

**УРБАНИЗАЦИЯ В ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКЕ:
ТЕНДЕНЦИИ И ПРОБЛЕМЫ
(Сводный реферат)**

1. КОЗЛОВ М.Ю. Особенности процесса урбанизации // Латинская Америка. – М., 1999. – № 7/8. – С. 109-115.
2. ЕГЕР У. Автобусное движение в Куритибе: Особенности и слабос-ти одной бразильской модели. (Jäger U. Busverkehr in Curitiba: Besonderheiten und Schwächen eines Modells in Brasilien. // Geogra-phische Rundschau. – Braunschweig, 1998. – N 10. – S. 587-593.
3. ВЕРХАН Р. Урбанизация и городское планирование в Бразилии (Werhahn R. Urbanisirung und Stadtentwicklung in Brasilien: Aktuelle Progzesse und Probleme. // Geographische Rundschau. – Braunschweig, 1998. – N 11. – S. 656-663.

В формировании основных пропорций городского ландшафта мира Латинская Америка (ЛА) занимает особое место, поскольку она обладает набором специфических черт в развитии урбанизации. Регион в течение уже длительного времени выступает в качестве своего рода авангарда городского роста всего “третьего мира”. До конца 60-х годов текущего столетия ЛА занимала одно из первых мест в мире по темпам прироста городского населения. Некоторое их снижение в последние десятилетия связано с тем, что свободные трудовые ресурсы сельской местности практически исчерпаны, что и предопределило развитие процесса урбанизации “вглубь”.

За последнюю четверть века численность городского населения ЛА выросла более чем вдвое – со 163 млн. до 358 млн. человек (1, с. 109). За этот период континент по масштабам урбанизации обошел Северную Америку и прочно занял в мировом рейтинге третью позицию после Азии (1198 млн. человек) и Европы (535 млн. человек). Ныне на его долю приходится почти 14% всего городского населения планеты (1, с. 109). По уровню урбанизированности территории ЛА практически сравнялась с ведущими регионами мира. В результате по удельному весу горожан в общей численности населения ЛА уступает только четырем регионам – Северной Америке (78,3%), Северной и Западной Европе (83,7 и 80,5% соответственно), Австралии (84,9%) (1, с. 109).

Одной из наиболее отличительных черт развития урбанизации в ЛА является динамичный процесс формирования системы крупногородского расселения. По данным на середину 90-х годов, из 325 агломераций мира с населением более 1 млн. человек на регион приходилось 42 центра, или почти 1/5 для всех развивающихся стран (РС). При этом, если за последние полвека общее число городов-миллионеров увеличилось в 3,9 раза, то в ЛА – в 6 раз (1, с. 109). Большим количеством сверхгородов обладают только Азиатский (144) и Европейский (62) континенты. Закономерное следствие многочисленности крупных агломераций – повышенный удельный вес их жителей в структуре как всего, так и городского населения ЛА. Если в мире города-миллионеры на сегодняшний день аккумулируют около 16,2% всего населения, то в ЛА почти вдвое больше – 28%. По этому показателю регион уступает только Северной Америке (38,7%) и Океании (36,5%) (1, с. 110).

На общемировом фоне ЛА заметно выделяется преобладанием сверхбольших агломераций людностью более 5 млн. человек и, наоборот, относительной узостью категории “малых городов” с числом жителей менее 0,5 млн. человек. В 1995 г. в ЛА насчитывалось три центра людностью свыше 10 млн. человек: Мехико, Буэнос-Айрес и Сан-Паулу, в которых проживало более 43 млн. человек, или 12% всех горожан (1, с. 110). Количество городских центров людностью 5-10 млн. человек с 1950 по 1995 г. увеличилось до четырех (Рио-де-Жанейро, Лима, Богота, Сантьяго), а численность населения в них – в 6 раз – с 5 млн. до 28 млн. человек; людностью 1-5 млн. человек – в 6 раз, а численность проживающих в них – в 5 раз.

