

TRIUMFUL ORAȘULUI

Traducere
din engleză de
Doru Căstăian și
Eleonora Căstăian

CUM NE FAC
MAI BOGAȚI,
MAI INTELIGENȚI,
MAI PRIETENOȘI CU MEDIUL,
MAI SĂNĂTOȘI ȘI
MAI FERICIȚI
CELE MAI MARI INVENȚII
ALE NOASTRE



Edward Glaeser

Cuprins

Introducere: Specia urbană	9
1. Ce s-a întâmplat în Bangalore?	33
2. De ce decad orașele?	71
3. La ce bun periferiile?	113
4. Cum s-au dezvoltat orașele?	147
5. Este Londra o stațiune de lux?	185
6. Ce e așa grozav la zgârie-nori?	211
7. Cum s-au dezvoltat zonele periurbane	257
8. Există ceva mai verde decât asfaltul?	309
9. Cum ajung orașele să aibă succes?	347
Concluzie	383
Mulțumiri	419
Note	423
Bibliografie	497

Introducere: Specia urbană

În cele trei procente din suprafața Statelor Unite ale Americii care alcătuiesc mediul urban, se înghesuie 243 de milioane de oameni.¹ În orașul Tokyo – cea mai productivă metropolă din lume –, dar și în zonele din jurul acestuia, locuiesc 36 de milioane de oameni.² În centrul orașului Mumbai își duc traiul 12 milioane de oameni, iar populația Shanghaiului este aproape la fel de mare.³ Pe o planetă cu suprafețe generoase și întinse (întreaga omenire ar putea încăpea în Texas, fiecare om cu propria casă⁴), noi alegem orașele. Deși este mai ieftin să călătorim pe distanțe lungi sau să comunicăm de la distanță (de exemplu, între Ozarks și Azerbaidjan), din ce în ce mai mulți oameni se strâng în marile zone metropolitane. În orașele din statele în curs de dezvoltare se stabilesc lunar cinci milioane de oameni, iar în 2011 mai mult de jumătate din populația lumii era urbană.⁵

Orașele, aceste aglomerări dense care împânzesc globul, au fost motoare ale inovației încă de pe vremea în care Platon și Socrate se contrau în piața ateniană. Străzile Florenței ne-au dat Renașterea, străzile din Birmingham ne-au dat Revoluția Industrială. Impresionanta prosperitate a metropolelor contemporane precum Londra, Bangalore și Tokyo vine din capacitatea acestora de a încuraja o gândire nouă. Plimbările prin aceste orașe – fie pe trotuare pavate cu piatră, prin intersecții, în jurul sensurilor giratorii sau pe sub autostrăzi – înseamnă nici mai mult, nici mai puțin decât un studiu al progresului oamenilor.

În statele mai bogate din Vest, orașele au supraviețuit sfârșitului tumultuos al erei industriale, iar acum sunt mai

bogate, mai sănătoase și mai atrăgătoare decât au fost vreodată. În zonele mai sărace ale lumii, acestea se extind extrem de mult de ceva vreme, deoarece densitatea urbană oferă cea mai sigură cale de la sărăcie la prosperitate. În ciuda descoperirilor tehnologice care au eliminat distanțele, se pare că pământul nu este plat, ci asfaltat.

Orașul a triumfat. Dar, după cum mulți dintre noi știm din proprie experiență, drumurile urbane sunt uneori asfaltate pentru a ne duce direct în iad. Poate că orașul câștigă, dar mult prea adesea cetățenii par să fie cei care pierd. Copilăria la oraș este modelată de un tăvălug de oameni și de experiențe diferite – unele plăcute, precum acea senzație de putere pe care o trăiește un preadolescent la prima lui călătorie cu metroul de unul singur, altele terifiante, cum ar fi prima expunere la un schimb de focuri de armă în oraș (un aspect de neuitat al copilăriei mele petrecute în New York, din urmă cu 35 de ani). Pentru fiecare Fifth Avenue există o mahala în Mumbai, pentru fiecare Universitate Sorbona există un liceu în districtul Columbia păzit cu detectoare de metal.

Într-adevăr, pentru mulți americani, cea de-a doua jumătate a secolului XX – sfârșitul erei industriale – nu a însemnat o educație în spiritul splendorii urbane, ci mai degrabă în cel al mizeriei urbane. Cât de mult învățăm din lecțiile pe care ni le dau orașele este elementul care va determina dacă noi, ca specie urbană, vom prospera în ceea ce poate fi o nouă epocă de aur a orașului.

Pentru mine, pasiunea pentru lumea urbană a început cu New Yorkul lui Ed Koch, Thurman Munson și Leonard Bernstein. Inspirat de copilăria trăită în metropolă, mi-am petrecut viața încercând să înțeleg orașele. Această misiune este bazată pe teorii și date economice, însă m-a purtat și pe străzile din Moscova, São Paulo și Mumbai, prin istoriile

metropolelor aglomerate și prin poveștile de zi cu zi ale celor care locuiesc și muncesc în orașe.

Studiul orașelor mi se pare atât de fascinant deoarece acestea ridică probleme captivante, importante și adesea tulburătoare. Cum se ajunge adesea ca oamenii cei mai bogați și cei mai săraci din lume să stea unii lângă alții? Cum ajung să decadă orașe care cândva au fost puternice? De ce unele au reveniri bruște? De ce atât de multe mișcări artistice apar atât de repede în anumite orașe, în anumite momente? De ce atât de mulți oameni inteligenți adoptă politici urbane atât de nechibzuite?

Ce alt loc în care să cugetăm asupra acestor întrebări putea fi mai bun decât ceea ce mulți consideră că reprezintă orașul arhetipal – New Yorkul? Poate că persoanele născute în New York, cum e și cazul meu, au uneori o părere ușor exagerată despre importanța acestui oraș, dar New Yorkul rămâne o paradigmă a urbanismului și prin urmare un loc potrivit pentru startul călătoriei noastre către orașele din întreaga lume. Povestea lui include trecutul, prezentul și viitorul centrelor urbane și asigură o trambulină pentru multe dintre temele care vor reieși din paginile și locurile ce vor urma.

