности.

Столетиями опасность городских беспорядков заставляла горожан платить налоги и жертвовать свободой в обмен на безопасность. Первые современные полицейские силы[67] были сформированы в Париже в эпоху короля Людовика XIV, когда этот город был, пожалуй, самым большим в Европе и отличался наибольшим уровнем насилия[68]. Действительно, Париж стал в XVII в. «городом света», поскольку человек, руководивший его полицейскими силами, запустил проект обустройства освещения улиц[69], благодаря которому улицы должны были стать менее опасными ночью.

Уилли Саттон сказал, что он грабит банки, потому что «там лежат деньги»[70], однако в большинстве случаев преступность означает то, что бедные люди грабят бедных. Одна из основных причин, по которой люди присоединяются к криминальным бандам, в том, что они обещают защиту от других преступников.

В большей части мира преступность в городах несоизмеримо выше, чем в сельской местности. В 1989 г. более 20% людей, живущих в городах с населением более миллиона, довелось стать жертвами преступлений в течение предыдущего года[71], тогда как тот же показатель в небольших городах с населением менее 10 тыс. человек составляет лишь 10%. В 1986 г. число убийств возрастало в среднем на 25% каждый раз, когда удваивалось население города[72].

Преступность развивается в городах в основном потому, что бедные люди, приезжающие в город, приносят с собой социальные проблемы, обусловленные бедностью, а среди них — и преступность. Города также скло-

---

67. Schivelbusch, «Policing of Street Lighting».
68. В 1650 г. Париж был четвертым по величине городом в мире и самым большим в Европе. См.: Chandler, *Four Thousand Years of Urban Growth*, 534.
69. Schivelbusch, «Policing of Street Lighting».
70. Federal Bureau of Investigation, *Famous Cases*, «Willie Sutton».
71. Glaeser, «Are Cities Dying?»; Glaeser and Sacerdote, «Why Is There More Crime in Cities?»
72. Glaeser and Sacerdote, «Why Is There More Crime in Cities?»

няют к преступлениям, поскольку они обеспечивают высокую концентрацию потенциальных жертв. И если трудно заработать на жизнь вором на пустынной сельской дороге, толпы в метро дают карманнику множество шансов. Я подсчитал, что финансовая выгода от среднего преступления примерно на 20% выше в метропольных ареалах, чем за их пределами[73].

Связь города и преступности отражает также сложности исполнения закона в больших и часто анонимных городах. В игре *Clue* игроки пытаются найти убийцу, последовательно отсеивая всех потенциальных подозреваемых. Настоящие полицейские часто делают то же самое, однако в городах такой процесс гораздо сложнее, поскольку здесь надо перебрать множество подозреваемых. В результате каждый раз, когда численность городского населения увеличивается вдвое, вероятность ареста за то или иное преступление снижается на 8%.

Уровень преступности точно коррелирует с размером города, однако различия в уровнях разных городов, а также разных эпох не особенно связаны с правоприменением, доходами или какими-то иными показателями, которые можно измерить. Трущобы Рио славятся своими агрессивными бандами, однако трущобы Мумбая в целом достаточно безопасны. Несмотря на обилие преступников в фильме «Миллионер из трущоб», общий уровень преступности в Мумбае низок, если сравнивать с другими индийскими мегаполисами, и приближен, скорее, к среднему уровню по всей Индии[74]. В трущобах Мумбая нет чувства опасности, которые я ощущал в фавелах Рио или же в бедных районах Нью-Йорка еще в 1970-е гг. Это различие объясняется не тем, что полиция Мумбая знает свое дело, и не тем, что Мумбай беднее Рио.

Лучшее объяснение безопасности трущоб Мумбая в том, что хотя эти места бедны, они являются хорошо функционирующими социальными пространствами, такими же как Гринвич-Виллидж, описанный Джейн Джекобс в ее шедевре «Смерть и жизнь великих американских городов» еще сорок лет тому назад. В этих районах

---

73. *Ibid.*

74. India, Government of, National Crime Records Bureau, *Crime in India 2008*, ch. 2, «Crime in Megacities», 44, 48.

жители следят за улицами и переулками. Нарушения быстро опознаются, и с ними разбирается не столько полиция, сколько само сообщество.

В пределах отдельных городов уровни преступности также сдвигаются вверх и вниз безо всяких видимых причин. Убийство — это единственное преступление, которое можно обоснованно использовать для оценки долгосрочных изменений в общественной безопасности, поскольку о других преступлениях жертвы по тем или иным причинам не всегда сообщают. На самом деле уровень преступности может даже упасть, когда полиция не справляется со своей работой или коррумпирована, а люди вообще перестают сообщать о преступлениях.

Историк преступности Эрик Монкоммен собрал данные по убийствам в Нью-Йорке более чем за 200 лет[75]. Уровень убийств падал с 1800 по 1830 г.[76], а потом снова начал расти, достигнув вершины во время Гражданской войны. В XIX в., когда уличные банды царствовали над иммигрантскими районами, а полиция Нью-Йорка отличалась особенной коррумпированностью, в городе совершалось от трех до шести убийств на 100 тыс. жителей[77]. Между коррупцией и убийствами обнаруживается слабая связь[78]. В 1865–1961 гг. число убийств было примерно на 12% больше в годы, когда у власти был Таммани Холл, чем в периоды правления реформаторов.

Число убийств упало в конце XIX в., поднялось после 1900 г. и достигло пика в «Ревущие двадцатые»[79] — 5,4 убийств на 100 тыс. человек, но в 1950 г. упало до 4,1 убийств на то же количество людей. В целом по стране в 1939–1959 гг. уровень убийств снизился примерно на 29%.[80] В период 1960–1975 гг. весь этот прогресс предыдущей эпохи 1930–1960 гг. был аннулирован, и американские города стали более беззаконными, чем за всю их

---

75. Monkkonen, *Homicides in New York City*. Далее в своих расчетах автор опирается на эту работу.
76. *Ibid.*
77. *Ibid.*
78. *Ibid.* Здесь автор использует собственный подход к определению мэра периода Таммани Холла.
79. Monkkonen, *Homicides in New York City*.
80. *Ibid.*

историю[81]. Численность убийств в Нью-Йорке увеличилась в 4 раза, достигнув в 1975 г. 22 убийств на 100 тыс. человек.

У многих из этих изменений нет очевидных причин. Америка и Нью-Йорк богатели и росли на протяжении всех этих периодов; бедность или размер городов не могут объяснить, почему в определенные десятилетия преступность падает или растет. Взрыв преступности в 1960–1975 гг. изучался особенно подробно и внимательно, но ученые так и не пришли к консенсусу. Можно было предположить, что этот рост объясняется увеличением численности молодежи в эти годы (молодежь совершает непропорционально много преступлений), однако Стив Левитт показал, что увеличение численности молодежи может объяснить лишь одну пятую часть роста преступности в этот период[82]. К числу других объяснений относятся ухудшение экономических условий в городах с промышленной экономикой или же падение эффективности полицейских сил, однако, опять же, ни одна переменная, которая поддавалась бы количественному определению, не способна на самом деле объяснить это изменение.

Необъяснимые изменения преступности, фиксируемые с истечением времени и при сравнении разных мест, являются, в определенном смысле, обратной стороной необъяснимых всплесков в искусстве и креативности, временами наблюдающихся в городах. Оба явления — примеры силы человеческих взаимодействий. Один-единственный художник, такой как Брунеллески или Гайдн, может запустить цепочку инноваций в своем городе. Точно так же и горстка городских преступников способна опрокинуть социальные нормы, поддерживающие безопасность городов, и повысить привлекательность преступления. Так, «Калеки» (*Crips*), огромная банда, которая, по оценкам, включает сегодня более 30 тыс. членов[83], была основана несколькими молодыми

---

81. *Ibid.*

82. Levitt, «Changing Age Structure».

83. По оценкам, численность группы составляет от 30 тыс. до 35 тыс. человек. U. S. Department of Justice, National Gang Intelligence Center, National Gang Threat Assessment, Jan. 2009, p. 25, www.justice.gov/ndic/pubs32/32146/32146p.pdf

людьми. Поскольку города усиливают влияние индивидов — независимо от того, позитивное оно или негативное, а решения и таланты индивидов, по сути, остаются непредсказуемыми, такие городские явления, как волны преступности, понять не менее сложно.

Хотя понять волны преступности и нелегко, их воздействие совершенно очевидно. В 1940–1960 гг. Нью-Йорк был таким же здоровым, как и остальная часть США[84]. Ожидаемая продолжительность жизни белых мужчин Нью-Йорка никогда не отличалась более чем на шесть месяцев от страны в целом. Однако в 1960–1990 гг. тот же показатель стал на 2,7 года меньше[85], чем в среднем для американских мужчин. Этот разрыв не обнаружился у женщин[86] — отчасти потому, что подавляющее большинство жертв убийств — мужчины.

Множество факторов способствовало росту смертности среди мужчин. Появился СПИД, от которого начали умирать нью-йоркцы, тоже в основном мужчины. В 1960–1980 гг. в Нью-Йорке вырос и уровень смертности от сердечных заболеваний, возможно из-за наркотиков или стресса. Центральный парк Нью-Йорка стал своеобразной ничейной территорией, на которую ночью мог забрести только храбрец или глупец. В 1925 г. автор песен Лоренц Харт назвал город «чудесной игрушкой, созданной для девочки и для мальчика»[87]. Через пятьдесят лет стало казаться, что город создан для дилеров и бандитов, и уже никто не назвал бы его «чудесным».

Затем, в период 1975–2005 гг., число убийств в Нью-Йорке упало с 22 до немногим более шести смертей на 100 тыс. жителей. Это снижение сопровождалось аналогичным падением числа изнасилований, грабежей и почти всех остальных серьезных преступлений. Точно так же, как в росте уровня преступности многое осталось необъясненным, падение преступности отражает социальные силы, не поддающиеся количественной оценке или контролю. Джон Донохью и Стив Левитт убедитель-

---

84. New York City Department of Health and Mental Hygiene, Summary of Vital Statistics 2008 and 1961, table 6; Arias, «United States Life Tables, 2006», table 12.
85. *Ibid.*
86. *Ibid.*
87. Hyland, *Richard Rogers*, 32.

но доказали то, что определенную роль в падении уровня преступности сыграла легализация абортов[88].

Кроме того, даже если уровень преступности часто меняется по причинам, совершенно не связанным с полицией, действия последней имеют значение. Экономика преступности и наказаний[89], первопроходцем которой стал Гэри Беккер, начинает с предпосылки, гласящей, что преступники — не совсем иррациональны. Они реагируют — так же, как и все мы,— на те или иные стимулы. Преступность будет ниже, если наказание, ожидаемое за преступление, увеличится, а ожидаемое наказание зависит от вероятности ареста и суровости наказания, за ним следующего. Рациональность преступления объясняет уровень рецидивизма[90], который часто превышает 90%. Если преступники рациональны и знают, чего ждать от тюрьмы, еще до того, как попадут в камеру предварительного заключения, в таком случае срок в заключении не изменит их представлений о том, как устроена жизнь. Никто не ожидает от профессионального баскетболиста, исключенного из игры за нарушение, что он внезапно изменит стиль игры. Если преступление показалось кому-то хорошей идеей до того, как его арестовали, с какой стати оно покажется плохой идеей потом?

Многочисленные статистические исследования подтверждают интуитивно понятную мысль, что преступность падает, когда наказание растет, хотя многие из них показали, что преступность больше падает в ответ на рост частоты арестов, а не в ответ на более длинные сроки. Необыкновенно высокий уровень убийств в таких южноамериканских городах, как Рио или Богота, может объясняться небольшим числом приговоров, выносимых за убийства. В США около 50% убийств заканчиваются обвинительным приговором[91]. В Боготе и Рио менее 10% убийц получают, в конечном счете, тюремный срок[92]. Неудивительно, что в этих городах столь

88. Donohue and Levitt, «Impact of Legalized Abortion on Crime».
89. Becker, «Crime and Punishment».
90. Needels, «Go Directly to Jail and Do Not Collect?»
91. Glaeser and Sacerdote, «Why Is There More Crime in Cities?»
92. Ungar, «Prisons and Politics», 920.

серьезные проблемы с преступностью, когда издержки, связанные с совершением преступлений, настолько низки. В Латинской Америке более популярным ответом на высокие показатели преступности была попытка разобраться с бедностью, сопровождающей преступность. К сожалению, в этом случае стратегия оказалась не более успешной, чем в США.

После взрыва преступности и бунтов в Америке 1960-х гг. сначала сложился консенсус, предполагающий, что мы могли бы повысить безопасность городов, увеличив их благосостояние. Как только Америка сфокусируется на решении проблемы бедности, проблема преступности будет решена автоматически. В ответ на бунты Комиссия Кернера рекомендовала[93], чтобы Америка «предприняла неотложные действия для создания двух миллионов новых рабочих мест в течение ближайших трех лет — один миллион в общественном секторе и один — в частном, чтобы устроить безработных, долгое время не способных найти работу, и значительно снизить уровень недостаточной занятости всех работников, черных и белых».

К сожалению, никто на самом деле не знал, как создать 2 млн рабочих мест для городских безработных, как решить проблему бедности в целом или как затормозить упадок городской промышленности, наблюдавшийся в эту эпоху. Кроме того, было далеко не очевидно, что подъем доходов сам по себе приведет к значительному сокращению преступности. Когда за 1960-и пришли 1970-е, даже либералы начали высказываться в пользу более прямого применения принципов «правопорядка» как способа предотвращения преступности.

В 1973 г. Нельсон Рокфеллер, некогда считавшийся либеральной надеждой республиканской партии, подписал законы Рокфеллера о наркотиках[94], по которым любому обладающему четырьмя или более унциями незаконного наркотика, включая марихуану, грозило 15 лет тюремного заключения. На выборах мэра в 1977 г. Эд Кох смог выделиться, выступив за введение смертной казни. Кох создал тренд, а его последователи, включая и Руди Джу-

93. *National Advisory Commission on Civil Disorders, Report of the*, 11.
94. Farrell, «D.A.'s Assail Rockefeller Drug Penalties».

лиани, стали последовательными сторонниками теории «разбитых окон», которая требует строгого наказания даже за небольшие правонарушения, например перепрыгивание через турникет в метро, позволяющее не платить за проезд. Более жестокие наказания, естественно, встретили поддержку у жителей города, где, казалось, преступников теперь можно было контролировать.

В 1980–2000 гг. число лиц, находящихся под стражей пенитенциарной системы США (т.е. содержащихся в тюрьмах, камерах предварительного заключения, с условными сроками или условно-досрочно освобожденных), увеличилось с 1,8 до 6,4 млн человек[95]. Тюрьмы не перевоспитывают преступников, однако они останавливают преступность за счет устрашения или же, что более важно, за счет того, что убирают преступников с улиц. Есть много исследований, изучающих влияние лишения свободы на уровень преступности, и в обычном случае с удвоением длительности срока уровень преступности падает примерно на 10–40%[96]. Стивен Левитт утверждает, что ограничение правоспособности вследствие пребывания в тюрьме является более важным средством устрашения[97]. В одном из его классических исследований изучались иски «Американского союза борьбы за гражданские права», выдвинутые против переполнения тюрем, которые должны были, в соответствии с этими исками, освободить некоторых преступников. После освобождения в близлежащих районах уровень преступности вырос: по его оценкам, когда население тюрьмы уменьшилось на 10%, число насильственных преступлений увеличилось на 4%. Если принимать эту оценку, увеличение численности заключенных, содержащихся в тюрьмах, может объяснить почти 40% падения насильственных преступлений в 1990-х гг.

Миллионы молодых людей оказались в тюремной системе за относительно незначительные преступления, связанные с наркотиками. Некоторые из них, если бы

95. U. S. Bureau of Justice Statistics, «U.S. Correctional Population Reaches 6.6 Million», Aug. 25, 2002, http://bjs.ojp.usdoj.gov/content/pub/press/ppus01pr.cfm; Cahalan, «Historical Corrections Statistics», tables 4–1, 7–9A.

96. Spelman, Criminal Incapacitation; Donohue,«Fighting Crime», 48; Levitt, «Prison Population Size».

97. Levitt, «Prison Population Size».

они остались на свободе, совершили бы еще более тяжкие проступки, так что лишение их свободы помогло снизить уровень преступности. Однако многие из них жили бы вполне продуктивной жизнью. Утрата ими свободы — это ужасная цена, которую приходится платить за понижение уровня преступности посредством увеличения количества заключенных. Я не могу сказать, действительно ли издержки этих заключенных и их близких перевешиваются выгодами возросшей общественной безопасности, но я горячо надеюсь на то, что в будущем мы сможем найти менее болезненные способы снижения уровня преступности.

Как предполагает логика Бекера, другой способ снизить уровень преступности — просто нанимать больше полицейских. За 1990-е гг. число полицейских в Нью-Йорке выросло на 45%. В масштабах всей страны их число увеличилось на 15%[98]. По оценкам Стивена Левитта[99], при увеличении численности полиции на 10% преступность падает на 5%. Если принять это значение, тогда увеличение числа полицейских может объяснить примерно одну седьмую общенационального падения уровня преступности, а также, возможно, одну четвертую часть особенно резкого падения преступности в Нью-Йорке. За увеличение числа полицейских сил приходится платить, но они представляются по крайней мере столь же эффективными по затратам, как и более продолжительные сроки заключения.

Существует ли «бесплатный сыр» — способ снизить преступность, не увеличивая затраты на полицию и не отправляя в тюрьму миллионы молодых людей? В последние два десятилетия особое внимание привлекали две стратегии, каждая из которых нацелена на усовершенствование потока информации среди полицейских подразделений. Одна из них требует особой технологии; другая же полагается на городские контакты. Обе представляются достаточно эффективными, даже если мы не уверены в них так же, как в воздействии более длинных сроков заключения или большего числа полицейских.

---

98. Levitt, «Understanding Why Crime Fell».
99. *Ibid.*

Силы полиции давно стали применять новые технологии — такие, как дактилоскопия, автомобили, детекторы лжи, двустороннее радио и система «911». Последняя волна высоких технологий дошла до системы правоприменения в 1990 г. в таких местах, как Нью-Йорк, где инновационная система обработки данных помогала направлять полицейские ресурсы непосредственно к месту правонарушения. Впервые эта идея, видимо, возникла у транспортного полицейского Джека Мэпла, который размечал карту нью-йоркской транспортной системы[100], что позволяло видеть, где чаще всего случаются ограбления. Он использовал эту карту для того, чтобы понять, куда направлять полицейских, следуя в этом примеру Джона Сноу — и в использовании карт, и в создании новаций, нацеленных на защиту города.

Постепенно система усложнилась, и теперь большой отряд офицеров полиции мог быстро попасть на ту станцию, где случалось преступление. Количество ограблений в метро значительно уменьшилось[101], а идея Мэпла была позаимствована его новым начальником — главой полиции Уильямом Браттоном. Браттон и Мэпл создали затем *CompStat*[102], компьютеризованную статистическую систему, позволяющую участковым и их руководителям видеть, где именно происходит преступление, и действовать по обстоятельствам. *CompStat* повысил безопасность города, определяя, где ресурсы нужнее всего, и повышая ответственность полицейских за преступления, за которыми они теперь могли следить.

Если *CompStat* опирается на сложную новую технологию, позволяющую усовершенствовать правоприменение, программа «Полиция в сообществе» (*community policing*) опиралась, в основном, на личный контакт. По сути, она означает то, что полиция должна поддерживать хорошие отношения с жителями района и использовать личные контакты для получения информации, которая помогает в предупреждении преступлений. Местные жители нередко не выдают преступников, осо-

---

100. Мэпл рассказывал, что преступления он отмечал на карте цветными карандашами: Dussault, «Jack Maple».

101. Разговор с Мэплом; см. также: Dussault, «Jack Maple».

102. Dussault, «Jack Maple».

бенно состоящих в бандах, из-за страха, а также потому, что даже самые опасные банды обычно заботятся о местных жителях. Но если идея «полиции в сообществе» и кажется простой, ее реализация может оказаться довольно трудной.

Полицейские часто остаются чужаками, поскольку они приезжают из других городов или имеют иную этническую принадлежность, чем жители патрулируемых ими районов. К тому же более ранние программы профессиональной подготовки полицейских часто были направлены на разрыв связей полицейских и сообщества. Многие города стали применять ротацию полиции, периодически направляя полицейских в новые районы, поскольку считалось, что так можно снизить коррупцию, ослабляя связи между продажными полицейскими, такими как Уильямс, по прозвищу *Clubber*, и жителями, которые откупались от них. Однако бунты 1960-х гг., часто начинавшиеся с атак местных групп на полицейских, заставили отделения полиции вкладывать больше средств в отношения с местными жителями, что должно было улучшить связи с жителями районов.

В 1992 г. в бостонской баптистской церкви «Утренней звезды» произошло столкновение, когда похороны превратились в стычку двух конкурирующих банд. Была образована коалиция лидеров местного сообщества, состоящая в основном из священников,— она получила название «Коалиция десяти пунктов»[103]. Она занимается снижением уровня насилия в беднейших районах. Поддержка этих религиозных лидеров, судя по всему, позволила бостонской полиции укрепить связи с проблемными районами и значительно повысить эффективность. Преступность заметно снизилась.

Сегодня в отделении полиции Бостона проводят несколько инициатив в рамках программы «Полиция в сообществе»[104], в том числе «Команды безопасных улиц» и несколько консультационных районных советов. Офицеры, работающие с этими советами и программами, утверждают, что зачастую их главными контактами оказываются женщины, а потому женщины-полицейские

103. Berrien and Winship, «Lessons Learned», 25.
104. Gelzinis, «Commissioner Connecting».

из этнических меньшинств могут принести особенно большую пользу в налаживании этих связей.

Хотя в полицейских стратегиях, использующих способность горожан распространять знания, не видно каких-то негативных сторон, пока нет достаточно надежных данных, которые подтверждали бы, что полиция в сообществах или же программы типа *CompStat* значительно снизили уровень преступности[105]. Внедрение подобных методов редко проходит в условиях контролируемого эксперимента. Однако некоторые кейсы указывают на то, что они могут помочь в обеспечении безопасности городских улиц.

Ни *CompStat*, ни полиция в сообществе не могли защитить 2794 нью-йоркца, которые погибли, когда два «Боинга 767» разрушили Всемирный торговый центр 11 сентября 2001 г. Несмотря на отвагу многих нью-йоркцев, например, того погибшего героя, чья фотография все еще висит у пожарной станции на улице, где живет моя мать, многие сомневались в том, что город сможет восстановиться. Они боялись того, что городское скопление станет притягательной мишенью для террористов, желающих ударить в самый центр нашей цивилизации. Но нет никаких данных, указывающих на то, что города не смогут выстоять перед угрозой терроризма. История показывает, что в разных странах терроризм обычно не тормозит ни урбанизацию, ни строительство высоких зданий[106]. Так, Иерусалим и Лондон постоянно сталкивались с террористическими актами, но, похоже, рост населения в этих городах нисколько не ослаб. У городов есть мощные ресурсы — серьезные полицейские силы, наблюдательные горожане, сильная инфраструктура, которые до сих пор позволяли им защищаться даже от самых опасных угроз.

Преимущества здоровья

Масса людей, живущих на небольшой территории, создает серьезные риски для здоровья, но в 2007 г. ребенок, родившийся в Нью-Йорке, мог, при условии сохранения

105. http://www.nyc.gov/html/doh/downloads/pdf/vs/wtc-deaths.pdf
106. Glaeser and Shapiro, «Cities and Warfare».

актуального уровня смертности, ожидать того, что проживет на полтора года больше, чем любой другой средний ребенок в США[107]. Лос-Анджелес, Бостон, Миннеаполис, Сан-Франциско и многие другие города также могут похвалиться своим (стандартизированным по возрасту) уровнем смертности, который ниже среднего национального значения[108]. Средняя ожидаемая продолжительность жизни в округах с плотностью населения более 500 человек на кв. милю на девять месяцев больше аналогичного показателя в округах с менее чем сотней человек на кв. милю. В 1980–2000 гг. ожидаемая продолжительность жизни в округах с плотностью более 500 человек на кв. милю росла со скоростью, на шесть месяцев превышавшей аналогичный рост в округах с меньшей плотностью[109].

Здоровье нью-йоркцев — не случайность. Для обеспечения города питьевой водой понадобились значительные инвестиции государственных средств. Был нужен жесткий руководитель, почти военачальник, который резко увеличил затраты своего департамента, чтобы очистить улицы Манхэттена. Обилие полицейских и большое число судебных приговоров сделали город безопасным. Каждую из этих битв выигрывали ответственные и сильные общественные лидеры, которые потратили кучу денег, расширяя государственный сектор. Неспокойные города развивающегося мира должны пройти столь же сложный процесс, если они хотят стать безопасными и чистыми.

---

107. New York City Department of Health and Mental Hygiene, Summary of Vital Statistics 2008, table 6; Xu et al., «Deaths: Final Data for 2007».

108. Стандартизированная по возрасту смертность в США составляет 760,3 на 100 тыс. человек: Xu et al., «Deaths: Final Data for 2007». В Лос-Анджелесе стандартизированная по возрасту смертность равна 624,4 человек: California Department of Public Health, Los Angeles County's Health Status Profile for 2010. В Бостоне — 729,1 человек: Massachusetts Department of Public Health, Bureau of Health Information, Statistics, Research, and Evaluation, «Massachusetts Deaths 2007»,Apr. 2009, www.mass.gov/Eeohhs2/docs/dph/research_epi/death_report_07.pdf. В Миннеаполисе — 701,1: Minnesota Department of Health, Health Statistics Portal, https://pqc.health.state.mn.us/mhsq/frontPage.jsp. В Сан-Франциско — 601.2: California Department of Public Health, San Francisco County's Health Status Profile for 2010

109. Расчеты автора основаны на данных из: Murray et al., «Eight Americas», Dataset S1; данные по плотности по округам из: Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790–2002».

Но эти инвестиции могут объяснить лишь то, почему большие города больше не являются минными полями. Снижение уровня инфекционных заболеваний и самоубийств в городах не способно объяснить, почему такие города, как Нью-Йорк, здоровее, чем страна в целом. Легче понять, почему уровень смертности жителей Манхэттена в возрасте от 25 до 34 лет на 15% ниже аналогичного показателя в сельской местности[110]. Несчастные случаи и самоубийства — две главные причины смерти людей в молодом возрасте, и обе они в больших городах встречаются реже[111]. Вероятность погибнуть в автокатастрофе для нью-йоркцев в возрасте от 25 до 34 лет на 75% меньше, чем для людей того же возраста в среднем по стране[112]. Вождение машины в пьяном виде — гораздо более опасное занятие, чем поездка в автобусе в состоянии опьянения.

Уровень самоубийств среди молодых нью-йоркцев примерно на 56% ниже среднего для страны значения, и это связано с тем, что самоубийства гораздо более распространены в сельских районах[113]. Уровень смертности от самоубийств на Аляске, в Монтане и Вайоминге примерно в 3 раза превышает тот же показатель в Массачусетсе, Нью-Джерси и Нью-Йорке[114]. Хотя в какой-то степени этот разрыв может отражать чувство одиночества, проистекающее из географической изолированности. Мои исследования по самоубийствам среди молодежи, проведенные совместно с Дэвидом Катлером и Карен

---

110. New York City Department of Health and Mental Hygiene, Overall Mortality, 2007, by age group and borough, данные получены при помощи сервиса New York City Vital Statistics Query, https://a816-healthpsi.nyc.gov/epiquery/EpiQuery/VS/index.html (July 28, 2010); Xu et al., «Deaths: Final Data for 2007».

111. National Center for Injury Prevention and Control, «10 Leading Causes of Death, United States», 2007, All Races, Both Sexes, данные получены при помощи сервиса WISQARS, http://webappa.cdc.gov/sasweb/ncipc/leadcaus10.html; Xu et al., «Deaths: Final Data for 2007».

112. New York City Department of Health and Mental Hygiene, Summary of Vital Statistics 2007, tables 2 and 14; Xu et al., «Deaths: Final Data for 2007».

113. Ibid., table 11; Cutler et al., «Explaining the Rise in Youth Suicide».

114. В 2007 г. уровень Аляски составлял 22,09 смертей от самоубийств на 100 тыс. человек; Монтаны — 19,42; Вайоминга — 19,73. Уровень Массачусетса — 7,62; Нью-Джерси — 6,69; а Нью-Йорка — 6,9. См.: National Center for Injury Prevention and Control, WISQARS Injury Mortality Reports, 1999–2007, All Races, Both Sexes, данные получены при помощи сервиса WISQARS, http://webappa.cdc.gov/sasweb/ncipc/mortrate10_sy.html

Норберг, указывают также на то, что в небольших городах на руках у населения примерно в 4 раза больше оружия, чем в крупных городах[115].

Большинство самоубийств среди молодых людей совершается с применением огнестрельного оружия, и многие исследования показывают, что самоубийства чаще случаются там, где огнестрельное оружие более распространено[116], что не совсем понятно, поскольку едва ли ружья и пистолеты — единственное средство, позволяющее себя убить. Охота — это устойчивый показатель владения оружием в США, который объясняет, почему самоубийства среди молодых людей устойчиво растут с ростом числа выданных в данном округе охотничьих лицензий[117].

Но хотя низкий уровень смертности среди молодых жителей городов отражает использование автобусов и редкость огнестрельного оружия, низкая смертность среди более старых людей — еще большая загадка. В возрастной когорте 55–64-летних смертность по стране в целом на 5,5% выше, чем в Нью-Йорке, на 17% выше в когорте 65–74-летних и более чем на 24% выше в когорте 75–84-летних[118]. Различия в образовании, работе или доходе не способны объяснить этот разрыв.

Мэр Блумберг объявил войну курению, значительно повысив налоги на сигареты и ограничив число мест, в которых можно было законно курить, однако Нью-Йорк стал более здоровым городом, чем страна в целом, еще до того, как он вступил в должность. Возможно, нью-йоркцы здоровее потому, что много ходят пешком, однако может ли этим объясняться то, что они реже умирают от рака? Лос-Анджелес также значительно здоровее, чем страна в целом, но пешие прогулки там не так распространены. Я мог бы подумать, что здоровье по-

---

115. Cutler et al., «Explaining the Rise in Youth Suicide»; Kleck, *Point Blank*. Клек сообщает, что 42,8% домохозяйств в сообществах с населением менее 5 тыс. человек владеют огнестрельным оружием и лишь 10,5% — в городах с населением более 1 млн человек.
116. См., например: Miller et al., «Household Firearm Ownership and Suicide Rates»; Kellermann et al., «Suicide in the Home».
117. Glaeser and Glendon, «Who Owns Guns?»
118. New York City Department of Health and Mental Hygiene, Summary of Vital Statistics 2007, tables 2 and 5; Xu et al., «Deaths: Final Data for 2007», table 9.

жилых нью-йоркцев отражает энергичность самой жизни в городе, но нельзя исключать и ту возможность, что определенную роль играет отбор. Плохое здоровье увеличивает вероятность выхода на пенсию, а последняя повышает вероятность переезда из города в какое-то более теплое место.

Здоровье таких городов, как Нью-Йорк, Лос-Анджелес и Сан-Франциско, представляет собой удивительный контраст по сравнению с прошлым, когда высокая плотность населения слишком часто означала смерть. На протяжении почти всей истории человечества близость обеспечивала распространение инфекционных заболеваний, которые поражали тех людей, которые были настолько отважны, что готовы были рискнуть и поселиться рядом друг с другом. Понадобились огромные инвестиции в массовое водоснабжение, чтобы остановить распространение холеры и желтой лихорадки, а также не менее значительные инвестиции в полицию, позволившие снизить преступность в 1990-х гг. Скопление миллионов людей на небольших территориях требует сильного государственного сектора, который способен бороться с преступностью и болезнями, и это, возможно, объясняет, почему Нью-Йорк намного больше любит сильное государство, чем люди в сельском Канзасе.

Эпидемии будут повторяться и в будущем. Через много лет после постройки Кротонского водопровода, который стал снабжать чистой водой Манхэттен, пандемии испанки, разразившейся в 1918 г., а затем и СПИДу удалось уничтожить миллионы людей. Однако сегодня распространение болезней в городах ограничивается вложениями в общественное здравоохранение, а потому крайне важны инновации, нацеленные на защиту городской жизни. Вирус СПИДа открыли, когда парижский врач, пытавшийся вылечить своих пациентов, связался с исследователями ретровирусов из парижского Института Пастера[119]. Здоровье городов зависит от того, насколько аспекты городской жизни, способствующие сохранению здоровья, т. е. хорошие больницы, быстрые

119. Institut Pasteur. HIV/AIDS research at the Institut Pasteur: The discovery of the AIDS virus in 1983. http://www.pasteur.fr/ip/easysite/go/03b-000027-001/the-discovery-of-the-aids-virus-in-1983

потоки информации, небольшое количество автомашин и оружия,— перекрывают последствия высокой плотности, поддерживающие распространение болезней.

Предупреждение Калхуна остается в силе: плотность городской жизни может создать чудеса, но она требует определенных затрат. Мир немало потерял, когда чума опустошила Афины 2400 лет назад и когда в 1980-х гг. СПИД поразил Нью-Йорк. Преступность и транспортная перегруженность все еще остаются с нами; их негативное влияние особенно ужасно в растущих городах развивающегося мира. Однако эти проблемы не являются непреодолимыми препятствиями на пути к городскому успеху. Города создают своих собственных защитников, таких как доктор Джон Сноу, полковник Вэринг или Уильям Викри, и они сражаются за то, чтобы города были пригодны для жизни. Нередко они добивались успеха, и в этом случае в городах можно не только выживать, но и жить с удовольствием, поскольку благодаря сосредоточению талантливых людей в городах не только растет производительность, но и сама городская жизнь становится веселее.

ГЛАВА 5
Лондон — роскошный курорт?

Уинстона Черчилля и Франклина Делано Рузвельта обычно считают твердыми, бесстрашными людьми, следующими своей судьбе, однако на Бонд-стрит их бронзовые статуи представляют их в качестве присевших покурить собеседников, которые смотрят на весь мир так, словно бы они только что закончили роскошный французский обед, а теперь ждут, когда Элеонора и Клементина вернутся с покупками. Двое этих мужчин, чья дружба помогла спасти этот город в самые тяжелые времена, похоже, наслаждаются самым современным воплощением города — Лондоном как пространством удовольствий. Нигде расточительность Лондона не заметна больше, чем на Бонд-стрит, чьи магазины — эти элегантные отголоски прошлого Лондона — наполнены дорогостоящими безделушками: огромными алмазами *Graff*, часами *Patek Philippe*, костюмами *Chanel*, туфлями *Louboutin* и всем тем, что продается сейчас на аукционе *Sotheby's*.

Бонд-стрит находится в центре одного из крупнейших городских развлекательных пространств, в самом центре города, заполненного вещами, которые стоит увидеть, купить, попробовать и изучить. Если цена — не вопрос, вы можете наслаждаться роскошным Ар Деко в Клариджес, отеле, который находится сразу за Бонд, и есть блюда Гордона Рамзи[1]. Берлингтонский пассаж, элегантное собрание магазинов под одной крышей, идет параллельно Бонд-стрит. Если вы пройдете по Берлингтонскому пассажу, этому довикторианскому цветнику из бутиков, и выйдите к разукрашенным жилетам, про-

1. http://www.bondstreetassociation.com/

дающимся на Пикадилли-пассаже, вы сможете найти нескольких поставщиков Черчилля — того, кто шил ему рубашки (*New and Lingwood*), поставщика сигар (*JJ Fox*), сапожника (*John Lobb*) и поставщика вин (*Berry Brothers and Rudd*). Они по-прежнему продают свои товары элите со всего мира[2].

В Лондоне, разумеется, есть гораздо более интеллектуальные развлечения. Некоторые из интеллектуальных сокровищ города — Линнеевское общество, Королевское астрономическое общество и Королевская академия искусств расположены рядом с Берлингтонским пассажем в роскошном палладианском особняке. На лондонском такси можно за несколько минут доехать до театров Вест-Энда или сокровищ Национальной галереи. Слова Сэмюэля Джонсона не потеряли своего смысла и сегодня: «Когда человек устал от Лондона, значит он устал от жизни, потому что в Лондоне есть все, что может позволить себе жизнь»[3].

Удовольствие — весьма мощный фактор, а развлечения Лондона — это не просто материал для толстых журналов о путешествиях. Городские увеселения помогают городу добиться успеха. Талант мобилен, и он ищет подходящие места как для потребления, так и производства. Комфортабельные условия Лондона позволили городу привлечь немалую часть самых богатых людей мира, 32 миллиардеров из списка «Форбс»[4]. Примерно половина этих сверхбогатых лондонцев — иностранцы, например Лакшми Миттал[5], который сколотил состояние в Индии, но живет в особняке в Кенсингтон Пэлэс Гарденс, который он купил в 2004 г. за 100 млн долл. Возможно, некоторые миллиардеры приезжают в Англию ради налоговых льгот, предоставляемых этой страной, но в самой Англии они выбирают Лондон, поскольку в этом городе хорошо жить, если ты богат.

Если типичный город XIX века располагался там, где фабрики могли достичь наибольшей производительности, типичный город XXI века, скорее всего, будет ме-

---

2. http://www.piccadilly-arcade.com/
3. Boswell, *Life of Samuel Johnson*, 160.
4. «Billionaires' Favorite Hangouts»; Bertoni et al., «Billionaires».
5. Hessel, «Conspicuous Consumption».

стом, где работникам удобнее всего потреблять. Столетие назад фирмы были привязаны к определенным местам, вроде Ливерпуля или Питтсбурга, в силу их естественных особенностей, таких как порты или угольные шахты. Глобальное падение транспортных издержек означает, что компании сегодня не сидят на месте, а могут свободно переезжать туда, где хотят жить люди. В некоторых случаях эта свобода вела к пригородам или Солнечному поясу, однако все чаще и такие привлекательные города, как Лондон, соблазняют предприятия и предпринимателей своим качеством жизни.

Когда в 1970-х я ребенком жил на Манхэттене, люди бежали из Нью-Йорка, потому что из-за преступности и бесперспективности для многих он стал местом, неприятным для жизни. Жилье не было особенно дорогим, поскольку сам Нью-Йорк не был таким уж заманчивым городом. Конечно, некоторые были достаточно безумны, чтобы жить *на* Манхэттене и ездить на работу *в* пригороды, а не наоборот. Но хотя Нью-Йорк, изображенный в классической киноленте Скорцезе 1970-х, стал очагом преступности, Нью-Йорк XXI века — это развлекательное пространство для преуспевающих. До краха 2006 г. цены на недвижимость росли выше, чем доходы, — а это значит, что люди готовы платить кучу денег, просто чтобы жить в Нью-Йорке[6].

Одна из причин, по которой Лондон, Нью-Йорк и Париж — столь приятные места, в том, что в их строения, музеи и парки вложены многовековые инвестиции. С другой стороны, на них работает способность города повышать креативность людей, благодаря которой города становятся не только производительными местами, но и радостными. Городские инновации — это не только новые типы фабрик или финансовых инструментов; это также новая кухня и игры. Но самое главное — изобилие талантов в таких местах, как Лондон, — создает возможность общения с интересными вам людьми. Одна из причин, по которой миллиардеры любят такие места, как Лондон или Нью-Йорк, в том, что здесь они могут проводить время с другими миллиардерами, которые, скорее всего, поймут их тяготы и невзгоды.

---

6. Glaeser et al., «Consumer City».

По мере того как человечество богатеет, все больше людей будет выбирать место жительства по критериям не только производительности, но и удовольствий. Чтобы понять, почему города добиваются успеха, как и то, будут ли они успешны в будущем, мы должны понять, какова роль городских благ и как добились успеха потребительские города.

Экономия на массовом производстве и театр «Глобус»

В 2003 г. лауреат премии «Оскар» Кевин Спейси — умный и весьма предприимчивый человек — переехал в Лондон[7], где стал режиссером театра «Олд Вик» (*Old Vic Theater Company*). Многим американцам это решение было столь же непонятно, как почти все, что делает этот изобретательный актер. Спейси — уроженец Нью-Джерси, выросший в Калифорнии[8]. Голливуду, конечно, стоило бы держаться за такую кинозвезду. Если уж ему так был нужен настоящий театр, Бродвей, где он не раз блистал, всегда к его услугам. Что же могло привлечь столь популярного артиста к лондонскому театру, расположенному по другую сторону Темзы?

Привлекательность лондонских театров для Кевина Спейси, как и для многих других людей со всего мира, отражает два городских преимущества. Во-первых, театры предполагают значительные фиксированные издержки. Каждый ребенок пяти лет может поставить пьесу, однако сегодня жизнь в Вест-Энде связана с большой сценой, сложной системой освещения, акустическим оборудованием, а также, как правило, декорациями. Фиксированные издержки пьес включают также время, необходимое артистам, чтобы выучить текст и отработать роли, хотя большинство артистов пятилетнего возраста обычно пропускают этот этап. Драматические постановки по карману простым людям (например, «Олд Вик» — бедной аудитории Ламбета), потому

7. Gussow, «Spacey's New Role».
8. *Ibid.*

что эти фиксированные издержки распределяются между тысячами посетителей.

Фиксированные издержки, связанные с театрами, оперными театрами и музеями, объясняют их связь с городами. Крупные городские районы отличаются обширной аудиторией, которая способна совместно компенсировать издержки сложной драматической постановки. Сегодня Бродвей поддерживают тысячи туристов, однако пятьдесят лет назад «Большой белый путь» развлекал значительные массы нью-йоркцев, которые регулярно ходили в театр.

Первый значительный публичный театр англоязычного мира был построен Джеймсом Бербеджем[9] в 1576 г., он так и назывался — «Театр». В XVI в. Лондон сильно вырос, и его активное население жадно искало развлечений. Бербедж построил свой игровой дом рядом с городом, но за его стеной, в своеобразной свободной зоне, где могли открываться и работать заведения с дурной репутацией — такие как бордели, таверны и театры.

Средневековый театр был, в основном, религиозным, обычно представления давали в церквях, в которых уже была подходящая инфраструктура. После Ренессанса и Реформации у англичан развился особый интерес к светским пьесам. Английская комедия складывается в 1550-х гг. в таких пьесах, как «Ральф Ройстер Дойстер» и «Иголка матушки Гертон», которые сегодня ставятся редко, разве что радикальными поклонниками доелизаветинского театра[10]. К 1560-м гг. распространились приподнятые сцены; в академических кругах идут горячие споры о том, использовались ли такие сцены в придворных постановках до этого периода. Определенный спрос на театральные постановки обеспечивался дворянством, но поскольку даже наиболее склонные к драматическому искусству лорды не хотели смотреть пьесы каждый день, труппы артистов начали играть для более широкой аудитории.

Бербедж состоял в труппе актеров, которую поддерживал фаворит королевы, граф Лестерский. Хотя граф

---

9. Lee, *Life of William Shakespeare*, 36.

10. Boas, *Shakespeare and His Predecessors*, 21–22. Я хотел бы пояснить, что термин «доелизаветинские радикалы» я использую в исключительно положительном значении.

был щедрым покровителем, труппа регулярно совершала туры, чтобы увеличить свой доход. Благодаря таким поездкам актеры могли получить доступ к достаточно широкой публике, позволявшей им содержать себя, однако необходимость постоянной перемены места означала, что сами представления случались довольно редко. И так же, как средневековые ярмарки превратились в постоянные торговые города, странствующие театральные труппы развились в оседлые театральные компании. Рост городской части Лондона позволил перейти к более постоянной системе, в которой актеры давали представления в одном и том же месте, в которое приходили зрители,— сегодня так работает тот же Бродвей. Театр Бербеджа положил начало традиции, которую продолжили такие успешные елизаветинские театры, как «Занавес», «Роза» и «Глобус».

В первые годы лондонского театра еще не существовало школ драматического искусства, а потому актеры учились друг у друга, например, еще более известный сын Джеймса Бербеджа Ричард — у своего отца. Но еще важнее то, что группа крупнейших драматургов — Марло, Джонсон и Шекспир — были связаны друг с другом в едином театральном сообществе города, и именно они создали первые великие произведения английской драмы. Имя Шекспира впервые упоминается в лондонских драматических кругах в 1592 г.[11], когда его поносил Роберт Грин, известный своей распущенностью драматург[12], послуживший, вероятно, прототипом шекспировского Фальстафа. Грин, Томас Кид и Марло были «университетскими умниками», хорошо образованными, но эпатирующими писателями, которые, судя по всему, учили друг друга и, вероятно, Шекспира, встречаясь на переполненных улочках и в тавернах Лондона.

У нас сохранились лишь отрывочные сведения об их контактах, однако, несомненно, в их пьесах есть отсылки друг к другу. Грин критиковал Шекспира, но это не помешало более молодому драматургу использовать структуру новеллы Грина «Пандосто» в своей пьесе «Зимняя сказка»[13]. Многие считают, что Томас Кид написал пер-

11. Schoenbaum, *Shakespeare's Lives*, 22.
12. Greenblatt, *Will in the World*, 216.
13. Lee, *Life of William Shakespeare*, 250–251.

вую версию Гамлета, которая была сыграна в 1589 г.[14] Кид — один из возможных авторов (вместе с Грином) «Короля Лира», которого также воспроизведет Шекспир. Кид жил в одной комнате с главным хулиганом английской драматургии, Кристофером Марло, которого обвиняли в том, что он — шпион, атеист, тайный католик, злостный курильщик, а также приписывали ему множество других не менее ужасных занятий.

Пьесы Шекспира, такие как «Гамлет» и «Как вам это понравится», содержат прямые отсылки к произведениям Марло[15]. Долго изучалась связь между «Венецианским купцом» и более ранней пьесой «Мальтийский еврей» Марло[16]. Считается также, что «Дидона, царица Карфагена» Марло повлияла на «Антония и Клеопатру»[17]. Моральные дилеммы доктора Фаустуса и Макбета представляются крайне схожими. Некоторые эксперты, например Стивен Гринблатт из Гарварда, уверены в том, что Марло и Шекспир лично знали друг друга[18]. Да и как могло быть иначе, ведь театральное сообщество Лондона было невелико?

Связи Шекспира и Марло нисколько не умаляют величия первого — напротив, они напоминают нам о том, что гений знает достаточно, чтобы заимствовать идеи у своих соседей. В Лондоне, к тому же, актеры издавна учились друг у друга, участвуя в постановках и подражая более опытным коллегам, с которыми они работали. Именно так свои актерские навыки приобрел Шекспир, а через два века после него — и Эдмунд Кин. В XX в. гиганты британской сцены — Лоуренс Оливье, Джон Гилгуд, Пегги Эшкрофт и Ральф Ричардсон — работали вместе, выступали режиссерами в пьесах друг у друга и лично принимали участие в обучении будущих звезд сцены. Оливье начал свою работу на посту режиссера «Национальной театральной компании» в «Олд Вик», где он режиссировал Питера О'Тула[19], игравшего

14. *Ibid.*, 221.
15. Weis, *Shakespeare Unbound*, 146–488; Black, «Hamlet Hears Marlowe».
16. Lee, *Life of William Shakespeare*, 68.
17. Logan, *Shakespeare's Marlowe*, ch. 7, 169–196.
18. Greenblatt, *Will in the World*, 199.
19. «Routine Performance of Hamlet», review, *Times* (London), no. 55839, Oct. 23, 1963, 14.

в «Гамлете». Переходя в «Олд Вик», Спейси выбрал город, находящийся в центре англоязычной драмы и продолжающий обучать и развлекать как ни один другой.

Значительная аудитория Лондона позволяет «Олд Вику» покрывать фиксированные издержки своих дорогостоящих представлений, однако большой размер города дает шансы и не таким большим, экспериментальным театрам. Театр *Second City* начал работать в 1959 г.[20] в небольшом чикагском помещении, которое раньше было китайской мойкой. Небольшие постановки смогли выжить и при наличии довольно скромной аудитории, например около сотни человек, но смогли бы они найти даже такой спрос на радикальную комедию в небольших американских городах 1950-х гг.? И сегодня такие большие города, как Нью-Йорк и Лос-Анджелес, известны экспериментальными комедийными театрами, например *Upright Citizens Brigade*.

Сценические постановки связаны с распространением новаций в городах, поскольку первые эксперименты в той или иной художественной области почти всегда исполняются на сцене и лишь потом начинают распространяться в электронной форме. Большие аудитории крупных городов помогают платить диджеям, таким как *DJ* Кул Херк[21], который в 1970-х гг. начал играть на своих вертушках так, словно это были инструменты, перескакивая от одной дорожки к другой. Начинающие исполнители, такие как Грэндмастер Флэш, слышавший Херка на домашних вечеринках в западном Бронксе, оценили эту идею. Если записи были инструментами, почему бы не добавить вокал? Грэндмастер Флэш и Мелл Мел прославились в качестве первой группы из Бронкса, которая соединила рэп с микшированием записей. Лейбл *Def Jam Records*, который возник благодаря городским связям хип-хоп диджея из Бронкса (Джэзи Джэй), промоутера рэпа (Рассел Симмонс) и студента нью-йоркского университета (Рик Рубин), игравшего тогда панк-рок в одной группе, сумел затем протолкнуть хип-хоп в мейнстрим — за счет таких групп и исполнителей, как *Run DMC*, *LL Cool J u Beastie Boys*.

---

20. Rohter, «Second City Looks Back in Laughter».
21. Starr and Waterman, *American Popular Music*, 83, 86, 200.

Разделение труда и виндалу из свинины

Сегодня вечернее развлечение в большом городе означает, скорее, ужин в ресторане, а не посещение театра, а раз в театр ходит намного меньше людей, чем в рестораны или кафе, хорошие рестораны — более важный центр притяжения для многих городов, чем хорошие театры. В целом в США в 2008 г. в продовольственных магазинах работало в 1,8 раза больше человек, чем в ресторанах с полным комплексом услуг[22]. Однако в Нью-Йорке отношение обратное[23]: на Манхэттене в ресторанах занято в 4,7 раз больше людей, чем в продовольственных магазинах, а в 1998–2005 гг. число рабочих мест в ресторанах Манхэттена увеличилось на 55%[24].

И если театры служат примером способности городов компенсировать фиксированные издержки, рестораны демонстрируют те преимущества, которые возникают благодаря разделению труда в городах и специализации. Адам Смит отмечал, что разделение труда[25] ограничивается размером рынка, так что «в уединенных фермах и маленьких деревушках, разбросанных в такой редко населенной стране, как горная Шотландия, каждый фермер должен быть вместе с тем мясником, булочником и пивоваром для своей семьи». Изоляция означала, что каждый должен был производить свою собственную пищу. Во времена Смита в городах были мясники и пивовары. Сегодня же в городах множество ресторанов, предлагающих головокружительное богатство кулинарных стилей, ценовых категорий и обстановки.

В пригородах с низкой плотностью населения, где до ресторана 30 минут езды, в семьях готовят еду, незави-

---

22. U. S. Census Bureau, County Business Patterns 2008, www.census.gov/econ/cbp.
23. U. S. Census Bureau, 2007 County Business Patterns, New York County (Manhattan), Bronx County, Queens County, Richmond County (Staten Island), and Kings County (Brooklyn).
24. В 1998 г. в ресторанах округа Нью-Йорк (Манхэттен) работало 57 680 человек. К 2007 г. это число увеличилось до 83 257 человек, т. е. на 55%. См.: U. S. Census Bureau, County Business Patterns, www.census.gov/econ/cbp, New York County, 1998 and 2007.
25. Smith, *Wealth of Nations*, 1791, vol. 1, 26.

симо от того, насколько хороши члены семьи в роли поваров. Тот факт, что я временами потчую своих близких своей ужасной стряпней, сам по себе является серьезным аргументом против жизни в пригороде. В городах же людям проще есть не дома, а пользоваться услугами квалифицированных поваров, которые доказали свои таланты в приготовлении хороших блюд. Городские едоки пользуются еще и специализированной инфраструктурой, например, высокотехнологичными кухнями и элегантными залами ресторанов, издержки которых распределяются между сотнями или тысячами клиентов.

Само существование профессиональных поваров — это уже определенный уровень специализации, но, разумеется, крупные города идут гораздо дальше этого грубого разделения труда. В Нью-Йорке, Сан-Франциско, Чикаго или Лондоне есть сотни специализированных ресторанов, которые представляют кухни самых разных стран или же смешивают стили самых разных уголков планеты, обслуживая различные кластеры богатых и бедных клиентов.

Хотя постоялые дворы и таверны появились давно, рестораны как таковые, т.е. места, которые привлекают людей своей кухней, возникли в Париже в конце XVIII в. Первым ресторатором сегодня считается Матюрен Роз де Шантуазо[26]. Странное употребление слова «ресторан» для обозначения заведения, в котором подают еду, связано с тем, что Роз продавал наваристые супы, которые должны были буквально восстанавливать (*restaurer*) парижан, возвращать им силу. Высокая плотность городской жизни стала основой для рынка специализированных продуктов, и одним из них стали калорийные супы. В заведении Роза людей рассаживали по отдельности, им предлагался выбор блюд, а плата взималась в зависимости от того, что они заказали, т.е. фиксированной платы не было. Розу удалось ловко уклониться от жестких правил гильдии, занимающейся поставкой продуктов и запрещающей продажу еды, — он заплатил 1600 гиней, чтобы стать официальным поставщиком королевского двора[27].

---

26. Spang, *Invention of the Restaurant*, 11.
27. *Ibid.*, 24.

Проблема с рестораном Роза была в том, что еда, видимо, не была достаточно качественной. Даже в самых лучших обстоятельствах наваристые супы не всегда были вкусными, а Роз был предпринимателем, а не шеф-поваром. Однако его заведение, возникшее в плотной парижской среде, создало волну инноваций. В 1782 г. в Париже открылась «Большая лондонская таверна» (*La Grande Taverne de Londres*)[28]. По Брийя-Саварену, величайшему из всех гурманов, ее шеф-повар «первым объединил четыре основных элемента — элегантное помещение, ловких официантов, винный погреб и превосходную кухню»[29].

До больших городских рынков роскошная кухня, как и светские драматические постановки, были прерогативой дворянства, представители которого были единственными достаточно богатыми клиентами, способными оплачивать собственных шеф-поваров и содержать собственные труппы актеров. В обоих случаях городские предприниматели поняли, что смогут избавиться от патронажа князей и принцев, если привлекут достаточно большое число посетителей. Естественно, таких клиентов можно было найти лишь в городах. Когда драматические постановки и кухня стали общественными, а не частными удовольствиями, знания о каждой новации стали распространяться с большей скоростью. Рестораны одновременно учили своих шеф-поваров и вдохновляли клиентов на совершенствование домашней кухни.

Рестораны, подобно пабам и кофейням,— это еще один способ приспособиться к высокой цене городского пространства. В городских квартирах зачастую очень маленькие кухни и совсем нет столовых. Еда и потребление напитков вне дома — это способ разделения общественного пространства, позволяющий городскому жителю не замыкаться в своей маленькой квартирке. В определенном смысле города вытаскивают людей из приватного пространства в публичное, а потому последнее становится центром социализации и демонстративного потребления. Нувориш XIX века мог пойти в рестораны *Le Grand Vefour* или *Maxim*, чтобы продемонстриро-

28. «Restaurant», *Encyclopædia Britannica*.
29. Brillat-Savarin, *Physiology of Taste*, 231.

вать свое богатство, не устраивая при этом грандиозных приемов в своем собственном доме.

Города стали проводниками кулинарных знаний, передававшихся с одного континента на другой,— точно так же, как ранее они помогли в распространении математики и рыночных практик. В манхэттенском ресторане *Delmonico's*[30] начал работать, вероятно, первый серьезный шеф-повар из Франции, ступивший на американскую землю,— для пиршеств эпохи золотого века он готовил «омара Ньюбург» и торты «запеченная Аляска», которые пришлись по вкусу блистательным гурманам Нью-Йорка. Крупнейшим импортером французских идей в Лондон стал Огюст Эскофье[31], учившийся своему делу в Париже и Ницце, а затем переехавший в Лондон, где в 1890-х гг. он начал готовить в ресторанах *Savoy Grill* и *Ritz*. Эскофье создавал свои собственные блюда, такие как «персик мельба» и «турнедо Россини», учил своих учеников, которые перенесли его идеи на столы Нью-Йорка.

Несмотря на Эскофье, 40 лет назад лондонская кухня была больше известна ужасными продуктами из свинины, такими как «яйцо по-шотландски», а не креативной кухней. Но сегодня в Лондоне едва ли не лучшие рестораны в мире. Импортируя иностранные таланты и предоставляя умным людям возможность учиться друг у друга, Лондон превратился в место, где превосходно поесть может не только миллиардер, но и практически любой человек. Братья Ру приехали в Лондон из Франции и создали первый лондонский ресторан, получивший три звезды гида Мишлен[32]. Они обучили новое поколение великолепных английских шеф-поваров, таких как вездесущий Гордон Рамзи, а потом у этих шеф-поваров появились и свои ученики.

Некоторые из самых замечательных ресторанов Лондона импортировали идеи не из Франции, а из дальних стран. Индия была когда-то ярчайшим украшением в короне королевы Виктории, и с тех пор предприимчивые индийцы постоянно приезжают в Лондон. Се-

---

30. Lately Thomas, *Delmonico's*.
31. Escoffier, *Memories of My Life*.
32. www.albertroux.co.uk, Biography, Le Gavroche.

годня здесь живет более 200 тыс. человек, родившихся в Индии, а более 5% населения города имеет индийское происхождение[33]. Так же, как румыны привезли в Нью-Йорк пасторму, а итальянцы в Чикаго — пиццу, индийцы привезли в Лондон виндалу из свинины. Великолепная индийская кухня в Лондоне — пикантный пример тех преимуществ, которые зачастую дают городу иммигранты. Большие города достаточно разнообразны, поэтому в них значительный спрос даже на весьма специализированную кухню, тогда как в небольших городах США приходится готовить для многих индивидуальных клиентов с разными вкусами, поэтому в ресторанах здесь подается странная сборная солянка, известная под названием «континентальная кухня».

Разумеется, сегодня индийские рестораны в Лондоне — не просто лавки специй. В 2001 г. гид Мишлен порвал со своей традицией высокой французской кухни — его звезд удостоились два индийских ресторана в Лондоне[34]. Один из шеф-поваров, заработавших эти звезды, пошел по пути городского предпринимательства и открыл свой собственный ресторан — *Rasoi Vineet Bhatia*, меню которого получило 27 пунктов в рейтинге *Zagat* 2010 г., что лишь на один пункт меньше самой высокой отметки, на которой держится Гордон Рамзи[35]. Лучшие индийские шеф-повары Лондона в большинстве своем родились в Индии, однако они потратили годы на то, чтобы приспособиться к весьма конкурентной лондонской кухне. Их блюда — экспериментальны, в них соединяются азиатские традиции и идеи высокой кухни. Такой подход можно оправдать тем, что подобное слияние Индии и Европы лучше любого блюда, приготовленного в Мумбае.

Изобилие городских благ объясняет, почему горожане гораздо чаще принимают участие в общественных развлечениях. Городские жители, если сравнить их с жителями сельской местности с теми же доходами, уровнем

---

33. Spence, *A Profile of Londoners*, 18; Greater London Authority, Data Management and Analysis Group, «ONS mid-2007 Ethnic Group Population Estimates», GLA Demography Update, 11–2009, Oct. 2009, p. 2.
34. Robin Young, «First to Pull a Michelin Star».
35. Zagat 2011 London Restaurants, review of Rasoi Vineet Bhatia, 27, 144; review of Restaurant Gordon Ramsay (at 68 Royal Hospital Road), 28, 82.

образования, семейным положением и возрастом, посещают (в течение года) рок или поп-концерты на 19% чаще, музеи — на 44% чаще, кинотеатры — на 98% чаще, а выпивают в баре — на 26% чаще. Эти качественные развлечения, в которых наиболее важно живое общение, а не пассивный просмотр телевидения, особенно привлекательны для более состоятельных и образованных людей. Если мир и дальше будет богатеть и становиться образованнее, преимущества городских развлечений станут еще более ценными.

Башмаки и город

Еда и театр — две области, в которых у городов есть преимущество. Еще одна — это мода. Даже в XVIII в. Лондон привлекал лучших портных мира, а их современные потомки все еще торгуют на Сэвил-Роу, которая идет параллельно Бонд-стрит и Берлингтонскому пассажу. Массовое производство и низкие затраты на дистрибуцию обеспечили возможность покупать в интернете или в *Target* недорогую одежду, чьему качеству позавидовали бы наши дедушки и бабушки. И все же города остаются теми местами, где люди носят и покупают непропорционально много дорогой одежды.

В 1998–2007 гг. число людей, работающих на Манхэттене в магазинах одежды и аксессуаров, увеличилось более чем на 50%[36]. Хотя из-за рецессии эта цифра, несомненно, уменьшится, долгосрочный тренд останется, несомненно, положительным. Несмотря на рост торговли в интернете, в Нью-Йорке увеличились площади модных бутиков и просторных магазинов, поскольку богатые жители города готовы платить больше за покупки в элегантных магазинах. И если большая часть Америки — это экономика услуг, обслуживающая средний класс, продавцы Манхэттена обслуживают верхний слой буржуазии и жителей пригородов, которые приезжают в город, чтобы купить свои *Jimmy Choo*.

---

36. U.S. Census Bureau, County Business Patterns, www.census.gov/econ/cbp, New York County (Manhattan), 1998 and 2008.

В успехе бутиков Манхэттена отражается растущее желание покупать одежду, которая не просто защищает нас от стихии. Спрос на дорогое платье, покупаемое в городах, отражает стремление к произведениям искусства, которые радуют нас, и к инструментам, помогающим нам представлять самих себя миру. В сложном и многообразном городе одежда указывает на интересы и доходы того, кто ее носит. Поскольку в городах больше социальной разнородности и контактов, одежда здесь играет большую роль, чем в других местах. Этим, возможно, объясняется, почему домохозяйства в городах с населением больше миллиона человек тратят на женскую одежду примерно на 42% больше, чем домохозяйства за пределами городов, если рассматривать эти расходы как долю в их общих тратах[37].

За страстью к обуви, которую демонстрируют героини «Секса в большом городе», скрывается статистическая реальность. Домохозяйства в больших городах тратят на обувь на 25% больше (опять же по отношению к их общему бюджету)[38], чем за пределами городов, вероятно потому, что они покупают более модные туфли, хотя возможно также, что кожаная обувь быстрее снашивается от соприкосновения с городской мостовой. Стремление горожан — как в «Сексе в большом городе» — подавать себя с привлекательной стороны, отражает также и то, что высокая плотность жизни в большом городе способствует установлению романтических связей, создавая рынок партнеров, который, в определенном отношении, так же важен, как и рынок труда.

Лондон как брачный рынок

В Лондоне немало высококлассных барменов, создающих новые и порой действительно поразительные коктейли, вроде *Lychee and Elderflower Collins*, который подают в баре гостиницы *St. Martins Lane*. Однако для многих одиноких

37. Bureau of Labor Statistics, Consumer Expenditure Survey, 2008, www.bls.gov/cex, table 2400: «Population Size of Area of Residence: Average Annual Expenditures and Characteristics».

38. *Ibid.*

людей, а также для некоторых блуждающих супругов, выпивка — лишь небольшая часть опыта, получаемого в баре. Бары — место для романтических встреч. Города привлекают больше одиноких людей, чем другие территории, и причина в том числе и в том, что плотность городской жизни повышает шансы встретиться с перспективным партнером. Та самая логика, которая притягивает рабочих и фирмы в области с высокой плотностью населения, заставляет мужчин и женщин собираться в городах.

Роль города как брачного рынка помогает нам понять необычную демографию густонаселенных городских районов. В 2008 г. на острове Манхэттен проживало 1,4 млн человек в возрасте старше 15 лет[39]. Около трети этой группы людей — 460 тыс. — состояли в браке и жили с супругами[40]. Примерно половина населения Манхэттена никогда не состояла в браке и еще около 139 тыс. человек были разведены[41]. В США в целом большая часть людей в возрасте старше 15 лет состоят в браке и живут с супругами[42]. Жители Манхэттена в возрасте от 25 до 34 лет чаще, чем другие американцы, живут одни[43].

Густонаселенные города притягивают молодых и одиноких людей по разным причинам. Города — хорошие места для упорного труда и приобретения знаний. Пригороды подходят родителям благодаря более качественным школам и большим домам. Однако города привлекают молодежь еще и потому, что здесь прекрасно жить, когда ты молод и одинок. Высокая плотность населения и возможность переходить из одного бара или ресторана в другой превращают их в идеальные места для встречи с тысячами других молодых и одиноких, которые приехали в город ровно по той же причине.

Города — это магниты для одиноких, но также они привлекают и наиболее успешные в экономическом от-

---

39. U.S. Census Bureau, American Community Survey, Data Profile for New York County, 2008, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.
40. *Ibid.*
41. *Ibid.*
42. U.S. Census Bureau, American Community Survey, Data Profile for the United States, 2008, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.
43. U.S. Census Bureau, PCT7, Sex by Marital Status by Age for the Population 15 Years and Over, United States and New York County, Census 2000 Summary File 3, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

ношении пары[44], поскольку на большом городском рынке труда оба супруга могут с большей вероятностью найти себе подходящую работу. Исследователи Дора Коста и Мэтью Кан показали, что примерно 40% пар, в которых один из супругов имеет диплом колледжа, живут в метропольных ареалах, причем в тех же местах живет 50% пар, в которых оба супруга имеют дипломы колледжей.

В начале XX в., когда обеспеченные женщины редко работали, хорошо образованный и успешный мужчина мог вести свой бизнес где-нибудь в глубинке, где много ресурсов. И не имело особого значения, что жена там не могла найти пристойную работу. Сегодня же жена начинающего магната сама, скорее всего, является высококлассным юристом и, вероятно, не захочет жить в дыре. Поэтому такие города, как Вашингтон и Лос-Анджелес, все больше привлекают сильные пары, обоим членам которых нужны хорошие работы.

Преимущества городов, соединяющих людей друг с другом, распространяются дальше романтических отношений. Люди, живущие в городах, могут общаться со многими друзьями по интересам. Париж знаменит своими литературными салонами. В Нью-Йорке были группы единомышленников, такие как «Круглый стол алгонкинов» (*Algonquin Roundtable*). В областях с меньшей плотностью населения у людей меньший выбор потенциальных знакомых, которых можно пригласить на обед, что также относится к издержкам жизни за пределами городов.

В 1982 г. Теодор Драйзер приехал в Чикаго[45] из небольшого городка Индиана, чтобы писать для *Chicago Globe*. В следующие сорок лет он стал одним из величайших хроникеров американской городской жизни, который с равной проницательностью описывал как тяжелую жизнь городского рабочего класса, так и махинации власть имущих. Одним из его лучших персонажей стала Керри Мибер, героиня первого романа «Сестра Керри»[46].

---

44. Costa and Kahn, «Power Couples».
45. Dreiser, *Sister Carrie*, introduction by Richard Lingeman.
46. Dreiser, *Sister Carrie*.

Роман начинается с того, что Керри садится на поезд, идущий из сельского Висконсина в промышленный Чикаго. Чикаго открывает экономические возможности, но, что еще важнее, Кэрри бежит от отупляющей скуки сельской жизни. Она наслаждается удовольствиями большого города, ей даже удается «уничтожить» нескольких городских франтов, но Драйзер не дает нам усомниться в том, что ее жизнь в целом оказалась интереснее и увлекательнее, чем если бы она осталась на ферме и вышла замуж за пахаря, живущего в пяти милях.

Грязная — в каком-то отношении — жизнь сестры Керри отражает доступность городских удовольствий, но также и тот факт, что в больших городах традиционные социальные нравы обычно разрушаются. Если бы Керри вела себя столь вольно с женатыми мужчинами в сельской Айове, она бы подверглась остракизму. В Чикаго она, возможно, пользовалась дурной репутацией и не допускалась в приличное общество, но в ее компании осталось множество других столь же сомнительных людей. То же самое можно сказать об антигерое Драйзера Фрэнке Каупервуде, прототипом которого стал реальный трамвайный магнат, Чарльз Йеркс, собравший множество городских друзей и поклонников, несмотря на свое скандальное поведение. Города давно освободили людей от социальных условностей, и неважно, чем считать такое освобождение — благом или злом. В деревнях проще навязывать правила, поскольку людей, их нарушающих, можно отлучить от общества, и им придется страдать от одиночества — подобно героине Готорна, женщине, носившей алую букву.

В большом городе всегда можно попытаться выйти на какую-нибудь другую сеть, поэтому ни одна группа не может навязывать жесткие правила поведения. Некоторым городам, вроде пуританского Бостона или кальвинистской Женевы, удавалось какое-то время поддерживать общественную дисциплину, однако со временем эти преграды распались. Наиболее естественным результатом для города является куда менее регламентированный мир Парижа или Чикаго.

Когда высокие заработки плохи?

Постоянно богатеющее и хорошо образованное население, стремящееся опробовать новые наслаждения, естественным образом тянется к большим городам, которые специализируются на новых удовольствиях. Новшество само по себе является предметом роскоши. Только у богатых достаточно ресурсов, чтобы им могла наскучить прекрасная, но обычная ежедневная еда. Когда мир становится богаче и разнороднее, больше людей готовы платить за постоянный приток новых, высококлассных ощущений, которые легче всего получить в крупных городах.

Огромное число изданий и веб-сайтов стремятся (неизбежно терпя поражение) поспеть за всеми выставками, открытиями ресторанов, концертами и другими событиями, которые каждую неделю случаются в таких городах, как Барселона, Лос-Анджелес или Токио. Эти впечатления настолько многочисленны и мимолетны, что оценка их влияния на общее качество жизни в городе может показаться невозможной задачей. Как отсортировать их и определить, становятся ли города более приятными для жизни местами?

Один из основных принципов экономики состоит в том, что бесплатный сыр встречается редко, а рынки требуют компромиссов. Инвесторы могут выбирать активы с меньшим риском или большей доходностью; жители пригородов могут получить большие участки для дома, но платить за это приходится более продолжительными поездками на работу и обратно. В метропольных ареалах такое компромиссное равновесие устанавливается между тремя параметрами — заработными платами, ценами и качеством жизни. Чаще всего высокие заработные платы и высокие цены связаны друг с другом: высокие затраты на жилье — это цена доступа к городам с высокими заработками. Но реальные заработные платы, даже если откорректировать их по ценам и индивидуальным навыкам, в разных местах разные. В таких городах, как Сан-Диего (Калифорния) или Гонолулу (Гавайи), необычайно низкие реальные доходы,

тогда как в Рочестере (Миннесота) или Далласе (Техас) — необыкновенно высокие[47].

