

Как автомобили подорвали мобильность¹

Пэрис Маркс

На большей части земного шара сегодня доминируют автомобили. В послевоенную эпоху, особенно на Западе, из-за малоэтажной застройки города начали расползаться вширь, отчего становилось все труднее добраться куда-либо, не имея собственного транспорта. В наше время, по мере того как поколения, сменявшие друг друга, последовательно усугубляли этот процесс, многим трудно даже представить себе альтернативу городу, ориентированному на автомобиль. Владение транспортным средством – это не выбор, а необходимость, и было бы глупо утверждать обратное.

В этом нас убеждала бросающаяся реклама и индустрия развлечений, которая подчеркивала желанность автомобиля, при полной поддержке со стороны средств массовой информации. Наши города, в которых доминируют автомобили, выглядят для нас естественными. Можно даже утверждать, что автомобиль символизирует наши ценности, обеспечивая нам непревзойденную скорость передвижения и даря индивидуальную свободу. Нам говорят, что наши города должны быть такими, каковы они сейчас, потому что это лучший способ их существования; потому что это то, чего хотят люди. Почему мы должны отказаться от этого в пользу ненадежных или неопределенных альтернатив?

В то же время предполагается, что технологии развиваются однонаправленно – путь, пройденный нами от колеса до смартфона, был частью долгого пути инноваций, – но эта кажущаяся неизбежность каждый раз наступает только в результате процесса подрывных и часто насильственных изменений. Миллиардеры, извлекающие выгоды из этих инноваций, хотят, чтобы мы поверили, что они в конечном итоге приведут нас к желаемой утопии, возможно, даже к жизни в открытом космосе или на Марсе. Но это выхолощенный пересказ реальной истории, специально сочиненный для нужд современной технологической индустрии капитализма, который хочет, чтобы мы поверили, что другого пути у нас просто не было. Доминирование Кремниевой долины и тот тип технологического развития, который сложился в ней, являются, по словам ее руководителей, естественным результатом этого линейного прогресса. Ставить под сомнение эту идею – значит ставить под сомнение само понятие прогресса.

До компьютеров и интернета той доминирующей технологией, которая «подрывала» наше общество, был автомобиль. Он изменил не только наш способ передвижения, но и то, как мы живем и работаем, и оказал огромное влияние на климат нашей планеты, являясь од-

Пэрис Маркс, магистр городской географии (Университет Макгилла), аспирант, Оклендский университет, писатель, обозреватель научных технологий.

Будущее, ориентированное на пригородные автомобили, открывало рыночные возможности для автомобильных компаний, застройщиков и производителей потребительских товаров. Их совокупного влияния в сочетании с блестящей маркетинговой кампанией оказалось достаточно, чтобы заставить политических лидеров откликнуться на их требования и направить значительные ресурсы на реализацию их видения будущего.

Перестроив способы общения, развлечения, покупки товаров и многое другое, компании, процветающие благодаря распространению интернета во всех уголках земного шара, теперь обращают свой взор на физическую среду, уделяя особое внимание транспортной системе. Однако после столетия жизни в городах, построенных для автомобилей, мы должны с осторожностью относиться к принятию масштабных генеральных планов, в которых не учитываются все последствия того, как элитные предложения могут отразиться на остальных людях.

В следующей главе автор доказывает, что нам нужна более совершенная транспортная система и, как следствие, более совершенные города. Автор обращается к истории автомобилестроения, чтобы проиллюстрировать, как транспортные системы – как в городах, так и за их пределами – перестраивались на протяжении XX века, чтобы освободить место для автомобиля, и как эти изменения не были востребованы обществом, а скорее осуществлялись вопреки его желанию капиталистическими интересами.

Аргументация автора не сводится к тому, что современным городам не нужна существенная перестройка транспортной системы, равно как и не нужно переосмысливать подходы к городскому планированию. В последние годы все чаще обсуждается необходимость отказа от ориентированного на автомобили развития в пользу приоритета пешеходов, велосипедистов и общественного транспорта для создания более плотных, экологичных и прогулочных сообществ. Однако прогресс идет слишком медленно, учитывая вред и несправедливость существующей системы. Там, где изменения все же происходят, нередко они приносят пользу только богатым, исключая бедных и рабочий класс.

1. Marx P. (2022) Road to Nowhere. London: Verso. P. 9–35. Перевод с английского Алексея Снигирова.

ним из крупнейших источников углеродного загрязнения. Оглядываясь в прошлое, может показаться, что все эти события были предопределены: изобретение автомобиля привело к тому, что городские планировщики изменили конфигурацию улиц, отдав приоритет автомобильному движению. Развитие новых методов производства сделало автомобили более доступными, и со временем они стали товаром массового потребления, в результате чего центры городов превратились в перманентные автомобильные пробки, а на окраинах городов стали разрастаться пригороды. Люди переезжали в пригороды, чтобы жить подальше от автомобильной суеты, оставляя центры городов пустыми.

Хотя этот сценарий в том или ином виде повторялся после Второй мировой войны в городах Соединенных Штатов, Канады и некоторых стран Европы, он определенно не был отлит в бронзе в тот момент, когда в 1908 году был собран первый Ford Model T. Подобный технологический детерминизм, преподносящий определенную технологию в качестве основного фактора формирования городов в прошлом веке, игнорирует наличие множества других факторов, которые сталкивались в борьбе за будущее направление развития улиц, городов и даже стран. За этими факторами стояли группы людей с разными взглядами на роль новых автомобильных технологий как части более широкого понятия урбанистического ландшафта. Большие группы горожан тревожило то, какое влияние автомобиль оказывает на сложившиеся сообщества и на людей, которые в них входят. Они были обеспокоены вопросами общественного блага и хотели сохранить коллективное здоровье своих соседств.

Впрочем, представители влиятельных деловых кругов не жили в районах, страдавших от автомобилизации, и видели в автомобиле не только преимущества личной мобильности, но и возможность получать невероятные прибыли, вытекающие из превращения автомобиля в товар массового спроса. Они не останавливались ни перед чем, чтобы достичь этой цели – продать как можно больше автомобилей. Направление развития технологий, оказавшись в таких руках, будет неизбежно совпадать с направлением, в котором движется капитализм. Только через понимание той роли, которую группы влияния играли в управлении изменениями в прошлом, мы сможем ясно осознать, что сегодняшние усилия технологической индустрии по развитию городского транспорта являются частью гораздо более длительного и глобального процесса по изменению элитами города в соответствии со своими интересами.

Городские улицы конца XIX – начала XX века не имели ничего общего с теми, которыми мы пользуемся сегодня. Ровное дорожное покрытие было редкостью, так как асфальт – смесь битума и щебня – был запатентован лишь в начале 1900-х годов. Большинство улиц имели грунтовое покрытие, в мокрую погоду превращающееся в жидкую грязь. Часть улиц мостили булыжником или засыпали гравием. Хотя и в те времена улицы использовались для передвижения по городу, они работали совсем по-другому. Уличное пространство не было исключительной прерогативой автомобиля, с огнями светофоров на каждом перекрестке и парковочными местами вдоль пешеходных тротуаров, – автомобилей было так мало, что их можно было не принимать во внимание. Вместо этого пространство между фасадами домов делили между собой конные повозки, трамваи, велосипедисты и пешеходы. Люди могли пересекать улицу по диагонали, задержаться на середине для разговора или купить что-то у уличного торговца. Это было место, где никого не удивляли даже играющие дети, особенно если мы говорим не о центральных проспектах. Улица была общим пространством, в котором все передвигались с относительно низкой – по сравнению с сегодняшней – скоростью, что позволяло, несмотря на то что все пользовались одним и тем же участком дороги, ориентироваться в своих взаимодействиях. Но городская жизнь уже начала меняться.

Ключевые слова: транспорт; транспортное планирование; городское планирование; город для автомобиля; модернистский город

Цитирование: Маркс П. (2023) Как автомобили подорвали мобильность // Городские исследования и практики. Т. 8. № 1. С. 15–31. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp81202315-31>

Пешая ходьба по-прежнему была основным способом передвижения, а это означало, что те места, где люди жили, делали ежедневные покупки и работали, должны были находиться в непосредственной близости друг от друга. По мере того как все больше людей стекалось в города, они селились все теснее, часто в непригодных жилищах, а отсутствие доступа к проточному водопроводу и системе канализации до начала XX века оставалось серьезной проблемой. Санитарные проблемы поджидали людей и снаружи их жилищ: многие улицы были узкими, перекрывая доступ солнечному свету, а неэффективный дренаж способствовал распространению болезней, передающихся через воду. Не улучшало ситуацию и то, что проезжую часть покрывал конский навоз, а брошенные на улице мертвые животные были обычным явлением.

