

наспі. Сам касцёл пачынае адыгрываць усё больш значную ролю ў грамадска-палітычным жыцці, што, аднак, было звязана і з тым, што улады самі ва умовах крызісу усё часцей сталі звяртацца за дапамогай касцёла. Трэба памятаць, што у большасці дзеяння касцёла, асабліва звязаныя з абаронай правоў чалавека, выцякалі выключна з Евангелля, вучэння ІІ Ватыканскага сабора і Папскіх энцыклік. Іншая справа, што гэтыя дзеяння разглядаліся уладамі выключна як палітычныя. Аднак усё гэта знаходзіла вялікую падтрымку з боку польскага грамадства.

Літаратура

1. Anusz A., Anusz A. *Samotnie wsród wiernych. Kościół wobec przemian politycznych w Polsce (1944—1994)*. Warszawa, 1994. S. 131.
2. Люкс Л. Церковь и государство в коммунистической Польше: анатомия освобождения // *Славяноведение*. М., 1996. № 2. С. 59.
3. Шульц Т. Иоанн Павел II. Мн., 2000. С. 409.
4. Nawrocki G. *Polak z Polakiem*. Warszawa, 1990. S. 93.
5. Jan Paweł II, Papież. Telegram do księdza Biskupa Lecha Kaczmarska // *L'Osservatore Romano*. Rz. 1980. № 10. S. 24.
6. Jan Paweł II, Papież. Telegram do księdza Biskupa Kazimierza Majdanskiego // *L'Osservatore Romano*. Rz. 1980. № 10. S. 24.
7. Wałęsa L. *Droga nadziei*. Kraków, 1989. S. 64.
8. Jan Paweł II, Papież. Telegram do J. E. księdza arcybiskupa Jerzego Stroby, Metropolity Poznańskiego // *L'Osservatore Romano*. Rz. 1981. № 6. S. 10.
9. *Solidarność, analiza ruchu społecznego 1980—1981* / A. Touraine, J. Strzelecki, F. Dubet, M. Wiewiórka. Warszawa, 1989. S. 139.
10. Pomian K. *Wymiary polskiego konfliktu 1956—1981*. Londyn, 1985. S. 123.
11. *Relacja z posiedzenia Komisji Wspólnej przedstawicieli rządu i Episkopatu w dniu 27 sierpnia 1981 r. II Tajne dokumenty Państwo-Kościół 1980—1989*. Londyn, 1993.
12. Glemp J. *Nauczanie pasterskie 1981—1982*. Poznań, 1988. T. 1. S. 882.

И. В. Варивончик

ДОМ ДЛЯ СРЕДНЕГО КЛАССА: ПРИГОРОДЫ В ПОСЛЕВОЕННОЙ АМЕРИКЕ

Американские пригороды как комплексы частных домов вне городской черты, в удалении от деловых и промышленных центров стали возникать в США в конце XIX — начале XX в. Их появление было связано в основном с двумя явлениями — новыми средствами транспорта в виде автомобилей и электропоездов, пригородные маршруты 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 города, их перенаселенность 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 их жителей были средним классом, «белыми воротничками». Работали они в центральной части города. Семьи рабочих, чей недельный доход, как правило, не превышал 1 доллара в неделю, не могли себе позволить платить за проезд 5 центов — вполне приемлемую плату для средних американцев, направлявшихся в город в поиске развлечений, на работу или за покупками. Преимущества владения домом вне городской черты в глазах среднего американца перевешивали имевшиеся недостатки. «Может быть, нам стало труднее посещать оперу, но вчера малиновка, сидевшая на ветке моего вяза, взяла ноту выше и приятнее для моего слуха, чем любая примадона», — писал в 1902 г. житель пригорода [1, р. 54].

Несмотря на незначительные масштабы и небольшое количество жителей, пригороды привлекли к себе общественное внимание, стали рассматриваться как свободный от городских недостатков, идеальный вариант организации жизни [2]. В скором будущем практически все эти районы были поглощены растущими городами, но именно они стали первой попыткой реализации на практике комплекса представлений среднего класса о счастливой или просто достойной жизни, который обычно называется «американской мечтой».