Должен ли каждый житель Гонолулу переехать в Даллас? Разумеется, нет. Высокие реальные заработные планы компенсируют суровые зимы Рочестера и жаркие лета Далласа. Низкая реальная заработная плата — это стоимость удовольствий Сан-Диего и Гонолулу. Рынок так или иначе функционирует, и когда в городе достаточно высокие цены на жилье по отношению к доходам, можно с уверенностью сказать, что здесь есть что-то очень хорошее. Если бы в определенной области были высокие зарплаты, низкие цены и она была бы крайне привлекательной, в нее хлынули бы тысячи новых жителей, которые быстро подняли бы стоимость жизни.

Я провел оценку того, какие метропольные ареалы Америки относятся к самым дорогим при одинаковой заработной плате, и обнаружил, что девять из десяти этих городов расположены на побережье Калифорнии[48]. Десятым городом был Гонолулу. Если же посмотреть, в каких местах особенно низкие цены по отношению к доходам, выяснится, что эти места либо слишком холодные, как Анкоридж на Аляске, либо слишком жаркие, как Мидлэнд в Техасе. Другие города в десятке самых дешевых городов, такие как Детройт или Трентон, известны

---

47. Индексы стоимости жизни ACCRA для Рочестера, Гонолулу, Сан-Диего и Далласа составляют, соответственно, 96,7, 162,8, 136,4 и 92,1. Средняя стоимость жизни всех включенных областей индексируется как 100, затем каждому месту приписывается индекс по отношении к 100, так что чем выше индекс, тем выше стоимость жизни. Средние доходы домохозяйств для Рочестера (Миннесота), Гонолулу, Сан-Диего и Далласа составляют, соответственно, 66197, 60531, 62668 и 40796 долл. Откорректированный AACRA средний доход домохозяйства вычисляется путем деления дохода домохозяйства каждого места на индекс стоимости жизни (и на 100). Таким образом, откорректированные ACCRA средние доходы домохозяйств составляют для этих мест 68458, 37189, 45943 и 44285 долл. соответственно, что показывает, как низкие реальные доходы Сан-Диего и Гонолулу соотносятся с доходами Рочестера и Далласа. См.: American Chamber of Commerce Research Association, Council for Community and Economic Research, ACCRA Cost-of-Living Index — Historical Dataset, 1Q1990–2009, http://hdl.handle.net/1902.1/14823, Council for Community and Economic Research, Arlington, VA; U. S. Census Bureau, American Community Survey, Data Profile for Rochester (MN), Honolulu, San Diego, and Dallas, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

48. Glaeser et al., «Consumer City».

другими проблемами, например преступностью и безработицей.

Реальные заработные платы — доходы, скорректированные по местным ценам,— являются эффективным инструментом оценки городских благ. Если в том или ином месте необычайно низкие реальные заработные платы, значит, качество жизни должно быть высоким. Если же реальные заработные платы необычайно высоки, значит, с этими местами что-то не так. Определенный парадокс заметен в том, что падение реальных зарплат в таких местах, как Нью-Йорк, является неоспоримым подтверждением того, что в целом городские блага стали цениться больше.

В 1970-х гг. наблюдалась прямая зависимость между размером города и реальными заработными платами[49]. Реальные зарплаты вырастали на 3% с удвоением населения. Та же зависимость сохранялась и в 1980-х гг. В 1970-х гг., когда Нью-Йорк был полем боя, рабочим платили своеобразные «боевые выплаты», чтобы они могли справиться с проблемами города. Эти высокие реальные зарплаты были признаком провала города, т. е. тревожного уровня преступности и деградации городских благ, а не его успеха.

После 1980-х гг. отношение между населением области и реальными зарплатами сначала выровнялось, а потом стало отрицательным. В 2000 г. люди были готовы получать *более низкие* реальные заработные платы, чтобы жить в Нью-Йорке[50], а это означает, что они приезжали в Нью-Йорк, несмотря на то, что высокие цены не только нивелировали высокие заработные платы, но даже уменьшали их. Дело не в том, что Нью-Йорк стал менее производительным: номинальные зарплаты, отражающие производительность, были как никогда высоки. Однако цены на жилье, подогретые устойчивым спросом на жизнь в городе, росли быстрее номинальных зарплат. Если цены на жилье значительно поднимаются по отношению к номинальным доходам, что случается, когда уровень жизни в городе сильно возрастает, реальные доходы могут на самом деле упасть, причем происхо-

---

49. Glaeser and Gottlieb, «Urban Resurgence».
50. *Ibid.*

дить это будет как раз в период бурного развития города. Манхэттен превратился из поля боя в пространство городских развлечений, и люди были готовы платить — получая более низкие заработные платы — за привилегию жить здесь.

Поскольку экономическая логика подсказывает нам, что места с высокими ценами на жилье по отношению к доходу должны быть приятными, я попытался количественно оценить привлекательность того или иного места, составив рейтинг округов Америки на основе того, насколько цены на жилье были в них в 1980 г. высоки по отношению к медианным доходам. В среднем в округах с высоким уровнем городских благ, которые, соответственно, вошли в верхнюю четверть областей, рассортированных по этому показателю, население выросло на 40%. В округах в нижней четверти того же рейтинга вообще не было прироста населения. Также в округах с высоким уровнем городских благ отмечается рост медианных реальных доходов на 28%, а в округах с низким комфортом — только на 14%. Потребительский город набирает силу.

Возросший спрос на жизнь в городе подтолкнул к смене направления маятниковой миграции. Люди, которые живут в одном месте, а работают — в другом, ценят комфорт или низкую стоимость жилья в городском районе, где они живут. Нам известно, что цены на жилье в Нью-Йорке никак нельзя назвать низкими, однако все больше людей живут в городе, а работают за его пределами. По стране в целом доля населения, которое ездит из центральных районов города на работу, расположенную в пригороде, увеличилась с 2,4% в 1960 г. до 8,6% сегодня[51]. Тот факт, что большее количество людей готово платить высокие городские цены и работать в каком-то другом месте, еще больше подтверждает то, что блага большого города ценятся все больше и больше.

Другие переменные, указывающие на привлекательность места, например изобилие туристов, также позволяют предсказать успех города. Эта корреляция, похоже, работает в Англии и Франции, как и в США. Люди все больше выбирают место проживания на основе качества

51. Baum-Snow, «Transportation Infrastructure».

жизни, а это качество жизни, в свою очередь, увеличивает экономическую производительность. Предприимчивые профессионалы, которые приезжают в привлекательные районы, приносят с собой новые идеи, которые подогревают местную экономику.

Какие именно блага, предоставляемые государством, наиболее важны для привлечения профессиональной публики? Люди, особенно высокообразованные, готовы сполна платить за безопасные улицы и хорошие школы для своих детей. Растущее значение потребительского города должно привлечь внимание общественных руководителей к реализации базовых задач местного управления, т.е. к полиции и улучшению государственных школ. Рестораны и театры также привлекают людей, но они не являются критическими факторами, в отличие от безопасности и школ, к тому же ими невозможно управлять за счет государственных рычагов. Эти блага сами появятся в успешном городе, если только в нем нет излишне строгих ограничений, налагаемых на увеселения.

Значение потребительских удовольствий позволяет извлечь урок и для времен упадка. Правительства городов не должны реагировать на фискальные проблемы сокращением муниципальных служб, например полиции. Самый простой способ лишить город шансов на выживание в условиях экономического кризиса — превратить его в опасную ничейную территорию. Опасные улицы отпугнут профессиональных работников, которые столь важны для возрождения города.

Нью-Йорк, Лондон и Париж могут считаться наиболее элитарными потребительскими городами мира, но есть много других мест, которые также добились успеха в качестве пространств для развлечений. Университетские города, например Шарлоттсвилль (штат Виргиния), привлекли немало пенсионеров. Лас-Вегас благодаря своим казино превратился в наиболее быстро растущий город Америки. По правде говоря, из-за всех этих казино и ресторанов застройщики настолько возбудились, что в городе образовался один из наиболее опасных пузырей на рынке недвижимости. Как только проблемы, связанные с этой излишней строительной активностью, спадут, Лас-Вегас сможет снова стать нор-

мальным городом среднего размера, который процветает благодаря развлечениям особого типа.

Проблема, с которой столкнулись Нью-Йорк, Лондон и Париж, несколько иного толка. Крепкая экономика и изобилие развлечений сделали эти места весьма притягательными. Люди хотят здесь жить, а когда нет достаточного жилого фонда, способного удовлетворить этот спрос, цены могут взлететь до небес. Если наиболее привлекательные мегаполисы не будут строить больше домов, они рискуют превратиться в города бутиков, лишив всех, кроме самых богатых, своих удовольствий и практических преимуществ. Барьеры, мешающие строительству в этих успешных зонах, станут темой следующей главы.

ГЛАВА 6
Что великого в небоскребах?

Прогулка от Триумфальной арки до Лувра в Париже может показаться шествием через историю. Она начинается с прославляющей победу Французской империи двухсотлетней арки, которая была построена по образцу гораздо более старой императорской арки в Риме. Затем мы проходим по одному из самых известных бульваров в мире, по которому проезжала Мария-Антуанетта, проходил маршем Гитлер и где бесчисленные туристы ели свое мороженое. Следом идет гостиница Крийон, где пил Хемингуэй и где ночевал Вудро Вильсон во время проведения конференции, итогом которой стало заключение Версальского мирного договора. Затем мы выходим на Сад Тюильри, старинное место королевских забав. Заканчивается эта прогулка в музее, находящемся в здании, которое было построено в XII в. в качестве крепости,— сегодня же в нем хранятся шедевры многих тысячелетий. Такая прогулка, как и сам Париж, кажется нам чем-то вневременным: город предстает в неизменных впечатлениях, не имеющих ничего общего с постоянно меняющейся картиной улиц таких непостоянных городов, как Гонконг и Сингапур.

Но, разумеется, у Парижа есть свои начала и свои строители. Сегодня город представляется совершенным доводом в пользу сохранения исторического наследия, но если посмотреть на него с исторической точки зрения, он же доказывает благотворность чрезвычайно серьезных изменений. Большая часть того Парижа, который мы так любим, является творением одного-единственного человека, барона Жоржа Эжена Осма-

на, который перестроил город за время жизни одного поколения[1].

Что вам приходит на ум при мысли о Париже? Возможно, прогулка по бульвару Сен-Жермен, за которой следует кофе с молоком в старом прибежище Сарта, кафе *Les Deux Magots*. Эта большая улица, как и бульвар Сен-Мишель, была создана Османом, который провел напрямик ее через мешанину старых улочек. Если вам больше нравится описанная мной прогулка через Елисейские поля, где можно полюбоваться Триумфальной аркой, вы снова на территории Османа. Сама улица и арка существовали и до барона, но именно он спланировал площадь, с которой открывается такой замечательный вид. Вам нравится замечательное единообразие всех этих пятиэтажных зданий, обрамляющих парижские улицы? Это тоже Осман. Опера? Осман. Под всем французским великолепием скрывается канализационная система, отделяющая чистую воду от отбросов. Благодаря, опять же, барону. В период 1853–1870 гг. в результате проектов Османа была снесена почти половина зданий Парижа. В действительности Осман разрушил Париж, чтобы спасти его.

Париж — это упорядоченное целое. Мы наслаждаемся величественными памятниками Парижа — их легко увидеть, поскольку их не заслоняют близлежащие здания. Очевидно, что Париж создавался не в процессе постепенной уплотняющейся застройки, за которую ратуют урбанисты, поддерживающие низовой активизм. Нет, Париж был унифицирован именно потому, что является творением одного-единственного строителя, который получил карт-бланш от своего императора.

Можно согласиться со строкой Шекспира: «Что такое город, если не люди», однако людям нужны здания. Города растут благодаря новому строительству или сносу старых зданий, а когда город ничего не строит, люди теряют возможность приобщиться к магии совместной городской жизни. В действительности сохранение города может его разрушить. Желание сохранить Париж способствовало тому, что Париж, который в прошлом был

---

1. Вся информация о перестройке Парижа Османом из работы: Jordan, *Transforming Paris*.

доступен многим, сегодня может превратиться в город бутиков, наслаждаться которым смогут лишь самые богатые. История Парижа полна великих художников, которые жили в нем в молодости, когда мало зарабатывали, но много учились, но разве могут сегодня бедные художники жить в центре Парижа? Когда в городах чересчур ограничивается строительство, им грозит застой и постоянный рост цен на жилье.

Охрана наиболее примечательных образцов нашего городского прошлого — важное дело, однако города не должны застыть в янтаре. Слишком рьяная охрана мешает городам строить новые, более высокие и качественные здания для жителей. Ограничения на высотность, действующие в Париже, Нью-Йорке или Мумбае, могут показаться темным вопросом, интересным лишь профессионалам. Но это не так. Эти правила определяют будущее наших городов и нашего мира. Если история городов превращается в смирительную рубашку, они теряют одно из главных своих преимуществ — способность расти вверх.

Изобретение небоскреба

В Библии (книга «Бытие»[2]) строители Вавилона заявили: «Построим себе город и башню, высотою до небес, и сделаем себе имя, прежде нежели рассеемся по лицу всей земли». Эти первые девелоперы хорошо понимали, что города могут соединить человечество, однако Бог наказал их за то, что они пытались увековечить земную, а не небесную, славу. За последние две тысячи лет строители западных городов выучили эту предостерегающую историю наизусть, и наиболее высокими строениями обычно были башни церквей. Брюгге, как центр по производству шерсти, стал одним из первых мест, где светское строение, колокольня высотой 88 м, созданная для прославления портняжного мастерства, возвысилась над близлежащим собором Св. Доната.

В светском Брюгге шерсть к концу XV в. стала важнее культа[3], однако во всех остальных местах прошло еще

2. Бытие 11.4.
3. John Weale, *Quarterly Papers on Architecture*, vol. 1, London: Iohan Weale, 1844.

около четырех столетий, прежде чем светские строения стали выше религиозных башен. До 1890-х гг. расположенная через квартал от Биржи на Уолл-стрит 284-футовая башня церкви Троицы, где молилась моя прабабушка, была самым высоким зданием в Нью-Йорке[4]. Вероятно, именно тот момент, когда религиозное здание затмил небоскреб, построенный для размещения *New York World* Джозефа Пулицера, следует считать настоящим началом атеистического XX в. Почти в то же самое время в Париже была — как знак растущего богатства города — построена 300-метровая Эйфелева башня[5], которая была на 213 м выше Собора Парижской богоматери.

Со времен Вавилонской башни высота считалась способом увеличения площади, доступной на ограниченном участке земли, и одновременно символом власти. Колокольня церкви Троицы и башня Гюстава Эйфеля не давали дополнительной рабочей площади. Они были массивными памятниками — соответственно, Богу и французской инженерии. Здание пулицеровского *New York World* было, конечно, памятником самому Пулицеру, но в то же время оно имело и определенное практическое значение, поскольку теперь постоянно растущую империю новостей можно было разместить в одном-единственном здании, где могли общаться журналисты, редакторы и сам мистер Пулицер.

Веками развитие шло так, что постоянно растущие здания позволяли размещать все большее число людей, не загоняя их в комнаты-коробки, вроде тех, что предлагались знаменитыми токийскими отелями. Однако до XIX в. это движение вверх было довольно умеренным[6]: двухэтажные здания постепенно замещались четырех- и шестиэтажными. До XIX в. высота зданий ограничивалась стоимостью строительства, а также нашим желанием и способностями взбираться по длинным лестницам. Церковные башни и колокольни уходили в небо, однако лишь потому, что они были узки, да и мало кому, если не считать звонарей, приходилось

4. Goldberger, «God's Stronghold».
5. «The Eiffel Tower», *New York Times*, Apr. 21, 1889, p. 13, ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 106346206.
6. Landau and Condit, *New York Skyscraper*, 5–18.

подниматься на них. Высокие здания стали в XIX в. реальностью[7] лишь тогда, когда американские изобретатели решили двойную проблему — безопасного передвижения вверх и вниз внутри зданий и проектирования высоких зданий без слишком толстых стен в нижней части строения.

Элиша Отис не изобретал лифт; считается, что его построил еще Архимед две тысячи лет назад на Сицилии[8]. А у Людовика XV был свой личный лифт в Версале, на котором он поднимался к любовнице[9]. Но для того чтобы лифт стал массовым транспортом, нужен был хороший источник энергии, к тому же он должен был стать безопасным. Мэтью Бултон и Джеймс Ватт[10] снабдили паровыми двигателями ранние промышленные лифты, которые либо поднимались кожаным ремнем, либо толкались гидравлической силой. С усовершенствованием двигателей росли скорость и грузоподъемность лифтов, которые теперь могли поднимать большие массы угля из шахт или зерна с кораблей.

Но люди боялись подниматься на большие высоты в машине, которая могла легко сломаться и сбросить их вниз. Отис, мастеривший разные устройства на лесопилке *Yonkers* в Нью-Йорке, сделал вертикальный подъем безопасным[11]. Он придумал предохранительный тормоз, который мог работать и на лифтах, и на поездах, а свое изобретение представил на Всемирной выставке в Нью-Йорке 1854 г. Он встал на платформу, которая поднималась канатом, а потом специально нанятый человек перерубил трос топором. Платформа слегка качнулась вниз, но сразу остановилась, когда сработал предохранительный тормоз. Лифт Отиса стал сенсацией, а его компания и по сей день остается одним из ведущих производителей лифтов в мире.

Первые здания, в которых были установлены электрические безопасные лифты[12], находились в Нью-Йорке — это универсальный магазин на Бродвее и Отель

---

7. Goodwin, *Otis*, 45.
8. *Ibid.*, 8.
9. Taub, «Elevator Technology».
10. Landau and Condit, *New York Skyscraper*, 35–36.
11. Goodwin, *Otis*, 12–13.
12. Ibid., 17; Landau and Condit, *New York Skyscraper*, 36.

на Пятой авеню. В 1870-х гг. лифты позволили создать совершенно новаторские здания[13], достигающие десяти этажей, такие как здание *New York Tribune*, построенное Ричардом Моррисом Хантом. На другом берегу Атлантики был построен вокзал Сент-Панкрас, тоже десятиэтажный. Это здание высотой 82 м было намного выше любого нью-йоркского небоскреба.

Однако вид Сент-Панкраса, напоминающего крепость, указывает на основную проблему небоскребов. У вокзала нет главного элемента, позволяющего снижать затраты на строительство,— несущего нагрузку стального скелета. Традиционным зданиям, таким как Сент-Панкрас или Трибьюн Билдинг, нужны были чрезвычайно сильные стены в нижней части строения, которые несли основной груз всего высотного здания. Чтобы увеличить высоту, надо было делать нижние стены все толще и толще, так что стоимость такого строительства лишала практического смысла любые здания, за исключением весьма узких башен.

Несущий нагрузку стальной скелет, как раз и определяющий небоскреб, опирается на те же инженерные принципы, что использовались в балочно-стоечных каркасах старых домов. В доме с балочно-стоечным каркасом легкий скелет, сделанный из стандартных досок,— размером два на четыре, два на восемь и два на десять,— поддерживает основной вес строения. В таком случае стены — это, по существу, занавес, натягиваемый на рамку. Дома с балочно-стоечных каркасом позволили снизить затраты на строительство в сельской Америке XIX в. В небоскребах, как и таких домах, вес опирается на скелетный каркас, но в этом случае последний делается из стали, которая к концу XIX в. все больше дешевела.

42-метровое здание «Хоум Иншуранс Билдинг» Уильяма Ле Барона Дженни, построенное в 1885 г., многие считают первым настоящим небоскребом, но в архитектурных кругах идут горячие споры о том, был ли Дженни на самом деле изобретателем небоскреба[14]. Такие споры отражают то, что небоскреб, как и большинство

13. Landau and Condit, New York Skyscraper, 62.
14. Turak, «Home Insurance Building».

других даров города, возник не в социальном вакууме и далеко не сразу. «Первый небоскреб» Дженни не имел полного стального каркаса. У него было только две усиленных сталью огнестойких стены. В более ранних высотных зданиях в Чикаго, таких как построенный двумя годами раньше Монток Билдинг Дэниэла Бёрнема и Джона Рута, также применялось стальное укрепление. В промышленных строениях, таких как Башня Маккаллока (*McCullough Shot Tower*) или Склады дока Сен-Уэн (*St. Ouen Dock Warehouses*) близ Парижа, стальные каркасы использовались десятилетиями раньше.

Прото-небоскреб Дженни был сборной солянкой[15], соединяющей его собственные изобретения с идеями, которые витали в воздухе Чикаго, где было немало архитекторов. Другие строители, например Бёрнем и Рут, их инженеры Джордж Фуллер и Луис Салливан, еще один бывший ученик Дженни, развили эти идеи[16]. Салливан совершил настоящий прорыв в 1890 г., когда спроектировал один небоскреб, Уэйнрайт-билдинг в Сент-Луисе, освободив его от массивной орнаментальной кладки. И если здания Дженни выглядели викторианскими, Уэйнрайт-билдинг ясно указывает путь к модернистским башням, которые определяют современные очертания города.

Роман Айн Рэнд «Источник» основан на истории ранних лет жизни ученика Луиса Салливана Фрэнка Ллойда Райта. Салливан и Райт изображаются как одинокие орлы, герои Гэри Купера, столпы сурового индивидуализма. Но все было не так. Это были великие архитекторы, погруженные в городскую среду инноваций, в которой Райт обыгрывал идеи Салливана о форме, определяемой функцией, а Салливан — Дженни, тогда как Дженни опирался на огнезащитные изобретения Питера Б. Уайта[17].

Их коллективное творение — небоскреб — позволило городам значительно увеличить жилую площадь при той же площади земельного участка. В условиях растущего спроса на недвижимость в центре города небоскреб

---

15. Bascomb, *Higher*, 94–97.
16. Landau and Condit, New York Skyscraper, 268, 302, 334 и далее.
17. Vermiel, *The Fireproof Building*.

казался даром небес. Но проблема в том, что в центральных районах городов уже были здания. Если не брать Чикаго, в котором пожар создал пустое пространство, городам, чтобы строить, надо было сначала снести многие здания.

Спрос на площади в Нью-Йорке был еще больше, чем в Чикаго, и вскоре небоскребы стали появляться на Манхэттене. У построенного в 1890 г. Нью-Йорк-Уорлд-билдинга Пулицера были стальные колонны, но вес все еще держался на каменных стенах толщиной девять футов[18]. В 1899 г. высоту Нью-Йорк-Уорлд-билдинга превзошло здание Парк-Роу-билдинг высотой 391 фут — оно уже опиралось на стальной каркас[19]. Дэниел Бёрнем отправился на восток, чтобы построить в 1907 г. знаменитый Флэтайрон-билдинг[20], а в 1909 г. Национальная академия дизайна Уайта была снесена, чтобы построить башню МетЛайф Тауэр высотой 700 футов, в те времена самое высокое здание в мире[21]. В 1913 г. Вулворт-билдинг достиг 792 футов[22], и он оставался самым высоким зданием в мире до конца 1920 г.[23]

Растущие амбиции А. Э. Лефкура

Все эти высокие здания были не просто памятниками. Они позволили Нью-Йорку вырасти, а промышленности — расшириться. Собственникам фабрик и рабочим они дали территории, которые были одновременно более комфортны и эффективны. Все это стало возможным благодаря великим строителям Манхэттена, таким как А. Э. Лефкур.

Подобно героям Горацио Элджера[24], А. Э. Лефкур родился в бедности и начал работать в подростковом воз-

18. *Ibid.*, 199.
19. *Ibid.*, 252.
20. *Ibid.*, 303.
21. *Ibid.*, 361.
22. 792 футов 1 дюйма, если быть точным. См.: *Ibid.*, 382.
23. *Ibid.*, 395–96.
24. «Romance in Lives of City Builders: New Building Peaks Adjacent to East River Waterfront», *New York Times*, Feb. 24, 1929.

расте в качестве разносчика газет и чистильщика обуви. Когда он стал работать полный рабочий день в торговле, по утрам он продолжал продавать газеты[25], а вечером — чистить ботинки. Он накопил достаточно денег, чтобы купить тысячедолларовую облигацию Казначейства США, которую хранил, пришпилив к своей рубашке[26]. Когда ему было 25 лет, его работодатель — производитель одежды решил уйти на пенсию; Лефкур совершенно поразил этого человека, когда заявил, что хочет выкупить у него фирму. В течение примерно десяти лет Лефкур строил свой бизнес, и в конце он зарабатывал на продажах уже 2 млн долл. в год (по современному курсу — более 40 млн).

В 1910 г. в Нью-Йорке разразилось «Большое восстание», когда 60 тыс. рабочих из швейной индустрии неделями стояли в пикетах. Лефкур, которому тогда было чуть более 30 лет, работал на стороне менеджмента[27] — в качестве председателя «Защитной ассоциации производителей плащей, костюмов и юбок» (*Cloak, Suit and Skirt Manufacturers' Protective Association*). Несмотря на то что суды в целом становились на сторону производителей, Лефкур принял условия посредника, будущего верховного судьи Луиса Брандейса, что привело к заключению так называемого Мирного протокола[28]. И если в Питтсбурге Генри Клей Фрик вошел в историю, бросив на участников забастовки в Хоумстеде заведомо превосходящие их силы, Лефкур удостоился славы — как тот, кто нашел менее жестокое и, вероятно, более выгодное компромиссное решение[29].

Летом 1910 г., в то самое время, когда он торговался с профсоюзами, Лефкур начал новую карьеру в качестве застройщика. Все свои капиталы он вложил в комфортабельное 12-этажное здание на Западной 25-й улице, в котором должна была располагаться его собственная фир-

---

25. «By-the-Bye in Wall Street», *Wall Street Journal*, Dec. 5, 1932.
26. *Ibid.*
27. «State Board Trying to End Cloak Strike: Employers' Committee Meets To-morrow to Consider a Joint Conference; No Settlement, They Say», *New York Times*, July 17, 1910.
28. Greenwald, «'More than a Strike.'»
29. *Ibid.*

ма[30]. Потом он построил много таких зданий, чем помог собственной индустрии перебраться из старых потогонок в современный швейный район. И если старый швейный район в деловой части города был привязан к близко расположенному порту, новый район Лефкура находился между Пенсильванским и Центральным вокзалами, так что он поддерживался железнодорожными линиями, которые определяли теперь транспортные преимущества Нью-Йорка. Транспортные технологии определяют облик городов, и деловой центр Манхэттена был выстроен вблизи двух крупнейших вокзалов, которые могли перевозить океаны людей. (Возможно, свою роль сыграла и скальная порода[31], лежащая в основании Манхэттена, но, скорее всего, этот фактор был не слишком важным.)

Лефкур понял, что строительство ему нравится даже больше, чем производство одежды. В течение ближайших двадцати лет он построил 31 здание, многие из которых — небоскребы[32]. Лефкур использовал лифты Отиса в этих взмывших башнях[33], которые занимали площадь в 150 акров, имели объем в 1000 млн куб. футов, а работников в них было столько же, сколько во всем Трентоне. *Wall Street Journal* написала, что «он уничтожил больше исторических зданий в Нью-Йорке, чем любой другой человек рискнул бы просто осмотреть»[34]. В начале 1920-х гг. нью-йоркские трущобы, многоквартирные дома и особняки «золотого века» были превращены в город небоскребов, когда такие строители, как Лефкур, каждый год возводили по 100 тыс. новых объектов, позволяя городу расти, оставаясь при этом достаточно дешевым.

К 1928 г. состояние Лефкура, заработанное на недвижимости, достигло, по оценкам, 100 млн долл.; если пересчитать на сегодняшний курс, то он был миллиардером[35]. Свои успехи он отпраздновал, открыв национальный банк, носящий его имя[36]. На оптимизме Леф-

30. Tarshis, «Thirty-one Commercial Buildings».
31. Barr et al., «Bedrock Depth».
32. Tarshis, «Thirty-one Commercial Buildings».
33. *Ibid.*
34. «By-the-Bye in Wall Street», *Wall Street Journal*, Dec. 5, 1932.
35. «E. Lefcourt Dies Suddenly at 55: Was Credited with Building More Skyscrapers Than Any Other Individual», *New York Times*, Nov. 14, 1932.
36. «In and Out of the Banks», *Wall Street Journal, Sept.* 12, 1928.

кура никак не отразился даже крах фондового рынка, и в 1930 г. он запланировал потратить на строительство 50 млн долл., будучи уверенным в том, что это будет «великий строительный год»[37]. Но он ошибся. Падение экономики Нью-Йорка отразилось и на его строительной империи, которую пришлось распродавать по кускам, чтобы заплатить инвесторам. Он умер в 1932 г. с состоянием всего лишь в 2500 долл., словно бы небо наказало его за гордыню, как строителей Вавилонской башни[38].

Подозреваю, что Лефкур, как и многие другие застройщики, больше заботился о том строительном наследии, которое он оставит, чем о деньгах. Эти здания помогли найти место для талантливых людей, благодаря которым Нью-Йорк и по сей день остается особенным городом. Два экономисты попытались оценить воздействие высоты зданий на экономическую производительность, сравнивая области с такими естественными качествами, как наличие скальной породы, облегчающей высотное строительство, с областями, где подобная застройка требует больших усилий[39]. Они выяснили, что производительность труда и заработные платы значительно выше в тех местах, где проще достичь высокой плотности населения.

Самое знаменитое здание Лефкура, которое даже не носит его имени, стало символом особого музыкального стиля — «саунда Брилл-билдинга». В период 1958–1965 гг. артисты, связанные с Брилл-билдингом[40], создали ряд хитов, таких как *Twist and Shout*, *You've Lost that Loving Feeling* и, вполне в духе этого места, *Up on the Roof*. Города, в конечном счете, нацелены на соединение людей друг с другом, но именно здания вроде тех, что были построены А. Э. Лефкуром, делают такие связи возможными. Строя новые высотные здания, Лефкур облегчил жизнь рабочих швейной индустрии и создал новое пространство для творческих людей из других сфер.

---

37. «Lefcourt Plans for 1930 Large: Propose $50,000,000 Expenditure for New Buildings — Other Projects», *Wall Street Journal*, Dec. 2, 1929.
38. «A. E. Lefcourt Left $2,500, No Realty: Builder of 20 Skyscrapers Had Property Valued at $100,000,000 in 1928», *New York Times*, Dec. 15, 1932.
39. Rosenthal and Strange, «Attenuation of Human Capital Spillovers».
40. Inglis, «'Some Kind of Wonderful.'»

Регулирование Нью-Йорка

Росту Нью-Йорка в высоту кое-кто хотел помешать. В 1913 г. заслуженный председатель Комиссии Пятой авеню, который и сам был архитектором, начал борьбу «за спасение Пятой авеню от разрушения»[41]. В те годы Пятая авеню еще была улицей массивных особняков, принадлежавших семьям Асторов и Рокфеллеров. Активисты, выступавшие против высоких домов, утверждали, что если высоту домов не ограничить 125 футами, Пятая авеню превратится в каньон, что, в свою очередь, приведет к обрушению стоимости недвижимости, перенаселенности и негативным последствиям для города в целом[42]. Примерно такие же аргументы выдвигали противники изменений на протяжении всей истории — вплоть до наших дней. Председатель комиссии оказался лучшим архитектором, чем предсказателем, поскольку высокая плотность населения отлично подошла Пятой авеню.

В 1915 г. на углу Бродвея и Нассау-стрит, в самом центре Нью-Йорка, страховая компания *Equitable Life Assurance Association* возвела 538-футовый монолит, в котором было более 2 млн кв. футов офисной площади, но на город он отбрасывал тень в семь акров. Для врагов высоты, желавших чуть больше солнца, здание стало вызовом, заставляющим объединиться. Возник политический союз, который в 1916 г. принял историческое постановление о зонировании города[43], в соответствии с которым разрешалось строить высотные дома лишь при том условии, что у них будет небольшой диаметр. Многие напоминающие зиккурат нью-йоркские здания[44], которые сужаются к вершине, были построены с учетом этих ретроградных ограничений 1916 г.

Кодекс изменил облик зданий, но не смог остановить строительный бум 1920-х гг. По-настоящему высокие здания служат признаком некоего иррационально-

41. «Saving Fifth Avenue: Building Height Restriction to Prevent It Becoming a Canyon», *New York Times*, July 20, 1913.
42. *Ibid.*
43. New York City, «About NYC Zoning».
44. Landau and Condit, *New York Skyscraper*, 395.

го энтузиазма. Пять из десяти высочайших (на момент 2009 г.) зданий Нью-Йорка[45], в том числе Эмпайр-стейт-билдинг, были завершены в период 1930–1933 гг. Застройка всех старых территорий началась в горячий период конца 1920 гг., когда будущее города казалось безграничным. Такие застройщики, как А. Э. Лефкур, были уверены, что смогут привлечь жителей, и банкиры с радостью ссужали им деньги.

В конце 1920 гг. строители Крайслер-билдинга, Трамп-билдинг (Уолл-стрит, 40) и Эмпайр-стейт-билдинга состязались друг с другом в том, кто построит самое большое здание в Нью-Йорке и, соответственно, мире[46]. Довольно любопытно то, что два высочайших здания Нью-Йорка, ставших его символами, — Крайслер-билдинг и Эмпайр-стейт-билдинг — были построены на деньги от продажи автомашин, которые переместят Америку из вертикальных городов в расползающиеся пригороды. Как выяснилось, Эмпайр-стейт-билдинг, который окрестили *Empty State Building*, т. е. «пустое здание», не заполнялся полностью и не приносил прибыль вплоть до времен после Второй мировой войны. К счастью для его строителей, стоимость его возведения оказалась значительно ниже расчетной благодаря тому, что во время Великой депрессии было много дешевой стали.

После 1933 г. строительство небоскребов в Нью-Йорке замедлилось, а нормативы стали еще более сложными. В 1916–1960 гг. исходный кодекс зонирования подвергался усовершенствованиям более 2500 раз[47]. В 1960 г. городская градостроительная комиссия приняла новое постановление о зонировании, которое значительно увеличивало число ограничений на застройку. В итоговом кодексе, включавшем 420 страниц[48], простая классификация территорий — деловых, жилых и не предполагаю-

---

45. Emporis.com, www.emporis.com/en/wm/ci/bu/?id=101028. Вот эти десять зданий, начиная с самого высокого: Эмпайр-стэйт-билдинг (1931); Банк оф Америка Тауэр (2009); Крайслер-билдинг (1930); Нью-Йорк Таймс Тауэр (2007); Американ-интернешнл-билдинг (1932); Трамп-билдинг (1930); Ситигруп-центр (1977); Бикман Тауэр (2010); Трамп Ворлд Тауэр (2001) и Дженерал Электрикс-билдинг (1933).
46. Bascomb, *Higher*, 139–153.
47. Makielski, *Politics of Zoning*.
48. New York City, City Planning Commission, Zoning Maps and Resolution.

щих ограничений — была заменена головокружительным числом разных районов, в каждом из которых дозволялись лишь определенные строительные проекты. Было введено 13 разных типов жилых районов, 12 типов промышленных районов и не менее 41 типа различных типов коммерческих районов[49].

Для каждого типа района был составлен реестр разрешенных видов деятельности. Коммерческие галереи искусств запрещены в жилых районах, но разрешены в промышленных районах, тогда как некоммерческие галереи искусств запрещены в промышленных районах, но разрешены в жилых. Магазины, торгующие материалами для художников и артистов, запрещены в жилых районах и некоторых коммерческих. Требования к площади парковки также различаются для разных районов. В районе *R*5 у больницы должно быть по одному расположенному на ее территории парковочному месту на каждые пять коек, тогда как в районе *R*6 у больницы должно быть по одному парковочному месту на каждые восемь коек. Превосходным примером всего этого мелочного регулирования, составляющего кодекс, являются правила для знаков: «Для многоквартирных домов, включая дома с гостиничных обслуживанием, а также разрешенных нежилых зданий и иных строений, позволяется использовать идентификационный знак общей площадью не более 12 квадратных футов и указывающий лишь наименования разрешенного использования, название или адрес здания, либо название управляющей компании»[50].

Кодекс также упразднил сложную систему расстояний между зданиями и заменил ее столь же сложной системой, основанной на процентах застройки (*floor area ratios или FAR*), которые представляют собой отношение внутренней площади зданий к площади земельного участка. Максимальное значение *FAR*, равное 2, означает, к примеру, что девелопер может построить на своем участке двухэтажное здание, занимающее его целиком, или же четырехэтажное здание, занимающее его наполовину. В жилых районах типа *R*1, *R*2 и *R*3 максималь-

49. *Ibid.*
50. *Ibid.*, 25.

ный процент застройки составляет 0,5. В районах *R*9 максимальный *FAR* равен 7,5. Ограничения высотности были ослаблены строителями, которые стали создавать рядом со своими зданиями открытые стоянки и другие общественные пространства. И если стандартное здание, созданное по правилам кодекса 1916 г., напоминало свадебный торт, начинавшийся с тротуара, то стандартное здание, построенное по кодексу 1961 г., было плитой из стекла и стали, перед которой находится открытая стоянка.

Страх высоты

Нью-Йоркские кодексы зонирования становились все более строгими, как и другие ограничения новой застройки. После Второй мировой войны частная застройка стала в Нью-Йорке еще более сложной из-за избыточного регулирования и арендной платы, хотя, с другой стороны, начали строить большие общественные здания. Масштабные проекты 1950-х гг. все больше сталкивались с сопротивлением низовых гражданских активистов, таких как Джейн Джекобс, которая стала мастером блокирования крупных проектов, неважно — частных или общественных.

Едва ли можно было представить, что Джейн Джекобс станет заниматься прославлением большого города. Она закончила Центральную среднюю школа Скрантона в 1934 г., а в следующем году уехала в Нью-Йорк, поскольку считала, что там будет веселее, чем в северо-восточной Пенсильвании. Она прошла расширенный курс в Колумбийском университете, но так и не получила диплома колледжа. Позже она откажется от многих предложений почетных степеней. Ей нравился статус самоучки. В качестве фрилансера она начала писать статьи о городе для *Herald Tribun*, постепенно выросла до позиции второго редактора в *Architectural Forum*, ежемесячном журнале о строительстве зданий. Она вышла замуж за архитектора Роберта Джекобса и решила заниматься семьей на Гудзон-стрит в Вест-Виллидже.

Ее поразительный интеллект, который не потускнел даже когда ей было за восемьдесят, а также опыт жите-

ля Нью-Йорка позволили ей сделать множество глубоких и прозорливых открытий. В 1950-х гг. она отчетливо понимала всю глупость тех программ городской модернизации, когда отлично функционирующие районы заменялись бесплодными государственными проектами. Она критиковала общепринятые концепции городского планирования, отдающие предпочтение монофункциональным районам, и выступала за разнообразие. В 1960-х гг. она поняла ту роль, которую города играют в распространении знаний и идей, а также в стимулировании экономического роста. В 1970-х гг. она поняла, что города на самом деле предпочтительнее для окружающей среды, чем зеленые пригороды. Ее прозрения определялись необычайным даром наблюдателя, живущего и работающего в Нью-Йорке. Ее знания были приобретены в прогулках, во время которых она внимательно наблюдала за окружающим миром, и этот способ и сегодня лучше всего подходит для изучения работы города.

Постепенно Джекобс стала участвовать в различных конфликтах, связанных с городским развитием. Как жительница Гринвич-Виллиджа, она выступила против плана строительства дороги через парк Вашингтон-сквер. И если сторонники зонирования все больше выступали за монофункциональные зоны, Джекобс стала защитником зон со смешанными функциями, противостоя «сегрегации Нью-Йорка на экономически независимые островки, которая приведет к страшным последствиям». Она страстно обличала проекты государственной застройки без розничных магазинов, высмеивая их однобокость и бесплодность. Также она раскритиковала Линкольн-центр, назвав его «монолитом трупного окоченения»[51].

В 1961 г., как раз тогда, когда начал действовать новый план зонирования, принятый градостроительной комиссией, Джейн Джекобс вступила в войну с комиссией из-за намеченного сноса 16 больших домов Гринвич-Виллиджа, предназначенных для новой застройки[52]. Джекобс получила судебное постановление о прекращении проекта. Она собрала большую группу поддержки,

---

51. Alexiou, *Jane Jacobs*, 91.
52. Asbury, «Board Ends Plan».

которая попыталась взять штурмом трибуну на собрании градостроительной комиссии. Джекобс дала понять, что между городскими чиновниками и строителями имели место коррупционные сделки. Постепенно она подняла такую волну, что даже мэр города, всецело поддерживавший проект, вынужден был от него отказаться.

В том же году, через несколько месяцев после поражения мэрии, Джекобс опубликовала свой шедевр — «Смерть и жизнь больших американских городов»[53]. В этой великой книге исследуется и прославляется мир нью-йоркского пешехода середины XX в. Свои аргументы в пользу смешанного зонирования она обосновывает тем, что уличная жизнь — основа жизнеспособности города и его безопасности. Она выступает против больших многоквартирных домов, указывая на то, что они отделяют жителей от их улиц. В мире небольших зданий жители могут следить за дорогами около дома, а когда за дорогой всегда кто-то наблюдает, пешеходы — в большей безопасности. В мире высотных домов их жители обычно забывают об уличной жизни, которая проходит под ними.

В ее утверждении, будто улицы могут пострадать от высотных зданий, есть определенная доля истины, по крайней мере в том случае, если такие дома плохо спроектированы и мешают уличной жизни. Для людей, живущих в высотных домах, вероятность стать жертвой уличных преступлений на 6% больше, чем для тех, кто живет в домах на одну семью, даже если брать людей с примерно одинаковым статусом. Вероятность ограбления квартир людей, живущих в больших зданиях, на самом деле меньше, но их чаще грабят на улице. В районах, где живут богатые люди, нет связи между преступностью и высотностью. Моя собственная интерпретация этих фактов состоит в том, что высотные башни, в которых живут бедные люди, часто являются государственными жилищными проектами, в которых сосредоточены малообеспеченные жители, а магазинов на уровне первого этажа здесь крайне мало. Эти условия приводят к тому, что улицы оказываются во власти нарушителей.

---

53. Jacobs, *Death and Life*, Random House, 1961.

В смешанных районах больше продавцов и работников. В более богатых районах есть привратники. Небольшие поправки в городском планировании способны гармонизировать высотные здания с достаточным числом пешеходов, что позволит поддерживать безопасность улиц. И в Среднем Манхэттене, и в Гонконге хватает пешеходов, а преступления достаточно редки.

Борьба Джейн Джекобс с модернизацией города привела к тому, что она стала выступать против высоких зданий в целом. В «Смерти и жизни больших американских городов» она утверждала, что городские районы могут процветать лишь тогда, когда в них на акр территории приходится от ста до двухсот домохозяйств[54]. Она доказывала, что городам нужно по меньшей мере 100 домов на акр, чтобы создавалось достаточное для поддержания существующих магазинов и ресторанов движение. Также она считала, что 200 домов на акр — это «опасная черта», и, как только район ее переходит, ему грозит бесплодная стандартизация. Типичная манхэттенская квартира, вроде той, в которой я вырос, имеет площадь 1300 кв. футов (120 кв. м). Чтобы на акр приходилось 200 домохозяйств, здания должны быть примерно шестиэтажной высоты, т. е. именно столько, сколько составляла стандартная высота жилых домов до появления лифта.

Хотя Джекобс хорошо понимала преимущества невысоких районов, где жила она сама, не совсем ясно, насколько четко она представляла сильные стороны районов с более высокими зданиями. В высотных манхэттенских районах нет ничего бесплодного, если в них в достаточной мере развита торговля на уровне первого этажа. Районы с более высокими зданиями могут наполниться интересными магазинами и ресторанами. Несомненно, плотность населения в 300 и более домохозяйств на акр подойдет не каждому, однако люди с разными привычками и качествами требуют разных жилищных условий, так, некоторым нравится жить в высоких зданиях. То, что сама Джекобс предпочитала Гринвич-Виллидж, легко понять, этот район мне и самому нравится, но наши личные вкусы редко оказываются надежным основанием для государственной политики. Государство,

54. Jacobs, *Death and Life*, 208–217.

выбирающее один-единственный стиль урбанизма, ничуть не лучше государства, взращивающего единственный стиль литературы.

Вера Джекобс в ценность относительно низкой плотности населения заставила ее бороться с высокими строениями, такими как девятиэтажная библиотека Нью-Йоркского университета,— точно так же, как она сражалась с монофункциональным зонированием и новыми трассами. Ее взгляды на город в значительной степени определялись опытом жизни в ее собственном районе Гринвич-Виллиджа с его кабачками, мыслителями и низкими особняками. Она любила старые здания и считала, что новые небоскребы не позволят развить ту многофункциональность, за которую она ратовала.

Джейн Джекобс защищала старые здания еще и потому, что разделяла один неправильный экономический аргумент. Она считала, что защита старых невысоких зданий позволит каким-то образом удержать рост цен, так что они будут по-прежнему доступны для начинающих предпринимателей. Однако спрос и предложение работают не так. Сохранение старого одноэтажного здания (которое можно было бы заменить сорокоэтажным) не поддерживает доступность цен. Наоборот, блокирование нового строительства — вернейший путь превращения популярного района в совершенно недоступный по ценам. Рост предложения домов, как и любого товара, почти всегда ведет к снижению цен, тогда как ограничение предложения недвижимости поднимает их.

Отношение между предложением жилья и доступностью цен — не просто вопрос экономической теории. Имеется множество данных, подтверждающих связь предложения жилой площади со стоимостью недвижимости. Попросту говоря, в дорогих местах строится немного, а места, где строят много, не являются слишком дорогими. Во многих исследованиях доказывается, что в местах, ограничивающих застройку, новых домов создается меньше, а цены выше[55]. В одной из наиболее проницательных работ по этому вопросу показано, ка-

---

55. См., например: Glaeser and Ward, «The Causes and Consequences of Land Use Regulation: Evidence from Greater Boston», 265–278; Katz and Rosen. «The interjurisdictional effects of growth controls on housing prices», 149–160.

кое воздействие оказывают естественные преграды, мешающие строительству, такие как холмистость местности: выяснилось, что в местах со сложной топографией домов строится меньше, а цены — выше[56].

Возможно, новое здание в сорок этажей не сможет разместить любые странные и не слишком прибыльные фирмы, однако, предлагая новую площадь, это здание уменьшит давление на всю остальную недвижимость в городе. Рост цен в джентрифицируемых старых районах будет снижен за счет новой застройки. Именно рост, а не ограничения на высотность зданий или фиксация жилищного фонда, обеспечивает доступность жилого пространства, гарантируя, что даже достаточно бедные и не самые прибыльные фирмы смогут остаться, помогая преуспевающему городу поддерживать свой успех и разнообразие. Ограничения на высотность застройки позволяют увеличить освещенность улиц, а защита старых зданий позволяет защитить историю, однако мы не должны делать вид, что за эти достижения не приходится платить.

Опасности сохранения

В 1961 г., когда Джейн Джекобс опубликовала свою великую книгу, компания «Пенсильванские железные дороги» готовилась снести свой старый нью-йоркский вокзал. Эта железнодорожная компания построила свой вокзал, своеобразный храм для поездов, на 33-й улице в 1908 г., в самый разгар железнодорожной эпохи. Старый Пенн-стейшн был поразительным сооружением с дорическими колоннами и залом ожидания, построенным по образцу терм Каракалла. Архитектор вокзала, как и Джейн Джекобс[57], считал, что излишняя высота вредит городской жизни, а потому настоял на том, что здание должно быть невысоким[58].

Это решение построить низкое здание в конечном счете приведет к его сносу. Хотя здание и было признано

56. Albert Saiz, «The Geographic Determinants of Housing Supply», 1253–1296.
57. Jacobs, Death and Life, Random House, 1961.
58. Moore, *Life and Times of Charles Follen Mckim*, 274; Ballon and McGrath, *New York's Pennsylvania Stations*, 54.

архитектурным шедевром, оно постепенно утрачивало свой смысл, когда объем железнодорожных путешествий в XX в. уменьшался. К концу 1950-х гг. Пенсильванские железные дороги решили, что надо эффективнее использовать свою недвижимость, удачно расположенную в центральном Манхэттене. Компания снесла свое строение, выполненное в стиле боз-ар, и заменила его современным, гораздо менее любимым вокзалом, и 34-этажной офисной башней. Арендная плата, получаемая за эту башню, помогла в какой-то мере компенсировать снижающиеся доходы от железной дороги.

Все совершаемое Пенсильванскими железными дорогами было совершенно легально, однако старый вокзал любили и знатоки, и обычные путешественники. Снос красивого вокзала был истолкован в качестве боевого клича растущим движением сторонников сохранения исторического наследия, которые стремились спасти другие прекрасные строения старого Нью-Йорка от судьбы Пенн-стейшн. В 1962 г. мэр Роберт Вагнер создал Комиссию по сохранению исторического наследия. Чтобы устранить всякие двусмысленности касательно мотивов мэра, в подзаголовке статьи в *New York Times*, объявляющей о создании нового агентства, было сказано, что «Вагнер назначил 12 человек в новое агентство — архитекторы недовольны сносом Пенн-стейшн»[59].

В 1965 г., несмотря на активное сопротивление со стороны представителей строительной индустрии, Комиссия по сохранению исторического наследия стала постоянной[60]. Сначала комиссия представлялась лишь небольшой подачкой сторонникам сохранения исторических зданий. Число зданий, признанных ценными, было достаточно скромным (700), и полномочия комиссии уравновешивались мэром, который мог (как и сегодня) налагать вето на любое из ее решений.

Однако полномочия государственных агентств со временем распространяются подобно энтропии, так что небольшая и почти символическая группа может получить власть над обширными территориями города. К 2008 г.

---

59. Bennett, «City Acts to Save Historical Sites».

60. Landmarks Preservation Committee, www.nyc.gov/html/lpc/html/about/mission.shtml; «A Landmark Law», *New York Times*, Apr. 27, 1965.

нью-йоркская Комиссия по сохранению исторического наследия распоряжается более чем 25 тыс. специально отобранными зданиями и 92 историческими районами[61]. 15% территории Манхэттена за пределами Центрального парка к югу от 96-й улицы являются сегодня историческим районом, в котором даже поверхностные изменения должны согласовываться Комиссией по сохранению исторического наследия[62].

В 2006 г. девелопер Эби Розен предложил поставить 22-этажную стеклянную башню на вершину Сотби-Парк-Бернет-билдинга по адресу 980 Мэдисон Авеню, в самом центре большого исторического района Верхнего Ист-Сайда[63]. Само здание не имело статуса исторической ценности, однако Розен и его архитектор лорд Норман Фостер, лауреат премии Прицкера, предложили сохранить изначальный фасад здания. Башня должна была подняться над старым строением — примерно так же, как некогда здание Панамерикэн было надстроено над Большим центральным вокзалом. И в этом случае тоже сообществу местных жителей не понравилась идея увеличения высоты здания, и они подали жалобу в Комиссию по сохранению исторического наследия. Том Вулф, который блестяще писал как о слабостях Нью-Йорка, так и об индустрии недвижимости, сочинил для *New York Times* статью на 1500 слов, в которой доказывалось, что если бы Комиссия по сохранению исторического наследия одобрила этот проект, она бы предала свою миссию[64]. В результате Вулф и компания выиграли.

Отвечая критикам по делу 980 Мэдисон Авеню, одним из которых был и я, г-н Вольф заявил в *Village Voice*, что «если довести их теорию до логического завершения, следовало бы признать, что надо застроить Центральный парк... Только представьте себе тысячи и тысячи

---

61. New York City Landmarks Preservation Commission, Midcentury Modern Midtown Office Tower Becomes a Landmark, Apr. 13, 2010, No. 10–04, www.nyc.gov/html/lpc/downloads/pdf/10_04_springs_mills.pdf

62. Glaeser, «Preservation Follies», 62. Количественное значение было получено при помощи карты Нью-Йорка (http://gis.nyc.gov/doitt/nycitymap/) и программы GIS (Geographic Information System), позволяющих определить исторический район, границы парка и земельные участки.

63. Pogrebin, «Upper East Side Tower».

64. Wolfe, «(Naked) City».

людей, которые могли бы поселиться в Центральном парке, если бы разрешили его застроить! Это прямо-таки решение всех наших проблем!»[65] Однако одно из преимуществ строительства в уже достаточно плотных районах в том, что вам не нужно застраивать зеленые зоны, будь то Центральный парк или какая-то иная территория вдали от городского центра. Если даже рассуждать с точки зрения сторонников сохранения исторического наследия, высотная застройка в одном месте снижает давление на другие здания, заставлявшее сносить их. Можно было бы убедительно доказать, что в случае когда Комиссия по сохранению исторического наследия принимает решение о сносе определенного здания, она должна требовать того, чтобы новое здание было как можно более высоким.

Издержки ограничения застройки в том, что охраняемые зоны становятся все более дорогими и недоступными. В среднем люди, проживающие в исторических районах Манхэттена, почти на 74% богаче тех, кто живет вне таких районов[66]. Почти три четверти взрослых, проживающих в исторических районах[67], имеют дипломы колледжей, а из тех, кто живет за их пределами, только 54%. Вероятность того, что люди, живущие в исторических районах, белые, выше на 20%[68]. Состоятельные старожилы исторических районов убеждают Комиссию по сохранению исторического наследия в том, что надо остановить строительство высоких зданий — и в результате они мало чем отличаются от тех жителей пригородов, которые хотят иметь участки по пять акров, чтобы не пустить в свои районы не столь состоятельных людей. Дело не в том, что когда-нибудь бедняки смогут жить на 980-й Мэдисон Авеню, просто из-за ограничения нового предложения городу в любом случае сложнее удовлетворить спрос, а цены по той же причине растут вверх.

---

65. Gillette, «Has Tom Wolfe Blown It?»
66. В расчетах автора использована база данных: Geolytics Neighborhood Change Database 1970–2000 Tract Data Short Form Release 1.1, CD-ROM (Brunswick, NJ: Geolytics, 2002), а также информация о охраняемом районе с карты Нью-Йорка: from http://gis.nyc.gov/doitt/nycitymap; см. также: Glaeser, «Preservation Follies».
67. Glaeser, «Preservation Follies», 62.
68. Расчеты автора; см.: Glaeser, «Preservation Follies», 62.

Базовая экономика цен на недвижимость в этом случае снова чрезвычайно проста — спрос и предложение. Нью-Йорк, Мумбай, Лондон — все эти города столкнулись с растущим спросом на жилье, однако то, как спрос влияет на цены, зависит от предложения. Строительство достаточного количества домов уменьшает давление растущего спроса на цены и делает города более доступными. Это урок сегодняшних Хьюстона и Сингапура, как и Нью-Йорка 1920-х. В период послевоенного бума 1955–1964 гг. на Манхэттене каждый год выдавалось более 11 тыс. разрешений на строительство новых объектов[69]. В 1980–1999 гг., когда цены на недвижимость в городе взмыли вверх, в среднем в год выдавалось 3120 таких разрешений[70]. Уменьшение числа новых домов вело к росту цен, так что за 1970–2000 гг. медианная цена на манхэттенскую квартиру выросла на 284% в постоянных долларах[71].

В Нью-Йорке стоимость строительства дополнительного квадратного фута жилой площади на вершине высокого здания составляет менее 400 долл.[72] Цены значительно выше в сверхвысоких зданиях, скажем выше 50 этажей, но в случае обычных небоскребов строительство прекрасной новой квартиры площадью 1200 кв. футов будет стоит не более 500 тыс. долл. Земля тоже чего-то стоит, однако в 40-этажном здании квартира в 1200 кв. футов использует только 30 кв. футов Манхэттена, т. е. одну тысячную акра. На такой высоте стоимость земли становится совсем небольшой. Если бы не было правил, ограничивающих новую застройку, цены со временем снизились бы примерно до уровня себестоимости строительства, т. е. где-то до полумиллиона долларов за новую квартиру. Это все еще намного больше 200 тыс. долл., которых достаточно для строительства прекрасного нового дома в Хьюстоне площадью 2500 кв. футов, но намного меньше миллиона и более долларов — сегодняшней цены такой квартиры в Нью-Йорке.

---

69. U. S. Census Bureau, Manufacturing, Mining and Construction Statistics, Residential Building Permits, www.census.gov/const/www/permitsindex.html
70. *Ibid.*
71. Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790–2002».
72. Glaeser et al., «Why Is Manhattan So Expensive?»

Земли мало и на чикагском Золотом берегу — на побережье озера Мичиган. Спрос здесь не такой большой, как на Манхэттене, но тоже довольно высокий. И все же вы можете купить прекрасный кондоминиум с видом на озеро примерно за половину стоимости такой же квартиры на Манхэттене. Стоимость строительства в Чикаго ниже, чем в Нью-Йорке, но не наполовину. Такой разрыв в ценах объясняется тем, что руководство Чикаго всегда поддерживало новое строительство больше, чем в Нью-Йорке, по крайней мере до администрации Блумберга. Лес строительных кранов вдоль озера Мичиган поддерживает доступность Чикаго.

Большинство людей, борющихся против новой застройки, считают себя героями, а не злодеями. В конце концов проект нового здания на Мэдисон Авеню имеет все шансы встать поперек горла множеству известнейших личностей, а одно здание, так или иначе, не особенно меняет город в целом. Проблема в том, что все эти независимые решения, препятствующие строительству, постепенно накапливаются. Правила зонирования, правила ограничения застройки соседних участков, ограничения на высотность, комиссии по сохранению исторического наследия — все это создает густую сеть нормативов, из-за которых строить становится все труднее. Растущая волна нормативов сделала Нью-Йорк ниже, по крайней мере в период до правления Блумберга. Изучая выборку зданий с кондоминиумами, я выяснил, что в 1970-х гг. более 80% новых жилых домов на Манхэттене имели более 20 этажей[73], тогда как в 1990-х ту же высоту имели лишь 40% новых зданий[74]. Лифт и небоскреб со стальным каркасом позволили получать огромную жилую площадь на небольших земельных участках, однако строительные правила Нью-Йорка не дали этому процессу развиться.

Рост предложения жилья определяет не только цены, но и число жителей города. Статистическое соотношение между новым жильем и ростом населения в данной области является почти совершенным, так что когда жилой фонд области увеличивается на 1%, население

73. *Ibid.*
74. *Ibid.*

возрастает также на 1%. В результате, когда Нью-Йорк, Бостон или Париж ограничивают новое строительство, они уменьшают собственное население. Если ограничения становятся достаточно строгими, эти места могут даже потерять население, несмотря на растущий спрос, поскольку более состоятельные, но небольшие семьи будут заменять бедные, но более крупные.

Представления Джейн Джекобс о прелестях и сильных сторонах старых малоэтажных районов, разумеется, верны, но она не верила в сильные стороны городских территорий с более высокой плотностью населения. Я родился за год до того, как Джекобс уехала из Нью-Йорка в Торонто, и прожил на Манхэттене следующие 17 лет. Однако мой район ничуть не напоминал малоэтажный Гринвич-Виллидж. Я вырос в окружении остекленных башен, построенных после Второй мировой войны, чтобы обеспечить доступным жильем людей среднего достатка, вроде моих родителей. Возможно, район был не таким приятным, как Гринвич-Виллидж, но в нем было полно забавных ресторанов, странных магазинчиков и еще более странных пешеходов. Улицы были относительно безопасны. То есть это было совершенно функциональное и живое городское пространство, хотя и в окружении небоскребов. Гонконг, который выбрал высоту и изменения,—еще более крайний случай, ведь интенсивная уличная жизнь замечательно совмещается в нем с уходящими в небо строениями.

Не каждый должен жить в высотном здании. Многие горожане, такие как Джейн Джекобс, предпочитают старые малоэтажные районы. Но многим другим нравится жить на высоте, и правительство не должно мешать небоскребам осуществлять мечты таких горожан. Ограничение высотной застройки не гарантирует сохранения интересных и разнообразных районов. Зато гарантирует высокие цены.

Люди в преуспевающем обществе ожидают того, что будут жить в комфортабельных, просторных домах. Сегодня Америка больше строит таких домов в пригородах Солнечного пояса, который уводит людей из городов в сторону Техаса. Однако просторные и доступные дома можно строить и в наших старых городах. *Возможно* такое будущее городов, когда больше людей будет

жить в центральных районах, но, чтобы оно осуществилось, в наиболее востребованных из этих городов следует снизить нормативные барьеры, которые ограничивают строительство высоких зданий.

Переосмысление Парижа

Столетие назад Париж и Нью-Йорк предлагали совершенно разные концепции городского развития. Париж был построен по указке. У императора была своя концепция, а его барон-бюрократ осуществил ее. Очертания Нью-Йорка создавались тысячами слабо регулируемых строителей, создававших все то, что позволяли законы рынка. Нью-Йорк был хаотичным, но все же великолепным городом, своеобразным джэм-сейшеном, на котором превосходные музыканты, играя, не особенно обращали внимание на то, что происходит вокруг, тогда как Париж был тщательно составленной симфонией. Хаос Нью-Йорка был динамичнее, однако парижский порядок позволял создавать более безопасные здания. В 1900 г. пожары чаще случались в американских городах, чем в Европе. Сегодня было бы трудно утверждать, что новые небоскребы могли бы повлиять на репутацию Нью-Йорка. Однако у противников изменений в Париже были более веские основания.

Париж не всегда была таким упорядоченным и красивым городом. До 1850 г. сотни тысяч бедных парижан ютились на узких улочках и в старых зданиях[75]. В Париже нормативы на использование земли действовали столетиями[76]. Когда Генрих IV основал династию Бурбонов в 1589 г., он ввел строительный кодекс и создал Площадь Вогезов, одну из самых совершенных в Париже[77]. Однако ранние попытки планирования затерялись в городском лабиринте. Густонаселенный парижский хаос стал защитой одновременно для преступников и революционеров, которые сместили трех монархов за шестьдесят лет, начиная с 1789 г. Париж начала XIX в., конечно, привлекал

75. Jordan, *Transforming Paris*, 93–96.
76. Papayanis, *Planning Paris*, 14.
77. Sutcliffe, *Paris*, 19–22.

Джейн Джекобс, но Наполеону III он казался не таким уж идеальным, а потому он обратился к барону Осману.

Карл Маркс говорил, что правление Наполеона III — это фарсовое повторение трагедии его дяди, Наполеона I, однако программа перестройки и модернизации города, проводившаяся в период Второй империи, была совершенно серьезная. Положение Бонапарта-племянника в мире градостроительства столь же почетно, как и статус Наполеона I в качестве военного стратега. Есть много объяснений того, почему Наполеон III стремился перестроить Париж. Он хотел очистить город от лабиринта улиц, в котором скрывались революционеры, и создать широкие бульвары для своей кавалерии, которая подавляла бы городские восстания. В то же время император строил не только оборонное пространство. Он надеялся на то, что его общественные труды принесут ему популярность и обеспечат место в истории.

Сам император был занятым человеком, которому нужно было вести войны и производить впечатление. Ему потребовался чрезвычайно компетентный бюрократ, который был бы лоялен и разделял его желание перестроить столицу. Таким человеком императора стал барон Осман. Он родился в 1809 г., за несколько месяцев до того, как первый Наполеон сокрушил австрийцев в Ваграме. Осман происходил из семьи чужеземцев, немецких протестантов, которые сумели многого добиться в жесткой меритократической среде наполеоновской Франции. Дед Османа был генералом, которому император пожаловал титул барона. А отец занимался снабжением наполеоновской армии.

Осман учился в элитном лицее Генриха IV, который и сейчас остается одной из лучших школ в мире, а затем изучал право и музыку. В 1830 г., когда революция возвела на престол буржуазного короля Луи-Филиппа, Осман поступил на гражданскую службу и был отправлен в Нерак, небольшой город недалеко от Бордо. Годами он трудился в Провансе, пока возвращение Бонапарта не дало ему возможность изменить свою жизнь. Когда прежний префект Сены начал тормозить грандиозные планы Наполеона III по переустройству города, амбициозный барон ухватился за свой шанс, сумев заполучить эту должность.

Если вы хотите перестроить город, полезно иметь за спиной поддерживающего вас автократа, и Осман делал вещи, которые были бы немыслимы в более демократическую эпоху. Он выселил множество бедняков, превратив их дома в широкие бульвары, придавшие Парижу монументальный вид. Он выкорчевал немалый кусок Люксембургских садов, чтобы проложить городские улицы. Он снес старые достопримечательности, такие как тюрьма Сен-Жерменского аббатства. На свои проекты он потратил 2,5 млрд франков, что в 44 раза превышало общий бюджет Парижа 1851 г.[78] Все эти траты и перестройки превратили Париж из старого и несколько обветшавшего города непомерной нищеты в городской курорт для укрепляющихся высших слоев буржуазии.

Некоторые из инноваций Османа, такие как Булонский лес, являлись общественными пространствами, которые должны были сделать Париж одновременно красивее и здоровее. Другие были направлены на перестройку пешеходного города под новые формы транспорта — железные дороги и омнибусы. Осман сделал Париж немного выше. В 1859 г. предельная высота зданий в городе выросла с 54 до 62 футов[79]. И все же, если сравнивать с другими городами, построенными в XX в., когда вовсю стали использовать лифты, Париж Османа оставался невысоким, поскольку людям нужно было подниматься по лестницам. В те времена верхние этажи сдавались со скидкой именно из-за всех этих лестниц, и по этой причине голодающие художники, умирающие на своих парижских чердаках от чахотки, могли любоваться прекрасными видами города.

Осман строил до появления лифта, но после омнибуса и паровоза. Он пытался приспособиться к этим более быстрым способам передвижения, создав более широкие, прямые улицы. Прокладывая свои бульвары, Осман готовил их для новых технологий, предвосхищая автострады, против наличия которых в нижнем Манхэттене выступала Джейн Джекобс. Как и у более поздних строителей, у Османа были свои критики, которые стремились дискредитировать его проекты, обвиняя его в коррупции

78. Pickney, «Rebuilding of Paris», 45.
79. Sutcliffe, *Paris*, 66, 91.

и подложной бухгалтерии. У них было много законных причин сопротивляться османизации, однако бесстрастный эльзасский бюрократ был воплощением честности. Его траты были огромны, но вполне легальны.

На знаменитой картине Гюстава Кайботта 1877 г.[80], ныне находящейся в Чикагском институте искусств, изображен дождливый день на улице перестроенного Османом Парижа — мы видим монументальный, анонимный город, в котором не связанные друг с другом люди проживают свои бесцельные жизни в окружении стерильного величия. Эта картина могла бы выступить в качестве удачной иллюстрации предложенного Джейн Джекобс описания того распада уличной жизни, чьей причиной являются стандартизация и слишком длинные городские кварталы. Другим критикам не нравился монотонный серый цвет всех этих многоквартирных зданий. Некоторые подчеркивали недопустимость ущерба, который понесли многие выселенные французские семьи. Антиимпериалисты видели во многих памятниках Наполеону III глупое самовозвеличивание неуверенного в себе притворщика.

Но все же, если цель архитектуры — радовать людей, в таком случае можно сказать, что Осман добился неслыханного успеха. До него наблюдатели привыкли писать об уродстве Парижа. А после Париж стал синонимом городской красоты. Каждый год миллионы туристов приезжают, чтобы полюбоваться наследием Османа. Миллионы парижан тратят состояние, чтобы жить в построенном им городе. Осман не только решил технические проблемы (вроде обеспечения Парижа чистой водой и железнодорожными линиями), но и оставил после себя город, любимый практически всем человечеством.

Преобразования Парижа, проведенные Османом, гораздо масштабнее, чем изменения, через которые прошел любой другой старый город, но в результате был создал единый город-шедевр. Однако к XX в. произведение Османа стало архитектурной иконой, не подле-

---

80. Гюстав Кайботт. Парижская улица. Ненастье. 1877, холст, масло, коллекция Чальза Г. и Мэри Ворчестер (Charles H. and Mary F. S. Worcester Collection), 1964.336, Art Institute of Chicago, www.artic.edu/artaccess/AA_Impressionist/pages/IMP_4.shtml

жащей пересмотру. В 1860-х гг. он изменил нормативы по высоте, добавив еще один этаж, однако в 1902 г. высота ограничивалась 98 футами на широких улицах (на более узких — еще меньше)[81], причем эти ограничения продержатся более полувека.

Нормативы, действующие в Париже, не имели большого значения в четыре ужасных десятилетия, последовавших за убийством эрцгерцога Фердинанда в 1914 г. Населению и экономике Франции значительный ущерб нанесло немецкое вторжение в том же году, которое едва не завершилось взятием Парижа. Никто не был заинтересован в перестройке города в демографически сложные 1920-е гг. или же в депрессивные 1930-е. В 1940-х гг. разразилась следующая война, которая опять же привела к обнищанию Франции. Только в 1950-х гг. экономика Франции начала восстанавливаться, а вместе с ней — и желание модернизировать давно остановившуюся в развитии столицу страны. В 1967 г. Городской совет Парижа снял ограничения на высотность застройки[82]. Получившие власть технократы хотели построить новые, более высокие здания, а также стереть позорные пятна, такие как старый центральный рынок Парижа — Лезаль.

При Де Голле и Помпиду Париж немного отстроился. В 1960-х гг. он не напоминал Нью-Йорк 1920-х, но, в конечном счете, в городе был построен собственный небоскреб. Строительство 689-футовой башни Мэн-Монпарнас началось в 1969 г. Через два года Лезаль был снесен, и в том же году построили футуристический музей — Центр Помпиду. Но эти изменения возмутили парижан, которые привыкли к статичному городу. Башню Монпарнас многие невзлюбили[83], и в итоге решили больше в центральном Париже небоскребы не строить. Кое-кто тосковал по Лезалю примерно так же, как многие нью-йоркцы оплакивали снос старого вокзала Пенн-стейшн. Франция — страна, в которой регулирование и нормативы значат намного больше, чем в Америке, и если французское руководство решает, что изменения не нужны,

81. Sutcliffe, *Paris*, 123.

82. *Ibid.*, 166.