К 1890-м годам трамваи и велосипеды начали разрушать привычные схемы городской мобильности и изменять некоторые аспекты городского планирования. Исследователи транспорта Джон Фалькоччио и Герберт Левинсон писали, что каждый раз, когда появлялась новая транспортная технология, скорость движения увеличивалась, «и каждый раз, когда увеличивалась скорость движения, увеличивалась площадь территорий, используемых для роста городов, а плотность населения уменьшалась» [Falcocchio, Levinson, 2015]. Сегодня мы можем видеть результаты этих процессов в автомобильной инфраструктуре и ландшафтах бывших пригородов, застраивавшихся на протяжении многих десятилетий. Реакция правительств и бизнеса на новые транспортные технологии помогла городам встать на путь приспособления к новым скоростям передвижения и постепенно расширять свои границы.

До появления трамвая, железной дороги и омнибуса на окраинах городов селились состоятельные люди, которые имели возможность добраться до своего дома на собственном конном экипаже. Но общественный транспорт сделал возможной коммерческую застройку этих территорий, порождая жилые зоны, сосредоточенные вокруг трамвайных остановок и железнодорожных станций, откуда растущее число пассажиров стало по утрам ездить на работу и вечером возвращаться обратно. В больших городах, таких как Нью-Йорк и Лондон, такие территории возникали также вокруг станций метрополитена.

Учитывая недовольство избыточной скученностью проживания, расширение

городской зоны выглядело привлекательным вариантом как для реформаторов, которые хотели решить проблемы санитарии и перенаселенности, так и для операторов общественного транспорта и застройщиков, которые получали прибыль, строя новые жилые кварталы. Трамвайные линии принадлежали частным компаниям, а пригороды гарантировали им стабильный пассажиропоток. Пригороды в то время не имели ничего общего с тем, что мы называем этим словом сегодня, поскольку в них не нужно было предусматривать место для автомобилей, но они положили начало тенденции, которая продолжалась по мере появления новых и более быстрых возможностей перемещения в городах.

Велосипеды были известны на протяжении большей части XIX века, но до конца 1880-х годов они использовались в основном мужчинами, а женщины ограничивались прогулками на двухместных тандемах или парными поездками с мужчиной. У популярного велосипеда «пенни-фартинг» было огромное переднее колесо, которое наездник вращал педалями непосредственно, безо всякой передачи. Он позволял передвигаться довольно быстро, но им было трудно управлять, и он был слишком высоким, чтобы ноги наездника доставали до земли. Изобретение «безопасного» велосипеда с двумя колесами одинакового размера и цепным приводом – по сути, эту же конструкцию мы используем сегодня – привело к велосипедному буму в 1890-х годах и сделало этот транспорт удобным и доступным практически для любого человека. Женщины, в частности, обрели новое чувство свободы от обладания персональными велосипедами.

По мере роста популярности этого вида транспорта велосипедисты начали требовать улучшения дорог, чтобы сделать свое передвижение более безопасным, быстрым и приятным. В 1904 году национальная дорожная перепись показала, что в Соединенных Штатах только 7% дорог имеют твердое покрытие, остальные 93% – грунтовые [Southworth, Ben-Joseph, 1995]. К требованиям велосипедистов присоединились автомобилисты, когда на рынке появились Ford Model T и другие ранние автомобили. И хотя дороги с твердым покрытием позволяли автомобилям двигаться намного быстрее, чем велосипедам, и в конечном итоге автомобили почти полностью вытеснили с улицы велосипедистов вместе с другими участниками дорожного

движения, было еще неясно, как автомобили будут трансформировать мобильность на своем пути к повсеместному доминированию.

В городах начала XX века автомобили «обеспечили своим богатым владельцам свободу в форме быстрой, гибкой и индивидуальной мобильности, не обремененной коллективной регламентацией железнодорожных расписаний и маршрутов» [Gartman, 2004: 171]. Конная повозка уже давала некоторые возможности гибкой и индивидуальной мобильности, но замена лошадей на мотор обеспечила владельцам автомобилей беспрецедентные преимущества по сравнению с остальным городским населением. Автомобиль еще не был массовым продуктом, он являлся предметом роскоши, и главной роскошью, которую он обеспечивал, – ехать быстрее всех на дороге, – можно было пользоваться только до тех пор, пока их число оставалось небольшим. Как объяснил этот феномен социальный философ Андре Горц, все пассажиры поезда, независимо от класса, перемещались с одинаковой скоростью. Богатая карета двигалась по дороге ненамного быстрее крестьянской телеги, однако появление автомобиля стало заметным прорывом, поскольку «впервые классовые различия распространились на скорость и способ передвижения» [Gorz, 1973].

Горц объяснял это на примере виллы на берегу моря, которая «желанна и имеет смысл лишь постольку, поскольку не является массовым явлением». На свете просто нет столько места, чтобы каждый мог владеть собственным кусочком побережья, особенно с выходом на пляж. Владение такими вилами не может быть демократизировано через частную, индивидуальную собственность; единственное эффективное решение – «коллективистское. И это решение обязательно окажется в состоянии войны с роскошью частного пляжа, которая является привилегией, воспринимаемой незначительным меньшинством в качестве права в ущерб всем остальным» [ibid.].

Впрочем, нам объясняли, что в случае с автомобилями такой проблемы не существует. Любой может купить автомобиль, грузовик, пикап, внедорожник или даже владеть и тем и другим и третьим, и для этой личной роскоши всегда найдется место. Нам обещали, что они всегда будут обеспечивать скорость и свободу, и продолжают обещать, даже несмотря на то, что эти скорость и свобода растаяли как дым из-за бесконечных заторов и увеличе-

ния времени, которое мы проводим в дороге, потому что у каждого есть собственный личный транспорт. Хотя сейчас эти противоречия трудно распознать, когда-то они были неоспоримы. И именно они привели к созданию того физического мира, в котором мы живем сегодня. Покойный урбанист Питер Холл писал, что «в конце 1920-х годов автомобиль еще можно было рассматривать как безобидную технологию» [Hall, 2014] в том смысле, что экологический ущерб, расползание вширь пригородов и практически полная монополия на мобильность, которую он захватил позднее, в то время совершенно не проявлялись. Но по мере того как автомобилей продавалось больше, а их скорость росла, они стали представлять проблему, несовместимую с привычным образом жизни горожан.

Мало кто помнит сегодня, кто такой Генри Х. Блисс, но в 1899 году это имя красовалось на первых полосах всех американских газет. На углу 75-й Западной улицы и Центрального парка в Нью-Йорке Блисс вышел из трамвая и повернулся спиной к улице, чтобы помочь сойти своей спутнице. Двигавшееся по 8-й авеню электрическое такси сбило его на землю и проехало по нему, раздавив грудь и череп. Блисс скончался от полученных травм на следующий день, что сделало его первым человеком в Соединенных Штатах, погибшим в результате зарегистрированного наезда автомобиля на пешехода [Culver, 2018; Fattally Hurt by Automobile, 1899].

В 1900 году на дорогах США было примерно 8000 автомобилей, но к 1920 году это число приближалось уже к 8 млн [Southworth, Ben-Joseph, 1995]. Демократизация возможности владения автомобилем привела к перегруженности городских улиц, но рост клиентской базы был крайне важен для автопроизводителей. Некоторые капиталисты даже «надеялись, что владение автомобилями поможет преодолеть классовую напряженность, превратив рабочих в “собственников” и тем самым обеспечив им долю в капитализме» [Gartman, 2004]. К 1912 году департамент дорожного движения Нью-Йорка зарегистрировал больше повозок с двигателями внутреннего сгорания, чем запряженных лошадей, и использование лошадей продолжало сокращаться по мере роста продаж автомобилей [Brown, Morris, Taylor, 2009]. Десять лет спустя дорожные службы в крупных городах США сообщали, что среди всех транспортных средств количество тех, что по-прежнему используют кон-

ную тягу, колеблется от 3 до 6% [Norton, 2008]. Тем временем нагрузка трамвайных маршрутов начала падать, поскольку некоторые пассажиры купили собственные автомобили, а увеличение загруженности улиц сделало трамвай менее надежным видом транспорта, чем раньше. Поскольку трамвайными маршрутами управляли частные компании, снижение количества пассажиров и, соответственно, доходов повлияло на их способность продолжать работу.

Избавление лошадей от необходимости до самой смерти таскать повозки по городским улицам было положительным моментом, и даже трамваи, хотя и начали ощущать последствия увеличения количества автомобилей, все еще оставались распространенным средством передвижения. Проблема, которая быстро стала очевидной по мере роста числа автомобилей, заключалась в том, что их размер и скорость представляли собой убийственную комбинацию, которая не вписывалась в существующие нормы улицы как общего пространства, где все, его использующие, передвигались относительно медленно. Нарушение этой нормы не только влияло на мобильность горожан; оно стало всерьез угрожать их жизни и в особенности жизни детей.

