

МІСТОБУДУВАННЯ США 1900-1930 рр.

Постановка проблеми. Наприкінці XIX - початку XX ст. потрібні були реконструктивні перетворення найбільших міст США. Разом із розвитком промисловості прискорився процес концентрації виробництва і централізації капіталу, що тягло за собою прискорення урбанізації країни [1]. Характерне для американського міста цього періоду значне зростання Нью-Йорку вимагало містобудівних перетворень. До 1900р. (за 50 років) його населення збільшилося в 100 разів і досягло 4 млн осіб. Ріст населення в великих американських містах супроводжувався надзвичайним ущільненням забудови. Такі тенденції є дуже показовими з погляду урбаністики та містобудування, тому потребують глибшого розгляду.

Мета роботи: розкрити процеси становлення міст США у першій третині XX століття та їхні особливості з погляду урбаністики.

Аналіз останніх публікацій: проблему розвитку історії архітектури в США XX століття з погляду загальної історії архітектури розглядали: А.В. Іконников, Ю.Ю. Савицький, М.П. Билинкін, С.О. Хан-Магомедов, Ю.С. Яралов, Н.Ф. Гуляницький; критичні студії щодо нових міст розглядав Е. Соґа, помилки у проектуванні міст вивчав Ж. Макґроу, зміну в підходах до урбанізації американських міст вивчали Duany A., Plater-Zyberk E., Speck J.

Основна частина:

Характерний план американського міста XIX в. - прямокутна сітка. Найчастіше вона розбивалася по меридіанах і широтах. У різних містах США ця сітка набувала різних особливостей. Зокрема, в плані Нью-Йорка сітка вулиць має невелике число «авеню» - вулиць, що йдуть у напрямку північ-південь, і численних «стріт», що перетинають їх під прямим кутом [2]. Типовий приклад прямокутного плану-

вання американського міста дає план Чикаго 1908 року, прямокутна сітка містить по 50 міських кварталів у кожному квадратному кілометрі. Прямокутне планування території міста створює в багатьох сенсах зручні й економічні ділянки, які можна розбивати найпростішим способом. За правильної орієнтації прямокутне планування може забезпечити житловим будинкам вдале місце відносно сонця й переважних вітрів. Прямокутна система планування втрачає свої позитивні якості в великих містах унаслідок труднощів в окремих районах і особливо коли міста лежать на нерівній місцевості (Сан-Франциско). Подовження діагональних маршрутів за ступеневою лінією прямокутної сітки вулиць сягає 29%.

За планом Сан-Франциско, що розробив 1906 р. Р. Бернхем, місто поділено на кілька районів відповідно до рельєфу, берегової лінії моря, пагорбів, озер і сформованих парків. У кожному районі створювали дрібну прямокутну вуличну мережу, розчленовану великими діагоналями. У проекті виявляли насамперед громадські простори міста, його транспортні та піші артерії, майдани й парки. Через те, що реальну складність спілкування держави та приватних власників не враховано, розроблений проект удалося реалізувати лише частково.

Подібні ідеї та прийоми були притаманні генеральним планам розвитку Чикаго 1909 р., де Бернхем також запропонував «прорубати» діагоналі у старій прямокутній сітці вулиць. Заразом кожна з діагоналей кілька разів на своєму протязі ламалася, що дало змогу уникнути монотонності та схематичності. В умовах одержання величезних прибутків від будівництва й торгівлі нерухомістю американські міста багато в чому розвивалися під впливом діяльності підприємців без участі професій-

них містобудівників. Розвиток автомобільної промисловості та поширення у країні автомобільного транспорту спричинили цілий ряд наслідків. Стара безсистемна забудова міст, не розрахована на інтенсивний міський рух, вступила в суперечність із потребами автомобільного транспорту, що призвело до поглиблення кризи американського міста і змусило міську владу великих міст заопікуватися проблемами міського руху [1].

Не маючи змоги реконструювати вуличну мережу, міська влада задовольнялася проведенням півзаходів: так, у кількох містах пробивали діагональні проспекти через традиційну для американських міст прямокутну сітку вулиць, деякі вулиці розширювали, будували естакади, транспортні розв'язки. Проблема безпеки на дорогах дістала першорядне значення, бо число жертв на дорогах колосально зросло, перевершуючи чисельність утрат США у війнах [1]. Спробою комплексно розв'язати загострену транспортну проблему в сучасному місті, було створення Редберну - передмістя Нью-Йорку (архітектори К. Стайн і Г. Райт), що дістав назву «місто моторизованого століття». В основу планування Редберн поклав так звані суперблоки. Оригінальною була й ідея функціональної диференціації транспортних артерій: дороги навколо суперблоків, що зв'язують між собою окремі частини містечка, і шосе, що ведуть за його межі. Ці всі транспортні артерії відокремлені від піших стежок, що перетинають територію суперблоків. У місцях перетину прокладено підземні переходи або збудовано піші містки. У територію суперблоків, недоступних для наскрізного проїзду, впроваджено глухі кути, навколо кожного з них концентруються 15-20 будинків. Задня сторона будинків зв'язується з системою піших доріг суперблоку. Редберн проектували як місто, що має свою промисловість, однак цю ідею не вдалося здійснити через кризу. Проте закладені в Редберні містобудівні ідеї впливали на дальшу практику. [1]

Для США, де традиційним було використовувати під забудову вузькі довгі

ділянки, що лежать уздовж доріг, звернутися до суперблоків, тобто до великих житлових масивів із великим озелененим внутрішнім простором, оточеним будинками, було новим прийомом (уперше суперблоки застосовано в міському районі Нью-Йорка Саннісайд, проекту тих самих авторів).