83. «Few Parisians consider the skyscrapers of La Defense or the 56-story tower at Montparnasse to be worthy of their city». LaFranchi, «New Look on the Left Bank».

изменений и не будет. Постановление 1972 г. определило максимальную для центрального Парижа высотность в 83 фута, и это ограничение действует и в 2010 г.[84]

Хотя эти правила остановили рост в старом Париже, здания начали строить на периферии. Сегодня большинство парижских небоскребов находится в относительно плотных, но удаленных комплексах, таких как Ла-Дефанс. Сегодня Ла-Дефанс — полная противоположность центрального Парижа, вертикаль, а не горизонталь. В районе около 40 млн кв. футов коммерческой площади, и все здесь напоминает об американском офисном парке[85]. Если не брать в расчет виднеющуюся вдали Триумфальную арку, помощники по административным вопросам, которые пьют свои латте в *Starbucks* в Ла-Дефанс, могли бы с таким же успехом находиться в некоей увеличенной версии виргинского района Кристал-Сити.

Ла-Дефанс удовлетворяет потребность в балансе между сохранением и ростом за счет сегрегации небоскребов. В определенном смысле это вполне разумное решение. Люди, работающие в Ла-Дефанс, могут добраться до старого Парижа примерно за 20 минут на метро или за час пешком. Передвижение на метро означает также, что бизнес из Ла-Дефанс может общаться с французской бюрократией, нисколько не потерявшей своего значения и по-прежнему сосредоточенной в старом городе. Ла-Дефанс — наиболее насыщенный из коммерческих центров Европы, и в нем, похоже, царит именно то экономическое возбуждение, которое мы обычно ожидаем от подобной массы квалифицированных сотрудников. Этот район позволяет Парижу расти, сохраняя при этом старый город нетронутым.

Но строительство в Ла-Дефанс — это не безупречная замена застройке наиболее востребованных центральных районов Парижа, где низкое предложение поддерживает астрономические цены. При естественном ходе вещей высокие здания строят в центре, где спрос наиболее значителен, а не на окраине. Нехватка нового жилья в центральном Париже означает, что даже небольшие квартиры продаются за миллион и бо-

84. Sutcliffe, *Paris,* 185.
85. Urban Land Institute, Award Winner Project.

лее долларов[86]. Гостиничные номера зачастую стоят более 500 долл. за ночь. Если вы хотите быть в центре этого города, вам придется платить. Люди готовы платить столь высокие цены, поскольку Париж прекрасен, но им приходится платить потому, что руководство города решило ограничить объем жилья, которое можно ввести в строй в этом районе. Людям со средним достатком теперь не по карману жизнь в центральном Париже — с таким же успехом здесь могли бы построить портал, через который их бы попросту не пускали.

Для старейших и прекраснейших городов мира Ла-Дефанс может выступать работоспособной моделью. Сохраняйте центральные исторические районы, но стройте миллионы квадратных футов где-то неподалеку. Если строительству в высотном районе ничего не мешает, он может выступать в качестве предохранительного клапана для региона в целом. Ключевая проблема с Ла-Дефанс в том, что он все же слишком далеко. Удаленность от старого города сохраняет Париж в первозданном виде, однако лишает слишком многих людей такого удовольствия, как прогулка до исторического кафе в обеденный перерыв.

К сожалению, нет простого способа сбалансировать преимущества увеличения жилой площади в наиболее востребованных районах и желание сохранить красивый старый город. Мои предпочтения склоняют меня к тому, что такие новые районы, как Ла-Дефанс, надо строить ближе к центру Парижа, возможно там, где хотел строить Помпиду — непосредственно вокруг вокзала Монпарнас. Но я понимаю и тех, кто считает, что Париж настолько бесценен, что между новыми домами и бульварами Османа должно быть больше пространства. Однако Париж — это крайний случай. Практически во всем остальном мире доводы в пользу ограничения застройки представляются гораздо более слабыми, и нигде эти ограничения не привели к большему ущербу, чем в индийском мегаполисе Мумбае.

---

86. Например, на риелторском сайте www.frenchentree.com я нашел квартиру в шестом округе Парижа площадью 968 кв. футов за 1,25 млн долл.

Ошибки в управлении Мумбаем

Очень жаль, что немногие обычные люди могут позволить себе жить в центре Парижа или на Манхэттене, но Франция или США не особенно страдают от этого. Намного более серьезны проблемы, вызванные произвольным ограничением высотности, в развивающемся мире, поскольку они наносят ущерб тем мегаполисам, которые только и могут превратить безнадежно бедные страны в государства со средним доходом. Нормативы, из-за которых индийские города остаются слишком низкими и слишком дорогими, приводят к тому, что слишком мало индийцев могут контактировать друг с другом и с внешним миром в городских пространствах, благодаря которым богатеет эта страна. Поскольку в развивающемся мире бедность зачастую означает смерть, а ограничение высотности застройки города ведет к распространению бедности, не будет преувеличением сказать, что планирование земельного пользования в Индии может быть вопросом жизни и смерти.

Мумбай — город поразительной человеческой энергии и предприимчивости, которые заметны на всех уровнях — от финансов и киноиндустрии до тесных комнат в трущобах Дхарави. Если бы все талантливые люди имели то правительство, которого они заслуживают, у них был бы общественный сектор, который выполнял бы базовые задачи городского управления, к числу которых относится поддержание канализации и обеспечение чистой водой, и при этом не стремился бы к излишнему регулированию и вмешательству в жизнь горожан. Одно из проклятий развивающегося мира в том, что правительства здесь берут на себя слишком много, не выполняя при этом своих базовых функций. Ни одна страна, которая не в состоянии обеспечить своих граждан чистой водой, не имеет права заниматься регулированием валютных операций.

Провалы государственной политики в Мумбае так же очевидны, как и частные достижения отдельных людей и фирм. Западные туристы могут не обращать внимания на людей, испражняющихся на улицах мумбайских трущоб, но вряд ли они могут не заметить сбои в транспорт-

ной сети города. На поездку от аэропорта до центра старого города с его знаменитой аркой «Врата Индии» у вас может уйти 90 минут, хотя расстояние — всего 14 миль. Есть поезд, на котором можно доехать быстрее, но немногие западные туристы отваживаются смешаться с его толпами в час пик. В 2008 г. каждый день с поезда под давлением толпы падали и погибали больше трех человек[87]. Среднее время поездки с работы домой и наоборот составляет в Мумбае 50 минут в один конец, что в 2 раза больше соответствующего американского показателя[88].

Город попытался построить новые дороги, чтобы справиться с транспортной перегруженностью. Автомагистрали на эстакаде несколько облегчили ситуацию, однако я уже говорил о том, что, по данным исследований, пробег машины увеличивается на каждую новую милю автодорог в соотношении примерно один к одному. В Мумбае слишком много потенциальных водителей, поэтому сами по себе новые дороги не смогут устранить пробки. Наиболее рентабельный метод освобождения перегруженных дорог заключался во взимании определенных сумм за их использование, т. е. в применении схемы, принятой в Сингапуре.

Если вы отдаете что-то бесплатно, люди будут пользоваться этим все больше и больше. Дороги Мумбая слишком ценны, чтобы запруживать их в час пик повозками с волами, а самый простой путь убрать таких подвижных водителей с дороги — брать с них деньги за использование общественных территорий. Плата за пробки подходит не только для богатых городов, но и для любых, где дороги периодически останавливаются. В конце концов Сингупар не был богат в 1975 г., когда за использование дорог в центре города стали брать деньги. Как и тогдашний Сингапур, Мумбай сегодня мог бы обязывать людей покупать дневные лицензии на поездки по центру, требуя, чтобы их показывали через окно для проверки. Но именно политика, а не технология, осложняет внедрение этой стратегии. Несмотря на то что бедным от-

87. Blakely, «17 People Die Every Day Commuting to Work in Mumbai, India».

88. American Community Survey, 2008 Data Profile for the United States, данные получены при помощи сервиса American FactFinder; см. также: Beniwal, «Commuting Time in Mumbai».

крытые улицы были бы крайне выгодны, я подозреваю, что у города не хватит политической воли штрафовать водителей, которые нарушали бы эти правила.

Транспортные проблемы Мумбая отражают не только плохую транспортную политику, но также более серьезный и фундаментальный провал городского планирования. В 1964 г. в Мумбае был определен максимальный процент застройки — 133% для большей части города[89]. В те годы Индия увлекалась всевозможным регулированием, и ограничение высотности казалось способом приостановить городской рост, что соответствовало модным тогда идеям английского городского планирования.

Но в Мумбае ограничение высотности означало лишь то, что в одном из самых густонаселенных мест планеты здания в среднем имели лишь 1,3 этажа. А люди все прибывали; экономическая энергия Мумбая притягивала их, несмотря на то что условия жизни были ужасны. Ограничение высотности не остановило роста города, но привело к тому, что мигранты вынуждены были тесниться на небольшом пространстве. Сохранение малоэтажности Мумбая приводит также к более долгим переездам между работой и домом, а потому усугубляет транспортную загруженность, сопутствующую высокой плотности населения.

Сингапур был когда-то еще одним дальним форпостом британской Ост-Индской компании, но, в отличие от Мумбая, его правительство относится к числу наиболее компетентных в мире. В Сингапуре сделано много замечательных вещей для обеспечения горожан чистой водой, и при этом высотное строительство не запрещено, поэтому центр Сингапура прекрасно функционирует, ведь он состоит из высотных и хорошо связанных друг с другом зданий. Бизнесмены работают рядом друг с другом, и им легко прийти на встречу пешком. Гонконг — еще более вертикальный город, и при этом он еще больше подходит для пешеходов, которые могут перемещаться от одного небоскреба к другому по переходам с кондиционерами. Чтобы обойти Уолл-стрит или манхэттенский Мидтаун, нужно лишь несколько минут. Даже в обширном Токио можно добраться из одного места в другое

89. Sridhar, «Impact of Land Use Regulations».

пешком. Эти большие города хорошо функционируют потому, что высотная застройка позволяет большому числу людей работать и даже жить на небольшом клочке земли. Но Мумбай остался невысоким, поэтому все сидят в пробках и платят немалые деньги за площадь.

Город с населением в 14 млн человек, занимающий небольшую территорию, мог бы размещаться в нескольких рядах небоскребов. Обилие закрытой и связанной в единый комплекс вертикальной недвижимости уменьшило бы давление на дороги и упростило бы коммуникации, являющиеся кровеносной системой города XX в., понизив необычайно высокие цены на жилье в Мумбае. Но вместо того чтобы развивать компактную застройку, город выталкивает людей вовне. Согласно данным сайта *Emporis.com*, три из шести зданий, превышающих 490 футов, были построены в 2010 г.[90], а несколько других уже заложено, поскольку некоторые ограничения на высотность застройки были сняты, особенно за пределами исторического центра.

Требования по проценту застройки в Мумбае недавно были ослаблены, но изменения оказались не слишком серьезными. Влияние этих ограничений объясняет, почему многие новые небоскребы окружены участками зеленых насаждений. В результате высокие здания изолированы всем этим великолепием прилежащих территорий, поэтому для того чтобы добраться из одного места в другое, все равно нужны машины, а не ноги. Если бы Мумбай пытался развиваться в сторону доступности жилья и уменьшения транспортной загруженности, застройщиков надо было бы заставить использовать земельные участки с максимальной отдачей, требуя, чтобы любое новое здание в центре имело по меньшей мере 40 этажей. Требуя от застройщиков строить больше, а не меньше площадей, правительство создало бы больше жилья, замедлив расползание города и снизив цены.

Пока Мумбай будет оставаться сверхпродуктивным местом для работы и жизни, он будет притягивать к себе новых жителей. Ограничения на высотность всего лишь заставляют людей ютиться в отвратительных, не регулируемых никакими нормами трущобах, вместо того чтобы

---

90. Emporis.com, www.emporis.com/en/wm/ci/bu/sk/li/?id=102037&bt=2&ht=2&sro=0

жить в нормальных многоквартирных домах. По оценкам одного исследования, в домах Мумбая в среднем приходится лишь 30 кв. футов на человека, тогда как в городском Китае — 140 кв. футов[91]. Люди вынуждены жить на таких небольших площадях в Мумбае потому, что недвижимость тут дороже, чем даже в намного более богатых местах вроде Сингапура. Сингапур дешевле Мумбая не потому, что спрос на этот процветающий город низок, а потому что Сингапур позволяет строителям создавать намного большие площади на тех же земельных участках.

Исторически жители Мумбая не могли позволить себе такую высоту, но сегодня они могут, и они жили бы в более высоких зданиях, если бы их было много и если бы они были доступны. Бетонные каньоны, как и в Нью-Йорке на Пятой авеню,— это не проблема, они прекрасно подходят для размещения большого числа людей и торговли на небольшом участке земли. Только плохая политика не дает застроить морское побережье Мумбая длинной полосой 50-этажных зданий, подобных высоткам на берегу озера в Чикаго, которые приводят всех в восхищение.

Магия городов рождается в людях, однако им должны служить кирпичи и бетон, окружающие их. Городам нужны дороги и здания, позволяющие людям хорошо жить и легко связываться друг с другом. Высокие башни, такие как Центр Ренессанс Генри Форда II в Детройте, не имеют большого смысла в местах в большим объемом жилого фонда и слабым спросом. Однако в наиболее востребованных города, где бы они ни находились — на реке Гудзон или же на берегу Индийского океана, высотная застройка — лучший способ поддержания приемлемого уровня цен и высоких стандартов жизни.

Три простых правила

Успех наших городов, экономических двигателей мира, все больше зависит от непонятных решений, принимаемых комитетами по зонированию городского пространства и комиссиями по сохранению историческо-

---

91. Приводится значение по Шанхаю. См.: Sridhar, «Impact of Land Use Regulations».

го наследия. Разумеется, необходимо контролировать строительство в густонаселенных городских районах, однако я бы заменил весь лабиринт нормативов, которые сегодня ограничивают строительство, тремя простыми правилами.

Первое: сегодняшний длительный и неопределенный процесс получения разрешения на строительство следует заменить простой системой выплат. Если высотное здание создает издержки, блокируя доступ света или закрывая обзор, надо разумно оценить эти издержки и взыскать соответствующую сумму со строителя. Если некоторые мероприятия вредят соседям, мы должны оценить социальные издержки и точно так же взыскать их со строителей — точно так же, как водители должны платить за создаваемые ими пробки. Такие налоги могли бы передаваться людям, которым наносится ущерб, например соседям, которые теряют освещенность из-за нового строительного проекта.

Я не хочу сказать, что разработать такую систему будет просто. Многое потребует обсуждения, когда речь зайдет об издержках, связанных со зданиями различной высоты. Несомненно, люди не всегда будут соглашаться относительно размеров прилегающих территорий, которые должны получать компенсации. Но все же можно разработать разумные правила, которые будут применяться повсеместно. Например, строитель каждого нового здания в Нью-Йорке платил бы определенную сумму из расчета на квадратный фут в качестве компенсации за быстрое получение разрешения. Одна часть денег могла бы пойти в казну города, а другая — людям в квартале, где строится новое здание.

Простая налоговая система была бы намного прозрачнее и целесообразнее, чем сегодняшний лабиринт нормативов. Сегодня многие строители добиваются результатов от действующей системы, нанимая дорогостоящих юристов и лоббистов, а также покупая политическое влияние. Быть может, было бы лучше, если бы они просто выписали всем нам чек? Позволить больше строить — не значит обеспечить строителей неожиданной прибылью; разумные и прозрачные нормативы способны сделать так, что новая застройка принесет благо и району, и городу в целом.

Второе правило: сохранение исторического наследия следует тщательно определять и ограничивать. Необходимо, конечно, выделять шедевры — такие как Флэтайрон-билдинг или же старый Пенн-стейшн. Но сохранение послевоенных зданий из глазурованного кирпича — абсурд. Как же найти компромисс между двумя этими крайностями?

Я выбрал бы такой вариант, при котором в городе вроде Нью-Йорка у комиссии по сохранению исторического наследия был бы фиксированный список зданий, например 5000 на весь Нью-Йорк, которые нуждаются в защите. Комиссия может изменить свой список архитектурных сокровищ, но она должна вносить такие изменения медленно. У нее не должно быть возможности менять свои правила мгновенно, что давало бы ей право останавливать строительство в том или ином месте, ранее не подлежащем охране. Если комиссия желает сохранить целый район, тогда пусть распределит свой мандат на 5000 зданий по этой территории. Возможно, 5000 — это слишком мало, но без определенного лимита любое регулирующее агентство будет постоянно пытаться расширять сферу своего контроля.

Эта проблема оказывается еще острее, когда практически весь город, например Париж, объявляется всемирным достоянием. В подобных случаях, главное — это найти некоторую достаточно большую территорию вблизи центра города, которую можно использовать для сверхплотной застройки. В идеальном случае эта территория должна быть настолько близко к центру, чтобы ее жители могли прогуливаться по красивым улицам старого города.

Наконец, у районов как таковых должно быть больше полномочий, позволяющих защищать их характер. В одних кварталах действительно хотят закрыть все бары, в других, наоборот,— развивать их. Вместо того чтобы регулировать жизнь районов при помощи иерархической системы управления, лучше дать им возможность выработать свои собственные закрытые списки правил, которые принимаются лишь с одобрения значительной части жителей района. Но у сообществ местных жителей не должно быть права полностью останавливать застройку, ограничивая высотность или же принимая

чрезмерное число нормативов, иначе эти сообщества превратятся в анклавы, препятствующие любым изменениям. Обычные жители, а не планировщики из мэрии, должны обладать большим правом голоса, когда решается, что с ними будет, однако власть сообщества все же должна быть ограничена, поскольку зачастую такие сообщества не могут учитывать негативные последствия, проявляющиеся в городе в целом в случае запрета строительства.

Большие города не статичны — они постоянно меняются и увлекают за собой весь мир. Когда в Нью-Йорке, Чикаго и Париже был всплеск творческой активности и роста, города перестроились, создав здания для людей с новыми талантами и новыми идеями. Города, конечно, не могут запустить перемены благодаря новым зданиям — об этом говорит опыт городов «Ржавого пояса». Однако если изменения происходят, новое строительство может им способствовать.

Но во многих старых и новых городах по всему миру скапливалось все больше правил, которые мешают строительству в густонаселенных районах. Иногда у этих правил есть достойное оправдание, например — в сохранении действительно важных произведений архитектуры. Иногда же они являют собой пример бездумного нежелания что-либо менять или извращенных попыток остановить рост города. Если города не могут строиться вверх, они будут строиться вовне. Если строительство в городе заморожено, рост будет идти в каком-то другом месте.

Неспособность таких городов, как Нью-Йорк и Сан-Франциско, строиться вверх, выгнала американцев вовне, в места, в которых поддерживается новое строительство. В таких же городах, как Хьюстон или Феникс, строительству практически ничто не мешает, а в результате цены остаются на низком уровне. Привлекательность и последствия расползания города, гарантирующего доступность цен, станут темой следующей главы.

ГЛАВА 7
Почему расползалось расползание?

Улицы центрального Хьюстона наводят на неприятные воспоминания о центральном Детройте. В обоих городах нет той пешеходной жизни, которую можно найти в Нью-Йорке, Лондоне, Бостоне или Сан-Франциско. Пройдясь по улицам, вы не сможете понять, что Детройт стал чуть ли не синонимом упадка, тогда как Хьюстон остается процветающим городом. Метропольный ареал Хьюстона насчитывает сегодня на миллион жителей больше, чем в 2000 г., так что Хьюстон — четвертый по скорости роста ареал США после Атланты, Далласа и Феникса[1].

Чтобы понять, как много людей живет в Хьюстоне, надо выехать из центра и отправиться, к примеру, в торговый центр *Galleria*, находящийся на западной окраине города. Этот комплекс, площадь которого составляет 2,4 млн кв. футов, в год посещает 24 млн человек[2], т. е. это едва ли не самое популярное место в городе. Каждую субботу молл заполняется покупателями, туристами и просто людьми, которым нравится находиться в публичном месте. Даже в расползающемся Хьюстоне желание соприкоснуться с плотной городской жизнью не исчезло. *Galleria* похожа на город — здесь много пешеходов, офисов, квартир, есть даже каток. Собственно, молл был спроектирован по образцу известнейшего городского простран-

1. U. S. Census Bureau, Population Estimates, «Combined Statistical Area Population and Estimated Components of Change: April 1, 2000 to July 1, 2009», www.census.gov/popest/metro/metro.html. Наиболее быстрый рост определен общей прибавкой населения, а не процентом роста.
2. Simon Malls, «About the Houston Galleria», www.simon.com/mall/default.aspx?ID=805

ства[3] — миланской *Galleria Vittorio Emmanuale*, которая стоит напротив Миланского собора. Но, в отличие от своего миланского предшественника, *Galleria* Хьюстона снабжена кондиционерами, закрыта от внешнего мира стенами и окружена обширными гаражами.

Почти весь Хьюстон построен с учетом жары и автомобилей. Можно сказать, что определяющей характеристикой американских городов, построенных к концу XX в., является их ориентация на автомобиль. И если петляющие улочки Брюгге или Бостона были созданы для пешеходных путей, а решетка дорог Нью-Йорка поддерживала омнибусы, в новых, современных городах отражается доминирующая форма транспорта нашего времени — автомобиль. Те, кому автомобили ненавистны, могут презирать Хьюстон, однако миллионам американцев, которым нравится езда на машине, тепло и большие дешевые дома, это место кажется весьма привлекательным.

Большинство наших «прогрессивных» штатов и городов, которые считались бастионами людей со скромным достатком, на самом деле стали для американцев из среднего класса наименее гостеприимными местами. На северо-востоке большие минимальные земельные участки означают то, что дом средней семьи располагается (по данным 2008 г.) на территории больше одного акра, что более чем в 2 раза превышает средний общенациональный показатель[4]. Тогда как крайне консервативный Техас намного доступнее, но не потому, что он защищает бедных, а потому, что не препятствует строительству. Расползание в зоне Солнечного пояса притянуло бы к себе миллионы даже без способствующих ему федеральных и локальных жилищных программ, однако оно не снимает со старых городов ответственности за то, что они бездумно отталкивают от себя собственных жителей.

Тридцать два года из своих 37 лет жизни на этой планете я провел в старых городских районах — на Манхэт-

---

3. Swartz, «Born Again», 48.
4. U.S. Census Bureau, Residential Construction Branch, Characteristics of New Housing, «Lot Size of New Single-Family Houses Sold (Excluding Condominiums)», ww.census.gov/const/C25Ann/malotsizesold.pdf

тене, в Чикаго, Вашингтоне. Мой опыт жизни за пределами городов ограничивался кампусами колледжей, таких как Принстон (Нью-Джерси) и Пало Альто. Почти каждый день я ходил на работу пешком. Но когда судьба подарила мне трех прелестных детей, я сделал то, что делают миллионы американцев, когда сталкиваются с проблемой расширения домашнего хозяйства. Я переехал в пригород и начал водить машину.

Нет ничего странного в том, что человек средних лет покидает город. Как мы уже отмечали, города привлекают непропорционально много молодежи. Почти одна пятая часть всех жителей Манхэттена — от 25 до 34 лет, хотя лишь 13% нации относится к этой возрастной категории[5]. Но все же, если учесть мою любовь к городам, решение переехать в пригород заслуживает дополнительных объяснений. Какой же приступ безумия заставил меня выбрать в качестве соседей не людей, а букашек?

Я все еще не могу сказать, был ли мой переезд в пригород ошибкой, но для него были вполне логичные основания: увеличение жилой площади, мягкие лужайки для детей, только-только начинающих ходить, желание жить в районе, где мало коллег из Гарварда, достаточно быстрая дорога на работу и, самое главное, хорошая школьная система. Отъезд из города означал то, что теперь нельзя будет ходить в прекрасные и доступные рестораны, но с тремя маленькими детьми я все равно редко бы ужинал не дома, где бы ни жил. Массачусетская автомагистраль — залог того, что я потрачу не слишком много времени, если мне понадобятся те вещи, которые мне нужны от Бостона — канноли на Северном конце, фламандское искусство в Музее изящных искусств и аэропорт Логана.

Эта глава посвящена подобным подсчетам — привлекательности, ориентированной на автомобиль, жизни в районах с низкой плотностью населения, которая привлекла столь многих людей, включая меня самого. Старые города вынуждены конкурировать с районами, опирающимися на автомобили, и всегда имеет смысл знать

---

5. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for the United States and the County of New York, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

своего врага. Пустые разговоры о мещанстве людей, предпочитающих жить со своими машинами в Хьюстоне, могут принести некоторым эмоциональное удовлетворение, однако они не помогут старым городам привлечь больше народа. Для миллионов притягательность пригородов в Солнечном поясе — вполне реальный фактор, однако более качественные политические программы, как на национальном, так и местном уровнях, могли бы дать возможность старым городам конкурировать с большей отдачей.

Вопрос о том, любим ли мы пригороды или ненавидим, не должен иметь значения для государственной политики. Правительству не следует поддерживать те стили жизни, которые кажутся нам привлекательными. Его работа — дать людям возможность выбирать желаемый стиль жизни, если они готовы оплатить его издержки. Но сегодня государственная политика именно что поддерживает людей (таких как я), переезжающих в пригороды.

Я сомневаюсь, что оказался бы в пригороде, если бы Массачусетская автострада не была таким весомым преимуществом, заставляющим отказаться от города, если бы не вычеты процентов по ипотеке и не проблемы городских школ. Устранение программ, способствующих расползанию, не вернет жизнь в каждый из депрессивных городов и не уничтожит пригороды, но создаст более здоровую городскую систему, в которой пешеходные города смогут эффективнее конкурировать с автомобилем. Ставки еще выше в развивающемся мире, где города подвижнее, а полный переход к расползанию по американскому образцу означал бы гигантский рост числа автомобилей и потребления энергии.

Расползание до автомобилей

Транспортные технологии определяют форму наших сообществ, и расползание — это дитя автомобиля. Сеть связей, определяющая города, всегда предполагала определенную форму транспорта. Расползание — это не противоположность городской плотности, скорее, такой противоположностью является сельская изоляция.

Люди, живущие в расползающихся пригородах, имеют доступ к соседям, магазинам, работодателям, ресторанам. Им просто нужно ездить. Расползание началось много веков назад, когда люди стали использовать для путешествий не только свои ноги, и с тех пор корабли, лошади, омнибусы, лифты, подземки и автомобили так или иначе влияют на планировку и рост городов. Многие старые районы, такие как Вашингтон-сквер в Нью-Йорке или Эшампле в Барселоне, ныне любимые всеми урбанистами, некогда были «расползанием».

Каждый новый тип транспорта, если он успешен, проходит обычно через три фазы. На первой технологические открытия позволяют перейти к массовому производству более быстрых транспортных средств, таких как паровоз или автомобиль. На второй в случае необходимости под этот новый транспорт строится транспортная сеть. На третьей люди и компании меняют свое географическое место, чтобы пользоваться новым транспортом.

Первая транспортная революция связана с одомашниванием вьючных животных десять тысяч лет назад, начавшимся, судя по всему, на Ближнем Востоке. Вьючным животным не нужна новая сеть дорог, поскольку лошади, ослы, мулы и ламы могут пройти почти всюду, где и человек. Однако вьючные животные изменили географию человека[6]. Историк города Пол Байрох утверждал, что до них перевозка пищи была настолько трудной, что людям *приходилось* жить рядом с фермами. Вьючные животные обусловили возможность города[7], упростив транспортировку пищи, достаточной для обеспечения больших масс горожан.

Колесо, видимо, появилось в Месопотамии примерно восемь тысяч лет назад[8], однако старейшему из существующих колес 5000 лет, и оно было найдено в России. У египтян и индийцев колесо было по меньшей мере уже за 2000 лет до н. э. Любой, кто ездил на багги по песку, знает, что колесам не обязательно нужны мощеные дороги. И все же дороги действительно ускоряют колесный транспорт, особенно в местах, где нет твердого и пло-

6. Lay, *Ways of the World*, 7.
7. Bairoch, Cities and Economic Development, 11–14.
8. Lay, *Ways of the World*, 27.

ского грунта. Инки знали о колесах и использовали их в детских игрушках, но так и не стали применять колесо в транспорте, возможно потому, что вьючные животные больше подходили к гористой местности их империи[9].

Для строительства и поддержания дорог нужны сильные и богатые цивилизации. Перевозка товаров дала Риму намного больше славы и богатства, чем кровавые представления в Колизее. Крупные города империи поддерживались колесным транспортом, благодаря которому поток зерна доставлялся из Испании и Египта жителям городов, не занимавшимся сельским хозяйством. После падения Рима способность поддерживать дороги была утрачена, а без дорог колеса потеряли свое значение. Вернулись вьючные животные. Мощением дорог снова стали заниматься, когда на пике Средневековья укрепилась политическая власть, а такие политические лидеры, как Филипп Август, великий объединитель Франции, выгнавший в XIII в. англичан из Нормандии, начал впервые после римлян мостить улицы Парижа[10].

Множество исследований посвящено средневековым инновациям в области конного передвижения, таким как стремя и седло, усилившим значение более ранних новаций, например скрещивания и дрессуры, которые позволили людям ездить верхом на лошади уже пять тысяч лет назад. На протяжении почти всей истории лошади были элитной транспортной технологией[11]. Содержание столь крупного животного в качестве личного транспорта было не по карману большинству обычных фермеров или горожан. Лошади начали перевозить большое количество людей лишь тогда, когда такие поездки стали оплачивать в складчину благодаря системе массового транспорта.

В философских кругах Блез Паскаль известен своими размышлениями о христианстве, тогда как математики знают его по вкладу в геометрию и теорию вероятности. Знаменитое пари Паскаля, гласящее, что если есть хоть какой-то шанс, что Бог существует, значит, надо вести себя по справедливости, все еще вызывает стычки среди

---

9. Diamond, *Guns, Germs, and Steel*, 248.
10. Lay, *Ways of the World*, 62, 112.
11. *Ibid.*, 20.

студентов. Но среди урбанистов его слава связана с тем, что он является отцом автобуса[12]. В 1662 г. Паскаль организовал первую линию общественного транспорта, начав взимать по пять су за поездку по Парижу на запряженном лошадьми омнибусе.

Первые общественные омнибусы Паскаля были, что вполне соответствовало его складу ума, определенной авантюрой, уверенно ставить на которую можно было лишь при достаточно большом объеме перевозок. Постоянная линия омнибусов имеет смысл лишь в том случае, когда достаточно клиентов. В Париже XVII в. были мощеные дороги, а также достаточное количество людей[13], чтобы линия омнибусов могла показаться стоящим начинанием, однако добиться успеха она не смогла. Настоящая эра общественного транспорта началась только в 1820-х гг., когда население города значительно выросло, а запряженные лошадьми омнибусы начали появляться на улицах Парижа, Нью-Йорка и Лондона.

Первым общественным транспортом в Нью-Йорке стал омнибус на 12 человек, который начал ходить по Бродвею в 1827 г.[14] Низкое качество нью-йоркских дорог замедляло его движение, так что собственник проложил рельсы. Со временем была построена сеть рельсов, по которой передвигались эти конные омнибусы, которые оплачивались частными операторами, хотя они и субсидировались, ведь город предоставил им право приоритетного проезда по ранее свободным дорогам.

За полчаса средний пешеход может пройти около 1,5 мили; на омнибусе он легко может преодолеть то же расстояние в 2 раза быстрее[15], и именно этот фактор обеспечил рост пригородных районов, которые подходили обеспеченным горожанам. Поездка на омнибусе могла стоить от пяти до семи центов, однако обычные работники зарабатывали менее двух долларов в день, поэтому они по-прежнему ходили пешком[16]. Как и автомо-

---

12. *Ibid.*, 128.
13. *Ibid.*
14. Burrows and Wallace, *Gotham*; «New York City Transit — History and Chronology», Metropolitan Transit Authority, www.mta.info/nyct/facts/ffhist.htm
15. Glaeser et al., «Why Do the Poor Live in Cities?»
16. Gin and Sonstelie, «The Streetcar and Residential Location in Nineteenth Century Philadelphia», 92–107.

биль, омнибусы вначале были транспортом для состоятельных людей. Когда в Нью-Йорке все ходили пешком, богатые жили в Боулинг-Грин, центральном районе, откуда можно было легко добраться до причалов. После распространения омнибусов состоятельные люди смогли приезжать в центр из более зеленых кварталов — так и сложилась схема пригородной жизни.

В Нью-Йорке и Бостоне есть четкое разделение между старыми районами с их хаотичными, не подчиняющимися никакому плану улицами, построенными в пешеходную эпоху, и гораздо более упорядоченным городом, созданным для колесного транспорта. Нью-йоркская «решетка» 1811 г. с минимальной шириной улиц в пятьдесят футов и прямыми линиями дорог была разработана под нужды значительного количества конного транспорта[17], в том числе и тех его видов, которые, как омнибус, к тому времени еще не появились в Нью-Йорке.

До появления омнибусов территория, которая ныне находится на южном конце Пятой авеню, была одной из самых бедных в городе, где располагались один из первых афроамериканских районов и кладбище[18]. В 1826 г. город купил значительный участок земли в этом районе, Вашингтон-сквер, и сделал из него пешеходную зону. Благодаря омнибусу эта почти сельская окраина превратилась в район для преуспевающих торговцев, которые жили здесь, а на работу ездили. Богатые нью-йоркцы построили здесь крепкие, выстроившиеся в ряд одноквартирные дома с прекрасным видом на панораму города, которые стоят и по сей день. Вашингтон-сквер, ныне считающийся архетипическим городским пространством, был в те времена своеобразным протопригородом, местом, которое развилось потому, что более быстрый транспорт позволил богатым перемещаться на большие расстояния и покупать более крупные дома на больших земельных участках. В 1950-х гг. Джейн Джекобс, боровшаяся с дорогой, которую должны были проложить через Вашингтон-сквер-парк, на самом деле боролась с расползанием XX в., чтобы спасти расползание XIX в.

---

17. Burrows and Wallace, *Gotham*, 420–421.
18. Folpe, *It Happened on Washington Square*, 6–7.

Следующий шаг после омнибуса заключался в переключении экипажей с мускульной энергии лошади на другие источники. Мэтью Боултон понял, что паровой двигатель может двигать колесами, а Ричард Тревичик построил первый функционирующий поезд в 1804 г.[19] Со временем, когда паровые двигатели стали надежнее, а вагоны — комфортабельнее, предприниматели начали прокладывать сеть железнодорожных путей. Внутри города такие сети строились на базе уже имевшихся дорог, в туннелях или же на эстакадных рельсах. Строительство на уровне улицы было дешевым, однако вело к сокращению ценной городской территории, создавая при этом много шума и дыма. В Лондоне, крупнейшем городе мира с наиболее заметным спросом на скоростной транспорт, в 1863 г. была введена в строй первая подземная рельсовая система. Почти сразу же ею стали пользоваться более 25 тыс. человек[20].

Использование паровых двигателей в туннелях, возможно, выгодно пешеходам, но не пассажирам, сидящим в дымных вагонах. Нью-Йорк, в котором улицы были также весьма востребованы, пошел по пути эстакад, а не туннелей. Подземка в городе появилась лишь в 1904 г., т. е. больше чем через 30 лет после того, как паровозы начали ходить над Манхэттеном. В эстакадные железнодорожные сети были вложены десятки миллионов долларов, и руководили ими некоторые из самых известных фигур «Позолоченного века», такие как Джей Гулд и Чарльз Йеркс[21].

Эти рельсовые пути позволили Нью-Йорку еще больше расползтись. Северные остановки на манхэттенских эстакадных линиях сначала привлекали туристов, желающих посмотреть на относительно необитаемые верхние границы острова. Эстакадная железная дорога позволила жить в таких районах, как Гарлем, и перемещаться на работу в центр города со скоростью 12 миль в час[22]. Мой дедушка вырос в одном из этих северных

---

19. Lay, *Ways of the World*, 137; Mason, Matthew Boulton, 63–65.
20. Fischler, *Subways of the World*, 10.
21. Burrows and Wallace, *Gotham*, 1053–55; Donald L. Miller, *City of the Century*, 268–270.
22. Burrows and Wallace, *Gotham*, 1054.

районов Манхэттена, которые стали доступны благодаря эстакаде. С этой точки зрения, рост пригородов в XIX в., обеспеченный паровозным транспортом[23], представляется настоящим прорывом в расширении города.

Но паровозы создали также и первые пригороды. Если Вашингтон-сквер — это расползание эпохи омнибусов, то Мэйн Лайн в Филадельфии — один из наиболее показательных примеров пригорода, построенного с ориентацией на паровой транспорт. В 1860-х гг. компания «Пенсильванские железные дороги» приобрела 283 акра в округе Лауэр-Мэрион, где был создан городок Брин-Мор. Сначала новые дома использовались в качестве дачных, но когда поезда смогли ездить быстрее, возникла новая форма пригородной жизни. И если в Вашингтон-сквер жили богатые нью-йоркцы, описанные Генри Джеймсом и Эдит Уортон, в Мэйн Лайн дома стали строить богатые филадельфийцы, которых сыграли Кэри Грант и Кэтрин Хепберн в фильме «Филадельфийская история».

Вернер фон Сименс совершил следующий шаг — в 1881 г. в Берлине он подключил городской поезд к электричеству[24]. Никаких лошадей, никакого пара. Лишь бегущие поезда, энергия на которые подавалась либо через воздушный кабель, либо по проходящему внизу третьему рельсу. Электричество, как выяснилось, отлично подходит для массового транспорта в густонаселенных городах, однако электрическим трамваям нужны две сети — одна для передвижения, а другая — для передачи энергии. Фрэнк Спраг, как и Генри Форд, был одним из талантливейших людей, которых собирал Томас Эдисон. Как и Форд, Спраг ушел от Эдисона, а потом изменил всю городскую жизнь своими транспортными изобретениями. Он изобрел штангу токоприемника, благодаря которой электричество передавалось на вагоны по всему городу через сеть воздушных кабелей. К концу 1890 гг. города наполнились трамваями. Сименс и Спраг помогли городам перемещаться не только вовне, но и вверх. Сименс изобрел электрический лифт, а Спраг — один из изобретателей лифта Спрага-Пратта, который был безопас-

23. Conn, *Metropolitan Philadelphia*, 125, 175–76.
24. Lay, *Ways of the World*, 134.

нее и двигался быстрее. Хотя поезда и трамваи понизили стоимость передвижения в центр города с окраин, в конце XIX в. города росли не только в ширину, но и в высоту.

Электрические трамваи, как и более старые омнибусы, перевозили людей в городах по всему миру. Пассео де Грасиа в Барселоне — одна из наиболее важных в архитектурном отношении улиц мира, известная своими шедеврами Антонио Гауди, Жозепа Пуча и других великих каталонских архитекторов. Пассео, большой и красивый проспект, идет от Площади Каталонии, находящейся на границе старого города, через Эшампле, район XIX в., развившийся благодаря трамваям. Эшампле лежал за стенами старого города, но когда в 1850-х гг. стены снесли, в городе был проведен конкурс на создание плана нового района. Его выиграл Ильдефонс Седра, гражданский инженер, который спланировал восьмиугольные кварталы района. И если решетку Нью-Йорка многие специалисты по городскому планированию не любят из-за ее излишнего однообразия, Седра хвалят за его эксцентричную креативность. Его план учитывал транспортные инновации, например, восьмиугольники должны были обеспечить разворот больших транспортных средств, движущихся на пару.

До Эшампле сначала можно было добраться на конных повозках, однако в 1900 г. трамваи, ходившие по Пассео де Грасиа, были электрифицированы[25]. Благодаря новому транспорту район стал магнитом для преуспевающих каталонцев, которые для строительства своих домов нанимали лучших городских архитекторов. Так, Каса-Мила, изрезанный своеобразными каменными волнами шедевр Гауди, был построен преуспевающим торговцем текстилем. Другая икона архитектуры — Каса-Маталер — была построена для шоколадного магната.

Если в XIX в. случилось несколько транспортных революций, в XX в. господствовала лишь одна — двигатель внутреннего сгорания. Немцы Николаус Отто, Готфрид Даймлер и Вильгельм Майбах, которых объединял Кельн, создали четырехтактный двигатель внутреннего сгорания и использовали его в первом бензиновом мотоцикле в 1885 г. В Мангейме, который находится в 120 ми-

25. «Barcelona», *Encyclopædia Britannica*.

лях от Кельна, Карл Бенц построил свой собственный двухтактный бензиновый двигатель, а в 1866 г. запатентовал «Моторваген»[26]. Но хотя именно немцы создали ключевые для производства автомобиля изобретения, американцы, особенно Генри Форд, довели их до уровня массового производства. К концу 1920-х гг. в Америке по дорогам ездило 23 млн автомобилей[27]. Автомобили, в отличие от поездов, достаточно хорошо функционировали и на уже имевшихся дорогах, которые были покрыты асфальтом еще в XIX в. Созданные Генри Фордом «Модели Т» были громоздкими машинами, простыми настолько, что их могли чинить обычные люди, и при этом способными относительно быстро передвигаться даже по грязи.

Но автомобилисты вскоре поняли, что машины могут быстрее передвигаться по автотрассам с ограниченным въездом, которые покрыты гладким асфальтом. Америка начала строить сеть автотрасс, чтобы приспособиться к новому транспорту. Штат Нью-Йорк открыл первую часть своей автодорожной системы с зелеными насаждениями в 1908 г. Предполагалось, что благодаря этой системе автомобилисты смогут заезжать в город на головокружительной скорости в 25 миль в час[28]. К 1920-м гг. федеральное правительство начало организовывать и финансировать строительство дорог с покрытием на территории всех США. Согласно Акту о федеральных трассах от 1921 г.[29], на государственные проекты автотрасс выделялось 75 млн долл. субсидий (765 млн по курсу 2007 г.), которые пошли, к примеру, на строительство автотрасс на Лонг-Айленде Робертом Мозесом, главным строителем Нью-Йорка (и излюбленным врагом Джейн Джекобс), который стал одним из ведущих мировых экспертов и сторонников автотрасс с ограниченным въездом. Во время Великой депрессии программы «Нового курса» позволили людям работать на асфальтировании автодорог, таких как Трасса 66, увековеченная песней Бобби Траупа и Нэта Кинга Коула, а также в про-

26. Lay, *Ways of the World*, 152–53.
27. Suits, «Demand for New Automobiles».
28. Lay, *Ways of the World*, 194, 314.
29. *Ibid.*, 118, 314.

зе Стейнбека. Оклахомцы в «Гроздьях гнева» путешествуют по Калифорнии по «Дороге-матери»[30].

Президент Эйзенхауер закрепил повышенное внимание федерального правительства к автотрассам, и оно заметно и по сей день. Мобильность — один из ключевых факторов военного успеха, вот почему генералы часто стремятся к усовершенствованию транспорта. Генерал Вашингтон много времени уделял каналам, а генерал Эйзенхауэр любил автострады. Созданная им система федеральных автотрасс не без основания называлась величайшим государственным проектом в истории человечества. Сегодня эта система охватывает 46 тыс. миль дорог[31], построенных и обслуживаемых благодаря десяткам миллиардов долларов из федерального бюджета и бюджета штатов. Значительная поддержка системы автотрасс на федеральном уровне заставила некоторых поверить в некий заговор производителей автомобилей, которые якобы использовали государственные деньги, чтобы устранить трамваи. Конечно, производители автомобилей, как и большинство других фирм, стремились уничтожить своих конкурентов, чего они и добились в случае с автобусами и трамваями. Но если это и был заговор, он осуществился совершенно открыто, при полной поддержке народа. Американцам нравились их машины, и они были довольны, что на создание быстрой сети автодорог тратятся миллиарды.

Если конвейеры Генри Форда стали первой фазой автомобильной эпохи, а система автотрасс — второй, тогда массовый переезд в пригороды и развитие городов, ориентированных на автомобиль, можно считать третьей фазой, являющейся ответом на новую транспортную технологию. Рост доходов и населения был значительно выше в метропольных ареалах, включенных в систему автотрасс[32]. Пригороды быстрее росли в районах с боль-

---

30. Steinbeck, *Grapes of Wrath*.

31. На момент 2000 г. См.: U.S. General Accounting Office, Report to the Chairman, Committee on Transportation and Infrastructure, House of Representatives, GAO-02-571, Status of the Interstate Highway System, *Highway Infrastructure: Interstate Physical Conditions Have Improved, but Congestion and Other Pressures Continue*, May 2002, www.gao.gov/new.items/d02571.pdf, p. 8.

32. Gilles Duranton and Matthew Turner, «Urban Growth and Transportation», 2010, http://individual.utoronto.ca/gilles/Papers/GrowthTransport.pdf

шим числом дорог, тогда как население городов начало снижаться. Натаниэль Баум-Сноу, экономист из университета Брауна, подсчитал, что каждая «новая автотрасса, проходящая через центр города, снижает его население примерно на 18%»[33]. Такие подсчеты скрывают одну проблему: возможно, что больше автотрасс строилось в районах, в которых ожидался больший рост пригородов, однако Баум-Сноу решает ее, фокусируясь на трассах, которые планировались в 1947 г. для военных нужд. Точно так же, как и омнибус с трамваем, автомобиль изменил облик городской Америки.

Америка начала реорганизовывать свои города в ответ на появление автомобиля в 1920-х гг., однако в те годы жизнь в городе, ориентированная на автомобиль, для обычных американцев была еще слишком дорога. Даже у Фицджеральда Ник Каррауэй, бедный, по сравнению с Джеем Гэтсби, человек, ездит из Лонг-Айленда на поезде, если только его не подвозят на машине красивые, но глупые игроки в гольф. Массовый рост пригородов сдерживался Великой депрессией и Второй мировой войной, однако он начался с новой силой, когда ветераны стали возвращаться домой.

Артур Левитт и массовое производство жилых домов

Одним из таких ветеранов был лейтенант «Морских пчел» по имени Уильям Левитт[34]. Левитт, сын юриста британского происхождения, родился в Нью-Йорке в 1907 г. Он ушел из Нью-Йоркского университета, чтобы заняться строительством со своим братом Артуром, который будет дизайнером, тогда как Билл будет вести бизнес. Вместе в 1930-х гг. они построили 2000 домов, в основном для богатых клиентов с Лонг-Айленда. Левитт начал эксперименты с массовой застройкой для американцев среднего достатка, однако сначала его усилия привели к довольно неопределенным результатам. Построенные в Норфолке (Виргиния) еще до Второй

33. Baum-Snow, «Did Highways Cause Suburbanization?»
34. Gans, *Levittowners*.

мировой войны 1600 малогабаритных домов оставались нераспроданными и в 1950-х гг.

После войны Левитт решил стать Генри Фордом строительного бизнеса, создав недорогой массовый продукт. Вместе со своим отцом и братом они собрали почти 20 кв. миль земли близ Хемпстеда (Лонг-Айленд). Фермеры, выращивавшие картофель, обогатились, когда Левитт поднял цены с трех сотен до трех тысяч долларов за акр. В отличие от Норфолка, здесь его проект был нацелен не на нижний сегмент потребителей. Он строил высококачественный продукт, по крайней мере для своего времени. В домах было современное оборудование, а конструкция отличалась достаточной прочностью. Он разработал генплан всего района. В нем были и есть парки, школы и множество зеленых насаждений.

Хотя Левиттаун вызывал снисхождение у таких высокоинтеллектуальных критиков, как Льюис Мамфорд из журнала *New Yorker*, низкие цены города и относительно высокий уровень жизни сделали его крайне популярным у обычных людей[35]. Возможно, критики и были правы, когда указывали на неприятную монотонность одноэтажных зданий, выстроенных в колониальном стиле, да и комнаты в них вряд ли могли считаться архитектурными шедеврами. Но, как написал социолог Герберг Ганс, изучавший жизнь в Левиттауне, важнее, что критики описывали город с «точки зрения туриста», который выделяет «визуальные достопримечательности, культурное разнообразие, развлечения, эстетическое удовольствие, отличия (лучше экзотические) и эмоциональные стимулы». Тогда как типичный житель, покупавший дом в Левиттауне, хотел получить «удобное, достойное и удовлетворительное в социальном плане место для проживания — эстетически, конечно, приятное, но, в первую очередь, функциональное и подходящее для его повседневных нужд»[36]. Эксперты по архитектуре обычно ценят стилистическую сложность намного больше, чем большинство покупателей домов. В конце концов ценить искусство — это и есть работа экспертов. Однако покупатели домов, если только

35. *Ibid.*, 8.
36. *Ibid.*, 186.

они не слишком богаты, больше внимания уделяют жилой площади, размеру земельного участка, современным удобствам, хорошим школам и дороге на работу.

Как и Форд, Левитт ожесточенно боролся за снижение цен. Он оборвал контакты с профсоюзами, которые начали пикетировать его строительство. Одна, скорее всего апокрифическая, история рассказывает о пикетчике, которому так нравились дома Левитта, что он даже купил себе один[37]. Дистанцирование от профсоюзов позволило Левитту использовать наиболее современные технологии, например окраску распылением, которые нарушали правила, требовавшие сохранения рабочих мест. Он старался не иметь дела с посредниками и покупал все — начиная с древесины и заканчивая телевизорами — у производителей. Он открыл свой собственный завод по производству гвоздей. Производство домов было разбито на 26 отдельных фаз, и каждая отдавалась группам субподрядчиков[38]. И по сей день массовое производство остается главной причиной, по которой новые дома в растущих пригородах намного дешевле домов, которые строятся по заказу в более старых районах. Строя тысячи домов в одной области, Левитт мог в 1950 г. продавать достаточно комфортабельный современный дом менее чем за 8000 долл. (менее 65 тыс. долл. по курсу 2009 г.)[39].

Средний покупатель дома Левитта зарабатывал примерно половину этой суммы. Некоторым из них приходилось выкладывать восемь тысяч за новый дом, но федеральное правительство начало активно субсидировать жилую недвижимость[40]. «Солдатский билль» 1944 г. предлагал жилищные кредиты для ветеранов без первого взноса; Федеральное управление жилищного строительства (*FHA*) обеспечивало до 95% ипотек для покупателей со средними доходами[41]. Благодаря кредитам,

---

37. Aaseng, *Business Builders*, 62.
38. *Ibid.*
39. «Line Forms Early in Sale of Houses», *New York Times*, Mar. 7, 1949, p. 21, переиздано в: Nicolaides and Wiese, eds., *Suburb Reader*.
40. Gans, *Levittowners*, 13–14, 22.
41. U.S. Government Printing Office, Congressional Research Service, A Chronology of Housing Legislation and Selected Executive Actions, 1892–2003, Mar. 2004, www.gpo.gov/fdsys/pkg/CPRT-108HPRT92629/html/CPRT-108HPRT92629.htm

обеспечиваемым государством, покупателям Левитта нужно было всего лишь 400 долл., чтобы купить дом, укомплектованный современной техникой и окруженный зелеными насаждениями. Сегодня одноэтажные дома Левитта площадью 800 кв. футов кажутся маленькими и старомодными, однако нью-йоркцам, выросшим в переполненных квартирах, они представлялись настоящими усадьбами[42].

Ни федеральные жилищные программы, ни субсидирование автотрасс, соединивших штаты, не были направлены против городов, хотя они, несомненно, и повредили им. Программа строительства автодорог должна была связать страну, однако их субсидирование, в конечном счете, склоняло людей к передвижению на автомобилях. Стимулирование покупки домов за счет вычета процентов по ипотеке и обеспеченных государством кредитов было нацелено на исправление предположительных несовершенств ипотечного рынка в целом и создание граждан-собственников, владеющих долями в своей собственной стране. Однако субсидирование покупки больших домов закончилось тем, что люди стали чаще покидать города. Кредиты *FHA* поступали в непропорционально большом количестве в анклавы среднего класса[43], образовавшиеся в пригородах, а причина, вероятно, состояла в том, что эти районы казались управленцам *FHA* хорошей ставкой, или же в том, что именно там строились новые дома. Правительство стремилось наградить ветеранов большими домами, но последние все чаще оказывались в пригороде. Дома, в которых живут сами собственники, в основном рассчитаны на одну семью[44], поэтому они чаще строятся в пригородах. Когда же государственная политика стимулирует домовладение, она заставляет людей покидать города.

Когда в 1940-х гг. был построен Левиттаун, доступ к общественному транспорту был все еще важен для

---

42. Hayden, «Building the American Way», 276.

43. U.S. General Accounting Office, Resources, Community, and Economic Development Division, House of Representatives, *Community Development: The Extent of Federal Influence on «Urban Sprawl» Is Unclear*, Apr. 30, 1999, GAO/RCED-99-87 Research on «Urban Sprawl», www.gao.gov/archive/1999/rc99087.pdf

44. U.S. Census Bureau, U.S. Census 2000, Data Profile for the United States, Summary File 3, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

его жителей. В городе была железнодорожная станция, и многие жители добирались до своих манхэттенских работ на поезде. Однако американские пригороды гораздо быстрее попадали в зависимость от автомобиля, чем старые и густонаселенные районы, такие как Эшампле в Барселоне. В Левиттауне жителям автомобиль был нужен, чтобы добраться до вокзала или проехаться по городу. Кроме того, сначала многие жители договаривались, чтобы ездить на одном автомобиле по несколько человек — эта практика все еще встречается, но в основном среди бедняков. То есть Левиттаун оставался гибридом — городом, которому автомобиль требовался для местных поездок, при том что у него были связи с железнодорожным транспортом, используемым для дальних путешествий.

Перестройка Америки с опорой на автомобиль

Генеральное планирование пригородных районов пошло по пути Уильяма Левитта — и в них все больше отказывались от связи с общественным транспортом. В растущих областях расползания Солнечного пояса фирмы разбросаны по всей территории, а не сосредоточены в каком-то одном центре. Почти половина рабочих мест в 98% крупнейших метропольных ареалах Америки удалена от центра города более чем на 10 миль[45]. Люди делают покупки в моллах, ориентированных на автомобильный транспорт, а не в обычных центрах городов. Дешевые грузовые перевозки и автотрассы освободили фирмы от портов, железнодорожных складов и системы Великих озер.

Ориентированные на автомобиль пригороды — последний шаг того расползания, которое началось в Вашингтон-сквере и Эшампле, однако такие автомобильные районы значительно отличаются от любых более старых. Все транспортные инновации прошлого в какой-то мере предполагали передвижение пешком. Вам приходилось идти пешком от автобусной остановки или

45. Kneebone, «Job Sprawl».

с вокзала до работы и дома. Наличие пешеходов поддерживало плотность в старых сообществах. Но из-за автомобиля все это изменилось. Устранив потребность в пешем передвижении, автомобиль стал причиной квантового скачка в величине территорий, которые теперь могли занимать люди. В результате сформировалось весьма жесткое обратное соотношение между плотностью населения и использованием автомобиля: по данным разных городов, при двукратном увеличении плотности доля населения, добирающегося до работы на автомобиле, падает на 6,6%[46].

Машинам при этом нужно намного больше пространства, чем омнибусам, эстакадным железнодорожным линиям или пешеходам. Для пешехода, идущего по Пятой авеню, вполне достаточно девяти квадратных футов площади, а в оживленный день пешеходы могут обходиться и гораздо меньшим пространством. *Honda Accord*, достаточно небольшой автомобиль, требует для себя около 100 кв. футов[47]. Если добавить пару футов вокруг машины и несколько длин машин впереди, ее потребности в площади легко вырастают до трех-четырех сотен квадратных футов площади автодороги. Сорокакратное увеличение площади, которым сопровождается переход от пеших передвижений к автомобилям, объясняет, почему в городах, построенных с прицелом на автомобиль, так много земли отводится под автотрассы.

Автомобили не просто используют много площади, когда проносятся по гладкому асфальту. Им требуется площадь и тогда, когда они стоят. Типичная площадь парковки, как правило, больше 120 кв. футов, т. е. стандартного офисного места[48]. Если работник приезжает на работу на машине, обычно для него требуется в 2 раза больше площади. В старых, более плотных городах для создания такой площади требуется строить специальные

---

46. Glaeser and Kahn, «Sprawl», 2499–2500.

47. По данным сайта компании «Хонда», «Хонда Аккорд» 2010 года выпуска имела длину 194,1 дюйма и ширину 72,7 дюйма, а площадь — 98 кв. футов: http://automobiles.honda.com/accordsedan/specifications.aspx?group=dimensions

48. Например, правила парковки в Массачусетсе требуют того, чтобы места для парковки были по меньше мере 9 на 18 футов, т. е. 162 кв. фута: www.mass.gov/Cago/docs/Municipal/sb_parking.rtf

парковки, причем каждое парковочное место может стоить больше 50 тыс. долл.[49]

Это расхождение между автомобилем и старыми плотными городами объясняет, почему автомобили привели к строительству новых жилых пространств с низкой плотностью, которые иногда находятся на границе старых городов, а иногда — независимо от них, внутри Солнечного пояса. Даже изменения конца XIX в., когда поднялись небоскребы и были построены пригородные трамваи, представляются не такими уж значительными в сравнении с массовым созданием пространств, построенных с опорой на автомобиль.

Некоторые указывали на то, что американское расползание является элементом английского культурного наследия, в котором чрезмерно ценятся отдельные односемейные дома с дворами, но есть очевидные причины, по которым европейцы оказались больше привязаны к городам, чем американцы. Многие европейские города стары, а их архитектурное наследие — плод многовековой работы гениальных строителей. Жизнь в центре Парижа разительно отличается от жизни в центре большинства американских городов. Европейские правительства затормозили развитие автомобильного транспорта, облагая бензин большими налогами и меньше вкладывая в автотрассы. Средний налог на бензин во Франции за последние 30 лет был в 8 раз больше аналогичного налога в США[50]. В середине 1990-х, когда средняя цена на галлон бензина в США была близка к доллару, в Италии или Франции та же цена приближалась к пяти долларам.

Исследуя данные 70 городов мира, мы вместе с Мэтью Каном выяснили, что когда страны переходят от низких налогов на бензин к высоким, плотность застройки увеличивается более чем на 40%[51]. Не удивительно, что тогда же падает и число владельцев машин. Но когда европейцы стали богаче, они, несмотря на высокие налоги на бензин, как и американцы, тоже стали больше ездить на автомобилях. Сегодня 84% пассажи-

---

49. Marshall and Emblidge, *Beneath the Metropolis*, 181.
50. Glaeser and Kahn, «Sprawl», 2499–2500.
51. Glaeser and Kahn, «Sprawl».

ропотока во Франции, из расчета на милю, приходится на легковые автомобили[52]. В Италии примерно по шесть машин на каждые десять человек, а во Франции и Германии соответствующие показатели составляют 5 и 5,5 машин[53]. В США машин пока еще больше — 7,76 автомобиля на каждые десять американцев, но этот разрыв заметно уменьшается[54].

По мере распространения частного автомобиля в Европе европейцы тоже стали переезжать в пригороды. Автомобили, а не культура — вот причина расползания. В докладе Европейского агентства по вопросам окружающей среды отмечается, что после 1950-х гг. более 90% новой застройки в таких городах, как Вена, Марсель, Брюссель и Копенгаген, приходится на места «пригородного типа с низкой плотностью населения»[55]. Ни в одной стране нет такой почтенной городской культуры, как в Италии. Большинство туристов, посещающих Милан, помнят о его великолепном соборе и близлежащем пассаже, названном в честь короля Виктора Эммануила. Но так же, как Детройт или Сент-Луис, центральный Милан потерял сотни тысяч жителей, многие из которых переехали в пригороды, в значительной мере ориентированные на автомобильный транспорт. Люди, которые борются за спасение Лейпцига, также сопротивляются волне распространения пригородов, которая дошла и до этого города.

Для старых городов было бы хорошо, если бы людям перестали нравиться машины, но этого не случится. Жителям западных стран, передвигающимся из дома на работу и обратно, автомобили экономят кучу времени. В США в 2006 г. средняя поездка на работу составляла 24 минуты на автомобиле, а на общественном транспорте — 48 минут[56]. Проблема общественного транспорта — во времени, которое надо потратить, чтобы добраться

---

52. European Road Federation, *European Road Statistics 2009*, table 6.3: «Inland Transport Modal Split by Country in EU-27», p. 43.
53. European Automobile Manufacturing Association, *Automobile Industry Pocket Guide*, «Trends in Motorisation», p. 4, www.acea.be/images/uploads/files/20090529_motorisation.pdf
54. *Ibid.*
55. European Environment Agency, *Urban Sprawl in Europe*, fig. 2, p. 12.
56. Glaeser and Kahn, «Sprawl», 2499–2500.

до автобусной остановки или станции метро, дождаться, пока транспорт придет, а затем дойти от конечной остановки до пункта назначения. Эти затраты, не зависящие от длины поездки, составляют в среднем 20 минут в случае с автобусом и метро[57]. Когда автобус еще даже не подошел к остановке, пассажир уже успел потратить столько времени, сколько многие автомобилисты, едущие на работу, тратят на всю поездку.

Некоторые урбанисты считают, что рост цен на бензин положит конец жизни, основанной на автомобиле, и, несомненно, высокие цены повышают привлекательность густонаселенных районов. Но, к несчастью для городов, изобретательность в сфере автомобилестроения поддерживает пригороды. Если бы сегодняшние цены на бензин удвоились, затраты семьи, проезжающей 25 тыс. миль в год на машинах, расход которых составляет один галлон на 25 миль, увеличились бы на 3000 долларов. Но эта семья сможет избежать этих увеличившихся расходов, если пересядет на *Toyota Prius*. Учитывая огромные американские инвестиции в пригородную инфраструктуру, я бы не стал ставить на то, что американцы откажутся от своих автомобилей, даже если цены на бензин сильно вырастут. Скорее всего, рост цен поможет замедлить расползание в развивающемся мире, где еще нет такой инфраструктуры, а бедные люди будут сильнее реагировать на возросшие расходы.

Старые города не могут рассчитывать ни на рост цен на бензин, ни на внезапное отвращение к автомобилям, которое вернуло бы американцев к жизни в центральных районах городов. Однако городская жизнь может стать привлекательнее, если поездки жителей городов удастся ускорить. Можно улучшить автобусное передвижение, как это было сделано в Лондоне и Сингапуре, взимая с автомобилистов плату за пробки, которая уменьшит их количество на улицах города. Еще более важно, что новая высотная застройка может создать условия для таких перемещений до работы и обратно, которые будут быстрее 24-минутной автомобильной поездки, а именно — для 15-минутной пешей прогулки. Во многих городах, например Нью-Йорке, некоторые ранее считав-

57. Glaeser et al., «Why Do the Poor Live in Cities?» 12.

шиеся бедными районы, например Трибека, из которых можно быстро дойти пешком до центральных деловых кварталов, сумели восстановиться и развиться благодаря все той же возросшей ценности времени, что заставила американцев пересесть с общественного транспорта на автомобили. Города способны конкурировать, однако им нужны принципиально новые программы, позволяющие предлагать доступное жилье и быстрый транспорт из дома на работу. И все же сегодня наиболее креативная застройка идет в пригородах.

Добро пожаловать в Зе-Вудлендс[58]

Сегодня города конкурируют не с относительно спартанскими пригородами, созданными Левиттами. Скорее, они борются с гораздо более привлекательными районами, выстроенными в пригородах Солнечного пояса, которым удается поддерживать приемлемый уровень цен, предлагая большие жилые площади и высочайший уровень городских удобств. В 30 км к северу от Хьюстона на 28 тыс. акрах лесистой территории[59] в городе Зе-Вудлендс (*The Woodlands*) проживает более 92 тыс. человек[60]. Левиттаун, в котором сегодня на каждый акр приходится по четыре дома, примерно в 3 раза плотнее этого техасского пригорода[61]. Примерно 28% площади Вудлендса отдано под парки и другие охраняемые зеленые зоны[62].

Зе-Вудлендс — это детище магната природного газа Джорджа Фидиаса Митчелла, который, как и Левитт, был сыном иммигранта. Отец Митчелла, урожденный Саввас Параскевопулос, оставил четверть акра гористой земли в Греции и приехал в Америку, где работал на про-

---

58. Общая история Зе-Вудлендса из работы: Galatas and Barlow, *The Woodlands*.
59. The Woodlands. http://www.thewoodlands.com/masterplan.htm
60. The Woodlands: The Woodlands Development Company. The Woodlands, Texas Demographics, January 1, 2010. http://www.thewoodlandstownship-tx.gov/DocumentView.aspx? DID=667
61. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2006–2008 Data Profile Levittown Census Designated Place, New York, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.
62. The Woodlands. http://www.thewoodlands.com/greenspace.htm

кладке железных дорог. Со временем он стал собственником небольшой службы по чистке обуви и химчистке в техасском Галвестоне. Его сын рос, ловя рыбу и продавая ее хьюстонским туристам, которые потом хвалились ею как собственной добычей. Джордж пошел в Техасский университет *A&M*, где изучал геологию и нефтяную инженерию. Он первым получил диплом на своем курсе, а на Второй мировой войне служил в Армейском инженерном корпусе. После войны он стал заниматься разведочным бурением природного газа, спрос на который резко вырос, поскольку в городах принимались правила и нормативы, запрещающие частным домам использовать уголь для обогрева и приготовления пищи. Противники этих правил утверждали, что они приведут к огромным издержкам, но они недооценили силу человеческой изобретательности. Митчелл стал лидером индустрии природного газа, который оказался гораздо более экологичным способом обогрева американских городов, чем уголь или нефть.

Может быть, именно поэтому нас не удивляет, что в Джордже Митчелле было что-то от экологиста. Если не считать довольно неприятных слухов о загрязнении водоносного слоя в Техасе, Митчеллу удалось создать репутацию человека, обеспокоенного проблемой экологически чистой энергии, что явно расходится со стереотипом техасского геологоразведчика. В 1960-х гг. он решил диверсифицировать свой бизнес и заняться недвижимостью, а для этого построить просторный город в лесах в 30 км к северу от Хьюстона. Для строительства большого района посреди леса нужны немалые финансы, и Митчеллу пришлось взять многомиллионные кредиты, чтобы развить свой проект. Министерство жилищного строительства и городского развития обеспечивало 50-миллионный кредит, выданный Вудлендсу. Однако это обеспечение было предоставлено под определенные условия, одним из которых были повышенные экологические требования.

Митчелл нанял Яна Макхарга, выходца из Глазго, живущего в Филадельфии, в качестве своего консультанта по экологии и сказал ему: «Свой проект я назвал „Вудлендс“, поэтому хорошо бы, если к тому времени, как мы закончим, там остались какие-то леса». На обеспо-

коенного проблемами экологии Митчелла большое впечатление произвела работа Макхарга «Проектирование в согласии с природой» — небольшое исследование по городскому планированию, в котором особое внимание уделялось естественной экологии территории. Вместе Митчелл и Макхарг построили Вудлендс. Сообщество росло медленно. Даже первое почтовое отделение, обязательное условие для настоящего пригородного района, появилось здесь лишь в 1994 г. Но когда Хьюстон начал расширяться, Вудлендс буквально взорвался. Его население в 1990-х гг. выросло больше чем в 2 раза, а в период 2000–2008 гг. — еще на 40%[63].

Более половины взрослых людей в Вудлендсе имеют дипломы колледжей, а медианный доход домохозяйства составляет более 100 тыс. долл. При этом они довольно мало тратят на жилье по сравнению с уровнем доходов[64]. По данным бюро переписи, средняя стоимость жилья здесь составляет 200 тыс. долл.[65], хотя, конечно, можно потратить и больше. Так, мне довелось осмотреть весьма впечатляющий дом площадью 3000 кв. футов, который стоил менее 300 тыс. долл.

Один из наиболее интересных аспектов управления Вудлендса, сближающий его с городами, — это внимание к социальному капиталу. Вудлендс хорошо функционирует именно потому, что это не собрание изолированных индивидов; его социальная инфраструктура была разработана для того, чтобы стимулировать межличностные контакты. В 1975 г. Митчелл нанял обучавшегося в Уортоне лютеранского пастора для управления «Вудлендским религиозным сообществом» (*Woodlands Religious Community Incorporated*), которое теперь называется *Interfaith*, — эта организация должна была «заниматься религиозным сообществом и всей сферой гуманитарных

63. The Woodlands Development Company. The Woodlands, Texas Demographics. January 1, 2010. http://www.thewoodlandstownship-tx.gov/DocumentView.aspx? DID=667

64. U.S. Census Bureau, American Community Survey, 2006–2008 Data Profile for the Woodland Census Designated Place, данные получены при помощи сервиса American FactFinder; The Woodlands Development Company. The Woodlands, Texas Demographics. January 1, 2010. http://www.thewoodlandstownship-tx.gov/DocumentView.aspx? DID=667

65. *Ibid.*

услуг в новом городе». Пастор купил себе скутер и ездил за фургонами, встречаясь с новыми жителями непосредственно в тот момент, когда они прибывали в город. *Interfaith* следил за тем, чтобы в Вудлендсе было достаточно места для социальных и особенно религиозных мероприятий. Поскольку ничто не может повредить таким жилым районам больше религиозной вражды, *Interfaith* поддерживает положительный настрой религиозных проповедей. После терактов 11 сентября *Interfaith* нашел раввинов, чтобы они молились за палестинцев, и исламских священников, которые молились за евреев.

Почти в половине семей Вудлендса есть дети младше 18 лет[66], поэтому специализация города — школы. Здесь есть две традиционные государственные средние школы с весьма высоким рейтингом, а также Академия науки и технологии. Также в городе есть четыре частные средние школы, две религиозные и две светские. В Вудлендсе все понимают, что хорошо образованные жители заботятся об образовании своих детей. Лишь в самое последнее время большие города стали проявлять подобную озабоченность качественными школами, которые могли бы привлечь более образованных жителей.

Очевидно также, что клиенты Вудлендса интересуются гольфом. В городе семь площадок для гольфа. В Вудлендс на лето переезжает «Хьюстонский симфонический оркестр», здесь есть огромный торговый молл и более 150 ресторанов. Строители создали даже пешеходную городскую зону, по которой жители могут прогуливаться, заходя в магазины за покупками, однако климат Техаса не всегда идеален для прогулок, и гораздо больше людей совершают покупки в молле. Конечно, большинство приезжает в молл и пешеходный центр на машинах. Хотя здесь есть автобусная линия, связывающая Вудлендс с Хьюстоном, менее 3% поездок в районе совершается на общественном транспорте. Одно из наиболее ироничных последствий экологизма Митчелла и Макхарга в том, что они пытались создать экологичное сообщество с деревьями и энергосберегающими домами, од-

66. The Woodlands Development Company. The Woodlands, Texas Demographics. January 1, 2010. http://www.thewoodlandstownship-tx.gov/DocumentView.aspx? DID=667

нако домовладельцы так много ездят на машинах, что сводят на нет почти все эти экологические преимущества. Кроме того, как я покажу в следующей главе, в Техасе настолько теплый и влажный климат, что охлаждение домов и ресторанов неизбежно приводит к значительному углеродному следу.

