

ГЛАВА 4

КРАТКИЙ КУРС АМЕРИКАНСКОЙ ГЕОГРАФИИ

МЕГАЛОПОЛИС

В 1961 г. один французский географ опубликовал монументальный труд, посвященный высоко урбанизованному региону, расположенному на северо-востоке США. Профессор Жан Готтман двадцать лет исследовал этот регион, раскинувшийся на пространстве от южного Нью-Хэмпшира и северного Массачусетса до Вашингтона, округ Колумбия. Ученый настаивал на том, что это – «крайне специфический регион», и назвал его Мегалополисом.

Мегалополис сформировался вдоль северо-восточного побережья США за счет последовательного слияния крупных независимых районов-метрополий. По мере того как население этих городов росло, урбанизация выплескивалась за границу городов, охватывая маленькие поселки. Более крупные города-спутники, окружающие соответствующие центры, вносили свою лепту в разрастание города-ядра. Края таких городских регионов, подобные бахроме, сливались друг с другом, формируя экстенсивный урбанизованный регион.

Главной чертой Мегалополиса является «урбанизованность». В разной степени, городской тип занятости охватывает миллионы людей, живущих в этом регионе, и городские формы жизни здесь повсюду рядом. Офисные здания и многоквартирные дома, магазинчики и исполнские торговые центры, заводы, нефтеперерабатывающие предприятия, жилые районы, автозаправки, тысячи закусокных, торгующих гамбургерами, вперемежку со складами, предназначенными для временного хранения товаров, прибывающих морем или по железной дороге, или доставляемых трейлерами, – и так на всем протяжении этого района длиной 800 км.

Однако Мегалополис включает в себя множество зеленых островков – это парки и другие места для отдыха; кроме того, свыше 3 млн гектаров земли отдано под сельскохозяйственные угодья.

Несмотря на такой смешанный характер Мегалополиса, именно весомая урбанистическая составляющая региона делает его столь важным для США. Десять из 46 городов, имеющих население свыше 1 млн человек, по данным на 1990 г., входили в Мегалополис. В регионе проживает 17 процентов населения США – при этом площадь его составляет всего лишь 1,5 процента территории страны.

Средний доход на душу населения здесь весьма велик – выше среднего по стране – в силу того, что среди живущих здесь высока доля «белых воротничков» и лиц свободных профессий. Выделяются занятия, связанные с перевозками и коммуникациями, отчасти в силу того, что регион расположен на побережье. Примерно 40 процентов всех коммерческих международных авиапассажирских потоков зарождается в Мегалополисе. И почти 30 процентов американского торгового экспорта проходит через шесть основных портов этого региона.

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ МЕГАЛОПОЛИСА

Почему же именно эта часть США развивалась таким образом? Когда бы географ ни задавался подобным вопросом, в первую очередь речь обычно заходит о местоположении этого региона. И действительно, в случае Мегалополиса само расположение и специфика этого обширного урбанизованного региона дают некоторые ключи к пониманию того, как он возник и рос.

Многие характеристики Мегалополиса ясно проявляются в самих очертаниях региона. Расположенный на побережье, восточный край Мегалополиса глубоко вогнут. Полуострова выходят далеко в Атлантический океан. Острова рассеяны вдоль побережья, и некоторые из них достаточно велики, чтобы обеспечить существование самостоятельных общин. Заливы и устья рек врезаются, в сушу, точно так же как суша вклинивается в океан. Эта береговая линия увеличивает площадь соприкосновения земли с океаном, что, в свою очередь, облегчает возможности морских перевозок, удешевляя их по сравнению с перевозками в районах, где береговая линия более ровная.

Для процветания необходимо наличие хороших гаваней, а Мегалополис располагает рядом лучших гаваней в Америке. Северная часть Мегалополиса во времена последнего континентального оледенения была покрыта ледниками. Когда ледяной покров начал сходить, сформировались крупные речные водосливы. Речная эрозия оставила глубокие отметины в равнинном ландшафте побережий. Позже, после подъема уровня моря, устья в нижнем течении рек оказались затоплены, образовав эстуарии, океан «вклинился» в сушу. Руслу рек, возникших при

таянии ледников, образовали ряд гаваней, сыгравших свою роль в развитии Мегалополиса.