В 1920 году население Соединенных Штатов составляло немногим более 106 млн человек, но число погибших в происшествиях с автомобилями было ошеломляющим и продолжало расти. Газеты писали, что за четыре года, прошедших после окончания Первой мировой войны, «в автомобильных авариях погибло больше американцев, чем в битвах за Францию», и на протяжении 1920-х годов автомобильные аварии унесли жизни более 200 000 человек [Ibid.: 25; Culver, 2018]. Больше всего от этой бойни страдали городские жители, а из них – пешеходы, и большинство смертей пришлось на детей и, в меньшей степени, на молодых женщин. Если смерть Бласса привлекла внимание как редкий курьез, то растущее число погибших – а в особенности несоизмеримая доля погибших молодых людей – стало сенсацией, которую, оглядываясь назад, нам, с нашими сегодняшними ценностями, может оказаться не просто понять.

В 1920-х годах начали возникать общественные движения, призванные привлечь внимание к растущему числу погибших и потребовать принятия мер. По словам историка Питера Нортон, матери, чьи дети погибли под колесами автомобилей,

приравнивались к матерям белой или золотой Материнской звезды, которыми награждали семьи, потерявшие детей на войне, но и это было еще не все. На одних плакатах и карикатурах автомобиль выступал «современным Молохом», ежедневно требующим в жертву детей, в то время как другие изображали матерей, баюкающих мертвых детей, или детей, спрашивающих о своих отцах, которые никогда не вернуться домой. Инициативные группы организовывали в городах Соединенных Штатов общественные мероприятия, чтобы привлечь внимание к гибели людей. Они проводили массовые похоронные процессии, публичные церемонии и ставили памятники в честь погибших детей. В 1919 году в ходе кампании Совета безопасности Детройта колокол мэрии, каждый школьный колокол и даже колокола церквей и пожарных станций были обязаны отбить по восемь ударов утром и вечером в каждый из дней, когда человек погибал в автомобильной аварии. Имена погибших зачитывали школьникам учителя или сотрудники полиции.

Сегодня такая острая реакция на смерть пешеходов под колесами автомобилей может показаться удивительной, но это происходило потому, что массовая гибель людей в дорожно-транспортных происшествиях еще не воспринималась как норма. Жатвой смерти становились тысячи человек, особенно дети; и именно автомобили, а не пешеходы были этому виной. В начале XIX века пешеходы имели полное право находиться на проезжей части дороги, и это не вызывало удивления. Улица по-прежнему оставалась общественным местом, и детям разрешалось гулять и играть там так же, как это было до появления автомобиля. В 1920-х годах не было никакой моральной дилеммы в признании того, кто виноват, когда автомобиль наезжал на пешехода на улице, – убийцей считали водителя. Сегодня, если пешеход погибнет, выйдя на проезжую часть, люди скорее будут задаваться вопросом, почему он вообще там оказался.

Кампании по ограничению автомобильного движения достигли апогея в начале 1920-х годов. Только в промежутке с 1922 по 1923 год смертность на дорогах увеличилась на 20%, но уже в последующие годы рост продаж автомобилей начал замедляться и в 1924 году даже упал на 12%, что привело к затовариванию дилерских площадок партиями непроданных автомобилей и разорению некоторых производителей [Norton, 2008]. Казалось, что на спад

продаж повлияли не только ужасные картины, которые рисовали кампании по дорожной безопасности, но и то, что в преобладающем уличном пейзаже и плотной городской застройке просто не было физического места для экспоненциального роста количества автомобилей, которые начали застревать в транспортных заторах и которые оказалось довольно неудобно хранить, поскольку их нельзя было просто оставить на улице. Это выглядело как нарушение обещаний о скорости и свободе. Отраслевые журналы начали публиковать статьи о насыщении рынка, предполагая, что потенциальная емкость автомобилизации уже исчерпана. Но производители знали, что реальная проблема не в том, что исчерпана покупательная способность населения; проблема заключалась в том, что улицы просто должным образом не обеспечивали место для их продукции.

В то время полиция и транспортные инженеры все еще не пришли к окончательному пониманию, как лучше всего управлять автомобилями и как обеспечить для них возможность сосуществования с другими видами уличного движения. Автомобили вторгались в пространство, на которое по-прежнему претендовали пешеходы и другие виды городского транспорта. Многие из решений того времени были ориентированы не столько на то, чтобы обеспечить максимально быстрое и эффективное движение автомобилей, сколько на то, как гарантировать безопасность пешеходов и не допустить, чтобы автомобили убивали людей, включая ранние эксперименты со светофорами и указания водителям, как им следует поворачивать на перекрестках. Но эти действия противоречили тому, что автопроизводители продавали своим богатым покупателям: если бы городу удалось успешно ограничить скорость движения моторных транспортных средств, главная ценность автомобиля была бы сведена на нет.

Рост числа жертв в начале 1920-х годов привел к появлению общественных кампаний, в ходе которых выдвигались требования, вызывавшие наибольшие опасения у автопроизводителей. В Цинциннати более 10% жителей города подписали петиции, призывавшие к принятию местного закона, который требовал бы установки к 1923 году на всех автомобилях ограничителей скорости – устройств, задающих максимальную скорость, которую транспортные средства не смогут превышать [Norton, 2008]. В результате местные вла-

сти решили провести референдум. В стране еще не было национальной системы автомагистралей, поэтому междугородние поездки на автомобиле были гораздо менее распространенной практикой, чем сегодня, и было бы не так уж сложно обеспечить ограничение максимальной скорости большинства транспортных средств, въезжающих в город, двадцатью пятью милями в час. Такая мера могла бы сделать улицы более безопасными, но поставила бы под угрозу будущие продажи. Автомобильная индустрия осознавала, что подобные попытки необходимо пресечь.

Оказавшись между двух огней – нарастающим протестом и замедлением продаж, – компании, получавшие прибыль от автомобилизации, начали создавать ассоциации для более эффективного продвижения того видения будущего города и транспорта, которое привело бы к повышению их прибылей. В эти группы влияния входили производители автомобилей, их дилеры и местные автоклубы, но они также включали другие отрасли, заинтересованные в развитии автомобилестроения: нефтяные компании, чья продукция могла бы пользоваться большим спросом, если бы продажи автомобилей продолжали расти; поставщиков основных материалов, таких как сталь и резина; а также застройщиков и строителей, которые были заинтересованы в новой пригородной недвижимости и подрядах на строительство дорог [Mattioli et al., 2020; Norton, 2008; Shill, 2020]. Число заинтересованных сторон росло по мере того, как все больше отраслей становилось зависимыми от автомобилизации и урбанизации пригородов для роста своих продаж.

Референдум об установке ограничителей скорости, который был проведен в Цинциннати, оказался одним из первых примеров того влияния, которое могут оказывать корпоративные игроки, когда начинают действовать совместно для достижения своих коммерческих целей. В Цинциннати одним из главных союзников автомобильной промышленности стала местная пресса. Газеты умоляли читателей проголосовать против предложения об установке ограничителей. Этот союз был прямым следствием тех денежных вливаний, которые газеты получали за публикацию рекламы автопроизводителей; подобные отношения между средствами массовой информации и бизнесом в значительной степени сохранились и по сей день. Одна из организаций, финансируемых заказами промышленников, печатала

плакаты, призывающие горожан отказаться от референдума, назвав его на одном из них «Великой Китайской стеной против прогресса» [Norton, 2008: 98].

Можно рассматривать референдум об ограничителях скорости и другие усилия, которые предпринимались в то время, чтобы привести автомобиль в соответствие с существующими нормами уличного движения, с двух точек зрения. Как следует из упомянутых плакатов, любые попытки замедлить или ограничить автомобильное движение, будь то на уровне отдельного транспортного средства или всего моторизованного транспорта, могут рассматриваться как противодействие прогрессу – а точнее, тому, что автомобильные компании определяли как прогресс. Однако многие горожане воспринимали это по-другому. Хотя кампании с требованиями ограничить скорость автомобиля не заходили так далеко, как, например, луддиты, крушившие механизированные ткацкие станки на английских текстильных фабриках, они были выражением схожего желания: ограничить технологии, которые делали жизнь бедняков и рабочего класса хуже, обслуживая лишь немногочисленную состоятельную часть населения.

Автомобиль давал мало преимуществ большинству горожан, при этом их дети и близкие гибли на проезжей части улиц, доступа к которой их лишали, а преимуществами этой опасной новой технологии пользовались почти исключительно самые богатые жители города – как в смысле владения персональными автомобилями, так и в том смысле, что они часто зарабатывали на нем, будучи связанными либо с автомобилестроением, либо со смежными отраслями. Горожане не имели возможности закрывать автопроизводства, поэтому они использовали возможность проводить общественные выступления, чтобы привлечь внимание к гибели людей под колесами автомобилей, что даже какое-то время давало эффект. Затем они попытались добиться изменений в законодательстве, чтобы ограничить пользование автомобилем и лишит его владельцев некоторых преимуществ. Ограничение скорости автомобилей до 25 миль в час было бы компромиссом, являясь при этом прямой попыткой спасти человеческие жизни, но растущая политическая сила автомобильной промышленности помешала достичь даже этой частичной победы.