Поскольку Вудлендс находится в тридцати милях от башен центрального Хьюстона, можно было бы подумать, что жителям приходится совершать не слишком приятные поездки на работу и обратно. Служба *MapQuest* показывает, что время поездки от Вудлендса до Хьюстона составляет 37 минут, и это еще оптимистичная оценка, которая годится для слабого движения, но не часа пик. Но, по данным бюро переписи, в 2006–2008 гг. среднее время поездки на работу в Вудлендсе составляло 28,5 минут[67], поскольку многие жители вообще не ездят в Хьюстон. По данным управления Вудлендса, примерно треть жителей работает в самом Вудлендсе. У города есть свой собственный исследовательский парк, в котором расположены корпоративные башни нескольких энергетических компаний. Если бы компании оставались привязанными к городским центрам, тогда развитие пригородов было бы ограничено длительными поездками на работу, однако автотрассы Америки позволили уйти в пригороды и самим компаниям, а не только семьям. 56% рабочих мест Хьюстона находятся на расстоянии более десяти миль от центра города[68]. Фирмы, что не удивительно, сместились поближе к значительному числу потенциальных работников, проживающих в северных пригородах Хьюстона.

По данным управления Вудлендса, многие жители города также ездят в аэропорт, до которого всего 15 минут. Многие пригородные районы выросли вокруг аэропортов, например чикагского О'Хара. Эта схема, в определенном смысле, не отличается от прежнего стремления людей и компаний селиться поближе к причалам и грузовым железнодорожным станциям.

Вуделендс — притягательное место для всех, кроме самых ярых урбанистов. Он выиграл множество наград

67. *Ibid.*

68. Kneebone, «Job Sprawl Revisited: The Changing Geography of Metropolitan Employment».

и притянул к себе немало жителей. Этот пригород предлагает высококачественное жилье, весьма комфортабельные городские условия и цены, которые ниже цен пригородов Нью-Йорка или побережья Калифорнии. Успех Вудлендса помогает объяснить, почему так много людей переезжает в Хьюстон и другие похожие места.

Подсчет вкусов: почему миллион человек переехали в Хьюстон

Хьюстон вызывает сильные чувства. Его обожатели, техасцы до мозга костей, любят это место. Многие же урбанисты из Европы и с побережья, похоже, считают город земной резиденцией Сатаны. Антитехасцы ненавидят политику, машины, погоду, культуру (или ее предположительное отсутствие), охоту, нефтяную промышленность и вообще практически все, что происходит в четвертом по величине городе США. Очевидно, таким людям не следует переезжать в Техас.

Однако после переписи 2000 г. в эту область переехало больше миллиона людей[69]. У Хьюстона много общего с другими городами Солнечного пояса — Атлантой, Далласом и Фениксом, которые также являются наиболее быстрорастущими метропольными ареалами США. Если защитники старых городов действительно хотят помочь им, они должны попытаться понять Хьюстон, а не критиковать его.

Что такого предлагает Хьюстон своим миллионам жителей, чего не могут дать Нью-Йорк или Детройт? Главное преимущество Хьюстона перед городами «Ржавого пояса» — это заработки. В округе Вэйн (Мичиган), окружающем Детройт, медианное домохозяйство зарабатывало в 2008 г. 53 тыс. долл., тогда как в округе Харрис (Техас), окружающем Хьюстон, такое же домохозяйство

---

69. Расчеты из этого раздела впервые были опубликованы в: Glaeser, «Houston, New York Has a Problem,' » *City Journal*; см.: U. S. Census Bureau, Population Estimates, «Combined Statistical Area Population and Estimated Components of Change: April 1, 2000 to July 1, 2009», www.census.gov/popest/metro/metro.html

зарабатывает 60 тыс. долл.[70] В июне 2010 г. уровень безработицы в Техасе составлял 8,2%, а в Мичигане — 13,2%[71]. Чтобы «Ржавый пояс» смог эффективно конкурировать с Техасом, ему надо создать более здоровую экономику. Как показывают сравнительные статистические данные по многим городам, такая задача требует привлечения профессиональных кадров.

Однако образовательный уровень и зарплаты в Нью-Йорке выше, чем в Хьюстоне, и все же Хьюстон привлекает намного больше людей. Он приманивает людей, которые могли бы решить жить в Сан-Франциско или Нью-Йорке, не потому, что его экономика устойчивее, а климат лучше, чем в этих городах. В конце концов в среднем в Хьюстоне 98 дней в году, когда температура воздуха выше 32 °C[72]. Но все же, если отвлечься от раскаленного лета, Хьюстон добился успеха за счет того, что предлагает среднему классу доступный и привлекательный стиль жизни.

Конечно, повелителем мира лучше всего воображать себя в Нью-Йорке. Манхэттен — отличное место для того, чтобы разбогатеть и потратить свое состояние. Если у вас хватает денег, вы можете жить в просторном пентхаусе с видом на Центральный парк, делать покупки в *Barney's*, есть в *Le Bernardin* и послать своих детей в одну из лучших частных школ в мире. Нью-Йорк, с другой стороны, вполне подходит и для относительно бедных людей, вроде иммигрантов, которые ютятся в небольших квартирах в удаленных районах города. Общественный транспорт освобождает их от потребности в автомобиле. В городе есть вполне достойные социальные службы и много рабочих мест начального уровня в секторе услуг, на которых можно зарабатывать больше, чем в Гане и Гватемале.

---

70. U.S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for Wayne County, Michigan, and Harris County, Texas, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

71. Bureau of Labor Statistics, *Unemployment Rates for States, Monthly Ranking, Seasonally Adjusted*, June 2010, www.bls.gov/web/laus/laumstrk.htm.

72. National Climatic Data Center, «Mean Number of Days with Maximum Temperature 90 Degrees F or Higher», http://lwf.ncdc.noaa.gov/oa/climate/online/ccd/max90temp.html

Но что если вы не партнер в *Goldman Sachs*, но и не бедный иммигрант? Что если вы — средняя американская семья с двумя детьми, профессиональным уровнем, благодаря которому вы попадаете в середину распределения доходов в США, и стремлением к стилю жизни среднего класса? Анализ фактов из жизни семьи со средними доходами, выбирающей между Нью-Йорком и Хьюстоном, весьма показателен, поэтому следующую пару страниц мы посвятим именно ему.

В 2006 г. средняя американская семья зарабатывала около 60 тыс. долл.[73] Обычно оба члена семьи работали, хотя часто один супруг работает неполный рабочий день. Большинство людей со средними доходами заняты в сфере услуг — они работают в качестве медсестер, торговых представителей и менеджеров магазинов. По переписи 2000 г., средняя дипломированная медицинская сестра зарабатывала 40 тыс. долл. в Хьюстоне и 50 тыс. — в Нью-Йорке[74]. Средний менеджер розничной торговли зарабатывал 27 800 долл. в Хьюстоне и 28 тыс. в Нью-Йорке[75]. Люди, работающие в отраслях, где идеи — не самое главное, не привязаны к Манхэттену так, как финансисты и издатели. Учитывая более высокий уровень доходов в Нью-Йорке, я буду далее предполагать, что наша семья со средним достатком зарабатывает 60 тыс. долл. в Хьюстоне и 70 тыс. в Нью-Йорке.

Какое же жилье можно купить на эти деньги в двух этих областях? По данным переписи США, средний жилой дом, в котором проживает сам собственник, в районе Хьюстона стоил в 2007 г. около 120 тыс. долл.[76] Более трех четвертей домов в городе оценивались жильцами менее чем в 200 тыс. долл.[77] Согласно Национальной ассоциации риелторов, медианная цена дома в Хьюстоне, про-

---

73. U.S. Census Bureau, American Community Survey, 2006 Data Profile for the United States, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

74. Расчеты автора на основе: Ruggles et al., *Microdata Series*.

75. *Ibid.*

76. Если точно, то 119 400 долл. См.: U.S. Census Bureau, American Community Survey, 2006 Data Profile for Houston–Sugar Land–Baytown, Texas, Metropolitan Statistical Area, and 2006 Data Profile for City of Houston; данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

77. U.S. Census Bureau, American Community Survey, 2006 Data Profile for city of Houston, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

данного в III квартале 2009 г., составляла 161 тыс. долл.[78] Когда весной 2007 г. я искал в Интернете, какой дом купить, выяснилось, что в Хьюстоне было полно домов, которые продавались менее чем за 200 тыс. долл., но при этом были относительно новыми, с четырьмя или более спальнями. Жилая площадь одних превышала 3000 кв. футов, у других были бассейны. Некоторые дома находились в закрытых коттеджных поселках, и почти все — в привлекательных районах.

Все 37 лет своей жизни, проведенной почти исключительно на побережье, я жил в домах, которые были далеко не так роскошны, как эти дома, которые вы могли получить в Хьюстоне за 160 тыс. долл., да и за большие суммы я получал совсем не то. Когда я страховал свой первый дом в Кембридже, агент, техасец, посмеялся над абсурдно высокой ценой, которую я заплатил за столь скромное жилье. Когда я продал дом, журнал *Boston* разместил его фото для иллюстрации того, что даже посредственное жилье стало чрезмерно дорогим. В 2006 г., по данным переписи населения, средняя цена дома в Лос-Анджелесе составляла 614 тыс. долл., а в Нью-Йорке — 496 тыс.[79]

Такие средние дома совершенно недоступны семье, зарабатывающей в Нью-Йорке 70 тыс. долл. Если только она не выиграет жилищную лотерею и не получит субсидируемую квартиру, о Манхэттене вообще можно забыть. Она может купить замечательный дом с тремя спальнями и двумя ванными на Статен-Айленде примерно за 340 тыс. долл.[80] Например, в Нью-Брайтоне, городе Тесс Макгилл, которую играет Мелани Гриффит в «Деловой женщине», можно найти несколько старых домов примерно за 375 тыс. долл.[81] В этих домах нет тех удобств, которые есть в новых домах Хьюстона, одна-

78. National Association of Realtors, «Median Sales Price of Existing Single-Family Homes for Metropolitan Areas», www.realtor.org/wps/wcm/connect/497de980426de7ccb96eff03cc9fa30a/REL10Q1T_rev.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=497de980426de7ccb96eff03cc9fa30a

79. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2006 Data Profile for City of Los Angeles and City of New York, данные получены при помощи American FactFinder.

80. Realtor.com, по данным поиска 31 августа 2010 г.

81. *Ibid.*

ко их жилая площадь составляет около 2000 кв. футов[82]. Или же семья со средними доходами может купить кондоминиум с двумя или тремя спальнями в Квинсе, например на Говард-Бич или в Фар-Роквей[83].

Если семья может собрать около 35 тыс. долл. для первого взноса, основные жилищные расходы, такие как выплаты по процентам, будут составлять около 24 тыс. долл. в Нью-Йорке (за дом в 340 тыс. долл.) и около 9700 долл. в Хьюстоне (за дом в 160 тыс. долл.)[84]. Вы получаете намного больший дом в Хьюстоне и платите за него намного меньше. Разрыв будет неменьше и в том случае, если сравнить Хьюстон с побережьем Калифорнии. Дешевое жилье больше любого другого фактора объясняет, почему Хьюстон настолько привлекателен для многих американцев со средним доходом.

Конституция штата Техас от 1876 г., написанная как отказ от большого правительства в период реконструкции, предусматривает несколько контрмер против любого подоходного налога, который отчислялся бы в казну штата. Жителям Хьюстона придется платить налоги на собственность, которые составят около 4800 долл. за дом стоимостью 160 тыс. долл.[85] В Нью-Йорке эта семья должна будет заплатить местные налоги на собственность, около 3400 долл., а также, возможно, еще 3400 долл. подоходных налогов штата и города[86]. Различия в налогах штатов и города увеличивают расходы в Нью-Йорке на 2000 долл. по сравнению с Техасом. Эта разница в налогах ощутима, однако для американцев со средним доходом гораздо более важны жилищные расходы. После оплаты жилья, федеральных и местных налогов у семьи в Хьюстоне остается 37 тыс. долл. У семьи из Нью-Йорка, которая начинала с суммы, большей на десять тысяч, остается примерно 30 тыс. долл.

Но техасцам нужно по автомобилю на каждого взрослого члена семьи — здесь нет других способов передвижения. В среднем американские семьи, зараба-

---

82. *Ibid.*
83. *Ibid.*
84. Расчеты автора — при условии 30-летней фиксированной процентной ставки в 6,75%.
85. Оценка автора на основе данных TAXSIM.
86. *Ibid.*

тывающие 60 тыс. долл., тратят до 8500 долл. в год на транспорт[87]. Эта сумма в Техасе едва покрывает расходы на два относительно дешевых автомобиля, бензин и страховку. Нью-йоркцы могли бы сэкономить, вообще отказавшись от автомобиля, однако в Статен-Айленде или дальнем Квинсе им, скорее всего, понадобится один автомобиль, чтобы делать покупки в продуктовых магазинах и перевозить детей, даже если на работу они будут ездить на общественном транспорте. Скорее всего нью-йоркцы будут тратить на транспорт по меньшей мере на 3000 долл. в год меньше, чем техасцы.

Нью-йоркцы могут тратить меньше на поездки, однако эта экономия перекрывается потерянным временем. Согласно данным последней переписи (2008 г.), средняя продолжительность поездки до работы и обратно в Хьюстоне составляет 26,4 минуты[88]. В Квинсе средняя продолжительность поездки до работы составляет 42,7 минуты[89]. В Статен-Айленде средняя поездка на работу занимает 42,1 минуты, причем часто приходится пересаживаться с одного вида транспорта на другой[90]. Сначала вам надо добраться до парома — пешком или на автобусе. Переезд на пароме занимает 24 минуты, но потом вам надо будет еще добраться до вашего пункта назначения на Манхэттене[91]. Поездка до Уолл-стрит может занять всего лишь сорок пять минут, а до Среднего Манхэттена — больше часа. Если подсчитать все это время, каждый взрослый, работающий на Манхэттене, тратит от 125 до 250 дополнительных часов в год на поездки на общественном транспорте. Это потерянное время равноценно потере от трех до семи недель работы в командировке.

Сторонники общественного транспорта могут заявить, что ездить на нем гораздо приятнее, чем на автомобиле. Иногда это так, однако переполненная подземка

---

87. Bureau of Labor Statistics, Consumer Expenditure Survey, 2006, www.bls.gov/cex; and personal communication, Oct. 2007.

88. U.S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Houston, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

89. U.S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for County of Queens, NY, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

90. U.S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for County of Richmond, NY, данные получены при помощи American FactFinder.

91. www.siferry.com

Манхэттена намного ближе к аду, чем к раю. В машине водитель может контролировать температуру, слушать свои *CD* с Солом Беллоу или Брюсом Спрингстином, не страдая от фонового шума, как в метро. Исследования предпочтений людей, которые ездят на работу и обратно, показывают, что тратить время на автомобильную поездку им нравится гораздо больше, чем на передвижение в общественном транспорте[92].

После затрат на дома, машины и налоги у техасцев остается 28500 долл., тогда как у нью-йоркцев — 24500, однако в Хьюстоне на эти деньги можно купить больше. Исследовательская ассоциация Американской торговой палаты (*ACCRA*) составляет индексы местных цен для различных областей страны, включая Хьюстон и Квинс (но не Статен-Айленд). Если не брать траты на жилье, наиболее сильный разрыв заметен в продуктах питания[93], которые, по данным *ACCRA*, примерно на 50% дороже в Квинсе, чем в Хьюстоне. В Квинсе бифштекс на косточке стоит на три доллара больше; курица в Нью-Йорке дороже на 50%[94]. Если учесть эту разницу в ценах, то после выплаты налогов, жилищных и транспортных расходов реальный доход жителей Квинса составит менее 19750 долл.[95] Тот же показатель в случае жителей Хьюстона, которые начинали с заработка, на 10 тыс. уступающего заработкам нью-йоркцев, составит 31250 долл.[96] В реальных долларах семья из Хьюстона на 58% богаче.

Что можно сказать об общественных услугах, таких как образование? Обычные государственные школы для семьи из Хьюстна и Статен-Айленда вполне сопоставимы. Если нью-йоркской семье удастся пристроить своего ребенка в одну из знаменитых государственных школ города, например в «Ставесант», он сможет бесплатно получить превосходное образование. Но даже если ребенок не отличается выдающимися способностями, житель Хьюстьона может заплатить чуть больше и переехать в немного более дорогой школьный округ[97], например

92. Small and Verhoef, *Economics of Urban Transportation*.
93. ACCRA Cost of Living Index for Houston and Queens: 88 and 149.4.
94. *Ibid.*
95. *Ibid.*
96. *Ibid.*
97. Houston Association of Realtors, School Finder, School District Detail, Spring

Спринг-Брэнч, где средний балл выпускников школы составил в 2008 г. 1058, что выше соответствующего показателя для многих районов Нью-Йорка. Нью-йоркцы также могут попасть в более качественные школы, переехав в пригороды, однако цена жилья и затраты на поездки до работы значительно превысят те 225 тыс. долл., которые нужны для покупки приличного дома в Спринг-Брэнч.

Учитывая все эти факторы, можно сказать, что жители Хьюстона — прочный средний класс, у которого хватает денег для посещения первоклассных ресторанов техасско-мексиканской кухни *Pappasito's* и покупок в *Galleria*. У них пристойный выбор школ, на работу они ездят довольно быстро и в комфортабельных условиях. Семья в Статен-Айленде или Квинсе старается сводить концы с концами и все время помнить о том, что жизнь — борьба. Для миллионов американцев решение переехать в Хьюстон имеет вполне очевидный экономический смысл. Если дорогие города на побережье Америки желают эффективнее конкурировать с Техасом, они должны понять, как стать доступнее для обычных людей. Для людей со средним доходом важнейшее экономическое преимущество Техаса — это не более низкие налоги или более высокие заработки, а доступное жилье.

Почему жилье в Солнечном поясе так дешево?

Почему Хьюстон, Атланта, Даллас и Феникс намного дешевле городов на побережьях Америки? В непродолжительные периоды иррационального роста цены на недвижимость могут стать совершенно непонятными. Странный двукратный рост цен в Лас-Вегасе в период 2002–2006 гг., за которым последовал не менее резкий спад, остается для экономистов непостижимым[98]. Однако в более длительные периоды цены на недвижимость обычно подчиняются законам обычной экономики. Эти законы могут на короткое время искажаться, как

Branch ISD, данные получены с сайта www.har.com/school/dispDistrictDetail.cfm?id=101920.

98. Case-Shiller Home Price Indices, July 21, 2010.

это случилось в Лас-Вегасе, однако затем они снова берут свое.

Цены отражают взаимодействие спроса и предложения. Высокие цены — на жилье или любой иной товар — могут сохраняться только в том случае, когда спрос высок, а предложение ограничено. Низкие цены могут определяться как слабым спросом, так и обильным предложением. Спрос на воду огромен, однако стакан воды вы можете получить зачастую бесплатно, поскольку ее очень много. Мои ужасные рисунки медведей, которые находят благодарных зрителей в лице моих детей, никогда не смогут претендовать на высокую цену, независимо от того, как бы ограничено ни было их предложение. Низкое качество ведет к низкому спросу и небольшим ценам.

Спрос на жилье в том или ином метропольном ареале отражает заработки, доступные в нем, и различные виды комфорта, связанные с данным местом. Почти две трети вариаций в ценах разных метропольных ареалов могут объясняться доходом на душу населения и двумя температурными переменными. В среднем в метропольных ареалах цены на жилье увеличиваются на 1,35% с ростом среднего дохода семьи на 1%, и на 3% — с увеличением январских температур на 5°*F*[99]. В 1980–2000 гг. при каждом увеличении доходов в метропольном ареале на один доллар цены на недвижимость вырастали на 1,2 долл.[100]

В дорогих районах американских побережий спрос устойчив благодаря высоким доходам и другим выгодным условиям, обсуждавшимся нами в гл. 6. Калифорнийский округ Санта-Клара, где находится Кремниевая долина, отличается великолепным средиземноморским климатом и доходами, которые на 60% выше средних для США. Не удивительно, что люди будут много платить, чтобы жить там[101]. В период 2005–2007 гг. средняя

---

99. Расчеты автора на основе данных американского бюро переписи населения: U.S. Census Bureau, Census 2000, County and City Data Book 2000, table C-7, «Cities — Government Finances and Climate», www.census.gov/prod/2002pubs/00ccdb/ccoo_tabC7.pdf

100. Расчеты автора на основе данных американского бюро переписи населения: U.S. Census Bureau, Census 2000.

101. В Санта-Кларе средний доход составляет 116 079 долл., медиана — 88 846; в США в целом средний доход — 71 498 долл., медиана — 52 029. См.: U.S.

стоимость жилья в этом округе приближалась к 800 тыс. долл., что превышает средний для Америки показатель более чем в 4 раза[102]. Потом цены несколько упали, но, согласно последним данным о продажах, метропольный ареал Сан-Хосе, который включает и округ Санта-Клара, оставался наиболее дорогим местом на территории континентальных США и во II квартале 2009 г.[103]

И все-таки высокие цены в Санта-Кларе отражают не только хорошую погоду и высокие доходы. За восемь лет, с 2001 по 2008 г., в Санта-Кларе было выдано разрешение на строительство лишь 16 тыс. новых односемейных домов[104], т.е. по одному новому дому на каждые 50 акров территории. Несмотря на крайне высокий спрос, фонд односемейных домов в округе увеличился менее чем на 5%, т.е. меньше чем на треть от среднего уровня строительства в США за этот период[105]. Если бы в Кремниевой долине было построено за эти восемь лет на 200 тыс. домов больше, тогда в соответствии со стандартными данными жилищной статистики цены были бы примерно на 40% ниже, несмотря на хорошие климатические условия и высокие доходы[106].

В 2001–2008 гг. округ Харрис в Техасе, включающий Хьюстон, выдал разрешение на строительство 200 тыс. новых односемейных домов[107], т.е. почти по одному новому дому на каждые пять акров. Активное строитель-

---

Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for County of Santa Clara, California, and for the United States, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

102. *Ibid.*

103. Дороже только Гонолулу. National Association of Realtors, «Median Sales Price of Existing Single-Family Homes for Metropolitan Areas», www.realtor.org/wps/wcm/connect/497de980426de7ccb96eff03cc9fa30a/RELIQ1T_rev.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=497de980426de7ccb96eff03cc9fa30a

104. U.S. Census Bureau, Manufacturing, Mining and Construction Statistics, Residential Building Permits, www.census.gov/const/www/permitsindex.html.

105. *Ibid.*

106. В округе Санта-Клара сегодня около 390 тыс. домов, так что дополнительные 200 тыс. домов дали бы 50%-ное увеличение жилого фонда. В обычном случае оценка эластичности спроса на жилье составляет –0,7%. См.: Polinsky and Ellwood, «Empirical Reconciliation of Micrand Grouped Estimates of the Demand for Housing», где предполагается, что 50%-ное увеличение предложения недвижимости связывается с 40%-ным падением цены на жилье.

107. U.S. Census Bureau, Manufacturing, Mining and Construction Statistics, Residential Building Permits, www.census.gov/const/www/permitsindex.html

ство помогает объяснить, почему жилье в Хьюстоне настолько доступно. Конечно, дом в Хьюстоне никогда не стал бы таким же дорогим, как в Кремниевой долине, по крайней мере пока калифорнийцы больше зарабатывают и пока у них более приятная погода летом. И все же экономика Хьюстона намного крепче экономики «Ржавого пояса», а потому многие американцы предпочитают, по всей видимости, жаркий влажный климат холоду Среднего Запада. Многие хотят жить в Хьюстоне, но цены остаются достаточно низкими именно потому, что нет препятствий для застройки.

Не всякие места с низкими ценами поддерживают дешевизну за счет массивного нового строительства. Соединение двух факторов — экономического упадка и холодной погоды — ограничивает спрос на жилье в Детройте, и именно поэтому цены здесь так низки. Средний доход домохозяйства в Детройте на 48% ниже нормального для США значения, а средний дом оценивается в 90 тыс. долл., что наполовину меньше средней для США суммы[108]. Морозные зимы Детройта еще больше понижают цены, так что они оказываются даже ниже той отметки, на которую указывает уровень доходов. В действительности цены на жилье в Детройте ниже стоимости нового строительства, а потому здесь практически не будет частной застройки, а город будет по-прежнему продолжать терять население. Когда цены недостаточно велики, чтобы поддержать новое строительство, в таком районе не будет новых домов и новых людей. В таких местах, как Детройт, цены, получается, поддерживаются на низком уровне по причине низкого спроса, который сам обусловлен крайне низким уровнем строительства в городе. А в таких местах, как Хьюстон, цены поддерживаются на низком уровне за счет обильного предложения, а не низкого спроса, поскольку город активно застраивается.

Большой объем строительства не только снижает цены, но и уменьшает их колебания, в том числе и те, которые недавно сотрясали всю экономику Америки.

---

108. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Detroit and for the United States, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

В период с мая 2002 г. по май 2006 г., когда был зафиксирован пик недавнего пузыря недвижимости, цены на жилье в США выросли на 64% (по данным Кейса-Шиллера на недвижимость, охватывающим 20 крупных метропольных ареалов: за счет анализа повторных продаж одних и тех же домов эта система сбора данных стремится исключить влияние изменений в качестве жилья)[109]. Из данных Кейса-Шиллера исключен Хьюстон, но включен Даллас, который очень похож на него по рынку недвижимости. В Далласе цены за эти четыре года выросли лишь на 8%, что меньше роста уровня инфляции[110]. За три года после пика пузыря цены упали в среднем на 32%, однако цены в Далласе упали лишь на 5,5%[111]. Когда цены почти по всей Америке резко снижались, цены в Хьюстоне, по данным Национальной ассоциации риелторов, оставались почти постоянными. Средняя продажная цена в 2007 г. была 152500 долл., 151600 — в 2008 г. и 153100 — в 2009 г.[112]

Цены в Хьюстоне оставались плоскими, несмотря на крайнюю волатильность рынков недвижимости по всему миру, именно по той причине, что строительство отвечало на изменяющийся спрос. В 2006 г., на самом пике роста, в округе Харрис было выдано разрешение на строительство более 30 тыс. объектов, и благодаря этому строительству цены оставались низкими. В 2008 г. строительство снизилось наполовину, а потому снижение цен было сглажено[113].

Эластичное предложение недвижимости обычно ограничивает рост пузыря цен. С 1996 по 2006 г. реальные цены выросли в среднем на 94% в 26 городах Америки, где строительство было наиболее затруднено, но лишь на 28% в 28 городах, минимально ограничивающих предложение жилья[114]. Во время бума 1980-х гг. цены

---

109. Case-Shiller Home Price Indices (July 21, 2010).

110. *Ibid.*

111. *Ibid.*

112. National Association of Realtors, «Median Sales Price of Existing Single-Family Homes for Metropolitan Areas», www.realtor.org/wps/wcm/connect/497de980426de7ccb96eff03cc9fa30a/REL10Q1T_rev.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=497de980426de7ccb96eff03cc9fa30a

113. U.S. Census Bureau, Manufacturing, Mining and Construction Statistics, Residential Building Permits, www.census.gov/const/www/permitsindex.html

114. Glaeser et al., «Housing Supply and Housing Bubbles».

на недвижимость выросли на 29% в зонах с ограниченным строительством, но лишь на 3% в местах с эластичным предложением[115]. Гибкое предложение недвижимости — не абсолютно надежное противоядие от безумия покупателей домов; например, в Лас-Вегасе и Фениксе немного барьеров застройке, и все же эти места столкнулись с крайне значительными и болезненными колебаниями цен. Но эластичное предложение уменьшает вероятность подобных эпизодов.

Техасские строители могут предложить так много новых недорогих домов, потому что себестоимость строительства стандартного дома в Хьюстоне составляет примерно 75 долл. за кв. фут[116]. Почему жилье в Техасе или любом другом месте, где много земли, должно стоить намного больше себестоимости строительства дома? В Техасе и Калифорнии так много места, что даже если бы *весь мир* жил в двух этих штатах, у каждого человека было бы более 1600 кв. футов земли[117]. Избыток земли в Америке означал, что почти на всей ее территории стоимость дома обычно превышала его себестоимость самое большее на 25%[118].

Но на большей части территории побережий Америки цены намного выше себестоимости строительства. В Лос-Анджелесе себестоимость строительства на 25% выше, чем в Хьюстоне, однако жилье дороже на 350%[119]. Сравнить Хьюстон с Манхэттеном уже сложнее, поскольку строить в высоту намного дороже, чем застраивать периферию города. Однако в последние годы цены на новые кондоминиумы были по крайней мере в 2 раза выше стоимости высотной застройки. То есть за высокие цены на побережьях Америки отвечает не себестоимость строительства.

Наиболее очевидное объяснение высоких цен при-

---

115. *Ibid.*

116. Gyourko and Saiz, «Construction Costs».

117. U. S. Census Bureau, State and County Quickfacts, http://quickfacts.census.gov/qfd/states; U. S. Census Bureau, International Database, World Population Summary, www.census.gov/ipc/www/idb/worldpopinfo.php

118. Gyourko and Saiz, «Construction Costs».

119. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2006–2007 Data Profile for the City of Houston and the City of Los Angeles, данные получены при помощи сервиса American FactFinder; Gyourko and Saiz, «Construction Costs».

брежной Америки состоит в том, что земля здесь в большем дефиците, а потому дорогая. Конечно, на Манхэттене земли немного, вот почему люди готовы тратить большие средства на высотную застройку. Но для того чтобы добавить еще один этаж к высотному дому, дополнительная земля не нужна, так что ее нехватка не может объяснить, почему цены на Манхэттене намного выше стоимости добавления дополнительного этажа. Кроме того, в дорогих пригородных районах, таких как Санта-Клара или округ Вестчестер в Нью-Йорке, земли из расчета на домохозяйство больше, чем в Хьюстоне. В округе Харрис (Техас) 3,6 человека на акр. Соответствующие показатели для Вестчестера и Санта-Клары составляют 3,44 и два человека на акр[120]. В этих местах полно земли, просто она недоступна для застройки.

Земля бывает разной. На плоской территории легко строить, тогда как холмы уже проблематичны. Работы по местной топографии экономиста из Уортона Альберта Сайза показывают, что естественные препятствия строительству, включая горы и воду, могут объяснить различия в предложении жилья в метропольных ареалах[121]. Хьюстон стоит на достаточно плоской территории, как и большая часть округа Вестчестер, тогда как Кремниевая долина находится в гораздо более гористой местности. Но даже если 60% территории округа Санта-Клара слишком холмистые, чтобы там можно было строить, на каждый акр земли здесь все равно приходится лишь пять человек и два дома, что вряд ли говорит о перенаселенности.

В округе Санта-Клара, как и на большей части побережий США, имеет место нехватка земли, однако эта нехватка — искусственный продукт правил и норм, а не природы. Вместе с Брайсом Уордом и Дженни Шуэц я попытался оценить нормы землепользования в большом Бостоне. В большинстве из 187 городов и городских поселков минимальный размер земельного участка был

120. Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790–2002»; U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for Harris County, Texas, Westchester County, New York, and Santa Clara County, California, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

121. Saiz, «Geographic Determinants».

больше трети акра. В большинстве этих мест лишь 10% и менее земли могло использоваться для постройки многоквартирных домов[122].

На протяжении последних 30 лет в городах Массачусетса вводились все более строгие правила, мешающие новому строительству и разделу земли. Один муниципалитет запрещает строительство везде, где есть «опасные большие лужи». Защита водоемов — важное дело, однако доведенный до крайности экологизм превращается в простой принцип «только не в моем дворе», в сознательное противодействие любому новому строительству.

В Массачусетсе чем больше ограничений на землепользование, тем меньше строительства. Каждый новый вид правил связывается с падением строительства примерно на 10%. В 1980–2002 гг. увеличение минимального земельного участка в разных районах на 10 тыс. кв. футов, или четверть акра, связывается с 10%-ным падением застройки. И это не должно удивлять. Запас земли постоянен. Если вы требуете отводить под каждый дом больше земли, вы получаете меньше домов и более высокие цены. Это увеличение минимального земельного участка на 10 тыс. кв. футов приносит с собой прирост в ценах на 4%. Ограничения на рост в Калифорнии также уменьшили объем нового строительства и подняли цены. В действительности эта схема применима ко всей стране. В дорогих прибрежных районах Америки предложение жилья ограничивается не нехваткой земли, а именно государственной политикой, мешающей строительству.

Напротив, в Хьюстоне власти всегда выступали за строительство. Город был основан двумя застройщиками[123] из северной части штата Нью-Йорк, которые приманивали потенциальных поселенцев пресной водой и океанскими бризами[124]. За следующие 150 лет бизнес, возглавляемый Хьюстонской торговой палатой, продолжал привлекать жителей не всегда честными обещаниями и постепенно сделал из Хьюстона город-гигант. Самое главное, руководители города гарантировали, что ничто не будет мешать новому строительству. Хьюстон

122. Glaeser et al., «Regulation and the Rise in Housing Prices».
123. Haley, *Sam Houston*.
124. Schadewald, «Salute to the Allen Brothers».

отличается от всех американских городов тем, что у него нет кодекса зонирования. И застройщики успешнее, чем в любом ином месте, смогли доказать, что ограничения на строительство сделают город менее доступным для людей среднего достатка. Эти аргументы, конечно, работали на их прибыли, но они все равно верны. Машина свободного роста, построенная в Хьюстоне, в действительности добилась больших успехов в обеспечении людей доступным жильем, чем любой из прогрессивных реформаторов на западном или восточном побережье Америки.

В начале 1920-х гг. Нью-Йорк тоже был раем строителей, и поэтому жилье оставалось доступным. В послевоенные годы в Нью-Йорке постоянно вводились новые ограничения на застройку, а недостаток частного предложения попытались возместить регулированием аренды и государственным жильем. Эта стратегия полностью провалилось, как и во всех странах Европы. Единственный способ обеспечения дешевым массовым жильем — ослабить давление на застройщиков.

Левиттаун, Зе-Вудлендс и сотни других больших пригородов можно построить по столь небольшой цене потому, что строительство ведется в массовом масштабе. Массовое производство позволило сделать одежду и машины доступными для каждого; точно так же оно повлияло и на рынок недвижимости. Такие города, как Нью-Йорк и Сан-Франциско, заявляющие, будто они стремятся предоставлять беднякам недорогое жилье, обычно недоступны для них. Тогда как Техас, никогда не отстаивавший идею социального жилья, вышел на лидирующие в стране позиции по строительству недорогих домов. Если старые города с их высокими ценами хотят конкурировать с ним, они должны действовать как Хьюстон и просто больше строить.

Что не так с расползанием?

В XIX в. рост американских городов был вызван экономикой. Люди переезжали в такие места, как Чикаго, поскольку они были двигателями экономики. В XX в. население, уровень жизни которого постоянно повы-

шался, стало выбирать место проживания на основе качества жизни и заработных плат. На первых этапах рост Лос-Анджелеса был обусловлен нефтяными скважинами и портом города, а также климатом, который привлекал отошедших от дел фермеров со Среднего Запада и бездомных авторов, вроде Фрэнка Баума и Эдгара Райса Берроуза. Когда люди переезжают в более производительные места, страна в целом экономически развивается. Когда же люди переезжают в приятные места, они больше наслаждаются жизнью, а в местах с более мягким климатом они потребляют меньше энергии.

Однако к концу XX в. государственная политика, как на местном, так и национальном уровнях, начала играть чрезмерную роль в трансформации городов. Как мы уже выяснили, наиболее быстро растущие города США — Атланта, Даллас, Хьюстон и Феникс — растут не по причине высоких зарплат или мягкого климата, а потому, что их руководство более расположено к новой застройке, чем старые города Калифорнии и Северо-Востока. Траектория будущего движения Америки определяется причудами местных комитетов зонирования, которые не хотят, чтобы в продуктивных и приятных для жизни районах проживало больше людей.

Не менее важную, но малозаметную роль в вытеснении людей в пригороды сыграл еще один комплекс политических программ. Мой собственный пример едва ли показателен, поэтому я всегда остерегаюсь использовать свою жизнь для выводов о чьей-то чужой жизни, однако мое решение переехать в пригород было совершенно обычным, и определялось оно, по большей части, общими факторами. В начале этой главы я уже перечислил причины, которые заставили меня уехать в пригород: жизненное пространство, мягкая трава для маленьких детей, в которой им удобно валяться, желание разнообразить свою жизнь за счет некоторой дистанции по отношению к работодателю, быстрая дорога от дома до работы и хорошие школы. Из этих двух факторов только два — трава и расстояние до Гарварда — не зависят от государственной политики.

Моя жена и я вполне понимали, что мы хотим жить там, где нас не будут окружать наши студенты и коллеги, но это не обязательно означает, что надо жить в при-

городе. Мы могли бы переехать в Бостон, прекрасный и приятный для жизни город. Один из факторов, сыгравших против Бостона, состоял в том, что поездка в пять миль от городской квартиры через Чарльз Ривер заняла бы не меньше времени, чем 15-мильный переезд из пригорода. Если я ухожу из дома достаточно рано, эта поездка может занять у меня меньше 25 минут благодаря федеральному правительству, которое частично финансировало Массачусетскую магистраль, а также недавно проведенному расширению дороги, из-за которого мои поездки в аэропорт Логана стали еще быстрее. И хотя если говорить о государственной политике, я отношусь с определенным скепсисом к 18 млрд долл., потраченных на «Большую нору» (*Big Dig*), глупо было бы не пользоваться этим туннелем по дороге в Логан[125]. Мои переезды дешевы еще и потому, что американские правительства, в отличие от европейских, решили не вводить большие налоги на бензин.

Другой фактор, подтолкнувший нас к переезду в пригороды,— стоимость жилья. Кембридж строго ограничивает новое строительство, поддерживая высокие цены, однако и в моем пригороде искусственно завышенные цены, обусловленные драконовскими ограничениями на новое строительство. В этом случае важное различие между городом и пригородом в том, что федеральное правительство значительно субсидирует домовладение, предоставляя мне возможность вычета процентов по ипотеке. Благодаря этой субсидии домовладение дешевле аренды, но политика, поддерживающая домовладение, неизбежно работает против города.

Старая и страстная любовная история между американскими политиками и домовладением — это проклятие для городов, которые движут американской экономикой. Более 85% людей, живущих в многосемейных домах, снимают свою жилплощадь. Более 85% людей, живущих в односемейных отдельных строениях, являются его собственниками[126]. И эта связь — не просто статистическая условность. Вполне логично, когда у одного

125. Stern, «Boston's Big Dig Wraps Up».

126. U.S. Census Bureau, U.S. Census 2000, Data Profile for the United States, Summary File 3, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

дома один собственник. Когда люди снимают односемейные дома, они нередко плохо о них заботятся. Дома теряют в стоимости примерно 1,5% в год, когда в них живут арендаторы, а не собственники, которые прилагают много усилий к поддержанию в хорошем состоянии столь важного для них актива[127]. Тогда как в многосемейных домах долевая собственность оказывается большой головной болью. Достаточно вспомнить о битвах, сотрясающих правления кооперативов. Поскольку плотно населенные города заполнены многоквартирными зданиями, в них много арендаторов. 76% жилых квартир Манхэттена сдается[128]. Когда федеральное правительство стимулирует людей к домовладению, оно неявно подталкивает их к тому, чтобы они уезжали из густонаселенных городов.

Вероятно, наиболее важная государственная программа, склоняющая к переезду в пригороды,—это наша школьная система. Большие города привлекают бедных людей по многим причинам, однако обучение детей бедных родителей ложится тяжелым грузом на систему городских школ. Школы больших городов демонстрируют обычно более низкую успеваемость, хотя тратят на ученика столько же или даже больше, чем многие пригородные школьные районы[129]. Нет причин, по которым в больших городах не может быть отличных школ. В Париже расположены некоторые из самых лучших школ во всем мире, а многие большие американские города могут похвалиться великолепными частными и специальными школами. Те самые силы конкуренции и плотности, превращающие большие города в площадку для прекрасных ресторанов, могут сделать их и превосходными местами для образования.

Однако государственная школьная система означает, по существу, то, что школами в центральных районах городов управляет государственная квази-монополия. Она должна заниматься сотнями тысяч не самых обеспечен-

---

127. Shilling et al.,«Measuring Depreciation».

128. U.S.Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for New York County (Manhattan), данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

129. Loveless, «How Well Are American Students Learning?»

ных детей, а потому не может дать первоклассного образования детям из высшего среднего класса, по крайней мере если сравнивать с гомогенным пригородом, заселенным представителями этого высшего среднего класса. Американская школьная система, которая вынуждает людей переезжать ради более качественных государственных школ, стала еще одним совершенно бессмысленным проклятием городов.

Как уже отмечалось, эту проблему можно было бы облегчить, сдвинувшись влево или вправо. Если бы США пошли по пути Франции и построили общенациональную качественную школьную систему, финансируемую государством, было бы меньше причин бежать в пригородные районы. Если бы в США была принята массовая ваучерная программа, благодаря которой люди могли бы выбирать, в какую школу отправлять детей, тогда городская конкуренция привела бы к тому, что в городах появились бы более качественные школы, а горожане всегда могли бы послать своих детей в пригородные школы. У существующей сегодня системы есть свои преимущества: местный контроль над небольшими школьными округами *может* дать детям в этих школах прекрасное образование. Но для наших городов такая система стала катастрофой.

В пригородах самих по себе нет ничего плохого, и в Хьюстоне действительно многое может нравиться. Расползание Солнечного пояса отвечает ожиданиям многих людей. Однако расползание того рода, что воплощено в Хьюстоне, стимулировалось ошибочными государственными программами. Проблема с ростом Хьюстона не в самом этом городе, а в том, что в других, более продуктивных в экономическом отношении местах с более мягким климатом применялись нормы, ограничивающие застройку и снижающие доступность жилья. Нет смысла винить в этом пригороды и их жителей. Проблема в коридорах власти, где были созданы стимулы, заставляющие многих американцев уезжать из своих городов.

Тот факт, что пригороды по-прежнему искусственно раздуваются ошибочными политическими программами, может стать для некоторых встревоженных урбанистов источником надежды. Ведь подобные программы —

не навсегда. В 2005 г. комиссия по налоговой реформе, возглавляемая президентом-республиканцем из Техаса, который много раз восхвалял общество собственников, выступила за значительное снижение объема вычетов по ипотечным кредитам[130]. Если наши жилищные программы перестанут работать против города, большие города станут доступнее.

Кроме того, многие преимущества пригородов потеряют значение, если Америка продолжит расти. Возможность быстро доехать до работы по большой и незагруженной трассе — важное для многих преимущество, но по мере роста расползания эти автотрассы будут все больше загружаться. Уже сейчас мы видим людей, которые ценят свое время, а потому возвращаются в некогда истоптанные центральные районы, вроде Трибеки, где можно дойти до работы пешком.

Сегодня пригородные школы в среднем лучше, чем в больших городах. Но это не связано с какими-то незыблемыми законами. Хорошо управляемые городские школы, способные привлечь человеческий капитал города и воспользоваться энергией конкуренции, могут превзойти пригородные школы, и иногда они действительно добиваются такого результата. Некогда казалось, что большие города всегда будут означать преступность, но теперь это уже не так. Несомненно, могут настать времена, когда города будут считаться лучшими местами для обучения детей.

Устранение ошибочных политических программ, вредящих нашим городам, имеет смысл и потому, что у расползания есть не только преимущества, но и издержки. Как и большинство других быстро растущих мест, расползающиеся пригороды должны решать проблемы водоснабжения, санитарии и транспортной загруженности. Возможно, самый важный экономический вопрос в том, могут ли пригородные офисные анклавы порождать тот же уровень интеллектуального оживления, что и традиционные городские центры. В этих районах намного меньше случайных взаимодействий, причем зачастую они сосредоточены на какой-то отдельной отрас-

130. *Report of the President's Advisory Panel on Federal Tax Reform.*

ли, что снижает вероятность междисциплинарных контактов, производящих инновации.

Однако самый тревожный аспект этой картины заключается в том, что в будущем развивающийся мир может перенять тот жизненный стиль, ориентированный на автомобили, который царит сегодня в большей части Америки. Немногие города кажутся столь же гигантскими, как Сан-Паулу, с его несколькими высотными центрами, расходящимися от внутреннего города. Городская территория охватывает многие мили. Многие пригороды Сан-Паулу — это традиционные для развивающегося мира бедняцкие поселения, население которых добирается на работу на общественном транспорте, а живет в небольших домах, которые в Европе или США сочли бы не соответствующими никаким стандартам. Но здесь также много и богатых анклавов, которые очень похожи на пригороды Хьюстона. Такие же места мы находим вблизи Бангалора, Мумбая, Каира, Мехико и многих других быстро растущих городов по всему миру.

Если весь мир станет похож на Хьюстон, углеродный след планеты увеличится во много раз. Жители Хьюстона, что соответствует логике пригородной жизни,— одни из наиболее значительных производителей углекислоты в стране. Все эти дни с температурой выше 32 градусов и вся эта влажность означают, что Хьюстон потребляет огромное количество электроэнергии. А поездки на машинах сжигают море бензина. Урбанизация будет продолжаться в Индии и Китае, и это хорошо, поскольку у сельской бедности нет будущего. Однако для планеты будет намного лучше, если городское население будет жить в густонаселенных городах, выстроенных на базе лифта, а не в расползающихся ареалах, ориентированных на автомобили.

ГЛАВА 8
Что может быть зеленее битумного покрытия?

В ОДИН прекрасный апрельский день 1844 г. двое молодых людей отправились на прогулку по лесу близ Конкорд-Ривер. Поскольку дождей в последнее время было мало, вода стояла низко, и они могли «добыть себе пропитание прямо из реки, уподобившись индейцам»[1]. При помощи спички, взятой у сапожника, они разожгли костер на сосновом пне рядом с прудом Фэр-Хэвен. Видимо, двое бесстрашных исследователей были голодны и намеревались сварить себе уху.

Но нехватка дождей, упростившая рыбалку, иссушила траву вокруг их лесной кухни, поэтому она легко воспламенилась. Ветер распространил огонь по траве, а «поскольку все вокруг горело, как корабль с порохом, пламя быстро охватило всю территорию, и прошли часы, прежде чем оно немного унялось»[2]. Один из юношей побежал в город, чтобы поднять тревогу, однако остановить огонь не получалось. Более 300 акров девственного леса было скошено огнем, неосторожно разведенным двумя молодыми искателями приключений.

Медвежонок Смоки[3] мог бы использовать эту историю для рассказа детям об опасности пожара в лесу, но один из виновников происшествия упорно отрицал свою вину. Он написал: «Я развел огонь в лесу, но сделал все правильно, так что ровно так же в лес могла уда-

---

1. Thoreau, *I to Myself*, 52.
2. *Ibid.*, 52.
3. Имеется в виду «Smokey the Bear», талисман Лесохозяйственной службы США и персонаж образовательных и пропагандистских материалов, направленных на защиту лесов от пожара. — *Прим. перев.*

рить молния»[4]. Другие жители Конкорда не торопились его прощать, относясь к действиям непреднамеренного поджигателя с понятным неодобрением. Молодого поджигателя называли «отъявленным негодяем» и «болтуном»[5]. Текст из газеты *Concord Freeman* читается так, словно бы дородный житель Новой Англии XIX в. начал говорить голосом Смоки: «Остается только надеяться, что этот плачевный итог элементарной неосторожности запомнится всем тем, кто посещает леса, чтобы отдохнуть».

Этим нераскаявшимся поджигателем был Генри Дэвид Торо, выпускник Гарварда, работавший неполный день, который потом станет святым покровителем экологизма. «Уолден» Торо — одна из тех редких книг, влияние которых со временем, похоже, только растет. При жизни его дневник, в котором описывается два года изолированной жизни, не привлек особого внимания. Однако в XX в. он стал мировым бестселлером, который читали миллионы и по которому преподавали «зеленые» учителя по всему миру.

Торо любил лес, но также принадлежал к городским интеллектуалам. Он получил образование в Гарварде, интеллектуальной оранжерее начала XIX в. Еще важнее то, что он входил в группу одаренных людей, собранную Ральфом Уолдо Эмерсоном в Конкорде, городе, полном весьма оригинальных мыслителей. Эмерсон привлекал и иногда финансировал самые светлые головы, включая Германа Мелвилла, Натаниэля Готорна, Маргарет Фуллер, Бронсона Олкотта, Луизу Мэй Олкотт и самого Торо.

Торо был членом эмерсоновского салона трансценденталистов, но он воспевал добродетели сельского уединения, а не городское общение. В своем введении к «Уолдену» Эмерсон описал Торо как «иконоборца от литературы, который редко благодарил своих коллег за услуги, не слишком уважал их, хотя и был многим им обязан»[6]. Смог бы Торо так хорошо написать о жизни в одиночестве, если бы не был связан со многими умными людьми из городов? Но все же красноречие «Уолдена» направлено на прославление лесного одиночества. Торо и его уче-

---

4. *Ibid.*, 54.
5. *Ibid.*, 52; Thoreau, *Journal*, vol. 2, 25.
6. Thoreau, *Walden and Resistance*.

ники редко обращали внимание на добродетели городов, и точно так же их не впечатлили предостережения *Concord Freeman* относительно отдыха на природе.

Хождения Торо по лесу больше помогли его душе, чем самим лесам, а мой собственный переезд за город нанес окружающей среде лишь вред. Раньше я был относительно бережливым потребителем энергии, но тут я стал производить огромное количество углекислоты. Если мое компактное городское жилье можно было легко обогреть, для обогрева просторного дома в зимней Новой Англии требуются сотни галлонов топлива. Мои скромные попытки снизить потребление энергии привели к тому, что моя мать обвинила меня в том, что я хочу заморозить детей. Я бы назвал это воспитанием характера. Из-за всего этого освещения, кондиционирования и бытовой аппаратуры мои счета за электричество выросли втрое. Конечно, как и почти все загородные жители Америки, я попал в зависимость от автомобиля, сжигая примерно по галлону бензина каждый раз, когда мне приходилось ездить в большой продуктовый магазин. Все это кажется довольно абсурдным тому, кто, родившись в городе, начал учиться водить автомобиль лишь в колледже.

Моя история, как и история Торо, подчеркивает один вывод: города гораздо лучше для окружающей среды, чем жизнь на природе. Усадьба в лесу может показаться правильным методом демонстрации своей любви к природе, но на самом деле жизнь в бетонных джунглях намного полезнее для экологии. Мы, люди,— деструктивный вид, даже когда, как Торо, пытаемся быть другими. Мы сжигаем леса и нефть, неизбежно нанося урон окружающему нас ландшафту. Если вы любите природу, держитесь от нее подальше.

В 1970 г. Джейн Джекобс утверждала, что мы могли бы минимизировать ущерб, наносимый нами окружающей среде, если бы стали селиться в высотных зданиях, а на работу ходить пешком, и эта мысль была прекрасно развита Дэвидом Оуэном в книге «Зеленый Метрополис»[7]. Мы максимизируем ущерб, когда стремимся во что бы то ни стало жить в окружении полян и лесов. Меньшая плотность населения неизбежно ведет к боль-

7. Jacobs, *Death and Life*, Random House; David Owen, *Green Metropolis*.

шему числу поездок, которые требуют энергии. И хотя жизнь на большей жилой территории, несомненно, имеет свои преимущества, большие пригородные дома потребляют больше энергии.

Сегодня все еще идут споры об отношении между парниковыми газами и глобальным потеплением, при этом будущие последствия глобального потепления для нашей планеты пока неясны. Я не климатолог, поэтому немногое могу добавить к этим горячим спорам. Однако даже те, кто сомневаются в том, что именно человек — основная причина недавнего роста мировой температуры, должны признать, что с огромным увеличением выбрасываемой нами углекислоты связаны определенные экологические риски.

Каждый, кто считает, что глобальное потепление — реальная опасность, должен отнестись к жизни в городе как к составной части решения. В следующие пятьдесят лет Китай и Индия перестанут быть бедными сельскими странами, и это само по себе хорошо. Они перейдут от ферм к городской жизни — так же, как когда-то это сделали США и Европа. Если миллиарды китайцев и индийцев будут стремиться к жизни в зеленых пригородах, а также к большим домам и машинам, с ними связанными, мировые выбросы углекислоты взмоют до небес. Некоторые экологисты предпочли бы, чтобы эти страны и далее оставались сельскими. К счастью, это уже невозможно. Сельская жизнь означала бы бедность со всеми ее проблемами. Главный вопрос: чем именно станет развивающаяся Азия — континентом автомобилистов из пригородов или же территорий пользователей общественного транспорта.

Экологисты могут выступить за жизнь в бетонных городах как элемент «зеленой» программы, но для этого они должны отказаться от своей антипатии к бетону. Сегодня в семьях, заботящихся об экологии, детей воспитывают на истории Доктора Сьюза о Лораксе, в которой изображен безжалостный город, уничтоживший некогда прекрасную долину[8]. Настоящие экологисты должны выкинуть эту книжку в мусорную корзину и заявить об Ошибке Лоракса, заключающейся во мнении, будто

8. Seuss, *Lorax*.

города вредны для окружающей среды. Такие первопроходцы высотного строительства, как Уильям Ле Барон Дженни и А. Э. Лефкур, — гораздо более надежные проводники в мир зеленого будущего, чем Генри Дэвид Торо.

Мечта о зеленой жизни

Несправедливо, конечно, представлять Торо так, словно бы он один расхваливал жизнь на просторе. Тысячелетиями писатели прославляли возвращение к природе, которое имело определенный смысл до того, как в городах появилась чистая вода. Классический поэт Гораций, оставивший ферму отца, чтобы учиться в Афинах и Риме, писал, что «хор писателей все как один презирают город, стремясь к священной роще»[9]. В начале XIX в. старые добрые удовольствия жизни в английской деревни подняла на щит лучшая команда по пиару. Вордсворт, Кольридж, Китс, Шелли[10] и близкие к ним романтические поэты — все они прославляли величие деревенской жизни.

Эти поэты просто реагировали на первую волну промышленной урбанизации. Нет ничего загадочного в том, что они видели больше поэзии в осени или западном ветре, чем в ткацкой фабрике. Байрон был одним из немногих защитников луддитов в палате лордов. В определенном смысле годы, проведенные Торо в Уолдене, — это просто крайняя версия жизни Вордсворта в Озерном краю. Действительно, и у того и у другого были определенные причины бежать от болезней и беспорядков городов XIX в., где жизнь слишком часто была отвратительной и недолгой.

Любовь романтиков к природе распространилась и на более практические искусства — архитектуру и городское планирование. Джон Рескин воспитывался в Лондоне первой половины XIX в., но как критик он призывал художников «вернуться — совершенно прямодушно — к природе, ничего не отвергая и ничего не выбирая»[11].

---

9. Horace, *Satires and Epistles*, 283.

10. См. например: Ferguson et al., Norton Anthology of Poetry: Wordsworth, «I Wandered Lonely as a Cloud», p. 801; Coleridge,«Frost at Midnight», pp. 810–812; Keats,«Bright Star», p. 940; Shelley, «Mont Blanc», pp. 866–870.

11. Ruskin, *Works*, vol. 3, 624.

Он ненавидел стандартизацию, характерную и для индустриализацию, и для классического искусства. Ему нравились причуды природы и готические строения. Рескин стал также одним из первых сторонников городского планирования[12]. Он требовал, чтобы «из любой части города можно было за несколько минут пешком добраться до совершенно чистого воздуха, зеленой травы и вида дальнего горизонта»[13]. Он думал о небольшом, окруженном стенами городе, за которыми располагался бы пояс «прекрасного сада с фруктовыми деревьями»[14]. Идеи Рескина претерпели некоторое изменение, когда пересекли Атлантику, поскольку Питер Б. Уайт, один из тех, благодаря кому в США появились небоскребы, начинал как один из наиболее ярых американских сторонников Рескина.

Наслаждение природой — это, в определенном смысле, уже роскошь, и этим отчасти объясняется, почему экологизм укреплялся по мере того, как человечество становилось богаче. Голодным людям вряд ли понравится идея отказаться от достойного обеда ради «дальнего горизонта»[15]. Бедные фермеры, приезжавшие на заводы Манчестера, добровольно отказывались от природы, чтобы заработать хлеба. Но когда в XIX в. мир постепенно богател, все большие группы населения стали стремиться к тому, чтобы в их тесной городской жизни было побольше зелени. Открытые пространства позволяли немного отдохнуть от спертого воздуха и протухшей воды первых индустриальных городов.

История показывает, что богатым удавалось совмещать город с деревней за счет двух домов. Зимние месяцы они проводили в городе. А в жаркие лета, когда болезни распространяются намного быстрее, состоятельные люди бежали из городов в свои сельские владения. И все же эта модель не получила широкого распространения, поскольку строительство двух домов — крайне дорогой для горожан способ приобщения к природе. Из общего жилого фонда Америки, насчитывающего 128 млн объектов, немногим более трех миллионов яв-

12. Ruskin, *Genius*, 1997, 353.
13. Ruskin, *Genius*, 353.
14. *Ibid.*
15. *Ibid.*

ляются вторыми домами, предназначенными исключительно для отдыха[16].

Более доступная альтернатива — вернуть природу в город, к чему издавна стремились планировщики городов. Рескин предложил один из вариантов этого идеала: небольшой город, окруженный зеленым поясом. Эбенезер Говард, гигант городского планирования, написал в 1898 г. свою классическую работу «Зеленые города завтрашнего дня», развив идеи Рескина одновременно в интеллектуальном и литературном отношении[17]. Города-сады Говарда должна была окружать большая территория, которая поставляла бы еду, чистый воздух и пространство для отдыха горожан. В XX в. зеленые пояса стали обычным элементом в английском городском планировании. Сегодня лондонский зеленый пояс занимает более 2000 кв. миль, в Торонто он даже больше, также эти кольца природы стали популярны на северо-западном американском побережье Тихого океана.

Однако лондонский зеленый пояс показывает ограниченность этой стратегии. Если вы находитесь в центральном Лондоне, вряд ли вы сможете дойти до зеленого пояса пешком[18]; чтобы выехать за границу Лондона на общественном транспорте, легко может уйти более часа. Зеленые пояса могут служить для ограничения роста города — что не всегда хорошо, однако они неспособны приблизить деревья к повседневной жизни жителей больших городов.

Чтобы исправить этот недостаток, городские планировщики начали в XIX в. создавать парки. В США Фредерик Лоу Олмстед специализировался на обустройстве пасторальных пейзажей в центре города[19]. Центральный парк Олмстеда в Нью-Йорке остается замечательным примером рукотворного чудо-леса, который находится в центре чрезвычайно плотного городского пространства. Олмстед подарил Бостону парковую си-

---

16. U. S. Department of Housing and Urban Development and U. S. Census Bureau, Current Housing Reports, *American Housing Survey for the United States: 2007*, H150/07, Sept. 2008, www.census.gov/prod/2008pubs/h150-07.pdf, table 1A-1.
17. Первоначально книга была опубликована под заглавием «Завтра: мирный путь к реальной реформе» (*Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform*).
18. Оценки основаны на сервисе Journey Planner (сайт www.tfl.gov.uk/tube).
19. Rybczynski, *Clearing in the Distance*.

стему «Жемчужное ожерелье», построил Джексон-Парк в Чикаго и создал для Детройта Белл-Айл. Он создавал зеленые территории в Баффало, Луисвилле, Милуоки, Монреале и Вашингтоне, а также помогал в разработке планов кампусов Беркли и Стэнфорда. Хотя некоторые считают спорной ценность отдельных его проектов, большинство жителей, облагодетельствованных Олмстедом, были благодарны ему за то, что ему удалось разбавить все эти плотные города зелеными зонами.

Но главным способом слияния города и природы стали не зеленые пояса и не центральные парки. Напротив, миллионы людей поддержали гораздо более радикальный подход, последовав за примером Торо и Вордсворта куда более решительно. С конца XIX в. пригородная застройка сделала усадьбы, близкие к деревенскому стилю, доступнее для обычных людей. Везде — начиная с Бринн-Мора и заканчивая хьюстонским Вудлендсом,— застройщики строили дома на больших лесистых территориях. Зачем мириться с неудобствами общих парков или долгих поездок на природу, когда вы можете жить, прямо как Торо, рядом с деревьями, которые растут буквально за вашей дверью?

Появление более быстрого и дешевого транспорта создало возможности для жизни в лесу и работы в городе. Трамваи позволили таким городам, как массачусетский Бруклин, расти, поскольку они обеспечивали одновременно зелеными территориями и доступом к плотной городской жизни. В одном описании 1841 г. отмечается: «Весь этот район Бруклина напоминает пейзажный парк, во всей Америке нет ничего подобного, ничего столь же скромного и очаровательного, как эти тропинки, которые тянутся от одного коттеджа или поместья к другому». Кто бы ни захотел так жить, по крайней мере, если это ему по карману?

Олмстед сам был занял в пригородном строительном бизнесе в 1869 г., когда планировал Риверсайд, находящийся на границе Чикаго и являющийся, возможно, первым «спланированным» пригородом Америки. Вместе со своим партнером Кальвертом Во они стремились избежать правильных решеток в планировании улиц, отдавая предпочтение изгибающимся дорогам, которые должны были пройти по естественным путям. Зе-

мельные участки были огромными, не было и недостатка в деревьях. Так родился современный пригород.

Однако еще в 1920-х гг. многие аналитики городского развития не понимали тренда, ведущего к пригородной жизни в окружении деревьев. Такие архитекторы, как Рэймонд Худ, который позднее строил Рокфеллер-центр, Хью Феррис и другие, считали, что будущее города похоже, скорее, на Готам-Сити Бэтмэна. В действительности рисунки Ферриса являются, вероятно, одним из источников комикса. На них был изображен вертикальный мир высотных зданий, соединенных многоуровневыми трассами со встроенными ангарами для самолетов. В придуманном Ле Корбюзье городе будущего должно было быть намного больше зелени, но и он выглядел миром огромных башен. Мрачные перспективы такого городского будущего были отражены Фрицом Лангом в его фильме 1929 г. «Метрополис».

Как выяснилось, 1920-е гг. стали рекордными для вертикального строительства в Америке. В 1930–1933 гг. было закончено пять новых зданий высотой чуть более 849 футов[20] — такова высота самого большого на сегодняшний день западноевропейского небоскреба[21]. В следующие 36 лет Америка не построила ни одного здания такой высоты[22]. И все это движение вверх затмевалось развитием мест, которые больше напоминали Бруклин и Риверсайд, чем Рокфеллер-центр. Трамваи позволили жить рядом с природой, не уезжая из города, лишь небольшому числу обеспеченных горожан, тогда как благодаря автомобилям пригороды стали по карману любому представителю среднего класса. Когда, в конце концов, автомобиль победил лифт, большинство американцев стали жить в пригородных районах, совмещающих город с природой.

Хотя автомобиль позволил людям уезжать в пригороды, экологисты продолжали защищать миллионы

---

20. Эмпайр-стейт-билдинг (1931); Крайслер-билдинг (1930); Американ-интернэшнл-билдинг (1932); Трамп-билдинг (1930) и Дженерал-электрик-билдинг (1933). См.: Emporis.com, www.emporis.com/en/wm/ci/bu/?id=101028.

21. Самым высоким зданием (около 849 футов) в Западной Европе является башня Коммерцбанк в немецком Франкфурте. См.: Emporis.com, www.emporis.com/en/bu/sk/st/tp/ct/?id=100001

22. Чейз-тауэр в Чикаго, высотой 849 футов, была построена в 1969 г. Emporis.com, www.emporis.com/en/bu/sk/st/tp/wo.

акров земли в пределах города, чтобы люди могли постоянно общаться с природой. Прекрасные ландшафты Сан-Франциско образованы бесконечными милями открытых горных хребтов и охраняемых акваторий. Компьютерные магнаты из Кремниевой долины живут в регионе, облагодетельствованном не только превосходным климатом, но и красочными просторами, застраивать которые не позволяет земельное законодательство, одно из самых строгих в мире.

Америка, судя по всему, коллективно выбрала жизнь в лесу Уолдена, где каждый может быть окружен деревьями и листвой, но на этом пути возникли кое-какие экологические проблемы. Мечта о жизни в саду, придуманная Рескином и Вордсвортом и развитая на практике Говардом и Олмстедом, превратилась в экологический кошмар. Ведь, как показывает разведенный Торо огонь в лесу, жизнь на природе способна нанести ужасный ущерб окружающей среде. Переход к жизни в пригороде с небольшой плотностью населения, как выяснилось, отвечает потребностям природы гораздо меньше, чем идеи Ферриса о высотном мегаполисе.

Все мы слышали мрачные предупреждения бывшего вице-президента Эла Гора и климатологов, которые говорят, что выбросы углекислого газа ведут к потеплению планеты. Глобальные температуры постоянно росли в течение 60 последних лет[23]. В то же время продолжает расти концентрация углекислого газа в атмосфере. Высокие уровни углекислого газа создают, как предполагается, высокую температуру благодаря парниковому эффекту, из-за которого атмосферные газы поглощают инфракрасное излучение и нагревают землю, находящуюся внизу. Основная идея этой общепризнанной гипотезы об изменении климата заключается в том, что парниковые газы ведут к большему поглощению инфракрасного излучения и, соответственно, к более высокой температуре на поверхности.

Тем из нас, кто страдает от зим Новой Англии или Среднего Запада, несколько дополнительных градусов могут показаться хорошей идеей, но, к сожалению, побочные эффекты от роста глобальной температуры мо-

23. Archer and Rahmstorf, *Climate Crisis*, 3, 41.

гут оказаться опасными почти для каждого. Самые бедные люди в мире живут, в основном, около экватора, и для них повышение температуры — огромная проблема. А таяние полярных ледяных шапок, которое, как говорят, уже происходит, угрожает серьезными наводнениями таким прибрежным городам, как Нью-Йорк и Гонконг. Более высокие температуры океана могут привести к менее устойчивой штормовой погоде по всему миру.

Температуры колеблются по многим причинам, но это не отменяет того, что огромный рост выброса углекислоты может радикально изменить погодные условия. Человечество потратило тысячелетия на приспособление к современной окружающей среде. Если создаваемые нами выбросы углекислого газа существенно изменят окружающую среду, издержки могут оказаться огромными. Потенциальные риски, которые несет с собой изменившийся климат, объясняют, почему разумно будет предпринять во всем мире действия, направленные на уменьшение выбросов углекислого газа. А это означает (помимо всего прочего), что необходимо отдать предпочтение строительству в более экологичных зонах, снижая застройку на более «коричневых» территориях.

Грязные следы: сравнение выбросов углекислоты

Вместе с Мэтью Каном мы сравнили новые дома в разных районах Америки по их выбросам углекислоты[24]. Мы хотели определить объем углекислоты, связанный со строительством типичного нового дома в разных частях страны, поэтому оценки составлялись, в основном, на базе домов, построенных в два последних десятилетия.

В 2006 г. США произвели около 6 млрд т углекислого газа, причем в это значение не включены выбросы, связанные с товарами, которые мы импортируем из других стран мира. Эта цифра представляет примерно одну пятую общемирового выброса углекислого газа, что больше показателя любой иной страны, за исключением Ки-

24. Glaeser and Kahn, «Greenness of Cities». Более ранняя версия этого анализа была представлена в: Glaeser, «Green Cities, Brown Suburbs».

тая, и больше выбросов Европы и Латинской Америки[25]. Сегодня дома и автомобили дают примерно 40% выбросов среднего домохозяйства, т.е. 40% выбросов Америки или 8% общемирового углеродного следа. Примерно 20% американских выбросов углекислого газа связаны с домашним энергопотреблением, а еще 20% — с нашими транспортными средствами[26].

Использование одного галлона бензина дает 22 фунта углекислого газа, если учесть углерод, используемый для обработки и поставки бензина. Средняя семья в США покупает примерно 1000 галлонов бензина в год, что дает около 10 т углекислого газа. Легче представить, что семьи в Америке будут покупать более энергоэффективные машины, чем вообще откажутся от жизни, ориентированной на автомобили, но история показывает, что в основном различия в потреблении бензина между разными людьми и разными периодами времени обусловлены общим пробегом, а не эффективностью потребления топлива. Большинство машин тратят один галлон на 22 мили, и основная разница в потреблении бензина между разными людьми сводится к тому, сколько миль вы проезжаете в год — 300 или 30 тыс., а это уже зависит от того, где вы живете — в городе или пригороде[27].

Вместе с Каном я выяснил, что плотность населения и расстояние до городского центра в равной мере строго связаны с потреблением бензина[28]. Средняя семья, живущая в округе с населением менее 10 тыс. человек на кв. милю, потребляет 687 галлонов бензина в год[29], тогда как средняя семья из района с плотностью менее 1000 человек на кв. милю (т.е. примерно одно домохозяйство на акр) потребляет 1164 галлона в год. Плотность района, где живет семья, важна потому, что большая часть поездок на машине — это не поездки в центр. Люди проезжают миллионы миль, чтобы купить продукты, посетить

25. U.S. Energy Information Administration, International Energy Annual 2006, H.lco2 World Carbon Dioxide Emissions from the Consumption and Flaring of Fossil Fuels, 1980–2006, www.eia.doe.gov/pub/international/iealf/tablehlco2.xls
26. Glaeser and Kahn, «Greenness of Cities».
27. *Ibid.*
28. *Ibid.*
29. *Ibid.*

ресторан или забрать детей из школы. Плотность магазинов и школ в определенном районе определяет среднее расстояние этих поездок. В городе вы можете дойти до ресторана пешком. В районе с низкой плотностью, чтобы поужинать в ресторане, вам, возможно, понадобится 25 минут ехать на машине.

