

Елена Штоюнда

ОЧЕРКИ ОБ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ США



ИЛИ

АВТОМОБИЛЬНАЯ ЗАВИСИМОСТЬ НЕЗАВИСИМОЙ НАЦИИ



КНИГА 2

Елена Штоюнда

**Очерки об истории
автомобилизации США, или
Автомобильная зависимость
независимой нации. Книга 2**

«Автор»

2026

Штоюнда Е.

Очерки об истории автомобилизации США, или Автомобильная зависимость независимой нации. Книга 2 / Е. Штоюнда — «Автор», 2026

Если первая книга «Очерков» была в основном сфокусирована на истории формирования в США автомобильной культуры, ее причинах и основных «движущих силах», то вторая книга - «Время побед и... разочарований» - предлагает рассмотреть широкий спектр последствий масштабной автомобилизации США, включая ее влияние на городскую среду, разные группы населения страны и другие социальные аспекты. Будут также проанализированы причины поражения в борьбе с перегруженностью автомобильных дорог, невзирая на осуществление в стране весьма значительных автодорожных проектов, и предлагаемые меры улучшения ситуации.

Содержание

Время побед и... разочарований. Предисловие	5
Часть 4. Коллизии недорожные	6
Глава 4.1 Автобусы vs трамваи, или «История одного заговора»	6
Глава 4.2 Города — «точки роста» или противостояния?	19
Оппозиция в городах	
Глава 4.3 Нью-Йорк – Нью-Йорк: потрясения «Большого яблока»	24
Глава 4.4 Ветер меняет направление, или События турбулентных 60-х...	34
Часть 5 Дороги соединяющие, дороги изолирующие...	44
Глава 5.1 Движение в сторону расовой разобщенности: ведущие и ведомые	44
Конец ознакомительного фрагмента.	46

Елена Штоюнда

Очерки об истории автомобилизации США, или Автомобильная зависимость независимой нации. Книга 2

Время побед и... разочарований. Предисловие

Исторически сложилось так, что в Соединенных Штатах Америки автомобильная культура занимает особое место. Нередко можно услышать слова о том, что автомобиль является материализованным воплощением американского образа жизни. Создание национальной системы связанных автомобильных дорог стало весьма значимым проектом середины XX века.

Однако как по многим общественно-значимым вопросам, так и по отношению к результатам масштабной автомобилизации среди политиков, ученых и населения США все же нет единого мнения, и к этому имеется масса объективных предпосылок. Тем не менее, оба «лагеря» согласны в том, что зависимость населения США от автомобиля является неоспоримым фактом сегодняшнего дня. Именно эта проблема — высочайшая степень тотальной «автопривязанности», по сути переродившейся в тотальную автомобильную зависимость, вызывает большую озабоченность. Помимо этого, жители страны с сожалением отмечают, что проблема перегруженности дорог не нашла решения, и опыт нескольких десятилетий заставил потускнеть мечту нации о безмятежной мобильности.

В одной из глав этой книги вы встретите следующие слова: «...интересна дискуссия ряда американских ученых и политиков о том, что же все-таки получили американцы в конце прошлого столетия: крупнейшую на тот момент в мире национальную автодорожную транспортную систему или громадное финансовое обязательство, тяжесть которого будет чувствительна для многих поколений жителей страны».

Первую книгу «Очерков» мы в значительной мере посвятили истории развития автомобильной культуры. Были обозначены причины и основные «действующие лица», определявшие вектор развития транспортной системы страны именно в данном направлении.

Мы познакомились с тем, каким образом ключевые события прошлого века влияли на ход автомобилизации страны, и, наоборот, какую роль играла автомобильная отрасль в эпоху военных вызовов и социально-экономических потрясений.

Мы также постарались показать, какое влияние «автомобильная революция» оказала на образ жизни населения, его привычки и предпочтения, а также то, в каком направлении происходила трансформация ландшафтов страны.

Вторую книгу «Очерков» мы посвятим широкому кругу последствий «автомобилезависимости» и неоднозначному влиянию доминирования автомобиля как на различные категории жителей США, так и нацию в целом. Мы также попробуем выяснить, в какой степени оказались выполненными задачи масштабных автодорожных проектов, какова «цена вопроса» их решения, а также познакомимся с подходами, предлагаемыми для снижения негативного эффекта «несимметричной» транспортной политики.

Часть 4. Коллизии недорожные

Глава 4.1 Автобусы vs трамваи, или «История одного заговора»

В одной из предыдущих глав первой книги мы упоминали о развернувшейся в середине XX века борьбе нескольких крупных компаний во главе с Дженерал Моторс за вытеснение трамваев — самого массового в то время вида общественного транспорта страны — с улиц американских городов и их замену автобусными маршрутами. Впоследствии мнения о событиях тех лет разойдутся. Некоторыми эта история будет названа «большим заговором», и она станет предметом судебного разбирательства, ответчиками в котором выступят компании-гиганты американского бизнеса. Другие назовут примененные Дженерал Моторс методы гениальной бизнес-стратегией, направленной на увеличение продаж своей продукции и повышение прибыли. Но какие бы оценки ни давались произошедшим событиям, их результат очевиден: им стало разрушение десятилетиями работавших рельсовых транспортных систем многих американских городов, произошедшее ради коммерческих интересов ряда промышленных магнатов.

Расскажем немного подробнее об этой страничке истории.

Электрические трамваи были самым распространенным видом транспорта в американских городах начала XX столетия. Они имели внутригородские маршруты, а также служили для перевозки пассажиров между городами. Пик востребованности трамваев пришелся на 1923 год — тогда населением США было совершено около 15 миллиардов поездок. В то время в стране функционировали около 1200 трамвайных компаний; общая протяженность их линий составляла 44 тысячи миль, и их обслуживало более 300 тысяч работников.

Как правило, владельцами трамвайных линий были крупные железнодорожные корпорации и компании-поставщики электроэнергии. Связь последних с трамвайными системами объясняется просто, ведь в течение нескольких десятилетий трамваи были крупнейшими потребителями электричества.

Однако уже в начале 1920-х годов трамвайные системы многих городов начинали испытывать некоторые проблемы. Их «слабыми звеньями» было чрезмерное регулирование со стороны административных структур, вмешательство профсоюзов во внутренние дела компаний, постепенное устаревание машинного парка, а также растущие финансовые задолженности.

Как пишет Стефан Годдрад, посвятивший ряд своих работ истории транспорта США, из-за избыточного внешнего регулирования трамвайные компании не имели возможности выбирать маршруты и интенсивность движения; эти вопросы требовали согласования с местными чиновниками. Профсоюзы вносили свою лепту, требуя постоянного повышения зарплат работникам трамвайных линий, которые выросли вдвое только за период между 1915 и 1920 годами. Помимо этого, профсоюзы настаивали на некоторых обязательных условиях; так, они требовали, чтобы в трамваях в обязательном порядке находились двое служащих — водитель и кондуктор, что приводило к росту расходов на функционирование трамвайного парка.



Трамваи на улицах Атланты, штат Джорджия. 1900 год. Библиотека Конгресса США, коллекция гравюр и фотографий

Кроме того, трамвайные компании не имели возможности повышать неоправданно низкую плату за проезд, причем даже в тех случаях, когда это было экономически обосновано. Регулирующие органы не хотели принимать политически непопулярные решения, а без их согласия никакие изменения тарифов на проезд не были возможны.

Абсолютно иной выглядела ситуация с автобусным транспортом. Государство не вмешивалось — во всяком случае, до 1935 года — во многие аспекты функционирования автобусных линий. Их владельцы сами определяли маршруты, а также имели возможность самостоятельно устанавливать размер оплаты за проезд. Неудивительно, что зачастую автобусные компании работали на самых коммерчески привлекательных линиях, игнорируя менее доходные, но не менее важные для пассажиров направления.

В тот период работники автобусных фирм не были организованы в профсоюзы, и владельцы компаний могли сами определять как размер оплаты труда своих служащих, так и другие условия их работы.

Первыми, кто почувствовал опасность вокруг городского рельсового транспорта, стали не горожане и не владельцы трамваев, а финансовые эксперты и инвесторы. Уже в 1920-е годы они с большой осторожностью начали относиться к любым проектам, связанным с инвестированием в легкий рельсовый транспорт.

Тем временем в стране продолжалось широкое наступление автомобильной культуры. Появление знаменитой модели Т компании Форд ознаменовало начало новой эпохи. Машины приобретали все большую популярность, захватывая обложки журналов и овладевая умами людей. Можно сказать, что автомобиль «вошел в моду»; для большинства жителей США он стал воплощением современного стиля жизни, комфорта и материального благополучия.

Практическая сторона вопроса была также немаловажна. Для многих людей того времени вождение автомобиля являлось экономически более выгодным, чем поездки на рельсовом транспорте. Стоимость проезда одной мили на трамвае составляла от двух до двух с половиной центов; поездка на автомобиле обходилась дешевле.

Нужно признать, что, как правило, автовладельцами подсчитывались расходы, «лежащие на поверхности». К ним относились оплата топлива и ремонта автомобиля, уплата налогов и страховых премий, обслуживание кредитов. Многие другие финансовые затраты, связанные с автомобильным транспортом, не принимались населением во внимание.

Так, если рельсовые пути, по которым ходили поезда и трамваи, строились и обслуживались за счет средств железнодорожных и трамвайных компаний, то строительство, модернизацию и ремонт автомобильных дорог государство брало на себя. Имелись и другие расходы, такие как, например, оплата функционирования дорожных патрулей и судебных органов, рассматривающих связанные с дорожными происшествиями дела. В будущем появятся многие другие «статьи расходов», вызванные растущей автомобилизацией населения, в частности, финансирование мер по борьбе с загрязненностью окружающей среды.