Другое серьезное наследие ледникового периода ощущается лишь в одном – двух районах данного региона. Массы земли, камней и скальных осколков, принесенных ледниками, остались в виде морен после их отступления. Серия мореновых гряд, оставленных ледниками, располагалась к югу от нынешнего побережья Коннектикута. Когда уровень моря повысился, морены превратились в остров, разросшийся за счет океанических отложений. Однако ширина его весьма невелика, и название Лонг-Айленд («вытянутый остров») весьма точно.

Лонг-Айленд двояким образом повышает ценность Нью-Йоркской гавани. Во-первых, значительно увеличивается длина береговой линии, пригодной для сооружения портовых сооружений, особенно учитывая их значение вдоль р. Гудзон. Во-вторых, когда городской ареал складывается вокруг большой, развитой гавани, его рост приводит к потребности в дополнительном пространстве. Рост Нью-Йорка был ограничен наличием пригодных для поселения хороших земель: к западу от р. Гудзон – наличием приливных болот в Нью-Джерси и эрозо-устойчивой базальтовой гряды Палисада. К востоку от Гудзона лежит лишь узкая полоска земли – остров Манхэттен. Но у восточного рукава реки расположен Лонг-Айленд – плоский, чуть покатый участок земли, в отличие от Нью-Джерси, незаболоченный. Такие районы Нью-Йорка, как Бруклин или Квинс, изначально развивались на западной оконечности Лонг-Айленда, и остров предоставлял достаточно места для дальнейшего расширения города к востоку.

Кроме того, что Мегалополис обладает множеством хороших гаваней, некоторые иные ландшафтные характеристики оказали положительное влияние на урбанистическое экономическое развитие этого региона. Климат здесь не особенно мягкий, хотя лето достаточно продолжительное и влажное, чтобы обеспечивать успешное земледелие. Почвы различны, однако по сравнению с почвами в глубине страны – в районе Балтимора, Мэриленда, Филадельфии и Пенсильвании – земли, прилегающие к Нью-Йорку, в большинстве своем несколько хуже.

Основные топографические особенности ландшафтов Мегалополиса к югу от Нью-Йорка способствуют урбанистическому развитию региона. По мере движения в глубь континента от Атлантического побережья, совершенно плоская прибрежная равнина сменяется пологим, часто перемежающимся холмами, ландшафтом плато Пидмонт. Это ребристое плато лежит у подножия старых, суровых скал. Верхний слой почв здесь часто подвержен эрозии, а плато выше, чем прибрежная равнина, находится над уровнем моря. Реки, текущие здесь, образуют

каскады небольших быстрых водопадов, вытянувшихся вдоль физиографической границы, известной как линия водопадов.

Первопоселенцы рассматривали линию водопадов как препятствие для навигации по рекам, но вместе с тем и как источник энергии. Поселения, возникшие вдоль линии, были максимально удалены от океана в глубь суши, но при этом доступны для морских судов. Кроме того, линия водопадов часто была границей судоходства, и поэтому товары, ввозимые в страну или, наоборот, экспортируемые из нее, доставлялись в эти поселения, где перегружались на другой транспорт. Благоприятную роль для развития этих поселений сыграло движение товаров, вывозимых из страны и доставляемых из центральных районов страны к границе морской навигации. Во многих случаях здесь мог быть налажен и процесс производства.

Эта область Северной Америки оказалась также расположенной на пути следования морских торговых судов, курсирующих между Европой и колониальными плантациями в Карибском бассейне и Южной Америке, или же в непосредственной близости от этих маршрутов, особенно тех, что вели из Америки в Европу. Порты, вокруг которых позже и разросся Мегалополис, были традиционными стоянками океанских судов и внесли довольно значительную лепту в торговлю между Старым и Новым светом, стремительно возросшую в XVIII и XIX веках.

Решающее значение для развития региона имело взаимное расположение ключевых городов и сельскохозяйственных районов внутри страны. Филадельфия и Балтимор быстро разрастались в силу того, что эти города были центрами соответствующих крупных регионов с развитым сельскохозяйственным производством. Пути сообщения с внутренними районами были проложены довольно рано и способствовали развитию городов, сосредоточивших в себе функции торговли. Для земель, лежащих за Бостоном, характерны скудные каменистые почвы, ландшафт здесь слишком неровен и поэтому неблагоприятен для обработки земли, однако холмы Новой Англии покрыты лесами с преобладанием сосны и деревьев твердых пород, идеальных для кораблестроения. Доступны также чрезвычайно богатые рыбой отмели вдоль побережья Новой Англии и дальше к югу, к району Чесапикского залива.