Автомобильная индустрия одержала победу в Цинциннати, но борьба на этом не закончилась. Объединенные общим ин-

тересом, бизнес и власти работали над реорганизацией улиц и реконструкцией городов, чтобы автопроизводители могли получать прибыль, и последующие годы и десятилетия ознаменовались появлением все новых инициатив по строительству автомагистралей и поощрению людей переезжать из центров в пригороды, а также встречного движения сопротивления, пытающегося остановить их прогресс.

К началу 1930-х годов пешеходы все больше вытеснялись с улиц по мере перекраивания границ общественного пространства, так что «всего несколько лет спустя улица все чаще рассматривалась как наполовину общественная, наполовину частная территория, где стремление к эффективности перевешивает необходимость государственного вмешательства» [ibid.: 175]. К 1925 году почти во всех штатах был введен налог на бензин, а увеличение расходов на дорожную инфраструктуру в сочетании с растущим влиянием автомобильной промышленности на транспортных инженеров привело к тому, что они начали видеть свою роль в удовлетворении спроса на уличное пространство, а не в формировании сценариев его использования.

Это, в свою очередь, привело к тому, что большую часть внимания и расходов на инфраструктуру стали уделять автомобилям, хотя они были наименее эффективным средством городской мобильности. Технически пешеходы все еще могли пользоваться улицей, но на практике их права были ограничены задолго до изменения законов, потому что, находясь на проезжей части, они подвергали себя риску того, что мчащиеся автомобили могут лишит их жизни или серьезно покалечить. Родители, учителя и полицейские советовали детям вести себя на улицах осторожнее ради своей же безопасности, потому что движение автомобилей не контролировалось должным образом.

Между тем старые формы городского общественного транспорта также оказались под угрозой. Трамваи, от которых когда-то зависели многие горожане, оказались в зоне риска, поскольку они переживали отток пассажиров и падение доходов. В то время как суммы, вкладывавшиеся в дорожную инфраструктуру, которой автомобили пользовались бесплатно, росли, трамвайные маршруты рассматривались как коммерческие проекты, а не как общественные услуги, а редкие попытки городских властей убедить избирателей одобрить выделение средств на финансирование развития этого вида

транспорта не получали достаточной поддержки. Операторы трамвайных маршрутов начали разоряться, а автомобильная индустрия помогла ускорить их крах.

В 1930-х годах General Motors, Standard Oil of California и Firestone Tire Company создали автобусную компанию под названием National City Lines, задачей которой было выкупить трамвайные маршруты по всей стране, демонтировать рельсы и заменить трамваи автобусами.

В 1949 году этот консорциум был признан виновным в картельном сговоре с целью устранения конкуренции в соответствии с антимонопольным законодательством США, но было уже слишком поздно; к концу 1950-х почти все трамвайные пути в стране были разобраны. Горц утверждал, что это была ключевая стратегия, направленная на то, чтобы сделать людей безальтернативно зависимыми от автомобилей: когда люди начали осознать, что главное обещание – скорости передвижения – автомобилем не исполняется, они стали задумываться о том, не стоит ли вернуться к привычным способам городской мобильности; поэтому эту опцию пришлось ликвидировать.

Однако было недостаточно просто убрать альтернативы; города и транспортные сети нужно было переделывать под автомобиль, а для этого требовались масштабные программы по расширению дорожной инфраструктуры и строительству жилья в пригородах.

В качестве ответа на вопрос, как создать пространство для всех новых и новых автомобилей, города стали обращаться к дорогам с ограниченным доступом, также известным как автомагистрали или автострады. Запрет движения пешеходов преподносился как средство снижения их травматизма, позволявшее при этом автомобилям двигаться с более высокими скоростями. Инженеры-дорожники обещали, что автомагистрали также решат проблему с автомобильными пробками и снизят аварийность.

Учитывая, что большинство поездок по-прежнему осуществлялось в пределах разросшейся городской территории, а не между городами, приоритеты, определяющие развитие автострад, значительно отличались от тех, которые учитывали позже при строительстве дорожной сети, соединяющей города. Основной движущей силой, стоявшей за созданием городских автострад, были муниципальные власти, а не федеральное правительство или правительства штатов, поэтому их проекти-

ровали для обслуживания городских жителей и облегчения их передвижения из одной части города в другую. Эти первые автомагистрали были «предназначены для коротких внутригородских поездок, для равномерного распределения трафика по густой сети дорог и для увеличения скорости транспортных средств, включая автомобили, и при этом они должны интегрироваться в городскую ткань с наименьшим возможным ущербом для нее» [Brown, Morris, Taylor, 2009: 167].

Они должны были вписаться в город, а не быть кольцами на его окраинах, и проекты обычно включали железнодорожные линии, а также выделенные полосы для автобусов и для грузового транспорта, признавая мультимодальность городской мобильности. Примеры такого планирования включают проект супермагистралей Детройта 1924 года, который объединил 225 миль автострад с системой скоростного железнодорожного транспорта, и план автомагистралей Лос-Анджелеса 1939 года, в котором региональные железные дороги сочетались с «плотной прямоугольной сеткой взамен радиально-кольцевой системы для равномерного распределения трафика по всему городу» [ibid.]. Эти городские автомагистрали рассматривались не только как способ уменьшить пробки, но и должны были способствовать росту урбанизации за счет увеличения привлекательности городской земли, то есть их целью было в том числе и замедление роста пригородов путем удержания людей в черте города.

Подобный подход к планированию автострад все еще благоприятствовал массовой автомобилизации, и автопроизводители Детройта рассматривали его как способ увеличить использование автомобиля в городах. Во многих отношениях эти планы превосходили те проекты, по которым в конечном итоге были построены городские автомагистрали. В Соединенных Штатах некоторые из этих планов были частично реализованы, но, если брать в целом, они были вытеснены другим подходом, и по очень простой причине: у городов не было денег на их реализацию.

После краха фондового рынка в 1929 году началась Великая депрессия, которая продолжалась до конца 1930-х годов. Среди многих ее последствий была нехватка средств у местных властей, а это означало, что многие города не могли позволить себе строить автострады самостоятельно. В то же время доходы от транспортных налогов поступали в бюд-

жеты штатов и федерального правительства, у которых были другие приоритеты. Власти штатов уделяли гораздо больше внимания строительству междугородных автомагистралей, чем городских, а «с деньгами штатов в комплекте идет контроль со стороны штатов», поэтому автострады были перепроектированы так, чтобы отвечать целям штатов [Ibid.: 170].

Это означало, что вместо учета мультимодальности городского транспорта и акцента на поездках в пределах города, идея автострад была переосмыслена: они должны были соединить между собой сельские общины и облегчить междугородные перевозки. Поскольку рост пригородов тогда не рассматривался в негативном свете, в котором со временем стали видеть переселение в них, правительства штатов не были заинтересованы в сохранении концентрации социально-экономической деятельности в городах. Скорее, они намеренно поддерживали программы застройки пригородов, подававшиеся в качестве «стратегии, позволяющей людям из перенаселенных городов перебраться туда, где они смогут наслаждаться более качественным жильем, более здоровым образом жизни, а также парками и открытыми пространствами» [Ibid.: 162]. Такой же точки зрения на развитие городов придерживалось и федеральное правительство.

После Второй мировой войны автомобильное лобби и администрация президента Дуайта Эйзенхауэра объединили усилия вокруг крупной инфраструктурной программы по созданию национальной сети автомагистралей, которых остро не хватало стране. Эйзенхауэр «полагал, что он выиграл войну при помощи немецких автобанов» и что автострады необходимы для национальной обороны Соединенных Штатов, особенно в эпоху, когда страна вступила в холодную войну с Советским Союзом, обещавшую затянуться на десятилетия [Hall, 2014].

Конечно, это была не единственная причина, по которой правительство заинтересовалось подобной программой. Генерал Люсиус Клей, которому Эйзенхауэр в 1954 году поручил составить предложение по национальной системе автодорог, так обосновывал ее необходимость: «Совершенно очевидно, что нам нужно улучшать наши дороги. Они нужны нам для безопасности, чтобы ими могло пользоваться больше автомобилей. Они нужны нам для военных целей, если нам когда-нибудь понадобится обороняться. И они нужны нам для экономики. Не только в ка-

честве объекта общественных работ, но и для будущего роста» [Smith, 2012]. С этой целью закон о федеральном финансировании развития автомобильных дорог 1956 года предполагал первоначально инвестировать 25 млрд долларов в строительство по всей стране системы автомагистралей протяженностью 41 000 миль (66 000 км), что сделало его крупнейшим проектом общественных работ в США, если не в мире.

Сейчас трудно себе представить, что нынешнее правительство может взяться за такой амбициозный проект ради общественного блага, но в те времена масштабные программы общественных работ рузвельтовского Нового курса были еще совсем свежей историей, и политические лидеры все еще считали, что правительство обязано делать необходимые вложения в общественную инфраструктуру для содействия экономическому росту, всеобщему процветанию и повышению уровня жизни. Сам же генерал Клей провел четыре года в самом начале своей карьеры в составе Инженерного корпуса армии США, управляя строительством дамб и аэропортов в рамках Нового курса.