Как мы упоминали ранее, в 1921 году правительство США принимает второй закон о федеральной помощи строительству автомобильных дорог, и в стране с новой силой разворачивается сооружение автомагистралей.

И хотя автомобильные компании Дженерал Моторс, Форд и Крайслер продолжают активно обеспечивать население страны своими автомашинами, в том же 1921 году некоторые представители автомобильной индустрии отмечают приближение некой «точки насыщения». Владельцев автомобильных компаний начинает волновать вопрос, найдет ли их продукция такой же высокий спрос в недалеком будущем.

Со временем тревожные сигналы становятся все более отчетливыми, а беспокойство автопроизводителей — все более осязаемым. Владельцы Дженерал Моторс не стали исключением. Для того, чтобы не отстать в конкуренции с известной моделью Т Форда, они инвестировали крупные суммы в свое производство, и будущее компании находилось теперь в критической зависимости от объемов продаж ее продукции. Предприниматели не хотели и не могли допустить развала своего бизнеса. Необходимо было предпринять какие-то меры, и поиск решений начался.



Оживленное место. Вашингтон, округ Колумбия. 1913 год. Библиотека Конгресса США, коллекция Харриса и Ивинга

Надо признать, что придуманный ими в результате план был крайне амбициозным по замыслу и поистине стратегическим по масштабу. Видя, что к началу 1920-х годов большинство жителей страны уже живет в городах, а основным транспортом городской среды является рельсовый электрический транспорт — городские трамваи, владельцы Дженерал Моторс решают ни больше — ни меньше как пересадить пассажиров на колесный транспорт, то есть заменить существующие трамвайные системы автобусными маршрутами.

В 1922 году президент Дженерал Моторс Альфред Слоан, выпускник Массачусетского технологического института и бизнес-стратег величайшего класса, создает внутри корпорации подразделение, отвечающее в числе прочего за разработку подходов к замещению городских трамвайных систем автомобилями и автобусами. Борьба начинается, и она будет вестись сразу по нескольким направлениям.

Корпорация пытается убедить крупные железнодорожные и электроэнергетические компании продать принадлежащие им трамвайные сети с целью их последующей ликвидации. Надо сказать, что Дженерал Моторс имел неплохие рычаги давления на железные дороги, являясь в течение долгого времени одним из их основных партнеров. Продукция Дженерал Моторс составляла весомую часть всего объема железнодорожных грузоперевозок, и руководители концерна настойчиво предлагали железным дорогам отказаться от патронирования трамвайных линий и не препятствовать их замене автобусами.

Однако планы Дженерал Моторс не встретили поддержки других участников рынка — компаний-поставщиков электроэнергии. Причина была очевидна — трамвайные сети составляли важную категорию потребителей электричества.

Тем не менее, процесс был запущен, и в 1930-е годы Дженерал Моторс осуществил несколько успешных проектов по покупке городских трамваев. Так, в городе Нью-Йорке самая

крупная в мире трамвайная система в течение полутора лет была заменена автобусной сетью. Концерн также создал ряд дочерних компаний, которые вели успешную работу по продвижению автобусного транспорта в некоторых городах штатов Мичиган и Огайо.



В сторону пляжей Кони Айленд; организованный выезд выходного дня. Нью-Йорк. 1913 год. Библиотека Конгресса США, коллекция Джорджа Грэхема Бейна

Однако общественный отклик на разрушение десятилетиями служивших городам трамвайных систем был неоднозначным. Владельцы Дженерал Моторс понимают, что в интересах бизнеса они могут позволить себе все — за исключением подрыва положительного имиджа компании в глазах потенциальных покупателей своей продукции. И они приходят к решению, что в делах, связанных с ликвидацией городского рельсового транспорта, имя компании должно оставаться в тени.

И тут на сцене «транспортных» баталий появляется фигура Роя Фитцджеральда, фактически ставшего орудием Дженерал Моторс и сыгравшего весьма заметную роль в описываемых событиях.

Предыстория его коммерческих начинаний такова. В 1919 году Рой Фитцджеральд, работавший механиком в небольших автобусных гаражах в штате Миннесота, выкупает бизнес у своего босса. Вместе с братьями он основывает автобусную компанию, состоявшую поначалу всего из двух автобусов и занимающуюся перевозками детей в школы и шахтеров к местам их работы. Со временем фирма расширяет свою деятельность; в 1925 году на маршруты выходят уже двадцать пять автобусов компании.

Работа по сооружению автострад, активизировавшаяся после принятия в 1921 году акта о федеральной помощи строительству автомобильных дорог, снова и снова подталкивала молодых бизнесменов к мысли, что в будущем транспорт на колесах будет иметь большие преимущества перед рельсовым транспортом. Вспомним еще раз, что в то время, как железно-

дорожные и трамвайные компании сами несли расходы на покупку земли, строительство и содержание своих путей, оплату земельных налогов и прочие нужды, автомобильный транспорт фактически получил подарок от правительства в виде растущей сети модернизируемых автодорог.

Понимая все преимущества складывающейся ситуации, Фитцджеральды вводят в действие все новые и новые автобусные линии, и вскоре их компания начинает работать на маршрутах протяженностью около 400 миль, в частности, между штатами Иллинойс и Кентукки.



Зимние поездки. Вашингтон, округ Колумбия. 1923 год. Библиотека Конгресса США, коллекция Харриса и Ивинга

Однако деятельность бизнесменов была в основном сфокусирована на осуществлении междугородных перевозок; они не торопились выйти на рынок внутригородского транспорта. Эта ниша была пока занята трамвайными компаниями.

Еще одно действующее лицо с известным именем станет участником этой истории. Джон Хертц, чье имя ассоциируется у многих людей с бизнесом по аренде автомобилей, создает в 1923 году компанию Йеллоу Коуч, специализирующуюся на производстве автобусов. В 1925 году Дженерал Моторс покупает контрольный пакет акций этой компании и получает еще одного союзника в ведущейся борьбе. И вот настает момент, когда пути действующих лиц этой истории пересеклись: Рой Фитцджеральд получает от руководства Йеллоу Коуч предложение подумать о приобретении трамвайной системы города Гейлсберга в штате Иллинойс и последующей замене ее автобусными линиями.

Конечно, Фитцджеральд понимал, что предприятие такого рода требует значительных инвестиций, и Дженерал Моторс демонстрирует готовность прийти на помощь. Концерн был готов финансировать выгодные для себя коммерческие начинания, которые будет воплощать

в жизнь Фитцджеральд. Ему же отказаться от участия в подобном проекте было непросто; уже наступили времена Великой депрессии со множеством неблагоприятных для бизнеса последствий. Однако в качестве условия сотрудничества Дженерал Моторс выдвинул Фитцджеральду требование и впредь покупать автобусы для создаваемых транспортных линий только у подконтрольной себе компании Йеллоу Коуч.

В январе 1934 года была совершена сделка по покупке Роем Фитцджеральдом транзитной системы города Гейлсберга. Механизм, придуманный корпоративными стратегами, заработал.

Вскоре и другие американские города стали свидетелями свершавшихся в течение одной ночи «транспортных революций». Они проходили быстро и эффективно. По словам историков, ничего особо трагического в жизни горожан не происходило. Просто в один из вечеров трамвайные линии переставали функционировать, а на утро следующего дня их место на улицах городов уже занимали автобусы.

Поддерживаемый Дженерал Моторс, Фитцджеральд провел подобные операции в городах Джолиет штата Иллинойс, Талса штата Оклахома, Джексон штата Мичиган, Монтгомери штата Алабама. Руководством Дженерал Моторс его деятельность была признана весьма успешной, и в итоге концерн принял решение о свертывании собственных операций по ликвидации трамвайного транспорта, доверив Фитцджеральду продолжение начатой компании.

Но история не стоит на месте, и новые обстоятельства оказали влияние на дальнейший ход событий.



Автобус Дженерал Моторс на линии. 1936 год. Нью-Йоркская публичная библиотека, коллекция фотографий компании Дженерал Моторс

Как мы уже упоминали, долгие годы между трамвайными компаниями и фирмами-поставщиками электроэнергии существовала тесная связь. Многие трамвайные линии принадлежали электрическим корпорациям, а также являлись крупными потребителями их продукции. Ситуация, однако, начала меняться в тот период, когда в повседневную жизнь американцев стало входить использование электроприборов. Снабжение жилых домов электричеством все в большей степени становилось источником прибыли поставщиков электроэнергии.

Пришло время Великой депрессии, и из-за растущей безработицы люди совершали все меньше поездок на трамваях. И без того не блестящее положение многих трамвайных линий стало заметно ухудшаться. Но тот факт, что пока их владельцами оставались крупные железнодорожные или электроэнергетические компании, помогал им оставаться «на плаву».

Новое обстоятельство утяжелило «копилку проблем» трамвайных компаний. Дело в том, что в начале века деятельность компаний-поставщиков электроэнергии не была достаточно строго регулируема федеральным правительством. Пользуясь этим, они часто монополизировали те или иные территории, что позволяло им удерживать цены на электроэнергию на неоправданно высоком уровне. Так, к 1930-м годам три гигантские холдинговые компании, представляющие интересы концерна Дженерал Электрик и бизнес-империй Самуэла Инсулла и Джона Пирпонта Моргана, фактически осуществляли контроль над половиной электроэнергетического рынка страны.