Великого розмаху дістало дорожнє будівництво. Шосе, що пов'язують міста між собою і з передмістями і приносять колосальні прибутки спеціально створеній дорожній управі (завдяки податкам за користування), послужили стимулом до розвитку муніципальних утворень нового типу. Систему планування в них підпорядковано завданню відділити житло від автомобільного транспорту і гарантувати безпеку пішоходців. За чверть століття, що минули після опублікування капітально складеного проекту районного планування (1929 р.), Нью-Йорк значно змінився. Населення міста зросло з 10,9 до 13 млн. осіб. На заході (у Джерсі-Сіті, Нью-ару, Байонні та Патерсоні) промисловість концентрувалася далі, тоді як північ і схід (т. Е. Бронкс, Квінс і Бруклін) розвивалися головню коштом осідання тут людей. Манхеттен (і особливо південна його половина, попри спроби вкраплювати в неї житлові квартали) щоразу більше перетворювався на позбавлений постійних мешканців суцільний діловий район. А що житло і праця зайняли полярно протилежні територіальні позиції, то рух зі сходу на захід і з заходу на схід (у Манхеттен і транзитом крізь нього в обидва боки) значно зріс.

Однак однієї транзитної магістралі, що перетинає Манхеттен у широтному напрямку, було явно недосить. Тому планувальна комісія передбачила два інших поперечних пробиття: перше з них, що дістало назву Середньої трансманхеттенської магістралі, лежало між 29-ю і 30-ою вулицями (поблизу Пенсільванського вокзалу і хмарочоса Емпайр-Стейтс); друге ж задумали на зразок розгілля, що виходить кінцями до Манхеттенського і Вільямбурзького мостів. Тунелі Лінкольна і Голландський прив'язували до західних кінців обох магістралей за допомогою складних

розв'язок. З цих двох поперечних артерій Манхеттену першочергові шанси на реалізацію має Середня магістраль. Її проект складено у двох варіантах: тунельному та надземному. Затим що тунельний варіант розцінювали в 145 млн. доларів, а надземний, як максимум, у 91 млн. - схвалення отримав останній.

У містобудівному проектуванні Середня трансманхеттенська магістраль - унікальне явище. Симетрично піднімаючись від набережних обох річок, вона досягла б рівня другого поверху й на цьому рівні тяглася над Манхеттенським островом по географічній паралелі. Разом із узвозами наростала й кількість стрічок руху. Аж до Другого й Десятого проспектів (зі сходу й заходу) полотно магістралі розраховували на чотири стрічки руху, але в середній частині Манхеттену воно несло на собі вже шість смуг. Узвози в тунелі Лінкольна і Квінс Мідтаун перетворювали цю дорогу на широтний діаметр усієї Нью-Йоркської конурбації.

Проект цивільного центру Нью-Йорка переконливо показав неприпустимість одностороннього, вузько функціонального підходу до розв'язку великих містобудівних завдань, що вимагають комплексного архітектурно-планувального мислення, як і високої художньої майстерності. Але, на жаль, Нью-Йорк виявився не одиноким «постраждалим містом». У Бостоні, Балтіморі, Торонто, як і в багатьох інших американських і європейських містах, спостережено аналогічні явища. Авторів проекту - інженерів і архітекторів - цікавили тільки утилітарні питання [2].

Тридцять років є роками відносного поступу американського житлового будівництва. Однак прагнення найефективніше використовувати ділянки призвело до появи низки характерних планувальних засобів, що давали змогу забудувати квартали якнайщільніше. Надмірну щільність забудови спостережено і в малоповерховому будівництві. Територію дрібнили на малі володіння, природне середовище знищували. Мала висотність буді-

вель, близькість до землі разом не створювали справжньої близькості до природи. Виникали неозорі простори екстенсивної забудови, що абсолютно ізолювали людей від природного середовища.

Висновки: за цей період в Америці з'явилися нові міста, деяким з яких вдалося забезпечити мешканців вищою якістю життя, водночас іншим - не вдалося [3]. Важливим чинником успіху цього завдання може бути відкритість, креативність і гнучкість міських планувань і жителів міста, їх уміння пристосовуватися до мінливих умов середовища. Поєднуючи в собі функції міського центру і передмістя, міста трансформують відносини між територією і її жителями [4]. Причому це відбувається, певно, не тільки в США, але і по всьому світу. Але, попри це, досвід американського містобудування початку ХХ століття є важливим внеском у розвиток урбаністичних досліджень, бо саме на основі цього досвіду сучасні містобудівники розвинули нові урбаністичні ідеї [5]. Тому потрібен глибший аналіз у цьому напрямі для кращого розуміння розглянутих процесів, бо містобудування має в собі соціальні, економічні, технологічні, природоохоронні та політичні аспекти, що самі собою досить складні і є широким полем для дослідження.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Всеобщая история архитектуры в 12 томах. Том 11. Архитектура капиталистических стран ХХ в. / Под редакцией А. В. Иконникова (ответственный редактор), Ю. Ю. Савицкого, Н. П. Былинкина, С. О. Хан-Магомедова, Ю. С. Яралова, Н. Ф. Гуляницкого. – 1973. – 887 с.
2. Новые магистрали и «лоскутная» реконструкция Нью-Йорка [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://townevolution.ru/books/item/f00/s00/z0000016/st059.shtml>.
3. Soja E. Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions, Malden, 2000.
4. McCrory J. The Edge City Fallacy, 2013.
5. Duany A., Plater-Zyberk E., Speck J. Suburban Nation: the Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream // North Point Press, Macmillan, 2011.