

УДК 911.3

*Д. В. Кузнецов***ЭТАПЫ СУБУРБАНИЗАЦИИ В США**

Изменения в пространственном распределении населения и занятости в американских агломерациях в современный период представляют собой фазу длительной истории развития американских городов и окружающих их территорий. Долгое время большая часть городских жителей концентрировалась в центральных территориях городов. Этот центр находился рядом с главными водными или наземными терминалами, и поэтому был местом наибольшей деловой активности. Центральные части городов оставались более плотно населенными по сравнению с окружающими территориями, так как они являлись коммерческими, промышленными, административными центрами регионов, центрами занятости. Большинство населения хотело жить в пределах короткой временной дистанции (пешей ходьбы или транспортного передвижения) от места работы. Однако городское население росло не только в результате процессов концентрации, но и децентрализации. Важнейшим фактором децентрализации населения и хозяйства стал процесс субурбанизации, который по-разному протекал в различные исторические периоды, и в результате которого появлялись новые типы и формы пригородов.

Предложенное «Новыми Урбанистами» деление истории субурбанизации на периоды до и после Второй мировой войны является довольно грубым и примитивным [1]. Послевоенный период, например, является очень длинным, и его можно разбить на отдельные периоды. К тому же многие работы, предлагавшие периодизацию, фокусировались исключительно на влиянии на субурбанизацию усовершенствований в способах перевозок [2]. Однако изменения в процессах субурбанизации происходят под воздействием многих сил. В частности, периодизация, предложенная специалистами из Метрополитенского института при Виргинском технологическом институте (MIVT), отображает также и то, как культурное и политическое влияние, помимо технологических инноваций, формирует курс эволюции пригородов. В последнее время принято выделять 6 периодов развития пригородов и их типов в США. Несомненно, что четких границ между периодами нет, и даты, разграничивающие их, представляют собой точки, отображающие главные поворотные моменты истории.

Период прото-субурбий (до 1850 г.). До 1850 г. американские субурбии были главным образом продолжением городов [3,4]. Они имели уличную планировку и жилую застройку, которая имела тесное сходство с городским ядром. В этот период городское обрамление представляло собой плотный ряд домов, который резко обрывался, и далее следовали открытые пространства и сельскохозяйственные земли. Однако, некоторые историки отмечают факт, что жители первых американских субурбий, таких как Бруклин, уже имели отличительные демографические характеристики по сравнению с жителями центральных городов [3]. Во-первых, эти приграничные территории были беднее, чем ядро. Но с введением паромного обслуживания в Нью-Йоркской бухте появились такие соседства как Бруклин-Хейтс, которые притягивали «челночников» со средним доходом.

© Д. В. Кузнецов, 2009

Генри Бинфорд обнаруживает подобные тенденции в развитии обрамления Бостона в первой половине XIX в. [5].

Следует отметить, что самые ранние, отчетливо выглядящие «негородскими», субурбии появились в Великобритании в XIX в. Сначала они возникли в Лондоне (Клэпхэм-Коммон, 1800), позже в Манчестере (Виктория-Парк, 1830-е гг.). Такие «живописные» субурбии появились в США только во второй половине XIX в.

«Субурбии-городки» и «субурбии-деревни» (1850–1890 гг.). Значение субурбий как отличающихся от города мест стало очевидным в США к 1850-м гг. [6]. Самой первой американской субурбией английского стиля была Ллевеллин-Парк в Нью-Джерси, спроектированная Фредериком Ольмстедом в 1857 г. Проект Ольмстеда фиксировал в духе и в дизайне целое движение в искусстве США сер. XIX в., которое возвышало домашнюю жизнь и семейные ценности. Это движение, наряду с живописной ландшафтной архитектурой, имело корни в Англии [7].

Хотя некоторые авторы обозначают этот этап субурбанизации как «живописный» [8], подобные субурбии — только часть истории этого времени. Значительное развитие в это время характерно для субурбий, похожих на город, и население которых имело средний доход. Их развитию способствовало появление рельсовой конки [8], которая была намного быстрее и вместительнее, чем конные омнибусы [4]. Они значительно повлияли на изменение курса развития субурбий в таких местах как Нью-Йорк, где пригородное развитие стало распространяться к северу от Манхэттена, а не только через Ист-Ривер в Бруклин [3].