Dacă stai pe Forty-seventh Street sau pe Fifth Avenue într-o după-amiază de miercuri obișnuită, vei fi înconjurat de o mare de oameni. Unii merg grăbiți spre periferii pentru o întâlnire sau spre centru, să iasă la un pahar. Alții se îndreaptă spre est pentru a intra în marile caverne subterane ale Grand Central Terminal, care are mai multe platforme decât orice altă stație de metrou din lume.⁶ Poate că unii vor să cumpere un inel de logodnă – la urma urmei, Forty-seventh Street reprezintă cea mai mare piață pentru pietre prețioase din întreaga țară.⁷ Vor fi vizitatori care vor privi în sus – ceva ce newyorkezii nu fac niciodată –, în drumul lor de la un obiectiv turistic la altul.

Dacă faci ca ei și îți ridici privirea, vei vedea două creste de zgârie-nori care încadrează o vale strălucitoare – Fifth Avenue.

În urmă cu treizeci de ani, viitorul orașului New York se anunța mult mai puțin luminos. Ca mai toate orașele reci și vechi, Gotham părea să fie un dinozaur. Liniile de metrou și autobuzele orașului păreau vetuste într-o lume care se dezvoltă în jurul mașinii personale. Portul orașului, cândva nestemata coastei de est, s-a scufundat în uitare. Sub conducerea lui John Lindsay și Abe Beame, orașul a ajuns aproape în imposibilitate de plată, deși avea printre cele mai mari taxe din țară.⁸ Nu doar Jerry Ford, ci și istoria însăși părea să-i spună orașului să se ducă naibii.

New York, sau mai corect spus New Amsterdam, a fost fondat într-o primă epocă a globalizării ca un avanpost îndepărtat al Companiei Olandeze a Indiilor de Vest. Era un mic oraș comercial unde veneau aventurieri de tot felul cu gândul să facă averi schimbând mărgelile pe blănuri. Acești coloniști olandezi întreprinzători stăteau aproape unii de alții, deoarece astfel le era mai ușor să schimbe bunuri și idei și pentru că se aflau mai în siguranță dincolo de zidul protector al orașului (acum Wall Street).⁹

În secolul al XVIII-lea, New Yorkul a depășit Bostonul, devenind cel mai important port al coloniilor engleze; s-a specializat în transportul pe apă al grâului și al făinii către sud pentru a aproviziona coloniile producătoare de zahăr și de tutun.¹⁰ În prima jumătate a secolului al XIX-lea, când afacerile prosperau, populația New Yorkului a crescut de la 60 000 de locuitori la 800 000 de locuitori și a devenit colosul urban al Americii.¹¹

Acea explozie demografică s-a datorat în mare parte schimbărilor în tehnologia de transport. La începutul secolului al XIX-lea, navele erau în general mici – 300 de tone reprezenta

o dimensiune medie – și, similar cu avioanele mai mici din zilele noastre, erau ideale pentru curse directe, cum ar fi de la Liverpool la Charlestown sau de la Boston la Glasgow.¹² Între 1800 și 1850, progresele tehnologice și puterea financiară mai mare au dus la construirea unor nave mai mari, care puteau duce o încărcătură mai mare, cu o viteză mai mare și la un cost mai mic.

Nu avea niciun rost ca aceste uriașe clipere rapide să ajungă la toate orașele aflate de-a lungul coastei americane. Asemenea avioanelor Boeing 747 care aterizează în centrele mari unde pasagerii sunt transferați în avioane mai mici care să îi transporte la destinație, navele rapide cu pânze acostau într-un port central, iar bunurile erau transferate în vase mai mici, pentru a fi mai apoi livrate de-a lungul coastei estice. New Yorkul era marele port al Americii, cu radă centrală, adâncă și protejată și cu acces la un curs de apă mult în interiorul uscatului. Când America a trecut la sistemul de navigație de tip radial*, New Yorkul a devenit, în mod firesc, punctul central. Această poziție a orașului s-a consolidat și mai mult când, datorită canalelor, Manhattan a devenit capătul estic al unui mare arc de apă care străbătea Vestul Mijlociu al Statelor Unite tocmai până la New Orleans.

Traficul maritim a constituit ancora economică a orașului, dar newyorkezii munceau mai degrabă în industriile producătoare – de rafinare a zahărului, de confecții și editorială – care s-au dezvoltat în jurul portului.¹³ Producătorii de zahăr, cum era familia Roosevelt, își desfășurau activitatea în orașe mari portuare, deoarece activitatea la scară mare le permitea să acopere costurile fixe ale rafinăriilor mari și scumpe și să

* În original, în engleză, modelul de tip „hub-and-spoke”, care presupune existența a câtorva puncte centrale în jurul cărora radiază alte locații, având o dispunere de tipul spițelor roții de bicicletă (n.r.).

fie destul de aproape de consumatori, astfel încât cristalele de zahăr rafinat să nu se mai topească în timpul călătoriilor lungi și călduroase pe apă. În mod similar, industria de confecții s-a concentrat în New York datorită transporturilor de bumbac și textile care treceau prin oraș și necesității marinarilor pentru îmbrăcăminte gata produsă. Chiar și ascensiunea domeniului editorial al orașului reflectă în ultimă instanță locul central al acestuia în rutele comerciale transatlantice, deoarece profiturile mari de pe urma cărților scrise în secolul al XIX-lea veneau din tipărirea de copii piratate ale romanelor englezești.¹⁴ Frații Harper au căpătat notorietate ca editori când le-au luat-o înaintea rivalilor din Philadelphia publicând cel de-al treilea volum al romanului *Pevevil of the Peak* al lui Walter Scott la doar 21 de ore după ce a ajuns la New York cu un pachebot.¹⁵

Dar în secolul XX anularea distanțelor a eliminat și avantajele costurilor de transport care au făcut din New York un mamut industrial.¹⁶ De ce să coasem fuste pe strada Hester, când forța de muncă este mult mai ieftină în China? Globalizarea a adus o competiție acerbă între companiile și orașele care produceau lucruri ce puteau fi transportate peste Pacific cu ușurință. Declinul economic al New Yorkului de la mijlocul secolului XX a reflectat scăderea importanței avantajelor specifice secolului al XIX-lea.