Наиболее существенные изменения за рассматриваемый период претерпели показатели городских центров людностью 0,5-1 млн. человек. Как их количество, так и численность проживающих в них горожан выросли в 10 раз (1, с. 110).

Обращает на себя внимание характер эволюции городов людностью менее 0,5 млн. человек, составляющих в совокупности своего рода базис перспективного городского роста. За последние полстолетия, несмотря на почти четырехкратное увеличение демографического потенциала, удельный вес этой категории городов стал заметно ниже, чем в большинстве других регионов мира (1, с. 110). Это во многом результат длительного процесса “перехода” городских центров в категории более высокого иерархического ранга.

Для ЛА особенно характерно появление крупногородских форм расселения. Достаточно сказать, что в середине столетия таковыми располагала только каждая восьмая страна, а на современном этапе – уже каждая третья. Страны ЛА заметно разнятся по общему количеству, динамике и темпам роста больших городов, сформированности их функциональной структуры, иерархической соподчиненности и т.д. Различия между государствами только по абсолютному числу крупных городских центров достигают двух порядков. Явным лидером в этом плане выступает Бразилия, которая располагает 14 городами-миллионерами, или ровно 30% их общего количества. Еще более 1/3 таких агломераций сосредоточено в Мексике (6), Колумбии (4) и Аргентине (3). Иными словами, на сегодняшний день свыше 60% сверхгородов ЛА сконцентрированы только в четырех странах (1, с. 111-112).

Особой весомостью обладают три крупных агломерации, входящие в двадчатку ведущих городов мира. Людность двух из них – Сан-Паулу и Мехико – составляет соответственно 16 и 17 млн., а Буэнос-Айреса – 10 млн. человек. Каждый из этих центров концентрирует значительную долю городского населения своих стран. В Буэнос-Айресе ныне проживает более 1/3 всех горожан, в Мехико – 1/5, а в Сан-Паулу – 1/8 (1, с. 112). Стремительный рост данных центров в последние десятилетия тесно связан с бурным развитием экономики ЛА и процессом урбанизации. Особенно высокими темпами прироста населения отличается Сан-Паулу. За период 1950-1995 гг. его демографический потенциал увеличился в 7,4 раза, в то время как Мехико – почти в 5 раз, а Буэнос-Айреса – только вдвое (1, с. 112). В результате такой динамики развития эти агломерации в короткие сроки вошли в элитную категорию не только региональных, но и мировых центров.

Следующую ступень в иерархии городов составляют агломерации людностью 5-10 млн. человек. Помимо Рио-де-Жанейро, в нее входят столицы Колумбии (Богота), Перу (Лима) и Чили (Сантьяго). Если в Лиме концентрируется ныне более 2/5 всего городского населения каждой страны, то в Боготе – чуть более 1/5, а в Рио-де-Жанейро – менее 10% (1, с. 112). Одним из важных объединяющих признаков данной группы городов являются очень высокие темпы прироста их демографического потенциала. Все эти агломерации развиваются на полифункциональной основе, являются крупными промышленными, финансовыми и транспортными центрами и выступают в качестве важных региональных центров ЛА.

Категория городов людностью 1-5 млн. человек гораздо более представительна и отличается особым разнообразием входящих в нее центров по динамике их развития, степени сформированности функциональной структуры и т.д. В 1950 г. в ЛА насчитывалось всего шесть таких городов. Пять из них находились в Мексике, Бразилии, Чили, Уругвае и на Кубе. К настоящему моменту количество городских центров данной людности сильно возросло во всех субрегионах ЛА. Первенство по-прежнему сохраняет Южная Америка, на территории которой находится 30 центров данной категории. Этот факт объясняется наличием здесь государств, располагающих значительными людскими ресурсами с большой долей городского населения. Это прежде всего Бразилия, где насчитывается 12 центров с населением 1-5 млн. человек, а также Колумбия (3), Венесуэла (3), Аргентина (2), Эквадор (2). Пять городов данной категории находятся в Мексике, два – в Доминиканской Республике.