Автомобилизация страны в межвоенный период привела к окончательному формированию в виде обособленных от центральной части городов пригородов, разбросанных вдоль пригородных дорог районов проживания зажиточных и богатых американцев.

Переломным периодом в истории пригородов стали 50—60-е гг. XX в. Переход к новым, поточным способам строительства однотипных и сравнительно недорогих домов в сочетании с быстрым ростом численности среднего класса и его благосостояния привел к революционным изменениям. Число жителей пригородов возросло с 35 млн до 84 млн человек [3].

Миллионы американцев со средним достатком осуществили свою мечту. Этому способствовали невысокие цены на строительство и землю, низкие ставки кредитов, государственные программы дорожного и жилищного строительства, а также кредитования строительства для ветеранов второй мировой войны [4; 5, р. 251]. Причины быстрых темпов строительства собственных домов включали в себя благоприятную налоговую политику федерального правительства, ставившую владельцев домов в более выгодное, чем арендаторов, положение. Результатом этого было косвенное финансирование строительства жилья для американцев со средним достатком [6]. Так, в период 1972—1974 гг. объем налоговых льгот

для домовладельцев в 3 раза превысил сумму всех прямых государственных дотаций, направляемых на решение жилищного вопроса [7].

На строительство жилья под невысокий процент выдавались кредиты. Миллионы американцев воспользовались услугами Федерального жилищного агентства, Администрации по делам ветеранов, Федерально-го жилищного кредитного банка. С 1934 по 1979 г. Федеральное жилищное агентство гарантировало кредиты для строительства 13,1 млн домов, а также кредиты для покупки мобильных, перестройки и реконструкции готовых домов для 32,8 млн американцев [8]. С 1944 по 1979 г. 10,3 млн ветеранов второй мировой войны получили льготные кредиты от федерального ведомства по делам ветеранов [9]. Живую заинтересованность во всем этом строительстве выражали банковский капитал и строительные компании. Растущее желание иметь свой дом подкреплялось ростом реальных доходов населения. С 1947 по 1980 г. средний реальный доход американской семьи увеличился на 88 % — с 13519 до 25395 долларов в год [10].

Причины перемещения среднего класса в пригороды после второй мировой войны были приблизительно теми же, что и у среднего класса начала XX в. Во-первых, они сводились к желанию реализовать появившуюся в связи с ростом благосостояния возможность иметь свой дом, дышать чистым воздухом, отдыхать в экологически чистом месте. Во-вторых, всеобщая автомобилизация страны и быстрое развитие шоссе-ных магистралей позволили американцам быстро достигать места работы в центральной части города. Число автомобилей с 1948 по 1961 г. выросло с 26 млн до 63 млн [1, р. 830]. Сообщение с городом упрощалось в связи с развитием современных средств связи. В-третьих, важной причиной перемещения белого среднего класса в пригороды была массовая миграция негритянского населения в большие города, которая сопровождалась кризисом городов, напряженностью в межрасовых отношениях, ростом преступности.

Новый массовый средний класс стремился отгородить себя от традиционных городских проблем, создать более комфортную и безопасную среду обитания для себя и своих детей. Его не устраивали большие налоги и высокие цены на хорошее жилье в городе и низкое качество образования в городских школах. Значительную роль играло желание жить по соседству с себе подобными, избегая тем самым расовых конфликтов, необходимости общения или взаимодействия с группами, имеющими более низкий социальный статус. В вышедшей в 1976 г. книге американского социолога М. Даниэлсона справедливо отмечается: «...большинство американцев были убеждены, что могли найти для себя хороший

дом в хорошем районе с хорошей школой только при условии, если по соседству не будут жить национальные меньшинства или просто люди с низким уровнем дохода» [11]. Причиной сегрегации в пригородах был не столько расизм отдельных представителей среднего класса, сколько разделявшиеся большинством из них опасения, что классовые и расовые различия поставят под угрозу то, к чему стремился средний класс, уходя из города в пригороды и создавая там свой, особый образ жизни.