Dar este evident pentru oricine se oprește pe Fifth Avenue și poate observa că povestea nu s-a încheiat aici. New Yorkul nu a murit. În zilele noastre, în zona din Manhattan aflată între Forty-first și Fifty-ninth, care cuprinde cele cinci coduri poștale, sunt 600 000 de angajați (mai mult decât New Hampshire sau Maine), care câștigă fiecare în medie mai mult de 100 000 de dolari pe an, făcând ca acel micuț domeniu imobiliar să aibă un rulaj financiar anual mai mare decât al statelor Oregon sau Nevada.¹⁷

Deși a anulat avantajul de a fi un centru al producției, globalizarea a crescut posibilitățile orașului de a produce idei noi. Deși nu prea se mai cos haine în New York, încă sunt mulți, precum Calvin Klein și Donna Karan, care produc modele ce adesea sunt fabricate acum în cealaltă parte a planetei. Poate că Honda i-a supărat pe Cei Trei Giganți* din Detroit, dar gestionarea unui flux financiar internațional le-a adus sume mari de bani bancherilor newyorkezi. O lume mai conectată le-a adus profituri uriașe antreprenorilor cu idei noi care acum cutreieră pământul în căutare de noi câștiguri.

New Yorkul s-a reinventat în decursul sumbrei decade a anilor 1970 când o mână de inovatori în finanțe au învățat unii de la alții și au produs idei și reacții în lanț. Cunoștințele teoretice despre riscuri și profituri au facilitat evaluarea și vânzarea activelor mai riscante¹⁸, cum ar fi pachetele de obligațiuni speculative ale lui Michael Milken¹⁹, iar acest lucru i-a dat lui Henry Kravis posibilitatea să se folosească de aceste obligațiuni și să ridice valoarea companiilor neperformante prin achiziții în pârghie.²⁰ Mulți dintre marii inovatori și-au însușit aceste cunoștințe nu prin cursuri de formare, ci aflându-se la locul potrivit, așa cum a fost cazul magnatului Lewis Ranieri, cu reputație similară cu cartea *Liar's Poker*** , care s-a îmbogățit din creanțe garantate cu ipotecă, și care la începuturi se ocupa de corespondența fraților Salomon.²¹ Astăzi, 40% dintre cei care lucrează în Manhattan sunt în industria serviciilor financiare, bastionul unui oraș aglomerat și încă prosper.²² Și, chiar dacă unii dintre acești maeștri într-ale finanțelor ne-au oferit Marea Recesiune, și orașul care i-a găzduit a trecut prin acea furtună. Între 2009 și 2010, când economia Americii a stagnat în mare parte, salariile în Manhattan au

* *Detroit's Big Three*: General Motors, Ford Motor Company și Chrysler (n.t.).

** Este personajul principal al cărții (n.r.).

crescut cu 11,9%, mai mult decât în orice alt district de mari dimensiuni. În 2010, salariul mediu săptămânal în Manhattan era de 2 404 dolari, ceea ce înseamnă cu 170% mai mult decât media Statelor Unite și cu 45% mai mult decât în districtul Santa Clara, în care se află Silicon Valley, unde sunt cele mai mari salarii, în afară de zona metropolitană a New Yorkului.²³

Ascensiunea, decăderea și, din nou, ascensiunea New Yorkului ne arată principalul paradox al metropolei americane – proximitatea s-a dovedit mai valoroasă ca niciodată din moment ce a scăzut costul transportului pe distanțe lungi. Povestea orașului New York este unică prin grandoarea sa, dar elementele-cheie care au dus la ascensiunea spectaculoasă, declinul trist și renașterea remarcabilă a orașului se pot regăsi și în cazul unor orașe ca Chicago, Londra și Milano.

În cartea de față ne vom îndrepta atenția asupra aspectelor datorită cărora orașele sunt cea mai mare invenție a speciei noastre. Vom descoperi și trecutul lor pestriț, care a devenit relevant în acest moment, deoarece atât de multe orașe din statele în curs de dezvoltare se luptă cu numeroasele provocări care cândva s-au abătut și peste metropole acum celebre, precum San Francisco, Paris sau Singapore. Vom analiza și factorii adesea surprinzători care duc către succesul orașelor din zilele noastre – de la temperaturile pe timp de iarnă la Internet și la ecologismul nechibzuit.

Orașele înseamnă absența spațiului fizic dintre oameni și companii. Ele reprezintă proximitatea, densitatea, apropierea. Ne dau posibilitatea să lucrăm și să construim împreună, iar succesul lor depinde de nevoia de apropiere fizică. Pe la mijlocul secolului XX, multe orașe au decăzut, la fel ca New Yorkul, pe măsură ce îmbunătățirea modalităților de transport a redus avantajele localizării fabricilor în zone urbane dens

populate. Iar în ultimii treizeci de ani unele dintre aceste orașe și-au revenit, în timp ce altele, mai noi, au crescut, deoarece dezvoltarea tehnologică a sporit randamentul cunoștințelor, iar cel mai eficient mod în care oamenii pot produce este când sunt în imediata proximitate a altora.

În Statele Unite angajații din zonele metropolitane mari câștigă cu 30% mai mult decât cei care nu se află în zone metropolitane. Aceste salarii mari sunt contrabalansate de costurile de trai mai ridicate, dar aceasta nu schimbă faptul că salariile mai mari reflectă o productivitate mai mare.²⁴ Singurul motiv pentru care oamenii suportă costurile ridicate pentru forța de muncă și teren pe care le presupune localizarea într-un oraș este acela că orașul aduce avantaje pentru productivitate care contrabalansează aceste costuri. Americanii care locuiesc în zone metropolitane cu mai mult de un milion de locuitori sunt în medie cu 50% mai productivi decât americanii care locuiesc în zone metropolitane mai mici. Acest raport se păstrează și dacă luăm în calcul educația, experiența și industria în care activează angajații. Este același dacă luăm în calcul până și coeficientul de inteligență al angajaților. Decalajul între veniturile din mediul urban și cel rural este la fel de mare și în alte state bogate și chiar și mai accentuat în statele mai sărace.²⁵

În America și Europa, orașele accelerează inovațiile punându-și în legătură cetățenii inteligenți, dar orașele joacă un rol și mai important în statele în curs de dezvoltare: acestea sunt căile de acces între piețe și culturi. În secolul al XIX-lea, Mumbai (pe atunci Bombay) era calea de acces pentru bumbac. În secolul XXI, Bangalore este calea de acces pentru idei.