Объем работ, необходимых для строительства всех дорог и автострад, входящих в систему межштатных автомагистралей, не говоря уж о том, сколько новых пригородных поселков могли теперь возвести и продать застройщики и девелоперы, вызвал экономический бум и привлек на сторону автомобильной промышленности еще больше союзников, включая «бизнес-организации, экономистов-кейнсианцев, Министерство сельского хозяйства США, Министерство внутренних ресурсов США, коммунальные службы, местных застройщиков и планировщиков, а также профсоюзы» [Brown, Morris, Taylor, 2009: 171]. Начало строительства дорожной сети помогло остановить сползание экономики США в рецессию в середине 1950-х годов, а плоды экономических выгод страна продолжала пожинать в течение еще пары десятилетий.

Огромный масштаб программы означал, что споры о том, как система автомагистралей должна проектироваться и финансироваться, были неизбежны. Первая попытка провести законопроект через конгресс в 1955 году потерпела неудачу, потому что демократы отказались финансировать его за счет текущих доходов бюджета. Пересмотренное предложение предлагало финансировать развитие дорожной сети за счет ряда новых автомобильных нало-

гов, в том числе на топливо, шины и тяжелые грузовики. Это ожидаемо вызвало недовольство среди части компаний, входящих в коалицию автомобильной промышленности.

Автопроизводители поддерживали законопроект в любом виде – им было очевидно, что построенные автомагистрали будут стимулировать продажи автомобилей, и они уже знали из прошлого опыта в 1920-х годах, что налоги на бензин работают на них, – но «производители шин, нефтяники, грузовые компании и операторы междугородних автобусов» выступали против повышения налогов [Ibid.]. Закон о федеральном финансировании развития автомобильных дорог был в конечном счете принят в 1956 году, он предусматривал учреждение Трастового фонда шоссежных дорог, в который поступали целевые налоговые отчисления и из которого финансировалось строительство. Большую часть поступавших в него средств составляли налоги на бензин и дизельное топливо. После того как политическая борьба закончилась, те отрасли, которые изначально выступали против дополнительных налогов, стали основными сторонниками (и бенефициарами) строительства автомагистралей. В апреле 1972 года в статье, опубликованной в *The New York Times*, отмечалось, что «после Второй мировой войны лишь немногие группы влияния смогли добиться такого впечатляющего успеха, лишь немногие группы давления умудрились так ухватить государственные расходы, как союз политиков и бизнесменов, которые входили в группу, лоббировавшую строительство автомагистралей» [Rosenbaum, 1972].

Когда споры вокруг источников финансирования закончились, планировщикам и законодателям предстояло решить, где должны пройти эти новые автомагистрали. В отличие от проектов 1920-х и 1930-х годов, которые разрабатывались по заказу городских властей с учетом баланса интересов горожан и автомобильной промышленности, сеть автомагистралей была спроектирована для удовлетворения потребностей федерального правительства и близких к нему могущественных групп влияния.

Одним из следствий использования налогов на транспортные средства для финансирования автомагистралей стало то, что планировщики не видели необходимости учитывать существование других видов транспорта, поэтому мультимодальность перевозок перестала приниматься в рас-

чет. Правительство также хотело свести к минимуму общую протяженность дорог, поэтому вместо того, чтобы распределять трафик по сети, как предлагалось в проектах городских автострад, новая сеть «концентрировала все потоки на относительно небольшом количестве многополосных высокоскоростных автомагистралей» [Brown, Morris, Taylor, 2009: 172].

То, что не было проблемой на междугородних участках, проходящих через сельские территории, превратилось в большую проблему, когда программа была расширена за счет включения городских автомагистралей. Маршруты через городскую застройку были спланированы всего за восемь месяцев и практически без учета мнения местных особенностей, не слишком обращая внимание на то, как они будут выглядеть или как повлияют на существующие районы. Даже генерал Клей, который не принимал участия в программе после предоставления президенту своего первоначального плана в 1955 году, признавал позже, что скоростные участки, проходящие через города, вызывали нареkania и значительно увеличили стоимость проекта. Их не было в его первоначальном плане.

Однако проблемы, создаваемые городскими скоростными автомагистралями, нельзя списывать только на пренебрежение мнением горожан. Влиятельные планировщики, такие как Роберт Мозес в Нью-Йорке и Харланд Бартоломью в Сент-Луисе, продвигали проекты скоростных магистралей, которые должны были доходить до самого сердца каждого крупного города США [Hall, 2014]. Мало того, что эти дороги были предназначены в основном для удобства обитателей пригородов, эта концепция позволила планировщикам использовать их для уничтожения кварталов, населенных в основном чернокожими. Прокладывая скоростные дороги, они заодно сносили «депрессивные» районы, что стало основным направлением программы городской реновации, в рамках которой уже начали ликвидировать районы, заселенные в основном бедными и цветными, а их бывших обитателей концентрируя в изолированных комплексах многоэтажного государственного жилья. Если нужен пример того, как расизм встраивался в физическую среду крупных городов, то самым показательным будет распоряжение Мозеса проектировать эстакады, пересекающие Южный государственный бульвар, настолько низкими, чтобы под ними могли проезжать легковые

автомобили, но не автобусы, гарантируя тем самым, что бедные и черные пассажиры не смогут добраться до пляжей Джонс-Бич.

Бум строительства автомагистралей замедлился к концу 1960-х годов, поскольку затраты росли быстрее, чем инфляция, но коалиция, продавившая реализацию этой программы, привела также к созданию коалиции, готовой ей противостоять: она объединила защитников окружающей среды, группы борцов за гражданские права, движения по защите прав потребителей и самих городских жителей. Самой заметной фигурой, вышедшей из этого движения, была урбанистка и писательница Джейн Джекобс. С конца 1950-х и на протяжении всех 1960-х годов Джекобс возглавляла кампанию против программы Мозеса по реконструкции Нью-Йорка — отчасти из-за того, как та повлияла на Гринвич-Виллидж, где она жила, — и против проекта скоростной автомагистрали Нижнего Манхэттена, которая должна была прорезать Манхэттен двумя скоростными дорогами, уничтожив районы Сохо и Маленькой Италии, чтобы соединить Манхэттенский и Уильямсбургский мосты с туннелем Холланд. Но Джекобс была не единственной активисткой; аналогичные кампании против скоростных автомагистралей, разрушающих сложившуюся городскую застройку, в 1960-х годах велись во всех крупных городах Соединенных Штатов.

В своей знаменитой книге «Смерть и жизнь великих американских городов», опубликованной в 1961 году и ставшей библией критиков модернистского городского планирования, Джекобс подчеркивала важность разнообразия городских сообществ и выступала против попыток стимулировать переезд большего числа людей из центров городов в пригороды. Впрочем, как показала социолог Шарон Зукин, Джекобс ошибочно направляла свои гневные атаки на планировщиков, а не на стоящие за ними силы капитала, которые на самом деле проводили перестройку американских городов в своих интересах. По словам Зукин, планировщики «относительно слабы как группа влияния по сравнению с застройщиками, которые ведут строительство, и по сравнению с банками и страховыми компаниями, которые финансируют это строительство, вырывающее у города его сердце» [Zukin, 2011]. Джекобс поддерживала усилия по «детрущобизации» городских сообществ, и та эстетика, которую она ценила в «небольших кварта-

лах, улицах, мощенных брусчаткой, смеси жилой и коммерческой застройки и ее локальном характере», была повсеместно принята как «идеал джентрификации» [Ibid.]. Гринвич-Виллидж, возможно, удалось сохранить для таких людей, как Джекобс, но кампании против строительства скоростных автомагистралей не смогли противостоять мощным экономическим силам, стоящим за этой программой, не остановили рост пригородов и в конечном итоге привели к тому, что рабочий класс был вытеснен из джентрифицированных кварталов в центре города из-за роста стоимости жизни, лишив их того самого культурного разнообразия, которое Джекобс стремилась сохранить. И хотя кампания Джекобс в Нью-Йорке закончилась победой урбанистов, в других городах Соединенных Штатов большинство городских автомагистралей было построено в соответствии с исходным планом.

Примерно в то же время, когда горожане пытались сорвать планы строительства автомагистралей, взошла звезда адвоката Ральфа Нейдера, защитника прав потребителей, ставшего всемирно известным благодаря его кампании за безопасность автомобилей. В своей знаменитой книге «Опасен на любой скорости», вышедшей в 1965 году, Нейдер разоблачил недобросовестное отношение автомобильной промышленности к смертоносности их продукции, включавшее игнорирование явных угроз для жизни водителей и пассажиров, большую заботу о внешнем виде, чем о безопасности автомобиля, и попытки части автопроизводителей обвинять водителей в авариях, которых можно было избежать, если бы в их продукции применялись передовые наработки в области надежности и управляемости.