Субурбии, которые развивались за счет появления конок, были более плотно населены и имели более традиционный городской характер, чем «живописные» пригороды. Первые таким образом можно назвать «субурбиями-городками». Но они отличались от городского ядра. В местах, таких как соседство Джамайка-Плэнс в Бостоне, в 1850-х гг. стали появляться здания новой архитектуры, которые не похожи на прижатые друг к другу «роу-хаузы», как в Бикон-Хилл, а более свободной конфигурации с боковыми аллеями [4]. Во многих случаях дома были отдельными, но располагались на узком участке земли. На современный взгляд, это не кажется важным отличием, но это сигнал о намного более значительных изменениях в будущем. Также следует отметить, что многие такие субурбии были аннексированы центральными городами и должны были стать в конечном счете «городскими соседствами» [9]. Однако в контексте американского метрополиса середины-конца XIX в. эти места были субурбиями. Лучшим примером соседства, построенного в новом стиле, был Гросс-Парк в Чикаго, датирующийся 1880-ми годами [8].

«Трамвайные» пригороды (1890–1930 гг.). К концу 1880-х годов появились первые электрические трамваи, которые являлись усовершенствованной версией конок [4]. Они были намного больше и быстрее последних и способствовали распространению пригородных сообществ еще дальше от старого городского ядра. Многие тенденции, которые зарождались в эру конок, были усилены с началом эксплуатации трамваев — пригородные дома распространялись все дальше (особенно в таких местах как Лос-Анжелес), и различия между видом и ощущением окраины и ядра росло [6]. Трамваи значительно повлияли на жизнь общества в этот период, и многие историки обозначили эту эру субурбанизации как «трамвайную» [4]. Разнообразие среди пригородов, которое начало проявляться в более ранние периоды, усиливалось и интенсифицировалось с появлением крупно-масштабных жилых «city-suburbs» [10].

Пригородные торговые и коммерческие районы также начали радикально меняться в эру «трамвайных» пригородов [11]. Старая, плотнозастроенная главная улица начала приобретать «удлиненные» формы. Витрины вытягивались, отражая тот факт, что люди

получили возможность рассматривать их из быстро-двигающихся трамваев. Эти расширенные главные улицы, также называемые «полосами налогоплательщиков» («taxpayer strips»), были предшественницами полос, появившихся с развитием автотранспорта [11, 12]. Многие из подобных мест существуют и сегодня, пронизывая окраины центральных городов и старые субурбии, и на современный взгляд имеют «традиционный» вид. Но в свое время эти полосы представляли острую грань с коммерческими районами городского ядра.

Первые автомобили появились приблизительно в то же время, что и трамваи, но не оказывали большого влияния на городское развитие в первые годы XX века. Они были дороги, не было условий для их хранения, они были плохо приспособлены к городским условиям. Все же трамваи начали эффективно ослаблять американский метрополис, что автомобилям с каждым годом становилось легче находить себе применение среди жителей пригородов. Первыми коммерческими зонами, где начали строиться парковки, были «трамвайные полосы налогоплательщиков». К 1920-м гг. в западной части Лос-Анжелеса начал развиваться шоппинг, полностью рассчитанный на владельцев автомобилей [13, 14].

Субурбии середины XX века (1930–1970 гг.). Ключевыми моментами в течение этого периода были введение ссуд Федеральной Жилищной Администрации в 1930-х гг., которые значительно способствовали возможностям приобретения пригородного жилья для населения со средними доходами, и начало развития системы скоростных дорог между штатами в 1956 г. [3]. Пригородная архитектура становилась еще более отличной от традиционной городской архитектуры и даже от архитектуры более ранних субурбий [8]. Доминирующим типом жилой застройки стали одноэтажные дома в стиле «ранчо» с минимальной внешней отделкой и с более современной открытой планировкой. Масштаб развития расширился, особенно после второй мировой войны, что проявилось в таких проектах как Левиттаун и Лейквуд [8]. Скромные пригородные торговые центры начала XX века выросли в массивные моллы, обособленные многофункциональные центры с системой климатоконтроля [7, 11].

Новые урбанисты, такие как Андрес Дуани (2002), Джеймс Кунстлер (1993) утверждают, что существует четкая выраженная граница в истории между до- и после-военными периодами. С их точки зрения, все формы развития перед второй мировой войной были ориентированы на пешехода и традиционны по форме. После войны наступил этап, в течение которого среда жилых подразделений и торговых моллов определялась доминированием автомобиля. Однако анализ исторической литературы не подтверждает такие упрощенные взгляды [15], и вместо этого выявляет, что многие субурбии начала XX века начали медленную, длящуюся десятилетиями адаптацию к автомобилям [11]. К 1930-м гг. сложилась ситуация, когда американский метрополис был готов существенно измениться под влиянием автомобиля, но в начале — депрессия, а потом война сильно замедлили темпы городских изменений [3]. Все же, в некоторых местах, которые все еще росли во время депрессии и войны, таких как регионы Лос-Анжелеса и Вашингтона, автомобили оставили свой отпечаток [13, 14]. Эти места, наряду с отдельными частями пригородных территорий Нью-Йорка, содержали много примеров «автомобильных» субурбий 1930-х гг., заполненных прото-подразделениями магистрального типа и ранними торговыми центрами, ориентированными на автомобилистов.