Однако даже к тому времени множество сельских районов страны еще не были электрифицированы, и, в конце концов, их жители были вынуждены обратиться к федеральному правительству с настойчивой просьбой предпринять какие-то действия по изменению ситуации. В результате в 1935 году, при активном участии президента Франклина Делано Рузвельта, был принят закон Виклера-Рейберна (*Public Utility Holding Company Act*), который в числе прочего запрещал компаниям-поставщикам электроэнергии заниматься предоставлением услуг общественного транспорта. Таким образом связь трамвайных компаний и некоторых их владельцев была разрушена.

Данный шаг поначалу воспринимался американскими реформаторами как значительная победа над могучим крупным бизнесом и всесильными обитателями Уолл Стрит. Однако последствия принятия данного закона оказались крайне негативными для трамвайного транспорта. Лишившись состоятельных партнеров и хозяев в лице энергетических компаний и не имея возможности аккумулировать достаточную прибыль, трамвайные сети становились легкой добычей тех, кто хотел бы их приобрести... и уничтожить.

В результате на рынок были выставлены трамвайные системы сразу нескольких американских городов. Для тех, кто мечтал о замене рельсового общественного транспорта автобусами, не могло быть момента лучше.

Дженерал Моторс не упустил случай воспользоваться ситуацией. В 1936 году он формирует компанию Нэшнл Сити Лайнс под управлением Роя Фитцджеральда, в совет директоров которой помимо представителей Дженерал Моторс вошли люди из подконтрольных компаний Йеллоу Коуч и Грейхаунд. Не остается в стороне и известный концерн Файрстоун Тайерс, ведь спрос на автопокрышки должен значительно возрасти, когда конкуренты из трамвайного бизнеса будут удалены с рынка.

И наступление на городские трамваи продолжилось с новой силой. Среди трофеев Фитцджеральда и его союзников были городские рельсовые системы в таких штатах, как Иллинойс, Оклахома, Мичиган. Позже к их числу присоединились поселения штатов Алабама, Индиана, Миссисипи, Монтана, Огайо и Техас.

Но время не стоит на месте, и любой бизнес должен получать стимулы к дальнейшему развитию. В 1937 году взгляды бизнесменов из компании Грейхаунд, контрольным пакетом акций которой обладал Дженерал Моторс, обратились на Западное побережье. Теперь Фитцджеральд получает предложение заняться развитием автобусных линий на тихоокеанском побе-

режье, сменив действующие там, весьма разветвленные и продолжительные, рельсовые маршруты. В результате формируется компания Пасифик Сити Лайнс, и опять возникает вопрос финансирования ее проектов.

Фитцджеральд обращается к тем, кто мог быть заинтересован в успехе нового предприятия, и вскоре к консорциуму, образованному Дженерал Моторс, Нэшнл Сити Лайнс, Грейхаунд и Файрстоун Тайерс, присоединяются и другие, не менее известные в мире бизнеса имена. Нефтяные компании Стандарт Ойл и Филлипс Петролеум, автомобилестроительный концерн Мак Трак Корпорейшн отлично понимали, что те процессы, который запустил Дженерал Моторс, могут значительно расширить спрос на их продукцию. Альянс продолжал расширяться.

Интенсивное развитие автобусного транспорта взамен рельсового трамвайного было более чем на руку новым союзникам. Вместе эти корпоративные гиганты планировали создать транспортную монополию более чем в двух десятках крупных американских городов, буквально убрав с пути своих автобусных маршрутов многие тысячи миль трамвайных путей.

Интересно отметить, что ради стратегической цели — создания условий для расширения в будущем своего бизнеса — концерн Дженерал Моторс идет на сделку со своим конкурентом — компанией Мак Трак Корпорейшн. Дженерал Моторс дает согласие на продажу фирмой Мак Трак части производимых ею автобусов подконтрольной концерну компании Нэшнл Сити Лайнс. То, что казалось совершенно нелогичным на первый взгляд, имело дальний прицел: усиление позиций колесного транспорта и активное строительство автодорог, сопровождающее умирание городских и междугородных трамваев, способствовало расширению рынка продаж для всех участвующих сторон.

Итак, многомиллионные инвестиции крупных корпораций становятся финансовой базой для развития нового проекта. Как сообщают историки, всего за 1930-е годы Дженерал Моторс и калифорнийское подразделение Стандарт Ойл вложили в него порядка 9 миллионов долларов. Каждый участник концессии внес свою лепту: Дженерал Моторс обеспечивал проект автобусами, Стандарт Ойл и Филлипс Петролеум являлись поставщиками топлива, Файрстоун — автопокрышек. В ответ компания Нэшнл Сити Лайнс брала обязательство покупать продукцию исключительно этих компаний, а в случае продажи автобусного бизнеса выставлять покупателю условие никогда не возвращаться к городским трамвайным системам.

Однако участие большого бизнеса в происходящих событиях этим не ограничивалось. Для достижения поставленных целей применялись и другие механизмы.

Являясь крупнейшим держателем средств в основных банках страны, Дженерал Моторс имел веское слово в определении политики этих финансовых учреждений. В свою очередь, рельсовые транспортные компании во многом зависели от банков в вопросах финансирования своей деятельности.

Историки, ссылаясь на документы Министерства юстиции США, утверждают, что представители Дженерал Моторс проводили переговоры с высокопоставленными сотрудниками банков, которые обслуживали рельсовый транспорт Далласа, Канзаса, Филадельфии и других городов. Дженерал Моторс предлагал банкирам на определенных условиях подталкивать своих клиентов к более благосклонному отношению к автомобильному и автобусному транспорту.



Президент корпорации Дженерал Моторс Альфред Слоан (второй справа) и другие представители крупного бизнеса США на крыльце Белого дома перед встречей с президентом Ф. Д. Рузвельтом. 1938 год. Библиотека Конгресса США, коллекция Харриса и Ивинга

Переговоры велись и непосредственно с железнодорожными компаниями, владеющими трамвайными линиями. Как пишет, в частности, Бредфорд Снелл, их менеджеры, ответственные за определение коммерческой политики, часто получали в подарок новые Кадиллаки за озвучивание идей, выгодных Дженерал Моторс.

Не оставались без внимания и чиновники городских администраций, которые принимали участие в оценке целесообразности замены рельсового пассажирского транспорта колесным. Через приближенных к себе консультантов заинтересованные концерны помогали властям придти к «правильным» решениям.

В результате подобного широкого наступления «по всем фронтам» в 1939 году компания Нэшнл Сити Лайнс и аффилированные с ней структуры владели уже 29 транспортными фирмами, расположенными в 27 городах на территории 10 штатов. В течение следующего десятилетия компания получает инвестиции в размере 37 миллионов долларов. В 1943 году Нэшнл Сити Лайнс объединяется с другой фирмой — Дженерал Американ Аэрокоуч и формирует компанию Американ Сити Лайнс, которая выкупает рельсовый транспорт Лос-Анджелеса и заменяет автобусами его 29 линий.

Однако в 1940-е годы начинает наблюдаться интересное явление. То, к чему так целенаправленно шли автомобильные концерны и их партнеры по сговору, случилось; улицы городов оказались заполнены автомобилями, автобусами и грузовыми машинами. Усилившиеся заторы на дорогах начали ставить под удар эффективность всего стратегического замысла, ведь автобусные перевозки пассажиров оправданы только в условиях достаточно свободного дорожного

движения. Это факт заставил многих задуматься о возвращении на улицы городов некоторых трамвайных маршрутов — с тем, чтобы слегка разгрузить переполненные улицы.

Тем не менее, итог задуманного когда-то проекта был впечатляющим: к 1947 году объединенная компания Американ Сити Лайнс, детище концерна Дженерал Моторс и его партнеров, контролировала наземные транспортные системы 45 городов в 16 штатах страны.



Двухэтажные автобусы Дженерал Моторс, модель 720. Вид снаружи...



...и изнутри. Нью-Йоркская публичная библиотека, коллекция фотографий компании Джeneral Моторс

Конечно, нельзя утверждать, что деятельность Джeneral Моторс и его союзников по уничтожению трамвайного транспорта не вызвала негативной реакции со стороны ряда политиков и общественных групп. В результате громко высказываемой в их адрес критики судебные органы страны все же были вынуждены вмешаться и изучить законность деятельности альянса.

В результате в 1949 году федеральный прокурор города Чикаго Джесси О'Молли предъявляет компаниям обвинение по двум основным пунктам. Во-первых, им вменяется в вину попытка монополизации систем наземного общественного транспорта путем разрушения рельсовых транспортных систем городов. Во-вторых, компании обвиняются в том, что они стремились монополизировать закупки, производимые Нэшнл Сити Лайнс. Обязав эту фирму покупать автобусы, топливо и автомобильные покрышки только у членов альянса, они исключили другие компании из числа ее возможных партнеров, что являлось прямым нарушением закона.

Весьма неоднозначно выглядело также требование членов консорциума о включении в их договоренности с Нэшнл Сити Лайнс пункта о том, что в случае продажи автобусных линий потенциальные покупатели берут на себя обязательства в будущем не возвращаться к электрическому рельсовому транспорту.

Положение корпораций-нарушителей перед лицом правосудия отличалось от положения Роя Фитцджеральда. Фитцджеральд настаивал на том, что он лишь вел бизнес, который представлялся выгодным для его компании, и не подозревал о каких-либо нарушениях правового характера. Он утверждал, что единственное, в чем можно его обвинить, была погоня за большей прибылью.