Таким образом, можно констатировать, что ЛА отличается весьма высоким уровнем концентрации в размещении крупногородских форм расселения.

Сводный анализ, базирующийся на использовании таких показателей, как общий демографический потенциал, уровень сформированности урбанистической среды, темпы роста численности городских жителей и характер крупногородских форм расселения, позволяет осуществить типологическую группировку стран ЛА по общему уровню их урбанистического развития и качеству “городской культуры”. Выделяются четыре главных типа территорий.

К первому относятся 10 государств. Его ядро образуют Бразилия, Мексика, Аргентина, Венесуэла и Колумбия. Все они располагают крупным демографическим потенциалом, очень

высокой долей городских жителей в структуре населения, относительно невысокими темпами их прироста и наиболее сформированной структурой крупногородского расселения.

Второй и, по сути, полярный первому урбанистический тип стран является самым представительным. В него входят 18 государств Центральной Америки и Карибского бассейна, а также Суринам. Эти страны, прежде всего, отличаются не только очень скромным демографическим потенциалом, но и явным преобладанием сельских жителей в структуре их населения. В целом эта категория объединяет государства, которые образуют обширную “урбанистическую периферию” латиноамериканского региона.

Третий тип по уровню сформированности городской среды занимает как бы промежуточное положение между двумя первыми. К нему относятся четыре государства – Доминиканская Республика, Эквадор, Никарагуа и Парагвай. Это своего рода ближайший резерв городского роста региона. Характерными чертами стран этой категории являются, прежде всего, весьма высокие темпы прироста городских жителей и активное формирование крупногородских форм расселения.

Четвертый тип урбанистического развития объединяет пять государств Карибского бассейна (Багамские, Фолклендские и Каймановы острова, Гваделупа и Мартиника) и Французскую Гвиану. Это страны с высокоразвитой “городской культурой”. При сравнительно небольшом общем демографическом потенциале здесь уже более 3/4 всего населения проживает в городах.

Суммируя изложенное выше, можно сказать, что латиноамериканский регион оказывает сильное влияние на ход мирового процесса урбанизации, сосредоточивая почти 10% городского населения планеты и 42 города-миллионера. Тем не менее ныне прослеживается явная тенденция к замедлению роста численности городского населения по причине уже достигнутого здесь высокого уровня урбанизации и “предела насыщения”, вследствие чего ЛА постепенно утрачивает лидирующие позиции и передает “пальму первенства” азиатскому региону (1, с. 115).

Как уже отмечалось, к числу наиболее урбанизированных стран ЛА относится Бразилия. Этот южноамериканский гигант в течение последних 30 лет превратился из страны, имевшей преимущественно аграрный “имидж”, в страну с преобладающим городским населением. В настоящее время в городах проживает 80% населения, причем 1/4 – в метрополиях (городах, число жителей в которых превышает 500 тыс. человек) (3, с. 656). Тем самым Бразилия постепенно догоняет наиболее урбанизированные страны ЛА, такие как Аргентина, Уругвай и Чили, которые в ЛА играли роль первопроходцев в период перехода от аграрного к урбанизированному обществу. В этих странах переход к урбанизированному обществу происходил на рубеже XIX и XX в., а в Бразилии этот процесс проявился в 60-е годы. Лишь в 1970 г. число городских жителей превысило численность сельских жителей, хотя, например, в юго-восточной Бразилии этот рубеж был преодолен уже в 1960 г.

Основной причиной высоких темпов урбанизации стала быстрая индустриализация страны, очагами распространения которой являлись такие крупные районы, как Сан-Паулу и Рио-де-Жанейро. Сыграли свою роль и еще высокий в те годы уровень рождаемости в сочетании со снижавшимся уровнем смертности, значительная безработица в сельских районах и другие стимулировавшие этот процесс факторы, которые в своей совокупности вызвали крупные миграционные потоки, в том числе из сельской местности в города. Так, в 70-е годы десять северо-восточных штатов “потеряли” 5,6 млн. человек, а Федеральный штат Сан-Паулу “приобрел” 4,6 млн. жителей (3, с. 656).