Если считать доход и размер семьи постоянными, потребление бензина уменьшается на 106 галлонов[30], когда число жителей на кв. милю увеличивается вдвое. Эти оценки указывают на то, что если средняя семья с Северо-Востока переедет из района с одной семьей на акр в район с пятью семьями на акр, она будет потреблять на 350 галлонов меньше. Эти факты напоминают нам о том, что общественный транспорт — не единственный способ снизить потребление бензина. Если бы люди жили в районах с более высокой плотностью населения, они бы намного меньше ездили и сжигали бы меньше бензина, даже если бы им все равно приходилось ездить на работу на машине.

Общественный транспорт тоже создает выбросы углекислоты, однако почти всего его виды намного более энергоэффективны, чем преодоление больших расстояний на наших персональных бензиновых топках. Например, Нью-йоркская транспортная система потребляет 42 млн галлонов дизельного топлива и 14,8 млрд мегаватт электричества каждый год, обеспечивая пассажиров 2,6 млрд поездок[31]. В результате вырабатывается в среднем по 0,9 фунта углекислого газа на каждую поездку, что в 10 раз меньше девяти фунтов, выбрасываемых за каждую среднюю поездку на автомобиле.

Вместе с Каном мы предсказали объем бензина, который будет потреблять каждая средняя семья с примерно 60 тыс. долл. дохода в каждом переписном округе и каждом метропольном ареале страны. Хотя все остальные области нашей выборки ассоциируются с более чем 1000 галлонов бензина в год, среднее домохозяйство в метропольном ареале Нью-Йорка связано с менее чем

---

30. *Ibid.*

31. Данные по поездкам:«The MTA Network», www.mta.info/mta/network.htm; информация по потреблению топлива: Kennedy, «New York's Bus Cleanup»; данные по электричеству: Metropolitan Transit Authority, *Greening Mass Transit.*

850 галлонами бензина в год[32]. Хотя в целом в США люди в 15 раз чаще добираются на работу на автомобиле, а не на общественном транспорте, жители Нью-Йорка в 2 раза чаще используют для поездок на работу общественный транспорт[33].

Если брать страну в целом, большие города означают меньше поездок на автомобиле. В среднем, когда население удваивается, выбросы углекислого газа на каждое домохозяйство, обусловленные использованием автомобиля, падают почти на тонну. Южные города отличаются особо высоким уровнем использования автомобилей, и, соответственно, потребление бензина в них на 75% выше, чем в Нью-Йорке. Такие города Солнечного пояса, как Гринвиль, Южная Каролина, Нэшвиль, Теннесси и Оклахома-Сити, были построены с низкой плотностью, рабочие места в них разбросаны по обширной территории, а их жители потребляют больше всего бензина[34].

Почти в каждом метропольном ареале жители городов потребляют намного меньше бензина, чем жители пригородов. Можно предсказать, что некоторые примеры наиболее сильного разрыва между городом и пригородом обнаружатся в старых регионах[35], таких как Нью-Йорк, где средняя городская семья потребляет примерно на 300 галлонов бензина меньше, чем аналогичная семья из пригорода. Однако самый сильный разрыв между городами и пригородами обнаруживается еще и в таких местах, как Атланта и Нэшвиль[36]. Дело не в том, что в центральном Нэшвиле или Атланте мало ездят на машинах, просто в пригородах ездят намного больше. Эти факты указывают на то, что высокая плотность городской застройки уменьшает выбросы углекислоты как в старых районах Северо-Востока, так и в более новых, которые растут быстрее.

---

32. Glaeser and Kahn, «Greenness of Cities».
33. В 2008 г. 5% американцев использовали общественный транспорт для поездок на работу, тогда как 75% добирались на работу на автомобиле. В том же году на автомобиле ездили на работу 23,3% нью-йоркцев, тогда как 54,8 пользовались общественным транспортом. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for the City of New York and the United States, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.
34. Glaeser and Kahn, «Greenness of Cities».
35. *Ibid.*
36. *Ibid.*

Города экологичнее пригородов еще и потому, что городские жители потребляют меньше электричества[37]. На долю электрических приборов приходится две трети домашнего энергопотребления[38]. Главный фактор, объясняющий разницу в энергопотреблении между различными областями,— это летняя жара. Все используют холодильники и бытовые приборы, однако реальную разницу определяют кондиционеры. Развитие американского Солнечного пояса в послевоенный период в значительной мере связано с доступностью дешевого холодного воздуха. Кто стал бы мириться с теми 99 днями в году, когда температура в Хьюстоне не падает ниже 32 °С, если бы не было кондиционеров?

Американские метропольные ареалы с наименьшим энергопотреблением — это прибрежная Калифорния и Северо-Восток[39]. В Сан-Франциско и Сан-Хосе — самые холодные летние месяцы, если судить по нашей выборке метропольных ареалов, и это два места с наименьшим потреблением электричества. Напротив, жаркие и влажные города — Хьюстон, Новый Орлеан и Мемфис — рекордсмены по потреблению электроэнергии[40].

Жаркий июль — не единственный фактор, увеличивающий потребление электричества. Большие и густонаселенные города, где люди живут в небольших домах, потребляют электричества меньше. Отдельный средний дом на одну семью потребляет на 88% больше электроэнергии, чем средняя квартира в доме на пять и более квартир[41]. Среднее пригородное домохозяйство потреб-

---

37. *Ibid.*

38. Бюро переписи населения позволяет нам составить представление о потреблении энергии в США. Переписчики спрашивают 5% населения США о том, сколько их домохозяйства тратят на электричество. Используя установленные Министерством энергетики цены штата, мы можем превратить эти затраты в потребление элкетроэнергии. Благодаря статистическим данным мы можем оценить, сколько электричества покупает средняя семья в различных частях страны. Поскольку жители квартир часто сами не платят за электричество, эти данные мы можем получить из «Опроса жилищного энергопотребления» (Residential Energy Consumption Survey). Чтобы получить общий выброс углекислоты от потребления электроэнергии, нам нужно умножить среднее потребление электричества в данном месте на выбросы, связанные с производством электричества в данном регионе. См.: Glaeser and Kahn, «Greenness of Cities».

39. *Ibid.*

40. *Ibid.*

41. Department of Energy, U. S. Energy Information Administration, Residential Ener-

ляет электричества на 27% больше, чем среднее городское домохозяйство[42]. Если стандартизировать доход и размер семьи, мы обнаружим, что жители центральных районов городов потребляют меньше электричества в 44 из 48 метропольных ареалов, проанализированных нами[43]. Более централизованные метропольные ареалы, такие как Нью-Йорк, Бостон и даже Лас-Вегас, потребляют меньше электричества, чем такие расползающиеся места, как Даллас или Феникс[44].

В более теплых районах страны электричество иногда используется для обогрева, однако главным источником тепла в Америке является природный газ[45], и он отвечает примерно за одну пятую всего производства углекислоты домохозяйствами. Обогревание дома со временем стало намного более экологичным. Мы начинали со сжигания дров, которые дают огромное количество углекислоты, а затем перешли к углю, от которого небо в американских городах затягивалось дымом вплоть до послевоенного периода. Постепенно в городах заставили жителей отказаться от угля. Как раз тогда, когда уголь выходил из употребления, природный газ с американского Запада стал намного более доступным (именно на нем Джордж Митчелл сколотил свое состояние). Топливное масло, более старый источник тепла, отвечает примерно за одну десятую производимой домохозяйствами углекислоты, несмотря на то что оно используется довольно редко, просто оно дает намного больше углекислоты, чем природный газ.

Выбросы, обусловленные обогреванием домов, приводят к тому, что Снежный пояс выглядит намного менее экологичным, чем Калифорния с ее умеренным климатом. Детройт и мичиганский Гранд-Рэпидс — лидеры

---

gy Consumption Survey (RECS), 2005 Consumption & Expenditures Tables, Table US8. Average Consumption by Fuels Used, 2005, http://www.eia.doe.gov/emeu/recs/2005/c&e/summary/pdf/tableus8.pdf

42. *Ibid.*

43. Glaeser and Kahn, «The Greenness of Cities».

44. *Ibid.*

45. Department of Energy, U. S. Energy Information Administration, Office of Integrated Analysis and Forecasting, «Emissions of Greenhouse Gases in the United States 2008», Dec. 2009, table 7, U. S. Carbon Dioxide Emissions from Residential Sector Energy Consumption, 1990–2008, www.eia.doe.gov/oiaf/1605/ggrpt/pdf/0573 (2008).pdf

нашей выборки метропольных ареалов по потреблению природного газа. И наоборот, Флорида почти не потребляет природный газ. В Майами достаточно тепло и в январе, даже ночью[46].

Чтобы получить полную оценку выбросов углекислоты, производимых домохозяйством, нам нужно просто сложить выбросы от автомобиля, электричества и обогревания, добавив к ним общественный транспорт. Получается, и в этом нет ничего удивительного, что города экологичнее пригородов[47]. Однако различия между разными метропольными ареалами значительнее, чем между отдельными городами и их пригородами. Побережье Калифорнии намного экологичнее всей остальной страны. А Глубокий Юг — самое неэкологичное место. Пять наиболее экологичных зон в стране — это Сан-Диего, Сан-Франциско, Лос-Анджелес, Сан-Хосе и Сакраменто. Пять мест с наибольшим выбросом углекислоты из расчета на дом — это Хьюстон, Бирмингем, Нэшвиль, Мемфис и Оклахома-Сити. Разрыв между двумя этими крайними точками просто поражает. Домохозяйство в Сан-Франциско выбрасывает на 60% меньше углекислоты, чем такое же домохозяйство в Мемфисе[48].

Более старые места Северо-Востока и Среднего Запада находятся где-то посередине между этими экстремумами. Они потребляют больше электроэнергии, чем Калифорния, но меньше Хьюстона, при этом они используют много энергии для обогрева. Нью-Йорк — один из наиболее экологичных городов благодаря высокой плотности. Детройт, он же — Город моторов, отличается гораздо большими выбросами углекислоты[49].

Непредвиденные последствия экологизма

Как же мы будем интерпретировать все эти данные? Говоря в целом, если мы хотим уменьшить выбросы углекислоты, изменив политику застройки и развития тер-

---

46. Glaeser and Kahn, «The Greenness of Cities».
47. *Ibid.*
48. *Ibid.*
49. *Ibid.*

риторий, больше американцев должны жить в плотных городских районах. Больше американцев должны переехать на побережье Калифорнии, а меньше — жить в Техасе. Калифорния отличается прекрасным климатом, который не требует значительного охлаждения летом или обогрева зимой. А жизнь в Хьюстоне или Атланте требует намного больше энергии на обустройство быта, тогда почему же в Калифорнии не живет больше американцев?

Ответ, конечно, не в перенаселенности. Прибрежные области Калифорнии удивляют своими просторами. Поездка по Шоссе 280, которое проходит по центру Кремниевой долины, напоминает поездку по Эдему. В округе Санта-Клара плотность населения составляет два человека на акр[50]. В округе Мартин, что севернее бухты, более одного с четвертью акров на человека. Тогда как в округе Монтгомери в Мэриленде на акр приходится примерно три человека[51]. В округе Кук (Иллинойс) — почти девять человек на акр[52]. На Манхэттене — 100 человек на акр, и это если не считать значительного числа работников, которые приезжают сюда каждый день[53].

На побережье Калифорнии могло бы проживать на несколько миллионов людей больше, чем сейчас, однако после бурного периода послевоенного строительства рост в этих прибрежных регионах значительно снизился. В 1950–1970 гг. население округа Санта-Клара выросло больше, чем втрое[54] — с менее 300 тыс. до более одного миллиона человек. Но в 1990–2008 гг. округ

---

50. Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790–2002»; U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for Marin and Santa Clara Counties, California, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

51. Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790–2002»; U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for Montgomery County, Maryland, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

52. Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790–2002»; U. S. Census Bureau; American Community Survey, 2008 Data Profile for Cook County, Illinois, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

53. Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790–2002»; U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for New York County, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

54. Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790–2002».

Санта-Клара вырос лишь на 17,8%[55], что меньше среднего по стране значения,— с 1,5 млн до 1,76 млн. В последние 17 лет Кремниевая долина была одним из наиболее производительных мест на планете, однако рост ее населения отставал от общенационального.

Прибрежная Калифорния не росла, потому что мало строила. Любая область, которая мало строит, не будет расти. Упадок строительства в прибрежной Калифорнии обусловлен не снижением спроса. В 2007 г., по данным Национальной ассоциации риелторов, медианные цены на жилую недвижимость в Сан-Франциско и Сан-Хосе превышали 800 тыс. долл.[56] Даже после краха рынка недвижимости эти города остаются двумя наиболее дорогими местами континентальных США — средняя цена за жилой дом во II квартале 2010 г. составила здесь 600 тыс. долл.[57] Высокие цены в Калифорнии удерживаются благодаря драконовским ограничениям на новое строительство[58], к которым можно отнести, к примеру, минимальный размер участка в 60 акров, принятый в округе Мартин. Эти правила подкрепляются политикой выведения все больших территорий из рыночного обращения за счет наделения их статусом охраняемых парков или заповедников. К 2000 г. четверть земли в области залива Сан-Франциско была признана постоянно охраняемой, т. е. не подлежала застройке[59].

Многие экологисты считают сокращение строительства в области залива Сан-Франциско великой победой. Активисты движения «Спаси залив» (*Save the Bay*), которое выступало против строительства в прибрежной

---

55. Ibid.; U.S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for Santa Clara County, California, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

56. National Association of Realtors, «Median Sales Price of Existing Single-Family Homes for Metropolitan Areas», 2nd Quarter 2010, www.realtor.org/wps/wcm/connect/497de980426de7ccb96eff03cc9fa30a/REL10Q1T_rev.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=497de980426de7ccb96eff03cc9fa30a

57. *Ibid.*

58. Marin County Development and Zoning Code, www.marin.ca.gov/depts/CD/main/comdev/CURRENT/devCode.cfm.

59. California, Government of, Association of Bay Area Governments, San Francisco Bay Area Housing Needs Plan 2007–2014, p. 3. По данным «Альянса зеленого пояса», 1,1 миллиона акров этой территории охраняются. Об «Альянсе зеленого пояса»(Greenbelt Alliance) см.: www.greenbelt.org/downloads/resources/factsheets/AbouTGA_08.pdf

территории, стали лицом американского экологического сообщества. Решение по делу, инициированному «Друзьями мамонта», предписывающее проводить экологическую оценку всех калифорнийских проектов, считается важнейшей победой. Поборники ограничений на рост в Калифорнии часто выставляются героями экологического движения. Но они не герои.

Враги застройки в Калифорнии часто ссылаются на то, что ограничения необходимы в силу недостаточных ресурсов пресной воды в штате. Но у Калифорнии было бы достаточно воды для граждан, если бы чрезмерное ее количество не использовалось для орошения сухих сельскохозяйственных земель. Города и пригороды Калифорнии потребляют 8,7 млн акр-футов воды в год[60]. Сельское хозяйство Калифорнии получает субсидируемую воду, используя каждый год для орошения земель 34 млн акр-футов воды[61]. В Америке много влажных регионов, где можно было бы выращивать зерновые. Перенаправив воду из сельских территорий в города, Калифорния легко могла бы обеспечить намного более плотное население, что привело бы к уменьшению углеродного следа Америки.

Хотя благодаря ограничениям на рост в Калифорнии этот штат может казаться более экологичным, страна в целом становится более загрязненной, а общемировые выбросы углекислого газа растут. Застройщики Хьюстона должны благодарить калифорнийское движение противников роста. Если бы они не остановили строительство на побережье Калифорнии, где доходы высоки, а климат превосходен, спрос на жилье в гораздо менее привлекательных местах Солнечного пояса никогда не достиг бы сегодняшнего уровня.

Люди, которые борются с застройкой, не определяют общие объемы строительства по всей стране; они просто хотят, чтобы стройки не было у них во дворе. Но на уровне всей страны работает, похоже, принцип, который можно было бы назвать сохранением строительства. Когда экологисты останавливают строительство в зеленых регионах, оно перемещается в менее экологичные. Вы-

60. *California Water Plan Update* 2005, vol. 2, ch. 22, p. 1.
61. *Ibid.*, vol. 2, ch. 3, p. 1.

двигая аргументы против роста, калифорнийские экологисты в действительности гарантированно увеличивают углеродный след Америки, поскольку новое строительство смещается в регионы с менее умеренным климатом.

Принятый в 1970 г. Закон штата Калифорния о качестве окружающей среды[62] стал первым элементом законодательства, предписывающего предварительную экспертную оценку любого местного государственного проекта на предмет его влияния на окружающую среду. В 1973 г. Верховный суд Калифорнии, выступающий в русле экологического активизма, интерпретировал этот закон в том смысле, что подобной оценке должны подвергаться не только проекты местных органов власти, но и все проекты, на которые они выдали разрешение[63], т.е. практически любой крупный строительный проект в штате. В 2008 г. калифорнийские законы заставили провести оценку влияния на окружающую среду 583 проектов, что значительно больше тех 522 экспертиз, которые были проведены в стране в соответствии с федеральными нормативами[64]. Из-за этих оценок влияния на окружающую среду увеличиваются издержки и сроки нового строительства, так что в результате оно еще больше затягивается.

Главный недостаток оценок влияния на окружающую среду заключается в их неполноте. Каждая оценка определяет лишь влияние проекта в случае его одобрения, но не влияние в случае отклонения или застройки в каком-то другом месте, за пределами юрисдикции Верховного суда Калифорнии. Неполнота этих оценок заставляет экологов выступать против строительства в Калифорнии, ведь кажется, будто в любом случае самое экологичное решение — вообще не допускать застройки. Но оценка полного влияния показала бы, что разрешение строительства в Калифорнии позволило бы уменьшить застройку в каком-то другом месте, например в не-

---

62. California, Government of, California Environmental Quality Act (CEQA), Statute and Guidelines 2009.

63. *Friends of Mammoth v. Board of Supervisors.*

64. Расчеты автора основаны на базах данных www.ceqanet.ca.gov, документах California's clearinghouse for California Environmental Quality Act (CEQA), а также базе данных U. S. Environmental Protection Agency's Environmental Impact Statement Database (www.epa.gov/oecaerth/nepa/eisdata.html).

когда девственной пустыне близ Лос-Анджелеса. Оценка полных экологических издержек блокирования нового строительства в Калифорни представила бы экологическую политику штата в совсем ином, далеко не таком «зеленом», свете.

Два зеленых мировоззрения: принц и мэр

Экологическое движение едва ли можно считать солидарным и хорошо организованным. В США оно включает любителей птиц из Национального общества имени Одюбона, активистов *Greenpeace*, автостопщиков «Аппалачской тропы» и водителей гибридов *Toyota*. В Европе это движение еще более успешно и многообразно. Любое столь широкое и успешное движение неизбежно привлекает людей с совершенно разными взглядами на жизнь, например, таких, как Его Высочество Принц Уэльский и «Красный» Кен Ливингстон[65], старый политик-лейборист, который руководил Лондоном сначала в качестве главы Совета большого Лондона (в 1981–1986 гг.), а затем как первый широко избранный мэр Лондона (в 2000–2008 гг.). Ливингстон говорил, что «глобальное потепление — единственная и наиболее серьезная долгосрочная угроза для всего человечества»; и точно так же принц Чарльз заявлял, что изменение климата является «величайшей угрозой человечеству»[66]. Оба они делают все возможное, чтобы помочь планете, но у них на самом деле мало общего, если не считать представления о «самой серьезной угрозе».

Принц родился в 1948 г. в Букингемском дворце[67], сразу же после рождения его крестил архиепископ Кентерберийский. Ливингстон родился тремя годами ранее в Ламбете, традиционно бедном районе Лондона, окружающем Дворец архиепископа[68]. Принц Чарльз получил больше

---

65. Hoksen, *Ken*, 90, 240, 288–302, 317; Fiona Hamilton, «Boris Makes an Early Start».
66. Ben Webster, «Congestion Charge Will Rise to £25»; Prince of Wales, «Speech... Bali to Poznan».
67. www.princeofwales.gov.uk/personalprofiles/theprinceofwales/biography
68. Hoksen, *Ken*, 1.

формального образования, чем любой другой британский король[69], — он посещал элитные частные школы и Кембридж. Образование Ливингстона было обрывочным[70], и уже в подростковом возрасте он начал работать лаборантом — какое-то время он, как сообщала лондонская «Санди Таймс», «выращивал опухоли у мелких грызунов»[71]. В 1971 г. он был избран в Городской совет Ламбета.

В 1970-е гг. Ливингстон постепенно делал карьеру в лейбористской партии Ламбета и Лондона[72], тогда как принц Чарльз, как верный сын отечества, отслужил в королевском военно-морском флоте, летал на истребителях и вертолетах, а со временем стал командовать собственным кораблем (*Bronington*)[73]. Настоящим медийным взрывом обернулась женитьба в 1981 г. молодого принца на его Золушке — леди Диане Спенсер[74]. В том же году Ливингстон стал главой Совета большого Лондона[75], из-за чего таблоид, больше известный своими карикатурами на третьей странице, а не глубоким политическим анализом, разразился заголовком «Красный Кен коронован королем Лондона». Полмира хотели попасть на свадьбу принца и Дианы, однако Кен Ливингстон отказался на ней присутствовать[76].

В 1980-х гг. и принц Чарльз, и Ливингстон стали больше заниматься городским планированием. Зачатки экологизма Ливингстона как «короля Лондона» стали проявляться в некоторых выборочных областях. Ливингстон громко и безапелляционно заявлял, что низкая стоимость проезда в общественном транспорте отвратит людей от автомобилей и снизит транспортную загруженность города и загрязнение[77]. Он боролся за увеличение жилого фонда, но выступал против небоскребов[78], особенно против планов Ричарда Роджерса по строительству «Берлинской стены» — высотных зданий к югу

69. Dimbleby, *Prince of Wales*, 25, 79, 89, 103–4.
70. *Hoksen*, Ken, 5–7.
71. Foggo, «Ken, the Animal Tester of X Block».
72. Hoksen, *Ken*, 38–80.
73. Dimbleby, *Prince of Wales*, 159, 214, 217.
74. *Ibid.*, 284–85, 288–90.
75. Carvel, *Citizen Ken*, 18.
76. Willis, «Royal Wedding»; Hoksen, *Ken,* 99.
77. Rowbotham, «London's 'Red Ken' Arrives».
78. Hoksen, *Ken*, 408; Sudjic, «Thoroughly Modernising Mayor».

от Темзы. В то же самое время принц Чарльз начал формировать публичный имидж покровителя устойчивого сельского хозяйства и врага модернизма[79]. Принц Уэльский является также и герцогом Корнуольским, а его корнуольские владения стали базой для пропаганды органического фермерства[80], отказавшегося от генетически модифицированных культур и их высокой урожайности. Принц Чарльз любит не только традиционное фермерство, но и, соответственно, традиционные здания. В 1984 г. он попал в заголовки газет благодаря яростной атаке на модернистскую архитектуру[81], которой обернулось протокольное обращение к Королевскому институту британских архитекторов.

Принц Чарльз продвигал ностальгический образ «Лондона до Второй мировой, когда он выделялся прекраснейшим среди всех больших городов силуэтом»[82]. И напротив, предложенное модернистское расширение Национальной галереи представлялось, по его словам, «чудовищным нарывом на лице любимого и изящнейшего друга»[83]. Принц хотел знать, «почему все должно быть вертикальным, прямым, негибким, расположенным исключительно под прямым углом и функциональным?»[84]. Но самое главное, он присоединился к критике предложенного Мисом ван дер Роэ проекта модернистской башни, которая должна была встать рядом с великолепной резиденцией лорда-мэра XVIII века. Принц Чарльз назвал башню «гигантским стеклянным обрубком, который больше подошел бы для центрального Чикаго»[85]. Ричард Роджерс был одним из многих (включая моего отца) архитекторов, поддержавших строительство башни, но принц в итоге победил[86]. Башни Миса в Лондоне не будет.

Борьба принца Чарльза за традиционную британскую архитектуру, как и за «образцовое сообщество»

---

79. Dimbleby, *Prince of Wales*, 312.
80. *Ibid.*, 439. Информацию об экологическом фермерстве в герцогстве Корнуольском см. на сайте: www.duchyofcornwall.org/naturalenvironment.htm, по ссылкам с веб-сайта принца Уэльского.
81. Dimbleby, *Prince of Wales*, 314–17.
82. Prince of Wales, Speech... Royal Institute of British Architects.
83. *Ibid.*
84. *Ibid.*
85. *Ibid.*
86. «Victoriana vs. Mies in London», *New York Times*, May 3, 1984, p. C18.

в Паундбери, не ослабевала. В своих сельских владениях в Корнуолле принц развивал свои представления об идеальном английском городе, который описывается как «ранневикторианский рыночный город, архитектура которого соответствует 1830 г».[87]. Покровительство принца привело к стремительному росту популярности Леона Криера, планировщика Паундбери, который также является одним из интеллектуальных вождей движения «нового урбанизма»[88]. «Новый урбанизм» «выступает за восстановление существующих городских центров и малых городов в пределах упорядоченных метрополных регионов, за преобразование расползающихся регионов в сообщества добрососедства и разнообразия, за сохранение естественной среды обитания, как и нашего архитектурного наследия»[89].

Паундбери намного больше ориентирован на охрану окружающей среды, чем новые урбанистские сообщества Америки[90], такие как Сисайд во Флориде, Кентлендс в Мэриленде, Брекэвей в Северной Каролине или построенный корпорацией *Disney* городок Селебрейшн во Флориде. В этих местах пытаются снизить зависимость от автомобиля, но цели этих проектов не только экологические, но и социальные. В Селебрейшн 91% людей добираются на работу на машинах[91]. В Паундбери на работу на автомобилях ездит больше людей (64,5%), чем в соседних районах[92]. Три четверти жителей Паундбери ездят на машинах за покупками[93]. Эти районы привлекательны не для неустрашимых сторонников ливингстоновского Лондона, но для людей, которым нравится

87. Worsley, «A Model Village Grows Up Gracefully».
88. Watson et al., *Learning from Poundbury*, 8.
89. Charter of the New Urbanism, www.cnu.org/charter
90. Ср. веб-сайт Паундбери (www.duchyofcornwall.org/designanddevelopment_poundbury_livinginpoundbury.htm), где отмечается: «Целью является устойчивое развитие» и «Город спроектирован для поддержания качества окружающей среды», а также выложены фотографии зеленых участков с веб-сайта Селебрейшн (www.celebration.fl.us/towninfo.html), где акцент сделан на «самостоятельности и независимости» и фотографиях играющих людей.
91. U. S. Census Bureau, Census 2000, P30, Means of Transportation to Work for Workers 16 Years and Over, Summary File 3, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.
92. Watson, *Learning from Poundbury*, 37.
93. *Ibid.*

идея более традиционного, небольшого города, в котором много машин.

Дома в этих областях довольно велики, а потому потребляют много энергии. Около 70% домов в Селебрейшн — односемейные[94], и только 17% домов в Паундбери отведены под квартиры[95]. Районы в духе «нового урбанизма» отличаются более высокой концентрацией кондоминиумов, чем Америка в целом, но в них все еще довольно много традиционных больших домов, потребляющих массу энергии. Например, поверхностное знакомство с флоридским Сисайдом показывает, что на продажу тут выставляются дома от 2000 до 3800 кв. футов, что намного больше городской квартиры в 1000 кв. футов. Кентлендс (Мэриленд), еще один образцовый поселок в духе «нового урбанизма», также в основном состоит из домов с четырьмя и пятью спальнями, которым влажным летом Мэриленда требуется немало кондиционеров.

Если «зеленая» позиция принца Чарльза сводится к поддержке более простого аграрного мира, Кен Ливингстон соединяет устойчивое развитие с динамичным городским ростом. Когда он стал мэром Лондона, он ввел серьезнейшие меры против автомобильного трафика. Со всех водителей он стал требовать по 5 фунтов за въезд во внутренний коридор Лондона[96], позже эта плата выросла до 8 фунтов. В течение сорока лет с тех пор, как Уильям Викри предложил эту идею, плата за пробки отстаивается экономистами, которые считали, что люди должны оплачивать социальные издержки своих действи[97]. Поскольку движение на одном автомобиле уже создает предпосылки для пробки, налог на автомобильное передвижение — хороший способ разумного использования дорог. Кен Ливингстон, как обычно, действовал бесстрашно, причем плата за пробки привлекала его и по другим причинам, не имеющим ничего общего с любовью экономистов к эффективности. Ливингстон

---

94. U. S. Census Bureau, Census 2000, H30, Units in Structure, Summary File 3, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.
95. Watson, *Learning from Poundbury*, 19.
96. Leape, «London Congestion Charge».
97. См. например: Vickrey, «Congestion Theory», 251; Vickrey, «Pricing of Urban Street Use»; Vickrey, «Pricing in Urban and Suburban Transport»; Walters, «Private and Social Cost of Highway Congestion».

видел в плате за пробки инструмент помощи окружающей среде, позволяющий пересадить людей из машин в метро[98]. Но также он считал ее прогрессивным законом[99], поскольку автомобилисты обычно богаты, а пассажиры общественного транспорта — бедны. Облагая налогом автомобилистов и тратя полученные средства на общественный транспорт, Ливингстон подыгрывал своим не слишком обеспеченным сторонникам.

Плата за пробки сразу же оказала сильнейшее воздействие на лондонские улицы. В первые две недели автомобильное движение сократилось более чем на 20%[100]. В целом транспортная загруженность уменьшилась на 30% за два следующих года, а общественный транспорт необычайно развился[101]. Политика Ливингстона, потворствующая его избирателям, помогла развить Лондон как город, поддерживая автобусы и поезда как атрибуты старого урбанизма и попутно снижая нагрузку на окружающую среду.

На посту мэра Ливингстон постепенно стал понимать преимущества высотного строительства в Лондоне. Несмотря на противодействие принца, Лондон начал расти. Постмодернистское здание *Number 1 Poultry*[102], которое принц Чарльз сравнил с «приемником 1930-х гг»., выросло там, где должна была располагаться башня Миса. Еще более важно то, что канадская строительная компания возвела высотные здания на месте старого причала. Построенный ею квартал в Кэнэри-Уорф стал современным оплотом финансовой индустрии Лондона.

Превращение Ливингстона из противника в сторонника высотного строительства отражает более широкий взгляд на вещи, который он приобрел на посту руководителя большого города. Ливингстон, как и почти любой другой мэр крупного города, нуждался в большой налогооблагаемой базе. Даже если ему не нравились финансисты Лондона, он понимал, что их заработки могут помочь ему улучшить жизнь бедных избирателей.

---

98. Behar, «Livingstone Wins Fight».
99. Giles, «A Logical Effort to Ease the London Gridlock»; См. также: «Traffic Decongestant», *Economist*, Feb. 15, 2003.
100. Lewis Smith, «Traffic Still Light».
101. Leape, «London Congestion Charge».
102. Lillyman et al., *Critical Architecture*, 143.

Тот факт, что города вынуждены конкурировать в глобальном мире, может превратить даже самого серьезного политического врага бизнеса в сторонника роскошных высотных зданий, поскольку именно в них размещаются люди, чьи налоги будут оплачивать социальные программы. Ливингстон признавал и то, что сосредоточение людей в Лондоне поможет окружающей среде, поскольку они будут жить в менее крупных домах и будут меньше ездить на автомобилях.

Принц Чарльз и мэр Ливингстон — оба убежденные «зеленые». Кен Ливингстон получил «Награду чемпиону самого низкого потребления угля» от «Группы климата» (*Climate Group*)[103]. Принц Чарльз также получал экологические награды. Он даже стал источником скандала, когда оторвался от своего эскорта в 20 человек[104], чтобы перелететь через океан и получить «Приз глобального экологического гражданина» (*Global Environmental Citizen Award*) от Центра здоровья и глобальной окружающей среды при Гарвардской медицинской школе.

Однако их взгляды на экологию радикально расходятся. Принц прославляет традиционную сельскую жизнь. Он всматривается в прошлое и надеется на возвращение прежних форм жизни и традиционных строений. Экологизм Ливингстона — городской и радикальный. Он отстаивает будущее высоких зданий и общественного транспорта. Модернистский архитектор Ричард Роджерс стал председателем собранного Ливингстоном комитета по архитектуре и урбанизму, а в предисловии к докладу этого комитета под названием «Жилье для компактного города» Ливингстон поддержал планы плотной застройки, позволяющие сохранить зеленый пояс Лондона и другие открытые городские территории[105]. И наоборот, Чарльз осудил небоскребы, назвав их «раздувшимися фаллическими структурами, депрессивно предсказуемыми антеннами, которые больше говорят о самомнении архитектора, чем о мастерстве»[106].

---

103. «London Leaders Lauded», www.edie.net/news/news_story.asp?id=10857
104. Philip Webster, «Miliband Attacks Prince for Flying».
105. Design for London,«Housing for a Compact City».
106. Prince of Wales, Speech... «Tall Buildings».

Какой же экологизм будет эффективнее — ливингстоновский модернизм большого города или же аграрный утопизм принца Чарльза? В принципе традиционные сельские сообщества вполне можно считать зелеными. Если люди не слишком сильно отапливают свои дома и не путешествуют, а также придерживаются традиционных сельских методов, они используют немного углерода. С другой стороны, вы не можете построить город без электричества, которое нужно для лифтов и общественного транспорта. Если бы можно было на самом деле рассчитывать на то, что люди будут вести себя как крестьяне XV в., тогда сельские экогорода оказались бы как нельзя более зелеными.

Но люди не хотят жить как средневековые крепостные. Если им приходится жить в области с низкой плотностью, они будут много ездить на машине, им понадобятся большие дома с комфортабельным обогревом и охлаждением. Тогда как в городах люди совместно пользуются такими общественными пространствами, как рестораны, бары и музеи. Городская модель оказывается более экологичной, если ею пользуются реальные люди. Данные подтверждают это, и причина нам известна: высокая стоимость земли ограничивает частное пространство, а высокая плотность населения делает автомобили менее привлекательными. Городская жизнь — это и есть устойчивое возобновляемое развитие, в отличие от экогородов.

Самая важная битва: экологизация Индии и Китая

Более плотное строительство в США и Европе позволит снизить выброс углекислоты, однако самые важные битвы за городское развитие в ближайшие годы будут проходить в Индии и Китае. Около половины современных домов в Америке (по состоянию на 2000 г.) были построены в период 1970–2000 гг., так что можно предположить, что в следующие 30 лет около половины жилищного фонда США также обновится[107]. Если планы

107. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for the United States, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

повышения плотности застройки в США будут реализованы, выбросы от автомобилей и энергопотребления в этих новых домах могут упасть на 50%. Это будет серьезное достижение, которое позволит снизить выброс углекислоты, порождаемой американскими домохозяйствами, на 25%, а общий выброс Америки — на 10%. Однако этот существенный сдвиг снизит общемировые выбросы лишь на 2%. Эти подсчеты не должны послужить поводом к бездействию, скорее, они указывают на то, что Америка — это лишь первый этап долгосрочного боя с климатическими изменениями. В Америке существует ориентированная на автомобили инфраструктура, в которую вложены триллионы долларов, а любая развитая страна меняется медленно.

Индия и Китай изменяются быстро, и в них гораздо больше населения, чем в Америке. Если выбросы углекислоты в Индии и Китае достигнут американского уровня (из расчета на душу населения), мировое потребление углерода увеличится на 139%, даже если уровень населения останется неизменным[108]. Наибольшие преимущества плотной застройки в США состоят и в том, что она поможет убедить китайцев и индийцев в том, что строить надо вверх, а не в стороны.

Сегодня США — страна с наибольшим выбросом углекислоты в мире; в среднем выбросы, произведенные американцами, составляют 20 т углекислого газа на человека в год[109]. Выбросы канадцев, которые тоже много ездят на машинах, составляют примерно столько же[110]. Западные европейцы намного экологичнее: выбросы, произведенные англичанином, составляют менее 10 т углекис-

---

108. В 2006 г. выброс на душу населения в США составлял 19,78 т. Во Франции — 6,60 т, в Китае — 4,58 т, в Индии — 1,16 т. Общий выброс в 2006 г. составил 29,195 т. Если вычесть из этой суммы китайский выброс (произведение 1,314 млрд человек и 4,58 т дает 6,018 млрд т), а затем добавить общий выброс Китая, как если бы он был на американском уровне (произведение 1,314 млрд человек на 19,78 т дает 25,998 млрд т), а также аналогично подсчитанный выброс Индии (произведение 1,112 млрд человек и 19,78 т дает 21,988 млрд т), новый общемировой выброс составит 69,8601 млрд т, а прирост — 139%.

109. U. S. Energy Information Administration, International Energy Annual 2006, table H.1cco2, «World Per Capita Carbon Dioxide Emissions from the Consumption and Flaring of Fossil Fuels, 1980–2006», www.eia.doe.gov/pub/international/iealf/tablehiccо2.xls

110. *Ibid.*

лого газа в год[111]; итальянцы ответственны за примерно 8 т[112], а французы благодаря ядерной энергии производят лишь по 7 т углекислого газа ежегодно.

Китайцы производят около 5 т углекислого газа на человека в год, а индийцы — одну тонну[113]. Если китайский выброс углекислоты из расчета на человека достигнет американского уровня, это приведет к 20 млрд т дополнительной углекислоты каждый год, так что общемировой выброс углекислоты вырастет на 69%[114]. Но если потребление энергии в Китае и Индии остановится на уровне Франции, общемировой выброс увеличится примерно на 30%, а этот прирост вполне можно будет сгладить уменьшением выброса углекислого газа в США и других странах[115]. Поэтому крайне важно убедить эти страны удержать свои выбросы на скромном европейском уровне, не пытаясь подражать современному американскому энергопотреблению и схемам развития США.

Сегодня выбросы углекислоты в Китае — в основном промышленные. Как и черный дым, некогда окружавший Питтсбург или Манчестер, они являются побочным продуктом крупной и быстроразвивающейся индустриальной державы. На сегодняшний день китайские домохозяйства — весьма экономные энергопотребители. Мэтью

---

111. *Ibid.*

112. *Ibid.*

113. *Ibid.*

114. В 2006 г. общий выброс составлял 29 млрд т. Если вычесть из этой суммы китайский выброс (произведение 1,314 млрд человек и 4,58 т дает 6,018 млрд т), а затем добавить общий выброс Китая, как если бы он был на американском уровне (произведение 1,314 млрд человек на 19,78 т дает 25,998 млрд т), новый общемировой выброс составит 48,98 млрд т, а прирост — 69%. U. S. Energy Information Administration, International Energy Annual 2006, table H.1cco2,«World Per Capita Carbon Dioxide Emissions from the Consumption and Flaring of Fossil Fuels, 1980–2006», www.eia.doe.gov/pub/international/iealf/tableh1cco2.xls.

115. Если, напротив, использовать в качестве ориентира французский уровень — 6,60 т на душу населения, тогда пересмотренный выброс Китая составит 6,668 млрд т (произведение 1,314 млрд человек на 6,6 т), а Индии — 7,334 млрд т (произведение 1,112 млрд человек и 6,6 т), так что пересмотренный общемировой выброс составит 37,887 млрд т, а прирост — около 30%. Energy Information Administration, International Energy Annual 2006, table H.1cco2, «World Per Capita Carbon Dioxide Emissions from the Consumption and Flaring of Fossil Fuels, 1980–2006», www.eia.doe.gov/pub/international/iealf/tableh1cco2.xls

Кан, Руи Ванг, Сики Чен и я провели для разных городов Китая анализ выбросов углекислоты домохозяйствами, аналогичный тому, что был сделан нами для США[116]. И если типичное домохозяйство в Вашингтоне генерирует 43 т углекислого газа, типичное пекинское — только 3,997 т, и при этом Пекин остается одним из наименее экологичных городов Китая[117]. Больше чем в 60% изученных нами городов выбросы углекислоты в год составляют по две и менее тонн на домохозяйство. Выбросы домохозяйств в Дакине, нефтяной столице Китая и наименее экологичном городе страны, составляют одну пятую выбросов Сан-Диего, самого экологичного города США.

Выбросы китайских домохозяйств связаны с обогревом домов и электричеством. Когда страны развиваются, сначала приходит тепло и много позже — кондиционирование воздуха. В США места, являющиеся рекордсменами по выбросам углекислоты,— жаркие и влажные, тогда как в современном Китае наибольший выброс дают холодные места, поскольку Китай использует обогрев, но еще не охлаждение. Если половина всех выбросов домохозяйств США приходится на долю транспорта, только одна десятая китайских выбросов в настоящее время производится автомобилями. Относительно низкий уровень распространения автомобилей и кондиционирования воздуха поддерживает сегодняшний низкий уровень выбросов углекислоты, но вряд ли можно надеяться на то, что постоянно богатеющее китайское население откажется от удобств, которые американцы принимают за нечто само собой разумеющееся.

Еще во времена предшествующего поколения и Китай и Индия были, в целом, сельскими странами. Они наносили незначительный экологический ущерб, поскольку, как и все бедные страны, потребляли мало энергии. Но за пятьдесят лет они прошли ту промышленную и городскую трансформацию, на которую у Запада уходили столетия. Результатом стал неизбежный стремительный рост энергопотребления, который сегодня поднимает цены на нефть, а в будущем может привести к огромному росту выброса углекислоты.

---

116. Zheng et al., «Greenness of China».

117. Glaeser and Kahn, «Greenness of Cities»; Zheng et al., «Greenness of China».

Кто-то может подумать, что Индии и Китаю лучше было бы оставаться сельскими странами, однако обрекать 2,4 млрд людей на беспросветную нищету — не значит решить проблему климатических изменений. Сельское прошлое Китая и Индии выражалось в высоком уровне детской смертности и в голоде. Вечная бедность означает, что миллиарды страдают от всех тех болезней, которые угрожают человечеству в отсутствие высокотехнологичной медицины. Бедность — это питательная почва для диктатуры, так что если Индия и Китай останутся бедными, все мы будем иметь дело с военными рисками, связанными с могущественными диктаторскими странами. Но есть средний путь, совмещающий процветание и рост с уменьшением экологической угрозы. Он требует жить в городах с высокой плотностью населения, а не в американских пригородах, ориентированных на автомобиль.

Картина роста в Индии и Китае содержит как обнадеживающие, так и тревожные сигналы. К первым можно отнести то, что большие города обеих стран отличаются чрезвычайной плотностью. В Мумбае живет более 50 тыс. человек на кв. милю, что примерно вдвое превышает плотность Нью-Йорка[118]. В Калькутте и Бангалоре — более 20 тыс. человек на кв. милю[119]. Шэньчжэнь, быстро растущий мегаполис континентального Китая, находящийся напротив Гонконга, насчитывает более 15 тыс. человек на кв. милю[120]. Такая плотность населения хорошо совмещается с автобусами, поездами и лифтами, но использовать автомобили в таких условиях практически невозможно. Мир будет безопаснее, если в будущем Китай будет построен на основе сверхплотных территорий, комфортабельность которых повышается за счет более качественного общественного транспорта и высотного жилья.

---

118. Mumbai, Mumbai Human Development Report 2009, 238; American Community Survey, 2008 Data Profile for the City of New York, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

119. Калькутта: «Seoul 6th Most Densely Populated City», Korea Times, Dec. 26, 2007. Бангалор: Annemarie Schneider and Curtis E. Woodcock, «Compact, Dispersed, Fragmented, Extensive? A Comparison of Urban Growth in Twenty-five Global Cities Using Remotely Sensed Data, Pattern Metrics, and Census Information», *Urban Studies* 45 (Mar. 2008): 659–92, doi:10.1177/0042098007087340.

120. «Around China», China Daily, www.chinadaily.com.cn, Apr. 29, 2010.

Но есть и тревожные сигналы. Шанхай и Пекин, население которых составляет, соответственно, 20 и 17 млн человек,— это обширные территории, плотность которых равна лишь одной десятой плотности населения в Нью-Йорке и половине в Лос-Анджелесе (примерно 2600 человек на кв. милю)[121]. Использование автомобилей и в Индии и в Китае быстро растет. В 2009 г. в Китае было уже 60 млн автомобилей, находящихся в частном владении, причем годовой прирост составляет 30%[122]. Еще несколько таких лет, и в Китае в 2020 г. будет 500 млн машин. А в Индии компания *Tata Group* попала в заголовки газет из-за своей машины за 2500 долл.[123]: благодаря автомобилям *Tata* миллиард индийцев может сесть за руль, если только они смогут справиться с пробками. Но миллиард индийских водителей произведет огромный выброс углекислоты.

На пути к умному экологизму

Американцы (я отношу себя к этой же группе), потребляющие безумное количество энергии и при этом убеждающие азиатов в том, что надо больше экономить, кажутся лицемерами. Один известный экономист сравнил их с «нацией владельцев внедорожников, пытающихся убедить нацию велосипедистов не пересаживаться на мопеды». Моя не слишком успешная жизнь в пригороде не может считаться образцом зеленого образа жизни. Запад может приобрести моральный авторитет в вопросах глобального потепления только в том случае, если сначала наведет порядок в своем собственном доме. Пока же Америка остается лидером развитого мира по выбросам углекислоты, мы никогда не сможем убедить Китай и Индию, как и весь остальной развивающийся мир,

---

121. Население Лос-Анджелеса в 2008 г. составляло 3803383 человека, а площадь — 469 кв. миль, соответственно плотность — 8109,5 человек на кв. милю. American Community Survey, 2008 Data Profile for the City of New York and the City of Los Angeles, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

122. «Chinese Agency Highlights Problems of Rising Car Ownership», BBC Worldwide Monitoring, Asia Pacific, July 19, 2010.

123. Timmons, «A Tiny Car».

в том, что не надо копировать наш образ жизни, основанный на чрезмерном энергопотреблении.

Западу нужно прийти к более умной форме экологизма. На первой стадии экологизма, когда задача лишь в том, чтобы заставить людей думать о природе, конкретная программа действий не так важна, как пробуждение общественного сознания. Сегодня же ставки выросли; мы не можем поддерживать любой план охраны земель, который может быть сколь угодно ошибочным или даже вредным. Напротив, нам следует сосредоточиться на тех предложениях, которые приведут к значимому воздействию на изменение климата.

Умный экологизм заставляет думать о непредвиденных побочных последствиях различных экологических программ и признает, что на самом деле они могут принести больше вреда, чем пользы. Сторонники сохранения окружающей среды, которые не позволяют вести новое строительство в области залива Сан-Франциско, препятствуют застройке в наиболее экологичной части Америки. Принцип «сохранения строительства» означает, что в результате застройка увеличится в наименее экологичных районах США. Такие мнимые экологисты, страдающие от «ошибки Лоракса» и сражающиеся с плотной застройкой вблизи городских центров ради сохранения зеленых территорий, работают на то, чтобы строительство сдвинулось в пригородные зоны и чтобы больше людей стали пользоваться автомобилями.

Умный экологизм требует определенных стимулов. Плата за пробки, введенная Кеном Ливингстоном, показала, что подобные налоги заставляют людей отказаться от автомобилей. То же самое можно сделать и в других городах. По всему миру мы можем ввести глобальный налог на выбросы, посредством которого с людей будут взиматься средства, компенсирующие их выбросы углекислоты. Величину такого налога должны будут разработать эксперты, которые смогут лучше оценить реальную стоимость выбросов углекислоты, однако все мы должны согласиться с базовым принципом: если мы не будем брать с людей деньги за производимую ими углекислоту, выбросы не уменьшатся. Противники «большого правительства», естественно, обеспокоены тем, что подобная политика создаст дополнительный источник

доходов для государства, однако эти опасения можно уменьшить государственными обязательствами перераспределять налог среди граждан в качестве своеобразного энергетического дивиденда, по примеру того, как штат Аляска выплачивает каждому гражданину годовой дивиденд от нефтяных доходов.

Богатые страны должны предложить бедным стимулы к использованию меньшего количества энергии. Мы можем читать китайцам нотации о том, что лучше ориентироваться в энергопотреблении на французов, но все наши поучения вряд ли будут услышаны, пока мы не выложим на стол какие-то из своих собственных ресурсов. Подобный трансфер связан с огромными политическими проблемами, ведь его можно назвать «деньги в обмен на отсутствие нефти». Я предвижу возмущение изоляционистов. Однако и ставки чрезвычайно высоки. Если развитый мир может спонсировать технологии более эффективного потребления топлива, которые применялись бы в развивающемся мире, или, еще лучше, разработку новых технологий такого типа, которые затем могут быть отданы развивающимся странам, эти страны смогут жить лучше, потребляя меньше энергии. И все же вряд ли эффективное потребление топлива может быть единственным ответом, ведь парадокс Джевонса говорит о том, что, когда двигатели и приборы становятся эффективнее, их начинают использовать еще больше.

Если будущее — за экологией, оно должно больше ориентироваться на города. Плотные города — способ жизни, предполагающий меньшее использование автомобилей, а также более компактные дома, которые проще обогревать и охлаждать. Возможно, когда-нибудь мы сможем ездить на машинах и охлаждать наши дома практически без выбросов углекислоты, но до тех пор у нас не будет ничего экологичнее битумного дорожного покрытия.

Ради человечества и планеты города должны быть и, наверное, станут оплотом будущего. Есть много моделей городского успеха, которые способны привести нас в это будущее. В следующей главе выделены типы городов, которые добьются успеха в этом столетии и в более далеком будущем.

ГЛАВА 9
Как города добиваются успеха?

Толстой, возможно, был прав, когда сказал: «Все счастливые семьи похожи друг на друга, каждая несчастливая семья несчастлива по-своему»[1], но у городов как раз несчастья и неудачи схожи, тогда как успехи кажутся уникальными. Когда прогуливаешься по улицам Лейпцига с их заколоченными домами, легко представить, что находишься в Детройте. Пустые дома создают одинаково депрессивное впечатление, где бы они ни находились — в Англии или в Огайо. Но никто не спутает Бангалор с Бостоном или Токио с Чикаго. Успешные города всегда полны человеческой энергии, которая выражает себя по-разному, формируя свое уникальное пространство.

Кондиционируемые эстакЫадные переходы, соединяющие блистающие башни центрального Гонконга, наполнены сетевыми магазинами, которые можно встретить на разных континентах, однако немногие могли бы спутать Гонконг с каким-то другим городом. В Токио и Сингапуре, как и в Гонконге, также много высоких башен и сетевых магазинов, но они не похожи ни на Гонконг, ни друг на друга. Если Гонконг определенно придерживается мультикультурализма, Токио выделяется именно как японский город, со всеми его значениями и ощущениями, малопонятными посторонним. Сингапур же еще более открыт жителям Запада, чем Гонконг, однако его улицы не так запружены, а правила намного более строги. В этих трех городах можно найти великолепную кухню, но в каждом случае совершенно особую.

---

1. Tolstoy, *Anna Karenina*, 3.

Никто не спутает сырого тунца с уткой по-пекински или же тем мультикультурным многообразием, благодаря которому еда в Сингапуре — подлинное наслаждение.

Но все же у всех успешных городов есть нечто общее. Чтобы преуспеть, города должны привлекать умных людей, создавая для них возможности работать совместно. Не существует успешного города без человеческого капитала. Сегодня, особенно в развитом мире, квалифицированные люди обычно имеют хорошее образование, полученное в традиционных учебных заведениях, хотя даже они наиболее важные знания приобретают обычно после получения диплома. В другие времена, как и в современных более бедных местах, человеческий капитал, скорее, принимает форму умных и энергичных предпринимателей, которые получили мало формального образования (примером могут быть Генри Форд и Джеймс Ватт). В лучших городах мы обнаруживаем смешение профессиональных навыков, причем такие города предлагают тем, кто начинает с малого, траектории, позволяющие достигнуть многого.

Но разные города нашли разные способы привлечения талантливых людей. В некоторых случаях квалифицированные специалисты привлекаются политической властью или разумным политическим курсом, направленным на развитие бизнеса. Токио стал одним из самых больших городов в мире еще в XVII в.[2], когда сёгунат Токунава превратил его в фактическую столицу. Через три столетия он по-прежнему привлекает наиболее талантливых людей со всей страны. Гонконг и Сингапур добились успеха, утвердившись в качестве бастионов экономической свободы и правопорядка, противостоящих обычному для этой части мира беспорядку.

В других городах, таких как Бостон, плоды по-прежнему приносит устоявшаяся традиция высшего образования. В Миннеаполисе и Атланте якорями городской экономики служат местные университеты. В другие же города квалифицированные люди приезжают за качеством жизни — удовольствиями, которые можно найти только в Париже или в Дубае, если сбудутся мечты шейхов. Наконец, город, обладающий множеством привле-

2. «Tokyo», *Encyclopædia Britannica*.

кательных качеств, такой как Чикаго, может получить преимущество, понизив барьеры для нового строительства, так что жить в нем будет дешевле, чем в городах-конкурентах.

В этой главе я буду изучать различные пути к успеху, по которым пошли города. Не существует единой формулы городского процветания, более того, источники успеха зачастую привязаны к национальным особенностям. Конечно, хорошо было бы, если бы Детройт, уподобившись Токио, стал столицей крайне централизованной страны со множеством финансируемых государством университетов, но как именно эта довольно тривиальная информация способна помочь мэру Бингу? В действительности «Ржавый пояс» сможет поправить свои дела, если будет лучше понимать специфические источники силы Токио или Сингапура, поскольку понимание препятствует слепому копированию и понуждает к более точному анализу уроков, которые можно извлечь из историй успехов далеких городов.

Имперский город: Токио

В 1590 г. военачальник Хидэёси объединил Японию. Когда он умер, его пост властителя Японии перешел к его союзнику — Токугаве Иэясу, а его новый замок Эдо стал фактической столицей страны[3]. Бессильный император продолжал жить в вишневых садах Киото, однако правительственные учреждения сконцентрировались в городе, который развивался в качестве центра сёгуната Токугава.

Власть сёгунов над Японией была гораздо сильнее той власти, которой располагали европейские монархи тех времен над своими странами. Более половины дохода от японского оборота риса проходило через руки сёгунов[4]. Чем более централизовано правление страны, тем больше столица[5], поскольку власть привлекает лю-

3. «Japan», *Encyclopædia Britannica*.
4. Ades and Glaeser, «Trade and Circuses».
5. *Ibid.*

дей так же, как муравьев — пикники. Хорошо работающим демократиям удается обеспечивать права даже тех людей, которые живут вдали от коридоров власти, но диктатуры на это неспособны. Поэтому на долю крупнейших городов в диктаторских государствах приходится в среднем более 35% городского населения страны[6]. В устойчивых демократиях тот же показатель составляет лишь 23% городского населения[7]. К концу XVIII в. в Эдо жил миллион человек, так что он был вторым или третьим по величине городом мира[8].

Сёгуны Токугава были смещены в 1868 г., когда Реставрация Мэйдзи привела к восстановлению императорской власти, но это не отразилось на размере Эдо[9]. Император Мэйдзи перенес свой двор из Киото в Эдо и переименовал его в Токио, т. е. «Восточную столицу»[10]. Старый замок сёгунов стал императорским дворцом (им он остается и по сей день)[11]. Начиная с 1868 г., Токио выступает в качестве политического центра успешной, политически централизованной страны, и именно этим определяется успех города.

После Реставрации Япония быстро росла благодаря тому, что открылась для торговли с Западом. Но даже до Мэйдзи Япония, судя по всему, была хорошо образованной, и это помогло быстрее и эффективнее провести индустриализацию. После 1945 г. Япония стала одним из наиболее заметных экономических чудес мира, даже если принять в расчет «потерянное десятилетие» экономической стагнации 1990-х гг.

Даже в 1960-х гг., когда Япония все еще была бедна, люди здесь были довольно образованными[12]. В те времена средний доход в Японии был ниже, чем в Аргентине или Чили, составляя примерно половину среднего дохода во Франции. Однако у среднего японца было примерно 7,4 года образования, что значительно больше аналогичного показателя во Франции, Нидерландах

---

6. *Ibid.*
7. *Ibid.*
8. Seidensticker, *Low City, High City*, 13.
9. *Ibid.*, 26–28.
10. *Ibid.*, 26.
11. *Ibid.*, 28–29.
12. Maddison, «Statistics on World Population».

или Испании[13]. Этот образовательный уровень стал стартовой площадкой для экономического подъема страны, гарантировав то, что Токио остался городом высококвалифицированных работников. Эта мощная столица не могла не привлекать непропорциональное число японских талантов.

В 1980-х гг., когда Япония достигла пика своего экономического развития, эксперты связывали ее успех с некоторыми или даже со всеми ее особенностями, включая агрессивную политику правительства по поддержке отдельных компаний и целых отраслей, таких как электроника и автомобилестроение. Японское Министерство международной торговли и промышленности (ММТП) долгое время финансировало и поддерживало многие фирмы[14]. Но хотя в штате ММТП намного больше экспертов, чем могло бы себе позволить любое агентство экономического развития города или штата, обычно оно набирало неудачников, а не настоящих звезд[15]. Промышленная политика — не всегда ошибочна (далее я буду обсуждать успех Сингапура), однако неудачи ММПТ — предупреждение тем городским руководителям, которые стремятся играть роль венчурных капиталистов. Экономическая сила Японии отражает навыки ее работников и предпринимателей, а не экспертные компетенции экономистов-планировщиков из правительства.

Однако сила правительственной бюрократии, сконцентрированной в Токио, помогает объяснить, почему столица страны стала настолько большой. Фирмам было выгодно находиться рядом с ММТП, если они хотели получить поддержку агентства. И сегодня важно иметь офис рядом со зданием японского парламента и с другими правительственными зданиями. Как и в других достаточно централизованных странах, вроде Франции, наиболее талантливые японцы часто начинают свои карьеры с работы на правительственные агентства, такие как ММТП, постепенно приобретая знакомства, которые будут служить им на протяжении всей жизни. Талант-

---

13. Во Франции это значение соответствовало 6 годам, в Нидерландах — 5,42, в Испании — 3,4. См.: Barro and Lee, «Educational Attainment».
14. Chalmers Johnson, *MITI and the Japanese Miracle*.
15. Beason and Weinstein, «Growth, Economies of Scale».

ливые люди скапливаются вокруг власти, так что Токио стал обширной агломерацией, состоящей из политики, бизнеса и удовольствий.

Физическая структура Токио отражает эту реальность. В самом центре города расположен дворец императора, который окружен акрами земли, доступной для простых смертных лишь один день в году. За пределами дворцовых территорий расположены обширные правительственные здания — мозг весьма значительного государственного сектора страны. Деловые районы и территории городских развлечений Токио, такие как торговый сектор Гинза, находятся чуть дальше. Город представляет собой своеобразную смесь Вашингтона и Нью-Йорка.

Однако размер Токио позволяет управлять городом, так что он является образцом для многих быстрорастущих мегаполисов Азии. Японские бюрократы, возможно, во многом уступают частным венчурным капиталистам, однако они предусмотрительно позволили Токио расти вверх, а также построили превосходную систему общественного транспорта. Улицы чисты и безопасны. Иностранцам не так-то просто приподнять шелковый занавес японской островной культуры, поэтому город никогда не будет конкурировать с Нью-Йорком или Лондоном за привлечение талантов со всего мира, однако в Японии достаточно умных и хорошо образованных людей. Пока они продолжают приезжать в Токио, чтобы оказаться рядом друг с другом и с правительством страны, Токио будет оставаться одной из моделей успешного города.

Хорошо управляемый город: Сингапур и Габороне

Большая часть населения мира страдает от ужасных правительств, поэтому города с хорошим управлением получают определенное преимущество. В качестве весьма заметных примеров этой закономерности можно представить бывшие форпосты британской Ост-Индской компании — Гонконг и Сингапур. И если Токио сильно вырос потому, что был центром растущей страны, Гонконг и Сингапур добились успеха, потому что были особыми территориями, политически дистанцированными

от крупных стран, соседствующих с ними. Они преуспели, предложив бизнесу более качественное управление, чем в соседних государствах, т. е. справедливые правила, способствовавшие инвестициям. Их политические институты привлекли человеческий капитал, который и привел эти города к успеху.

Успех британской Ост-Индской компании также был в значительной степени обусловлен ее способностью привлекать и продвигать талантливых людей, таких как Томас Стэмфорд Раффлз[16]. Раффлз был сыном работорговца, родившимся на корабле неподалеку от берега Ямайки. Его отец умер, разорившись, когда Раффлзу было 14 лет, и тогда он пошел работать в Ост-Индскую компанию в качестве клерка. Через десять лет он отправился в Малайзию в качестве секретаря-ассистента местного губернатора компании и вскоре с головой ушел в малайские дела. Оказав британцам помощь в завоевании Явы во время наполеоновских войн, Раффлз получил власть в Индонезии, где он правил, демонстрируя странное, хотя и глубоко английское сочетание впечатляющей, но любительской учености, нравственной миссии и авантюрных амбиций.

«История Явы», написанная Раффлзом в 1817 г., и сейчас прекрасно читается. Он увлекался флорой и фауной, держал в качестве домашнего питомца малайского медведя[17]. Позднее стал первым председателем Лондонского зоопарка. Вопреки занятиям своего отца, Раффлз запретил торговлю опиумом и рабами. Но самое важное, он заключил договор, предоставивший императору право построить торговый порт на острове, называвшемся «Сингапур», или «Город львов», и находившемся чуть дальше самой крайней точки Малайского полуострова[18].

В следующие 140 лет, если не брать период японской оккупации во время Второй мировой войны, Сингапур был сверкающим сапфиром короны Британской империи. Месторасположение острова — в проливе между Малайзией и Суматрой — превратило его в идеальный

16. Boulger, *Life of Sir Stamford Raffles*; Wurtzburg, *Raffles of the Eastern Isles*, 16.
17. Raffles, *History of Java*; Wurtzburg, *Raffles of the Eastern Isles*, 113–14, 197–98, 569–71
18. Wurtzburg, *Raffles of the Eastern Isles*, 256–270, 643–644, 648; «Singapore», *Encyclopædia Britannica*.

порт, стоящий на перекрестье азиатских морских путей. Порт и правопорядок, укрепляемый Англией, привлекли торговцев из китайской диаспоры, которые бежали от хаоса своей собственной страны.

В 1850 г. в китайской провинции Гуандун вспыхнуло восстание, а в последовавших за ним кровавых столкновениях погибло около 25 млн человек[19]. Через двадцать лет, когда война все еще продолжалась, Ли Бок Бун уехал из Гуандуна, надеясь найти безопасное пристанище в британских владениях, включавших и Сингапур. Его семья добилась успеха, а его правправнук, Ли Куан Ю, учился в Колледже Раффлза в Сингапуре, а затем в Кембридже. Когда японцы заняли Сингапур, Ли, который был тогда подростком, занялся предпринимательством, продавая клей на основе тапиоки. После Второй мировой войны он работал юристом, а потом стал лидером движения за независимость от Британии. Первоначально Сингапур должен был отделиться от Англии и стать частью Малайзии, однако в 1965 г. непреодолимые различия между пуританским и чрезвычайно строгим в интеллектуальном отношении Ли и расслабленным, аристократическим руководителем Малайзии привели к тому, что Сингапур стал независимым городом-государством[20].

Став первым премьер-министром острова, Ли столкнулся с огромными проблемами. На 217 кв. милях, составлявших его владения, проживало 1,9 млн человек[21], у которых не было природных источников еды или воды, и при этом остров окружен двумя враждебными гигантами — Малайзией и Индонезией. Если бы самому Раффлзу пришлось ставить на успех этого маленького города, он понимал бы, что шансы невелики. Но выяснилось, что город, опираясь на собственные силы и не имея сельских ресурсов, может не только выжить, но и преуспеть.

В 1965 г. доходы в Сингапуре составляли примерно одну пятую доходов в США[22]. Однако в следующие сорок

---

19. Ebrey et al., *East Asia*, 308.
20. Yew, *Singapore Story*.
21. *Ibid.*; данные по населению на 1965 г. см. в: Maddison, «Statistics on World Population».
22. Maddison, «Statistics on World Population».

лет темпы роста экономики города составляли в среднем 8% в год, что является одним из самых больших показателей в мире[23]. В 1960-х гг. Сингапур был бедным городом трущоб, в домах которого редко можно было найти туалеты[24]. Сегодня же Сингапур — это блистающий город первого мира с одним из самых высоких в мире показателей ВВП на душу населения[25].

Успех Сингапура отражает поразительную способность плотной агломерации умных людей создавать инновации и преуспевать в том случае, когда их поддерживает весьма компетентный государственный сектор. Ли следовал внешне странному, но крайне успешному методу, который соединил капитализм свободного рынка с государственной индустриализацией. Он унаследовал склонность Раффлза к патернализму — Ли субсидировал сбережения, штрафовал за мелкие нарушения, например плевки, а также ввел высокие акцизы на алкоголь. Сингапуру весьма выгодно заманивать иностранных игроков в свой новый огромный комплекс казино, но собственных граждан город не поощряет играть в азартные игры. Гражданин Сингапура должен заплатить более 70 долл. просто за то, чтобы пройти в казино[26].

Сингапур, как и Япония, инвестировал в образование. В 1960 г. у среднего взрослого в Сингапуре было лишь три года образования[27], т. е. меньше, чем в Лесото или Парагвае, и вдвое меньше, чем в Японии. В 1995 г. 13-летние подростки из Сингапура победили на международной олимпиаде по математике и точным наукам, не менее высокие результаты представители города демонстрировали и в следующие годы[28]. Эти показатели отражают общенациональное стремление вкладываться в человеческий капитал внутри страны, но в то же время профессионализм Сингапура — следствие притока иностранных талантов, привлеченных разумной политикой и надежными правовыми институтами.

---

23. Расчеты автора на основе: Maddison, «Statistics on World Population».
24. Yew, *From Third World to First*, 120.
25. Maddison, «Statistics on World Population».
26. «The Dragon's Gambling Den», *Economist*, July 10, 2010.
27. Barro and Lee, «Educational Attainment».
28. Boston College, «Highlights of Results from TIMSS».

Промышленная политика Сингапура кажется более успешной, чем в Японии, и причина, возможно, в том, что Ли Куан Ю играл больше роль просветителя, а не венчурного капиталиста. Обеспечив свое население работой сначала в производстве одежды, потом в электронной промышленности и, наконец, в биомедицинской отрасли, Ли заставил своих граждан приобретать все новые и новые навыки.

В таких местах, как Ирландия и Израиль, различные группировки десятилетиями воюют за землю. Успех Сингапура демонстрирует незначимость территории. Город-государство разбогател даже не вопреки нехватке земли, а, возможно, именно потому, что ее у него не было. Поскольку у Сингапура почти не было природных ресурсов, Ли был вынужден разработать разумную политику привлечения международного капитала. Во многих исследованиях описываются опасные тенденции, связанные с наличием больших природных ресурсов, которые вредят странам, насаждая коррупцию и закрепляя власть неумных или деструктивных политиков и политических программ[29].

Большая часть третьего мира давно погрязла в коррупции. Ли понимал, что инвесторы из первого мира требуют строгих правовых норм, а не взяточничества, и он вытянул Сингапур из третьего мира, дав им именно то, что они хотели. Ли защищал независимость судей. Для поддержания честности бюрократов он дал им высокие зарплаты, а за проступки ввел еще более серьезные наказания[30]. Инспектор Клузо из «Розовой пантеры» не слишком убедительно объясняет происхождение дорогих мехов своей вороватой жены тем, что она сильно экономит на домашнем хозяйстве. В Сингапуре расходов мадам Клузо уже хватило бы, чтоб засудить инспектора. Расточительного стиля жизни тут достаточно, чтобы доказать вину государственного чиновника. Уильямс по кличке *Clubber*, нью-йоркский полицейский, владевший яхтой и усадьбой, никогда не смог бы отвертеться, заявив, что он успешно спекулировал на японской недвижимости.

---

29. Frankel, «The Natural Resource Curse: A Survey».
30. Yew, *From Third World to First*, 182–98.

Верховенство закона, установленное в Сингапуре, давно дополняется прекрасной инфраструктурой, особенно его портом. По данным Организации промышленного развития ООН, в Сингапуре наилучшая логистика торговли и транспорта[31]. Качественная инфраструктура и правопорядок помогли привлечь иностранцев, принесших свои знания и навыки на остров, а превосходный аэропорт и национальная авиалиния значительно облегчают иностранцам перемещение на остров.

Сингапур привлекает экспатриантов еще и своим качеством жизни, которое необычайно высоко, особенно если принять в расчет отсутствие природных ресурсов, а также экваториальное положение и, соответственно, палящий зной. И если Нью-Йорк может с легкостью получать воду через свой Кротонский водопровод, у Сингапура нет континентальной территории, а потому нет и воды. До последнего времени ему приходилось импортировать большую часть воды из Малайзии, но эта проблема была решена за счет опреснительных станций и стоившей 3,65 млрд долл. «Глубокотуннельной канализационной системы» (*Deep Tunnel Sewerage System*), которая в 2009 г. была признана «Гидротехническим проектом года» за «вклад в гидротехнику и защиту окружающей среды». Длина системы составляет 30 миль, она проложена на глубине 66 и более футов, а ее назначение — удаление канализационных отходов и переработка сточных вод[32].

В стране, находящейся на втором месте в мире по плотности населения, можно было бы ожидать транспортных пробок, но улицы Сингапура никогда не стоят, поскольку еще в 1975 г. здесь была введена плата за пробки[33]. Система Ли Куан Ю, сначала простая, постоянно развивалась, и сегодня пошлины собираются в электронном виде по всему городу. В каждой машине должен быть установлен передатчик, подключенный к источнику денежных средств, так что ездить по этому густонаселенному азиатскому городу легко. Автобусы быстро

---

31. United Nations Industrial Development Organization, Industrial Development Report 2009, p. 69; World Bank, *Connecting to Compete*, 26.
32. «Singapore's Deep Tunnel Sewerage System Wins Global Water Awards 2009», *Marketwire*, Apr. 28, 2009.
33. Goh, «Congestion Management».

передвигаются по свободным улицам. Для длинных поездок можно использовать быструю и безопасную рельсовую сеть города. Поездка на работу занимает в среднем 35 минут[34], несмотря на то что жилые кварталы зачастую расположены вдали от центра города.

Улицы Сингапура безопасны, чисты и обрамлены деревьями. Ли Куан Ю понимал, что «Город львов» может сохранить зеленые насаждения только в том случае, если будет застраиваться вверх, а потому к 2009 г. сорок два здания в городе превышали 490 футов, что втрое больше числа аналогичных зданий в Лондоне или Париже[35]. Можно понять американцев, посещающих Сингапур, когда они с легкой завистью задаются вопросом, почему наши собственные города не управляются на столь же высоком уровне.