Основной частью населения пригородов всегда был белый средний класс [12, р. 71—89]. В 1980 г. черные американцы составляли лишь 6,1 % от населения пригородов, только 8,2 % имели доходы ниже установленного правительством уровня бедности, в то время как среди городского населения этот показатель составлял 17,2 % [12, р. 82; 13]. Социологические исследования 80-х гг. выявили увеличение количества негров, проживавших в пригородах, с 16 до 21 %. Несмотря на это, фактическая сегрегация в отношении негров и других национальных меньшинств сохранялась. Места поселения негров становились центрами притяжения для других черных американцев. Белые американцы с целью ограничения проникновения негров в свои районы использовали разнообразные методы — от скрытых договоренностей со строительными компаниями до прямых расистских выступлений [14].

Главным преимуществом жизни в пригороде являлась безопасность как в физическом, так и экономическом смысле. Удаленность от города обеспечивала защиту от его пороков. Капиталовложения в приобретенную недвижимость представлялись наиболее надежным способом помещения собственных средств. Они давали людям ощущение большей самостоятельности и независимости, чувство, что они — хозяева собственной судьбы по крайней мере в пределах своего дома, своего пригорода. Один из ведущих калифорнийских политических обозревателей Д. Уолтерс отмечал: «Во времена экономической и политической нестабильности личная безопасность — это товар, пользующийся очень хорошим спросом. Строительные компании не продают безопасность, они продают ощущение безопасности» [15].

Пригороды больше, чем любая другая форма проживания, воплощали в себе американские культурные традиции и образ жизни — автономность поведения, свободу передвижения, индивидуализм, трансформированный индустриализацией и ростом городов идеал близкой к природе жизни в сельской местности некогда провинциальной Америки.

Несмотря на различия в доходах, территориальные и некоторые культурные различия, белые жители пригородов имели гораздо больше общего между собой, чем просто владение одним из многих частных

домов в пригороде. Они стремились оберегать свои семьи, свой пригородный мирок от различных поползновений извне, особенно от проникновения иных этнических групп. В центре внимания белых жителей находилась семья, прежде всего дети, обучение и обеспечение будущего которых являлось абсолютным приоритетом. Последнее не оставляло для женщины иной, кроме домохозяйки и матери, роли. В этом смысле жизнь в пригородах была своеобразной альтернативой феминизму. Политика правительства, направленная на поддержку строительства пригородов, с одной стороны, стала предпосылкой взрыва рождаемости (так называемого «бэйби бума»), с другой — способствовала сохранению и закреплению традиционных представлений о роли матери и отца.

Жители пригородов вступали в контакты со своими соседями сравнительно редко. Ввиду высокой мобильности, сильно развитого индивидуализма, а также желания действовать в соответствии со своими интересами и наклонностями они организовывали социальные контакты независимо от места проживания интересующих их людей или мест развлечений и отдыха. Это не исключало большого количества разнообразных форм взаимодействия с соседями в виде благотворительных акций, местных праздников, совместных действий с целью развития школьного образования, сохранения окружающей среды, а также в тех случаях, когда что-либо угрожало сложившемуся порядку вещей и образу жизни. Но все эти действия предполагали кратковременную мобилизацию общих усилий для решения насущного вопроса. Несмотря на мозаичность культурного ландшафта пригородов, 10-летиями складывавшийся образ жизни обладал значительной инерцией, обеспечивал определенный консерватизм стереотипов поведения жителей пригородов [16].