К числу индикаторов процесса урбанизации в Бразилии следует отнести увеличение людности и числа больших городов, а также уровень метрополизации, т.е. число городов с населением свыше 500 тыс. человек. Анализ этих показателей свидетельствует о том, что на Юго-Востоке уже давно большая часть населения проживает в больших городах. Если сравнивать эти показатели за 1996 г. на федеральном уровне, то обнаруживается, что в юго-восточных штатах Сан-Паулу и Рио-де-Жанейро эти показатели имеют наивысшее значение. Соответственно, велика и концентрация жителей в городах с населением свыше 250 тыс. человек.

Активный процесс роста размеров городов наблюдается и на северо-востоке Бразилии, что находит отражение в большом количестве городов-метрополий и городов-миллионеров. Почти каждый из сравнительно небольших федеральных штатов (за исключением штата Баия с населением в 12,5 млн. человек) имеет город-метрополию. Только столица штата Сержи́пи – Аракажу, с числом жителей в 428 тыс. человек, не обладает этим статусом.

В отличие от Юго-Востока, степень метрополизации на Северо-Востоке составляет лишь 21,5% (3, с. 658). Относительно большая доля населения живет в более мелких населенных пунктах.

С учетом трех других крупных регионов – Севера (штаты Амазонас, Рорайма, Амапа, Пара, Акри, Рондония), Центрально-Западного (штаты Мату-Гросу, Мату-Гросу-ду-Сул, Гояс и Федеральный округ Бразилия), а также Юга (штаты Парана, Санта-Катарина, Риу-Гранди-ду-Сул) – вырисовывается следующая картина современной системы городов Бразилии:

1. Основной район расселения находится со времен колонизации на побережье Атлантического океана, причем в XX в. расположение основных пунктов происходило с Севера на Юг, что нашло отражение в доминировании, ограниченном городами Сан-Паулу, Рио-де-Жанейро, Белу – Оризonti.

2. Юго-Восток характеризуется не только высокой степенью урбанизации и большим числом городов-метрополий, но и тем, что здесь в качестве особенности бразильской системы городов смогли возникнуть оба мегаполиса – Сан-Паулу и Рио-де-Жанейро.

3. Север и Центрально-Западный районы под влиянием программ регионального развития, а также в связи с неуправляемой колонизацией и миграцией населения в городские центры (с конца 60-х годов) постоянно прибавляли в населении. В столицах соответствующих штатов, как, например, Манаус (штат Амазонас), Гояния (штат Гояс), Кампу Гранди (штат Мату-Гросу-ду-Сул) наблюдались высокие нормы прироста населения. С 1980 г. эти региональные города-метрополии, до того являвшиеся мало освоенными внутренними районами, растут гораздо быстрее, чем большинство других крупных бразильских городов (3, с. 659).

В целом тенденция перемещения центров роста городов во внутренние районы Бразилии, давшая о себе знать еще до 1991 г., сохраняется. Однако, принимая во внимание сравнительно ограниченный рост населения, а также умеренное, как и прежде, экономическое значение Севера и Центрально-Западного региона, вряд ли можно говорить о противоположной поляризации на национальном уровне. Более того, следует исходить из того, что Юго-Восток и Юг остаются центральным ядром бразильского субконтинента как в экономическом, так и демографическом отношениях. Следует также не забывать, что осуществлявшиеся в 90-е годы обширные иностранные инвестиции в промышленный сектор в значительной мере концентрировались на “полигоне” вокруг старого и нового центра Сан-Паулу, условными пунктами которого являются Белу-Оризonti, внутренние районы штата Сан-Паулу, города Куритиба, Флорианополис и Порту-Алегри. Кроме того, это пространство прекрасно обустроено транспортными, коммуникационными и исследовательскими структурами, что позволяет эффективно обслуживать динамично развивающиеся межлатиноамериканские отношения. В Сан-Паулу проходят важные встречи по обсуждению политико-экономических проблем в рамках Южноамериканского общего рынка (МЕРКОСУР).