Успех Габороне, столицы южноафриканской Ботсваны, не так впечатляет, как успех Сингапура, однако он может показаться даже более удивительным, если принять во внимание проблемы, с которыми имеют дело многие из соседей этой страны. Оба города опирались на строгое управление, позволившее выбраться из нищеты и коррупции, ставших типичными признаками многих городов развивающегося мира. Когда Ботсвана получила независимость от Великобритании в 1966 г., это было одно из самых бедных мест на планете. В последующие тридцать пять лет рост ВВП в этой стране был вторым в мире по скорости[36], и сегодня это одна из двух или трех наиболее процветающих стран Африки южнее Сахары[37]. Габороне был основан лишь в 1965 г., но сегодня в городе проживает 200 тыс. человек, т. е. около одной десятой части всего населения страны[38].

Успех Ботсваны опирается на качественное управление и природные ресурсы. Первый президент Ботсваны Серетсе Кхама, управлявший страной в течение 14 лет,

---

34. Payscale.com, www.payscale.com/research/SG/Country=Singapore/Commute_Time

35. Emporis.com: высотные здания в Сингапуре: www.emporis.com/en/wm/ci/bu/sk/li/?id=100422&bt=5&ht=2&sro=0; в Лондоне: www.emporis.com/en/wm/ci/bu/sk/li/?id=100637&bt=5&ht=2&sro=0; в Париже: www.emporis.com/en/wm/ci/bu/sk/li/?id=100603&bt=5&ht=2&sro=0

36. Maddison, «Statistics on World Population».

37. *Ibid.*

38. Botswana, «Stats Update Dec. 2009».

был традиционным племенным вождем, который, однако, получил юридическое образование в Оксфорде. Как и Ли Куан Ю, Кхама боролся с коррупцией, поддерживал налоги на достаточно низком уровне и защищал права собственности. Во многих странах Африки естественные богатства, такие как алмазы Ботсваны, стали причиной гражданских войн, но в Ботсване природные ресурсы использовались для инвестиций в физический и человеческий капитал[39]. В 1965–2000 гг. среднее число накопленных лет образования в Ботсване увеличилось с 1,34 до 5,4 лет, так что она стала одной из наиболее высокообразованных стран в Африке южнее Сахары[40].

Рост Габороне шел параллельно с ростом Ботсваны, и в 1970–2000 гг. город вырос в 10 раз[41]. Его скромные модернистские здания были построены на границе страны, рядом с железнодорожной линией, идущей в Преторию. В нем есть нормально функционирующая система общественного транспорта, он хорошо связан с внешним миром. Габороне — это дом для двух кампусов Университета Ботсваны, главного источника высшего образования в стране.

Как и многие другие африканские территории, Габороне сильно пострадал от СПИДа, однако государственный ответ на эпидемию, заключавшийся в бесплатном распространении антиретровирусных препаратов, доступных каждому, был гуманным и при этом достаточно эффективным[42] — он позволил значительно увеличить ожидаемую продолжительность жизни людей в ВИЧ[43]. Никто не спутает Габороне с Парижем, но для африканских городов его успех поразителен, и главная его причина — в эффективности государственного управления. В беднейших местах мира успех отражает, прежде всего, наличие достойных политических институтов и инвестиций в образование, которые как раз и позволили Габороне стать хорошо функционирующим городом.

---

39. «Khama, Sir Seretse», *Encyclopædia Britannica*.
40. Barro and Lee, «Educational Attainment».
41. Перепись населения проводится в «1-й» год, так что правильнее говорить о периоде 1971–2001 гг. См.: Botswana, table 1.6, «Distribution of Population in Urban Settlements».
42. Botswana, «MASA: Anti-Retroviral Therapy».
43. Dorrington et al., *Demographic Impact of HIV/AIDS*.

Умный город: Бостон, Миннеаполис и Милан

Сингапур и Габороне — модели, которые не подходят для городов, не являющихся независимыми государствами или национальными столицами. Также они не могут служить образцами для городов тех стран, где здравая экономическая политика является нормой. Одна из причин успеха Сингапура в том, что он инвестировал в образование и выбрал экономический курс, который выгодно отличал его от соседей. Но у американского, европейского, индийского или китайского городов нет подобных возможностей. В более крупных странах экономический курс чаще всего определяется на национальном, а не муниципальном уровне. Вообще говоря, в Америке и Европе верховенство закона не ставится под вопрос, поэтому ни один город не может выделиться по этому критерию. Способность того или иного города большой страны определять свой образовательный уровень также достаточно ограничена, поскольку мигранты обычно получают образование за пределами данного города.

На самом деле в значительной степени именно исторический случай определяет то, какие города Америки наиболее образованы и, в большинстве случаев, наиболее успешны. Большая часть различий в высшем образовании на момент 2000 г. может, если говорить о статистике, объясняться уровнем образования 1940 г.[44]. Если в 1940 г. менее 5% взрослого населения региона имели дипломы колледжа, то в 2000 г. в среднем дипломы колледжа были менее чем у 19% населения того же региона[45]. Если же, напротив, дипломы были более чем у 5% населения в 1940 г., тогда в 2000 г. они были уже у 29%[46]. Подобные закономерности мы можем проследить и в более давней исто-

---

44. 2000 — год наиболее полных данных переписи по 256 метропольным ареалам. Когда доля населения с дипломами колледжей на момент 2000 г. регрессируется на долю взрослых с дипломами колледжей в 1940 г., R-квадрат равен 53% при коэффициенте более трех. См.: Glaeser et al., «Inequality in Cities».

45. Расчеты автора на основе данных американского бюро переписи населения за 1940 и 2000 г.

46. Расчеты автора на основе данных американского бюро переписи населения за 1940 и 2000 г.

рии. Бостон, как и Нью-Йорк, совершил значительный рывок вперед после 1970-х гг., пройдя через возрождение, которое многим обязано как решениям, принятым еще в 1630-х гг., так и недавнему политическому курсу.

Бостон был основан Джоном Уинтропом и его друзьями, надеявшимися на вечное спасение. Уинтроп приехал в Новый Свет, поскольку «Величайшим служением Церкви будет распространение слова Божьего в этих частях, способствующее собиранию Народов и созданию бастиона против царства Антихриста, который иезуиты тщатся установить в этих землях»[47]. Антииезуитская истерия Уинтропа и его компаньонов не делает им чести, но их конкурентоспособность, пусть и подпитываемая страхом перед Римом, стала отправным пунктом для развития образования в Бостоне.

Как и многие протестанты, первые бостонцы думали, что чтение Библии — самый надежный метод познания божественной воли. Образование они считали ключевым компонентом «бастиона против царства Антихриста», а потому основали в 1635 г. Бостонскую латинскую школу[48]. В том же году они выделили четыреста фунтов, т. е. более половины всех налоговых доходов колонии 1635 г., на колледж[49]. Еще 375 фунтов и 400 книг прибыли из поместья Джона Гарварда, обучавшегося в Кембридже пуританского пастора[50]. Эти инвестиции превратили Массачусетс в «федерацию приходов, состоящих их мирян, преданных религии книги — возможно, это было наиболее образованное сообщество из всех существовавших тогда в мире»[51].

Человеческий капитал Бостона так много значил потому, что город и религиозная община мало что могли экспортировать. Климат Новой Англии очень похож на климат старой Англии, поэтому Бостон не мог отправлять много продуктов, которые англичанам было дешевле покупать у себя дома. А сами бостонцы хотели покупать европейские промышленные товары, такие

47. Vaughan, *Puritan Tradition*, 26.
48. *Ibid.*, 27; Boston Latin School, History (375 years), Celebrating a Public Treasure, www.bls.org/podium/default.aspx?t=113646
49. Morison, *Three Centuries of Harvard*; Quincy, History of Harvard.
50. Morison, *Three Centuries of Harvard*, 9.
51. McCullough, *Reformation*, 520.

как ружья и библии. В первые годы Бостон работал в качестве своеобразной колониальной пирамиды Понци: первая волна иммигрантов продавала базовые товары, т. е. еду и одежду, следующей волне иммигрантов, которые приезжали с деньгами, как, например, сам Джон Гарвард.

Проблема со схемами Понци в том, что они требуют внешнего экспоненциального роста, а рост Бостона остановился, когда английская Гражданская война привела к созданию Протестантской республики в старой стране. Граждане Бостона опробовали много способов зарабатывания денег, в том числе литейные мастерские и печатные станки, однако первое изобретение Бостона связано, скорее, с удачей, чем с умениями. В 1674 г. в богатых сахарных колониях Вест-Индии начался голод. Плантаторы отправляли корабли на север, пытаясь найти пищу, и один из них проложил путь в порт Бостона, и тогда-то началась трехсторонняя торговля, позволившая Бостону разбогатеть уже в колониальный период[52]. Город экспортировал базовые товары на юг, в богатые колонии, где земля и рабы были слишком дороги, чтобы тратить их на производство продуктов питания и древесины. Эти колонии экспортировали сахар и табак обратно в Старый Свет, а затем промышленные товары прибывали в Бостон, где бостонцы покупали их на деньги, полученные от продажи продуктов питания и древесины в Карибский бассейн[53].

Преимущество Бостона как первопроходца в этой трехсторонней торговле не могло сохраняться вечно. В Нью-Йорке река была лучше, и он был ближе к югу; Пенсильвания окружена более богатыми сельскими территориями. Бостон снова начал буксовать, и в начале XIX в. ему пришлось изобретать себя заново. Усовершенствования в мореходных технологиях, которые превратили Нью-Йорк в узел трансатлантической торговли, позволили бостонским мореплавателям создать глобальную торговую сеть. Более быстрые и в то же время более длинные путешествия сократили относительную стоимость отправки грузов из Бостона, а потому

52. Rutman, «Governor Winthrop's Garden Crop».
53. *Ibid.*, 131–132.

повысили ценность человеческого капитала моряков, создаваемого столетиями мореплавания. В городе были первоклассные моряки и торговцы, которые протянули торговые сети до таких далеких мест, как Китай и Южная Африка[54].

Но весь этот человеческий капитал, связанный с парусным морским делом, утратил свое значение в результате развития пароходов, поэтому в середине XIX в. Бостон еще раз изобрел себя заново, на этот раз уже с опорой на промышленное производство. Обучавшийся в Гарварде отпрыск корабельной семьи Фрэнсис Кэбот Лоуэлл отправился в 1810 г. в Англию, а вернулся в Бостон с идеей важности использовавшихся в Манчестере паровых ткацких станков[55]. Заводы Лоуэлла получали энергию от рек, протекавших за границей города, но когда двигатели удалось уменьшить, фабрики перевели в сам город.

В XIX в. интеллектуальный истеблишмент этого региона развивался вместе с возродившейся экономикой, а различные составляющие религиозной мозаики Бостона легли в основание новых колледжей: Университет Тафтса был основан универсалистами в 1852 г.; Бостонский колледж — иезуитами в 1863 г., Бостонский университет — методистами в 1871 г., а Колледж Уэллсли — юристом, ставшим светским проповедником, в 1875 г.[56] Еще более показательно то, что формировались такие новые институты, как Научная школа Лоуренса при Гарварде и Массачусетском технологическом институте, являющаяся колледжем, созданным на средства, полученные от продажи предоставленной государством земли,— они были предназначены для передачи технических знаний.

В XX в. преимущества железных дорог и городских фабрик во многих городах сошли на нет, и к 1970-м гг. Бостон представлял собой пустую безжизненную оболочку. Недвижимость продавалась ниже себестоимости но-

---

54. *Ibid.*

55. «Lowell, Francis Cabot», *Encyclopædia Britannica*.

56. Тафтс: «The Founding of Tufts University», www.tufts.edu/home/get_to_know_tufts/history; Бостонский колледж: History: From the South End to Chestnut Hill, www.bc.edu/about/history.html, Feb. 5, 2010; Бостонский университет: Timeline, www.bu.edu/timeline; Уэллсли: College History, web.wellesley.edu/web/AboutWellesley/CollegeHistory

вого строительства. Этнические стычки, кульминацией которых стала эпическая битва из-за школьного басинга, разрывали город на части. И все же Бостон, как и Нью-Йорк, сумел снова найти себя, и на этот раз его возрождение опиралось, в основном, на образовательные институты, создававшиеся столетиями.

Постиндустриальный успех Бостона был основан на инженерии, компьютерах, финансовых услугах, управленческом консалтинге и биотехнологии — все это отрасли, ориентированные на образование. Молодой инженер из *MIT* Ванневар Буш создал партнерство со своим соседом по комнате в колледже, открыв Американскую компанию электроприборов (*American Appliance Company*), которая потом превратилась в *Raytheon*[57], компанию, которая последние 85 лет работала над коммерческими приложениями передовой науки, особенно в области ракетостроения. Штаб-квартира *Raytheon*'а в старой сторожевой башне Уолтема выходит[58] — через Кембриджский заказник — на шоссе 128, технологический коридор, некогда соперничавший с Кремниевой долиной за роль узла компьютерной индустрии. В 1950 и 1960 г. инженеры *MIT* и Гарварда создали такие компании, как *Wang Laboratories* и *Digital Equipment Corporation* (*DEC*)[59], которые конкурировали с *IBM* за долю растущего компьютерного рынка. На пике успеха в *Wang* работало 30 тыс. сотрудников, а в *DEC* — более 120 тыс.[60]. Но еще до того как *Wang* и *DEC* ушли с рынка, экономист Анна Ли Саксениан из Беркли предсказала упадок компьютерной отрасли Бостона, утверждая, что его фирмы, расположенные в изолированных офисных парках, потеряли преимущества, связанные с плотной городской жизнью[61].

К счастью, Бостон порождал многие новые технологии, которые смогли возместить уход компьютерной ин-

---

57. «Raytheon: A History of Global Technology Leadership», www.raytheon.com/ourcompany/history

58. Веб-сайт компании *Raytheon* отражает *Google*-карту, подтверждающую местонахождение около водохранилища рядом с шоссе 128. Адрес: Raytheon Company, 870 Winter Street, Waltham, MA 02451–1449.

59. Dorfman, «High Technology Economy».

60. Wanf: «An American Tragedy», Economist, Aug. 22, 1992, 56–58. DEC: Edgar H. Schein, *DEC Is Dead, Long Live DEC: The Lasting Legacy of Digital Equipment Corporation* (San Francisco: Berrett-Koehler, 2003), 152.

61. Saxenian, *Regional Advantage*.

дустрии из города. Как и Нью-Йорк, Бостон долгое время был первопроходцем финансовых услуг, создав первые бизнес-трасты в 1827 г.[62], а первые инвестиционные трасты или закрытые взаимные инвестиционные фонды — уже к 1890-м гг.[63] Наиболее успешный из всех бостонских фондов, *Fidelity Investments*, долгое время находился под руководством Эдварда К. Джонсона II, воспитанника Колледжа Эксетер, Гарварда и Гарвардской юридической школы. Его концепция *Fidelity* включала рисковые инвестиции, продажу акций на массовом рынке, но прежде всего — особое внимание к серьезным исследованиям фондового рынка; эти составляющие стали отличительными признаками финансовой индустрии Америки.

В Бостоне в 1886 г. родился и управленческий консалтинг, когда химик из *MIT* Артур Д. Литтл открыл одноименную фирму, занимающуюся заказными научными исследованиями[64]. В последние 120 лет фирма предложила много инноваций, начиная с высотных кислородных масок или компьютерных технологий управления производственными ресурсами и заканчивая принятой на *American Arilines* системой заказа билетов *SABRE*. Еще более важно то, что в *Arthur D. Little* набирались опыта такие люди, как Джек Трейнор и Фишер Блэк[65], и что она также основала такую дочернюю компанию, как *Boston Consulting Group*, от которой потом отпочковались свои собственные дочки — *Bain* и *Company*.

Бостонский регион давно стал центром биомедицинских технологий. Преподаватели Гарвардской медицинской школы проводили — еще до того как Америка получила Конституцию — аутопсии в небольшой часовне Гарвард-ярда, где часто преподавал и я. Однако лечение граждан собственного города обычно не приносит дохода, достаточного для будущих инноваций, поэтому, чтобы медицинские знания обеспечили успешность

---

62. Adams, *Boston Money Tree*.

63. Markham, *Financial History of the United States*, 324.

64. Arthur D. Little «About Us/History», www.adl.com/9.html

65. Биографии Трейнора: Treynor, Treynor, xviii. Black bio: New York Times, Aug. 31, 1995; Henriques, «Fischer Black». BCG: Boston Consulting Group, «BCG History»: 1963, www.bcg.com/about_bcg/history/History_1963.aspx. Bain: Bain and Company, «History Based on Results», www.joinbain.com/this-is-bain/measurable-results/history-based-on-results.asp

города, последний должен изобрести способ «экспортировать» здоровье. Бостон экспортирует свою квалификацию, привлекая жителей других городов на лечение в свои больницы — точно так же иногородние специально приезжают в университеты бостонского региона. Также Бостон экспортирует биомедицинские знания более прямым способом, создавая и продавая новые медицинские технологии.

Компания *Boston Scientific* была первопроходцем в области миниатюрных медицинских аппаратов, но с тех пор в регионе появилось еще больше биомедицинских исследовательских компаний, таких как *Biogen* и *Genzyme*, которые выросли на человеческом капитале Бостона и пригородов. Иностранные компании, например *Novartis*, также пришли в массачусетский Кембридж ради квалифицированных кадров. Офис *Novartis* в Кембридже расположен в бывшем здании Кондитерской компании Новой Англии (*New England Confectionary Company*), производителя вафель *Necco Wafers*[66]. Были времена, когда экономисты, занимающиеся проблемами городского развития, считали, что Кембридж не сможет пережить упадок кондитерской индустрии. Они недооценивали способности высококвалифицированных городов заново изобретать себя.

Многие, возможно, списывали со счетов и Миннеаполис, который потерял 30% своего населения в 1950–1980 гг.[67] и совсем не казался кандидатом на городское возрождение. По сравнению с зимами Миннеаполиса климат Бостона кажется удивительно мягким, а преимущества, некогда связанные с расположением близ реки, после Второй мировой войны потеряли почти все свое значение. Однако Миннеаполис, как Бостон и Нью-Йорк, вернулся к жизни. В 2007 г. доход на душу населения в метропольном ареале Миннеаполиса составлял 45 750 долл., т. е. он занял первое место по доходам на Среднем Западе и 25 место по стране в целом[68].

---

66. Treffinger, «Alchemy Will Turn a Candy Factory into Biotech Offices».
67. Gibson, «Population of the 100 Largest Cities».
68. U. S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, «Personal Income for Metropolitan Areas», 2009, Monday, August 9, 2010. http://www.bea.gov/newreleases/regional/mpi/2010/pdf/mpi0810.pdf

Секрет успеха города — в образовании: 47,4 и 37,5% взрослых, проживающих, соответственно, в Миннеаполисе и в его метропольном ареале, имеют диплом колледжа, так что метропольный ареал Миннеаполиса занимает седьмое место среди наиболее образованных ареалов Америки с населением более одного миллиона человек[69]. Скандинавские лютеране, первоначально селившиеся в регионе, принесли с собой любовь к обучению, но большая часть людей в Миннеаполисе получила высшее образование благодаря Университету Миннесоты, колледжу, созданному на средства, полученные от продажи предоставленной государством земли. Наиболее впечатляющая история экономического успеха этого города связана именно с этим учебным заведением.

Миннеаполисская фирма *Medtronic* с доходом 14,6 млрд долл. имеет 38 тыс. работников, а сформирована она была в 1949 г., когда выпускник Университета Миннесоты, учившийся электроинженерии, создал со свояком партнерство для производства медицинского оборудования в гараже[70]. Первые успехи компании были связаны с контактами с такими людьми, как Уолт Лиллехей, профессор Университета Миннесоты и один из первых хирургов, начавших практиковать операции на открытом сердце[71]. Лиллехей понимал, что нужны небольшие, питаемые от батарейки, водители ритма, и обратился в *Medtronic*, чтобы они смастерили такой прибор. Большая миннеаполисская сеть розничной торговли *Target* во многом обязана своим успехом Бобу Улриху, другому выпускнику Университета Миннесоты, который помог в разработке особой логистической системы этой компании и ее фирменного стиля[72]. *Target*, представляю-

69. U.S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for the Minneapolis — St. Paul — Bloomington, MN-WI Metropolitan Statistical Area, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

70. «Medtronic Annual Revenue Up 8 Percent to $14.6 Billion», May 19, 2009, wwwp.medtronic.com/Newsroom/NewsReleaseDetails.do?itemId=124267773276 3&lang=en US; расширение: www.medtronic.com/about-medtronic/locations/index.htm; количество сотрудников: www.medtronic.com/about-medtronic/diversity/index. htm; история: «Our Story: The Garage Years», www.medtronic.com/about-medtronic/our-story/index.htm

71. Medtronic, Our Story: The Pacemaker Years, www.medtronic.com/about-medtronic/our-story/our-first-pacemakers/index.htm

72. Wakin, «Hit, Strummed or Plucked».

щаяся несколько более интеллектуальной сетью, чем ее оптовые конкуренты — *Walmart* и *K-Mart*, соответствует вкусам самого Улриха, коллекционера африканского искусства, который потратил состояние на финансирование Музея музыкальных инструментов.

Милан — еще один бывший промышленный гигант, который добился оглушительного успеха в постиндустриальную эпоху, и отчасти это было связано с образованием. В XVIII в. императрица Мария Тереза провела несколько реформ образования (на средства, конфискованные у иезуитов), которые позволили повысить образовательный уровень в районе Милана и в близлежащем университете Павии, где обучались два математика, занявшихся итальянской образовательной системой в период объединения страны[73]. Позже они основали прогрессивные учебные заведения Милана — Миланский политехнический институт, или *Politecnico*, а также академию, которая позднее станет университетом Милана. *Politecnico* был светским заведением, построенным по образцу немецких промышленных институтов. Он стал инкубатором предпринимателей, таких как Джованни Батиста Пирелли, резиновый магнат.

Джованни Батиста Пирелли был одним из первых выпускников *Politecnico*. Его поразительные успехи в учебе принесли ему премию в 3000 лир, которые пойдут на учебную поездку в Европу, где он узнает о «новой или мало распространенной в Италии индустрии» — имеется в виду производство резины[74]. Пирелли посещал европейские фабрики, осматривал оборудование и изучал современные практики управления, применяя свое образование для импорта новых идей в Италию. Сегодня Пирелли, пожалуй, больше всего известен своими шинами, но компания также была первопроходцем в информационных технологиях. До того как сделать свою первую шину, Пирелли с 1879 г. занимался производством

---

73. Я имею в виду Франческо Бриоски, секретаря министерства образования и основателя «Политекнико», и Габрио Казати, министра образования, основателя Академии Милана, позднее объединенной с Университетом Милана, и автора законов Казати, по которым была организована итальянская образовательная система после объединения страны: *The Men of the Time: or Sketches of Living Notables*, 1852, 161.

74. Polese, «In Search of a New Industry».

телеграфного кабеля, изолированного резиной[75]. Этот высокотехнологичный бизнес заставил Пирелли создать свою собственную исследовательскую команду, в которую вошли инженеры — выпускники *Politecnico*.

Если Мишлен стал ассоциироваться с хорошей едой, Пирелли выстроил связь между своими товарами и дизайном. Многие компании, производящие шины, раздавали календарики с соблазнительными фотографиями, однако роскошный календарь Пирелли — почти произведение искусства. Штаб-квартира корпорации *Goodyear* в Акроне — ничем не примечательное офисное здание. Тогда как головной офис Пирелли в Милане — настоящий архитектурный шедевр, построенный в 1950-х гг. Джио Понти, еще одним выпускником *Politecnico*[76]. Понти основал и издавал два дизайнерских журнала, один из которых (*Domus*) выходит и по сей день[77]. Он был профессором в *Politecnico* и занимался дизайном керамики, бутылок и стульев, в том числе и ставшего образцом модернистской классики *Super Leggera*[78]. Понти указывает нам на связь между образованием и эстетикой, которая стала еще одним из элементов устойчивости Милана.

Промышленность позволила Милану возродиться после Второй мировой войны, но силы глобализации и новые технологии, объясняющие упадок американского «Ржавого пояса», привели к сокращению населения Милана после 1970 г.[79] И все же, как и в случае Бостона или Миннеаполиса, человеческий капитал позволил Милану заново изобрести себя, найти место в эпохе, когда идеи ценятся больше, чем машины. Население города выросло в 2000–2008 гг.[80], а в 2008 г. производительность в Милане на душу населения была самой высокой в Италии и превышала средний уровень по стране на 54%[81]. Сегодня три четверти работников Милана заняты в сфе-

---

75. *Ibid.*
76. Foot, *Milan Since the Miracle*, 118.
77. Nelson, Building a New Europe, 161–162.
78. Ibid., 58–59; Foot, *Milan Since the Miracle*, 113.
79. «Milan», *Encyclopædia Britannica*.
80. Istat, Demography in Figures.
81. В данном случае я использую «производительность» в смысле добавленной стоимости на душу населения. Расчеты автора на основе: Istat, Regional Accounts and National Economic Accounts.

ре услуг[82], важнейшей отраслью являются финансы, так же как в Нью-Йорке и Лондоне. И так же, как эти города, Милан стал центром моды.

Миучча Прада и Патрицио Бертелли — пара с высоким уровнем образования[83]. Степень доктора наук Миучча Прада получила в университете Милана; ее муж изучал инженерию в университете Болоньи, до которого два часа езды из Милана. Бертелли привнес инженерную точность в менеджмент и маркетинг бренда. Ткани Прада, например водонепроницаемый нейлон «поконе», часто являются высокотехнологичными, а магазины Прада — одни из первых, в которых была внедрена система радиочастотной идентификации товаров, которая позволяет мгновенно получать данные по тому или иному артикулу. Когда сумку сканируют специальным электронным жезлом, изображения сумки выводятся на огромный экран. Хотя, конечно, опыт, а не учебные заведения, был главным учителем Прада и Бертелли, их успех и стиль несут на себе отпечаток формального образования.

Версаче представляет противоположную сторону человеческого капитала, на который опирается миланская мода[84]. Хотя Джанни Версаче изучал архитектуру, он ушел из института в 21 год, так что в основном свое образование он получил, работая в ателье своей матери. Его стиль — не интернациональный шик Прада и Армани, а традиционная пышность, в значительной степени ассоциирующаяся с барочным прошлым Италии. Голова Медузы, которая украшает множество товаров Версаче, использовалась миланским оружейником Филиппо Негроли для парадного щита императора. Европейский человеческий капитал отражает тысячелетия культурного развития. Он же обеспечивает образование, создающее конкурентное преимущество и для компании и для города. В случае Милана таланты множества дизайнеров не просто превратили город в динамичного экспортера

82. Расчеты автора на основе: Istat, Regional Accounts.

83. Galloni, «Miuccia and Me»; «Learning from Prada», *RFID Journal*, June 24, 2002, www.rfidjournal.com/article/view/272/1; о Поконе: «Prada, Miuccia», Britannica Book of the Year, 2003, *Encyclopædia Britannica*.

84. Spindler, Gianni Versace.

одежды и аксессуаров, но и сделали его более веселым и притягательным местом, которое отлично подходит не только для производства, но и для потребления, каковое представляется еще одной дорогой к успеху города.

Потребительский город: Ванкувер

Ванкувер также привлекает талантливых людей потому, что является одним из наиболее приятных для жизни мест. Четверть жителей ареала Ванкувера в возрасте более 15 лет имеют по крайней мере один диплом колледжа (тогда как в Канаде в целом — только 18%)[85]. Он регулярно занимает самые высокие места в глобальных рейтингах качества жизни[86], и это помогает городу каждый год привлекать тысячи мигрантов.

Конечно, у Ванкувера есть природные преимущества, которых лишен Бостон, Миннеаполис или, тем более, Сингапур. В январе средняя температура в Ванкувере составляет 2,7 °С, т. е. здесь теплее, чем в Бостоне или Миннеаполисе, а средняя июльская температура 17 °С, т. е. меньше, чем в обоих этих городах[87]. К этому можно добавить длинную береговую линию, прекрасные горы и привлекательную загородную местность — в общем, никто не будет спорить с тем, что город не обделен природой. Но, главное, Ванкувер сумел воспользоваться этими природными дарами.

Сначала это был город лесозаготовок с природным портом, в 1886 г. он стал западным конечным пунктом стратегической линии Канадской тихоокеанской же-

---

85. Canada: Statistics Canada, Population 15 Years and Over; Canada: Statistics Canada, Greater Vancouver.

86. Mercer's Quality of Living Worldwide City Rankings, www.mercer.com/qualityoflivingpr#City_Ranking_Tables; Economist Intelligence Unit, Global Liveability Report, www.eiu.com/site_info.asp?info_name=The_Global_Liveability_Report_Press_Release&rf=0; см. также: Canada: Statistics Canada, Greater Vancouver.

87. Оценка температур в Ванкувере с туристического сайта: http://vancouver.ca/aboutvan.htm; температуры городов США приводятся по данным американского бюро переписи населения: U. S. Census Bureau, County and City Data Book 2000, table C-7, «Cities — Government Finances and Climate», www.census.gov/prod/2002pubs/00ccdb/cc00_tabC7.pdf

лезной дороги (*Canadian Pacific Railway*). Огонь, уничтоживший в том же году старые здания города, позволил Ванкуверу и его самому крупному собственнику недвижимости — Канадской тихоокеанской железной дороге — начать с нуля и создать качественную канализацию, трамваи, а также прочные и безопасные новые здания. Городской совет потребовал, чтобы 1000 акров, отведенные тогда под военную базу, были превращены в парк, который и сегодня остается одной из наиболее приятных зеленых территорий города. В 1915 г. здесь был основан Университет Британской Колумбии, ставший для города источником хорошо образованных горожан[88].

В XX в. Ванкувер двигался по знакомой нам схеме. Население города перестало расти в период Великой депрессии, а затем снизилось в разгар развития пригородов — в 1960–1980 гг. Но потом город вырос с 415 тыс. до 610 тыс. человек, т. е. почти на 50%[89]. Расцвет Ванкувера определялся пристальным вниманием к качеству жизни, желанием строить высотные дома и притоком талантливых азиатских мигрантов.

Во многих отношениях Ванкувер — типичный пример процветающих неамериканских городов с их чистыми улицами, качественной системой страхования и высокими налогами. К более специфичным чертам Ванкувера можно отнести его архитектуру и крайне разношерстное население, оживляющее город. Существует даже особая философия городского планирования — ванкуверизм, которая определяется открытыми пространствами, высокими изящными небоскребами, с которых открывается великолепный вид, и обилием общественного транспорта.

Отцом ванкуверизма часто называют Артура Эриксона. Он родился в Ванкувере, но потом отправился на Вторую мировую войну вместе с британской армией. После войны, прислушавшись к советам Фрэнка Ллойда Райта, он изучал архитектуру в университете Макгилл в Монреале, а потом получил стипендию для изучения строительства по всему миру. Закончив свои странствия, он вернулся в Ванкувер, начал преподавать в Университете Британской Колумбии и основал архитектурную

88. Morley, *Vancouver*, 33–34, 58–61, 79, 84–89, 145, 222.
89. Vancouver Public Library, «City of Vancouver Population».

фирму вместе с Джеффри Мэсси, у которого были хорошие связи: его отец Рэймонд был знаменитым канадским актером, а дядя — генерал-губернатором Канады.

Уже в 1955 г., когда Ванкувер был еще довольно скромным городом на границе Канады, Эриксон задумывался о создании высотного города. Его «План 56» остается удивительным проектом города небоскребов, в котором здания не собраны вместе, как в Нью-Йорке, а элегантно расставлены в виде изгибающегося каскада, который дополняет естественную красоту города. Эриксон не остановился на мечтах. В 1963 г. он выиграл конкурс на строительство университета имени Саймона Фрейзера в Британской Колумбии, который сегодня является одним из лучших в Канаде. Спустя два года Эриксон получил возможность действительно изменить облик Ванкувера, когда его нанял гигант лесной промышленности — фирма *MacMillan Bloedel* — для строительства нового офисного здания, 27-этажной «бетонной вафли» площадью 500 тыс. кв. футов, которая впоследствии стала архитектурной достопримечательностью. В 1970-х гг. Эриксон проектировал Робсон-сквер, гражданский центр площадью 1,3 млн кв. футов, в котором разместились суды, кампус Университета Британской Колумбии в центре города, а также многие открытые территории города[90].

Эриксон стал национальной знаменитостью[91], а в некрологе, опубликованном торонтским изданием *Globe and Mail*, его назвали «величайшим архитектором, рожденным нашей страной». Ванкувер строился — в соответствии с концепцией Эриксона — вверх, и при этом, в целом, весьма качественно. Китайский иммигрант Джеймс Чен, приехавший в Ванкувер, чтобы учиться у Эриксона, спроектировал для города (начиная с 1995 г.) более 20 зданий выше 20 этажей[92]. Чен известен

---

90. «A Tribute to Arthur Erickson, AI Architect», http://info.aia.org/aiarchitect/thisweek09/0612/0612n_arthur.cfm; «Arthur Erickson, Lauded Canadian Architect, Dies», Architectural Record, 197, no. 7: 24; «Massey, Raymond», *Encyclopædia Britannica*; «Massey, Vincent», *Encyclopædia Britannica*; «MacMillan Bloedel Building», www.arthurerickson.com/txt_macm.html; UBC Robson Square, About Us: History, www.robsonsquare.ubc.ca/about/history.html

91. Martin, 'Greatest Architect.'

92. Emporis.com, «James KM Cheng Architects Inc., www.emporis.com/application/?nav=company&lng=3&id=101306

тем, что совместил зеленое стекло с бетоном, что позволило создать особый стиль Ванкувера. Качественное планирование предполагало, что многие из этих строений, в том числе и созданный по проекту Чена небоскреб «Живой Шангрила» (*Living Shangri-La*) — самое высокое на сегодня здание в Ванкувере смешанного использования, а это позволяет сократить поездки на работу, а также способствует тому, чтобы центр города не был ночью безлюдным[93]. При хорошем планировании здания разносятся на достаточное расстояние друг от друга, чтобы в них было много света и чтобы они не заслоняли друг друга, а вокруг них было много открытого пространства.

Качественное городское планирование вместе с весьма разумной канадской политикой иммиграции помогло Ванкуверу привлечь человеческий капитал. Целых 40% населения города — иностранного происхождения[94], а четверть его граждан родились в Азии[95]. Кроме того, иммигранты Ванкувера отличаются непропорционально высоким уровнем образования, как и вообще канадские иммигранты в целом[96]. Более половины людей, приехавших в страну в 2001–2006 гг., имеют диплом колледжа, т.е. они намного более образованны, чем собственно канадцы[97]. Половина канадцев со степенью доктора наук родились в какой-то другой стране[98].

У Канады огромная территория, а уровень рождаемости среди местных жителей отстает от коэффициента воспроизводства населения. Более 200 тыс. мигрантов, прибывающих в страну почти каждый год, помогают поддержать рост страны[99]. Как и США, Канада отдает определенное предпочтение родственникам своих граждан, однако значительный объем виз выдается и так называемым независимым иммигрантам[100], которые прини-

---

93. Emporis.com, «Buildings of Vancouver», www.emporis.com/en/wm/ci/bu/?id=100997
94. Canada: Statistics Canada, Greater Vancouver.
95. Canada: Statistics Canada, Population by Selected Ethnic Origins.
96. Расчеты автора на основе: Canada: Statistics Canada, Immigrant Status and Period of Immigration; Canada: Statistics Canada, Educational Portrait of Canada.
97. Galarneau and Morissette, «Immigrants' Education».
98. Canada: Statistics Canada, Educational Portrait of Canada.
99. Canada: Statistics Canada, Components of Population Growth.
100. Becklumb, «Canada's Immigration Program».

маются на основе особой системы балльной оценки, которая, по словам канадского правительства, позволяет оценить «образование, языковые способности, опыт работы, возраст, гарантию получения работы и адаптивность». Канада оказалась особенно привлекательной для азиатов, например многих жителей Гонконга, которые уехали из своего города до того, как он вошел в состав КНР. Ванкувер привлек этих иммигрантов потому, что это толерантный город на берегу Тихого океана с давно устоявшимися азиатскими сообществами. Пятая часть его жителей являются этническими китайцами, что ненамного меньше 26%, указывающих на свое английское происхождение[101].

Эти иммигранты способствовали развитию культуры и экономическому процветанию города. Джеймсу Чену город в изрядной мере обязан своим контуром. Члены семьи Чан, родом также из Гонконга, принадлежат к числу наиболее щедрых филантропов Ванкувера. Работая в самых разных местах — от ресторанов и небоскребов до инвестиционных фирм, — ванкуверские иммигранты помогли превратить живописный городок лесозаготовок в настоящий глобальный город.

Растущий город: Чикаго и Атланта

Один из выводов второй главы этой книги, посвященной провалу города, заключался в том, что строительство в депрессивных городах с небольшим спросом на жилье не даст положительного результата, так что неправильно думать, будто высотные дома способны вернуть депрессивные города к жизни. А один из выводов седьмой главы, в которой рассказывалось о расползании, состоял в том, что Хьюстон привлек так много американцев благодаря обилию доступного жилья, созданного в результате отсутствия ограничений на застройку. Строительство, однако, может позволить городу расшириться и привлечь интересных людей не только в расползании Солнечного пояса, но и в старых городах, если в них найдется что-то еще привлекательное для приезжих.

---

101. Canada: Statistics Canada, Population by Selected Ethnic Origins.

Когда я приехал в Саут-Сайд Чикаго в 1988 г., город был величественным, но мрачным. Большие каменные здания, такие как выстроенный в стиле боз-ар Музей науки и индустрии, который приветствует автомобилистов, направляющихся в кампус Университета Чикаго, служили напоминанием о славном прошлом города. В районах вблизи университета стояли большие усадьбы, в том числе те, в которых жили чикагские мясные магнаты и Мохаммед Али, но часто они продавались ниже себестоимости из-за высокого уровня преступности в городе[102].

В 1970–1990-х гг. Чикаго потерял почти 18% своего населения[103], т. е. намного меньше, чем Кливленд или Детройт, но намного больше Нью-Йорка и Бостона. За двадцать лет после смерти в 1976 г. Ричарда Дж. Дэйли, бессменного мэра города, в Чикаго было пять мэров, но ни один из них не смог укрепить власть и снизить уровень преступности. Но после 1990 г. Чикаго стал одним из немногих больших городов Среднего Запада, которые выросли[104] вопреки тому факту, что его население не настолько хорошо образовано, как в Миннеаполисе или Бостоне, а погода здесь бывает ужасной[105].

Чикаго добивается успеха, предлагая преимущества, связанные с плотной городской жизнью, но оставаясь при этом доступным по цене и достаточно приятным городом. Экономика города зависит от индустрий, для которых важна информация, таких как финансовые и деловые услуги,—для них, судя по всему, особенно значима высокая плотность городской жизни. Финансовые предприниматели, такие как миллиардер и управляющий хедж-фондом Кеннет Гриффин, выбрали Чикаго потому, что это довольно большой и достаточно умный город, предлагающий нужных им работников и услуги,

---

102. Веб-страница www.explorechicago.org/city/en/things_see_do/attractions/tourism/former_home_of_muhammad.html подтверждает прежний адрес Али: 4944 S. Woodlawn Ave., Chicago, IL 60615, куда он переехал, чтобы жить рядом со своим учителем из «Нации ислама», Элайей Мухаммедом.

103. Gibson, «Population of the 100 Largest Cities».

104. Gibson, «Population of the 100 Largest Cities»; U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for the City of Chicago, данные получены при помощи American FactFinder.

105. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for the City of Chicago, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

и при этом более «нормальный», более доступный город, в котором больше от Среднего Запада, по крайней мере, если сравнивать с Манхэттеном[106].

Долгое время занимавший пост мэра города Ричард М. Дэйли (сын старого бессменного Мэра Дэйли) проявил себя в качестве одного из лучших городских руководителей Америки. Он знает, что город может преуспеть только в том случае, если будет предлагать дружественную для бизнеса среду и достойное качество жизни. Когда он занял свой пост, он сделал из посадки деревьев настоящий культ. Он построил Миллениум-парк, сумев привлечь значительные частные пожертвования. Он взял под контроль городские государственные школы, подняв их уровень. Он также яростно отстаивал застройку. Многочисленные новые здания сделали Чикаго намного более доступным, чем Нью-Йорк или Сан-Франциско.

Застройка Чикаго позволила создать значительный объем высококачественной недвижимости, привлекательной для людей вроде тех, кто работает на Кена Гриффина. В 2002–2008 гг. Чикаго выдал 68 тыс. разрешений на строительство[107], что составляет примерно 6% от всего жилого фонда города на момент 2000 г. В тот же период в Бостоне было выдано лишь 8500 разрешений на строительство[108], что равно 3,3% жилого фонда города на 2000 г. Чикаго выдал таких разрешений в 3 раза больше, чем Сан-Хосе (Калифорния)[109], т. е. почти такой же большой, но менее плотный город. 10,8% чикагцев живут в домах, построенных после 1990 г.[110], что намного больше 7,6% таких же нью-йоркцев и 8,3% бостонцев. Кроме того, в Чикаго разрешили застроить длинный живописный берег озера, тогда как Нью-Йорк решил «сохранить» почти все лучшие дома, выходящие на Центральный парк.

---

106. Это замечание основывается на разговоре автора с господином Гриффином.
107. U. S. Census Bureau, Manufacturing, Mining and Construction Statistics, Residential Building Permits, www.census.gov/const/www/permitsindex.html
108. *Ibid.*
109. *Ibid.*
110. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for the Cities of Chicago, New York, and Boston, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

Недвижимость в Чикаго одновременно новее и дешевле, чем в Бостоне или Нью-Йорке. По данным переписи, средняя арендная плата в Бостоне на 30% выше, чем в Чикаго, а цены на жилье выше примерно на 39%[111]. По сведениям Национальной ассоциации риелторов, средняя стоимость продажи кондоминиума в метропольном ареале Чикаго составляла во II квартале 2010 г. 186 тыс. долл., тогда как в ареале Бостона — 290 тыс., а в Сан-Франциско — 405 тыс.[112] За 650 тыс. долл. в центре Чикаго вы можете купить в новой стеклянной башне-кондоминиуме квартиру с тремя спальнями площадью 1650 кв. футов. В Нью-Йорке такое же жилье в кондоминиуме стоит по крайней мере в 2 раза больше[113].

В Чикаго всегда строилось много офисов — в метропольном ареале в 1990–2009 гг. было построено почти 40 млн кв. футов новой офисной территории[114]. Это новое пространство позволяет поддерживать издержки ведения бизнеса на достаточно низком уровне. Арендная плата за офисы в Чикаго также многие годы была примерно на 30% меньше, чем в Бостоне или Сан-Франциско[115].

В других городах, таких как Бостон или Сан-Хосе, сторонники сохранения исторического наследия и фанаты неплотной застройки заставили руководство городов ограничить новое строительство, но Дэйли как раз позволил его вести. Почему? Все эти краны возводят здания, в которых живут высококвалифицированные работники. Более низкие цены на жилье позволяют работодателям платить более низкие зарплаты, что поддерживает экономическую конкурентоспособность Чикаго. Мэру это известно, как знает он и то, что Чикаго не выживет, если цены здесь не будут ниже, чем на побережьях Америки. Строительство не может спасти та-

---

111. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for the Cities of Chicago and Boston, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

112. National Association of Realtors, Median Sales Price of Existing Condo-Coops Homes for Metropolitan Areas for Second Quarter 2010, www.realtor.org/research/research/metroprice

113. Realtor.com, поиск за 1 сентября 2010 г.

114. Расчеты выполнены Джозефом Гиурко (*Joseph Gyourko*) на основе данных *REIS* по рынку офисной недвижимости.

115. Расчеты выполнены Джозефом Гиурко на основе данных *REIS* по рынку офисной недвижимости.

кие места, как Баффало или Детройт, где спрос просто слишком низок, однако в более привлекательных местах снижение барьеров для новой застройки может обеспечить серьезное сравнительное преимущество.

Достаточно свободная застройка стала также критическим элементом успеха многих городов Солнечного пояса, таких как Хьюстон и Майами, но только одному из таких городов удалось одновременно быстро расшириться и поднять свой образовательный уровень. Население метропольного ареала Атланты увеличилось на 1,12 млн человек в период 2000–2008 гг.[116], т. е. больше, чем на любой другой территории США, за исключением Далласа. Такой рост был бы невозможен, если бы не обильная новая застройка, как в расползающихся пригородах, так и в центре с его блистающими небоскребами, где находятся офисы и кондоминиумы. С 1990 г. офисная площадь Атланты выросла более чем на 50%, в результате аренда офисов здесь примерно на 20% дешевле, чем даже в Чикаго[117].

По мере своего роста Атланта становилась все более образованной. В центральном районе города примерно столь же взрослых с дипломами колледжа, как в Миннеаполисе[118], и даже больше, чем в Бостоне, который считается чуть ли не Афинами Америки. Более 47% взрослых жителей округа Фултон имеют степень бакалавра, так что уровень образования здесь выше, чем в округах Вестчестер (Нью-Йорк), Фэрфилд (Коннектикут) или Санта-Клара (Калифорния), и почти равняется образовательному уровню округа Мидлсекс (Массачусетс)[119]. Образование в Атланте отражает историю

---

116. U. S. Census Bureau, Population Estimates, «Combined Statistical Area Population and Estimated Components of Change: April 1, 2000, to July 1, 2009», www.census.gov/popest/metro/metro.html

117. Расчеты выполнены Джозефом Гиурко на основе данных REIS по рынку офисной недвижимости.

118. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for the Cities of Atlanta, Boston, and Minneapolis, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

119. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for Fulton County, Georgia; Westchester County, New York; Fairfield County, Connecticut; Santa Clara County, California; and Middlesex County, Massachusetts; данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

города, собственно образовательную политику, но также и жилищные программы.

В Атланте много старых колледжей и университетов. Город был центром Союзнической армии после Гражданской войны, он также известен замечательным собранием исторических «черных» колледжей, сформировавшихся в основном в те же времена. Университет Эмори и Технологический институт Джорджии, образцом для которого, очевидно, служил Массачусетский технологический институт, также открылись в Атланте в десятилетия после Гражданской войны[120].

В последнее время Джорджия решила использовать доходы от лотереи штата для финансирования программы «Стипендия надежды» (*Hope Scholarship*)[121], предлагающей щедрую финансовую помощь студентам, демонстрирующим успехи в учебе, которые учатся в том или ином колледже штата. В качестве средства против социальной несправедливости эта программа неудачна, поскольку такую финансовую поддержку в большинстве своем получают состоятельные студенты. Но как средство привлечения талантливых родителей, заботящихся об образовании своих детей, а также как метод, позволяющий удержать талантливых исследователей в штате, эта программа, очевидно, принесет успех.

Атланта, как и Хьюстон, отличается мощным бизнес-сообществом, которое давно поддерживает рост региона. Этому сообществу понятна ценность образования и застройки города. В результате Атланта может предложить образованным людям удивительно дешевое жилье, которое помогло привлечь более образованных людей в этот и так достаточно образованный городской регион. В 2000–2008 гг. количество выпускников колледжей росло в округе Фултон более чем в 1,5 раза быстрее, чем в среднем по стране[122].

---

120. *A Thousand Wheels Are Set in Motion: The Building of Georgia Tech at the Turn of the Century: 1888–1908,* «The Hopkins Administration, 1888–1895», www.library.gatech.edu/gtbuildings/hopkins.htm

121. Kiss and Schuster, «Hope Scholarships».

122. U.S. Census Bureau, American Community Survey, 2008 Data Profile for Fulton County, Georgia, and the United States; U.S. Census 2000, Data for Fulton County, Georgia, and the United States; данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

Дубай: слишком много положительных сторон

У Дубая никогда не было шанса стать имперским городом, но он, похоже, опробовал почти все остальные стратегии успеха, обсуждавшиеся нами ранее. В историческом плане Дубай добился успеха, подобно Гонконгу или Сингапуру, благодаря хорошему месторасположению и качественным экономическим институтам. Дубай стал британским протекторатом в 1892 г., а в начале XX в. близость города к Индии превратила его в связующее звено между индийским субконтинентом и Ближним Востоком[123]. У Дубая есть собственная нефть, однако реальный рост города связан больше с его портом, который является проводником для огромного потока черного золота из других стран, таких как Саудовская Аравия.

Через порты Дубая проходит, однако, не только нефть. Город успешно конкурирует в международной торговле, предлагая качественную современную инфраструктуру и институты, способствующие бизнесу. Гонконг преуспел благодаря тому, что был оазисом экономической свободы рядом с жестко контролируемым коммунистическим Китаем, и точно так же Дубай добивается успеха, предлагая более качественные экономические институты, чем его соседи. Свободная зона Джебель-Али[124] привлекает бизнесменов, освобождая их одновременно от налогов и ограничений. Но Дубай не просто более расположен к бизнесу, чем его ближневосточные соседи, его качественные юридические институты и превосходная инфраструктура делают его более привлекательным для бизнеса, чем чрезмерно зарегулированная Индия, так что Дубай стал естественным торговым узлом для целого региона. В Мумбае можно встретить множество бизнесменов, которые работают в Дубае, а на выходные приезжают домой.

---

123. «Dubayy», *Encyclopædia Britannica*.
124. *Ibid.*

Хотя индийцы видят в Дубае место для работы, а не развлечений, руководство города решило превратить его из нефтетранспортного порта в потребительский город, привлекающий финансистов и предпринимателей. Две этих городских функции тесно связаны. Дубай может преуспеть в качестве делового центра, если убедить людей с Ближнего Востока, что им лучше быть в Дубае, а не где-то еще, например в Кувейте или Каире. Если же Дубай станет самым приятным местом для жизни на Ближнем Востоке, тогда, по крайней мере в теории, он привлечет бизнесменов, благодаря которым город будет не просто туристическим центром.

Точно так же, как Лас-Вегас, выросший благодаря предложению удовольствий, поставленных вне закона в более строгих штатах, Дубай мог бы развиться, поскольку он относительно свободен от религиозных ограничений, сковывающих почти все население этого региона. Личная вера шейха Мухаммеда, похоже, не мешает ему строить город, который по уровню раскованности может отвечать желаниям почти всякого странствующего бизнесмена.

Дубай мог бы легко добиться успеха в качестве среднего по масштабам центра развлечений и торговли, однако амбиции шейха Мухаммеда заходят гораздо дальше. В 2008 г. Дубай был одной из наиболее крупных строительных площадок планеты. «Бурдж аль-Араб»[125], построенный на искусственном острове, был на тот момент самым высоким отелем в мире — его высота составляет 1027 футов. В нем лишь 202 гигантских номера — самый небольшой из них занимает 1800 кв. футов. В 2010 г. открылось многофункциональное здание высотой 2684 фута, которое ныне является самым высоким на планете[126]. «Дубай-Молл» имеет внутреннюю площадь в 5,9 млн кв. футов, его общая площадь составляет 12 млн кв. футов, так что он является самым большим в мире[127]. Шейх Мухаммед строит искусственный

125. «Sailing into a New Luxury at Famous Dubai Hotel», *Toronto Star*, Sept. 11, 2004, Travel.

126. Davis, «Dubai Hits the Heights».

127. Официальный сайт указывает, что молл является одним из самых больших в мире: www.thedubaimall.com/en/section/faq; размеры молла: www.the-

архипелаг из 300 островов, скромно названный «Мир» (*World*), а также центральный бизнес-район из 230 зданий под названием Бизнес-Бухта (*Business Bay*)[128]. Ожидается, что развлекательный комплекс Дубайленд[129] будет больше, чем «Мир Диснея».

В принципе, сочетать строительство с высоким качеством жизни — разумный шаг, однако необычайный размах строительных проектов шейха значительно превосходит уровень, необходимый для удовлетворения сегодняшнего спроса на его город. Мэр Дэйли лишь позволяет частным застройщикам строить, поэтому строительство в Чикаго отражает их независимые оценки цен, которые должны покрыть издержки. Шейх Мухаммед инвестирует огромные объемы государственных средств, так что строительство в Дубае отражает, в основном, лишь его собственное мнение о том, что выросший город будет процветать. Однако рынок показывает, что этот энтузиазм не имеет рационального оправдания[130], так что Дубаю в 2009 г. пришлось объявить дефолт по своим займам. Только благодаря финансовой помощи соседнего Абу-Даби Дубай смог избежать еще более драматического провала.

Общие представления шейха об истории верны. Такие города, как Дубай, должны преодолевать модель чисто экономического роста за счет внимания к качеству жизни. Города должны строить, чтобы добиваться успеха. Но это не значит, что каждый город может стать Нью-Йорком или Шанхаем. Градостроители должны быть не только мечтателями, но и реалистами.

---

dubaimall.com/en/news/media-centre/news-section/the-dubai-mall-opens-largest.html

128. «Richard Spencer in Dubai: Developer to Resume Work on Dubai's Troubled World», *London Daily Telegraph*, Dec. 18, 2009, City.

129. В настоящий момент строительство не завершено. См.: Kolesnikov-Jessop, «Theme Park Developers».

130. «Dredging the Debt: Dubai's Debt Mountain», *Economist*, Oct. 31, 2009.

Заключение: плоский мир, высокий город

Немногое из того, что у вас есть, что вы используете или знаете, не было сделано кем-то другим. Люди — это в высшей степени социальный вид, который добивается успеха, — подобно муравьям или гиббонам, — благодаря совместной деятельности. И если колонии муравьев способны на то, что совершенно недоступно отдельным насекомым, точно так же города позволяют достичь намного большего, чем могли бы сделать изолированные люди. Города создают возможности для сотрудничества, особенно для совместного производства знаний, которые являются важнейшим творением человечества. Идеи легко перетекают от человека к человеку на густых переулках Бангалора и Лондона, и люди готовы мириться с высокими городскими ценами просто потому, что хотят жить в окружении других талантливых людей, от которых можно набраться опыта.

Руссо, как известно, писал, что «города — пучина для человеческого рода»[1], но он ошибался с точностью до наоборот. Города — условие сотрудничества, которое является основой ярчайших успехов человечества. Поскольку люди многому учатся именно у окружающих их людей, мы больше узнаем тогда, когда вокруг больше людей. Плотность городской жизни создает постоянный поток новой информации, которая возникает благодаря наблюдению за успехами и неудачами других. В большом городе люди могут выбирать знакомых с близкими интересами — например, Моне и Сезанн встретились в Париже XIX в., а Белуши и Акройд[2] — в Чикаго XX в.

---

1. Rousseau, Émile, 52.
2. Cézanne, Paul, Encyclopædia Britannica; Dan Aykroyd, Blues Brothers Central, www.bluesbrotherscentral.com/profiles/dan-aykroyd

Благодаря городам проще смотреть, слушать и учиться. Поскольку главная особенность человеческого рода — способность учиться друг у друга, в городах мы становимся человечнее.

Не важно, как возник город — по военным или мирным причинам, сосредоточение людей в городе все равно приводит к магическим последствиям. Римские солдаты обосновались на острове посреди Сены, потому что с этого места было удобно обороняться от неприветливых галлов. Париж, возникший из этого скромного укрепленного пункта, произвел за последние две тысячи лет множество культурных, экономических и политических инноваций. Средневековые города Нидерландов были созданы благодаря торговле шерстью, однако плотность городской жизни позволила бюргерам разжечь первую в истории Нового времени республиканскую революцию, завершившуюся победой. Благодаря своему месторасположению Чикаго стал идеальным местом для забоя свиней, переправлявшихся на восток, однако город привлек немало превосходных архитекторов — Дженни, Бернэма, Салливана, Райта, которые совместно изобрели небоскреб. Шанхай на первым порах был хлопковым городом, но в 1920-х гг. его плотность помогла запустить волну инноваций в музыке, фильмах и анимации.

Художественные движения обычно развиваются в каком-то одном месте — например во Флоренции XV в. или в Париже XIX в. В Вене XVIII в. Гайдн делился своими идеями о симфонической музыке со своим другом Моцартом и учеником Бетховеном. Великая цепь художественных инноваций, созданная художниками или композиторами, живущими вместе в густонаселенных городах, чрезвычайно походит на ту гораздо более прозаичную цепь городских изобретений, которая подарила нам бросовые облигации, выкуп компаний с привлечением кредитов и ценные бумаги, обеспеченные ипотечными кредитами.

Публицисты и критики давно говорят о том, что совершенствование информационной технологии приведет к устареванию всех преимуществ города. Если вы можете учиться по Википедии в Анкоридже, зачем платить нью-йоркские цены? Но несколько десятилетий высоких технологий не могут побороть миллионы лет эво-

люции. Контакты в киберпространстве никогда не заменят совместной трапезы, улыбки или поцелуя. Наш вид учится, в первую очередь, благодаря акустическим, визуальным и обонятельным сигналам, испускаемым другими, окружающими нас людьми. Интернет — прекрасный инструмент, но лучше всего он работает в связке со знаниями, приобретенными при личных контактах, что могут подтвердить интернет-предприниматели, сосредоточенные в Бангалоре и Кремниевой долине. Каждый гарвардский студент-экономист то и дело использует технологию, но при этом он постоянно участвует в личных встречах с другими студентами и преподавателями. Наиболее важное общение все еще происходит с глазу на глаз, так что электронный доступ не является заменой присутствия в географическом центре определенного интеллектуального движения.

Падение стоимости междугородной и международной связи лишь увеличило прибыльность концентрации людей в одном месте. Пятьдесят лет назад большинство изобретателей работали на локальном рынке. Высокие транспортные расходы ограничивали возможность быстро сделать деньги за счет продажи хорошей идеи по всему миру. Сегодня же трейдеры в Лондоне, Нью-Йорке или Токио могут мгновенно воспользоваться недостаточно оцененным ресурсом с другого конца света. Смерть расстояния, возможно, стала адом для производителей товаров из Детройта, которые проиграли японским конкурентам, но она же — настоящее благословение для производителей идей из Нью-Йорка, Сан-Франциско и Лос-Анджелеса, сделавших миллиарды на инновациях в технологиях, развлечениях и финансах. Даже когда финансовый мир столкнулся с очередным спадом, нельзя сомневаться в том, что его коллективный разум со временем сумеет создать условия для нового бума.

Страны продолжают воевать, а правительства — уничтожать собственных граждан. Большая часть мира остается бедной, тогда как в богатых странах многие не так счастливы, как могли бы, а окружающая среда человечества находится под угрозой. Чтобы решить эти проблемы, человечеству понадобится собрать все свои силы, но их можно найти только в коридорах и на улицах, связывающих людей в густонаселенном городе. Тот факт,

что наши города так нужны нам, внушает мне определенный оптимизм относительно будущего. Мир признает ценность новых идей. Люди все еще стремятся в города, чтобы получить навыки, которые необходимы им для успеха. Когда эти навыки приобретаются, умножается число новых идей и возникают инновации.

Если мы выберем правильный политический курс, нас будет ждать золотой век городов. Конечно, ориентированная на автомобиль жизнь в городских пригородах никуда не исчезнет, однако она должна сопровождаться более плотной городской застройкой ближе к центру города. Мы можем строить высокие башни, которые дадут людям пространство в центральных районах, но строить надо так, чтобы гарантировать отсутствие рисков для окружающей среды, хороший обзор и полноценную уличную жизнь. Мы можем сделать так, что у всех, а не только привилегированного меньшинства, будет возможность наслаждаться Манхэттеном, Парижем или Гонконгом. Но для этого мы должны стимулировать города, а не расползание. Мы должны поддерживать изменения, которые развивают города, а не цепляться за их бессмысленное статус-кво.

Но что бы мы ни делали, некоторые люди никогда не захотят жить в городе. Они, как и Торо, будут стремиться жить на просторе, среди зеленых деревьев. Никого, кто может позволить себе такую пасторальную жизнь, не стоит принуждать к городской жизни. Но намного больше людей живет за пределами городов из-за допущенных нашим обществом ошибок. Мы должны не принуждать города к росту, а устранять барьеры, которые искусственно сдерживают цветение городской жизни.

Единые правила игры для городов

Главная тема этой книги — в том, что города укрепляют сильные стороны человечества. Величайший талант нашего социального вида — способность учиться друг у друга, и мы учимся глубже и более всесторонне тогда, когда встречаемся друг с другом лично. Я также постарался показать, что достижения городов — будь то Флоренция Брунеллески или же Детройт Форда — идут на пользу все-

му миру. Демократия, печатный станок и массовое производство — вот лишь некоторые из даров города. Идеи, возникающие в городах, со временем распространяются за их границы, обогащая весь остальной мир. Массачусетс поднимается или клонится к упадку вместе с Бостоном, так же как и штат Махараштра — вместе с Мумбаем.

Слишком многие страны неявно играли против городских ареалов, несмотря на то что они являются одним (если не *единственным*) из источников силы той или иной страны. Городам не нужны подачки, им нужны просто единые правила игры.

Экономисты часто советуют отдельным фирмам, как улучшить общую прибыль, но в то же время они критикуют индустриальные политические программы, благоприятствующие той или иной конкретной фирме. Это может показаться лицемерным, но на самом деле тут все логично. И правда, главной для экономики является убежденность в том, что фирмы лучше всего работают тогда, когда ожесточенно конкурируют друг с другом на рынке, за которым в качестве беспристрастного наблюдателя следит правительство. То же самое можно сказать о городах. Конкуренция между правительствами отдельных штатов за людей и фирмы — здоровое явление. Конкуренция заставляет города повышать уровень своих услуг и удерживать цены на низком уровне. Но федеральное правительство не должно отдавать предпочтение отдельным городам, так же как продвигать отдельные фирмы или отрасли промышленности. Конкуренция полезна для компаний, и города также смогут добиться больших успехов, если найдут собственное конкурентное преимущество.

Эта вера в рынок может показаться бездушной, но это не так. Я не против защиты людей, которые страдают в результате этой конкуренции, и я, конечно, считаю, что обездоленным общество должно помогать больше. Разумеется, моя вера в необходимость понижения уровня бедности — личное убеждение, а не тезис экономической науки. Экономика может многое рассказать о распределении доходов, например, о том, ведут ли налоги к снижению эффективности и вредит ли неравенство росту. Но экономисты не обладают знаниями, которые позволили бы ответить на главный вопрос: правильно ли

забирать деньги у богатых и отдавать их бедным? Это вопрос для философов и политиков. Однако экономика может указать на то, что трата ресурсов на проблемные фирмы или проблемные города — это в обычном случае крайне неэффективное средство помощи людям, столкнувшимся с тяжелой ситуацией. Правительству стоит заниматься помощью бедным людям, но не помощью бедным местам или плохо управляемым фирмам.

Города могут конкурировать при наличии единых правил игры, но в течение 60 последних лет американская политика постоянно играла против городов. В жилищной сфере, социальных службах, образовании, транспорте, окружающей среде и даже подоходных налогах система работала против городских зон. Города смогли выжить, несмотря на все эти препятствия, поскольку им есть что предложить. И все же именно потому, что города играют столь важную роль в экономике и обществе, мы должны устранить искусственные барьеры, которые сдерживают их. Мир станет намного более производительным и справедливым, если наша политика станет нейтральной и не будет отдавать предпочтения ни городам, ни пригородам. К этой пространственной нейтральности я вернусь, когда буду обсуждать политику, вызывающую упадок городов и расползание.

Урбанизация через глобализацию

С тех пор как Афины начали привлекать умнейших людей Средиземноморья, города всегда росли, притягивая к себе людей самых разных культур. Сегодня самые успешные города — Лондон, Бангалор, Сингапур, Нью-Йорк — продолжают соединять континенты. Такие города привлекают мультинациональные предприятия и экспатов. Иммигранты часто составляют наиболее важный элемент их экономической модели — они находятся как на вершине экономической системы, так и в самом низкооплачиваемом ее сегменте, а успех глобальных городов зависит от национальных политик в области торговли и иммиграции.

В закрытой стране не может быть открытого города. В начале XX в., когда Аргентина была одной из са-

мых открытых стран в мире, Буэнос-Айрес был оживленным международным городом, в котором было полно английских, испанских, итальянских и даже шведских предпринимателей. Но потом Аргентина закрыла границы, и Буэнос-Айрес превратился в изолированный остров, чьи прекрасные старые здания напоминали гостям города о его более динамичном космополитическом прошлом. Каждое десятилетие (за исключением одного) в период с 1790 по 1970 г. городское население Америки вырастало на 19,5%[3]. Только в 1930-х гг., когда экономика обрушилась, а тарифы привели к закрытию границ, американские города перестали расти.

Мой отец родился в Берлине в 1930 г., когда Германия и почти все ее соседи были довольно демократическими странами. 1930-е стали для всего мира ужасным экономическим периодом, еще более осложненным такими политическими программами, как закон Смута-Хоули о тарифах, который перекрыл международную торговлю. Когда экономика обрушилась, такие страны как Германия, Австрия и Испания перешли от демократии к диктатуре. Через какое-то время Европа погрузилась в безумие войны. Мир отвернулся от городского идеала торговли и интеллектуального обмена ради поля боя, на котором диктаторы прославляли сельское феодальное прошлое.

Свободный поток товаров и услуг между странами выгоден городам и всему миру. Ограничения свободной торговли приведут к тому, что американцы будут больше платить за повседневные товары, а также нанесут ущерб основным нашим торговым партнерам. Намного лучше не скрываться за стенами тарифов, а позволить нашим потребителям пользоваться недорогими иностранными товарами и заставить наших производителей приспосабливаться.

Индустриальные политические программы, например значительная помощь упадочным отраслям, угрожают глобальной торговле и растущим городам. Годами Америка — и это ее заслуга — открыто критиковала по-

3. U.S. Census Bureau, 1990 Census of Population and Housing, 1990 Population and Housing Unit Counts: United States, (CPH-2), p. 5, www.census.gov/population/www/censusdata/files/table-4.pdf

добные программы. Мы принесли нашей стране и всему миру много пользы, отстаивая тот принцип, что компании должны конкурировать на равных условиях, не пользуясь субсидиями или поддержкой. Если Америка откажется от своих принципов и будет целенаправленно помогать внутренним производителям, но не иностранным компаниям, имеющим заводы на территории США, мы, по сути, будем препятствовать прямым иностранным инвестициям в нашу страну. Одновременно мы укажем другим странам, что надо поддерживать собственных производителей, защищая их от американских. Но намного лучше придерживаться политики, обеспечивающей свободную торговлю и международные инвестиции по всему миру.

Иммиграция также крайне важна для успеха городов. Рост Нью-Йорка и Чикаго в два последних десятилетия в основном обусловлен сотнями тысяч иммигрантов, приехавших в эти города. Города хороши для иммигрантов, а иммигранты нужны городам.

Хотя иммиграция в процветающие страны наиболее выгодна самим иммигрантам, США извлекли немало выгоды из всех тех талантливых иммигрантов, которые селились в этой стране. Особенно приток талантов на пользу городам, поскольку иностранцы помогают им выполнять свою важнейшую функцию — связывать различные страны. Многообразие культур способствует и тому, что в городах веселее жить, что подтверждается распространением хороших индийских ресторанов в Лондоне. Города и страна в целом получат еще больше выгод, если мы будем работать — по примеру Канады и Новой Зеландии — над привлечением более квалифицированных иммигрантов.

В последние десять лет в Америку вернулся опасный призрак шовинизма. Связанные с ним ощущения не новы. В 1840-х гг. возникла Американская партия (известная под названием «Ничего не знаю»[4]), выступавшая против постоянно увеличивавшегося числа ирландских и немецких иммигрантов. В 1920-х гг. в северных городах на волне антииммигрантской истерии поднял-

4. Know-Nothing Party, Encyclopædia Britannica.

ся Ку-клукс-клан[5]. Я полностью разделяю убежденность в том, что Америка стала великой нацией именно благодаря притоку талантливых людей, прибывавших к ее берегам до 1921 г., тогда как перекрывание этого потока после Первой мировой войны стало одной из наиболее серьезных ошибок США. Иммиграция из бедной страны в богатую является, пожалуй, лучшим способом превратить бедняка в богача, и, как показывает история, иммигранты — начиная с Александра Гамильтона и заканчивая одним из двух основателей *Google* Сергеем Брином — сделали много великих вещей для Америки и в Америке. К счастью, в последние годы противникам иммиграции не удалось захватить Республиканскую партию, сын иммигранта занимает Белый дом, а подъем нового шовинизма, похоже, остановлен. И мы только выиграли бы от усиления притока иммигрантов в Америку, особенно если бы мы увеличили число виз *H-1B*, выдаваемых квалифицированным работникам.

Помощь человеческому капиталу

Образование — наиболее надежный (после январских температур) фактор, предсказывающий городской рост, особенно в случае старых городов. Производительность из расчета на душу населения заметно растет вместе с размером метропольного ареала, если город отличается хорошим образованием, но не в противном случае. Города и школы дополняют друг друга, и по этой причине образовательная политика — важнейшая составляющая городского успеха.

В США в 2007 г. выпускники колледжей зарабатывали в среднем около 57 тыс. долл. в год, а люди, закончившие лишь среднюю школу, — только 31 тыс. в год[6]. Другими словами, обучение в колледже связывается с прибавкой в заработке, превышающей 80%[7]. Влияние

---

5. Jackson, Ku Klux Klan.
6. U. S. Census Bureau, Census in Schools, Educational Attainment, www.census.gov/schools/census_for_teens/educational_attainment.html
7. Ibid. Во многих экономических исследованиях по доходности образования акцент ставится на попытке скорректировать ненаблюдаемые факторы, которые поднимают заработки образованных людей, например, за счет

образования оказывается еще более значимым на уровне целого города или страны. Когда число выпускников колледжей в определенном метропольном ареале увеличивается на 10%, индивидуальные заработки вырастают на 7,7%, независимо от того, насколько они хорошо образованы[8]. Как показывают данные по разным странам, каждый дополнительный год образования приносит в среднем 37%-ное увеличение производительности из расчета на душу населения, что весьма интересно, поскольку такой дополнительный год на уровне индивидуальных заработков дает рост менее 20%[9]. Значительное воздействие образования на национальную производительность может отражать иные, не поддающиеся измерению качества той или иной страны, но я считаю, что этот прирост доходов на общенациональном уровне, коррелирующий с образованием, высок еще и потому, что включает все те выгоды, которые объясняются высоким образованием граждан, в том числе и более надежное и менее коррумпированное правительство.

