

ВАРИВОНЧИК И.В.

АМЕРИКАНСКИЙ СРЕДНИЙ
КЛАСС И ПРОБЛЕМЫ
СОЦИАЛЬНОЙ ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ
(80-90 ГОДЫ XX ВЕКА)

Издательско-полиграфическая фирма
«ГЛОБАЛ-ИНВЕСТ»

Подписано в печать 15.07.2003.
Усл.-печ. л. 5,25. Усл.-изд. л. 5,31.
Тираж 999 экз. Формат 60x84 1/8.

Отпечатано с пленок заказчика.

ВАРИВОНЧИК И.В.

АМЕРИКАНСКИЙ СРЕДНИЙ
КЛАСС И ПРОБЛЕМЫ
СОЦИАЛЬНОЙ ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ
(80-90 ГОДЫ XX ВЕКА)

Москва 2003

составлял 87,8%, Норвегии – 80,1%, Великобритании – 68,5%, Канаде – 52,7%, Израиле – 38,1%, США – 38%.²²⁶

В то же время, уровень жизни в США, был достаточно высок, там больше, чем в других странах Запада, была развита система частного страхования, сами американцы активнее европейцев принимали участие в разного рода благотворительной деятельности. Это делало менее значительной разницу в положении малоимущих граждан в США и других развитых странах. Тем не менее, интересы сохранения социальной стабильности в обществе, дальнейшего повышения благосостояния американцев требовали скорейшего разрешения вопроса о создании единой государственной системы медицинского обслуживания населения и преодоления доминировавшей на протяжении последних двадцати лет дестабилизирующей тенденции к росту имущественной и социальной неравенства между богатой элитой и подавляющим большинством населения страны.

ПРИГОРОДЫ: АМЕРИКАНСКАЯ МЕЧТА СЕГОДНЯ

В доиндустриальный период то, что называют пригородами в США сегодня, не существовало. В XIX веке прилежавшие к городам поселения были невелики и ориентировались преимущественно на сельскохозяйственное производство и торговлю. Ввиду плохих транспортных коммуникаций в виде грунтовых дорог и малоэффективной железнодорожной сети, связи с городом были слабы. Лишь землевладельцы и работники транспортных компаний периодически посещали города.

Американские пригороды, как места размещения комплексов частных домов вне городской черты, в удалении от делового и промышленного центров городов, стали возникать в США в конце XIX начале XX века.²²⁷ Их появление было связано в основном с двумя явлениями – новыми средствами транспорта в виде автомобилей и электропоездов, пригородными маршрутами которых обеспечивали сравнительно прочную связь с городом и стремлением многих американцев иметь свой дом в безопасном удалении от переживавших не лучшие времена городов. Массовый приток иммигрантов в

²²⁶ Smeeding T. Poverty, Inequality and Income Distribution in Comparative Perspective. – New York: Harvester Wheatsheaf. – 1990. – P.67

²²⁷ Наиболее четкое определение пригородов было дано американским исследователем, социологом А. Доунсом в книге «Открывая пригороды», увидевшей свет в 1973 г.: «Термин пригород относится ко всему району городской метрополии за пределами центральной части города и потому пригородом следует считать как 18 000 городских муниципалитетов, так и районы, формально не попадающие в городскую черту. Районы проживания, считающиеся пригородами, насчитывают от нескольких сотен до 80 000 жителей, могут быть просто спальными или промышленно развитыми, а так же в виде все возможных комбинаций того и другого, могут непосредственно граничить с центром города и быть за 100 миль от неё». Downs A. Opening Up the Suburbs. – New Haven: Yale University Press., 1973. – P. 201

города, их перенаселённость и общий кризис, порождали желание избавиться от связанных с этими явлениями неудобств и угроз. Новые пригороды, по сути, представляли собой состоявшие из частных домов спальные районы. Большинство жителей были средним классом, «белыми воротничками», чьи места работы находились в центральной части города.

Семьи рабочих чей недельный доход, как правило, не превышал один доллар в неделю, не могли себе позволить платить за поездку пять центов – вполне приемлемую плату для средних американцев, направившихся в город в поиске развлечений, на работу или за покупками. Преимущества владения домом вне городской черты в глазах среднего американца перевешивали и вехшиеся недостатки. Как писал в 1902 году житель пригорода: «Может быть, нам стало труднее посещать оперу, но вчера малиновка, сидевшая на ветке моего вяза взяла ногу выше и приятнее для моего слуха, чем любая примадонна».²²⁸

Несмотря на незначительные масштабы и небольшое население пригороды привлекли к себе общественное внимание, стали рассматриваться как свободный от городских недостатков, идеальный вариант организации жизни.²²⁹ В скором будущем практически все эти районы были поглощены растущими городами, но именно они стали первой попыткой осуществления на практике комплекса представлений среднего класса о счастливой или просто достойной жизни, обычно называемого «американской мечтой».

Автомобилизация страны в межвоенный период, привела к окончательному формированию пригородов, в виде обособленных от центральной части городов, разбросанных вдоль пригородных дорог районов проживания зажиточных и богатых американцев. Число автомобилей с 1948 по 1961 г. выросло с 26 до 63 миллионов.²³⁰

Однако переломным периодом в истории пригородов стали 50-е-60-е гг. XX века. Причины перемещения среднего класса в пригороды после второй мировой войны были приблизительно те же, что и в начале XX века. Во-первых, они сводилось к желанию реализовать появившуюся в связи с ростом благосостояния и общим экономическим подъёмом возможность иметь свой дом, дышать чистым воздухом, отдыхать в экологически чистом месте. Во-вторых, всеобщая автомобилизация страны и быстрое развитие шоссеных магистралей сделали возможным для американцев в течение небольшого времени достигать места работы в центральной части города. Сообщение с городом упрощалось развитием современных средств связи. Важной причиной исхода белого среднего класса в пригороды была массовая миграция негритянского населения в большие города, которая

²²⁸ Chudacoff P., Katzman E., Paterson T. A People and a Nation. A History of the United States. – Boston: Houghton Mifflin Company, – 2000. – P.540

²²⁹ Binford H. The First Suburbs. – Chicago: Chicago University Press, – 1985, – P. 334; Fishman R. Bourgeois Utopia: The Rise and Fall of Suburbia. – New York: Basic Books, – 1987, – P. 241; Jackson J. Crabgrass Frontier. – New York: Oxford University Press, – 1985, – P.396

²³⁰ Chudacoff P., Katzman E., Paterson T. Op. cit. – P.830