При рассмотрении процесса урбанизации в Бразилии интересным представляется вопрос о развитии столиц штатов страны. Хотя в общегосударственном масштабе еще нельзя говорить о заметной децентрализации населения столичных регионов, здесь в настоящее время происходят значительные изменения в структуре расселения. В этих крупных районах (за исключением Рио-де-Жанейро) до 1980 г. высокие темпы прироста населения превышали средний показатель по стране, вследствие чего их доля в общем населении страны непрерывно увеличивалась (с 18% в 1950 г. до 29% в 1980 г.) (3, с. 659). С тех пор их доля не менялась, что, в первую очередь, объясняется тем, что основные, центральные города столичных регионов росли значительно медленнее, чем прежде. В Сан-Паулу, Порту-Алегри и Белу-Оризonti эта тенденция проявилась еще в 80-е годы, а в Рио-де-Жанейро и Ресифи – в еще более ранний период. В пяти названных муниципалитетах темпы прироста населения в настоящее время, т.е. в конце 90-х годов, едва достигают половины уровня общенационального показателя.

После фазы концентрации прироста населения в столичных городах большинство регионов вступили в процесс субурбанизации. Однако особый интерес представляют не только темпы, но и абсолютные величины прироста населения. Так, в небольших муниципалитетах могут быть весьма высокие темпы прироста населения, хотя это еще не свидетельствует о смещении центров тяжести роста населения.

В Сан-Паулу (2,2 млн. человек) абсолютный прирост населения в 60-е годы был в 2 раза больше, чем на периферии. В 70-80-е годы это соотношение выглядело как 2,6 к 1,9 млн. человек; и только в период с 1980 по 1991 г. прирост населения в пригородах (1,7 млн.) стал гораздо больше, чем в муниципалитете Сан-Паулу (3, с. 660). В этот же период сальдо миграций

в столичный город стало отрицательным, хотя прежде оно было положительным. За период 1980-1991 гг. муниципалитет потерял 756 тыс. человек вследствие отъезда населения, а в пригородах население увеличилось на 481 тыс. человек (3, с. 660).

В городах Куритиба, Форталеза и Сальвадор происходят несколько иные изменения в их демографическом развитии. Они, как менее крупные столичные регионы, уже давно демонстрируют очень высокие темпы прироста населения, причем Куритиба за последний учетный период (1991-1996) занимает ведущие позиции как в отношении показателей, касающихся основного города, так и периферии. Более того, обнаруживается тенденция к увеличению прироста населения. Этот современный столичный регион уже давно выполняет для мигрантов (как, впрочем, и другие крупные города Юго-Востока и Юга) функцию “разгрузочной метрополии” для мегаполиса Сан-Паулу и одновременно служит промежуточным этапом при миграции населения из внутренних районов штата Парана в другие регионы Бразилии.

В Сан-Паулу процесс деконцентрации зашел так далеко, что не только периферийные районы столичного региона, но и более отдаленные города, такие как Кампинас, Сорокаба и Рибейран-Прету, фиксируют большой приток населения и сами превращаются в своеобразные центры притяжения. Это становится возможным благодаря развитию промышленности, основывающейся на переработке преимущественно сельскохозяйственной продукции, а также благодаря улучшению транспортной инфраструктуры и повышению качества образования в глубинке. Кроме того, в качестве “выталкивающего фактора” действуют и отрицательные последствия стремительного развития мегаполиса Сан-Паулу, в частности транспортные и экологические проблемы, высокая стоимость земли, недостаток свободных площадей, а отчасти и экологические нормы и требования, выдвигаемые соответствующими учреждениями федерального штата. Что касается агломерации Кампинас, которая уже давно перешла рубеж в 1 млн. человек, как и некоторые другие агломерации штата Сан-Паулу, став центром притяжения населения, то в ней с конца 80-х годов наблюдается определенная внутренняя деконцентрация расселения. Поэтому с демографической точки зрения можно говорить о самом настоящем процессе обратной поляризации, но уже на региональном уровне (3, с. 661).