Томас Джефферсон как-то сказал: «Если нация хочет быть невежественной и свободной, оставаясь в цивилизованном состоянии, значит, она желает того, чего никогда не было и никогда не будет»[10]. По данным разных стран, связь между образованием и демократией сильна потому, что образование создает демократию, а не потому, что демократические государства больше инвестируют в образование[11]. Например, после 1990 г. политическая история стран Варшавского договора с более высоким уровнем образования, таких как Чешская Республика и Польша, развивалась по значительно более позитивному пути, чем история менее образованных регионов, таких как Казахстан[12]. Одно из исследований законов об обязательном образовании в разных штатах[13] показало, что люди, получившие благодаря этим зако-

---

сравнения близнецов. См., например: Ashenfelter and Krueger, Estimates of the Economic Return to Schooling.

8. Glaeser and Gottlieb, Place-Making Policies.
9. Barro and Lee, Educational Attainment; Maddison, Statistics on World Population.
10. Padover, Thomas Jefferson on Democracy.
11. Glaeser et al., Why Does Democracy Need Education?
12. Ibid.
13. Milligan et al., Does Education Improve Citizenship?

нам лучшее образование, больше участвуют в гражданской жизни. Образование не просто повышает экономические шансы региона, но и создает более справедливое общество. Дать бедным детям хорошее образование — это, возможно, единственный надежный способ помочь им стать преуспевающими взрослыми людьми.

Хотя прославлять образование легко, усовершенствовать школьную систему сложно. Тридцать лет исследований указывают на то, что простое вливание в проблему денег не приносит результата. Уменьшение размера класса улучшает успеваемость учеников, но незначительно. Более серьезные успехи связаны с программами раннего обучения, такими как *Head Start*, но чтобы действительно улучшить образование, нам нужна системная реформа, а не просто деньги.

Недавние исследования чартерных школ в Бостоне и Нью-Йорке[14] показали замечательные успехи учеников из малоимущих семей, посещающих эти школы. Эти результаты отлично согласуются с более ранними исследованиями, в которых была показана эффективность приходских школ в неблагополучных районах. Крупные государственные монополии могут создавать хорошие школьные системы, что доказывается многими европейскими странами, например Францией, но конкуренция еще лучше. Даже социалистическая Швеция перешла к системе, которая дает детям больше возможностей выбора.

Города добиваются успеха, стимулируя конкуренцию и разнообразные инновации. Монополия государственных школ отменяет оба этих преимущества. При наличии достаточных финансов и компетентного управления мы могли бы обеспечить всех доступом к прекрасному и при этом исключительно государственному образованию, но в американском контексте это представляется маловероятным. Скорее всего, более качественные школы возникнут благодаря политическим программам, создающим возможность большей конкуренции и большего разнообразия в образовании, таким как чартерные школы или выбор внутри государственной школьной системы.

---

14. Kane et al., Informing the Debate; Hoxby and Murarka, Charter Schools.

Важнейший компонент качества образования, как и городского успеха,— это человеческий капитал, т. е. таланты учителей. Исследования показали наличие огромных различий в эффективности между хорошими учителями и плохими[15]. Чартерные школы дают лучшие результаты, чем государственные, в том числе и потому, что они отбирают более качественных преподавателей. Профсоюз учителей прав, когда утверждает, что более высокие зарплаты привлекут учителей более высокого уровня, но они не правы в том, что выступают против привязки оплаты учителей к их успехам. Любой профсоюз, выступающий за защиту плохо работающих учителей, ставит интересы своих членов выше интересов детей.

Еще одно исследование показывает, что значение имеет и школьная программа. Переход к более глубокому изучению математики и точных наук, который начался в 1980-х гг., по всей видимости, привел к улучшению успеваемости учеников, особенно бедных. Наши школы должны сосредоточиться на привлечении и удержании преподавателей тех дисциплин, в частности арифметики, которые все более важны для успеха.

Городам инвестиции в образование выгодны вдвойне. Ученики приобретают больше навыков, что со временем повышает производительность такого города. Более качественные школы привлекают более образованных родителей, которые сразу же поднимают экономическую производительность. Единственный надежный способ создания умного города — создать школы, которые привлекают и обучают способных людей.

Помощь бедным людям, но не бедным местам

Недостаток образования во многих постиндустриальных городах помогает объяснить, почему этим местам настолько сложно найти для себя новый путь. Они пострадали еще и потому, что их модель, предполагающая наличие больших фирм в одной отрасли, препятству-

15. Kane and Staiger, Estimating teacher impacts on student achievement: An experimental evaluation.

ет предпринимательству и инновациям. На протяжении всей американской истории старые ареалы всегда замещались новыми, быстро развивающимися городами. В 1800 г. шесть из 20 крупнейших городов США находились в Массачусетсе (Бостон, Салем, Ньюберипорт, Нантукет, Марблехед и Глочестер)[16]. Только одно из этих мест сохранилось в качестве большого города к концу XIX в., поскольку население переехало на Запад, а вдоль водных путей континентальной Америки были построены другие крупные города. Относительный упадок городов Массачусетса нанес ущерб их жителям, но для страны в целом пошел на пользу.

Сегодня под угрозой города конца XIX в., которые сформировались как раз во времена упадка этих городов Массачусетса. Во второй половине XX в. эти промышленные города серьезно пострадали, а недавняя рецессия нанесла им еще один удар. Попавшие в бедственное положение горожане нуждаются в нашей поддержке, но мы не должны останавливать городские изменения или же искусственно тормозить упадок города. Люди переехали в Солнечный пояс не без причины, и нет оснований, по которым страна в целом должна пытаться восстановить наибольшее население Детройта за всю его историю, составлявшее 1,85 млн человек. Национальное правительство должно пытаться уменьшить страдания людей, но не должно мешать самому преобразованию города. Напор изменений просто слишком силен, чтобы его можно было сдержать, да и нет причин делать это.

Десятилетиями федеральное правительство финансировало глупые проекты городской модернизации, такие как создание легкорельсового транспорта в Баффало, делая вид, будто подобные попытки смогут уравновесить разные антигородские программы, к которым относятся, например, строительство системы автотрасс и вычеты по ипотечным кредитам. Но эти политические программы не имеют реального экономического смысла и не помогают бедным людям, живущим в таких городах.

Помощь бедным людям — это вопрос справедливости, но помощь бедным местам оправдать гораздо сложнее. Почему правительство должно, по существу, подкупать

16. Gibson, Population of the 100 Largest Cities.

людей, чтобы они жили в депрессивных регионах? Почему растущие регионы должны страдать от того, что людей удерживают в старых городах? Кроме того, инвестиции в места не всегда приносят пользу живущим там людям. Помогло ли жителям Полтауна то, что Детройт помог компании *General Motors* выселить их? Возможно, что квартиросъемщикам близ Музея Гуггенхайма в Бильбао арт-галерея нанесла ущерб, особенно если они не очень любят современное искусство и архитектуру, ведь их арендная плата заметно выросла.

Конфликт между людьми и местом привлек общенациональное внимание в 2005 г., когда ураган «Катрина» уничтожил значительную часть Нового Орлеана. Президент Буш занялся восстановлением города, заявив, что «великий город Новый Орлеан вырастет заново». Ему не следовало от имени федерального правительства подписываться под весьма затратной программой, осуществление которой все равно не принесло бы пользы. Экономический расцвет Нового Орлеана приходится на 1840 г., когда это был крупный порт предвоенного Юга. Город терял население начиная с 1960 г., поскольку, как и в случае Детройта, меняющиеся формы технологии привели к тому, что фирмам больше не нужен был доступ к его порту, а внедрение контейнеров означало, как и в Ливерпуле, что в порту стало работать меньше рабочих.

Ураган «Катрина» был огромной трагедией для людей, и простая порядочность заставляет нас помочь людям, по которым ударил шторм. Но, повторим, помощь бедным людям — это не помощь бедным местам. Действительно, новые исследования по эмиграции, к которой привел ураган, показывают, что дети, уехавшие из Нового Орлеана, учились после отъезда лучше, чем оставшиеся в городе. Дартмутский экономист Брюс Сасердот выяснил, что дети, которые оставили Новый Орлеан из-за «Катрины», показывают гораздо более высокие результаты по образовательным тестам[17]. Он обнаружил, что отъезд из Нового Орлеана наиболее вы-

17. Выигрыш от отъезда из города равнялся примерно 37%-ному различию в результатах тестов между белыми и афроамериканцами: Sacerdote, When the Saints Come Marching In.

годен для детей из плохих школ, которые покинули область Нового Орлеана.

Прекраснодушные защитники города, мотивом для которых выступили неоспоримые страдания Нового Орлеана, предложили потратить на его восстановление 200 млрд долл.[18] То есть больше, чем 400 тыс. долл. на каждого мужчину, ребенка и каждую женщину в городе[19], и более, чем 200 тыс. долл. на каждое домохозяйство в гораздо более крупном метропольном ареале Нового Орлеана. Конечно, было бы лучше, если бы эти деньги напрямую отдали горожанам — в виде чеков, школьных или жилищных ваучеров, а не распределили среди получивших контракты субподрядчиков. Если бы дома города не были долговечными, город уже давно стал бы намного меньше. И неважно, насколько мы любим джаз Нового Орлеана, — не было никакого смысла тратить более 100 млрд долл. на восстановление инфраструктуры в месте, которое давно потеряло свой экономический смысл[20]. Но в силу того что обсуждение политического курса была окружено туманными мечтами о городском возрождении, неоправданно затратные проекты внезапно показались разумными.

Государство не должно оставаться безразличным к проблемам Нового Орлеана, Детройта или Баффало. В этих городах проживает много беднейших людей Америки, и общество должно помогать им. Однако национальная политика должна направляться на то, чтобы дать этим людям навыки, необходимые для конкуренции, где бы они ни решили жить, а не на то, чтобы поощрять их оставаться в каком-то конкретном месте. Самое главное, каждый ребенок должен иметь доступ к хорошим школам, а также условия для безопасной жизни, а у федерального правительства есть все причины инвестировать в американских детей, где бы они ни жили — Хьюстоне, Нью-Йорке или Детройте.

---

18. Heath, Katrina Claims Stagger Corps.
19. U. S. Census Bureau, American Community Survey, 2006 Data Profile for the City of New Orleans and the New Orleans MSA, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.
20. По оценкам недавно вышедшей статьи, было потрачено 142 млрд федеральных средств: Sasser, Katrina Anniversary.

Вызов городской нищеты

Города могут быть пространством крайнего неравенства, они привлекают как самых богатых, так и самых бедных людей в мире. Хотя бедность может сопутствовать упадку города, часто она показывает то, что город хорошо работает. Города привлекают бедных людей, потому что бедным хорошо в них жить. Но всякий раз, когда люди образуют плотные скопления, повышается вероятность распространения болезней, а в воду может попасть инфекция. Когда же эти сосредоточенные в одном месте люди непропорционально бедны, риски еще больше увеличиваются, поскольку у них меньше ресурсов, позволяющих самостоятельно решать эти проблемы. На местном уровне высокая концентрация населения и бедности требует жестких политических программ, которые позволят справиться с издержками плотной городской жизни. Чистая вода и безопасные улицы нелегко дались западным городам, и сегодня они не могут автоматически появиться в развивающемся мире. На Западе создание здоровых привлекательных городов потребовало огромных финансовых инвестиций, а зачастую и жесткого правительственного вмешательства. Джордж Вэринг вряд ли смог бы очистить улицы Манхэттена, если бы обращал внимание на всякого горожанина, которому мешали уборщики улиц. Сингапур добился замечательных успехов в обеспечении чистой водой и повышении уровня безопасности именно потому, что правительство здесь действует вне ограничений, существующих во многих других местах.

Но даже самые сильные города не могут, да и не должны, самостоятельно возмещать издержки городской нищеты. В 1960–1970-х гг. богатые и представляющие средний класс горожане бежали в пригороды, в том числе, и для того, чтобы не оплачивать издержки городской нищеты. Богатые анклавы часто формировались сразу за административной границей города, где состоятельные люди могут жить близко к городу, но не платить его налоги или не учиться в его школах. Единые правила игры означают, что люди должны выбирать, где жить, на основе своей ориентации на определенный район

или на определенные возможности, а не в зависимости от того, где они могут не платить за бедных.

За бедняков в стране должен отвечать каждый гражданин, а не только люди, которым довелось жить в том же административном округе. И для бедных, и для городов было бы правильнее, если бы социальные службы финансировались на общенациональном, а не локальном уровне. В какой-то степени мы снимаем эту проблему, когда штаты и федеральное правительство предлагают помощь бедным регионам, однако у людей из среднего класса все еще слишком много причин бежать из городов и не платить за бедных.

Один из минусов американской образовательной системы, который я уже обсуждал, состоит в том, что слишком много детей не имеют достаточного образования. Вторая проблема в том, что наша районированная школьная система создает для людей серьезные стимулы уезжать в пригороды в поисках более качественных школ. Но нет каких-то внутренних причин, по которым пригородные школы должны быть лучше городских. В Париже одни из лучших государственных школ в мире, а некоторые из замечательнейших школ Америки — это частные школы в больших городах. И все же сочетание бедности в центральных районах города и финансируемого по районам школьного образования означает, что городские государственные школы часто находятся в плачевном состоянии. В некоторых случаях речь идет о плохом управлении, но даже в системе образования с наилучшим управлением бедность в городе создает огромные проблемы для преподавателей.

У детей из бедных семей часто бывают проблемы с поведением, они меньше учатся дома. Если принять расходы за константу, школы с детьми из состоятельных семей показывают намного большую успеваемость, чем школы с детьми из бедных семей. Это значит не то, что бедные дети не добиваются успеха (многим это вполне по силам), а лишь то, что бедность осложняет обучение. Поскольку в государственных школах учатся вместе все дети из определенного школьного района, бедность в больших городах заставляет состоятельные семьи уезжать, формируя собственные анклавы.

Существуют альтернативы современной системе, которые в меньшей степени настроены против города. Региональные ваучерные программы могли бы разорвать связь между местом проживания семьи и тем, в какую школу ходит ребенок. Если школы большого города смогут подключиться к энергии конкуренции и разнообразия, образующейся в густонаселенных мегаполисах, тогда городские школы начнут улучшаться. Выделение большей поддержки школам крупных городов — также действенное, хотя и дорогое средство создания единых правил игры. Группирование учеников в соответствии с их навыками (например, в отдельных классах или специальных школах) также повышает привлекательность городского государственного образования для родителей одаренных детей. Противники такого распределения утверждают, что в результате менее одаренные дети будут лишены коллектива успешных одноклассников, и они правы. Но если ученикам из бедных семей такой коллектив все равно будет недоступен в силу переезда семей в пригороды, тогда пусть хотя бы богатые семьи останутся в городе.

Когда соседи бедняков вынуждены единолично нести финансовое и социальное бремя бедности, такие состоятельные соседи стремятся уехать, еще более обедняя город и изолируя бедных. Лучший и более практичный метод — сделать так, чтобы федеральное правительство распределяло средства, позволяющие сглаживать дополнительные расходы на бедность. Во многих штатах, включая Массачусетс, государственная помощь местным районам увеличивается в случае, если район беднее, и это осмысленный метод. Предоставление большей поддержки городам, которым приходится решать проблемы бедности, снижает для богатых людей стимулы покидать их.

Подъем потребительского города

Конечно, успешные города привлекают как богатых людей, так и бедных. Когда города становятся безопаснее и здоровее, они все больше привлекают состоятельных людей. Сегодня жители Нью-Йорка готовы платить надбавку за удовольствие жить в этом городе. Успех Лон-

дона, Нью-Йорка и Парижа отражает в определенной мере их сильные стороны в качестве потребительских городов. Городские инновации, развивающиеся обычно снизу вверх, указывают на то, что лучшая стратегия экономического развития, пожалуй, состоит в том, чтобы привлечь умных людей и не мешать им.

Но как отдельные места могут стать потребительскими городами и привлечь квалифицированных жителей? Одна позиция, разделяемая Ричардом Флоридой, подчеркивает значение искусств, толерантности к альтернативным стилям жизни, а также необходимость наличия оживленного центра города со множеством веселых мероприятий. Вторая позиция фокусируется на том, что необходимо повышать качество базовых общественных услуг, которые всегда были в ведомстве городов,— безопасных улиц, быстрого транспорта, хороших школ. У руководителей города обычно ограниченные ресурсы, они не могут удовлетворить желания каждого. Даже если разделять мое мнение и считать, что каждый город должен в определенной мере поддерживать обе эти концепции, всегда будет стоять вопрос, куда инвестировать доходы городского правительства и энергию его руководителей.

В определенном смысле привлекательность каждой из этих позиций зависит от того, как мы представляем идеального горожанина. Первая позиция, отдающая предпочтение кофейням и скульптурам в общественных местах, нацелена, похоже, на 28-летних молодых людей в черных толстовках, которые любят Пруста. Вторая, подчеркивающая значение базовых городских служб, адресована, вероятно, потребностям 42-летнего исследователя из области биотехнологий, озабоченного тем, будет ли его семье также же удобно в Бостоне, как, скажем, в Шарлотте. Людей, которым от 30 до 60 лет, примерно в 3 раза больше, чем двадцатилетних, поэтому неверно полагать, будто города смогут выжить лишь в качестве магнитов для молодежи и хипстеров.

Как бы я ни ценил городскую культуру, эстетические проекты никогда не смогут заменить базовые городские условия. Более привлекательное общественное пространство не создаст много рабочих мест, если оно небезопасно. Все кофейни Парижа не заставят родите-

лей отдать своих детей в плохие государственные школы. Если поездка по городу — сплошное мучение, компании будут уезжать в пригороды, независимо от того, сколько в городе модных музеев.

Проклятие принципа «Только не на моем дворе»

В городах и пригородных анклавах сопротивление изменениям означает блокирование новой застройки и новых инфраструктурных проектов. Жители просто говорят: «Только не на моем дворе». В старых городах, например Нью-Йорке, такое отношение скрывается за заботой об историческом наследии, так что достойное стремление сохранить красивейшие памятники прошлого превращается в попытку заморозить огромные районы, наполненные ничем не примечательными зданиями. В наиболее привлекательных городах такое сопротивление приводит к крайне неприятным последствиям: высотность застройки ограничивается, новых домов появляется мало, цены остаются высокими, а города становятся доступны лишь богатым.

К сожалению, причины, по которым люди противятся изменениям, понять несложно:

- Вы купили дом в зеленом пригороде. Сейчас в нем немного домов, и вам это нравится. В конце концов, именно поэтому вы и купили здесь дом. Соседний землевладелец хочет построить около 20 таунхаусов на своих пяти акрах. Вы в бешенстве. Не для этого вы приехали в этот городок. Вы не хотите мириться с близкой стройкой или дополнительным пассажиропотоком, который возникнет, когда новые соседи заселятся в свои дома. Вы хотите, чтобы все оставалось как раньше.
- Вы купили квартиру на Верхнем Ист-Сайде Манхэттена, из которой открывается прекрасный вид. Застройщик хочет поставить высотный дом через дорогу от вас. Вам будет видно его из квартиры, и прекрасного вида из окна уже не будет. К тому же, вы не уверены, что вам понравятся люди, которые въедут в но-

вое здание. Вы хотите, чтобы район оставался в том виде, в каком он был, когда вы здесь поселились.

- Двадцать лет вы жили в трехэтажном доме в Бостоне. Университет хочет построить современный музей искусств на своей земле через несколько домов от вас. Вам будет видно его из окна. Вы ожидаете, что из-за музея в ваш район будет приезжать много туристов. К тому же, вы не особенно любите современное искусство. Вы хотите, чтобы все оставалось по-прежнему.

Все это вполне реальные примеры принципа «Только не на моем дворе». Каждый случай предельно понятен. Кто-то пытается изменить ваш район. Вы не хотите жить в более густонаселенном, высотном или же художественном месте. Вы хотите сохранить статус-кво. Что может быть разумнее такого стремления?

Однако хотя принцип «Только не на моем дворе» и кажется разумным, он может привести к ужасным последствиям. Приостановка новой застройки может показаться вам правильной идеей, но в результате издержки будут переложены на всех тех, кто захотел бы жить в новом микрорайоне или многоквартирном доме. Приостановка открытия нового музея, финансируемого на частные средства, лишает город того преимущества, которое было бы привлекательно для многих жителей и притягивало бы в город туристов, полезных для местной экономики. Интересы людей, сопротивляющихся изменениям, легко понять, однако обычно они не соответствуют интересам общественным.

Кроме того, в каждом из этих случаев рассерженный сосед даже не владеет той собственностью, которую стремится контролировать. Собственник пяти акров владеет своей землей, так же, как городской застройщик и университет. Враги изменений, по существу, хотят контролировать чужую собственность. С этой точки зрения, остановка роста — не столько сохранение статус-кво, сколько отъем чужих прав и сокращение стоимости чужой собственности.

За популярностью принципа «Только не на моем дворе» скрываются два мощных и связанных друг с другом психологических предубеждения. Первое — «пред-

убеждение статуса-кво»[21], оно заключается в чрезмерной привязанности к сегодняшнему положению вещей. В одном из известных экспериментов, иллюстрирующих такое предубеждение, показано, что люди, чтобы сохранить чашку, которую им дали, готовы отказаться от гораздо больших денег, чем они могли бы потратить на покупку точно такой же чашки. Второе предубеждение — «предубеждение воздействия»[22], и оно заставляет людей значительно переоценивать то влияние, которое окажет на их благополучие тот или иной негативный фактор. В городских районах «предубеждение воздействия» означает, что враги нового небоскреба думают, будто построенная башня сделает их несчастными, тогда как на самом деле они быстро приспособятся к новой ситуации.

За последние сорок лет мы в Америке пережили мало кем замеченную революцию прав собственности. Мы перешли от системы, в которой люди могли, по существу, делать со своей собственностью все, что им вздумается, к системе, в которой соседи обладают огромными полномочиями, позволяющими ограничивать рост и изменения. В какой-то мере эти изменения полезны, но чаще они приносят вред.

Не всякое изменение само по себе благотворно, однако необходимо много перемен, если мир желает стать более производительным, доступным, оживленным, новаторским и дружественным к окружающей среде. На национальном уровне мы совершаем ошибку, когда сопротивляемся изменениям, принимая федеральные политические программы, которые направлены на сохранение старых городов за счет растущих регионов. На местном уровне активисты сопротивляются изменениям, выступая против роста в городских районах. Их действия понятны, однако сосредоточенность на локальных проблемах не позволяет им проанализировать глобальные последствия своих действий. Остановка новой застройки в привлекательных районах еще больше поднимает цены на жилье для людей, которые здесь в настоящее время еще не живут. Эти высокие цены

---

21. Kahneman et al., Experimental tests of the endowment effect and the Coase theorem, 1325–1348.
22. Gilbert, Stumbling on Happiness.

на жилье, в свою очередь, повышают издержки компаний, которые могли бы открыть здесь дело. В областях с природно низким выбросом углекислоты, таких как Калифорния, блокирование застройки приводит к тому, что она переносится в менее экологичные места. Местный экологизм — это часто плохой экологизм.

В старых городах сторонники охраны исторического наследия иногда оказываются самыми главными врагами изменений. Они рассуждают с точки зрения красоты и истории. Я всячески уважаю их ценности, но также считаю, что их влияние надо ограничивать. Многие здания следует охранять, однако, чтобы преуспеть, города должны расти. Поиск правильного баланса между охраной архитектурных сокровищ и изменениями всегда будет сложным. Прийти к такому балансу сложно в Сан-Франциско или Нью-Йорке, но еще сложнее — в таких местах, как Париж или Рим, в которых история человечества буквально отлита в камне. Главный принцип — максимально эффективно использовать пространство, которое разрешено менять. Я никоим образом не выступаю за то, чтобы сравнять с землей самые значительные и великолепные из строений старых городов, но в тех районах, где новая застройка разрешена, есть смысл строить как можно больше. Более умная охрана исторического наследия должна требовать того, чтобы новые здания были выше, а не ниже. Строительство новых, более высоких зданий позволит снизить давление на территорию города и не сносить старые памятники.

Значение изменений становится особенно ясным, когда Америка или любая иная страна решает строить новую инфраструктуру. Те силы, которые замедлили частное строительство домов и многоквартирных зданий, осложнили и реализацию крупных городских проектов, которые могли бы принести пользу и городам, и обществу в целом. Во Франции, Германии и Японии высокоскоростная железная сеть связала крупные города еще несколько десятилетий назад. В 1994 г. компания *Amtrak* попыталась внедрить подобную железнодорожную систему в США — в виде линии *Acela*. Предположительная скорость этой линии составляет 150 миль в час, так что от Нью-Йорка до Бостона можно было бы на поезде добраться менее чем за 90 минут, поэтому поезда могли бы стать

скоростной и в то же время экологичной альтернативой самолетам. Тем не менее политика в стиле «Только не на моем дворе» не позволяет *Amtrak* проложить прямой путь, который необходим, чтобы линия достигла намеченной скорости. Существующая сейчас окольная дорога не дает поднять среднюю скорость выше 86 миль в час, поэтому поездка от Нью-Йорка до Бостона занимает больше трех часов[23]. В современном политическом климате сопротивление местных жителей не позволяет выпрямить дорогу, несмотря на очевидные экономические и экологические преимущества более быстрой железнодорожной линии.

Порой я возвращаюсь в район, в котором я вырос,— на 69-ю улицу между Первой и Второй авеню. Вдоль улицы, напротив моего старого многоквартирного дома, все еще стоят роскошные особняки из песчаника, как и Венгерская церковь, напоминающая о старых этнических корнях района. Огорчился бы я, если бы эти особняки и церковь заменили высотными многоквартирными зданиями? Может быть. Но эти новые здания позволили бы многим детям, как когда-то и мне, испытать все чудеса нью-йоркского детства. Так что я всегда поддержу людей, а не здания.

В случае развивающихся стран аргументы против избыточного регулирования еще более сильны. В таких быстро растущих местах, как Мумбаи, ограничения высотности застройки наносят огромный ущерб, заставляя людей расселяться по горизонтали, а не по вертикали, а это способствует массовым пробкам. Последнее, в чем нуждается Мумбай или любой другой развивающийся мегаполис,— это нормы, мешающие строительству качественной и доступной недвижимости. Города — это путь из бедности, а препятствия городскому росту искусственно поддерживают бедность в развивающихся странах.

Предубеждение в пользу расползания

За последнее столетие десятки миллионов людей уехали из городов в пригороды. Как бы я ни любил города, я не могу винить их в этом выборе. Я тоже переехал в пригород. Но я могу обвинить систему, которая игра-

23. Dennis, Gas Prices, Global Warming.

ет против городов и создает искусственные стимулы, заставляющие уезжать из городских зон. Я уже обсуждал проблемы, возникающие из-за того, что богатые жители должны платить за бедных. Предубеждение против городов еще более очевидно в случае жилищной и транспортной политики, которая словно бы нарочно придумана для того, чтобы повредить городам, обогащающим страны и мир в целом.

Основной инструмент федеральной жилищной политики — налоговые вычеты по ипотечным кредитам в размере до одного миллиона долларов. Поскольку домовладельцами является более 60% американцев[24], эта политика стала общепризнанной, но она все равно совершенно ошибочна. Налоговый вычет по ипотеке — это священная корова, которую нужно отправить на скотный двор. Этот инструмент подталкивает американцев по максимуму использовать все доступные средства на покупку жилья, что выглядит особенно глупым после краха на рынке жилой недвижимости 2006–2008 гг. Субсидирование домовладения, в действительности, толкает цены вверх, заставляя людей тратить больше. При этом преимуществами вычетов пользуются, в основном, богатые американцы. Средняя величина вычетов для американских семей, зарабатывающих более 250 тыс. долл., по меньшей мере в 10 раз больше аналогичного показателя для американских семей с доходом от 40 тыс. до 70 тыс. долл.[25]

Экологические вопросы должны склонить нас к налоговой политике, которая стимулирует экономную жизнь в скромных квартирах. А вычет с процента по жилищной ипотеке уводит нас в противоположном направлении, заставляя людей покупать большие дома, часто расположенные в пригороде. Послевоенное движение к таким анклавам, как Левиттаун или Зе-Вудлендс, подпитывалось налоговой политикой, отдающей предпочтение домовладельцам. Я рад за людей, которые любят

---

24. U.S. Census Bureau, Current Population Survey, Housing Vacancies and Homeownership Annual Statistics: 2009, table 1A, Rental Vacancy Rates, Homeowner Vacancy Rates, Gross Vacancy Rates, and Homeownership Rates for Old and New Construction, www.census.gov/hhes/www/housing/hvs/annual09/ann09ind.html

25. Poterba and Sinai, Tax Expenditures for Owner-Occupied Housing.

жить в больших домах на больших участках, но непонятно, почему федеральная налоговая политика должна субсидировать тех, кто покупает такое большое жилье. Простой способ снять эту проблему, не нанося ущерб среднему классу американцев,— понизить верхний предел вычета по проценту жилищной ипотеки до более скромной суммы, скажем, около 300 тыс. долл.

Вычет по проценту ипотеки — это элемент федерального плана семидесятилетней давности, направленного на усиление домовладения. Такие спонсируемые государством предприятия, как *Fannie Mae* и *Freddie Mac*, получают раньше скрытое, а сегодня и вполне открытое федеральное финансирование, разогревающее рынок ипотек. Федеральное жилищное управление и Управление ветеранов долгое время убеждали американцев покупать собственные дома. Хотя у домовладения как такового есть определенные преимущества, его субсидирование вредит городам. Домовладельцы чаще голосуют и больше занимаются решением местных проблем, также они чаще владеют огнестрельным оружием. Возможно, все это стоит субсидировать, однако нет никаких сомнений в том, что в прямом субсидировании этих форм деятельности больше смысла, чем в стимулировании людей к получению как можно больших кредитов. Сегодняшняя катастрофа с недвижимостью отлично показывает: глупо склонять людей к тому, чтобы они ставили все, что у них есть, и даже больше, на столь неустойчивый рынок жилья.

Высокая цена городской земли естественным образом приводит к многоквартирному жилью, причем 85% такого жилья сдается в аренду[26]. Возможны также кооперативы и кондоминиумы, в которых живут сами собственники, однако такие сложные структуры собственности создают определенные проблемы, поэтому эти формы владения встречаются реже. Пока же жилье, в котором проживает сам собственник, остается, в основном, негородским, субсидирование домовладения будет вредить городам.

---

26. U.S. Census Bureau, Data Profile for the United States, Census 2000 Summary File 3, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

Президент Обама — первый городской президент после Тедди Рузвельта, однако инфраструктурная составляющая закона 2009 г. о стимулировании работала против городской Америки точно так же, как и прежние американские инфраструктурные расходы[27]. Стимулирующие выплаты в расчете на душу населения с марта по декабрь 2009 г. были в 2 раза больше в пяти наименее густонаселенных штатах Америки, чем в остальной стране[28]. Возможно, это и не должно удивлять нас, раз эти пять штатов контролируют 10% сената, хотя в них проживает лишь 1,2% населения[29]. Но непропорционально большой приток ресурсов в слабо населенные районы не становится оттого более осмысленным, особенно если он изображается в качестве средства против рецессии, тогда как пяти наименее населенным штатам удалось пересидеть рецессию со средним уровнем безработицы (в декабре 2009 г. он составлял здесь 6,4%)[30].

За последние двадцать лет транспортное финансирование десяти наиболее населенных штатов было вдвое меньше (при расчете на душу населения), чем финансирование десяти наименее населенных штатов[31]. В стимулирующем пакете, в котором используется та же самая формула, соотношение осталось тем же. Наши инфраструктурные деньги мы больше тратим на то, чтобы сделать доступной сельскую Америку, а не на ускорение потоков людей в густонаселенных городских ареалах. Но медленные поездки на работу и домой гораздо чаще встречаются в запруженных городах, чем в районах с низкой плотностью населения. Средняя поездка на работу в десяти крупнейших метропольных ареалах

---

27. www.recovery.gov/?q=content/rebuilding-infrastructure
28. Наименее населенными штатами являются Аляска, Вайоминг, Монтана, Северная Дакота и Южная Дакота: U.S. Government, State/Territory Totals by Award Type, www.recovery.gov/Transparency/Recipient Reported Data/Pages/Recipient Award Summary by State. aspx. Данные по населению: U.S. Census Bureau, United States — States, Geographical Comparison Tables, GCT-T1-R, 2009 оценки населения получены при помощи сервиса American FactFinder.
29. U.S. Census Bureau, United States — States, Geographical Comparison Tables, GCT-T1-R, Population Estimates, данные получены при помощи сервиса American FactFinder.
30. Bureau of Labor Statistics, Regional and State Employment and Unemployment — December 2009, www.bls.gov/news.release/archives/laus_01222010.htm
31. Glaeser and Gottlieb, Place-Making Policies.

занимает на 20% больше времени, чем в сельской местности в целом.

Как указывало Административно-бюджетное управление Белого дома, имея в виду федеральную программу автотрасс, «финансирование не основано на потребности или эффективности, средства на программу были заранее зарезервированы»[32]. В 1950-х гг. федеральная программа автотрасс значительно упростила бегство из городов. Продолжая субсидировать области с низкой плотностью населения, транспортные программы продолжают выманивать людей из городов Америки.

Конечно, в городских районах транспортные инвестиции затруднены. Крупные городские проекты оказываются крайне дорогостоящими. Как показывает знаменитая битва по поводу экспресса на Нижнем Манхэттене между Джейн Джекобс и ведущим строителем Робертом Мозесом, строительство в местах проживания неизбежно ведет к сопротивлению местных жителей, в отличие от строительства на ничейных зеленых полях. Кроме того, слишком многие проекты городского транспорта были развернуты в упадочных городах, которым не нужна дополнительная инфраструктура. В конце концов определяющая черта таких городов в том, что в них и так уже слишком много строений по отношению к численности населения. Нам нужно строить так, чтобы переполненные города стали функциональнее. Различие между хорошими проектами и такими глупостями, как детройтский «Перевозчик людей» (*People Mover*), в том, что хорошие проекты приносят ощутимую выгоду значительному числу пользователей. Тогда как плохие проекты просто создают возможности для патронажа и распределения средств среди застройщиков.

Люди, поддерживающие непропорционально большой приток транспортных финансов в менее населенные районы, утверждают, что последние заслуживают такой щедрости, поскольку они платят больше бензиновых налогов (а это главный источник федерального транспортного фонда). Если это так, тогда густонасе-

---

32. White House Office of Management and Budget, Program Assessment: Highway Infrastructure, www.whitehouse.gov/omb/expectmore/summary/10000412.2007.html

ленные регионы должны получать большую компенсацию за выплату большего объема подоходных налогов. Более половины американских доходов зарабатывается в 22 метропольных ареалах. Если федеральное правительство распределяет средства в соответствии с налоговыми доходами, большие города должны получать больше федеральных денег.

Но, в отличие от аргумента, требующего отдавать городам больше денег, выплачиваемых в виде подоходных налогов, аргумент в пользу возвращения пожирающим бензин штатам денег, полученных благодаря бензиновым налогам, попросту ложен. Одна из главных целей бензинового налога — заставить автомобилистов нести часть тех социальных издержек, к которым приводит их пользование дорогой. Элементарная экономика говорит о том, что если автомобилисты увеличивают загрязнение и транспортную загруженность, они должны за это платить. Однако если выплачиваемые ими бензиновые налоги возвращаются обратно в автотрассы, неявно субсидируя еще большее автомобильное движение, тогда все выгоды от бензинового налога исчезают. Чтобы правила игры стали справедливы и для городов, водители должны платить за загрязнение, к которому приводит потребление бензина, и они не должны получать эти деньги обратно для строительства новых дорог.

Чтобы рассчитать необходимый бензиновый налог, мы должны точно знать, какой ущерб автомобилисты наносят другим людям через загрязнение, аварии на дорогах и пробки. В одной недавно вышедшей статье все эти издержки были сложены вместе, и получилось, что их сумма составляет 2,3 долл. на галлон, а это означает, что сегодняшний американский налог на бензин слишком низок[33], тогда как европейские бензиновые налоги — излишне высоки. Если бы Америка перешла к европейской модели, тогда, несомненно, многие обитатели пригородов задумались бы о том, что компактное проживание имеет смысл. Устранение антигородских предубеждений в федеральной политике означает также взимание с пригородных автомобилистов средств на покрытие экологических издержек их действий.

---

33. Parry et al., Automobile Externalities and Policies.

Даже подоходный налог можно считать налогом на жизнь в большом городе. Заработки выше в больших городах, поскольку люди здесь более производительны. Облагая налогом более высокие заработки, мы повышаем привлекательность простой жизни за пределами городов. Я не говорю, что мы должны отказаться от подоходного налога, но есть смысл ограничить его антигородское влияние: больше средств, полученных от налогов, должны возвращаться в области, которые платят эти налоги. Налогообложение городов с целью построения сельской Америки — это глупая политика, которая вредит нашим городам — источникам процветания.

Зеленые города

Одна из издержек субсидирования расползания состоит в том, что выбросы углекислоты в Америке выше, чем они должны быть. Города экологичнее. Жизнь в густонаселенных районах и передвижение пешком — намного более дружественны для окружающей среды, чем жизнь в малонаселенном пригороде в окружении деревьев и поездки на автомобиле. Неспособность Америки выработать разумную экологическую политику, которая взимала бы с людей деньги за экологические издержки их поведения, также создает опасное предубеждение, работающее против городов.

Люди, которым нравятся пригороды, должны иметь возможность жить там, однако их выбор должен основываться на реальных издержках и выгодах переезда в пригороды. Жители пригородов используют намного больше энергии и выбрасывают намного больше углекислоты, чем горожане. Необходимость в точной оценке выбросов углекислоты особенно важна в таких местах, как Индия и Китай, стиль жизни которых будет определять общемировые выбросы углекислого газа в ближайшем будущем.

Наиболее простой способ решения проблемы изменения климата — это простой налог на выбросы углекислого газа. Если с потребителей энергии взимать налог на социальные издержки их действий, они будут чаще использовать автомобили с эффективным потреблени-

ем топлива и жить в домах, потребляющих меньше энергии. В результате экономичная в энергетическом отношении жизнь в городах станет для них привлекательнее. Но если мы не облагаем энергопотребление соответствующим налогом, мы неявно субсидируем пригородный стиль жизни, предполагающий активное энергопотребление, и попросту выгоняем людей из городов.

В ближайшие сорок лет Индия и Китай продолжат быстро урбанизироваться. Их решения в области землепользования окажут огромное влияние на потребление энергии и выбросы углекислого газа. Если жители этих стран будут жить в густонаселенных районах и пользоваться общественным транспортом, это принесет пользу всему миру. Если же они будут расползаться, все мы пострадаем от выросших энергетических затрат и выбросов углекислоты. Одна из важных причин, по которым мы должны сократить наш собственный углеродный след, состоит в том, что надо отказаться от лицемерия, обнаруживаемого тогда, когда мы указываем Индии и Китаю, что надо быть экологичнее, а сами продолжаем ездить по магазинам на внедорожниках.

Дары города

Блистающие башни наших городов указывают на величие, которого способно достичь человечество, но также и на нашу гордыню. Недавняя рецессия болезненно напомнила нам о том, что городские инновации могут как создавать ценности, так и разрушать их. Любой спад бросает вызов миру и его городам. Когда торговля и финансовые рынки сокращаются, страдают городские ареалы. Когда налоговые доходы снижаются, городам приходится бороться за предоставление базовых услуг.

И все же будущее наших городов оптимистично. Даже Великой депрессии не удалось погасить огни большого города. Вечная сила городов отражает социальную по своей сущности природу человеческого рода. Наша способность связываться друг с другом — определяющая черта нашего вида. Как вид, мы развились именно потому, что охотились группами и совместно убивали добычу. Психолог Стивен Пинкер утверждает, что

«групповая жизнь», примитивная форма современной городской жизни, «определяет сцену эволюции человеческого разума»[34]. Цивилизацию и культуру мы строили совместно, постоянно учась друг у друга и у прошлого. Новые технологии — от книги и до *Google* — не изменили нашу глубинную социальную природу. Благодаря им стало проще узнавать определенные вещи, не встречаясь с другими людьми лично, однако они не устранили тех значительных преимуществ, которые определяются личным взаимодействием. В действительности, поскольку новые технологии увеличили прибыльность новых идей, они повысили и прибыльность сотрудничества в тесном коллективе.

В XX в. снижение транспортных издержек уничтожило прежние производственные преимущества, которые были у больших промышленных городов. Автомобиль позволил американцам переехать в пригороды и в города Солнечного пояса, жизнь в которых немыслима без автомобиля. Эти события нанесли урон многим старым городским ареалам, но все же они не стали смертным приговором. Преимущества близости к другим людям по-прежнему весьма велики.

Похоже, китайские руководители понимают, что высокая плотность населения позволит разбогатеть их стране, которая еще совсем недавно была нищей. Им, вероятно, ясно, что высокие башни городов повышают производительность и снижают экологические издержки. Если Китай пойдет по пути роста вверх, а не расползания, мировые выбросы углекислого газа снизятся, планета сможет избежать глобального потепления, а Китай будет не так зависеть от ближневосточных стран — производителей нефти.

Будущее Индии тоже будет городским, однако форму ее городских регионов предсказать сложнее. Пока индийские города перенимали худшие стороны английского землепользования, что привело к невысоким зданиям и разбросанному населению. Издержки этой модели для Индии настолько велики, что, возможно, индийский континент все-таки будет вынужден забыть о своей антипатии к сверхплотной застройке. Если Индия и Ки-

34. Pinker, How the Mind Works, 192.

тай станут преимущественно городскими цивилизациями, тогда американские пригороды начнут казаться исключением, а не воплощением глобального будущего.

Подозреваю, что в долгосрочной перспективе заигрывания XX в. с пригородной жизнью будут казаться, как и короткий век индустриального города, скорее, отклонением, а не трендом. Строить города сложно, а высокая плотность населения создает не только выгоды, но и издержки. Однако есть смысл идти на такие издержки, поскольку наша культура, процветание и свобода, где бы мы их ни видели — в роскошных пассажах Лондона, в неприглядных фавелах Рио, в высотках Гонконга или в пыльных цехах Дхарави,— в конечном счете дары людей, живущих, работающих и мыслящих совместно, и в этом подлинный триумф города.

Благодарности

Эта книга стала плодом коллективных усилий, и я безмерно благодарен многим людям, которые помогли ей родиться. Мои агенты, Сюзан Глюк и Эрик Лупфер из *William Morris Endeavor*, не только подтолкнули меня к написанию книги для широкой аудитории, но и постоянно участвовали в ее создании с начала и до самого конца. Многие из моих излюбленных фраз в этой книге — их творение.

Имон Долан из издательства *The Penguin Press* оказался превосходным редактором, который не только отполировал мою прозу, но и помог в оформлении всей книги в целом. Он терпелив, проницателен и мудр. И если моим мыслям удалось хоть в какой-то мере приобрести стройный вид, заслуга в этом в немалой степени принадлежит ему.

Немаловажную институциональную поддержку я получил также от Манхэттенского института, его президента Лоруенса Мона и директора по исследованиям Говарда Хьюсока. Финансовую и интеллектуальную помощь на всем протяжении этого проекта мне оказывал фонд *Smith Richardson Foundation*. Некоторые идеи этой книги были первоначально изложены в статьях в *City Journal,* и я благодарен за весьма полезные советы его издателю, Брайану Андерсону, а также управляющему редактору Бену Плотински.

Также важную институциональную и финансовую поддержку я получил от Центра Таубмана (*Taubman Center*) и Института Раппапорта в Гарвардской школе Кеннеди, которыми я имел счастье руководить во время написания этой книги. Эрин Ди и Хизер Мэри Витал оказывали всестороннюю поддержку этому проекту. Дэвид Люберофф и Сандра Гэррон были моими добры-

ми друзьями и помощниками. Мой декан Дэвид Эллвуд оставался надежным и вдохновляющим руководителем.

В Центре Таубмана я особенно благодарен Кристине Тобио, помощнику директора, которая делала много больше своих формальных обязанностей и потратила сотни часов на исследования, необходимые для этой книги. Особенного уважения она заслуживает за сборку сносок к книге и удаление многих из моих некорректных преувеличений. Она также руководила командой научных сотрудников, на разных этапах работавших над этой книгой, включая Элизабет Кук-Станц, Натана Хипсмана и Сару Мошари.

Также я многим обязан людям, которые помогли мне в путешествиях по Индии, Гонконгу, Сингапуру и всем тем городам, которые мне удалось лучше понять. Прежде всего я благодарен М. К. Сингху из Мумбаи, который совершенно не скупился на время, потраченное на меня, и ценные советы. Также я благодарен за проницательные наставления Джиотишу Саша из Калькутты, Махике Шишодиа и Гуниндеру Каур Гиллу из Дели, Саброто Багчи, К. Куману, Рубану Пхукану, Эрику Сэвиджу, Г. Шринивасану, Мурали Вуллаганати и особенно К. Р. Шрикришне из Бангалора, а также Трипти Арья и Сунилу Ханда из Мумбаи. В путешествии по Сингапуру меня сопровождали Питер Хо, Дональд Лоу, Ко Тсин Йен, и всем им я крайне благодарен. Тим Уэлбс показал мне Зе-Вудлендс в Техасе и поделился некоторыми из своих соображений. Эмили Бим провела для меня чудесную экскурсию по внутреннему городу Детройта. Многие другие также проявили неимоверное терпение, когда сопровождали меня в прогулках по улицам городов, которые я пытался понять, и я приношу извинения всем тем, кого я не поблагодарил поименно.

Я особенно благодарен тем людям, которые прочли книгу и предоставили мне свои ценные комментарии,— Джошуа Готлибу, Джесс Шапиро, Андрею Шлейферу, Лоруенсу Саммерсу и Мишель Вейс. Нейл Левин помог мне с архитектурной историей, использующейся в этой книге. Стивен Гринблатт прочел раздел о Шекспире, его познания оказали мне неоценимую помощь.

В более широком интеллектуальном смысле эта книга обязана очень многим. Глубочайшее влияние на меня

оказали мои учителя, коллеги, соавторы, студенты, а также многие великие урбанисты, работами которых я давно восхищаюсь. Основной тезис книги, заключающийся в том, что идеям проще распространяться в плотной городской среде, я выучил в университете Чикаго, а суть этого тезиса я постигал непосредственно на опыте, когда учился у Гари Бекера, Эдварда Лазира, Шервина Розена и Джорджа Толли. В особенности на идеи этой книги повлияло мое раннее знакомство с Жозе Шейнкманом и Робертом Лукасом.

Мне повезло с прекрасными коллегами в Гарварде, которые многое поведали мне о городах. Среди них — Ален Альтшулер, Джон Кемпбелл, Дэвид Катлер, Бенджамин Фридман, Роланд Фрайер, Клаудия Голдин, Тони Гомез-Ибанес, Лоренс Кац и Андрей Шлейфер. Особенно многим я обязан Джону Каину и Джону Мейеру, двум великим фигурам экономики городов, которые, к несчастью, уже не с нами.

Многие идеи этой книги первоначально нашли выражение в академических статьях, написанных мной в соавторстве с Дэвидом Катлером, Денис Ди Паскуале, Гленн Эллисон, Джесс Гаспар, Джозефом Гиурко, Мэтью Каном, Хеди Каллар, Уильямом Керром, Дженет Колхейс, Жозе Хейнкманом и Андреем Шлейфером. Многие из этих статей были написаны также со студентами и бывшими студентами, в числе которых Альберто Адес, Ги Дюмэ, Джошуа Готлид, Джед Колко, Дэвид Мэр, Мэтью Ресседжер, Брюс Сасердот, Альберт Сэйз, Джесс Шапиро и Джекоб Вигдор.

Потребовалось бы длинное и подробное биографическое эссе, чтобы можно было перечислить всех выдающихся урбанистов, определявших направление моих мыслей, но очевидно, что книга несет отчетливый отпечаток Джейн Джекобс, колосса, возвышающегося над миром городов.

В соответствии с общепринятой практикой *Wikipedia* не упоминается в библиографии или в цитатах, поскольку любой факт из *Wikipedia* был проверен с помощью традиционных источников. Но я все равно весьма обязан анонимным собирателям *Wikipedia*, которые не раз упрощали мне исследовательскую работу. Я приношу извинения на тот случай, если какие-либо фразы из того или

иного источника прокрались в мое повествование — хотя одному из моих сотрудников было специально поручено вычистить все случаи подобного непреднамеренного заимствования, но порой ошибки все же сохраняются.

Наконец, я хотел бы выразить особую благодарность моей семье за поддержку, оказываемую мне на протяжении всех сорока лет, посвященных размышлениям о городах. Мой покойный отец, Людвиг Глейзер, навел меня на мысли о городском планировании, когда я был еще ребенком. Моя мать, Элизабет Глейзер, преподала мне первые уроки в области экономики и во всем поддерживала меня. Мой отчим, Эдмунд Чейтман, также в значительной степени определил мое понимание мира и людей. Мои дети, Теодор, Элизабет и Николас, проявили необыкновенное терпение, когда я был в разъездах, посещая города от Хьюстона до Равенны. Они всегда оставались для меня источником вдохновения и радости.

Но главное, я благодарен своей жене Нэнси Шварц Глейзер, которой посвящена эта книга. Она была прекрасным партнером для этого проекта, как и во всей нашей совместной жизни. Она помогала редактировать книгу и всегда была готова дать совет. Она также руководила подбором иллюстраций к книге и сборкой окончательного варианта. Ее любовь и поддержка значат для меня все.

Библиография

Aaseng, Nathan. *Business Builders in Real Estate.* Minneapolis: Oliver Press, 2002.

Acemog˘lu, Daron. «Why Do New Technologies Complement Skills? Directed Technological Change and Wage In-equality». *Quarterly Journal of Economics* 113, no. 4 (Nov. 1998): 1055–89.

Achenbach, Joel. *The Grand Idea: George Washington's Potomac and the Race to the West.* New York: Simon & Schuster, 2004.

Adams, Russell B., Jr. *The Boston Money Tree.* New York: Crowell, 1977.

Ades, Alberto F., and Edward L. Glaeser. «Trade and Circuses: Explaining Urban Giants». *Quarterly Journal of Economics* 110, no. 1 (Feb. 1995): 195–227.

Aitken, Hugh G. J. *The Continuous Wave: Technology and American Radio 1900–1932.* Princeton, NJ: Princeton University Press, 1985.

Albion, Robert Greenhalgh. *The Rise of New York Port* [1815–1860]. New York: Scribner's, 1939.

Alexiou, Alice Sparberg. *Jane Jacobs: Urban Visionary.* New Brunswick, NJ: Rutgers University Press, 2006.

Amaker, Norman C. «*Milliken v. Bradley:* The Meaning of the Constitution in School Desegregation Cases». *Hastings Constitutional Law Quarterly* 2, no. 2 (Spring 1975): 349–72.

American Chamber of Commerce Research Association. ACCRA Cost of Living Index — Historical Dataset (1Q1990–2009), Arlington, VA: Council for Community and Economic Research [distributor] version 1, http://hdl.handle.net/1902.1/14823

American FactFinder, U. S. Census Bureau, http://factfinder.census.gov.

Ankeny, Brent, and Robert Snavely. «Renovate Joe or Build Rink? Wings Likely to Decide by Year's End, Ilitch Says». *Crain's Detroit Business,* June 19, 2006, p. 1.

Ansary, Tamim. *Destiny Disrupted: A History of the World through Islamic Eyes.* New York: PublicAffairs, 2009.

Archer, David, and Stefan Rahmstorf. *The Climate Crisis: An Introductory Guide to Climate Change.* Cambridge University Press, 2010.

Arias, Elizabeth. «United States Life Tables, 2006». *National Vital Statistics Reports* 58, no. 21 (June 28, 2010), Centers for Disease Control and Prevention, www.cdc.gov/nchs/data/nvsr/nvsr58/nvsr58_21.pdf

Arns, R. G. «The Other Transistor: Early History of the Metal-Oxide Semiconductor Field-Effect Transistor». *Engineering Science and Education Journal* 7, no. 5 (Oct. 1998): 233–40.

Asbury, Edith Evans. «Board Ends Plan for West Village: Residents Win Fight to Save 16 Blocks from Being Bulldozed in 'Deal'; Wagner's Stand Cited: Aides Say His Opposition Bars Project — Lifting of Slum Label Sought». *New York Times,* Oct. 25, 1961.

Ashenfelter, Orley, and Alan Krueger. «Estimates of the Economic Return to Schooling from a New Sample of Twins». *American Economic Review* 84, no. 5 (Dec. 1994): 1157–73

Bairoch, Paul. *Cities and Economic Development: From the Dawn of History to the Present*, tr. Christopher Braider. University of Chicago Press, 1988.

Bakhit, Mohammad Adnan. *History of Humanity: From the Seventh Century BC to the Seventh Century AD*. Paris: UNESCO; and London: Routledge; 2000.

Ballon, Hillary, and Norman McGrath. *New York's Pennsylvania Stations*. New York: W. W. Norton & Company, 2002.

«Baltimore Tries Drastic Plan of Race Segregation», *New York Times,* Dec. 25, 1910.

Barman, Roderick J. *Citizen Emperor: Pedro II and the Making of Brazil, 1825–1891*. Stanford: Stanford University Press, 1999.

Barr, Jason, Troy Tassier, and Rossen Trendafilov. «Bedrock Depth and the Formation of the Manhattan Skyline, 1890–1915». New York: Columbia University Working Paper, January 2010.

Barro, Robert J., and Jong-Wha Lee. «International Data on Educational Attainment: Updates and Implications». Cambridge, MA: Harvard Center for International Development, Working Paper no. 42, Apr. 2000, www.cid.harvard.edu/ciddata/ciddata.html

Bascomb, Neal. *Higher: A Historic Race to the Sky and the Making of a City*. New York: Doubleday, 2003.

Baumol, William J. «Entrepreneurship: Productive, Unproductive, and Destructive», *The Journal of Political Economy* 98, no. 5, part 1 (Oct. 1990): 893–921.

Baum-Snow, Nathaniel. «Changes in Transportation Infrastructure and Commuting Patterns in U. S. Metropolitan Areas, 1960–2000». *American Economic Review,* 100, no. 2 (May 2010): 378–82.

———. «Did Highways Cause Suburbanization?» *Quarterly Journal of Economics* 122, no. 2 (2007): 775–805.

Beasley, William G. «The Foreign Threat and the Opening of the Ports». In *The Cambridge History of Japan,* vol. 5, *The Nineteenth Century,* ed. Marius B. Jansen, ch. 4. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 1989.

Beason, Richard, and David Weinstein. «Growth, Economies of Scale and Targeting in Japan (1955–1990)». *Review of Economics and Statistics* 78, no. 2 (May 1996): 286–95.

Beatty, Jack. *The Rascal King: The Life and Times of James Michael Curley, 1874–1958*. Reading, MA: Addison Wesley, 1992.

Becker, Gary S. «Crime and Punishment: An Economic Approach». *Journal of Political Economy* 76, no. 2 (Mar.—Apr. 1968): 169–217.

Becklumb, Penny. «Canada's Immigration Program», rev. Sept. 10, 2008. Ottawa: Library of Parliament, Law and Government Division, www2.parl.gc.ca/content/lop/researchpublications/bp190-e.pdf

Behar, Darren. «Livingstone Wins Fight over £5 Car Charge». *Daily Mail* (London), Aug. 1, 2002.

«Bengal Leads Hunger List, Poor Land-Man Ratio Blamed». *Financial Express,* Apr. 4, 2007.

Beniwal, Vrishti. «Commuting Time in Mumbai the Maximum, Says Study». *Financial Express,* Aug. 16, 2007.

Bennett, Charles G. «City Acts to Save Historical Sites: Wagner Names 12 to New Agency—Architects Decry Razing of Penn Station». *New York Times,* Apr. 22, 1962.

Berger, Joseph. «Hell's Kitchen, Swept Out and Remodeled». *New York Times,* Mar. 19, 2006.

Bernstein, Peter L. *Against the Gods: The Remarkable Story of Risk.* New York: Wiley, 1996.

———. *Wedding of the Waters: The Erie Canal and the Making of a Great Nation.* New York: Norton, 2005.

Berrien, Jenny, and Christopher Winship. «Lessons Learned from Boston's Police-Community Collaboration». *Federal Probation* 63, no. 2 (Dec. 1999), Academic Search Premier, EBSCOhost.

Besley, Timothy, and Robin Burgess. «Can Labor Regulation Hinder Economic Performance? Evidence from India». *Quarterly Journal of Economics* 119, no. 1 (Feb. 2004): 91–134.

Bertaud, Alain. «Mumbai FSI Conundrum: The Perfect Storm — the Four Factors Restricting the Construction of New Floor Space in Mumbai», July 15, 2004, http://alain-bertaud.com/AB_Files/AB_Mumbai FSI_conun drum.pdf

Bertoni, Steven, Keren Blankfeld, Katie Evans, Russell Flannery, et al. «Billionaires». *Forbes* 185, no. 5: 69–76. «Billionaires' Favorite Hangouts». *Forbes* 181, no. 6: 120ff.

«The Birth of the University». *History of Stanford.* Stanford University, www.stanford.edu/about/history/index.html (accessed July 20, 2010).

Black, James. «Hamlet Hears Marlowe; Shakespeare Reads Virgil». *Renaissance and Reformation,* 18, no. 4 (1994): 17–28.

Blakely, Rhys. «17 People Die Every Day Commuting to Work in Mumbai, India». *Times* (London), Apr. 1, 2009.

Bloomberg, Michael, and Matthew Winkler. *Bloomberg by Bloomberg.* New York: Wiley, 1997.

Boas, Frederick S. *Shakespeare and His Predecessors.* New York: Scribner's, 1900. Bond Street Association. http://www.bondstreetassociation.com/

Boorstin, Daniel Joseph. *The Discoverers.* New York: Random House, 1985.

Boston College. «Highlights of Results from TIMSS» [Third International Mathematics and Science Study], Nov. 1996, http://timss.bc.edu/timss1995i/TIMSSPDF/P2HiLite.pdf

Boston Latin School. «History (375 Years), Celebrating a Public Treasure», www.bls.org/podium/default.aspx?t=113646

Boswell, James. *The Life of Samuel Johnson, LL.D.* London: Printed by Henry Baldwin, for Charles Dilly, 1791. Botswana, Republic of. «MASA: Anti-Retroviral Therapy», www.gov.bw/Global/MOH/Masa ARV_Program.pdf

Botswana, Republic of, Central Statistics Office. «Stats Update December 2009». www.cso.gov.bw/images/stories/StatsUpdates/update_dec09.pdf.pdf

———. Table 1.6, «Distribution of Population in Urban Settlements: 1971–2001 Censuses», www.cso.gov.bw/index.php?option=com_content&task=view&id=147&Itemid=94

Boulger, Demetrius Charles. *The Life of Sir Stamford Raffles.* London: Horace Marshall & Son, 1899.

Braunhut, Herman Jay. «Farm Labor Wage Rates in the South, 1909–1948», *Southern Economic Journal* 16, no. 2 (Oct. 1949): 189–96.

Brillat-Savarin, Jean Anthelme. *The Physiology of Taste,* trans. M. F. K. Fisher. New York: Courier Dover Publications, 2002.

Brinkley, Douglas. *Wheels for the World: Henry Ford, His Company, and a Century of Progress.* New York: Viking, 2003.

Brody, Howard, Michael Russell Rip, Peter Vinten-Johansen, Nigel Paneth, and Stephen Rachman. «Map-Making and Myth-Making in Broad Street: The London Cholera Epidemic, 1854». *Lancet* 356, no. 9223 (July 1, 2000): 64–68.

Bundles, A'Lelia. *On Her Own Ground: The Life and Times of Madam C. J. Walker.* New York: Scribner, 2001.

Burns, E. Bradford. *A History of Brazil,* 3d ed. New York: Columbia University Press, 1993.

Burrough, Bryan, and John Helyar. *Barbarians at the Gate: The Fall of RJR Nabisco.* New York: HarperCollins, 2003.

Burrows, Edwin G., and Mike Wallace. *Gotham: A History of New York City to 1898.* New York: Oxford University Press, 1999.

Busso, Matias, and Patrick Kline. «Do Local Economic Development Programs Work? Evidence from the Federal Empowerment Zone Program». *American Economic Journal: Economic Policy,* forthcoming.

«By-the-Bye in Wall Street». *Wall Street Journal,* Dec. 5, 1932.

Cahalan, Margaret Werner. «Historical Corrections Statistics in the United States, 1850–1984». Rockville, MD: U.S. Department of Justice, Bureau of Justice Statistics, 1986, www.ncjrs.gov/pdffiles1/pr/102529.pdf

Caillebotte, Gustave. *Paris Street; Rainy Day*, 1877, oil on canvas, 212.2 × 276.2 cm, Charles H. and Mary F. S. Worcester Collection, 1964.336, Art Institute of Chicago, www.artic.edu/artaccess/AA_Impressionist/pages/IMP_4.shtml

California Department of Public Health. *Los Angeles County's Health Status Profile for 2010,* www.cdph.ca.gov/programs/ohir/Documents/losangeles.xls.

———. San Francisco County's Health Status Profile for 2010, www.cdph.ca.gov/programs/ohir/Documents/sanfran cisco.xls

California Department of Water Resources. *California Water Plan Update 2005,* vol. 2, ch. 3, «Agricultural Water Use Efficiency», www.waterplan.water.ca.gov/docs/cwpu2005/vol2/v2ch03.pdf; vol. 2, ch. 22, «Urban Water Use Ef- ficiency», www.waterplan.water.ca.gov/docs/cwpu2005/vol2/v2ch22.pdf (accessed Aug. 11, 2010)

California, Government of Association of Bay Area Governments, San Francisco Bay Area Housing Needs Plan 2007–2014, www.abag.ca.gov/planning/pdfs/SFHousingNeedsPlan.pdf

———. California Environmental Quality Act (CEQA), Statute and Guidelines 2009, http://ceres.ca.gov/ceqa/stat. Canada: Statistics Canada. Components of Population Growth, by Province and Territory, www40.statcan.gc.ca/l01/cst01/demo33a-eng.htm

———. Educational Portrait of Canada, 2006 Census: Immigration, "Immigrants Account for a Large Proportion of Doctorate and Master's Degree Holders, www12.statcan.ca/census-recensement/2006/as-sa/97-560/p13-eng.cfm

———. Greater Vancouver, 2006 Community Profiles, www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/details/Page.cfm? Lang=E&Geo1=CD&Code1=5915&Geo2=PR&Code2=59&Data=Count&SearchText=Greater%20Vancouver&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&Custom=

———. Immigrant Population by Place of Birth, by Census Metropolitan Area, 2006 Census, Vancouver, www40.statcan.gc.ca/l01/cst01/demo35g-eng.htm

———. Immigrant Status and Period of Immigration (9), Work Activity in 2005 (14), Highest Certificate, Diploma or Degree (7), Age Groups (9), and Sex (3) for the Population 15 Years and Over of Canada, Provinces, Territories, Census Metropolitan Areas, and Census Agglomerations, 2006 Census—20% Sample Data, www12.statcan.gc.ca

———. Population 15 Years and Over by Highest Degree, Certificate or Diploma (1986 to 2006 Census), www40.statcan.gc.ca/l01/cst01/EDUC42-eng.htm

———. Population by Selected Ethnic Origins, by Census Metropolitan areas, 2006 Census, Vancouver, www40.statcan.gc.ca/l01/cst01/demo27y-eng.htm.

Canagarajan, Sudharshanv, John Ngwafon, and Saji Thomas. «The Evolution of Poverty and Welfare in Nigeria, 1985–92». Policy Research Working Paper Series 1715. World Bank, 1997.

Cannato, Vincent J. *The Ungovernable City: John Lindsay and His Struggle to Save New York.* New York: Basic Books, 2001.

Card, David. «Estimating the Return to Schooling: Progress on Some Persistent Econometric Problems». *Econometrica* 69, no. 5 (Sept. 2001): 1127–60.

«Carlos Slim Helú, Biography of», www.carlosslim.com/biografia_ing.html (accessed Aug. 4, 2010).

Cartledge, Paul. *Ancient Greece: A History in Eleven Cities.* New York: Oxford University Press, 2009.

Carvel, John. *Citizen Ken.* London: Chatto & Windus/Hogarth Press, 1984.

Case-Shiller Home Price Indices, Standard & Poor's, www.standardandpoors.com/indices/sp-case-shiller-home-price-indices/en/us/?indexId=SPUSA-CASHPIDFF-P-US--

Catan, Thomas. «Spain's Bullet Train Changes Nation — and Fast». *Wall Street Journal,* Apr. 20, 2009.

Chandler, Tertius. *Four Thousand Years of Urban Growth: A Historical Census.* Lewiston, NY: Mellon House, 1987.

Chasteen, John Charles. *Born in Blood and Fire: A Concise History of Latin America.* New York: Norton, 2001.

«Chinese Agency Highlights Problems of Rising Car Ownership», BBC Worldwide Monitoring, Asia Pacific, July 19, 2010.

Chinitz, Benjamin. «Contrasts in Agglomeration: New York and Pittsburgh». *American Economic Review* 51, no. 2 (May 1961): 279–89.

Collins, William J. «The Political Economy of State Fair Housing Laws before 1968», *Social Science History* 30 (2006): 15–49.

Columbia University, Office of Public Affairs. «Nobelist William S. Vickrey: Practical Economic Solutions to Urban Problems», Oct. 8, 1996, www.columbia.edu/cu/pr/96/18968.html

Congo, République Démocratique du. *Enquête Démographique et de Santé 2007.* Macro International, Calverton, MD, Aug. 2008, www.measuredhs.com/pubs/pdf/FR208/FR208.pdf

Conn, Steven. *Metropolitan Philadelphia: Living with the Presence of the Past.* Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2006.

Costa, Dora L., and Matthew E. Kahn. «Power Couples: Changes in the Locational Choice of the College Educated, 1940–1990». *Quarterly Journal of Economics* 115, no. 4 (Nov. 2000): 1287–1315.

Couch, Carl J., David R. Maines, and Shing-Ling Chen. *Information Technologies and Social Orders.* New Brunswick, NJ: Transactions, 2006.

Cronon, William. *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West.* New York: W. W. Norton, 1991.

Currid, Elizabeth. *The Warhol Economy: How Fashion, Art, and Music Drive New York City.* Princeton, NJ: Princeton University Press, 2007.

Cutler, David M., and Edward L. Glaeser. «Are Ghettos Good or Bad?» *Quarterly Journal of Economics* 112, no. 3 (Aug. 1997): 827–72.

Cutler, David M., Edward L. Glaeser, and Karen Norberg. «Explaining the Rise in Youth Suicide». Chapter in Jonathan Gruber, ed. *Risky Behavior Among Youths: An Economic Analysis*. Chicago: University of Chicago Press, 2001.

Cutler, David M., Edward L. Glaeser, and Jacob L. Vigdor. «The Rise and Decline of the American Ghetto». *Journal of Political Economy* 107, no. 3 (June 1999): 455–506.

Cutler, David M., and Grant Miller. «Water, Water Everywhere: Municipal Finance and Water Supply in American Cities». In *Corruption and Reform: Lessons from America's Economic History,* Edward L. Glaeser and Claudia Goldin, eds., pp. 153–84. Chicago: University of Chicago Press, 2006.

Davey, Monica. «Detroit Mayor's Tough Love Poses Risks in Election». *New York Times,* Sept. 25, 2009.

Davis, Heather Greenwood. «Dubai Hits the Heights Again: World's Tallest Tower Goes over the Top with Luxury Complex». *Toronto Star,* Jan. 7, 2010, Travel.

de Long, J. Bradford, and Andrei Shleifer. «Princes and Merchants: European City Growth Before the Industrial Revolution». *Journal of Law and Economics* 36 (Oct. 1993).

DeNavas-Walt, Carmen, Bernadette D. Proctor, and Jessica C. Smith. U. S. Bureau of the Census, Current Population Reports, *Income, Poverty, and Health Insurance Coverage in the United States: 2008,* September 2009, Table 4: «People and Families in Poverty by Selected Characteristics: 2007 and 2008», p. 14.

Dennis, Jan. «Gas Prices, Global Warming Renewing Interest in High-Speed Rail». Associated Press, Sept. 7, 2007.

Derbyshire, Wyn. *Six Tycoons: The Lives of John Jacob Astor, Cornelius Vanderbilt, Andrew Carnegie, John D. Rockefeller, Henry Ford, and Joseph P. Kennedy.* London: Spiramus, 2008.

Design for London. «Housing for a Compact City», June 2003, www.london.gov.uk/archive/mayor/auu/docs/housing_compact_city_1.pdf

Diamond, Jared. *Guns, Germs and Steel: The Fates of Human Societies,* rev. ed. New York: Norton, 2005.

Dimbleby, Jonathan. *The Prince of Wales.* Boston: Little, Brown, 1994.

DiPasquale, Denise, and Edward L. Glaeser. «The Los Angeles Riot and the Economics of Urban Unrest». *Journal of Urban Economics* 43, no. 1 (Jan. 1998): 52–78.

Dobbie, Will, and Roland G. Fryer. «Are High Quality Schools Enough to Close the Achievement Gap? Evidence from a Social Experiment in Harlem». National Bureau of Economic Research Working Paper 15473, Nov. 2009.

Doms, Mark, Timothy Dunne, and Kenneth R. Troske. «Workers, Wages, and Technology». *Quarterly Journal of Economics* 112, no. 1 (Feb. 1997): 253–90.

Donohue, John J., III. «Fighting Crime: An Economist's View». *Milken Institute Review,* 1st quarter 2005, http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1016&context=john_donohue

Donohue, John J., III, and Steven D. Levitt. «The Impact of Legalized Abortion on Crime». *Quarterly Journal of Economics* 116, no. 2 (May 2001): 379–420.

Dorfman, Nancy S. «Route 128: The Development of a Regional High Technology Economy». *Research Policy* 12 no. 6 (1983): 299–316.