Книга Нейдера в сочетании с растущим числом смертей на дорогах в 1960-х годах вынудила наконец как федеральное правительство, так и правительства штатов заняться проблемой автомобильной безопасности. Все штаты, кроме Нью-Гэмпшира, приняли законы о ремнях безопасности, а в 1966 году федеральное правительство приняло Национальный закон о безопасности дорожного движения и транспортных средств, установив новые правила контроля за дорогами и транспортными средствами. Нет никаких сомнений в том, что кампания Нейдера спасла бесчисленное количество жизней, хотя бы на какое-то время пристыдив промышленность и правительство и заставив их за-

няться безопасностью дорог и автомобилей. И тем не менее ни его кампания, ни деятельность его последователей не бросали вызова тем экономическим силам, которые стояли за массовой автомобилизацией. Одно дело – сделать легковые и грузовые автомобили более безопасными, но совсем другое – радикально сократить использование автомобилей и устранить связанные с ними риски.

Общественные движения сумели защитить города от скоростных автострад, добились внимания к необходимости защиты окружающей среды и установили новые стандарты безопасности автомобилей, но им не удалось разрушить гораздо более глубокие правовые и регулирующие структуры, которые пропагандировали переселение горожан в пригороды, доминирование автомобилей и джентрификацию городов на благо капитала. Мы могли бы построить более пригодные для жизни и устойчивые городские сообщества, которые решают эти проблемы, но для того, чтобы разрушить создавший их режим, нам нужно понять, как это вообще произошло.

На протяжении прошлого века именно наличие определенной государственной политики было обязательным условием перестройки городов на благо автомобиля. Одним из наиболее важных стимулов для переселения в пригороды было ипотечное страхование, предоставляемое Федеральной жилищной администрацией, которое обеспечило огромному количеству американцев доступ к дешевым ипотечным кредитам. Агентство, основанное в 1934 году в рамках Нового курса, страховало долгосрочные ипотечные кредиты, выдаваемые частными кредиторами на строительство и покупку домов, и их объемы стремительно росли.

В 1934 году более 70 % коммерческих банков страны имели страховые планы Федеральной жилищной администрации. К 1959 году предлагаемое ею ипотечное страхование помогло трем из каждых пяти американских семей приобрести дом и помогло отремонтировать или улучшить 22 млн объектов недвижимости [Southworth, Ben-Joseph, 1995: 73].

Учитывая, насколько важным фактором была возможность страхования ипотечных кредитов для покупки и владения недвижимостью, неудивительно, что Федеральная жилищная администрация имела большое влияние на стандарты жилищного

строительства, а поскольку руководили ведомством в основном люди, представляющие интересы застройщиков и банков, эти стандарты были разработаны так, чтобы удовлетворять этим интересам. Руководящие принципы Федеральной жилищной администрации отдавали предпочтение проектам, ориентированным на рост пригородов и автомобилизацию, а не на городское жилье, ориентированное на общественный транспорт, а также привели к появлению практики, обеспечивавшей положительную оценку районов, населенных белыми, и фактически исключавшей из программы цветные сообщества.

В результате цветным было гораздо труднее получить доступ к ипотеке и, соответственно, к домовладению. По мере того как белые бежали из города в свои новые пригородные дома, а чернокожие не могли последовать за ними, качество муниципальных услуг в старых городских районах ухудшалось вместе с сокращением налоговой базы. Поскольку для цветных горожан владение собственным жильем оказалось обставлено искусственными препятствиями, они также не смогли принять участие в разделе того богатства, которое оказалось в руках населения по причине роста стоимости недвижимости на протяжении XX века, что еще больше укрепило разрыв между белыми и черными американцами.

Конечно, стандарты Федеральной жилищной администрации не были единственным исключением, а представляли одну из множества инициатив, предпринимаемых на различных правительственных уровнях для создания общества, ориентированного на автомобили. Политика зонирования, которая изначально была встречена с энтузиазмом, потому что считалась полезной для бизнеса, гомогенизировала различные районы городов, использовала застройку в качестве средства, препятствующего допуску нежелательных жителей в определенные районы города, и в конечном итоге стала оправдываться тем, что повышала стоимость недвижимости. В результате город оказался разбит на отдельные зоны, предназначенные для конкретных целей, – в частности, зонирование отделило жилые районы от мест, где люди работали и где они проводили досуг. Разъединение тех аспектов городской жизни, которые когда-то были интегрированы, стерилизовало город. Стало практически невозможно куда-либо добраться, не имея машины, а побочным эффектом этого стал разрыв социальных и общественных свя-

зей, которые были гораздо более насыщенными до переноса жизни в пригороды.

Но и это еще не все. Дороги и авто-страды были построены частично за счет налогов на бензин, уплачиваемых автомобилистами, но каждая построенная дорога или шоссе требует постоянного обслуживания и регулярного ремонта. Стоимость сети автомагистралей оценивается в более чем 500 млрд долларов по курсу 2016 года [Hale, 2016], но она не включает в себя текущие расходы на их содержание. Между тем, по существующим оценкам, за счет налогов на автомобилистов оплачивается только 11% стоимости содержания местных дорог, тогда как остальные 89% покрываются за счет общих налоговых поступлений, что составляет колоссальную субсидию для водителей, достигающую полутриллиона долларов каждые 13 лет [Shill, 2020].

Все бесплатное парковочное пространство, которым изобилуют наши города, представляет собой еще одну крупную субсидию для автовладельцев, финансируемую налогоплательщиками. Его содержание обходится в сумму, составляющую от 148 млрд до 423 млрд долларов по курсу 2019 года, и до 96% этих расходов оплачивается не автомобилистами, а из общих налоговых поступлений [Ibid.; Shoup, 2005]. Парковки также оказывают формирующее влияние на структуру городов, поскольку не только края проезжей части резервируются для стоящих автомобилей, но и размещение жилых домов и коммерческих зданий планируется так, чтобы высвободить место для больших мощных площадок, где люди могут оставить свои автомобили. Однако и помимо дорог и парковок существует множество способов, которыми правовая система субсидирует использование автомобилей.

Профессор права Грегори Шилл описывает множество правовых структур, направленных на поддержку главенства автомобилей, в том числе «регулирование дорожного движения, правила землепользования, уголовное, административное, страховое и экологическое законодательство, правила безопасности транспортных средств и даже Налоговый кодекс: все они обеспечивают стимулы для того, чтобы содействовать доминирующему виду транспорта, и наказывают тех, кто уклоняется» [Shill, 2020: 502]. Правовая система на протяжении многих десятилетий дорабатывалась в определенном направлении, обеспечивая водителям привилегированное положение, и оказалось, что созданная

в результате транспортная система не только представляет опасность для всех, кто использует дорогу, но и демонстрирует набор ценностей, которые затрудняют устранение этой опасности.

Ежегодно во всем мире в дорожно-транспортных происшествиях погибает около 1,3 млн человек, то есть более 3500 человек каждый день. Среди погибших – пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты, которые подвергаются гораздо большему риску, чем водители автомобилей, и при этом автомобили остаются основной причиной смерти людей в возрасте от 5 до 29 лет [World Health Organization, 2021]. Автомобили, пикапы и внедорожники представляют собой смертельное препятствие для людей, пытающихся добраться до работы, купить еду или просто навестить друга или члена семьи. Да, 93% этих смертей происходят в странах с низким и средним уровнем дохода, даже несмотря на то, что на них приходится всего 60% мирового автомобильного парка, но это не делает эти ненужные жертвы исключительно проблемой Глобального Юга.

В 2020 году на дорогах США автомобили убили 38 680 человек, что на 7,2% больше, чем в 2019 году [Shepardson, 2020]. Однако эти цифры не дают полной картины. На каждого человека, погибшего в автокатастрофе, приходится более сотни, получивших тяжелые травмы, а загрязнение воздуха сотнями миллионов автомобилей является причиной еще 53 000 смертей в год в Соединенных Штатах [Caiazzo, 2013].

В то время как смертность водителей в течение двух последних десятилетий в целом снижалась, смертность пешеходов и велосипедистов возросла настолько, что число погибших пешеходов в 2018 году достигло самого высокого уровня с 1990 года. Несмотря на то что автомобили все чаще оснащаются передовыми технологическими достижениями в области активной безопасности, такими как системы контроля полосы движения и экстренного торможения, это не делает улицы местом, менее опасным для пешеходов. Отчасти это связано с тем, что в течение всего этого времени автопроизводители рекламировали большие пикапы и внедорожники, которые не только приносят им больше денег, но и тяжелее, выше и имеют более широкую переднюю часть, что в два-три раза повышает вероятность гибели пешехода [Lawrence, Vomey, Tanner, 2019]. И так же, как и в 1920-е годы, эти

смерти непропорционально распределены среди разных социальных групп.