Развитие конформистской, потребительской культуры, столь характерной для пригородов, стимулировалось бизнесом, представители которого стремились привлечь большое количество платежеспособных потребителей — средний класс. Эта потребительская культура не стала, однако, основой сближения социальных и этнических групп как ввиду их разного уровня доходов, так и по причине наличия имевших гораздо более глубокие корни культурных особенностей. С течением времени дальнейшее развитие получила тенденция усиления ограничительных мер, принимавшихся органами самоуправления пригородов в целях сохранения своего обособленного положения, исключения всего, что казалось опасным или просто нежелательным. Гомогенный характер населения позволял легко достигнуть согласия в решении подобных вопросов. Таким образом, специфическая социальная среда пригородов обнаруживала способность к самозащите и консервации.

Начиная с 70-х гг. для пригородов стал характерен гораздо больший, чем прежде, культурный плюрализм. Появилось значительное количество одиноких и престарелых домовладельцев, новые зоны проживания среднего класса в центральной части города и за его пределами. Некогда заселённые исключительно белыми американцами пригороды стали гораздо более разнообразны в этническом отношении. Наряду с уровнем достатка и социальным статусом к факторам, во все большей степени определявшим культурные особенности жизни пригородов, относились возраст домовладельцев, их образ жизни и ценностные ориентации. Приемлемое для конкретной социокультурной группы сочетание всех этих факторов вело к формированию разнообразных субкультур в рамках отдельных микрорайонов, порождало большее, чем прежде, удовлетворение среди их жителей [12, р. 66—81; 17].

В 1970 г. число жителей пригородов превысило число жителей городов. К 1980 г. основным маршрутом поездок на работу стало перемещение из одного пригорода в другой [18, р. 78]. К этому же году 44 %, или 100 млн, американцев жили в пригородах. Число рабочих мест в пригородах с 1960 по 1980 г. возросло с 14 млн до 33 млн [18, р. 79].

Начиная с 70-х гг. центрами, вокруг которых позднее концентрировались офисные помещения банков и фирм, центры развлечений и отдыха, индустриальные парки и предприятия бытового обслуживания, стали мощные торговые комплексы. Уже к началу 80-х гг. в некоторых крупных городах, например Атланте и Сент-Луисе, число рабочих мест в пригородах превысило таковое в центральной части города. Это означало, что пригороды все более обособлялись от города, контакты их жителей с городом становились менее необходимыми и более редкими.

Подобная трансформация стала возможной благодаря завершению строительства мощной сети современных шоссе, связывавших между собой штаты и все крупнейшие центры страны. В результате этого центральная часть мегаполисов стала легко достижимой из любого пригорода в кратчайшие сроки. Удобства, связанные с местом жительства в центре города или размещением там офисов, производственных или складских помещений, практически перестали существовать. Раньше других на происходившие изменения отреагировала торговля, за ней последовали строители. К началу 80-х гг. число офисов и фирм в пригородах Нью-Йорка превысило их число в Мэнхэттане. Крупнейшие банки, финансовые и страховые компании стали переносить свои представительства и штаб-квартиры в суперсовременные здания за пределами старой деловой части города [19].

Время, потраченное жителями пригородов на пребывание в так называемых «молах» (mall) — местных региональных торговых центрах, было меньше лишь количества времени, проводимого за работе и дома. Эти торговые центры доминировали в торговле пригородов с середины 60-х гг., размещались в нескольких минутах езды от любого из домов, фактически играли ту же роль, что некогда играла центральная часть города. Там назначались частные и деловые встречи, располагались культурные учреждения, центры развлечений. Начиная с 80-х гг. в научной литературе стал обсуждаться вопрос о «моле» как о культурном явлении. Так или иначе, эти пригородные торговые центры соединили в себе 3 известные формы американского бытия — бизнес, пригород и подобие местной общины [20].

По мере укрепления пригородов в качестве основных экономических и культурных центров туда стало перемещаться все большее количество самых современных стадионов и конференц-залов, колледжей и университетов. (Нью-Йорк, Бостон, Вашингтон, Даллас, Остин). Подавляющее большинство новых исследовательских центров и технологических парков строились в 90-е гг. именно в пригородах — Силиконовая долина в Сан-Хосе, бостонская «Электронная супермагистраль», Центр Форрестола в Принстоне, комплекс НАСА в Хьюстоне, Лаборатория реактивного движения в Пасадене и др. Даже 2 наиболее часто посещаемых туристами достопримечательности — 2 Диснеевских центра — также были возведены в пригородах. Децентрализация производства, торговли, сферы услуг и их перемещение в пригороды (особенно в южных и западных регионах страны) объяснялись также стремлением бизнесменов платить меньшие налоги и меньшие, чем в городе, арендные платежи [21].