Однако самым наглядным примером огромного значения близости к путям сообщения является Нью-Йорк. Основное преимущество этого города состоит в том, что он расположен в начале наиболее естественного маршрута через Аппалачи. Речная система Гудзон-Мохавк, позже усиленная каналом Эри, наряду с железными дорогами и автострадами обеспечивает доступ к Великим озерам на западе, через которые, в свою очередь, открывается путь к внутренним районам страны. По мере увеличения плот-

ности и экономической активности населения внутренних равнин рос и объем продукции, доставляемой в ключевые города Мегалополиса на побережье. Более всего от роста этой торговли выиграл город, из которого открывался наиболее легкий доступ во внутренние регионы страны, то есть Нью-Йорк.

Во времена, когда Америка была колонией, увеличение торговли между Европой, Карибским бассейном и Американским материком привело к возникновению в крупных портовых городах к северу от Балтимора мелкого мануфактурного производства. По мере роста городской промышленности рос спрос на рабочую силу, вызывая поток иммигрантов из северо-западной Европы или привлекая в города значительное число бывших сельхозрабочих, за счет чего население городов увеличивалось. Банки и прочие финансовые институты вкладывали деньги в местное производство и кораблестроение. Развитие сферы услуг, оптовой и розничной торговли, формирование центров информации и управления способствовали дальнейшему наступлению городов, при этом наибольший рост был характерен для Нью-Йорка, Филадельфии, Бостона и Балтимора.

Самой необычной чертой данного региона является не сам факт роста городов, а то, что четыре крупных города, упомянутых выше, – позднее к ним прибавился пятый, Вашингтон – продолжают разрастаться в непосредственной близости друг от друга. Вашингтон, конечно, уникален, ибо, хотя он также расположен на линии водопадов, его рост был прямым следствием разрастания правительственных структур. Развитие же четырех других крупных городов, вместе со множеством городов поменьше, что протянулись вдоль оси Мегалополиса, в значительной степени определялось фактором экономической стимуляции. Экономический рост в XIX в. был столь велик и столь сильны были связи между внутренними регионами страны и интересующими нас четырьмя портами, что ни один из них не мог бы целиком пропустить через себя поток то-варов, идущих через соседей-конкурентов. К началу XX в. совокупные экономические ресурсы этих городов с примыкающими к ним внутренними областями страны достигли величины, соотносимой с ресурсами стального континента.

ГОРОДСКАЯ СРЕДА

На всем пространстве Мегалополиса именно урбанистические формы и функции придают данной территории четкое региональное единство. Высотные здания, оживленные улицы, тесная застройка и промышленные предприятия сочетаются здесь с многообразными культурными центрами: театрами, концертными залами симфонической музыки, художественными музеями и крупными

библиотеками. Порой также проявляются такие неприятные черты урбанизма, как разрушенные строения, перегруженность транспортных магистралей, загрязнение воздуха. Все это, как и многое другое, присуще городам Мегалополиса.

Эти характерные особенности мы обнаружим и у большинства крупных городов по всему миру. Отличием Мегалополиса является то, что урбанизм здесь выплеснулся далеко за границы главных городов, и по мере разрастания метрополий городские регионы начали сливаться. Мегалополис стал своего рода гигантской лабораторией для исследования структур городской жизни, а также специфических проблем города в их крайнем проявлении.

Согласно переписи 1987 г. средняя плотность населения в Мегалополисе весьма велика – 305 человек на кв. км. Естественно, плотность населения в некоторых округах на периферии региона составляет лишь 10–20 процентов от этой средней величины. Плотность населения возрастает по мере приближения к городам, пока на подступах к городу-ядру, не достигает крайне высоких значений. Так, например, в Нью-Йорке в 1987 г. плотность населения составляла 226 чел. на гектар, то есть свыше 22.660 человек на кв. км.