Для многих стран ЛА характерным становится быстрое развитие урбанизации и мегаполизации. Теперь центрами притяжения населения становятся менее крупные города, расположенные как в районе основного сосредоточения населения, так и в глубинке.

Что касается проблем латиноамериканских агломераций, то крупнейшей из них остается обсуждаемая с 70-х годов проблема бедности. Свое наиболее зримое выражение она находит в существовании трущоб, кварталов бедности, в которых проживает, в зависимости от местных условий, значительная часть городского населения. Во всех метрополиях уже давно с помощью программ жилищного строительства пытаются ликвидировать трущобы. Однако даже строительство поселков для более 120 тыс. жителей в Сан-Паулу, в котором в конце 90-х годов в тяжелых жилищных условиях проживало более 3 млн. человек, является лишь каплей в море. Вместе с тем социальное жилищное строительство для беднейших слоев населения не является решением проблемы, поскольку жители, принадлежащие к этим слоям, не в состоянии оплачивать даже это жилье. Еще один фактор, влияющий на сохранение кварталов городской бедноты, обусловлен тем, что экономический кризис 80-х годов привел к обеднению некоторых слоев среднего класса (3, с. 661). Данные о динамике доходов в бразильских столичных регионах указывают на аналогичную тенденцию: доля бедного населения не сокращается.

Однако социальная поляризация не столь явно бросается в глаза при общем противопоставлении городского центра и периферии вследствие миграционных потоков различных социальных слоев в черту городов. В настоящее время расслоение населения чаще дает о себе знать в форме фрагментации городского общества. Создание и развитие (прежде всего в крупных метрополиях) современных предприятий в сфере производства и услуг, появление новых профессий ведут к росту доходов определенных групп населения. Но много и тех, кто не может получить работу. Они становятся безработными или выталкиваются в расширяющийся неформальный сектор экономики. Одновременно изменяется система ценностей и потребительских стандартов части населения, чему в 90-е годы способствовала широкая либерализация рынка.

Обрисованная выше тенденция развития проявляется во внутригородской социально-территориальной поляризации общества, в новом облике городов, например в появлении жилья для определенных категорий обслуживающего персонала и мелких торговцев во внутренней

части городов, и поселков для состоятельных слоев населения в периферийных зонах крупных городов.

Типичные проблемы быстрой урбанизации возникают и в прежде “спокойных” средних по размеру городах, таких как Кампу-Гранди или Куанаба, которые превратились в региональные столицы и сегодня страдают от неконтролируемого расширения городских площадей, нехватки коммунальной инфраструктуры, расползания кварталов бедноты и различного рода экологических проблем. Проблемы, характерные для крупных метрополий, в более мелких городах проявляются настолько остро, что процессы децентрализации населения охватывают все слои городского общества.

Многочисленные проблемы, “осаждающие” бразильские города, остро ставят вопрос о разработке концепции их устойчивого развития, которая учитывала бы как экологические, так и социальные требования. Однако ведущиеся в различных городах дискуссии, в частности в рамках программы “Локальная повестка дня 21”, не дали пока еще желаемого результата.

Одним из примеров удачного городского планирования на основе составления планов развития городского транспорта и дорожного строительства может стать город-миллионер Куритиба, расположенный на юге Бразилии. Здесь с 1974 г. основой общественного пассажирского транспорта для обслуживания населения на ближние расстояния стала система автобусных линий. Вообще общественный транспорт в городском планировании Бразилии не является “несущей опорой” и обычно подстраивается к местным условиям: переполненные автобусы “делят” улицы с индивидуальным транспортом. Рельсовый пассажирский транспорт существует лишь в виде дорогостоящего метрополитена. Куритиба, столица штата Парана, вот уже 40 лет идет своим путем в области транспортного планирования. Еще в 1943 г. французский градостроитель Агаш разработал так называемый “план Агаша”, который представлял собой взаимоувязанное сочетание дорожного, территориально-пространственного и транспортного планов, однако приоритетное значение в нем придавалось развитию общественного транспорта. План был реализован лишь частично из-за отсутствия у городских властей необходимых финансовых средств.