Если 50—60-е гг. были годами децентрализации городского населения, то начиная с 70-х гг. в пригороды стали перемещаться практически все формы общественной, деловой и культурной жизни. Еще в 1978 г. результаты выборочного опроса жителей пригородов Нью-Йорка газетой «Нью-Йорк Таймс» показали, что лишь 20 % опрошенных работали в городе, 53 % приезжали в город меньше 5 раз в год, 76 % считали, что события в городе никак не сказываются на их жизни, а 54 % вообще полагали, что они не имеют к Нью-Йорку никакого отношения. «Жители бывших спальных районов уже не считали себя придатком Нью-Йорка. Пригороды превратились в цепь новых городских поселений с ограниченными связями с центральной метрополией. Жители пригородов создали свой, отличный образ жизни и видели свое будущее во все большем удалении от старого города». По сути, формировалась новая система городских поселений без больших городов.

Некогда спальные районы к 90-м гг. стали местами концентрации офисов крупнейших корпораций, высокотехнологичных производств, мощных торговых центров. Число американцев, ежедневно ездивших на работу в город, сравнялось с числом тех, чье место работы находилось в пригороде [5, р. 7]. Быстро растущие пригороды располагали большим, чем города, количеством офисных помещений. Именно в пригородах создавалась большая часть новых рабочих мест [22]. Все это означало, что именно пригороды становились главными центрами экономического роста.

Параллельно наметились проблемы, характерные ранее для больших городов, — рост преступности, появление бездомных и перенаселенность, транспортные трудности, изменение экологической ситуации, связанное с появлением промышленных предприятий [23]. Кризисные явления в развитии пригородов были связаны со спонтанным характером их роста, проблемами самоуправления, увеличением цен на жилье. Суть проблем местного самоуправления сводилась к проведению пригородами самостоятельной, несогласованной с городскими властями политики, имевшей своим следствием недостаток средств в городском бюджете, деградацию коммунальных служб, социальную и расовую сегрегацию. Местное самоуправление представляло интересы богатых американцев и американцев со средним достатком, не желавших платить большие налоги в общую городскую казну. С другой стороны, социологические исследования фиксировали устойчивое неприятие средним классом вмешательства федеральных и городских властей в дела пригородов. В общественном сознании широкое распространение получили представления о городской власти как о власти бюрократии, коррумпированной и мало эффективной, а потому ненужной [5, р. 251; 24].

Социологические исследования зафиксировали давление жителей пригородов на местные власти с целью введения ограничения на новое строительство в том случае, если оно способствовало изменению этнического или социального состава населения [5, р. 251; 25].

В 80-е гг. впервые после Великой депрессии число американцев, владевших домами на правах частной собственности, стало сокращаться. Особенно это касалось молодых американцев. Число домовладельцев в возрасте от 25 до 39 лет сократилось более чем на 7%. В меньшей степени этот процесс коснулся домовладельцев среднего возраста (39—59 лет). По некоторым подсчетам, число бездомных в стране достигло 2,5 млн человек. Одной из причин такого положения была остановка администрацией Р. Рейгана процесса реализации программ субсидирования строительства жилья для малообеспеченных семей [26]. Однако были и другие причины. Реальные ежемесячные платежи по кредитам, по сравнению с

50—60-ми гг., увеличились более чем в 4 раза. Результатами удорожания жилья стали перемещение части населения пригородов обратно в город и создание новых спальных районов путем заселения все более удаленных не только от города, но и от старых пригородов районов [27]. Цены на жилье стали расти быстрее доходов средних американцев [28]. Средний реальный доход мужчин перестал расти еще в 70-е гг. Продолжавшийся прежними темпами строительный бум объяснялся дополнительными заработками женщин [29].