В отличие от Фитцджеральда, владельцы корпораций-ответчиков казались вовлеченными в преступный синдикат, деятельность которого совершенно определенно шла вразрез с антимонопольным законом Шермана 1890-го года (*Sherman Antitrust Act*). Те обвинения, которые были выдвинуты против компаний, выглядели небезосновательными. Как считают историки, если можно было допустить, что Рой Фитцджеральд ошибался в легитимности своих действий, то этого никак нельзя было предположить в отношении управленческой верхушки крупнейших американских корпораций, многие представители которой имели высшее юридическое образование.

В результате судебных разбирательств компании Дженерал Моторс, Мак Трак, Файрстоун, Стандарт Ойл оф Калифорния и Филлипс Петролеум были признаны виновными в монополизации продажи своей продукции компании Нэшнл Сити Лайнс и ее филиалам, однако с них были сняты обвинения в попытке монополизировать наземные транспортные городские системы.

Какой же штраф назначил суд нарушителям за проведение столь крупномасштабных сделок? Корпорации-участники заплатили по 5 тысяч долларов, а их президенты — по 1 доллару. Таковой оказалась цена развала городских рельсовых линий, несколько десятилетий перевозивших многомиллионную армию пассажиров.

Как писали некоторые историки, выглядел достаточно странным тот факт, что государство, выиграв дело у компаний-заговорщиков, в качестве наказания обязало их уплатить совершенно символические штрафы. Высказывались предположения, что в годы судебной тяжбы — а это был период войны США с Кореей и «холодной войны» с СССР, федеральное правительство было в большей степени заинтересовано в поддержании партнерских отношений с важными компаниями-гигантами, нежели в их наказании.

Глава 4.2 Города — «точки роста» или противостояния? Оппозиция в городах

Сложно предположить, что воплощение в жизнь проекта такого масштаба, каким было сооружение в США сети скоростных автомагистралей, пройдет бесппроблемно на всех его этапах и не будет сопровождаться трудностями разного «калибра». По мере того, как в стране разворачивались строительные работы, вызванные к жизни законом 1956 года, становилось очевидно, что не везде осуществление амбициозных планов пройдет гладко.

И одной из оппозиционных сил стали, как ни странно, некоторые американские города. Суть конфликта состояла в том, что их население в более или менее жесткой форме выражало несогласие с планами прохождения новых скоростных автострад через городские земли.

В этом заключался некоторый парадокс, ведь именно крупные города США стали пионерами возведения новых магистралей еще на ранних этапах автодорожного строительства. В их числе были Лос-Анджелес, Чикаго, Бостон, Детройт, Кливленд, Даллас и Портланд. Данный факт легко объясним, ведь именно строительство современных автострад казалось единственным средством, дававшим возможность улучшить сложную транспортную ситуацию в городах.

Но параллельно с реализацией дорожных проектов, в том числе инициированных законом о межштатных и оборонных автомагистральных, все громче звучали негативные высказывания жителей в отношении предлагаемой перестройки городов.



Магистрали и развязки Лос-Анджелеса. Трассы I-5 и Арройо Секо. Библиотека Конгресса США, архив исторических зданий и инженерных сооружений

Какие же конкретные причины вызвали отрицательное отношение горожан к планируемой реорганизации городских пространств? В различных городах наблюдались разные ситуации, но все же в большинстве случаев население не устраивал масштаб ожидаемых изменений, нанесение серьезного урона исторически значимому архитектурному наследию, а также вынужденное переселение людей из-за сноса жилых кварталов.

Еще одним спорным моментом была сомнительная эффективность городских транспортных систем, ориентированных в основном на личные автомобили при отсутствии или недостаточности общественного транспорта.

В качестве иллюстрации неоправданных ожиданий как автодорожных проектировщиков, так и населения историки приводят в пример ситуацию, сложившуюся в штате Калифорния.

По некоторым параметрам город Лос-Анджелес уже к середине 1950-х годов был среди лидеров строительства скоростных автомагистралей. Еще в 1940-м году была построена трасса Арройо Секо Парквей, соединившая города Лос-Анджелес и Пасадену. Для улучшения транспортной ситуации в южной Калифорнии Департамент общественных работ штата в 1947 году разработал проект региональной сети автомобильных дорог, и в начале 1950-х годов началась его реализация.

Однако достаточно скоро стало понятно, что загруженность автодорог штата продолжала расти, причем настолько высокими темпами, что даже активно возводимые скоростные магистрали были не в состоянии решить проблему дорожных заторов. Политика властных структур с акцентом на верховенство роли автомобиля не выполняла своей основной задачи — она не соответствовала имеющимся транспортным нуждам населения. Постепенно даже самые категоричные проponentы автомобильной культуры были вынуждены признать, что без развития общественного рельсового транспорта город Лос-Анджелес будет обречен существовать в условиях постоянных автомобильных пробок.

Лос-Анджелес не был единственным городом, опыт которого поставил под сомнение эффективность транспортных решений, ориентированных на исключительное доминирование автомобиля. Интересные прогнозы предлагались исследователями, изучавшими дорожную ситуацию в городах Атланте и Вашингтоне. 120 скоростных полос для въезда и выезда из центра города и 28 полос соединяющих их дорог — такая дорожная инфраструктура, по мнению членов городской комиссии по планированию, понадобилась бы Атланте без введения в эксплуатацию рельсового транспорта.



Нескоростные улицы города Вашингтона. Фото автора

К аналогичному заключению пришли эксперты относительно перспективы автомобильной загруженности города Вашингтона. Они заявили, что без поддержки скоростного общественного транспорта городу понадобится 18-полосная супермагистраль, проходящая через его центр, дополненная 10-, 12- и 14-полосными дорогами, пересекающими город в разных направлениях. Как мы видим, подобные прогнозы вряд ли могли вызвать благосклонное отношение людей, небезразличных к сохранению исторического облика городов.

В 1960-е годы все громче звучали голоса тех, кто возражал против поспешного и непродуманного строительства крупных магистралей в больших городах США, разрушавшего их уникальную архитектуру. Своеобразными лидерами в борьбе за право на самостоятельное принятие решений по этим вопросам выступили Сан-Франциско и Нью-Йорк.

В Сан-Франциско серьезная борьба разгорелась вокруг строительства скоростного шоссе Эмбаркадеро. Изначально планировалось, что эта дорога станет двухуровневой 8-полосной автострадой и соединит два стратегических моста города — Золотые Ворота, ведущий на север в графство Марин, и Бэй Бридж, соединяющий Сан-Франциско с городом Оклендом к востоку от него.

Однако уже после начала строительства стало понятно, что возводимая магистраль, располагаясь вдоль линии городской набережной, разрушает привычный горожанам красивый вид на залив. Появление новой автострады также существенно меняло восприятие исторического центра Сан-Франциско с массой культурно-значимых и памятных мест.

Осознав, какой непоправимый урон нанесет городу возводимый «монстр» — именно так была неформально названа сооружаемая автомагистраль, несогласные горожане не стали молчать. Строительство дороги наткнулось на активное сопротивление недовольных жителей города, причем, развиваясь по нарастающей, эта борьба достигла пика в тот момент, когда часть трассы уже была построена и буквально висела в воздухе.

Как пишут историки, никогда прежде Сан-Франциско не знал такого решительного протеста горожан. Жители кварталов, вблизи которых должна была пройти трасса, сформировали

инициативные группы, и в результате они смогли подать в городской совет петицию с требованием запрета строительства Эмбаркадеро, подписанную 30 тысячами человек. Около 200 тысяч человек собрал митинг протеста в мае 1964 года. Движение горожан против возведения автомагистралей на территории городов позже получит название Freeway Revolt и станет широко известно за пределами Сан-Франциско.



Исторический район Сан-Франциско. Библиотека Конгресса США, архив исторических зданий и инженерных сооружений

В результате сооружение автострады было приостановлено. Отстоять свою позицию горожанам помог тот факт, что согласно одному из законов штата Калифорния, Сан-Франциско имел легитимное право заблокировать любое решение, касающееся закрытия дорог, проходящих по землям города. А поскольку строительство Эмбаркадеро сопровождалось прекращением функционирования нескольких старых магистралей, город имел веские юридические основания для остановки работ.

Позже Сан-Франциско отказался от строительства на своей территории еще нескольких магистралей, и, если мы посмотрим на современную карту города, то увидим, что к знаменитому мосту Золотые Ворота не подходит ни одна скоростная автодорога.

Незадачливая автотрасса Эмбаркадеро была окончательно разобрана после сильного землетрясения, произошедшего в северной Калифорнии в 1989 году; до этого момента она возвышалась над городом символом непримиримого противостояния общественных мнений. Позже на месте так и не возведенной дороги разместился бульвар с красивым видом на залив.

Тем не менее, городская администрация нашла альтернативный способ улучшить транспортное сообщение в городе; предпочтение было отдано рельсовому транспорту — метро и железнодорожному, комбинация которых сформировала Bay Area Rapid Transit — скоростную рельсовую транспортную систему, оперирующую в Сан-Франциско и прилегающих районах.

Опыт Сан-Франциско является во многом уникальным; этот город стал единственным в США, сделавшим еще в 1950-е — 1960-е годы решительный выбор в пользу общественного рельсового транспорта. В результате жители Сан-Франциско получили одну из самых эффективных в стране транспортных систем. Что же касается движения горожан Highway Revolt, то позже оно возродится и с новой силой напомним о себе в других городах страны.



Выезд на мост Бэй Бридж, Сан-Франциско. Библиотека Конгресса США, архив исторических зданий и инженерных сооружений

Глава 4.3 Нью-Йорк – Нью-Йорк: потрясения «Большого яблока»

Конечно же, такой колоритный город, как Нью-Йорк, не мог остаться в стороне от баталий вокруг автодорожных проектов. Несколько автострад, планируемых к сооружению на территории города, вошли в историю благодаря неоднозначному отношению к ним жителей и общественных сил, принимавшему порой форму открытого противостояния.