Какие еще черты городского типа организации жизни, присущие региону в целом, связаны с показателями плотности населения? Современные города по большей части возникли вследствие того, что определенная экономическая деятельность «прижилась» в некоем месте. Когда принимается решение о переезде или переносе бизнеса в город, выбор предопределяется открывающимися при этом экономическими преимуществами, и они настолько серьезны, что множество людей живут рядом друг с другом – часто гораздо ближе, чем им хотелось бы – и мирятся с многими негативными последствиями ради выгоды городской жизни.

При этом все большее число горожан старается свести к минимуму неудобства жизни в городе, переселившись загородных поселков. Из маленьких городков, районов загородной застройки и сельских коттеджей бывшие горожане ездят к месту работы, покрывая значительные расстояния. Однако такой процесс «рассредоточения» населения не ведет к снижению «скученности» в городах, а лишь к замещению одних жителей, постоянно сталкивающихся с этим явлением, на других. Процесс этот коснулся и проблемы наличия рабочих мест для населения соответствующих регионов; сегодня значительно меньше жителей с окраин метрополий считает необходимым ездить на работу в центр.

Ключевой компонент урбанистического пейзажа – пути сообщения. В целом стоимость перемещения прямо про-

порциональна расстоянию. Поэтому вся деятельность сосредоточена в городах, что позволяет свести издержки на перемещение к минимуму. О том, какое значение для урбанистических регионов имеет возможность добраться из одного места в другое, свидетельствует сама доля земель, отданных под пути сообщения – это улицы, линии метрополитена, автострады, мосты, туннели, тротуары и автостоянки. В относительно старых городах, составляющих основу Мегалополиса, деловая часть города застраивалась во времена, когда ездили на лошадях или ходили пешком, поэтому в них лишь 35 процентов площадей в центре города отданы путям сообщения. В новых городах, в большинстве своем возникших уже после появления автомобиля, пути сообщения занимают гораздо большую площадь.

Не менее важны, хотя не столь заметны, пути сообщения иного рода. Обмен информацией и идеями в городах обеспечивается за счет интенсивного развития телефонных, телеграфных, телексных и иных сетей коммуникации. Десятью лет назад центральные деловые районы больших городов были опутаны паутиной телефонных линий, свидетельствующих о интенсивности коммуникаций: сегодня телефонные линии соединены в кабели и убраны под землю.

Возможно, первопричиной, ведущей к возникновению путей сообщения, является географическое разделение предложения и спроса. С экономической точки зрения, если где-либо возникает спрос на изделие или услугу, спрос будет удовлетворен в ином месте. Как следствие появляются пути сообщения.

Ясно, что все это применимо и к городским ландшафтам. Множество видов жизнедеятельности сосредоточено в городах на небольшом пространстве. Некоторые виды функциональной деятельности имеют тенденцию группироваться вместе, тогда как другие рассредоточены по всему региону. Поскольку деятельность, осуществляемая в городе, многообразна, возникает стимул к созданию средств сообщения между различными производствами или между зонами со сходным производством. Если нанести на карту соответствующие виды экономической активности, обнаружится, что землепользование носит этих районах чрезвычайно смешанный характер.

Концентрация населения, так же как типичная для города экономическая деятельность, требуют функциональной поддержки. Традиционно организованные в органы городского управления и действующие соответствующим образом, эти общественные службы с точки зрения экономиста лишь косвенно участвуют в процессе производства, однако необходимы для коммерции и промышленности.

Кроме служб, отвечающих за водо- и энергоснабжение, канализацию и уборку мусора, в городах существуют полиция и пожарные, службы развития и обслуживания транспорта, охраны здоровья, регистрации и учета населения, образовательные институты и многое другое.

В больших городах эти службы настолько пронизывают всю жизнь полиса, что создаются бесчисленные государственные структуры, призванные их контролировать. Так, если рассматривать крайний случай, в регионе Нью-Йорка в 1982 г. действовало более 1550 административных органов.

Другой важный компонент городского ландшафта связан с тем, что необходимо обеспечить легкий и быстрый доступ ко всем районам города. Этот принцип отнюдь не всегда был определяющим в градостроительстве. В основе первоначального плана застройки большинства городов Мегалополиса лежал простейший принцип прямоугольной решетки, популярный в XVII и XVIII веках.