Dacă vorbeai despre India cu un american sau cu un european de rând în anii 1990, erau șanse ca persoana respectivă să mormăie cu stânjenală ceva despre tragedia sărăciei din Lumea a Treia. Acum, acea persoană mai degrabă o să mor-

măie ceva despre cum locul ei de muncă ar putea fi externalizat în Bangalore. India este în continuare săracă, dar se dezvoltă cu o viteză năucitoare, iar Bangalore, al cincilea oraș ca mărime al Indiei, se numără printre marile povești de succes ale subcontinentului.²⁶ Bogăția orașului Bangalore nu vine din puterea industrială (deși încă are o producție mare de textile), ci din puterea unui oraș al ideilor. Având atât de mulți oameni talentați într-un singur loc, Bangalore face ca acelor oameni să le fie mai ușor să învețe unii de la alții, iar celor din afară, fie că sunt din Singapore sau din Silicon Valley, să le fie mai ușor să interacționeze cu capitalul uman al Indiei.

Reiterând ideile antiurbane care au circulat de-a lungul timpului, Mahatma Gandhi spunea că „adevărata Indie nu se regăsește în cele câteva orașe, ci în cele 700 000 de sate”²⁷ și că „dezvoltarea unei națiuni depinde nu de orașele sale, ci de satele sale”²⁸. Acest om legendar greșea. Dezvoltarea Indiei depinde aproape în totalitate de orașele țării. Există o corelație aproape perfectă între urbanizare și prosperitate în sânul națiunilor.²⁹ În medie, când o parte a populației unei țări care este urbană are o creștere de 10%, randamentul pe cap de locuitor crește cu 30%.³⁰ Veniturile pe cap de locuitor sunt de aproximativ patru ori mai mari în acele state unde majoritatea oamenilor locuiesc în orașe comparativ cu statele în care marea parte a locuitorilor se află în zone rurale.

Există un mit conform căruia orașele, chiar dacă aduc mai multă prosperitate, tot îi fac pe oameni nefericiți. Dar oamenii din țările care au o mai mare pondere urbană au răspuns că sunt mai fericiți. În statele în care mai mult de jumătate din populație este urbană, 30% au răspuns că sunt foarte fericiți și 17% au răspuns că nu sunt foarte fericiți sau nu sunt deloc fericiți. În statele unde mai mult de jumătate din populație se află în mediul rural, 25% au răspuns că sunt foarte fericiți, iar

22% au răspuns că sunt nefericiți. În mai multe state, nivelul de satisfacție crește odată cu proporția populației care trăiește în orașe, chiar și când izolează variabile precum venitul și educația.

Astfel, orașe precum Mumbai, Calcutta și Bangalore ajută nu doar la creșterea economiei Indiei, ci și la buna dispoziție a națiunii. Aceste orașe sunt, în atât de multe feluri, locurile în care geniul națiunii este exprimat în toată deplinătatea sa.

Abilitatea orașelor de a crea inteligență colaborativă nu reprezintă o noutate. De secole, inovațiile s-au răspândit printre oameni de-a lungul străzilor orașelor aglomerate. Explozia geniului artistic în Renașterea florentină a început când Brunelleschi a înțeles geometria perspectivei liniare. El și-a transmis cunoștințele prietenului său, Donatello, care a folosit perspectiva liniară în sculpturile de tip basorelief. Prietenul lor, Masaccio, a dus mai apoi această inovație în pictură. Inovațiile artistice apărute în Florența au fost efectele secundare deosebit de frumoase ale concentrării urbane; bogăția orașului venea din activități mult mai prozaice: activități bancare și producție de textile. Dar, în zilele noastre, Bangalore, New York și Londra toate *depind* de abilitatea de a inova. Răspândirea cunoștințelor de la un inginer la altul, de la un proiectant la altul, de la un comerciant la altul este similară cu transmiterea de idei de la un pictor la altul, iar concentrarea urbană a fost dintotdeauna baza acestui proces.³¹

Prin raportare la vitalitatea orașelor New York sau Bangalore, nu trebuie să se tragă concluzia că toate orașele vor reuși. În 1950, Detroit era al cincilea oraș ca mărime al Americii și avea 1,85 milioane de locuitori. În 2008 avea 777 000 de locuitori, mai puțin de jumătate din populația inițială, și pierdea în continuare locuitori într-un ritm constant. Opt din zece dintre marile orașe americane din anii

1950 au pierdut cel puțin o cincime din populația de atunci.³² Eșecul orașului Detroit, ca și al multor altor orașe industriale, nu reflectă o slăbiciune a orașelor per ansamblu, ci mai degrabă inflexibilitatea acelor orașe care au ignorat elementele necesare pentru reinventarea lor.

Orașele prosperă atunci când au multe firme mici și cetățeni calificați. Orașul Detroit a fost cândva un centru foarte activ de inventatori implicați în activități de mică anvergură și interconectați – Henry Ford a fost doar unul dintre numeroșii antreprenori talentați. Dar succesul răsunător al mării idei a lui Ford a distrus orașul mai vechi, mai inovator. Creșterea orașului în secolul XX a adus sute de mii de muncitori nu foarte educați în fabrici uriașe, care au devenit fortărețe separate de oraș și de restul lumii. În timp ce diversitatea industriilor, antreprenoriatul și educația au dus către inovație, modelul orașului Detroit a dus la declinul urban. Vremea orașului industrial a trecut, cel puțin în Vest.

Prea mulți oficiali ai orașelor care întâmpină probleme își închipuie în mod eronat că pot readuce gloria de odinioară a orașelor printr-un proiect uriaș de construcție – un nou stadion sau un sistem de transport ușor, un centru de conferințe sau un proiect pentru construirea de locuințe. Cu foarte puține excepții, nicio politică publică nu poate stăvili valul schimbărilor urbane. Nu trebuie să ignorăm nevoile celor săraci care trăiesc în Centura de Rugină*, dar politicile publice trebuie să ajute *oamenii* săraci, nu locurile sărace.