До 1974 г. система общественного транспорта в Куритибе была довольно хаотичной, отсутствовала какая-либо координация. Частные автобусы обслуживали население исключительно по радиальным улицам. Об интеграции автобусных линий еще никто не думал. К тому же и городские власти до начала 70-х годов не проявляли особого желания активно вмешиваться в планирование общественного транспорта. Ситуация изменилась лишь после пересмотра функций общественного транспорта, развитие которого стало учитываться при составлении плана городского развития, принятого в 1966 г. Система транспорта, разработанная с учетом особенностей города, дала префектуре возможность более эффективно воздействовать на расселение жителей города.

Однако сейчас план нуждается в корректировке, поскольку в свое время он разрабатывался на основе прежней численности населения, без учета возможного территориального разрастания города и строительства многочисленных, близко расположенных и органически связанных между собой городов, образующих единое целое благодаря экономическим и культурно-бытовым связям, общим инженерным сооружениям. В настоящее время город уже не может существовать изолированно от своего окружения. Более того, генеральное планирование должно рассматривать систему общественного транспорта в качестве элемента, определяющего ход развития “Большой Куритибы”.

В качестве основы системы общественного транспорта выступают пять транспортных осей, которые по своей структуре резко отличаются от всех других магистралей Куритибы. Они обозначаются как “оси развития” (структурные магистрали) и представляют собой “трехмагистральную систему”. Обе внешние магистрали, которые являются трехполосными дорогами для одностороннего движения, предназначены исключительно для транзитного сообщения. Внутренняя магистраль также разделена на три части. По внутренней дороге, изолированной от двух других, двигаются автобусы-экспрессы. По внешним дорогам происходит движение транспорта посещающих торговые и сервисные учреждения, расположенные вдоль осей.

Типы автобусных линий в Куритибе различаются в зависимости от их протяженности. Всего их пять: экспресс-линии, линии для движения автобусов местного сообщения, межрайонные (межокружные) линии, линии прямого сообщения и местные линии. Все эти линии интегрированы в единую транспортную систему.

Первые автобусы-экспрессы появились в 1974 г. на оси Север-Юг, и одновременно с ними появились автобусы местного сообщения для обеспечения транспортными услугами жителей внешних, окраинных районов города. Основная задача этих автобусных линий – подвозить пассажиров к интеграционным терминалам, где они осуществляют пересадку на нужную им линию.

В 1979 г. началась эксплуатация межрайонных (межокружных) автобусных линий. Они дают возможность пассажирам достигать удаленных друг от друга районов, минуя центр города.

С 1991 г. введены в эксплуатацию линии прямого сообщения, которые обслуживают новые скоростные типы автобусов. В отличие от других линий остановки на этих линиях располагаются на расстоянии 3-5 км (в центре города 1,5-3 км).

Помимо названных выше автобусных линий функционируют и обычные, традиционные линии, не входящие в интегрированную транспортную систему. Эксплуатация этих линий возможна лишь в тех районах города, где невелика плотность населения, где сравнительно небольшие расстояния делают бессмысленным использование других систем или где особенности застройки не допускают их применения. Помимо традиционных автобусных линий в городе действуют две кольцевые линии, а также специальная линия, соединяющая между собой все больницы города.

Таким образом, за счет применения различных компонентов (автобусные магистрали, прямые линии, интеграционные терминалы, радиальные, кольцевые и сквозные маршруты, специальные сооружения для инвалидов и др.) в Куритибе сложилась такая система городского общественного транспорта, которая обращает на себя внимание не только в Бразилии, но и за ее пределами.

О.А. Жирнов