По мере роста городов стало ясно, что такая планировка затрудняет сообщение внутри города. Так, прямоугольная решетка предполагает наличие множества улиц, пересекающихся под прямым углом. Транспортный поток вынужден останавливаться на каждом перекрестке, а с ростом интенсивности движения эти паузы возрастают. К 1900 г. население Балтимора, и Бостона превышало 500 тыс. человек, в Филадельфии проживало около 1,3 млн, а население Нью-Йорка достигло 3,5 млн человек. Основные проблемы, связанные с использованием автомобилей, были тогда еще в будущем, но уже в центрах этих городов наблюдались серьезные скопления второстепенного транспорта.

В начале 50-х годов произошли изменения, которые привели к стремительному расширению городских ареалов и увеличению числа автомобилей. В городах возросла доля работоспособного населения, живущего вдали от места работы. Подобная структура расселения привела к тому, что поездки на работу в общественном транспорте стали экономически нецелесообразны. Скорость и гибкость автомобильных перевозок оказалась экономическим фактором, ускорившим переход от доставки грузов на малые расстояния по железной дороге к широкому использованию грузовиков. Дорожные специалисты в ответ на это стали выступать за строительство окружных дорог на границах городов и многополосных скоростных автострад, что позволяло разделить внутригородское сообщение и транзитные автопотоки. Отчасти успешно реализованные на практике, эти и другие изменения также увеличили потребность в создании эффективных путей сообщения, соединяющих центр города, его районы и периферию. Схемы движения, обеспечивающие доступ к той или иной

части города, стали более гибкими и более сложными в управлении.

Все это указывает на еще одну особенность городского ландшафта: это ландшафт изменяющийся. Десятки тысяч новых жителей ежегодно приезжают в крупные города типа Нью-Йорка или Филадельфии. Еще большее число людей оседает в городах-спутниках или на окраинах. Здания разрушаются, возводятся новые. Изменяется конфигурация улиц, изменяется специализация каких-то районов города, и потоки людей, товаров и идей меняют в соответствии с этим свои направления.

Такого рода изменения наблюдаются во всех главных регионах Америки, но что касается Мегалополиса, то, по сути, именно эти изменения его и создали.

СТРУКТУРНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ВНУТРИ МЕГАЛОПОЛИСА

Возможно, наиболее фундаментальным и далеко идущим изменением, коснувшимся Мегалополиса за последние 40 лет, было разрастание площадей, занятых метрополиями. Более всего раздвинул свои границы Нью-Йорк, что было вызвано ростом населения, но Бостон, Филадельфия, Балтимор и Вашингтон также значительно расширились. Нью-Йорк изначально отличался как самым большим населением, так и наиболее высокой концентрацией интенсивных производств, однако и три других портовых города обладали солидными предпосылками для роста. В то же время федеральное правительство резко расширило сферы своей деятельности. Округ Колумбия (Вашингтон и округ Колумбия – фактически одно и то же) оказался к тому времени слишком мал, чтобы вместить всех сотрудников отпочковывающихся друг от друга служб управления и растущее население, занятое обслуживанием последних: кормящее, одевающее их и прочее. Развитие города привело к тому, что он выплеснулся за отведенные границы, захватив некоторую территорию соседних штатов: Вирджинии и Мэриленда.

Расселение городских жителей за пределами городов наложило свой отпечаток на деятельность сельского населения в районе Мегалополиса. По мере роста городского населения увеличивалась потребность в продуктах питания, поступающих из сельских районов. Чтобы накормить десятки миллионов людей, живущих в урбанистическом Мегалополисе, необходимо было поставлять продукты не только со всей Америки, но и из-за границы. Фермеры же, занятые сельским хозяйством на землях, примыкающих к городам Мегалополиса и пригодных для обработки, предпочли специализироваться на производстве дорогих или скоропортящихся продуктов питания. Молочные продукты, помидоры, салат-латук, яблоки и ряд других выращиваемых интенсивными методами «столовых

культур» заняли главенствующее место в сельском хозяйстве региона.