Imobilele noi și strălucitoare poate că reușesc să mascheze un oraș în declin, dar nu rezolvă problemele de bază. Nota

* În original, Rust Belt – termen folosit pentru a denumi o regiune din Statele Unite care s-a confruntat cu un declin industrial începând cu anii 1950, fiind caracterizată de un număr mic de locuri de muncă bine plătite și de rate mari ale sărăciei. Respectiva regiune se întinde din zona centrală a statului New York către sud-vest prin Pennsylvania, Ohio, West Virginia, Kentucky, Indiana, către nord-vest prin Michigan, nordul statului Illinois și se termină în nord-est cu Wisconsin (n.r.).

specifică a orașelor în declin este că au *mult prea multe* clădiri și infrastructură în raport cu puterea economică a populației. Cu o ofertă atât de substanțială în privința structurilor și cu o cerere atât de mică, nu are sens să se cheltuiască bani publici pentru a mări oferta. Nebunia modernizării urbane centrate pe construire ne reamintește faptul că orașele nu sunt structuri; orașele sunt oamenii.

După uraganul Katrina, susținătorii construirii de clădiri voiau să cheltuiască sute de miliarde pentru reconstrucția orașului New Orleans, dar, dacă 200 de miliarde de dolari ar fi mers către oamenii care locuiau acolo, fiecare ar fi primit 400 000 de dolari ca să achite cheltuieli pentru mutare, pentru educație sau pentru o locuință mai bună în altă parte.³³ Chiar și înainte de inundații, New Orleans a avut o prestație mediocră în a avea grijă de cei sărmani. Chiar a avut vreun rost măsura luată de a cheltui miliarde de dolari pe infrastructura orașului, când era atât de mare nevoie de bani pentru educația copiilor din același loc? Măreția acestui oraș a fost dintotdeauna dată de locuitorii săi, nu de clădiri. N-ar fi avut mai mult sens ca autoritățile să se întrebe cum anume banii alocați la nivel federal i-ar fi putut ajuta cel mai mult pe cei afectați de uraganul Katrina, chiar dacă ar fi ales să se mute în altă parte?

În ultimă instanță, treaba administrației unui oraș nu este să finanțeze clădiri sau linii de transport care nu au cum să își acopere costurile, ci să aibă grijă de cetățenii săi. Un primar care poate educa mai bine copiii orașului astfel încât să găsească oportunități în cealaltă parte a globului este unul de succes, chiar dacă orașul lui se micșorează.

În timp ce sărăcia constantă din Detroit și a altor astfel de locuri reflectă clar situația unor orașe în suferință, nu întotdeauna sărăcia urbană este dăunătoare. Este ușor de înțeles de ce o persoană care vizitează zonele de mahala din

Calcutta ar putea să se îndoiască, asemenea lui Gandhi, dacă urbanizarea masivă este un lucru înțelept, dar sunt multe lucruri interesante în ceea ce privește sărăcia urbană. Orașele nu fac ca oamenii să fie săraci; acestea atrag oamenii săraci. Fluxul de persoane mai puțin avantajate către orașe, de la Rio la Amsterdam, demonstrează puterea orașului, nu slăbiciunea acestuia.

Poate că structurile urbane rezistă secole, dar populațiile urbane sunt fluide. Mai mult de un sfert dintre locuitorii din Manhattan nu trăiau aici acum cinci ani.³⁴ Oamenii săraci se îndreaptă mereu spre orașe precum New York, São Paulo și Mumbai în căutarea unui trai mai bun, un aspect al vieții urbane care ar trebui sărbătorit.

Sărăcia urbană ar trebui judecată nu prin raportare la bogăția urbană, ci la sărăcia rurală. Zona de cocioabe de lângă Rio de Janeiro poate că are un aspect îngrozitor dacă este comparată cu o suburbie prosperă din Chicago, dar nivelul sărăciei în Rio este mult mai redus decât cel din zonele rurale din nord-estul Braziliei.³⁵ Celor săraci le este imposibil să îmbogățească rapid, dar pot alege între orașe și sate, iar mulți dintre ei aleg, evident, orașele.

Fluxul de bogați și săraci care vin înspre orașe face ca zonele urbane să fie dinamice, dar este greu să nu vezi costurile sărăciei concentrate. Proximitatea facilitează schimbul de idei sau de bunuri, dar și schimbul de bacterii sau furtul de poșete. Toate orașele mari și vechi au trecut prin maladiile vieții urbane: boli, infraționalitate, aglomerație. Iar lupta împotriva acestor flageluri nu a fost câștigată prin acceptarea pasivă a felului în care stau lucrurile sau prin încrederea oarbă în piața liberă. Orașele din America au devenit mult mai sănătoase la începutul secolului XX, deoarece cheltuiau pentru apă cam tot atât cât guvernul federal cheltuia pe orice care nu era armata

sau poșta.³⁶ Salturile pe care le-au făcut orașele americane și europene le vor face cu siguranță și orașele aflate în curs de dezvoltare în secolul XXI, iar aceasta va face ca lumea să devină și mai urbană. Orașul New York, acolo unde băieții născuți în 1901 aveau o speranță de viață cu șapte ani mai mică decât concetățenii lor americani, este acum considerabil mai sănătos decât America per ansamblu.³⁷

Victoria asupra infracționalității și a bolilor a făcut posibil ca orașele să prospere ca locuri ale plăcerii, dar și ale productivității. Dat fiind nivelul ridicat al veniturilor, orașele pot suporta costurile fixe pentru teatre, muzee și restaurante. Muzeele au nevoie de exponate mari și scumpe și de structuri atractive, adesea scumpe; teatrele au nevoie de scene, lumini, echipamente de sonorizare și multe repetiții. În orașe, aceste costuri fixe devin accesibile, deoarece se împart între mii de oameni care vizitează muzeele și merg la teatru.

În trecut, majoritatea oamenilor erau mult prea săraci pentru ca gusturile în materie de distracție să conteze în alegerea locului în care aveau să trăiască, iar orașele erau orice, numai zone ale plăcerii, nu. Dar, pe măsură ce oamenii au devenit mai bogați, au început să aleagă orașele pe baza stilului de viață – și astfel s-a născut orașul consumator.