Таким образом, в середине XX века появился новый тип пригородов. Этот тип существовал незадолго перед второй мировой войной и после нее. Большая часть этого периода приходится на послевоенное время, поэтому многие авторы называют субурбии середины XX века «послевоенными».

Новые пригородные метрополисы (1970–2010 гг.). Окружные скоростные дороги, развитие которых приходится главным образом на 1960-е гг., способствовали буму пригородного коммерческого развития в 1970-х гг. В течение этого периода появился новый тип пригородного метрополиса [16, 17]. Размер офисного пространства в пригородах превысил подобный показатель в центральных городах, вызывая рост так называемых «окраинных городов» (Edge City) или даже менее плотных «безграницных городов» (Edgeless City) — еще более расплывающейся формы пригородного коммерческого развития. На субурбии сейчас приходится значительная доля населения, торговли и бизнеса агломераций, но все же они сохраняют отличительный негородской вид [18]. Они стали городами по функциям, но не по форме [16, 19].

Разнообразие субурбий также увеличивается [20]. Реформа в иммиграционном законодательстве 1965 г. привела к всплеску численности населения иностранного происхождения в США в 1980-х гг. Города перестали быть главными центрами привлечения иммигрантов. К первому десятилетию XXI в. субурбии сравнялись с городами в качестве магнитов для иммигрантов [21]. Субурбии также привлекают растущее число нетрадиционных домохозяйств, развивается строительство жилья для одиноких и даже для людей с нетрадиционной сексуальной ориентацией [22, 23]. Разнообразие субурбий выросло в такой степени в этот период, что новые ярлыки необходимы для описания многочисленных типов сообществ и их сложных форм развития.

Разделение пригородов на престижные и менее престижные, обнаруживаемое даже в XIX в., интенсифицировалось в этот период [24, 25]. Многие старые субурбии «трамвайного» периода и даже сер. XX века оказались в депрессии (большинство субурбий периода «городков и деревень» были аннексированы центральными городами). Бедность значительно увеличилась в тех субурбиях, которые оказались за пределами богатых секторов [26], или наиболее богатого клина метрополиса, который описывает теория Хойта. В пределах этих секторов наоборот идет быстрое развитие. Более новые субурбии на окраине регионов быстро растут, при том, что средний размер жилого дома почти удвоился к началу XXI в. по сравнению с 1970 г. Ближние субурбии внутри этого клина становятся «космополитичными» и непосредственно конкурируют с модными городскими соседствами, пытаясь привлечь интеллектуалов и людей, имеющих отношение к искусству [27].

Мегалопоитенские субурбии (после 2010 г.). После 2010 г. прогнозируется наступление нового этапа субурбанизации. Он вероятно будет характеризоваться расширением пояса эксубрий, которые будут простираться настолько далеко от первичного городского ядра, что их жители смогут иметь выбор в направлении ежедневных трудовых поездок. Например, жители окрестностей Фредериксбурга (Виргиния), который расположен на 50 миль южнее Вашингтона, уже сейчас имеют возможности совершать трудовые поездки на юг, в Ричмонд, или на север, в Федеральный округ или в быстро развивающиеся районы на севере Виргинии. Такие «перекрытия» зон маятниковой миграции будут соединять обширные сети городов [28]. Масштабы нового строительства также будут огромными, так как ожидается, что население США будет увеличиваться по крайней мере на 30 млн чел. за каждое межпереписное десятилетие до середины XXI века [29].

Следует предположить, что после 2010 г. произойдет волна пригородной джентрификации, особенно в богатых секторах агломераций. За счет нового строительства усилится «городской» вид и «городское» ощущение многих субурбий. Новая урбанистичность изменит пригороды — они конечно еще не будут выглядеть как традиционные городские места, но смогут соединить больше городских элементов, чем «окраинные города».