По мере того как на землях, примыкающих к городу, плотность населения увеличивалась, а экономическая деятельность приобретала все более интенсивный характер, росла и цена на землю. Так, ферма площадью 60 гектаров, приобретенная 10 лет назад в качестве сельскохозяйственных угодий за 20 тыс. долларов, сегодня может быть продана для освоения под строительство за 1 миллион. А покупатель же, в свою очередь, разделив эту землю на 250 участков по 0,2 гектара, проведя коммуникации и распланировав улицы, может продать каждый участок по 25 тыс. долларов, то есть в общей сумме за 6,25 млн долларов.

И даже если семья фермеров может устоять перед искушением столь выгодной сделки, налоги на землю резко возрастают до уровня налогообложения земли в городе, по мере того как земли предместий начинают поглощаться городом. Покуда за землепользованием не был установлен надзор, призванный сохранить земли, используемые в качестве сельскохозяйственных угодий, единственный способ остаться на земле, доступный фермерам, заключался в приобретении интенсивных технологий, ориентированных на производство дорогостоящей продукции.

Расширение городов и связанная с ним переориентация сельского производства в Мегалополисе происходила вдоль путей сообщения между городскими населенными пунктами, являющимися узловыми для региона. Между городами Мегалополиса весьма рано возникло интенсивное движение. Когда люди, продолжающие работать в крупных городах, меняли место жительства, они, естественно, в первую очередь отдавали предпочтение тем местам, откуда было легко добираться до работы. Артерии автострад и, в меньшей степени, пригородные железнодорожные ветки и основные дороги, обеспечивающие доставку продуктов из сельской местности, стали направляющими, вдоль которых прежде всего и дальше всего растекалось городское население. Как следствие, слияние городских районов происходило в первую очередь вдоль путей сообщения между городами. А потребность «приблизить» город заставляла улучшать дороги.

С ростом населения отдельных городских ареалов также изменялась и его структура. До 1910 г. города Мегалополиса принимали значительное число эмигрантов из Европы. Эмигранты въезжали через тот или иной крупный порт Мегалополиса, как правило, через Нью-Йорк. Те, кто не отправлялся дальше на запад в сельскохозяйственные районы или городские центры Среднего Запада и Великих равнин, оседали в городах Мегалополиса, обычно образуя национальные коммуны.

Когда в Европе началась Первая мировая война, приток эмигрантов прекратился, но начался новый поток переселенцев в Мегалополис. Прежде слабый ручеек черных мигрантов из южных штатов стал расти. Черные переселенцы и группы белых выходцев из сельской местности селились по тому же принципу, что и европейские эмигранты: большинство черных жителей Мегалополиса оседало в тех же районах, где уже жило черное население.

Черная миграция продолжалась вплоть до середины века, плотность населения росла, а это влекло за собой «исход» из районов, к которым тяготели соответствующие социальные группы. Часто после многих десятилетий роста населения в границах города плотность черного населения начинала возрастать и за пределами районов его традиционного проживания.

В последние годы проявились два совершенно новых аспекта изменений в структуре городского населения. Эти изменения носят национальные масштабы, однако наиболее драматичную форму они приобрели в самых крупных и старых городах, к числу которых относятся порты Мегалополиса.

В конце 60-х годов впервые в истории США люди стали покидать ареалы наиболее крупных городов – это

относилось как к метрополиям, так и к городам-спутникам, причем отток населения превышал его приток. В основном люди оседали в городах поменьше, маленьких городишках и в сельской местности, где-нибудь на полпути между крупными городами.

Затем произошло «взрывное» появление многоэтажных офисов, компактно сосредоточенных в тех или иных районах метрополий. Возведение новых офисных небоскребов из стекла и бетона, начиная со второй половины 70-х годов, изменило облик деловой части многих городов страны. Однако этот процесс вскоре выплеснулся за пределы крупных старых городов. Скопления офисов стали возникать и в городах-спутниках, во много раз превысив суммарную площадь офисных пространств в старых деловых центрах. Это изменение было связано не столько с местожительством тех, кто работал в офисах, сколько с изменением локализации различных видов деятельности и маршрутов передвижения населения.

Городские районы, как мы видим, постоянно изменяющийся ландшафт и изменения в Мегалополисе соответствуют необычному характеру этого региона. Изменения продолжают, они весьма радикальны, а их масштаб несопоставим с изменениями в любой другой точке земного шара. ■