Сложности, связанные с покупкой жилья и возникшие у молодых представителей среднего класса, отрицательно сказывались на более бедных слоях населения, т. к. соответственно росла стоимость аренды квартир, которые в иные годы, когда их покидали счастливые владельцы новых домов, заполнялись менее состоятельными клиентами. Реальные цены на дома в конце 80-х гг. оказались значительно выше, чем в 70-е гг., в то время как реальные доходы молодых американцев, «белых» и «синих воротничков» оставались на том же уровне или даже сократились.

Естественной реакцией на сложившееся положение со стороны строительных компаний стало расширение строительства для тех, кто мог за это заплатить, — для богатых и супербогатых американцев. Ситуация на рынке дешевого жилья резко обострилась как из-за роста числа бедных, так и из-за сокращения строительства вышеуказанного жилья.

Материалы Объединенного центра исследований жилищной проблемы в Гарвардском университете констатировали быстрый рост стоимости дешевого жилья. Число семей с реальным месячным доходом менее 5 тыс. долларов с 1984 по 1986 г. увеличилось на 55 %, а количество дешевых квартир уменьшилось более чем на 1 млн единиц. В то же время число пустующих квартир за 80-е гг. возросло с 1,5 млн до 2,7 млн, 90 % из которых предназначались для богатых, а не средних или бедных американцев. Институт исследований городских проблем констатировал, что наиболее бедная пятая часть американцев тратила на аренду жилья не менее 56 % от своего дохода [26].

Особенно острой проблема доступности жилья была для негров и других этнических меньшинств. Потенциальная возможность заполнения ими возникавших в пригородах рабочих мест была ограничена дискриминационной политикой контролировавшихся белыми американцами местных органов самоуправления и отсутствием достаточного количества дешевого жилья [30].

С 1950 по 1980 г. число американцев, живших в пригородах, возросло с 35,2 млн до 101,5 млн человек [31]. К 1990 г. 48 % американцев жили в пригородах [32, р. 35—36]. В 14 из 50 штатов жители при-

городов составляли большую часть населения (6 штатов были наиболее густонаселенными — Калифорния, Пенсильвания, Огайо, Мичиган, Флорида, Нью-Джерси) [32, р. 33].

Как уже отмечалось, пригороды больше, чем любая другая форма проживания, воплощали в себе американские культурные традиции и образ жизни — автономность поведения, свободу передвижения, индивидуализм, трансформированный индустриализацией и ростом городов идеал близкой к природе жизни в сельской местности некогда провинциальной Америки.

Собственный дом в пригороде оставался основным атрибутом «американской мечты», важнейшей составляющей комплекса представлений американцев о счастливой или просто достойной жизни. Большинство американцев-жителей пригородов считали идеальным для себя вариантом жизнь в небольшом уютном пригороде недалеко от центра города [33]. Социологические опросы показали, что 43 % жителей Бостона, 48 % жителей Лос-Анджелеса и 60 % жителей Нью-Йорка при возможности уехали бы из города. По результатам опроса 1989 г. Института Гэллопа, лишь 19 % американцев хотели бы жить в городе [32, р. 33].

В подавляющем большинстве случаев жители пригородов были довольны местом своего проживания. Они гораздо выше, чем резиденты городских кварталов, оценивали уровень местных школ, работу полиции, состояние коммунальных служб, мест общественного отдыха [34]. Причиной тому были разные факторы — более высокий средний уровень доходов, отсутствие общепризнанных, считавшихся более предпочтительными вариантов, сила привычки к устоявшемуся образу жизни. Так или иначе, жизнь в пригороде не только казалась, но и была более безопасной и устроенной, чем в городе.