În cea mai mare parte a secolului XX, ascensiunea orașelor consumeriste, cum ar fi Los Angeles, părea să devină încă o forță care câștigă teren în fața orașelor de tipul Londrei sau New Yorkului. Dar, pe măsură ce orașele mai vechi au devenit mai sigure și mai sănătoase, s-au redefinit la rândul lor ca locuri de consum, prin restaurante, teatre, cluburi de comedie, baruri și plăcerile proximității. În ultimii 30 de ani, Londra, San Francisco și Paris au avut o dezvoltare explozivă parțial datorită faptului că oamenii le-au văzut din ce în ce mai mult ca locuri distractive în care să locuiască. Aceste metropole propun pro-

prile distracții scumpe, cum ar fi mesele de trei stele din Ghidul Michelin, dar oferă și variante mai accesibile, cum ar fi să te delectezi cu o cafea admirând Golden Gate sau Arcul de Triumf ori să consumi bere englezească autentică într-o cârciumă cu lambriuri din lemn. Orașul ne ajută să ne găsim mai ușor prieteni cu care avem lucruri în comun, iar numărul disproportionat de persoane necăsătorite din orașele aglomerate reprezintă adevărate piețe matrimoniale care fac mai ușoară găsirea unui partener. Orașele de succes din zilele noastre, noi sau vechi, atrag persoanele inteligente cu spirit antreprenorial și pentru că sunt adevărate parcuri cu tematică urbană.

Poate că cea mai frapantă consecință a succesului orașelor consumeriste este faptul că a crescut naveta în sens invers. În zilele sumbre ale anilor 1970, puțini oameni erau dispuși să locuiască în Manhattan dacă nu aveau locul de muncă acolo. Acum, mii de oameni aleg să locuiască în oraș și să meargă la locul de muncă din afara orașului. Milionarii din Orientul Mijlociu nu sunt singurii care își achiziționează o a doua casă în Londra și New York, iar Miami a făcut o treabă foarte bună oferindu-le spre vânzare o a doua casă bogaților din America Latină.

Cererea solidă, creată de vitalitatea economiei și de plăcerile oferite de oraș, explică de ce au crescut constant prețurile în orașele atractive, dar în cazul de față mai contează și oferta de spațiu. Orașele New York, Londra și Paris au tot restricționat construirea, ceea ce a făcut ca aceste orașe să fie din ce în ce mai puțin accesibile.

Multe dintre ideile acestei cărți și-au găsit sursa de inspirație în înțelepciunea mării urbaniste Jane Jacobs, care știa că, pentru a vedea sufletul unui oraș, trebuie să-i parcurgi străzile. Ea a înțeles că oamenii care fac ca un oraș să fie creativ au nevoie de locuințe pe care să și le permită. Dar a făcut

și greșeli care au venit din faptul că se baza prea mult pe perspectiva pe care o avea de la firul ierbii și nu folosea instrumentele conceptuale potrivite pentru înțelegerea unui sistem în integralitatea lui.

Deoarece a observat că acele clădiri care erau mai vechi și cu mai puține etaje erau mai ieftine, a crezut în mod eronat că, prin limitarea înălțimii și prin conservarea vechilor cartiere, se asigură un preț accesibil.³⁸ Dar nu așa funcționează cererea și oferta. Când crește cererea pentru un oraș, prețurile vor crește dacă nu se construiesc alte locuințe. Când orașele limitează ridicarea de noi construcții, acestea vor deveni mai scumpe.

Conservarea nu este întotdeauna greșită – sunt multe lucruri care merită să fie păstrate în orașele noastre –, dar întotdeauna vine cu un cost. Gândește-te la frumusețea organizată a Parisului. Bulevardele îngrijite și încântătoare sunt drepte și largi, încadrate de clădiri din secolul al XIX-lea. Ne putem bucura de marile monumente ale Parisului, deoarece nu sunt ascunse după alte clădiri. Unul din marile motive pentru care există această panoramă este acela că orice încercare de a construi în Paris trebuie să treacă printr-un proces anevoios care pune conservarea pe primul loc.³⁹ Limitarea ridicării de noi construcții a făcut ca Parisul – cândva renumit pentru ospitalitatea față de artiștii muritori de foame – să fie acum accesibil doar celor bogați.

Ca și Parisul, Londra a rămas puternic atașată de edificiile sale din secolul al XIX-lea. Prințul de Wales însuși a luat atitudine împotriva clădirilor înalte, moderne care ar putea obtura oricât de puțin imaginea Catedralei Sf. Paul.⁴⁰ Britanicii par să fi dus cu ei aversiunea pentru înălțime în India, unde limitele pentru ridicarea de clădiri sunt mai puțin justificate și fac mai mult rău.

Între statele în curs de dezvoltare, orașul Mumbai are unele dintre cele mai dure restricții de folosire a terenului; pentru mare parte din istoria sa recentă, noile clădiri din centrul orașului au avut în medie 1,3 etaje.⁴¹ Ce nebulie! Acest centru aglomerat al Indiei impune centrului său urban un nivel de aglomerație specific suburbiilor. Acest tip de comportament autodistructiv face practic ca prețurile să fie mult mai mari, apartamentele mult prea mici, așa cum asigură aglomerația, extinderea, mahalalele și corupția. În ciuda faptului că economia este mai productivă decât în Mumbai, Shanghaiul este în continuare mult mai accesibil, deoarece oferta a ținut pasul cu cererea.⁴² La fel ca mulți autocrați pro-creștere, de la Nabucodonosor la Napoleon al III-lea, conducătorilor Chinei le place să construiască.

La începutul secolului XX, vizionari precum Fritz Lang și-au imaginat o lume cu orașe dezvoltate din ce în ce mai mult pe verticală, întunecate de umbrele unor turnuri uriașe. Arhitecți scilpitori, precum William Van Alen, au proiectat zgârie-nori grozavi, cum ar fi Clădirea Chrysler, iar alții, asemenea lui Le Corbusier, au gândit o lume construită la înălțimi amețitoare. Dar America urbană a secolului XX nu a aparținut zgârie-norilor; a aparținut mașinii.