Многие «окраинные города» первого поколения потеряют свои обрамления, в то время как произойдет возрождение традиционных городских ядер и бум нового развития в более отдаленных субурбиях [19]. Масштабы развития могут сдвинуться от мега-проектов — таких как «окраинные города» — в сторону городских центров меньшего масштаба. Новые городские центры будут иметь менее сконцентрированное офисное пространство чем «окраинные города», но будут в более значительной мере ориентироваться на пешехода и в большей степени выполнять смешанные функции, чем сегодняшние формы пригородного коммерческого развития.

Литература

1. *Duany, Andres, Elizabeth Plater-Zyberk, Jeff Speck.* Suburban Nation. New York, 2000.
2. *Stern, Robert A.M., John M. Massengale.* The Anglo-American Suburb // Architectural Design Profile, 1981, Vol. 51, No. 10/11.
3. *Jackson, Kenneth.* Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States. New York, 1985.
4. *Warner, Sam Bass, Jr.* Streetcar Suburbs: The Process of Growth in Boston, 1870-1900. Cambridge, 1962.
5. *Binford, Henry, C.* The First Suburbs: Residential Communities on the Boston Periphery, 1815-1860. Chicago, 1988.
6. *Fishman, Robert.* Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia. New York, 1987
7. *Lang, Robert, Jennifer LeFurgy, Arthur C. Nelson.* The Six Suburban Eras of the United States // Opolis, 2006, Vol. 2, No. 1.
8. *Hayden, Dolores.* Building Suburbia: Green Fields and Urban Growth, 1820. New York, 2003.
9. *Rusk, David.* Cities Without Suburbs. Washington, 1993.
10. *Borchert, James.* Residential City Suburbs: The Emergence of a New Suburban Type, 1880-1930 // Journal of Urban History, 1996, 22.
11. *Liebs, Chester.* Main Street to Miracle Mile: American Roadside Architecture. Boston, 1985.
12. *Lang, Robert, Jennifer LeFurgy, Steven Hornburg.* From Wall Street to Your Street: New Solutions for Smart Growth Finance. Coral Gables, 2005.
13. *Longstreth, Richard.* City Center to Regional Mall: Architecture, the Automobile, and Retailing in Los Angeles, 1920-1950. Cambridge, 1998.
14. *Longstreth, Richard.* The Drive-In, the Supermarket, and the Transformation of Commercial Space in Los Angeles, 1914-1941. Cambridge, 1999.
15. *Harris, Richard.* 1988. American Suburbs: A Sketch of a New Interpretation // Journal of Urban History, 1988, 15.
16. *Fishman, Robert.* America's New City: Megalopolis Unbound // Wilson Quarterly, 1990, 14(1).
17. *Sharpe, William, Leonard Wallock.* Bold New City or Built-Up 'Burb? Redefining Contemporary Suburbia // American Quarterly, 1994, 46(1).
18. *Lang, Robert E., Edward J. Blakely, Meghan Z. Gough.* Keys to the New Metropolis: America's Big, Fast-Growing Suburban Counties // Journal of the American Planning Association, 2005, 71(4).
19. *Lang, Robert.* Edgeless Cities: Exploring the Elusive Metropolis. Washington, 2003.
20. *Lang, Robert E., Jennifer LeFurgy.* Boomburbs: The Rise of America's Accidental Cities. Washington, 2006.
21. *Frey, William.* Melting Post Suburbs: A Study of Suburban Diversity // Redefining Cities and Suburbs: Evidence from Census 2000, 2003, Vol. 1.
22. *Brekhus, Wayne.* Peacocks, Chameleons, Centaurs: Gay Suburbia and the Grammar of Social Identity. Chicago, 2003.
23. *Frey, William, Alan Berube.* City Families and Suburban Singles: An Emerging Household Story // Redefining Cities and Suburbs: Evidence from Census 2000, 2003, Vol. 1.
24. *Orfield, Myron.* Metro Politics: A Regional Agenda for Community and Stability. Washington, 1997.
25. *Orfield, Myron.* American Metropolitcs. Washington, 2002.
26. *Leinberger, Christopher.* The Favored Quarter; Where the Bosses Live, Jobs and Development Follow // Atlanta Journal Constitution, 1997, June 8.
27. *Lang, Robert E., James W. Hughes, Karen A. Daniels.* Targeting the Suburban Urbanites: Marketing Central City Housing // Housing Policy Debate, 1997, 8(2).
28. *Carbonell, Armando, Robert Yaro.* American Spatial Development and the New Megalopolis // Landlines, 2005, 17(2).
29. *Nelson, Arthur C.* Toward a New Metropolis: The Opportunity to Rebuild America. Washington, 2004.