Литература

1. Chudacoff P., Katzman E., Paterson T. A People and a Nation. A History of the United States. Boston, 2000.
2. Binford H. The First Suburbs. Chicago, 1985. P. 334; Fishman R. Bourgeois Utopia: The Rise and Fall of Suburbia. New-York, 1987. P. 241; Jackson J. Crabgrass Frontier. New-York, 1985. P. 396.
3. U. S. Bureau of Census. Money Income of Households, Families and Persons in the United States: Current population Rep., ser. P-60, № 146. Washington D. C., 1987. P. 470.
4. Baldassare M. Citizen Support for Regional Government in the New Suburbs // Urban Affairs Quarterly. 1989. № 24. P. 460—469.
5. Baldassare M. Trouble in Paradise: The Suburban Transformation in America. New-York, 1986.
6. Morris E. W., Winter M. Housing, Family and Society. New-York, 1978.
7. Yearns M. H. Government Housing Programs: A Brief Rev. // Wedin C. S., Nygren L. C. Housing Perspectives: Individuals and Families. Minneapolis, 1976. P. 81—86.
8. U. S. Department of Housing and Urban Development, 1980a. 1979 Statistical Year Book. Washington D. C., 1980.

9. Administrator of Veteran Affairs. *Veteran Administration: 1979 Annual Report*. Washington D. C., 1980.
10. U. S. Bureau of Census. *Money Income of Households, Families and Persons in the United States: Current population Rep., ser. P-60, № 146*. Washington D. C., 1985.
11. Danielson M. *Politics of Exclusion*. New-York, 1976. P. 356.
12. Muller P. *Contemporary Suburban America*. New-Jersey, 1981.
13. Lampard E. *The Nature of Urbanization*. In *Vision of the Modern City: Essays in History, Art and Literature* / Ed. by W. Sharpe, L. Wallock. Baltimore, 1987.
14. Massey D., Denton A. *Suburbanization and Segregation in U.S. Metropolitan Areas // American Journal of Sociology*. 1988. № 11. P. 593—594.
15. Schneider W. *The Suburban Century Begins: the Real Meaning of the 1992 Election // Atlantic Monthly*. 1992. July 27. P. 33—44.
16. Farley R. *Suburban Persistence // American Sociological Review*. 1964. № 29. P. 38—47; Swartz B. *The Suburban Landscape: New Variations on An Old Theme // Contemporary Sociology*. 1980. № 9. P. 640—650; Strahura J. M. *Structural Determinants of Suburban Socioeconomic Compositions // Sociology and Social Research*. 1979. № 63. P. 328—345.
17. Suttles G. D. *The Social Construction of Communities*. Chicago, 1972; Suttles G. D. *Community Design: The Search of Participation in a Metropolitan Society // Hawley H., Rock V. P. Metropolitan America in Contemporary Perspective*. New-York, 1975. P. 235—297.
18. Pisarki A. *Commuting in America: A National Report on Patterns and Trends*. Westport; Connecticut, 1987.
19. Muller P. *Everyday Life in Suburbs: A Review of Changing Social and Economic Forces that Shape Daily Rhythms Within the Outer City // American Quarterly*. 1982. № 3. P. 275.
20. Meining D. W. *The Interpretation of Ordinary Landscapes: Geographical Essays*. New-York, 1979. P. 164—192.
21. Perry D., Watkins A. *The Rise of Sunbelt Cities*. Beverley Hills; California, 1977. P. 309; Sawers L., Tabb W. *Sunbelt, Snowbelt: Urban Development and Regional Restructuring*. New-York, 1984. P. 431; Houston: *Growth and Decline in a Sunbelt Boomtown* / B. Shelton, N. Rodriguez, J. Feagan, etc. Philadelphia, 1989. P. 155.
22. Stevens W. *Beyond the Mall: Suburbs Evolving into Outer City // New-York Times*. 1987. Nov. 8.
23. Bensman J., Vidich A. *Metropolitan Communities*. New-York, 1995. P. 296.
24. Popenoe D. *Private Pleasure, Public Plight: American Metropolitan Community Life*. New-Brunswick, 1985. P. 162; Fisher C. S. *The Urban Experience*. New-York, 1984. P. 371.
25. Logon J. R., Molotch H. *Urban Fortunes*. Berkeley, 1987. P. 383.
26. Greider W. *Gimme shelter even middle-class Americans now feel the housing crisis // Utner Reader*. 1989. № 33. P. 60—64.
27. Morrow-Jones H. A. *Housing Tenure Change in American Suburbs // Urban Geography*. 1989. № 10. P. 315—316.
28. Stone M. E. *Housing and the Dynamics of the U. S. Capitalism // Bratt R. G., Hartman C. Critical Perspectives on Housing*. Philadelphia, 1986. P. 41—67.
29. Myers D. *A Cohort-Based Indicator of Housing Progress // Population Research and Policy Review*. 1985. № 1. P. 109—136.
30. Logan J. R., Stearns L. B. *Suburban Racial Segregation as a Nonecological Process // Social Forces*. 1981. № 60. P. 61—73; Logan J. R., Stearns L. B. *Racial Segregation and Racial Change in American Suburbs // American Journal of Sociology*. 1984. № 89. P. 874—878.
31. Clifford F., Roark A. *Big Cities Hit by Census Data Showing Declining Role // Los-Angeles Times*. 1991. Jan. 24; Reinhold R. *Chasing Votes from Big Cities to the Suburbs // New-York Times*. 1992. June 1.
32. Snider W. P. *Rule Suburbia: America in the 1990's // National Journal*. 1991. № 396.