Tehnologiile de transport au determinat dintotdeauna forma orașelor. În orașele în care se merge pe jos, cum ar fi Florența sau vechiul oraș al Ierusalimului, străzile sunt înguste, întortocheate și ticsite cu magazine. În perioada în care oamenii se deplasau de colo-colo pe jos, au încercat să fie cât mai aproape unii de alții și de căile navigabile care asigurau cea mai rapidă modalitate de acces în oraș și în afara acestuia. Zonele construite în jurul trenurilor și ascensoarelor, cum ar fi centrul Manhattanului și zona Loop din Chicago, au străzi mai largi și adesea organizate în formă de grilă. Încă există maga-

zine la stradă, dar cele mai multe spații de birouri sunt mult mai departe de sol. Orașele construite în jurul mașinii, cum ar fi mare parte din Los Angeles, Phoenix și Houston, au drumuri uriașe, curbate ușor și adesea fără trotuar. În acele zone, magazinele și pietonii nu se mai găsesc pe străzi, ci în malluri. Orașele mai vechi au un centru bine evidențiat, care își are originile într-un fost port sau într-o gară de odinioară, ceea ce nu se regăsește în orașele guvernate de mașini. Pur și simplu, se extind spre orizont într-o întindere urbană nediferențiată.

Orașele precum Atlanta și Houston ne reamintesc că există locuri care se află între hiperdensul Hong Kong și ruralul Saskatchewan. Pentru cei care trăiesc și lucrează într-un oraș orientat spre mașini personale precum Silicon Valley există proximitate din belșug, cel puțin pentru cei din industria calculatoarelor. Amenințarea pe care aceste locuri o prezintă la adresa orașelor tradiționale reflectă faptul că oferă deopotrivă unele dintre vechile avantaje ale traiului la oraș, dar și mult spațiu, precum și posibilitatea de a merge cu mașina oriunde.

Deși traiul bazat pe mașină a fost nociv pentru unele dintre vechile orașe, acest lucru nu a fost valabil pentru toată lumea. Deși de multe ori intelectualilor le place să-și petreacă timpul criticând periferiile, realitatea e că cei care s-au mutat în suburbii nu au făcut-o pentru că ar fi fost inepti. Prietenii orașelor s-ar dovedi mai înțelepți dacă ar învăța din extinderile periurbane care au avut loc în cazul Centurii Soarelui* decât să-i denigreze în chip irațional pe cei care locuiesc în aceste zone.

Viteza și spațiul constituie două mari avantaje ale vieții bazate pe mașină personală. Timpul mediu de navetă cu

* În original, SunBelt, cunoscută ca fiind zona de sud a Statelor Unite de sub paralela 36 care se întinde de la California (la sud de Sacramento), sudul statelor Nevada și Utah, Arizona, New Mexico, Texas, Louisiana, Mississippi, Alabama, Georgia, până la Carolina de Sud, sudul Carolinei de Nord și Florida (n.r.).

transportul public în Statele Unite este de 48 de minute; timpul mediu de navetă cu mașina personală este de 24 de minute.⁴³ Mașinile oferă posibilitatea construirii de locuințe trase la indigo și plasate la o densitate moderată care îi oferă cetățeanului american de rând un stil de viață extrem de opulent conform standardelor mondiale.

Dar recunoașterea avantajelor extinderii urbane nu înseamnă că aceasta este neapărat benefică sau că politicile proextindere practicate în America sunt prin definiție înțelepte. Costurile extinderii urbane asupra mediului ar trebui să determine guvernul să pună frână modului de trai bazat pe mașină personală, însă politicile americane îi împing pe oameni către periferiile orașului. Acel spirit despre care vorbea Thomas Jefferson, căruia nu i-au plăcut orașele mai mult decât lui Gandhi, continuă să existe în interiorul unei politici care subvenționează deținerea de locuințe și construcția de autostrăzi, încurajându-i astfel pe americani să abandoneze orașele.

Una dintre problemele ridicate de politicile care subvenționează traiul bazat pe mașina personală este că impune costuri asupra mediului pentru întreaga planetă. Patronul spiritual al ecologismului american, Henry David Thoreau, a fost un alt antiurban.* Aflându-se lângă lacul Walden, a devenit „dintr-odată atât de receptiv la dulcea și binefăcătoarea companie a Naturii” încât „avantajele închipuite ale vecinătății umane” au devenit „nesemnificative”.⁴⁴ Lewis Mumford, distinsul critic de arhitectură și specialist în istoria urbanismului, a laudat „cadrul similar unui parc” al suburbiilor⁴⁵ și a denigrat „deteriorarea mediului” din zona urbană.⁴⁶

Acum știm că ecologiștii suburbiilor au înțeles lucrurile greșit. Manhattanul și centrul Londrei și Shanghaiului, și nu

* Experimentul lui Thoreau de la lacul Walden a fost de fapt o încercare de a duce o viață cât mai simplă și de a respinge diviziunea muncii (n.t.).

suburbiile, sunt prietenii adevărați ai mediului. Iubitorii de natură care trăiesc înconjurați de arbori și verdeață consumă mult mai multă energie decât cei care locuiesc în mediul urban, după cum am aflat, din păcate, când, după treizeci și șapte de ani de trai aproape numai în mediul urban, am ales, în mod nechibzuit, viața suburbană.

Dacă amprenta ecologică a unei locuințe medii de la periferii este cât urma lăsată de o gheată de drumetii mărimea 49, amprenta ecologică a unui apartament din New York este cât urma lăsată de un pantof cu toc cui de mărimea 37 marca Jimmy Choo. Orașele tradiționale au mai puține emisii de carbon, deoarece nu necesită folosirea excesivă a mașinii personale. Mai puțin de o treime din newyorkezi merg cu mașina la serviciu, în timp de 86% dintre americanii care fac naveta merg cu mașina. Dintre navetiștii care folosesc transportul în comun în America, 29% locuiesc în cele cinci cartiere ale New Yorkului. Gotham are, la distanță mare de celelalte cartiere, cel mai mic consum de combustibil pe cap de locuitor dintre toate zonele metropolitane din America. Datele de la Departamentul de Energie confirmă faptul că în funcție de consumul de energie pe cap de locuitor statul New York se află pe penultimul loc din țară, ceea ce în mare parte reflectă folosirea transportului public în New York.⁴⁷

Puține sunt sloganurile care pot fi mai stupide decât mantra ecologică „gândește global, acționează local”. Pentru un ecologism eficient este nevoie de o perspectivă mondială și de acțiuni globale, și nu de viziunea îngustă a unui singur cartier prin care se încearcă ținerea constructorilor la distanță. Trebuie să recunoaștem că, dacă încercăm să facem un cartier mai verde oprind construirea de noi imobile, putem foarte ușor să facem lumea un loc mai puțin verde împingând noile proiecte către locuri mult mai puțin prietenoase cu mediul.