Разработчиком и координатором многих проектов, воплощенных в жизнь в городе Нью-Йорке, был Роберт Мозес. Его имя не может остаться неназванным в повествовании об общественно-значимых проектах, осуществленных на территории США. Под его руководством строились мосты и дороги, разбивались общественные парки и оборудовались пляжи. Сооружение некоторых объектов сопровождалось применением инженерно-строительных приемов высочайшего уровня сложности.

Суммарная стоимость объектов, возведенных Робертом Мозесом вскоре после Второй мировой войны только в границах города Нью-Йорка, оценивается более чем в 2 миллиарда долларов. По словам Роберта А. Каро, автора книги «Power Broker», лишь очень небольшое количество автодорог в мире в тот период времени достигали стоимости, близкой к 10 миллионам долларов.

Продолжая тему о непростом ходе строительства скоростных автодорог в ряде городов США, мы предлагаем познакомиться с историями трех нью-йоркских автомагистралей. Одна из них — трасса Кросс Бронкс.

На эту дорогу разработчиками возлагались важные транспортные функции: она обеспечивала прямую связь центрального района Нью-Йорка — Манхэттена — с графством Вестчестер на севере, а также с другой частью города — районом Куинс — на востоке. Ее строительство было начато в 1948 году; магистраль прокладывалась через южные кварталы Бронкса — городские территории с крайне высокой плотностью жилой застройки и сложной топографией.

Историки утверждают, что сложность дорожных работ не знала прецедентов. Автострада должна была пересечь, не нарушив функционирования, семь крупных автомагистралей, более сотни локальных улиц, шесть линий метро — как подземных, так и наземных — и три железнодорожные ветки. На ее пути было множество линий городской коммунальной инфраструктуры, от электрических сетей до систем канализации. Как мы понимаем, ни один из перечисленных объектов не мог быть заморожен на время строительства эстакады.

Нужно также принять во внимание особенности грунта Бронкса. Это — крепчайшие скалистые породы, взрывные работы которых приходилось проводить с предельной осторожностью. Прохождение рядом с сооружаемой трассой вышеназванных объектов заставляло строителей извлекать землю, что называется, «по чайной ложке». Любое сотрясение земли сильнее запланированного могло привести к катастрофическим последствиям, в особенности в случае, если были бы повреждены, к примеру, железнодорожные пути или линии метро.

Сложность работ, конечно же, влияла и на ее стоимость. Считается, что на момент строительства цена сооружения одной мили этой дороги была самой высокой в стране, и на некоторых участках она достигала 40 миллионов долларов.

Безусловно, Кросс Бронкс стал важным элементом системы дорог Нью-Йорка, соединившим город с районами Новой Англии и островом Лонг-Айленд. Магистраль также упростила жителям Нью-Йорка путь в штат Нью-Джерси, позволяя попасть в него по трассе Транс-Манхэттен, имеющей прямую связь с автострадой Кросс Бронкс.

Географическое расположение подразумевает высокую степень востребованности и загруженности этой автострады; количество проезжающих по ней автомобилей достигает 175 тысяч за сутки.

Однако у многих американцев название данной магистрали ассоциируется не только с автомобильным движением как таковым (мы намеренно не употребили слово «скоростным», поскольку дорога известна своими хроническими заторами), но и с острыми социальными последствиями, вызванными строительством этой дороги.



The Cross Bronx Expressway has been rated the most congested urban roadway in the country, according to a new study. (Chu, Victor, Freelance NYDN/Victor Chu)

«Трасса Кросс Бронкс признана самой загруженной среди городских автомагистралей страны». Цит. из газеты Дейли Ньюз

Возведенная трасса пролегла через густонаселенные районы Бронкса, стерев с лица земли многочисленные жилые кварталы, в которых проживали в основном горожане с невысоким уровнем доходов. Помимо вынужденного переселения многих тысяч малообеспеченных семей, сопровождавшегося потерей ими привычных способов заработка и разрушением сложившихся связей, строительство повлекло за собой фактическую пространственную изоляцию южной части Бронкса.

Уход из Южного Бронкса бизнеса, падение стоимости недвижимости, отток белого населения в другие кварталы — все это оказало крайне губительное влияние на положение района. Результат был плачевным: к 1970-м годам Южный Бронкс становится одним из самых депрессивных районов США, с высочайшим уровнем бедности, безработицы и преступности.

Число заброшенных и пустующих домов росло в нем с катастрофической быстротой. Домовладельцам было попросту невыгодно иметь недвижимость в таком упадочном районе. Полиция не справлялась с валом преступлений, совершавшихся в Южном Бронксе. Фактически в районе правили уличные банды, насаждавшие свои порядки.

Современники стали очевидцами поистине драматических событий, происходивших на улицах этого района. Для владельцев жилья, не получающих от него доходов и только терпящих убытки, самым выгодным сценарием было избавление от подобной недвижимости. В результате такого положения вещей в районе резко выросло число пожаров. Освобождающиеся этим способом от обременяющей их собственности хозяева получали от страховых компаний при-

читающиеся им выплаты, которые были не ниже тех сумм, которые в случае удачи владельцы могли бы выручить от продажи своего жилья.

В итоге в некоторый момент эту часть города попросту охватила эпидемия поджогов. В день сгорало несколько десятков зданий, иногда — целые кварталы. Как пишет Роберт А. Каро, пожарные команды даже не успевали заезжать между вызовами на свои станции, они попросту перемещались от одного горящего дома к другому, не в силах остановить волну пожаров.

Как рассказывали в воспоминаниях современники событий, в октябре 1977 году дым от горящих кварталов Бронкса был виден с вертолета, курсирующего над стадионом Янки — с его помощью телекомпания ABC освещала проводимую на нем серию бейсбольных матчей. Эта драматическая картина попала тогда на телеэкраны любителей бейсбола по всей Америке.



Старый стадион Янки, место проведения бейсбольных матчей в городе Нью-Йорке с 1923 по 2008 год. Кэрл Хайсмит, Библиотека Конгресса США

Жители Бронкса стремились покинуть бедственные кварталы. В результате деградация района, начавшаяся в южной части, захватывала все большую и большую площадь, постепенно перемещаясь на север. В 1970-е годы численность населения Южного Бронкса сократилась катастрофически.



Южный Бронкс, наши дни. Фото автора

Историки едины во мнении, что причиной угасания района стало сооружение автострады Кросс Бронкс. Со сносом многих жилых кварталов, нарушением устоявшихся внутренних связей разрушились те социальные и экономические нити, которые поддерживали стабильность — пусть и не блестящую изобилием — этой территории. В результате Южный Бронкс на долгие десятилетия стал одним из самых депрессивных районов страны.

Другой эпизод из истории автодорожного строительства в Нью-Йорке связан с более благополучной частью города. Широкую известность приобрела во второй половине прошлого века борьба горожан против плана строительства скоростной автомагистрали в южной части Манхэттена — так называемой Lower Manhattan Expressway.

О целесообразности появления такой автострады в городском совете Нью-Йорка говорили еще в 1929 году. Конкретный же план сооружения пересекающей Манхэттен в его южной части скоростной автотрассы начал продвигать в 1941 году Роберт Мозес.

Согласно его проекту, дорога должна была соединить расположенный на западе Манхэттена выезд из тоннеля Холланд, проходящего под Гудзоном и соединяющего остров с городом Джерси-Сити, с двумя мостами через пролив Ист Ривер с восточной стороны Манхэттена — Вильямсбург Бридж и Манхэттен Бридж. Таким образом, магистраль упростила бы перемещение из западной части острова в располагающийся на востоке соседний район Бруклин.



Предложенный проект скоростной трассы в южной части Манхэттена. Библиотека Конгресса США, коллекция Пола Рудолфа

Автотрасса планировалась как расположенная выше уровня улиц 6-полосная дорога, проходящая непосредственно над кварталами Литтл Итали и Сохо. Однако было очевидно, что, будь этот проект претворен в жизнь, Манхэттен, имеющий небольшую ширину в этой части острова, претерпел бы значительные архитектурные изменения. Строительство магистрали сопровождалось бы сносом большого числа исторических зданий, что в результате вызвало бы необратимые изменения старейшей части города.



Уличные фотографы. Район Маленькая Италия в южной части Манхэттена. 1900 год. Библиотека Конгресса США, коллекция Джорджа Грэнтэма Бэйна

В силу объективных причин рассмотрение раннего проекта Роберта Мозеса было отложено администрацией города до начала 1960-х годов. По мнению автора плана, именно теперь он мог бы органично вписаться в федеральную программу обновления городских территорий.

Неудивительно, что горожане не могли остаться безучастными к планируемым переменам. Борьбу возглавила Джейн Джекобс, журналистка, писательница и общественный активист, ставшая председателем Объединенного комитета по недопущению строительства автодороги в Нижнем Манхэттене. Эта женщина позже войдет в историю как человек, сумевший помешать осуществлению планов могущественного Роберта Мозеса.

Уже в 1958 году, в своей статье для журнала *Fortuna*, Джейн Джекобс высказала критические замечания в адрес деятельности Роберта Мозеса. Она не была согласна с его подходами к вопросам городского обновления, игнорировавшими необходимость бережного отношения к имеющейся городской среде. Джекобс была сторонницей взвешенного отношения к тому порядку вещей, который формировался на городских территориях десятилетиями. Она считала, что потребности в сфере строительства не должны наносить урон деликатной городской структуре; во всяком случае, их воздействие на города должно быть минимальным и щадящим.