33. Zuiches J. Residential Preferences and Rural Population Growth // Toward Understanding of Nonmetropolitan America / Ed. by A. Hawley, S. Mazie. Chapel Hill, 1972. P. 72—115; De Jong G. F. Residential Preferences and Migration // Demography. 1977. № 14. P. 169—178.
34. Dahmann D. Assessments of Neighborhood quality in metropolitan America // Urban Affairs Quarterly. 1985. № 14. P. 511—535; Baldassare M. The Growth Dilemma: Resident's Views and Local Population Change in the United States. Berkeley, 1981. P. 175.

И. В. Варивончик

БОГАТЫЕ АМЕРИКАНЦЫ: ТЕНДЕНЦИИ СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛЯРИЗАЦИИ В США В 80—90-Е ГГ. XX В.

В 1998 г. правительственный Центр бюджетного и политического планирования в Вашингтоне осуществил программу исследований материального положения населения страны. Полученные результаты свидетельствовали о том, что за прошедшие 20 лет в 48 штатах разрыв в доходах между 5 % самых богатых американцев и всеми остальными стремительно нарастал. Исключения составили небольшие по численности населения Северная Дакота и Аляска. Доклад этой же организации за 1997 г. констатировал, что в 1994 г. 20 % американцев получали чистый доход, равный доходам 80 % их менее состоятельных сограждан. Аналогичные исследования Центра бюджетного и политического планирования за 1977 г. показали, что в то время доходы 35 % наименее состоятельных американцев были в 2 раза больше доходов 1 % их самых богатых сограждан. В 1994 г. 2,2 млн американцев (1 % населения) имели в сумме такой же доход, как 88 млн (35 % населения) самых бедных американцев¹ [1].

Результатом сокращения групп населения, получавших доход среднего уровня, уменьшения реальной заработной платы и роста числа работников с оплатой низкого уровня стало перераспределение национального дохода в пользу богатой части населения. В соответствии с данными Государственного бюро статистики США, в 1980—1995 гг. наиболее богатые 20 % семей американцев увеличили долю получаемого ими национального дохода на 13 % (с 41,1 до 46,5 %), в то время как доля любой другой из четырех условных групп семей американцев с доходом до 19070, 32985, 49985 и 72260 долларов в год сократилась соответственно на 17, 13, 10 и 5 % [2].

¹ Штатами, где разрыв в доходах граждан был наибольшим, являлись Нью-Йорк, Луизиана, Нью-Мексико, Аризона, Коннектикут, Флорида, Кентукки, Алабама, Западная Виржиния.