Poate că ecologiștii din zona de coastă a Californiei au făcut ca zona lor să fie mai plăcută, dar provoacă mai mult rău mediului împingând noile construcții de la periferiile orașului Berkeley, o zonă cu climă temperată și acces facil la transportul public, către suburbiile orașului Las Vegas, care înseamnă mașini și aer condiționat. Miza este mare în special în statele în curs de dezvoltare, unde structurile urbane nu sunt tocmai stabilite, iar numărul locuitorilor implicați este mult mai mare. În prezent, cei mai mulți indieni și chinezi sunt deocamdată mult prea săraci pentru a putea avea un stil de viață orientat în jurul mașinii personale. Emisiile de carbon produse de folosirea mașinilor și de consumul de energie casnică din zonele metropolitane cele mai verzi ale Americii sunt încă de zece ori mai mari decât emisiile dintr-o zonă metropolitană obișnuită din China.⁴⁸

Dar, pe măsură ce India și China devin mai bogate, cetățenii acestor state vor avea de făcut o alegere care ar putea să afecteze dramatic viața tuturor. Fie vor merge pe urmele americanilor și se vor îndrepta către suburbiile dependente de transportul cu mașina personală, fie vor păstra mai dense structurile urbane care sunt mai prietenoase cu mediul. Dacă emisiile de carbon pe cap de locuitor din India și China vor crește la nivelurile pe cap de locuitor din Statele Unite, emisiile de carbon la nivel global vor crește, de asemenea, cu 139%. Dacă emisiile se opresc la nivelul Franței, emisiile de carbon la nivel global vor crește cu doar 30%.⁴⁹ Tiparele rutiere și de urbanizare ale acestor state ar putea foarte bine să devină cea mai importantă problemă ecologică a secolului XXI.

Într-adevăr, motivul cel mai important pentru care Europa și Statele Unite trebuie să își rezolve problema caselor „verzi” este acela că, în lipsa unei reforme, va fi extraordinar de greu să convingem India și China să reducă emisiile de carbon.

Ecologismul benefic presupune ridicarea de construcții acolo unde va produce cele mai puține daune mediului. Aceasta înseamnă să fim mai toleranți când se ajunge la dărâmarea clădirilor cu puține etaje din orașe în favoarea construirii unora mai înalte și mai puțin toleranți cu activiștii care se opun dezvoltării urbane prin care se reduc emisiile. Guvernele ar trebui mai degrabă să-i încurajeze pe cei care locuiesc în case modeste la oraș decât să îi atragă pe cumpărătorii de case către marile conace din suburbii. Dacă ideile sunt mone-
da de schimb a vremurilor noastre, atunci modul în care construim casele potrivite pentru acele idei ar putea determina destinul nostru colectiv.

Puterea care vine din colaborarea între oameni reprezintă adevărul fundamental aflat la baza succesului civilizației și motivul principal pentru care orașele există. Pentru a ne înțelege orașele și a înțelege ce să facem în cazul lor, trebuie să ținem cont de aceste adevăruri și să dăm uitării miturile nocive. Trebuie să renunțăm la ideea că ecologismul presupune să trăim înconjurați de copaci și că orașenii ar trebui să se lupte să păstreze trecutul fizic al orașului. Trebuie să nu mai ridicăm în slăvi deținerea unei locuințe, fapt care favorizează casele rezidențiale standardizate din suburbii în detrimentul apartamentelor din blocurile turn și să nu mai idealizăm localitățile rurale. Ar trebui să evităm acea viziunea simplistă care spune că o mai bună comunicare la distanță ne va diminua dorința și nevoia de a fi aproape unii de alții. Și mai mult decât atât, trebuie să scăpăm de tendința de a vedea orașele ca fiind doar clădiri și să ne aducem aminte că orașul adevărat e făcut din carne și oase, și nu din beton.

1 | Ce s-a întâmplat în Bangalore?

Un gard înalt de arbori și arbuști înconjoară campusul Global Village al companiei MindTree din Bangalore, numit pe bună dreptate „parc de birouri”. Dincolo de bariera verde, străzile freamătă de vânzători ambulănți, de rișe motorizate și de energia unei vieți urbane dezordonate. Dincoace de ziduri, din grădini atent îngrijite se înalță clădiri elegante, iar printre palmieri, ferestre și zidurile din piatră gri și răcoroasă domnește pacea. MindTree este una dintre multele companii de succes din Bangalore din industria tehnologiei informațiilor, cofondată de Subroto Bagchi, care zburdă de colo-colo prin campus în pantofi sport de culoarea fildeșului și tricou polo asortat. Bagchi arată ca un mogul din Silicon Valley, vorbește ca un guru al managementului și pare să fie în largul lui în tovărășia unor investitori din Singapore, a unor ingineri de software din regiunile cele mai sărace ale Indiei, dar și a unui profesor de la Harvard mai taciturn.

Felul lui deschis de a fi se reflectă în arhitectura liberă, neobstrucționată a complexului companiei, structură care îi încurajează pe angajați să socializeze. Întregul personal se adună pe acoperișul clădirii ca să ia masa de prânz servită în stil bufet și să admire priveliștea oferită de întinderea unuia dintre cele mai productive orașe ale Asiei. Start-upurile de mai mici dimensiuni din Bangalore își au sediul în spații mai puțin ideale, poate într-un apartament înghesuit într-o clădire veche într-un cartier aglomerat. În aceste locuri mai puțin formale, într-o parte se află un computer, altul în cealaltă parte și une-