Манхэттен, район Сохо. Пересечение Бродвея и улицы Брум. 1935 год. Беренис Эббот, Федеральный художественный проект

В 1961 году в свет вышла ее книга «Смерть и жизнь великих американских городов» (*Jane Jacobs. «The Death and Life of Great American Cities»*), которая стала плодом трехлетнего труда писательницы. В течение нескольких десятилетий эта публикация являлась одним из самых заметных трудов на непростую тему городского планирования, дизайна и обновления, вызвавшая как положительные, так и критические оценки и комментарии.

Итак, в начале 60-х годов прошлого века гражданские активисты Нью-Йорка приложили немалые усилия для предотвращения буквального разрушения исторических кварталов города. Митинги и ралли, сбор подписей и участие в общественных слушаниях — целый арсенал различных методов был задействован горожанами. В борьбе участвовали и средства массовой информации — некоторые на стороне Роберта Мозеса, другие — поддерживая его оппонентов. Накал страстей был высоким, как, собственно, и цена вопроса. На карту было поставлено немало — сохранит ли Нью-Йорк для потомков уникальную архитектуру одного из своих колоритнейших районов или станет фундаментом очередной скоростной автодороги, которая пройдет через живую ткань города.

Широкий резонанс получили прошедшие в 1962 году общественные слушания в городском совете Нью-Йорка, посвященные предполагаемому строительству магистрали. Они длились шесть часов. В них приняли участие многие известные люди того времени — политики, общественные деятели, представители мира культуры, науки и просто неравнодушные жители города. Слушания завершились победой Джейн Джекобс и ее сторонников; план строительства автотрассы был отвергнут.

Трудно переоценить историческую значимость этих событий. Борьба нью-йоркцев показала, как общественное мнение может перевесить точку зрения даже такого влиятельного стратега, каким был Роберт Мозес. В случае другого исхода Манхэттен стал бы совершенно иным местом, чем видит его ныне живущее поколение. Потерянная атмосфера уникальной части города не подлежала бы реставрации.

Да, дороги играют колоссальную роль в экономической стабильности и эффективном функционировании любой территории. Но все же поиск разумного баланса — в данном случае «где и как строить» — представляется обязательным условием любых радикальных перемен.



В южной части Манхэттена сегодня. Фото автора

Позже, уже в 1970-е годы, город Нью-Йорк стал свидетелем другой интересной ситуации, еще раз подтвердившей, каким неожиданным может иногда быть исторический поворот событий.

На этот раз дискуссии развернулись вокруг планируемого строительства трассы Вествей, которая должна была заменить существующую, но начинавшую местами разрушаться магистраль Вестсайд Хайвей. Эта дорога была построена еще в 1930-е годы и проходила по западной стороне острова Манхэттен, граничащей с рекой Гудзон. Она располагалась над уровнем улиц, на приподнятой платформе. Это давало возможность грузовым машинам свободно подъезжать и забирать грузы с расположенных на реке корабельных пирсов.



Трасса Вестсайд Хайвей в месте пересечения с улицей Канал-стрит. Библиотека Конгресса США, Исторический инженерный архив

В конце 60-х годов проектировщики предложили осуществить достаточно неординарный проект. Вдоль реки предполагалось соорудить искусственную насыпь шириной в 200 метров и длиной в 6,5 км. С красивым видом на реку, эта территория должна была привлечь внимание девелоперов. На ней планировалось возвести здания и разбить парк. Под ним, по нижнему подземному уровню, должна была пройти 6-полосная скоростная автодорога.

Этот проект был озвучен представителями органов городского планирования еще в 1969 году, но стал серьезно рассматриваться лишь в 1973 году — после того, как сегмент старой дороги Вестсайд Хайвей просто-напросто провалился вниз вместе с перевозящим асфальт грузовиком и следующей за ним легковой автомашиной. К счастью, водители машин сильно не пострадали, но на следующий день участок этой трассы, располагающийся южнее 18-ой улицы, был перекрыт.

Однако предложенный план сооружения автомагистрали вызвал множество негативных откликов. Среди протестующих были городские политики, управляющие советы близлежащих районов, различные гражданские инициативные группы.

Оппоненты плана считали, что город в большей степени нуждается в поддержке и развитии общественного транспорта, каковым является нью-йоркское метро, нежели в финансировании очередной автодорожной инициативы. Безусловно, неоднозначная реакция была обусловлена еще и тем, что относительно недавно город претерпел значительную трансформацию вследствие крупномасштабных проектов Роберта Мозеса. В памяти горожан были свежи недавние битвы против возведения дороги в южной части Манхэттена.

У сторонников нового проекта имелись свои аргументы в его поддержку, и одним из самых весомых, по-видимому, можно назвать размер выделяемых на него средств. Речь шла о внушительной сумме в 2,1 миллиарда долларов.

Прохождение новой дороги по подземному уровню также называлось в качестве довода «за», поскольку благодаря такому решению со стороны города открывался красивый вид на реку Гудзон.

Борьба сторонников и противников строительства трассы Вествей продолжалась несколько лет; как пишут историки, только газета New York Times разместила порядка одной тысячи статей на эту тему. Спорный вопрос разбирался в судах, и поначалу шансы на победу у противников строительства новой дороги были невелики.

Однако в некоторый момент открылись новые обстоятельства. Для осуществления строительства новой автострады было необходимо разрушить расположенные на берегу Гудзона старые пирсы. Но в ходе слушаний выяснилось, что они дают убежище ценному виду рыб — полосатому окуню. В результате именно на этом основании суд запретил реализацию проекта в предложенном виде. Более того, негативные ремарки были адресованы некоторым федеральным и региональным ведомствам — за сокрытие истинной информации о значимости гудзонских пирсов.



*Нью-Йоркские пирсы на реке Гудзон в районе 55 улицы.
Библиотека Конгресса США, Исторический инженерный архив*

Глава 4.4 Ветер меняет направление, или События турбулентных 60-х...

Помимо в чем-то уникальных ситуаций, имевших место в Нью-Йорке и Сан-Франциско, в жизни американских городов прослеживались и более схожие тенденции, связанные с сооружением в них скоростных автомагистралей.

Не секрет, что стоимость земли в разных частях одного и того же города может сильно отличаться одна от другой. Естественно, что для сокращения затрат на строительство городских магистралей проектировщики стремились прокладывать новые трассы по наиболее «дешевым» маршрутам.

Как правило, ими являлись кварталы проживания малообеспеченных семей афро-американцев или представителей иных этнических общин. Именно эти районы первыми попадали под ковши бульдозеров и становились площадками для будущих строительных работ. В связи с этим неудивительно, что в ряде городов страны одним из последствий ведения автодорожного строительства стало разрушение уклада жизни многих сообществ цветного населения, сопровождающее масштабный снос жилых кварталов, уничтожение локальных коммерческих структур и кардинальную перестройку целых городских районов.

Хрестоматийной классикой стало высказывание одного из представителей Национальной городской лиги США о том, что «дороги белых людей прошли через спальни чернокожего населения».

Как пишут исследователи, в первые годы после принятия закона 1956 года проблемы семей, лишавшихся своих жилищ, не получали достаточного внимания федеральных и региональных органов власти. В качестве приоритетной задачи государственные чиновники видели скорейшее сооружение автодорожной сети, а те негативные последствия, к которым оно порой приводило, поначалу оставались вне поля их зрения.

Однако в 60-е годы социальная ситуация в стране приняла такой характер, что закрывать глаза на имеющиеся сложности уже просто не представлялось возможным. Становилось понятно, что государственным структурам не обойти вниманием трудности выселяемых с привычных мест людей.

Нужно сказать, что эти годы не были простыми для всего американского общества. Сразу несколько протестных движений всколыхнули общественную жизнь страны.



Молодой человек, сжигающий извещение о призыве в армию. Вашингтон. 1970 год. Из архива журнала U.S. News & World Report

Часть населения протестовала против войны во Вьетнаме. Начавшись с выступлений студенческой молодежи и академической интеллигенции в университетских городках, движение переросло в масштабную протестную компанию. И это было неудивительно: к 1967 году 40 тысяч молодых солдат призывались на военную службу ежемесячно, десятки тысяч человек были ранены или убиты. Ежегодно на ведение военных действий во Вьетнаме страна тратила 25 миллиардов долларов.

Многочисленные антивоенные марши проходили в разных частях страны. Всемирно известный боксер Мухаммед Али отказывается от прохождения военной службы и приговаривается к трем годам тюремного заключения; правда, этот приговор был впоследствии обжалован в Верховном суде США. Более ста тысяч человек собираются 21 октября 1967 года в Вашингтоне возле мемориала Аврааму Линкольну, а оттуда продолжают движение к Пентагону. Между протестующими с одной стороны и охраняющими здание военными с другой происходят серьезные столкновения, в результате которых сотни человек арестованы.



«Марш на Вашингтон». Вид со стороны мемориала Линкольна. 1963 год. Уоррен Леффлер, Библиотека Конгресса США



Среди участников «Марша на Вашингтон» — актеры, музыканты, общественные деятели. Чарлтон Хестон и Гарри Беллафонте. 1963 год. Уоррен Леффлер, Библиотека Конгресса США

Помимо антивоенных протестов, в стране ширится движение за права человека. Города становятся свидетелями расовых волнений. Набирает обороты кампания за равноправие женщин, усиливается борьба сексуальных меньшинств за свои права, а защитники окружающей среды требуют принятия серьезных мер по охране природы.