Пожилые, бедные и цветные с большей вероятностью погибнут под колесами автомобиля, чем другие участники дорожного движения, а проживание в районе концентрированной бедности подвергает человека большему риску стать одним из участников автомобильной аварии. По-прежнему невероятно уязвимы дети и молодежь. Даже несмотря на то что нынешние родители, обеспокоенные тем, что их детей могут похитить или они могут стать жертвой педофилов, перестали отпускать их в школу одних и количество детей, идущих по улицам пешком, резко сократилось, самой большой угрозой для их жизни на самом деле все еще остаются те самые транспортные средства, которые, как считается, обеспечивают их безопасность.

В Соединенных Штатах в автомобильных авариях погибает больше молодых людей, чем от огнестрельного оружия, однако, если почти каждое применение оружия привлекает внимание средств массовой информации и ведутся активные кампании за введение все новых и новых законов, призванных уменьшить количество этих смертей, жертвам автомобильного транспорта уделяется сравнительно мало внимания, потому что эта ситуация стала восприниматься как норма.

В 2016 году Джанетт Садик-Хан, бывший уполномоченный Департамента транспорта Нью-Йорка, написала: «Транспортная отрасль – одна из немногих, в которой за один год могут лишиться жизни 33 000 человек, и никто из ответственных лиц не опасается потерять из-за этого работу» [Sadik-Khan, Solomonow, 2016]. К сожалению, с тех пор ситуация стала только хуже.

В начале XX века гибель людей в результате дорожно-транспортных происшествий могла быть поводом для протеста. Но спустя столетие наши ценности изменились, и мы меньше беспокоимся о своих соседях и больше сосредоточены на том, что считаем благом персонально для себя. В 2019 году австралийские исследователи обнаружили, что 55% тех, кто не использует велосипед, воспринимали велосипедистов как «недолюдей» [Delbosca, 2019: 685], что оправдывало агрессивные действия водителей, когда они встречали велосипедистов на дороге.

Несмотря на то что автомобиль рекламировался как вершина личной свободы, реальность такова, что пробки свели на нет предполагаемые преимущества

массового владения автомобилями. Таким образом, как пишет Горц, это стало «парадоксальным примером того, как предмет роскоши обесценивается из-за массового распространения» – чем больше становилось автомобилей, тем менее привлекательным было их приобретение, – но «эта практическая девальвация еще не вылилась в девальвацию идеологическую» [Gorz, 1973]. Хотя предполагаемые преимущества владения автомобилем исчезали по мере того, как поездки на работу из-за разросшихся пригородов и интенсивного движения становились все дольше, люди все еще верили в индивидуальные преимущества, которые он давал.

Наблюдения Горца согласуются с утверждением социолога Джона Урри о том, что автомобиль стал «железной клеткой» модерна» как в буквальном смысле – из-за того, что он запирает водителя внутри, превращая людей в «анонимные потоки безликих призрачных машин», – так и потому, что принуждал людей «проживать свою жизнь в растянутом пространстве, сжатом во времени» [Urry, 2004]. Правда заключалась в том, что, не обеспечив индивидуальной свободы, автомобиль сделал водителей невероятно зависимыми от огромного количества коммерсантов, извлекающих из них прибыль.

В отличие от всадника, извозчика и велосипедиста, водитель авто зависит от подачи топлива, а также самых разных мелких видов ремонта и обслуживания, от дилеров и специалистов в области двигателей, смазки и зажигания, а также от взаимозаменяемости частей. В отличие от всех предыдущих владельцев средств передвижения, автомобилист в своем автомобиле должен был становиться пользователем и потребителем, а не владельцем и хозяином. Это транспортное средство, иными словами, будет обязывать владельца к потреблению и использованию целого ряда коммерческих услуг и промышленных товаров, которые могут быть предоставлены только какой-либо третьей стороной. Внешняя независимость автовладельца скрывает фактическую радикальную зависимость [Gorz, 1973].

Географическое расширение городов с целью создания пространства для автомобилей, строительство пригородного жилья, ориентированного на использование автомобиля, демонтаж городского обществен-

ного и пригородного железнодорожного транспорта только усилили эту зависимость, несмотря на то что потребителю она продавалась вместе с автомобилем под видом личной свободы. Как только эта зависимость была установлена и закреплена, все те, чьи коммерческие интересы были сосредоточены вокруг автомобиля, начали пожирать плоды своего успеха, извлекая свои прибыли не только за счет автомобилиста, но за счет всего общества. Между тем ущерб, причиняемый всеми этими транспортными средствами, – искалеченные тела жертв аварий, атомизированные городские сообщества и загрязненная окружающая среда, – преуменьшается путем манипуляции с социальными нормами и угодливости СМИ, которые закрывают глаза на создаваемый автомобилем букет проблем, не желая рисковать огромными суммами рекламного дохода от связанной с ним индустрии.

С конструированием «я» как персоны, обладающей собственным транспортным средством и автономным домом, персоны, сила которой проявлялась не через коллективные действия, а растрачивалась на индивидуальное потребление, способов противостоять нескончаемым пробкам и смертоносности дорожного движения становилось все меньше. Поскольку у каждого есть персональный автомобиль, а зачастую и не один, «дороги становятся настолько плотно забитыми ими, что вождение превращается в опыт разочарования, а не свободы и индивидуальности», тогда как сами дороги «становятся полем битвы за ограниченное пространство» [Gartman, 2004: 192]. Индивидуальная реакция создает порочный круг, не только усугубляя эти проблемы, но и приводя к увеличению потребления, что идет на пользу автомобильной индустрии.

Чтобы обеспечить персональное преимущество в дарвиновской борьбе за место в ограниченном пространстве, некоторые водители повышают ставки, покупая большие, мощные, похожие на военную технику внедорожники, дающие им ощущение господства над низшими видами пользователей дорог и демонстрирующие их мнимое величие, которое на самом деле лишь делает дорожное движение более агрессивным и опасным. [Ibid.]

По мере того как транспортные средства становятся больше, дороги становятся более опасными, растет риск для пешеходов

и увеличивается ущерб, наносимый ими климату, нашему здоровью и сообществам, в которых мы живем. Растет и осознание того, что что-то необходимо менять, поскольку даже увеличение размеров автомобилей не смогло решить противоречия, встроенные в такую систему мобильности, где каждому требуется свой личный автомобиль. Для некоторых ответом было возвращение в город и пропаганда пешей ходьбы, более широкое использование велосипедов и улучшение систем общественного транспорта, но превращение рынка жилья в один из финансовых инструментов привело к резкому росту цен на квартиры и арендной платы в городах. Некоторые люди из технологической индустрии могут согласиться с этой точкой зрения, но большинство не готово отказаться от автомобилей или принять присущие городским районам пространственные ограничения, которые делают массовое использование автомобилей невозможным.

История автомобилизации вряд ли является примером естественного пути развития. Нынешнее господство автомобиля в транспортных системах Северной Америки, Австралии, большинства стран Европы и – все чаще в последнее время – части Глобального Юга представляет собой результат согласованных усилий инвесторов, направленных на радикальное изменение нашей жизни и действий в собственных корыстных интересах. Вместо того чтобы жить в непосредственной близости от мест нашей работы, отдыха и услуг, которые нам оказывают наши соседи, все рассредоточено так, что нам приходится покупать автомобиль, страховать его, проводить техническое обслуживание, заправлять топливом, тратя на него все больше денег и теряя все больше своего времени в дорожных заторах.

Можно было пойти другим путем. Если бы пользование автомобилем удалось успешно ограничить в 1920-х годах, мы, вероятно, вели бы гораздо более урбанизированный образ жизни, меньше завися от необходимости передвигаться за рулем. Даже иной исход кампаний в 1970-х годах мог ограничить дальнейший рост пригородов, как это удалось сделать в некоторых странах Европы. Но в реальности автопромышленное лобби победило и получило поддержку государства, готового субсидировать и укреплять его видение будущего.

Поэтому мы можем наблюдать результат того, как доминирующие коммерческие интересы индустрии XX века изменили нашу жизнь, наши сообщества и нашу пла-

нету, и многое в этих изменениях может нам не нравиться. Впрочем, XXI век сформировал новые заинтересованные круги, порожденные коммерциализацией интернета, и теперь, накопив собственные огромные состояния, они тоже хотят сделать нас зависимыми от своих продуктов, оказывая влияние не только на то, что мы читаем на веб-страницах, но и на повседневную жизнь в наших сообществах.

Несмотря на все попытки убедить нас, что именно их видение как будущего городского транспорта, так и самого города выражает общественную пользу, уже становится ясно, что все эти утверждения – не более чем рекламные проспекты, предназначенные для создания общественной поддержки тех продуктов, которые в конечном итоге будут приносить прибыль их компаниям, их акционерам и им самим. Это прямое повторение стратегии автопроизводителей и застройщиков, успешно использовавших рекламу и средства массовой информации, чтобы убедить нас с радостью принять нашу зависимость от их отраслей. Теперь мы рискуем повторить историю с внедрением в уже неработающую транспортную систему новых способов городской мобильности в качестве предмета роскоши теми лидерами отрасли, которые будут преуменьшать общественно-политические проблемы, подменяя их технологическими решениями, не способными справиться со сложностью ситуаций, в которые они пытаются вмешиваться. Мы не можем позволить им в очередной раз определять наше будущее за нас.