Dorrington, R. E., T. A. Moultrie, and T. Daniel. *The Demographic Impact of HIV/AIDS in Botswana.* Gaborone: UNDP and NACA, Botswana, 2006, www.gov.bw/Global/NACA%20Ministry/Demographic_Report.pdf

«The Dragon's Gambling Den», *Economist,* July 10, 2010.

«Dredging the Debt: Dubai's Debt Mountain», *Economist,* Oct. 31, 2009.

Dreiser, Theodore. *Sister Carrie.* New York: Doubleday, Page & Co., 1900. Dubai Mall, www.thedubaimall.com/en

Durack, David T., Robert J. Littman, R. Michael Benitez, and Philip A. Mackowiak. «Hellenic Holocaust: A Historical Clinico-Pathologic Conference». *American Journal of Medicine* 109, no. 5 (Oct. 1, 2000): 391–97.

Durant, Will, and Ariel Durant. *The Story of Civilization,* vol. 4, *The Age of Faith: A History of Medieval Civilization — Christian, Islamic, and Judaic — from Constantine to Dante, a. d. 325–1300.* New York: Simon & Schuster, 1950.

Duranton, Gilles, and Matthew Turner. «The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from the U.S». University of Toronto Department of Economics Working Paper 370, 2009.

Duranton, Gilles, and Matthew Turner: «Urban Growth and Transportation», (2010). http://individual.utoronto.ca/gilles/Papers/GrowthTransport.pdf

Dussault, Raymond. «Jack Maple: Betting on Intelligence». *Government Technology,* Apr. 1, 1999.

Ebrey, Patricia, Anne Walthall, and James Palais. *East Asia: A Cultural, Social, and Political History.* Boston: Houghton Mifflin, 2008.

Economist Intelligence Unit, Global Liveability Report, www.eiu.com/site_info.asp?info_name=The_Global_Liveability_Report_Press_Release&rf=0.

Edgerton, Robert B. *The Troubled Heart of Africa: A History of the Congo.* New York: St. Martin's. 2003.

Elliott, Orrin Leslie. *Stanford University: The First Twenty-Five Years.* Palo Alto, CA: Stanford University Press, 1937.

Encyclopædia Britannica Online, www.britannica.com

Escoffier, Auguste. *Memories of My Life,* trans. Laurence Escoffier. New York: Van Nostrand Reinhold, 1997.

European Automobile Manufacturing Association. *The Automobile Industry Pocket Guide.* «The Trends in Motorisation», data for 2006, www.acea.be/images/uploads/files/20090529_motorisation.pdf

European Environment Agency. *Urban Sprawl in Europe: The Ignored Challenge.* Report No. 10/2006. Nov. 24, 2006, www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10/eea_report_10_2006.pdf

European Road Federation. *European Road Statistics 2009,* www.irfnet.eu/media/stats/ERF-2009%20European%20Union%20Road%20Statistics%20BOOKLET_V07_update.pdf

«'Fairchildren' Who Came to Dominate the World of Technology». *Financial Times* (London), Oct. 31, 2007, Business Life.

Farrell, William E. «D.A.'s Assail Rockefeller Drug Penalties». *New York Times,* Feb. 7, 1973, p. A4.

Federal Bureau of Investigation. *Crime in the United States, 2008,* Sept. 2009, www.fbi.gov/ucr/cius2008/index.html

Federal Bureau of Investigation. *Famous Cases.* «Willie Sutton», www.fbi.gov/libref/historic/famcases/sutton/sutton.htm

Ferguson, Margaret, Mary Jo Salter, and Jon Stallworthy, eds. *Norton Anthology of Poetry,* 5th ed. New York: Norton, 2005.

Ferreira, Francisco H. G., Peter Lanjouwr, and Marcelo Neri. «A Robust Poverty Profile for Brazil Using Multiple Data Sources». *Revista Brasileira de Economia* 57, no.1 (Mar. 2003): 59–92.

Ferrie, Joseph P., and Werner Troesken. «Water and Chicago's Mortality Transition, 1850–1925». *Explorations in Economic History* 45, no. 1 (Jan. 2008): 1–16.

Fischler, Stan. *Subways of the World.* Minneapolis: MBI, 2000.

Fisman, Raymond. «Estimating the Value of Political Connections». *American Economic Review* 91, no. 4 (Sept. 2001): 1095–1102.

Foggo, Daniel. «Ken, the Animal Tester of X Block». *Times* (London), Feb. 17 2008, Home News.

Folpe, Emily Kies. *It Happened on Washington Square.* Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2002.

Foot, John. *Milan Since the Miracle: City, Culture and Identity.* Oxford: Berg, 2001.

47th Street Business Improvement District, The Diamond District, www.diamonddistrict.org/home.html

Frankel, Jeffrey A. «The Natural Resource Curse: A Survey», National Bureau of Economic Research Working Paper no. 15836, 2010.

Friends of Mammoth v. Board of Supervisors, Sac. No. 7924 Cal. 3d, 8, 247 (Supreme Court of California).

Galarneau, Diane, and René Morissette. «Immigrants' Education and Required Job Skills». Statistics Canada, *Perspectives,* Dec. 2008, www.statcan.gc.ca/pub/75-001-x/2008112/pdf/10766-eng.pdf

Galatas, Roger, and Jim Barlow. *The Woodlands: The Inside Story of Creating a Better Hometown.* Washington, DC: Urban Land Institute, 2004.

Galloni, Alessandra. «Miuccia and Me». *Wall Street Journal Magazine,* Mar. 2010.

Gandhi, Mahatma. *Mahatma Gandhi: The Essential Writings,* ed. Judith Margaret Brown. New York: Oxford University Press, 2008.

Gans, Herbert J. *The Levittowners: Life and Politics in a New Suburban Community.* New York: Columbia University Press, 1982.

Gari, L. «Arabic Treatises on Environmental Pollution up to the End of the Thirteenth Century». *Environment and History* 8, no. 4 (2002): 475–88.

Gaspar, Jess, and Edward L. Glaeser. «Information Technology and the Future of Cities». *Journal of Urban Economics* 43, no. 1 (Jan. 1998): 136–56.

Gelzinis, Peter. «Commissioner Connecting: Neighbors Notice as Hands-on Measures Take Root in Neighbor- hoods». *Boston Herald,* Aug. 22, 2007, News.

Geolytics Neighborhood Change Database 1970–2000 Tract Data Short Form Release 1.1, CD-ROM. Brunswick, NJ: Geolytics, 2002.

Gergen, Christopher, and Gregg Vanourek. *Life Entrepreneurs: Ordinary People Creating Extraordinary Lives.* San Francisco: Wiley, 2008.

Geyl, Pieter. *The Revolt of the Netherlands 1555–1609.* London: Cassel, 1932.

Gibson, Campbell. «Population of the 100 Largest Cities and Other Urban Places in the United States: 1790 to 1990». U. S. Census Bureau, Working Paper No. 27, June 1998, www.census.gov/population/www/documentation/ twps0027/twps0027.html

Gibson, Campbell, and Kay Jung. «Historical Census Statistics on Population Totals by Race, 1790 to 1990, and by Hispanic Origin, 1970 to 1990, for Large Cities and Other Urban Places in the United States». U. S. Census Bureau, Population Division, Working Paper No. 76, Feb. 2005; detailed tables for Illinois, Michigan, and New York: «Race and Hispanic Origin for Selected Large Cities and Other Places: Earliest Census to 1990»; and New York—Race and Hispanic Origin for Selected Large Cities and Other Places: Earliest Census to 1990; www.census.gov/population/www/documentation/twps0076/twps0076.html

Gilbert, Daniel. *Stumbling on Happiness.* New York: Vintage Books, 2007.

Giles, Chris. «A Logical Effort to Ease the London Gridlock». *Financial Times* (London), Jan. 24, 2003, Comment & Analysis.

Gillette, Felix. «Has Tom Wolfe Blown It?» *Village Voice,* Jan. 10, 2007, www.proquest.com.ezp-prod1.hul.har vard.edu

Gillmor, C. Stewart. *Fred Terman at Stanford.* Palo Alto, CA: Stanford University Press, 2004.

Gin, Alan, and Jon Sonstelie. «The Streetcar and Residential Location in Nineteenth Century Philadelphia». *Journal of Urban Economics*, Elsevier 32, no. 1 (July 1992) 92–107.

Glaeser, Edward L. «Are Cities Dying?» *Journal of Economic Perspectives* 12, no. 2 (Spring 1998): 139–60.

———. «Can Buffalo Ever Come Back?» *City Journal*, Fall 2007.

———. «Green Cities, Brown Suburbs». *City Journal*, Winter 2009.

———. «Growth: The Death and Life of Cities». In *Making Cities Work: Prospects and Policies for Urban America,* Robert P. Inman, ed. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2009.

———. «Houston, New York Has a Problem». *City Journal*, Summer 2008.

———. «Preservation Follies». *City Journal,* Spring 2010.

———. «Reinventing Boston: 1640–2003». *Journal of Economic Geography* 5, no. 2 (Nov. 2005): 119–53.

———. «Urban Colossus: Why Is New York America's Largest City?» Federal Reserve Bank of New York, *Economic Policy Review,* Dec. 2005.

Glaeser, Edward L., and Spencer Glendon. «Who Owns Guns? Criminals, Victims, and the Culture of Violence». *American Economic Review* 88, no. 2 (May 1998), Papers and Proceedings of the 110th Annual Meeting of the American Economic Association, 458–62.

Glaeser, Edward L., and Joshua D. Gottlieb. «The Economics of Place-Making Policies». *Brookings Papers on Economic Activity* 2008.1: 155–253.

———. «Urban Resurgence and the Consumer City». *Urban Studies* 43, no. 8 (July 2006): 1275–99.

Glaeser, Edward L., and Joseph Gyourko. «Urban Decline and Durable Housing». *Journal of Political Economy* 113, no. 2 (Apr. 2005): 345–75.

Glaeser, Edward L., Joseph Gyourko, and Albert Saiz. «Housing Supply and Housing Bubbles». *Journal of Urban Economics* 64, no. 2 (Sept. 2008): 198–217.

Glaeser, Edward L., Joseph Gyourko, and Raven E. Saks. «Urban Growth and Housing Supply». *Journal of Economic Geography* 6, no. 1 (Jan. 2006): 71–89.

———. «Why Is Manhattan So Expensive? Regulation and the Rise in Housing Prices». *Journal of Law and Economics* 48, no. 2 (Oct. 1, 2005): 331–69.

Glaeser, Edward L., and Matthew E. Kahn. «From John Lindsay to Rudy Giuliani: The Decline of the Local Safety Net». *Economic Policy Review* 5, no. 3 (Sept. 1999).

———. «The Greenness of Cities: Carbon Dioxide Emissions and Urban Development». *Journal of Urban Economics* 67, no. 3 (May 2010): 404–18.

———. «Sprawl and Urban Growth». In *Handbook of Regional and Urban Economics*, ed. J. Vernon Henderson and Jacques-François Thisse, vol. 4, ch. 56, pp. 2481–2527. Amsterdam: Elsevier, 2004.

Glaeser, Edward L., Matthew E. Kahn, Richard Arnott, and Christopher Mayer. «Decentralized Employment and the Transformation of the American City». Brookings-Wharton Papers on Urban Affairs, 2001.

Glaeser, Edward L., Matthew E. Kahn, and Jordan Rappaport. «Why Do the Poor Live in Cities? The Role of Public Transportation». *Journal of Urban Economics* 63, no 1 (2008): 1–24.

Glaeser, Edward L., Hedi D. Kallal, José A. Scheinkman, and Andrei Shleifer. «Growth in Cities». *Journal of Political Economy* 100 no. 6 (Dec. 1992): 1126–52.

Glaeser, Edward L., William R. Kerr, and Giacomo A. M. Ponzetto. «Clusters of Entrepreneurship». *Journal of Urban Economics,* Special Issue: *Cities and Entrepreneurship*, vol. 67, no. 1 (Jan. 2010): 150–68.

Glaeser, Edward L., and Janet E. Kohlhase. «Cities, Regions, and the Decline of Transport Costs». *Papers in Regional Science* 83, no. 1 (2003): 197–228.

Glaeser, Edward L., Jed Kolko, and Albert Saiz. «Consumer City». *Journal of Economic Geography* 1, no. 1 (Jan. 2001): 27–50.

Glaeser, Edward L., Giacomo A. M. Ponzetto, and Andrei Shleifer. «Why Does Democracy Need Education?» *Journal of Economic Growth* 12, no. 2 (2007): 77–99.

Glaeser, Edward L., Matt Resseger, and Kristina Tobio. «Inequality in Cities». *Journal of Regional Science* 49, no. 4 (Oct. 2009): 617–46, http://ssrn.com/abstract=1487265 or doi:10.1111/j.1467–9787.2009.00627.x

Glaeser, Edward L., and Bruce Sacerdote. «Why Is There More Crime in Cities?» *Journal of Political Economy* 107, no. 6, part 2 (*Symposium on the Economic Analysis of Social Behavior in Honor of Gary S. Becker,* Dec. 1999): 225–58.

Glaeser, Edward L., and Albert Saiz. «The Rise of the Skilled City». *Brookings-Wharton Papers on Urban Affairs,* 2004: 47–105.

Glaeser, Edward L., and Raven E. Saks. «Corruption in America». *Journal of Public Economics* 90, no. 6–7 (Aug. 2006): 1053–72.

Glaeser, Edward L., and José Scheinkman. «Neither a Borrower nor a Lender Be: An Economic Analysis of Interest Restrictions and Usury Laws». *Journal of Law and Economics* 41, no. 1 (Apr. 1998): 1–36.

Glaeser, Edward L., Jenny Schuetz, and Bryce Ward. «Regulation and the Rise in Housing Prices in Greater Boston: The Impacts of Regulation on Housing Production and Prices in the Region Based on Data from 187 Communities in Massachusetts». Pioneer Institute for Public Policy Research and Rappaport Institute of Greater Boston Research, Jan. 2006.

Glaeser, Edward L., and Jesse M. Shapiro. «Cities and Warfare: The Impact of Terrorism on Urban Form». *Journal of Urban Economics*, Elsevier 51, no. 2 (March 2002): 205–24.

Glaeser, Edward L., and Andrei Shleifer. «The Curley Effect: The Economics of Shaping the Electorate». *Journal of Law, Economics, and Organization* 21, no. 1 (Apr. 2005): 1–19.

Glaeser, Edward L., and Kristina Tobio. «The Rise of the Sunbelt». *Southern Economic Journal* 74, no. 3 (Jan. 2008): 609–43.

Glaeser, Edward L., and Bryce A. Ward. «The Causes and Consequences of Land Use Regulation: Evidence from Greater Boston». *Journal of Urban Economics* 65, no. 3 (May 2009): 265–78.

Godshalk, David Fort. *Veiled Visions: The 1906 Atlanta Race Riot and the Reshaping of American Race Relations.* Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2009.

Goh, Mark. «Congestion Management and Electronic Road Pricing in Singapore». *Journal of Transport Geography* 10, no. 1 (Mar. 2002): 29–38.

Goldberger, Paul. «God's Stronghold at Mammon's Door: After 150 Years, Trinity's Spire Still Looms Amid Wall St. Towers». *New York Times,* May 14, 1996.

Goldin, Claudia, and Lawrence F. Katz. *The Race Between Education and Technology.* Cambridge, MA: Belknap/Harvard University Press, 2008.

Gómez-Ibáñez, José A., and Fernanda Ruiz Nuñez. «Inefficient Cities». Harvard University, Working Paper, Mar. 2007.

Gondola, Ch. Didier. *The History of Congo.* Westport, CT: Greenwood Press. 2003.

Goodman, Grant K. *Japan and the Dutch: 1600–1843.* Richmond, UK: Curzon Press, 2000.

Goodwin, Jason. *Otis: Giving Rise to the Modern City.* Chicago: Ivan R. Dee., 2001.

Greenblatt, Stephen. *Will in the World: How Shakespeare Became Shakespeare.* New York: Norton, 2004.

Greenwald, Richard A. «'More than a Strike': Ethnicity, Labor Relations, and the Origins of the Protocol of Peace in the New York Ladies' Garment Industry». *Business and Economic History* 27, no. 2 (Winter 1998): 318–32.

Groner, Isaac N., and David M. Helfeld. «Race Discrimination in Housing». *Yale Law Journal* 57, no. 3 (Jan. 1948): 426–58.

Guinness World Records 2008. New York: Bantam Dell, 2007.

Gussow, Mel. «Kevin Spacey's New Role, Overseas and Behind the Scenes». *New York Times,* May 25, 2004.

Gyourko, Joseph, and Albert Saiz. «Construction Costs and the Supply of Housing Structure». *Journal of Regional Science* 46, no. 4 (Oct. 2006): 661–80.

Haines, Michael R. «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790–2002», version 1, Feb. 25, 2005, Inter-university Consortium for Political and Social Research, http://hdl.handle.net/1902.2/2896

Haley, James L. *Sam Houston.* Norman: University of Oklahoma Press, 2004.

Hall, Sir Peter. *Cities in Civilization.* New York: Pantheon Books, 1998.

Hamilton, Alan. «You're Scraping Wrong Part of the Sky, Prince Tells Architects», *Sunday Times* (London), Feb. 1, 2008.

Hamilton, Fiona. «Boris Makes an Early Start with Demands on Action to Cut Crime». *Times* (London), May 5, 2008, Home News.

Harlem Children's Zone. «History», www.hcz.org/about-us/history

Hartemink, Alfred E. «Soil Map Density and a Nation's Wealth and Income». In *Digital Soil Mapping with Limited Data,* ed. Alfred E. Hartemink, Alex McBratney, and Maria de Lourdes Mendonça-Santos, pp. 53–66. New York: Springer, 2008.

Harvey, Rowland Hill. *Samuel Gompers: Champion of the Toiling Masses.* Palo Alto, CA: Stanford University Press, 1935.

Haughwout, Andrew, Robert Inman, Steven Craig, and Thomas Luce. «Local Revenue Hills: Evidence from Four U. S. Cities». *Review of Economics and Statistics* 86, no.2 (2004): 570–85.

Hayden, Dolores. «Building the American Way: Public Subsidy, Private Space». In *The Suburb Reader,* ed. Becky M. Nicolaides and Andrew Wiese. New York: Routledge, 2006.

Heath, Brad. 2007. «Katrina Claims Stagger Corps: La., New Orleans Want $277 Billion». *USA Today*, Apr. 9, 2007, News.

Henig, Jeffrey R., «New York City: Paying the Tab», review of *Political Crisis/Fiscal Crisis: The Collapse and Revival of New York City,* by Martin Shefter. *Washington Post,* Nov. 10, 1985.

Henion, Andy. «People Mover Grows Up: Proposal Would Extend Route to New Center». *Detroit News,* Dec. 23, 2006, Metro A.

Henriques, Diana B. «Fischer Black, 57, Wall Street Theorist, Dies». *New York Times,* Aug. 31, 1995.

Hessel, Evan. «Conspicuous Consumption». *Forbes* 175, no. 6: 180.

Hoksen, Andrew. *Ken: The Ups and Downs of Ken Livingstone.* London: Arcadia Books, 2008.

Holmes, Steven A. «The 1989 Elections: Mayors and Referendums; Voters Say Yea to Incumbents, Nay to More Taxes». *New York Times,* Nov. 9, 1989.

Holmes, Thomas J. «The Effect of State Policies on the Location of Manufacturing: Evidence from State Borders». *Journal of Political Economy* 106, no. 4 (Aug. 1998): 667–705.

Horace. *The Satires and Epistles of Horace,* trans. Smith Palmer Bovie. Chicago: University of Chicago Press, 2002.

Howard, Ebenezer. *Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform.* London: Sonnenschein, 1898.

Howard, Nicole. *The Book: The Life Story of a Technology.* Westport, CT: Greenwood Press, 2005.

Hoxby, Caroline M., and Sonali Murarka. «Charter Schools in New York City: Who Enrolls and How They Affect Their Students' Achievement». National Bureau of Economic Research Working Paper Series, vol. w14852, Apr. 2009, http://ssrn.com/abstract=1376155

Hoyt, Homer. *One Hundred Years of Land Values in Chicago: The Relationship of the Growth of Chicago to the Rise of Its Land Values, 1830–1933.* Washington, DC: Beard Books, 1933.

Hudgins, Bert. «Evolution of Metropolitan Detroit». *Economic Geography* 21, no. 3 (July 1945): 206–20.

Hyland, William. *Richard Rogers.* New Haven, CT: Yale University Press, 1998.

India, Government of. «Climatological Data of Important Cities». India Meteorological Department, Ministry of Earth Sciences, www.imd.gov.in/doc/climateimp.pdf

India, Government of, National Crime Records Bureau. *Crime in India 2008,* ch. 2, «Crime in Megacities», http://ncrb.nic.in.

India, Planning Commission of. «Poverty Estimates for 2004–05», 2007, www.planningcommission.gov.in/news/prmar07.pdf

Inglis, Ian. «'Some Kind of Wonderful': The Creative Legacy of the Brill Building». *American Music* 21, no. 2 (Summer 2003): 214–35.

Institut Pasteur. HIV/AIDS research at the Institut Pasteur: «The discovery of the AIDS virus in 1983». http://www.pasteur.fr/ip/easysite/go/03b-000027-00i/the-discovery-of-the-aids-virus-in-1983

Iriye, Akira. «Japan's Drive to Great-Power Status». In *The Cambridge History of Japan,* vol. 5, *The Nineteenth Century,* ed. Marius B. Jansen, ch. 12, 765–82. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 1989.

Istat — Institute of National Statistics (Italy). Demography in Figures, http://demo.istat.it/index_e.html

———. National Economic Accounts, http://en.istat.it/dati/dataset/20100604_00

———. Regional Accounts, http://en.istat.it/dati/dataset/20100114_01

Jackson, Kenneth. *The Ku Klux Klan in the City: 1915–1930.* New York: Oxford University Press, 1967.

Jacob, Sarah. «Now, Social Networking Gets a Voice, Bubbly Allows for Audio Blogging». *Economic Times,* Mar. 23, 2010.

Jacobs, Jane. *The Death and Life of Great American Cities.* New York: Random House, 1961.

———. *The Economy of Cities.* New York: Random House, 1969.

Jaffe, Adam B., Manuel Trajtenberg, and Rebecca Henderson. «Geographic Localization of Knowledge Spillovers as Evidenced by Patent Citations». *Quarterly Journal of Economics* 108, no. 3 (Aug. 1993): 577–98.

Jervis, John Bloomfield. *Description of the Croton Aqueduct.* New York: Slamm and Guion, 1842.

Johnson, Chalmers. *MITI and the Japanese Miracle: The Growth of Industrial Policy, 1925–1975.* Palo Alto, CA: Stanford University Press, 1982.

Johnson, Steven. *The Ghost Map: The Story of London's Most Terrifying Epidemic — and How It Changed Science, Cities, and the Modern World.* New York: Riverhead Books, 2006.

Jordan, David P. *Transforming Paris: The Life and Labors of Baron Haussmann.* New York: Free Press, 1995.

Kahneman, D., J. L. Knetsch, and R. H. Thaler. «Experimental Tests of the Endowment Effect and the Coase Theorem». *Journal of Political Economy* 98 no. 6 (1990): 1325–48. http://www.journals.uchicago.edu/doi/abs/10.1086/261737

Kain, John F., and Joseph J. Persky. «Alternatives to the Gilded Ghetto». *Public Interest* 14 (Winter 1969): 74–83.

Kain, John F., and John M. Quigley. «Housing Market Discrimination, Home-Ownership, and Savings Behavior». *American Economic Review* 62, no. 3 (June 1972): 263–77.

Kane, Thomas, Atila Abdulkadiroglu, Josh Angrist, Sarah Cohodes, Susan Dynarski, Jon Fullerton, and Parag Pathak. *Informing the Debate: Comparing Boston's Charter, Pilot, and Traditional Schools.* Boston Foundation, Jan. 2009, www.gse.harvard.edu/%7Epfpie/pdf/InformingTheDebate_Final.pdf

Kane, T. J., and D. O. Staiger. «Estimating teacher impacts on student achievement: An experimental evaluation». National Bureau of Economic Research Working Paper no. 14607, 2008.

Katz, Lawrence F., and Kenneth T. Rosen. «The Interjurisdictional Effects of Growth Controls on Housing Prices». *Journal of Law and Economics* 30, no.1 (1987): 149–60.

Kazadi, Walter, John D. Sexton, Makengo Bigonsa, Bompela W'Okanga, and Matezo Way. «Malaria in Primary School Children and Infants in Kinshasa, Democratic Republic of the Congo: Surveys from the 1980s and 2000», *American Journal of Tropical Medicine and Hygiene* 71, no. 2 suppl. (Aug. 2004): 97–102.

Kellermann, Arthur L., Frederick P. Rivara, Grant Somes, Donald T. Reay, Jerry Francisco, Joyce Gillentine Banton, Janice Prodzinski, Corinne Fligner, and Bela B. Hackman. «Suicide in the Home in Relation to Gun Ownership». *New England Journal of Medicine* 327, no. 7 (Aug. 13, 1992): 467–72.

Kennedy, Randy. «New York's Bus Cleanup Brings Other Cities on Board». *New York Times,* June 16, 2002, Metropolitan Desk.

Kiss, Gary, and Elizabeth Schuster. «Hope Scholarships». *Atlanta Journal-Constitution*, Dec, 8, 2008.

Kleck, Gary. *Point Blank: Guns and Violence in America.* Piscataway, NJ: Aldine Transaction, 2009.

Kling, Jeffrey R., Jeffrey B. Liebman, and Lawrence F. Katz. «Experimental Analysis of Neighborhood Effects». *Econometrica* 75, no. 1 (Jan. 2007): 83–119.

Kneebone, Elizabeth. «Job Sprawl Revisited: The Changing Geography of Metropolitan Employment». Metropolitan Policy Program at the Brookings Institute, Apr. 2009, www.brookings.edu/reports/2009/0406_job_sprawl_kneebone.aspx

Knowles, David. *The Evolution of Medieval Thought.* New York: Vintage Books, 1962.

Kolesnikov-Jessop, Sonia. «Theme Park Developers Turn Their Attention to Asia, Where Business Is Growing». *New York Times*, Dec. 26, 2009, Business/Financial.

Koskoff, David E. *Joseph P. Kennedy: A Life and Times.* Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, 1974.

Krueger, Alan B. «How Computers Have Changed the Wage Structure: Evidence from Microdata, 1984–1989». *Quarterly Journal of Economics* 108, no. 1 (Feb 1993): 33–60.

Kumar, Satish. «The Whole Truth of a Home Economy». In *Mahatma Gandhi: 125 Years,* ed. Manmohan Choudhuri and Ramjee Singh. Varanasi, India: Sarva Seva Sangh Prakashan, Gandhian Institute of Studies, 1995.

LaFranchi, Howard. «New Look on the Left Bank in Paris». *Christian Science Monitor,* Aug. 14, 1989.

Landau, Sarah Brandford, and Carl W. Condit. *The Rise of the New York Skyscraper 1865–1913.* New Haven: Yale University Press, 1996.

Langley, Monica. *Tearing Down the Walls: How Sandy Weill Fought His Way to the Top of the Financial World... and Then Nearly Lost It All.* New York: Free Press, 2003.

Lay, Maxwell Gordon. *Ways of the World: A History of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them.* New Brunswick, NJ: Rutgers University Press, 1992.

Leape, Jonathan. «The London Congestion Charge». *Journal of Economic Perspectives* 20, no. 4 (Autumn 2006): 157–76. «Learning from Prada». *RFID Journal,* June 24, 2002, www.rfidjournal.com/article/view/272/1

Lee, Sidney. *A Life of William Shakespeare.* London: Smith Elder, 1898.

Levick, Barbara. *Vespasian.* New York: Routledge, 1999.

Levine, Robert M. *The History of Brazil.* Westport, CT: Greenwood Press, 1999.

———. *Vale of Tears: Revisiting the Canudos Massacre in Northeastern Brazil, 1893–1897.* Berkeley: University of California Press, 1992.

Levinson, Marc. *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger.* Princeton, NJ: Princeton University Press, 2006.

Levitt, Steven D. «The Effect of Prison Population Size on Crime Rates: Evidence from Prison Overcrowding Litigation». *Quarterly Journal of Economics* 111, no. 2 (May 1996): 319–51.

———. «The Limited Role of Changing Age Structure in Explaining Aggregate Crime Rates». *Criminology* 37, no. 3 (Aug. 1999): 581–98.

———. «Understanding Why Crime Fell in the 1990s: Four Factors That Explain the Decline and Six That Do Not». *Journal of Economic Perspectives* 18, no. 1 (Winter 2004): 163–90.

Lewis, Michael M. *Liar's Poker: Rising Through the Wreckage on Wall Street.* New York: Norton, 1989.

Lillyman, William J., Marilyn F. Moriarty, and David J. Neuman. *Critical Architecture and Contemporary Culture.* New York: Oxford University Press, 1994.

Logan, Robert A. *Shakespeare's Marlowe: The Influence of Christopher Marlowe on Shakespeare's Artistry.* Hampshire, UK: Ashgate, 2007.

Loveless, Tom. *The 2008 Brown Center Report on American Education: How Well Are American Students Learning?* Washington, D.C.: Brown Center on Education Policy, Brookings Institution, 2008.

Lucas, Adam. «The Role of the Monasteries in the Development of Medieval Milling». In *Wind and Water in the Middle Ages: Fluid Technologies from Antiquity to the Renaissance,* ed. Steven A. Walton. Tempe: Arizona Center for Medieval and Renaissance Studies, 2006.

Lychagin, Sergey, Joris Pinkse, Margaret E. Slade, and John Michael Van Reenen. «Spillovers in Space: Does Geography Matter?» National Bureau of Economic Research Working Paper Series, vol. w16188, July 2010.

Lyons, Jonathan. *The House of Wisdom: How the Arabs Transformed Western Civilization.* New York: Bloomsbury, 2010.

Maddison, Angus. «Statistics on World Population, GDP, and Per Capita GDP, 1–2008 a.d.». Mar. 2010, links at www.ggdc.net/maddison

Maier, Thomas. *The Kennedys: America's Emerald Kings.* New York: Basic Books, 2004.

Makielski, Stanislaw J., Jr. *The Politics of Zoning: The New York Experience.* New York: Columbia University Press, 1966.

Markham, Jerry W. *A Financial History of the United States: From Christopher Columbus to the Robber Barons 1492–1900.* Armonk, NY: M. E. Sharpe, 2002.

Marshall, Alex, and David Emblidge. *Beneath the Metropolis: The Secret Lives of Cities.* New York: Carroll & Graf, 2006.

Martin, Sandra. 'The Greatest Architect We Have Ever Produced.' Toronto *Globe and Mail*, May 22, 2009, p. S8.

Mas, Alexandre, and Enrico Moretti. «Peers at Work». *American Economic Review* 99, no. 1 (Mar. 2009): 112–45.

Mason, Shena. *Matthew Boulton: Selling What All the World Desires.* New Haven, CT: Yale University Press, 2009.

Maurseth, Per Botolf, and Bart Verspagen. «Knowledge Spillovers in Europe: A Patent Citations Analysis». *Scandinavian Journal of Economics* 104, no. 4 (Dec. 2002): 531–45.

McClain, James L. *Japan: A Modern History.* New York: Norton, 2002.

McConnell, Kathryn. «Could the Next Silicon Valley Be in [*sic*] Developing Country? Nonprofit Group Fosters Mentorship Support for High-Potential Businesses». America.gov, Jan. 22, 2009, www.america.gov/st/developenglish/2009/January/20090122143528AKllennoCcMo.4231378.html?CP.rss=true

McCullough, Diarmaid. *The Reformation.* New York: Penguin, 2005.

McElroy, Joanne, ed. *Key Statistic Bulletin No. 6,* Apr. 2009, Liverpool City Council, www.liverpool.gov.uk/Images/tcm21–151075.pdf

McNeill, William H. *History of Western Civilization: A Handbook,* 6th ed. University of Chicago Press, 1986.

———. *Plagues and Peoples.* Garden City, NY: Doubleday, 1976.

———*Venice: The Hinge of Europe, 1081–1797* Chicago: University of Chicago Press, 1974.

McWhirter, Cameron. «Homes Give Way to Urban Prairie». *Detroit News,* June 21, 2001.

Meade, Teresa. «„Civilizing Rio de Janeiro": The Public Health Campaign and the Riot of 1904». *Journal of Social History* 20, no. 2 (Winter 1986): 301–22, www.jstor.org/stable/3787709

Mehta, Stephanie N. «Carlos Slim, the Richest Man in the World». *Fortune,* Aug. 20, 2007.

Men of the Time; or, Sketches of Living Notables. London: David Bogue, 1852.

Mercer's Quality of Living Worldwide City Rankings, www.mercer.com/qualityoflivingpr#City_Ranking_Tables.

Meredith, Robin. «G.M. Buys a Landmark of Detroit for Its Home». *New York Times,* May 17, 1996.

Metropolitan Transit Authority. *Greening Mass Transit and Metro Regions: The Final Report of the Blue Ribbon Commission on Sustainability and the MTA,* www.mta.info/sustainability/pdf/SustRptFinal.pdf

Meyer, Milton W. *Japan: A Concise History,* 4th ed. Lanham, MD: Rowman & Littlefield, 2009.

Meyer, Stephen Grant. *As Long as They Don't Move Next Door: Segregation and Racial Conflict in American Neighborhoods.* Lanham, MD: Rowman & Littlefield, 2001.

Milgrom, Paul R., Douglass C. North, and Barry R. Weingast. «The Role of Institutions in the Revival of Trade: The Medieval Law Merchant, Private Judges, and the Champagne Fairs». *Economics and Politics* 1 (1990): 1–23.

Miller, Donald L. *City of the Century: The Epic of Chicago and the Making of America.* New York: Simon & Schuster, 1996.

Miller, Matthew, Deborah Azrael, and David Hemenway. «Household Firearm Ownership and Suicide Rates in the United States». *Epidemiology* 13, no. 5 (Sept. 2002): 517–24.

Milligan, Kevin, Enrico Moretti, and Philip Oreopoulous. «Does Education Improve Citizenship? Evidence from the U.S. and the U.K.». *Journal of Public Economics* 88, no. 9–10 (Aug. 2004): 1667–95.

Minchinton, Walter E. «Bristol: Metropolis of the West in the Eighteenth Century». *Transactions of the Royal Historical Society,* Fifth Series, vol. 4 (1954): 69–89.

Miranda, Rowan A. «Post-machine Regimes and the Growth of Government: A Fiscal History of the City of Chicago, 1970–1990». *Urban Affairs Review* 28, no. 3 (Mar. 1993): 397–422.

Monkkonen, Eric. *Homicides in New York City, 1797–1999* (and various historical comparison sites; computer file in several formats). Los Angeles: University of California, Los Angeles (producer), 2000; and Ann Arbor, MI: Interuniversity Consortium for Political and Social Research (distributor), 2001.

Moore, Charles. *The Life and Times of Charles Follen Mckim.* Boston and New York: Houghton Mifflin, 1929.

Moore, Jim. «The Puzzling Origins of AIDS». *American Scientist* 92, no. 6 (Nov.—Dec. 2004): 540–47.

Morison, Samuel Eliot. *Three Centuries of Harvard 1636–1936.* Cambridge, MA: Belknap Press/Harvard University Press, 1937.

Morley, Alan. *Vancouver: From Milltown to Metropolis.* Vancouver: Mitchell Press, 1961.

Morris-Suzuki, Tessa. *The Technological Transformation of Japan: From the Seventeenth to the Twenty-first Century.* Cambridge, UK: Cambridge University Press, 1994.

Mott, Frank Luther. *Golden Multitudes: The Story of Best-Sellers in the United States.* New York: Macmillan, 1947.

Mumbai, Office of the Executive President, State Planning Board, Government of Maharashtra. *Mumbai Human Development Report 2009.* New Delhi: Oxford University Press, 2010, http://mhupa.gov.in/W_new/Mumbai%20HDR%20Complete.pdf

Mumford, Lewis. *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects.* Boston: Houghton Mifflin Harcourt, 1961.

Munn, Mark H. *The School of History: Athens in the Age of Socrates.* Berkeley: University of California Press, 2000.

Murdoch, James. *A History of Japan,* vol. 3., *The Tokugawa Epoch, 1652–1868,* rev. Joseph H. Longford. Hertford, UK: Stephen Austin and Sons, 1996.

Murray, Christopher J. L., Sandeep C. Kulkarni, Catherine Michaud, Niels Tomijima, Maria T. Bulzacchelli, Terrell Iandiorio, and Majid Ezzati. «Eight Americas: Investigating Mortality Disparities Across Races, Counties, and Race-Counties in the United States», Dataset S1. Life Expectancy at Birth by County. *Public Library of Science: Medicine* 3, no. 9 (2006): 1513–24.

Murray, James M. *Bruges, Cradle of Capitalism*, 1280–1390. New York: Cambridge University Press, 2005.

National Advisory Commission on Civil Disorders, Report of the, (Kerner Report), Washington, D.C., 1968.

National Center for Injury Prevention and Control, www.cdc.gov/injury/index.html, and WISQARS (Web-based Injury Statistics Query and Reporting System), www.cdc.gov/injury/wisqars

National Climatic Data Center. «Mean Number of Days With Maximum Temperature 90 Degrees F or Higher», http://lwf.ncdc.noaa.gov/oa/climate/online/ccd/max90temp.html

Needels, Karen E. «Go Directly to Jail and Do Not Collect? A Long-Term Study of Recidivism, Employment, and Earnings Patterns Among Prison Releases». *Journal of Research in Crime and Delinquency* 33, no. 4 (Nov. 1996): 471–96.

Nelson, George. *Building a New Europe: Portraits of Modern Architects.* New Haven, CT: Yale University Press, 2007.

Nelson, Richard R., and Edmund S. Phelps. «Investment in Humans, Technological Diffusion, and Economic Growth». *American Economic Review* 56, no. 1–2 (Mar. 1966): 69–75.

Nevins, Allan, and Frank Ernest Hill. *Ford,* vol. 1, *The Times, the Man, the Company;* vol. 2, *Expansion and Challenge, 1915–1933;* vol. 3, *Decline and Rebirth, 1933–1962.* New York: Scribner's, 1954–63.

New York City, Department of City Planning. «About NYC Zoning», http://home2.nyc.gov/html/dcp/html/zone/zonehis.shtml

New York City, Department of City Planning, City Planning Commission. Zoning Maps and Resolution, Dec. 15, 1961, www.nyc.gov/html/dcp/pdf/zone/zoning_maps_and_resolution_1961.pdf

New York City Department of Health and Mental Hygiene, Bureau of Vital Statistics. *Summary of Vital Statistics 2008,* Jan. 2010, http://home2.nyc.gov/html/doh/downloads/pdf/vs/2008sum.pdf; *Summary of Vital Statistics 2007,* http://home2.nyc.gov/html/doh/downloads/pdf/vs/2007sum.pdf; *Summary of Vital Statistics 2000,* http://home2.nyc.gov/html/doh/downloads/pdf/vs/2000sum.pdf; and *Summary of Vital Statistics 1961,* http://home2.nyc.gov/html/doh/downloads/pdf/vs/1961sum.pdf

Nguyen, Lananh. «Online Network Created by Harvard Students Flourishes». *Tufts Daily,* Apr. 12, 2004.

Nicholson, Tom, and James C. Jones. «Detroit's New Towers of Hope». *Newsweek,* Mar. 28, 1977.

Nicolaides, Becky M., and Andrew Wiese, eds. *The Suburb Reader.* New York: Routledge, 2006.

Nolan, Jenny. «How the Detroit River Shaped Lives and History». *Detroit News,* Feb. 11, 1997.

Obama, Barack. «Remarks of Senator Barack Obama: Changing the Odds for Urban America». Washington, DC, July 18, 2007, www.barackobama.com/2007/07/18/remarks_of_senator_barack_obam_19.php

O'Hare, Greg, and Michael Barke. «The Favelas of Rio de Janeiro: A Temporal and Spatial Analysis». *GeoJournal* 56, no. 3: 225–40.

Owen, David. *Green Metropolis: Why Living Smaller, Living Closer, and Driving Less Are the Keys to Sustainability.* New York: Riverhead Books, 2009.

Owen, David Elystan. *Canals to Manchester.* Manchester, UK: Manchester University Press, 1977.

Padover, Saul K. *Thomas Jefferson on Democracy.* New York: Appleton-Century, 1939.

Pagden, Anthony. *Worlds at War: The 2,500-Year Struggle Between East and West.* New York: Random House, 2009.

Papayanis, Nicholas. *Planning Paris Before Haussmann.* Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2004.

Parry, Ian W. H., Margaret Walls, and Winston Harrington. «Automobile Externalities and Policies». *Journal of Economic Literature* 45, no. 2 (June 2007): 373–99.

Patel, Shirish B. «Dharavi: Makeover or Takeover?» *Economic and Political Weekly* 45, no. 24 (June 12, 2010): 47–54.

Pelfrey, William. *Billy, Alfred, and General Motors: The Story of Two Unique Men, a Legendary Company, and a Remarkable Time in American History.* New York: Amacom, 2006.

Piccadilly Arcade. http://piccadilly-arcade.com/

Pickney, David H. «Money and Politics in the Rebuilding of Paris, 1860–1870». *Journal of Economic History* 17, no. 1 (Mar. 1957): 45–61.

Pinker, Steven. *How the Mind Works,* 1st ed. New York: Norton, 1997.

Pirenne, Henri. *Medieval Cities: Their Origins and the Revival of Trade,* trans. F. D. Halsey. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1952.

Plato. *The Republic of Plato,* trans. Benjamin Jowett and Thomas Herbert Warren, 3d ed. New York: Random House, 1973.

Plaza, Beatriz. «The Return on Investment of the Guggenheim Museum Bilbao». *International Journal of Urban and Regional Research* 30, no. 2 (June 2006).

Plöger, Jörg. «Bilbao City Report». Centre for Analysis of Social Exclusion, Economic and Social Research Council (UK), 2007, http://eprints.lse.ac.uk/3624/1/Bilbao_city_report_%28final%29.pdf (accessed July 29, 2010).

———. «Leipzig City Report». Centre for Analysis of Social Exclusion, Economic and Social Research Council (UK), case report 42, 2007, http://eprints.lse.ac.uk/3622/1/Leipzig_city_report_ (final).pdf

Plunz, Richard. *A History of Housing in New York City.* New York: Columbia University Press, 1990.

Pogrebin, Robin. «Plan for an Upper East Side Tower Meets with Disapproval». *New York Times,* Oct. 17, 2006.

Polese, Francesca. «In Search of a New Industry: Giovanni Battista Pirelli and His Educational Journey Through Europe, 1870–1871». *Business History* 48, no. 3 (2006): 354–75.

Polinsky, A. Mitchell, and David T. Ellwood. «An Empirical Reconciliation of Micro and Grouped Estimates of the Demand for Housing». *Review of Economics and Statistics* 61, no. 2 (May 1979): 199–205.

Portes, Alejandro. «Housing Policy, Urban Poverty, and the State: The Favelas of Rio de Janeiro, 1972–1976». *Latin American Research Review* 14, no. 2 (Spring 1979): 3–24.

Poterba, James, and Todd Sinai. «Tax Expenditures for Owner-Occupied Housing: Deductions for Property Taxes and Mortgage Interest and the Exclusion of Imputed Rental Income». *American Economic Review* 98, no. 2 (May 2008): 84–89.

Power, Garrett. «Apartheid Baltimore Style: The Residential Segregation Ordinances of 1910–1913». *Maryland Law Review* 42 (1983): 289–328.

President's Advisory Panel on Federal Tax Reform, Report of the. «Simple, Fair, and Pro-Growth: Proposals to Fix America's Tax System», Nov. 2005, www.taxpolicycenter.org/taxtopics/upload/tax-panel-2.pdf

PricewaterhouseCoopers. «Which Are the Largest City Economies in the World and How Might This Change by 2025?» *PricewaterhouseCoopers UK Economic Out-*

look, Nov. 2009, https://www.ukmediacentre.pwc.com/imagelibrary/downloadMedia.ashx? MediaDetailSID=1562

Pride, Richard A. «Public Opinion and the End of Busing: (Mis) Perceptions of Policy Failure». *Sociological Quarterly* 41, no. 2 (Spring 2000): 207–25.

Prince of Wales. Speech by HRH the Prince of Wales for the Bali to Poznan Corporate Leaders Group on Climate Change Conference, St. James's Palace, London, July 16, 2008, www.princeofwales.gov.uk/speechesandarticles/a_speech_by_hrh_the_prince_of_wales_for_the_bali_to_poznan_c_1864009205.html

———. Speech by HRH the Prince of Wales at the 150th Anniversary of the Royal Institute of British Architects (RIBA), Royal Gala Evening at Hampton Court Palace, May 29, 1984, www.princeofwales.gov.uk/speechesand articles/a_speech_by_hrh_the_prince_of_wales_at_the_150th_anniversary_1876801621.html

———. Speech by HRH the Prince of Wales Titled «Tall Buildings», Invensys Conference, QE2 Centre, London, Dec. 11, 2001, www.princeofwales.gov.uk/speechesandarticles/a_speech_by_hrh_the_prince_of_wales_titled_ tall_buildings_in_62434944.html

Quinn, Thomas C., Jonathan M. Mann, James W. Curran, and Peter Piot. «AIDS in Africa: An Epidemiologic Paradigm». *Science,* New Series 234, no. 4779 (Nov. 21, 1986): 955–63.

Quincy, Josiah. *History of Harvard,* vol 1. New York: Arno, 1977.

«Race Riots». *Encylopedia of Chicago,* http://encyclopedia.chicagohistory.org/pages/1032.html

Raff, Daniel M. G., and Lawrence H. Summers. «Did Henry Ford Pay Efficiency Wages?» *Journal of Labor Economics* 5, no. 4, part 2 (Oct. 1987): S57–86.

Raffles, Thomas Stamford. *History of Java,* 2 vols. London: Black, Parbury and Allen, 1817.

Ranjan, Amit. «Bixee, Pixrat Acquired... First Web 2.0 Acquisition in India». Webyantra, Dec. 5, 2006, www.webyantra.net/2006/12/05/bixeepixrat-acquiredfirst-web20-acquisition-in-india/. Recovery.gov. Track the Money, www.recovery.gov/?q=content/rebuilding-infrastructure

Reubens, Beatrice G. «Burr, Hamilton, and the Manhattan Company, Part I: Gaining the Charter». *Political Science Quarterly* 72, no. 4 (Dec. 1957): 578–607.

Rich, Wilbur C. *Coleman Young and Detroit Politics: From Social Activist to Power Broker.* Detroit: Wayne State University Press, 1989.

Rocco, Elena. «Trust Breaks Down in Electronic Contexts but Can Be Repaired by Some Initial Face-to-Face Contact». In *Proceedings of the SIGCHI Conference on Human Factors in Computing Systems,* 496–502. Los Angeles: Special Interest Group on Computer-Human Interaction, 1998.

Rohter, Larry. «Second City Looks Back in Laughter». *New York Times,* Dec. 16, 2009, Arts/Cultural.

Roosevelt, Theodore. *The Rough Riders: An Autobiography* (reprint) Louis Auchincloss, ed. New York: Library of America, 2004.

Rosenthal, Stuart S., and William C. Strange. «Agglomeration, Labor Supply, and the Urban Rat Race». Center for Policy Research, Syracuse University Working Paper no. 106, 2003.

Rosenthal, Stuart S., and William C. Strange. «The Attenuation of Human Capital Spillovers». *Journal of Urban Economics* 64, no. 2 (Sept. 2008): 373–89.

Rousseau, Jean-Jacques. *Émile: or, On Education,* ed. Allan Bloom. New York: Basic Books, 1979.

Routledge, Christopher. *Cains: The Story of Liverpool in a Pint Glass.* Liverpool: Liverpool University Press, 2009.

Rowbotham, Jill. «London's 'Red Ken' Arrives». *Brisbane Courier-Mail* (Queensland, Australia), Sunday, May 12, 1985.

Rowley, Hazel. *Richard Wright: The Life and Times.* New York: Holt, 2001.

Rucker, Walter C., and James N. Upton. *Encyclopedia of American Race Riots.* Westport, CT: Greenwood, 2007.

Ruggles, Steven, J. Trent Alexander, Katie Genadek, Ronald Goeken, Matthew B. Schroeder, and Matthew Sobek. *Integrated Public Use Microdata Series,* ver. 5.0 (machine-readable database). Minneapolis: University of Minnesota, 2010.

Ruskin, John. *The Genius of John Ruskin: Selections from His Writings,* ed. John D. Rosenberg. New York: Routledge, 1980; Charlottesville: University Press of Virginia, 1997.

———. *The Works of John Ruskin.* London: G. Allen, 1903.

Russell, Josiah C. «That Earlier Plague». *Demography* 5, no. 1 (1968): 174–84.

Rutman, Darrett B. «Governor Winthrop's Garden Crop: The Significance of Agriculture in the Early Commerce of Massachusetts Bay». *William and Mary Quarterly,* 3d series, vol. 20, no. 3 (July 1963), 396–415.

Rybczynski, Witold. *A Clearing in the Distance: Frederick Law Olmsted and America in the Nineteenth Century.* New York: Scribner, 1999.

Sacerdote, Bruce. «When the Saints Come Marching In: Effects of Hurricanes Katrina and Rita on Student Evacuees». National Bureau of Economic Research Working Paper No. 14385, Oct. 2008.

Sachs, Jeffrey D. «Breaking the Poverty Trap». *Scientific American,* Sept. 2007.

Sachs, Jeffrey D., and Howard J. Shatz. «U.S. Trade with Developing Countries and Wage Inequality». *American Economic Review* 86, no. 2 (May 1996): 234–39.

«Sailing into a New Luxury at Famous Dubai Hotel». *Toronto Star,* Sept. 11, 2004, Travel.

Saiz, Albert. «The Geographic Determinants of Housing Supply». *The Quarterly Journal of Economics,* 125, no. 3 (Aug. 2010): 1253–96.

Sasser, Bill. «Katrina Anniversary: How Well Has Recovery Money Been Spent?: Money from Charitable Foundations and $142 Billion in Federal Funds Have Produced a Substantial Recovery in Metro New Orleans, Says a Report Released Ahead of Hurricane Katrina Anniversary». *Christian Science Monitor,* Aug. 27, 2010.

Saulney, Susan. «To Save Itself, Detroit Is Razing Itself». *New York Times,* June 20, 2010.

Saunders, Doug. «Slumming It Is Better Than Bulldozing It: Asian Leaders Tearing Down Long-Standing Slums to Build Housing Projects Are Repeating Western Mistakes of the 1950s and 1960s». Focus Column, Reckoning— «Going Ghetto: Urban 'Improvements' That Aren't». Toronto *Globe and Mail,* Jan. 12, 2008.

Saxenian, AnnaLee. *Regional Advantage: Culture and Competition in Silicon Valley and Route 128.* Cambridge, MA: Harvard University Press, 1994.

Schadewald, Bill. «A Speculative Salute to the Allen Brothers». *Houston Business Journal,* Sept. 12, 2008.

Schivelbusch, Wolfgang. «The Policing of Street Lighting». *Yale French Studies,* no. 73, Everyday Life, ed. Alice Kaplan and Kristin Roth, pp. 61–74. New Haven, CT: Yale University Press, 1987.

Schlosser, Julie. «Harder than Harvard». *Fortune,* Mar. 17, 2006.

Schoenbaum, Samuel. *Shakespeare's Lives,* rev. ed. Oxford, UK: Clarendon Press, 1991.

Schultz, Theodore W. «The Value of the Ability to Deal with Disequilibria». *Journal of Economic Literature* 13, no. 2 (June 1975): 827–46.

Seidensticker, Edward. *Low City, High City: Tokyo from Edo to the Earthquake.* New York: Knopf, 1983.

Seuss, Dr. (Theodor Seuss Geisel). *The Lorax.* New York: Random House, 1971.

Shilling, James D., C. F. Sirmans, and Jonathan F. Dombrow. «Measuring Depreciation in Single-Family Rental and Owner-Occupied Housing». *Journal of Housing Economics* 1, no. 4 (Dec. 1991): 368–83.

Shurkin, Joel N. *Broken Genius: The Rise and Fall of William Shockley, Creator of the Electronic Age.* New York: Pal- grave Macmillan, 2008.

«Singapore's Deep Tunnel Sewerage System Wins Global Water Awards 2009». *Marketwire,* Apr. 28, 2009.

Skoufias, Emmanuel, and Roy Katayama. «Sources of Welfare Disparities Across and Within Regions of Brazil: Evidence from the 2002–03 Household Budget Survey». World Bank Poverty Reduction Group, Policy Research Working Paper 4803, Dec. 2008.

Small, Kenneth, and Erik Verhoef. *The Economics of Urban Transportation.* New York: Routledge, 2007.

Smith, Adam. *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations,* 3d ed. Basel: J. J. Tourneisen and J. L. LeGrand, 1791; New York: Cosimo, 2007.

Smith, Lewis. «Traffic Still Light in London Charge Zone». *Times* (London), Mar. 1, 2003.

Smith, Russell A. «The Taft-Hartley Act and State Jurisdiction over Labor Relations». *Michigan Law Review* 46, no. 5 (Mar. 1948): 593–624.

Spang, Rebecca L. *The Invention of the Restaurant: Paris and Modern Gastronomic Culture.* Cambridge, MA: Harvard University Press, 2000.

Spelman, William. *Criminal Incapacitation.* New York: Plenum Press, 1994.

Spence, Lorna. *A Profile of Londoners by Country of Birth: Estimates from the 2006 Annual Population Survey.* Greater London Authority, Data Management and Analysis Group, DMAG Briefing 2008–05, Feb. 2008, http://static.london.gov.uk/gla/publications/factsandfigures/dmag-briefing-2008–05.pdf.

Spindler, Amy M. «Gianni Versace, 50, the Designer Who Infused Fashion with Life and Art». *New York Times,* July 16, 1997.

Sridhar, Kala Seetharam. «Impact of Land Use Regulations: Evidence from India's Cities». *Urban Studies* 47, no. 7 (June 2010): 1541–69.

Starr, Larry, and Christopher Waterman. *American Popular Music.* New York: Oxford University Press, 2003.

Steinbeck, John. *The Grapes of Wrath.* New York: Viking Press, 1939.

Stern, Seth. «$14.6 Billion Later, Boston's Big Dig Wraps Up». *Christian Science Monitor,* Dec. 19, 2003.

Stevens, J. E. «Anaesthesia in Japan: Past and Present». *Journal of the Royal Society of Medicine* 79, no. 5 (May 1986): 294–98.

Stigler, George Joseph. *The Organization of Industry.* Chicago: University of Chicago Press, 1968.

Strube, Michael J. «What Did Triplett Really Find? A Contemporary Analysis of the First Experiment in Social Psychology». *American Journal of Psychology* 118, no. 2 (Summer 2005): 271–86.

Sturgeon, Timothy J. «How Silicon Valley Came to Be». In *Understanding Silicon Valley: The Anatomy of an Entrepreneurial Region,* ed. Martin Kenny. Palo Alto, CA: Stanford University Press, 2000.

Sudjic, Deyan. «A Thoroughly Modernising Mayor: Ken Livingstone Was a Dogged Opponent of Richard Rogers 20 Years Ago; Now They're the Best of Friends — What's Going On?» *Observer*, July 8, 2001.

Sugita, Genpaku. *Dawn of Western Science in Japan: Ranaku Kotohajime,* tr. Ryozo Matsumoto and Eiichi Kiyooka. Tokyo: Hokuseido Press, 1969.

Sugrue, Thomas J. *The Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Postwar Detroit.* Princeton, NJ: Princeton University Press, 2005.

Suits, Daniel B. «The Demand for New Automobiles in the United States 1929–1956». *Review of Economics and Statistics* 40, no. 3 (Aug. 1958): 273–80.

Sukehiro, Hirakawa. «Japan's Turn to the West». In *The Cambridge History of Japan,* vol. 5, *The Nineteenth Century,* ed. Marius B. Jansen, ch. 7, 432–98. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 1989.

Sutcliffe, Anthony. *Paris: An Architectural History.* New Haven, CT: Yale University Press, 1993.

Swartz, Mimi. «Born Again». *Texas Monthly* 19, no. 10 (Oct. 1991): 46–50.

Tarshis, Arthur. «Thirty-one Commercial Buildings Erected by A. E. Lefcourt in Two Decades». *New York Times,* May 18, 1930, Real Estate.

Taub, Eric A. «Elevator Technology: Inspiring Many Everyday Leaps of Faith». *New York Times,* Dec. 3, 1998.

TAXSIM. National Bureau of Economic Research, Internet TAXSIM Version 8.2 Home Page, www.nber.org/~taxsim/taxsim-calc8/index.html

Taylor, George Rogers. *The Transportation Revolution, 1815–1860.* New York: Rinehart, 1951.

Taylor, Philip M. *Munitions of the Mind: A History of Propaganda from the Ancient World to the Present Day.* Manchester, UK: Manchester University Press, 2003.

Thomas, Hugh. *The Slave Trade: The Story of the Atlantic Slave Trade 1440–1870.* New York: Simon & Schuster, 1997.

Thomas, June Manning. «Planning and Industrial Decline: Lessons from Postwar Detroit». *Journal of the American Planning Association* 56, no. 3 (Sept. 1990): 297–310.

Thomas, Lately. *Delmonico's: A Century of Splendor.* Boston: Houghton Mifflin, 1967.

Thompson, Heather Ann. *Whose Detroit? Politics, Labor, and Race in a Modern American City.* Ithaca, NY: Cornell University Press, 2004.

Thoreau, Henry David. *I to Myself: An Annotated Selection from the Journal of Henry David Thoreau,* ed. Jeffrey S. Cramer. New Haven, CT: Yale University Press, 2007.

———. *The Journal of Henry D. Thoreau.* Boston: Houghton Mifflin, 1906.

———. *Walden.* New York: Routledge, 1904.

———. *Walden and Resistance to Civil Government,* ed. Willaim Rossi, 2d ed. New York: Norton, 1996.

Tilly, Charles, Louise Tilly, and Richard Tilly, *The Rebellious Century: 1830–1975.* Cambridge: Harvard University Press, 1975.

Timmons, Heather. «A Tiny Car Is the Stuff of 4-Wheel Dreams for Millions of Drivers in India». *New York Times,* Mar. 24, 2009, Business/Financial.

Tollens, Eric. «Current Situation of Food Security in the D. R. Congo: Diagnostic and Perspectives». Katholieke Universiteit Leuven, Faculty of Agricultural and Applied Biological Sciences, Working Paper, Aug. 2003, www.agr.kuleuven.ac.be/aee/clo/wp/tollens2003b.pdf

Tolstoy, Leo. *Anna Karenina,* trans. Constance Black Garnett. New York: Random House, 1939.

Treffinger, Stephen. «Alchemy Will Turn a Candy Factory into Biotech Offices». *New York Times,* June 19, 2003, House & Home/Style.

Treynor, Jack L. *Treynor on Institutional Investing.* New York: Wiley, 2008.

«A Tribute to Arthur Erickson». *AI Architect,* http://info.aia.org/aiarchitect/thisweek09/0612/0612n_arthur.cfm

Triplett, Norman. «The Dynamogenic Factors in Pacemaking and Competition». *American Journal of Psychology* 9, no. 4 (July 1898): 507–33.

Troesken, Werner. «Typhoid Rates and the Public Acquisition of Private Waterworks, 1880–1920». *Journal of Economic History* 59, no. 4 (Dec. 1999): 927–48.

Turak, Theodore. «Remembrances of the Home Insurance Building». *Journal of the Society of Architectural Historians* 44, no. 1 (Mar. 1985): 60–65.

Tyler, Gus. *Look for the Union Label: A History of the International Ladies' Garment Workers' Union.* New York: M. E. Sharpe, 1995.

Ungar, Mark. «Prisons and Politics in Contemporary Latin America». *Human Rights Quarterly* 25, no. 4 (Nov. 2003): 909–34, www.jstor.org/stable/20069699

U. S. Bureau of Labor Statistics, Economic News Releases, *County Employment and Wages*, «Table 1. Covered establishments, employment, and wages in the 327 largest counties, first quarter 2010». http://www.bls.gov/news.release/cewqtr.t01.htm. Last Modified Date: October 19, 2010.

U. S. Census Bureau, www.census.gov, numerous pages cited in full in individual notes; extensive use was made of American FactFinder, http://factfinder.census.gov.

U. S. Department of Agriculture, Economic Research Services, *Major Uses of Land in the United States, 2002*, «Urban and Rural Residential Uses». http://www.ers.usda.gov/publications/E1B14/eib14g.pdf

U. S. Department of Agriculture, National Agricultural Statistics Service, Crops by State (95111), cn186629.csv. http://usda.mannlib.cornell.edu/MannUsda/viewDocumentInfo.do?documentID=1269

U. S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, «Personal Income for Metropolitan Areas, 2009», Monday, August 9, 2010. http://www.bea.gov/newsreleases/regional/mpi/2010/pdf/mpi0810.pdf

U. S. Department of Housing and Urban Development and U. S. Census Bureau, Current Housing Reports, *American Housing Survey for the United States: 2007,* H150/07, Sept. 2008, www.census.gov/prod/2008pubs/h150-07.pdf. U. S. Energy Information Administration, Department of Energy, Residential Energy Consumption Survey (RECS), www.eia.doe.gov/emeu/recs

U. S. Energy Information Administration, International Energy Annaual 2006, «H.1co2 World Carbon Dioxide Emissions from the Consumption and Flaring of Fossil Fuels, 1980–2006». www.eia.doe.gov/pub/international/iealf/tableh1co2.xls

U. S. Environmental Protection Agency, Environmental Impact Statement Database, www.epa.gov/oecaerth/nepa/eisdata.html

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, World Urbanization Prospects: 2009, File 12, Population of Urban Agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950–2025. http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM_2009/WUP2009-F12-Cities_Over_750K.xls

United Nations Habitat, *State of the World's Cities 2010/2011—Cities for All: Bridging the Urban Divide, 2010.* http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=2917

Urban Land Institute, Development Case Studies, ULI Award Winner Project Summary, http://casestudies.uli.org/Profile.aspx?j=7607&p=5&c=7

Vancouver Public Library. «City of Vancouver Population». www.vpl.vancouver.bc.ca/research_guides/item/6848/C779

Vaughan, Alden T. *The Puritan Tradition in America, 1620–1730.* Hanover, NH: University Press of New England, 1997.

Vedder, Richard. «Right-to-Work Laws: Liberty, Prosperity, and Quality of Life». *Cato Journal* 30, no. 1 (Jan. 1, 2010): 171–80.

Vermiel, Sarah E. *The Fireproof Building: Technology and Public Safety in the Nineteenth-Century American City.* Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2000.

Vickrey, William S. «Congestion Theory and Transport Investment». *American Economic Review* 59, no. 2 (1969): 251–60.

———. «Pricing in Urban and Suburban Transport». *American Economic Review* 52, no. 2 (May 1963): 452–65.

———. «A Proposal for Revising New York's Subway Fare Structure». *Journal of the Operations Research Society of America* 3, no. 1 (Feb. 1955): 38–68.

———. «Statement on the Pricing of Urban Street Use». In Hearings, U. S. Congress, Joint Committee on Metropolitan Washington Problems, Nov. 11, 1959, pp, 466–77.

Viegas, Jennifer. *Pierre Omidyar: The Founder of Ebay.* New York: Rosen, 2007.

Wakin, Daniel J. «If It's Hit, Strummed or Plucked, It'll Be Here». *New York Times*, Feb. 2, 2008, Arts/Cultural.

Wallis, John Joseph, Price V. Fishback, and Shawn Everett Kantor. «Politics, Relief, and Reform: The Transformation of America's Social Welfare System During the New Deal». In *Corruption and Reform: Lessons from America's Economic History,* ed. Edward L. Glaeser and Claudia Goldin, pp. 153–84. University of Chicago Press, 2006.

Walters, Alan A. «The Theory and Measurement of Private and Social Cost of Highway Congestion». *Econometrica* 29, no. 4 (Oct. 1961): 676–99.

Ware, Leland B. «Invisible Walls: An Examination of the Legal Strategy of the Restrictive Covenant Cases». *Washington University Law Quarterly* 67, no. 3 (1989): 737–72.

Warner, Sam Bass. *The Private City: Philadelphia in Three Periods of Its Growth.* Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1968; repr. 1996.

Watkins, Kevin. «Beyond Scarcity: Power, Poverty and the Global Water Crisis». United Nations Development Programme, Human Development Report, 2006, http://hdr.undp.org/en/media/HDR06-complete.pdf

Watson, Georgia Butina, Ian Bentley, Sue Roaf, and Pete Smith. *Learning from Poundbury: Research for the West Dorset District Council and Duchy of Cornwall.* School of the Built Environment, Oxford Brookes University, 2004.

Webster, Ben. «Congestion Charge Will Rise to £25 for 'Chelsea Tractors.'» *Times* (London), July 13, 2006, Home News.

Webster, Philip. «Miliband Attacks Prince for Flying to Collect Green Award in New York». *Times* (London), Jan. 20, 2007, Home News.

Weis, René. *Shakespeare Unbound: Decoding a Hidden Life.* New York: Holt, 2007.

Weiss, H. Eugene. *Chrysler, Ford, Durant, and Sloan: Founding Giants of the American Automotive Industry.* Jefferson, NC: McFarland, 2003.

White House Office of Management and Budget, Program Assessment: Highway Infrastructure, www.whitehouse.gov/omb/expectmore/summary/10000412.2007.html

White, John. *The Birth and Rebirth of Pictorial Space* 2nd ed. Boston: Boston Book and Art Shop, 1967.

Whitford, David. «A Factory Gets a Second Chance». *Fortune* 160, no. 7 (Oct. 12, 2009): 74–80.

Williams, Susan. *Food in the United States, 1820s–1890*. Westport, CT: Greenwood, 2006.

Willis, David K. «The Royal Wedding». *Christian Science Monitor,* July 6, 1981.

Wilkerson, Isabel. «Years Late, Detroit's Monorail Opens». *New York Times*, Aug. 1, 1987.

Wilson, William Julius. *The Declining Significance of Race: Blacks and Changing American Institutions*. Chicago: University of Chicago Press, 1978.

WISQARS (Web-based Injury Statistics Query and Reporting System), www.cdc.gov/injury/wisqars

Wolfe, Tom. «The (Naked) City and the Undead». *New York Times,* Nov. 26, 2006.

The Woodlands. http://www.thewoodlands.com/masterplan.htm and http://www.thewoodlands.com/greenspace.htm

The Woodlands Development Company. The Woodlands, Texas Demographics. January 1, 2010. http://www.thewoodlandstownship-tx.gov/DocumentView.aspx?DID=667

World Bank. *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy*. Washington, DC, 2007.

———. «Nigeria: Expanding Access to Rural Infrastructure: Issues and Options for Rural Electrification, Water Supply, and Telecommunications». Energy Sector Management Assistance Program, Technical Paper 091, 2005, www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2006/04/28/000090341_20060428141651/Rendered/PDF/359940UNI0ESM01ural1Access01PUBLIC1.pdf

———. World Development Indicators and Global Development Finance, Population in the Largest City (percent of urban population), data extracted July 26, 2010, databank.worldbank.org

World Health Organization, Global Alert and Response (GAR). «Typhoid Fever in the Democratic Republic of the Congo — Update», Jan. 19, 2005, www.who.int/csr/don/2005_01_19/en/index.html

Worsley, Giles. «A Model Village Grows Up Gracefully: The Prince of Wales's Pet Project Received a Drubbing When It was First Mooted, But Now Poundbury Is Coming into Its Own». *Daily Telegraph* (London), Jan. 30, 2001

Wright, Richard. *Black Boy*. New York: Harper & Row, 1945.

———. «I Tried to Be a Communist». *Atlantic Monthly,* Aug. 1944.

Wrigley, Edward Anthony, and Roger S. Schofield. *The Population History of England 1541–1871: A Reconstruction*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1981.

Wurtzburg, C. E. *Raffles of the Eastern Isles*. Singapore: Oxford University Press, 1954, 1986.

Wylie, Jeanie. *Poletown: Community Betrayed*. Urbana: University of Illinois Press, 1989.

Xu, Jiaquan, Kenneth D. Kochanek, Sherry L. Murphy, and Betzaida Tejada-Vera. «Deaths: Final Data for 2007». *National Vital Statistics Report* 58, no. 19 (May 2010), Centers for Disease Control, www.cdc.gov/nchs/data/nvsr/nvsr58/nvsr58_19.pdf

Yew, Lee Kwan. *From Third World to First: The Singapore Story, 1965–2000*. Tarrytown, NY: Marshall Cavendish, 2000.

———. *The Singapore Story: Memoirs of Lee Kuan Yew*. Singapore Press Holdings, 1998.

Young, Coleman A. *The Quotations of Mayor Coleman A. Young*. Detroit: Wayne State University Press, 2005.

Young, Coleman A., and Lonnie Wheeler. *Hard Stuff: The Autobiography of Coleman Young.* New York: Penguin, 1994.

Young, Robin. «Village Pub Is First to Pull a Michelin Star». *Times* (London), Jan. 19, 2001, Home News.

Zagat 2011 London Restaurants. Zagat Survey, September 2010.

Zagorín, Pérez. *Rebels and Rulers 1500–1660,* vol. 2, *Provincial Rebellion: Revolutionary Civil Wars 1560–1660.* Cambridge, UK: Cambridge University Press, 1982, repr. 1984.

Zheng, Siqi, Rui Wang, Edward L. Glaeser, and Matthew E. Kahn. «The Greenness of China: Household Carbon Dioxide Emissions and Urban Development». National Bureau of Economic Research Working Paper no. 15621, 2009.

Эдвард Глейзер

ТРИУМФ ГОРОДА

Как наше величайшее изобретение делает нас богаче, умнее, экологичнее, здоровее и счастливее

Главный редактор издательства Валерий Анашвили
Научный редактор издательства Артем Смирнов
Выпускающий редактор Елена Попова
Корректор Галина Лакеева
Верстка Сергея Зиновьева

Издательство Института Гайдара
125993, Москва, Газетный пер., д. 3–5, стр. 1

Подписано в печать 14.03.14.
Тираж 1000 экз. Формат 84×108/32
Отпечатано в типографии «Момент»
141406, Московская обл., г. Химки,
ул. Библиотечная, 11.