Антивоенный протест около здания

Департамента юстиции в городе Вашингтоне. 1971 год. Уоррен Леффлер, Библиотека Конгресса США

Как мы видим, ситуация в американском обществе в этот период была далека от спокойствия, и протесты жителей некоторых американских городов против планов строительства в них скоростных автомагистралей внесли свою лепту в общую картину социального напряжения.

Однако реализация национального автодорожного проекта продолжалась, хотя именно в 1960-е годы все активнее стали проявляться некоторые новые тенденции.

Именно в этот период становятся заметнее изменения приоритетов в государственной транспортной политике: правительственные структуры демонстрируют готовность к государственной поддержке не только автомобильного, но и других видов транспорта. В качестве иллюстрации новых веяний можно назвать ряд законодательных инициатив и административных изменений.

Среди первых законов, в какой-то степени ограничивающих всевластие автодорожных идеологов и стратегов, можно назвать Федеральный закон 1962 года о скоростных автострадах. Данный акт обязывал региональные департаменты по вопросам автомагистралей осуществлять планирование автодорожной сети своих штатов в тесной координации с муниципальными органами власти, а также с учетом перспективного развития других видов транспорта. В первый раз региональным автодорожным органам вменялось также в обязанность оказание содействия семьям, теряющим свое жилье, в вопросах их переселения на новые места.

Существенные перемены пришли с началом реализации администрацией президента Линдона Джонсона политики «Великого общества». Социальные программы, осуществляемые в ее рамках, были направлены на борьбу с бедностью, социальными проблемами городов, на улучшение системы образования и здравоохранения, а также на повышение эффективности транспортной системы страны.

В 1964 году увидел свет федеральный закон о городском общественном транспорте (*Urban Mass Transportation Act*), ставший знаковой вехой в национальной транспортной политике. В соответствии с данным актом, федеральное правительство выделяло средства на поддержку рельсового общественного транспорта, а также создавало федеральное агентство, курирующее вопросы его развития.

В 1966 Линдон Джонсон своим распоряжением обязывает два федеральных ведомства — Департамент жилья и городского развития и Федеральную администрацию по вопросам автомагистралей — тесно координировать свою работу, связанную со сферой городского жилого сектора, в особенности в контексте проводимых в городах дорожно-строительных работ.

Другим важнейшим шагом национального правительства стало принятие в 1973 федерального закона, позволившего направлять средства Трастового фонда, прежде финансировавшего исключительно автодорожное строительство, на нужды общественного транспорта. Это было поистине поворотное событие; оно со всей определенностью продемонстрировало начало нового этапа в государственной транспортной политике.

Однако новые тенденции можно было наблюдать не только в нормотворческой деятельности. Именно 1960-е годы ознаменовались значительными изменениями в структуре федеральных органов, ведающих вопросами транспортной политики.

В 1966 году был образован Департамент по вопросам транспорта, объединивший несколько прежде независимых друг от друга ведомств. В него вошли такие структуры, как Федеральная авиационная администрация, Федеральная администрация железных дорог, Национальный совет транспортной безопасности, Федеральная администрация по вопросам автомагистралей.

Бюро общественных дорог, прежде достаточно самостоятельное в выработке политики и принятии решений, хотя формально и находившееся в подчинении Департамента торговли и коммерции, теперь вошло в состав Федеральной администрации по вопросам автомагистралей. Эти перемены оказали серьезное влияние на стиль функционирования Бюро. Новой иерархии управленческих структур уже не был свойственен лишь «фасадный» характер; теперь она означала новую эру формирования внутриполитических подходов к решению транспортных вопросов.

Смена настроений была заметна и среди руководителей федеральных транспортных ведомств высшего звена. И, как ни странно, именно в главе нового Департамента по вопросам транспорта Алане Бойде противники строительства скоростных автомагистралей в городах нашли своего сторонника.

Юрист по образованию, занимавший и прежде ряд постов в региональных и федеральных органах власти, Алан Бойд не разделял слишком прямолинейный подход чиновников Бюро общественных дорог.

Бойд был уверен, что сооружение автострад должно сопровождаться взвешенным анализом самых разных факторов, уникальных для каждого конкретного города, с максимальным учетом интересов его жителей. Он считал, что бездумное покрытие асфальтом и бетоном все новых пространств не всегда идет на пользу поселениям страны. Алан Бойд открыто выражал свое сомнение в том, что эффективность автодорожной системы определяется лишь таким фактором, как скорость перемещения по ней автомобилей.

Историк Раймонд Мохл в своих публикациях приводит слова Алана Бойда о своих оппонентах: «Их восприятие жизни заключалось в полной уверенности, что величайшим даром Бога Америке был бетон. Они искренне верили, что тотальное асфальтирование страны являлось наилучшей вещью, которая могла быть сделана для Америки». Можно сказать, что технократическому подходу автодорожных проектировщиков «старой школы» теперь были противопоставлены более социально-направленные воззрения транспортных чиновников нового поколения.

Настрой Алана Бойда на «новую волну» в политике транспортного ведомства привел к значительным разногласиям между ним и руководством Бюро общественных дорог, по-прежнему настаивающим на радикальных подходах к строительству автомагистралей. Дорожные инженеры считали, что если есть задача соединить две точки на карте посредством автомобильной дороги, это должно быть выполнено без излишних раздумий — таков императив времени и их безусловное предназначение.

Директор Бюро Френсис Турнер пытался отстоять точку зрения своих коллег. Именно Турнеру принадлежит выразительное высказывание о том, что не нужно воспринимать дорожных проектировщиков и строителей как неких «бульдозерных маньяков в строительных касках, сносящих все на своем пути исключительно из-за спортивного интереса, склонностей к садизму или банального упрямства». Он был абсолютно уверен, что именно автомобиль является идеальным средством, способным разрешить многие имеющиеся в стране транспортные и хозяйственные проблемы.

Естественно, что подобное расхождение мнений высших чиновников порождало немало сложностей в работе профильных федеральных структур.

Имелась и иная проблема. Серьезную озабоченность транспортных руководителей федерального уровня вызывала устойчивая позиция региональных чиновников: зачастую те отказывались проявлять тактическую гибкость в решении возникающих проблем и более тесно сотрудничать с местными органами власти и общественностью. Подобное взаимодействие помогло бы во многом ослабить угрозу развития социальных конфликтов, вызванных масштабными перестройками. Поскольку именно дорожные департаменты в структуре правительств отдельных штатов были ответственны за конечное определение маршрутов прохождения новых автотрасс, их готовность к диалогу с локальными общественными группами могла бы предотвратить множество непростых ситуаций на местах.

Усложнение социальной обстановки, связанное с недовольством граждан перестройкой городов и сносом многочисленных жилых кварталов, вынуждает руководителя федерального Департамента по вопросам транспорта Алана Бойда отдать распоряжение о сборе на регулярной основе информации, касающейся реакции жителей городов на планируемые или уже реализуемые в них автодорожные проекты.

Целью такой мониторинговой работы было желание «держать руку на пульсе» текущей ситуации, иметь возможность принимать решения, базируясь на объективных данных, и по возможности предотвращать зарождение каких-либо серьезных общественных недовольств.

Обращает на себя внимание одно интересное обстоятельство. Чиновники региональных автодорожных департаментов не были информированы о поступающих в федеральный транспортный департамент материалах. Отчеты считались конфиденциальной информацией, как и сам факт работы по их подготовке. Информация собиралась на местах региональными сотрудниками Федеральной администрации по автомагистралям, входящей в состав Департамента по вопросам транспорта.

Итак, давайте познакомимся с некоторыми фактами, представленными в стекающихся в Департамент отчетах.

Только в ноябре 1967 года в докладах чиновников были озвучены названия по меньшей мере полутора десятков городов, испытывающих проблемы, связанные со строительством скоростных автомагистралей. В их число вошли столица страны город Вашингтон, Балтимор, Кливленд, Филадельфия, Питтсбург. На Среднем Западе с проблемами столкнулись ряд городов штатов Индиана, Висконсин и Мичиган.

В южной части страны социальное напряжение, вызванное вынужденным переселением людей из привычных им районов, наблюдалось в городе Атланте штата Джорджия, а также городах Нашвилле и Мемфисе, расположенных в штате Теннесси. В штате Миссисипи про-

тив чиновников дорожного департамента штата были даже выдвинуты обвинения в поддержке политики расовой дискриминации.

В декабре 1967 года список беспокойных регионов пополнился штатом Оклахома; там жители города Талса требовали переноса маршрута прохождения одной из планируемых авто-страд. В штате Техас протестовали жители города Сан-Антонио; их недовольство дорожными планами трансформировалось в судебный иск.

В более поздних отчетах о проблемных точках присутствуют также города Лодердейл, Помпано-Бич и Санкт-Петербург штата Флорида. Напряженная ситуация в них была вызвана планируемым разрушением кварталов афро-американского населения.