Источники

- Brown J.R., Morris E.A., Taylor B.D. (2009) Planning for Cars in Cities: Planners, Engineers, and Freeways in the 20th Century//Journal of the American Planning Association. Vol. 75. No. 2. P. 161-177.
- Caiazza F. et al. (2013) Air Pollution and Early Deaths in the United States. Part I: Quantifying the Impact of Major Sectors in 2005//Atmospheric Environment. Vol. 79. P. 198-208.
- Culver G. (2018) Death and the Car: On (Auto) Mobility, Violence, and Injustice//ACME: An International Journal for Critical Geographies. Vol. 17. No.1. P. 144-170.
- Delbosca A. (2019) Dehumanization of Cyclists Predicts Self-Reported Aggressive Behaviour toward Them: A Pilot Study//Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. Vol. 62. P. 681-689.
- Fatally Hurt by Automobile (1899) New York Times. Режим доступа: Timesmachine.nytimes.com.
- Gartman D. (2004) Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of the Car//Theory, Culture & Society. Vol. 21. No. 4-5. P. 169-195.
- Gorz A. (1973) The Social Ideology of the Motorcar//Le Sauvage. Unevenearth.org.
- Hale L. (2016) Happy 60th Birthday, Interstate Highway System!//American Society of Civil Engineers. Infrastructure reportcard.org.
- Hall P. (2014) Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design Since 1880//4th ed. Wiley Blackwell.
- Falcochchio J.C., Levinson H.S. (2015) How Transportation Technology Has Shaped Urban Travel Patterns//Road Traffic Congestion: A Concise Guide. Springer International. P. 9-17.
- Lawrence E.D., Bomey N., Tanner K. (2019) Death on Foot: America's Love of SUVs Is Killing Pedestrians//Detroit Free Press. Freep.com.
- Marx P. (2022) Road to Nowhere. London: Verso. P. 9-35.
- Mattioli G. et al. (2020) The Political Economy of Car Dependence: A Systems of Provision Approach//Energy Research & Social Science. Vol. 66, 101486.
- Norton P.D. (2008) Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City. MIT Press.
- Rosenbaum D.E. (1972) For the Highway Lobby, a Rocky Road Ahead//New York Times. Nytimes.com.
- Sadik-Khan J., Solomonow S. (2016) Streetfight: Handbook for an Urban Revolution//Viking.
- Shepardson D. (2020) U.S. Traffic Deaths Soar to 38,680 in 2020. Highest Yearly Total since 2007 (2021) Reuters. Reuters.com.
- Shill G.H. (2020) Should Law Subsidize Driving?//New York University Law Review. Vol. 95. No 2. P. 498-579.
- Shoup D. (2005) The High Cost of Free Parking. Routledge.
- Smith J.Ed. (2012) Eisenhower in War and Peace. Random House.
- Southworth M., Ben-Joseph E. (1995) Street Standards and the Shaping of Suburbia//Journal of the American Planning Association. Vol. 61. No. 1. P. 65-81.
- Urry J. (2004) The 'System' of Automobility//Theory, Culture & Society. Vol. 21. No. 4-5. P. 25-39.
- World Health Organization (2021) Road Traffic Injuries. WHO.int.
- Zukin Sh. (2011) Jane Jacobs (1916-2006)//The Architectural Review. Architectural-review.com.

ROAD TO NOWHERE

Paris Marx, Master in Urban Geography (McGill University), PhD student, University of Auckland, technology writer.

Abstract. The suburban, auto-oriented future offered market opportunities for automotive companies, property developers, and consumer goods manufacturers. Their combined influence, paired with a brilliant marketing campaign, was enough to get political leaders to respond to their demands and direct significant resources into realizing their vision of the future. The corporations didn't predict a car-centric, consumerist future—they made it a reality.

After restructuring how we communicate with one another, entertain ourselves, buy consumer goods, and far more, the companies that have prospered as the internet expanded to every corner of the globe are now setting their sights on the physical environment, with a particular focus on the transportation system.

But after a century of living in cities built for cars, we must be wary of embracing sweeping master plans that fail to properly consider the full effects of what elite proposals will likely mean for the rest of us.

In the following chapter of the book the author makes the case that we need a better transportation system and by extension better cities. Starts by digging into the history of automobility to illustrate how transportation systems—both in cities and beyond—were reconstructed through the twentieth century to make way for the automobile and how that change was not one that was demanded by the public, but rather was implemented against their wishes by capitalist interests.

The author's argument is not that we do not need a significant overhaul of the way transportation works, nor indeed that we do not need to reimagine how we approach urban planning. In recent years, there has been a lot more discussion about the need to challenge auto-oriented development in favor of prioritizing pedestrians, cyclists, and public transit to enable denser, greener, and more walkable communities. But progress is far too slow given the harms and inequities of the current system. Where changes do happen, it is not uncommon that they benefit only the wealthy while excluding the poor and the working class.

Key words: urban transportation; transport planning; urban planning; city for the automobile; modernist city.

Citation: Marx P. (2023) Road to Nowhere. *Urban Studies and Practices*, vol. 8, no 1, pp. 15-31. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp81202315-31> (in Russian)

References

- Brown J.R., Morris E.A., Taylor B.D. (2009) Planning for Cars in Cities: Planners, Engineers, and Freeways in the 20th Century. *Journal of the American Planning Association*, vol. 75, no. 2, pp. 161-177.
- Caiazza F. et al. (2013) Air Pollution and Early Deaths in the United States. Part I: Quantifying the Impact of Major Sectors in 2005. *Atmospheric Environment*, vol. 79, pp. 198-208.
- Culver G. (2018) Death and the Car: On (Auto)Mobility, Violence, and Injustice. *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, vol. 17, no.1, pp. 144-170.
- Delbosca A. (2019) Dehumanization of Cyclists Predicts Self-Reported Aggressive Behaviour toward Them: A Pilot Study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 62, pp. 681-689.
- Fatally Hurt by Automobile (1899) *New York Times*. Available at: [Timesmachine.nytimes.com](https://www.nytimes.com/1899/01/01/archives/fatally-hurt-by-automobile.html).
- Gartman D. (2004) Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of the Car. *Theory, Culture & Society*, vol. 21, no 4-5, pp. 169-195.
- Gorz A. (1973) The Social Ideology of the Motorcar. *Le Sauvage*. [Unevenearth.org](http://unevenearth.org).
- Hale L. (2016) Happy 60th Birthday, Interstate Highway System! *American Society of Civil Engineers*. [Infrastructure report-card.org](https://www.asce.org/interstate-highway-system).
- Hall P. (2014) *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design Since 1880*. 4th ed. Wiley Blackwell.
- Falcochchio J.C., Levinson H.S. (2015) How Transportation Technology Has Shaped Urban Travel Patterns. *Road Traffic Congestion: A Concise Guide*. Springer International, pp. 9-17.
- Lawrence E.D., Bomey N., Tanner K. (2019) Death on Foot: America's Love of SUVs Is Killing Pedestrians. *Detroit Free Press*. [Freep.com](https://www.freep.com).

Marx P. (2022) *Road to Nowhere*. London: Verso, pp. 9-35.

Mattioli G. et al. (2020) The Political Economy of Car Dependence: A Systems of Provision Approach. *Energy Research & Social Science*, vol. 66, 101486.

Norton P.D. (2008) *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*. MIT Press.

Rosenbaum D.E. (1972) For the Highway Lobby, a Rocky Road Ahead. *New York Times*. [Nytimes.com](https://www.nytimes.com).

Sadik-Khan J., Solomonow S. (2016) *Streetfight: Handbook for an Urban Revolution*. Viking.

Shepardson D. (2020) U.S. Traffic Deaths Soar to 38,680 in 2020. Highest Yearly Total since 2007

(2021) Reuters. [Reuters.com](https://www.reuters.com).

Shill G.H. (2020) Should Law Subsidize Driving? *New York University Law Review*, vol. 95, no 2, pp. 498-579.

Shoup D. (2005) *The High Cost of Free Parking*. Routledge.

Smith J.Ed. (2012) *Eisenhower in War and Peace*. Random House.

Southworth M., Ben-Joseph E. (1995) Street Standards and the Shaping of Suburbia. *Journal of the American Planning Association*, vol. 61, no. 1, pp. 65-81.

Urry J. (2004) The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society*, vol. 21, no. 4-5, pp. 25-39.

World Health Organization (2021) *Road Traffic Injuries*. WHO.int.

Zukin Sh. (2011) Jane Jacobs (1916-2006). *The Architectural Review*. [Architectural-review.com](https://www.architectural-review.com).