*Выступление Мартина Лютера Kinga. 1968 год.
Дон Райс, Библиотека Конгресса США*

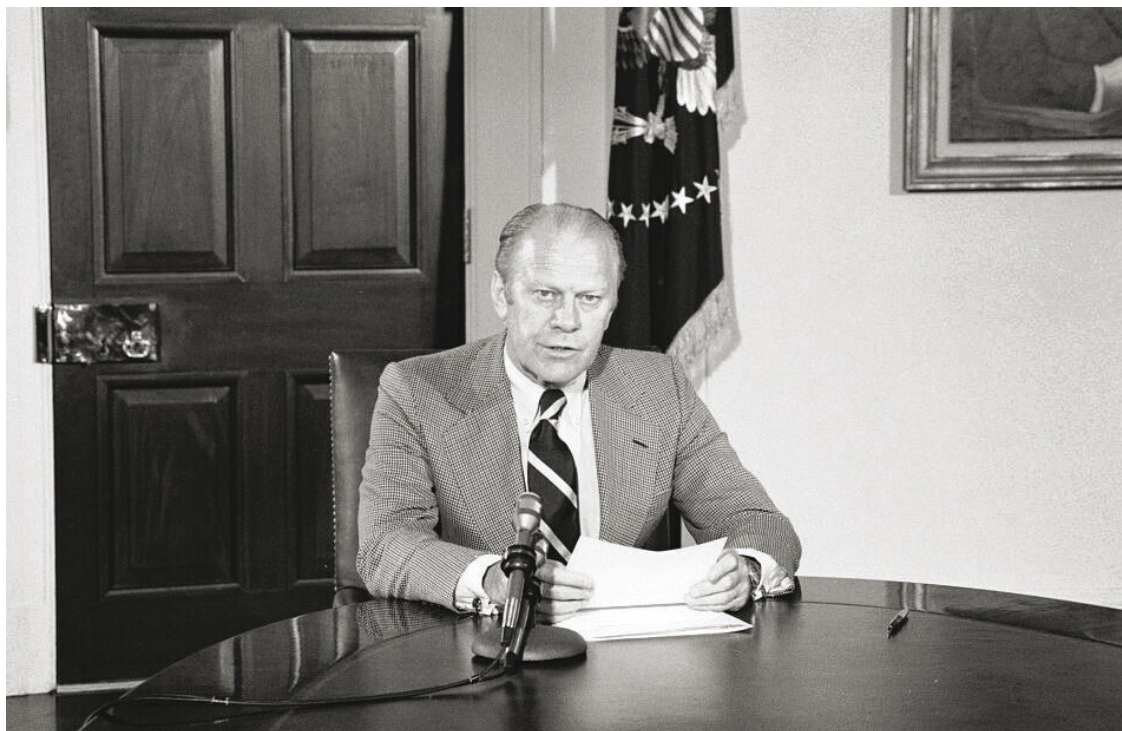
В 1968 году угроза обострения социальной ситуации отмечалась в городах Колумбии (Южная Каролина), Висксберге (Миссисипи), Шарлотт (Северная Каролина), Канзас-Сити (Миссури).

Негативное отношение граждан в отношении автодорожных планов проявлялось по-разному; собираемые федеральным транспортным ведомством материалы демонстрировали, что протесты населения различались по форме и интенсивности. В одних метрополиях чиновники замечали лишь легкие признаки недовольства, не принявшего форму организованной деятельности протестных групп. В других городах оппозиционное движение достигало стадий правовых баталий, и когда население отстаивало свои интересы в залах судов. Из некоторых городов поступала информация, свидетельствующая о наличии в них взрывоопасной обстановки.

Итак, собираемые Департаментом по вопросам транспорта материалы стали еще одним подтверждением непростой реализации проекта автодорожного строительства. Протяженность автомагистралей, планируемых быть построенными на землях городов, составляла лишь небольшой процент от общей длины создаваемой дорожной сети, однако сооружение именно этих участков сопровождалось наибольшими проблемами.

Что хотелось бы отметить в заключении этой главы. Конечно, процесс такого масштаба, как сооружение автодорожной сети национального масштаба, не мог проходить абсолютно безболезненно, не вызывая чьего-либо недовольства или не затрагивая чьих-то интересов.

Можно ли говорить об абсолютной позитивности или негативности его результатов? Видимо, как и к большинству явлений общественной жизни, к нему нельзя применять только белые или черные цвета. Трудно оспорить тот факт, что за период «автомобильной революции» было сделано много положительного. Создание современной автодорожной сети стало весомым фактором экономического развития США, значимость которого трудно переоценить. Однако историки соглашались с тем, что процессы, происходившие в век расцвета автомобильной культуры, повлекли за собой и обширный ряд неоднозначных последствий, во всяком случае, для части населения страны. О некоторых из них мы расскажем в следующих главах книги.



Президент Джеральд Форд подписывает указ об амнистии уклонившимся от военного призыва. 1974 год. Томас О'Халлоран, Библиотека Конгресса США

Часть 5 Дороги соединяющие, дороги изолирующие...

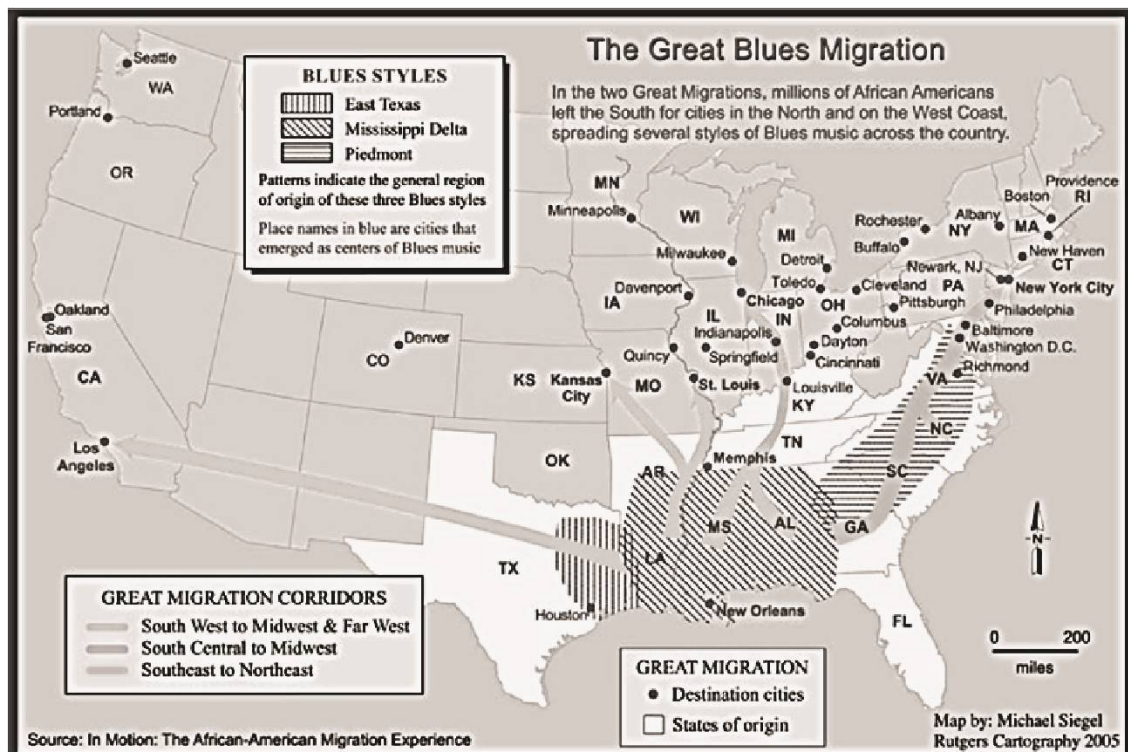
Глава 5.1 Движение в сторону расовой разобщенности: ведущие и ведомые

Реализация грандиозного проекта — сооружения национальной сети скоростных автодорог — повлекла за собой целый ряд соответствующих его масштабу последствий. Она стала триггером для множества социальных, экономических и общественно-политических перемен. Не стали исключением и проблемы расового характера; они оказались тесно вплетенными в сложный клубок внутривнутриполитических изменений.

Предоставив множество позитивных экономических результатов, победоносное шествие «автомобильной революции» сопровождалось и рядом негативных явлений. Автомобиль, казавшийся в начале прошлого века некоей «уравняющей силой» и давший людям из самых разных слоев населения возможность вести более динамичный образ жизни, тем не менее, в каком-то смысле послужил орудием сохранения и усиления социального и расового разделения.

Давайте поговорим о взаимозависимости между транспортной и жилищной политикой, проводимыми федеральным правительством, и проблемами расового характера, наблюдавшимися в США во второй половине прошлого столетия. Попробуем рассмотреть, какое влияние на положение расовых и этнических меньшинств оказала трансформация страны, вызванная к жизни тремя важными явлениями — интенсивной автомобилизацией, масштабным автодорожным строительством и процессами субурбанизации.

Как мы знаем, активно протекавшая в XX столетии субурбанизация страны формировала условия для своего рода территориального обособления части белого населения, принадлежавшего к среднему классу. Покидая традиционные городские районы, белые семьи переселялись в пригороды, формируя там поселения, фактически закрытые для «иных» категорий горожан.



Карта миграции афро-американского населения из южных штатов

Вспомним также о том, что XX столетие стало свидетелем масштабной миграции афро-американцев из сельскохозяйственных южных штатов в города северо-востока и запада страны. Спасаясь от безработицы и тяжелых условий жизни на землях аграрного Юга, они надеялись найти жилье и работу в промышленных центрах. Естественно, что с течением времени эти процессы привели к значительному росту негритянского населения в городах и существенной перенаселенности их цветных кварталов.

Наблюдавшиеся одновременно две волны динамических процессов — перемещения белого населения из городов в пригороды и миграции афро-американцев из аграрных штатов в промышленные регионы — имели своим следствием как усиление расовой сегрегации, так и ухудшение положения малоимущего, в основном цветного, населения городов. Как отмечали историки, зачастую эти люди оказывались в условиях расово окрашенной концентрированной бедности, изолированные от возможностей профессионального и социального роста. А постепенная передислокация деловой активности за пределы городов, вслед за белым населением, еще больше ухудшала и без того непростое положение городских жителей.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.