

**ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА РОСТ И
УПАДОК ГОРОДОВ, НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ДЕТРОЙТ**

*Шоумарова Ойдин Аббос қизи – ШЛА-21(ру), магистрант
кафедра «Градостроительство и ландшафтная архитектура»
Ташкентский Архитектурно-Строительный Институт,
г Ташкент, Республика Узбекистан
Научный руководитель:
доцент Исамухаммедова Дилором Учкуневна*

Аннотация. В статье рассмотрены краткая история города Детройта, причины его упадка и нынешнего состояния. Приводится градостроительный анализ негативных факторов, которые стали причиной гибели города.

Annotatsiya. Maqolada Detroyt shahrining qisqacha tarixi, uning vayronlashish sabablari va hozirgi holati haqida so'z boradi. Shaharning nobud bo'lishiga olib kelgan salbiy omillarning shaharsozlik tahlili o'tkazilmoqda.

Abstract. The article discusses a brief history of the city of Detroit, the reasons for its decline and its current state. An urban planning analysis of the negative factors that led to the death of the city is being carried out.

Ключевые слова: Городской упадок, снос, автомобилизация, расовое деление, общественный транспорт.

Kalit so'zlari: Shahar parchalanishi, buzilish, avtomobilizatsiya, irqiy bo'linish, jamoat transporti.

Key words: Urban decay, demolition, motorization, racial division, public transport.

Детройт был крупнейшим городом в истории США. Он был домом для американских автомобильных компаний как, Ford, Chrysler и General Motors, которые доминировали в производстве автомобилей во всем мире. Город, некогда славившийся своей автомобильной промышленностью, в последнее время стал синонимом городского упадка.

Детройт был основан французскими поселенцами в 1701 году. В 1920 году он стал четвертым по величине городом в Соединенных Штатах (после Нью-Йорка, Чикаго и Филадельфии). По мере того, как она становилась все более промышленно развитой, река Детройт стала самым оживленным торговым центром в мире - ее грузопоток был более чем в 3 раза больше, чем в Нью-Йорке, и примерно в 4 раза больше, чем в Лондоне.



Рис 1. Город Детройт, штат Мичиган в начале XX века

В 1950-м году в городе проживало 1 850 000 человек. Но после автопромышленного кризиса в 1950-х и нефтяного кризиса 1978 года город пришел в упадок, предприятия обанкротились, заводы закрылись, поскольку её автомобили не могли конкурировать с экономичными европейскими и японскими моделями. Жители стали покидать Детройт. Богатые жители тоже уезжали, так как Детройт не был приспособлен к жизни на автомобиле. В центре Детройта просто в какой-то момент не хватило места всем желающим ездить на машине. В 2013 году город был признан банкротом, а население на этот момент сократилось более чем на 60%. Детройт превратился в серый и депрессивный город: заброшенные дома и здания на окраине, на дорогах мало машин, еще меньше – людей. Здесь высокий процент безработицы и преступности.

К 2013 году не работала почти четверть населения (23,1%) Детройта, а более трети горожан (36,4%) жило за чертой бедности. В последние годы в Детройте в общей сложности было выявлено около 85 тыс. заброшенных объектов недвижимости. В 2014 году Детройт принял программу по сносу заброшенных зданий, который подразумевает уничтожение примерно половины от этого числа. Если говорить о площади города, то примерно его четверть планируется сравнять с землёй.



Рис 2. Город Детройт, штат Мичиган до и после упадка

Что послужило причиной таких изменений? Сразу несколько негативных факторов наложились друг на друга, и город начал умирать.

Первое - произошел переход к автоматизированному производству, и спрос на неквалифицированную рабочую силу сократился. Тысячи и тысячи рабочих остались не у дел. Индустриальное развитие и связанное с ним сокращение рабочих мест проходило на фоне острых конфликтов между белыми и черными. Детройт был городом, опасным для проживания, что не могло не способствовать оттоку населения.

Второе - была повышенная ориентация на индустриальную культуру — в городе не было ни крупного университета, ни художественной галереи. Здесь же стоит упомянуть об отсутствии культурной преемственности. Из-за бесконечных перестроек Детройта о сохранении исторических зданий даже не задумывались: жилые площади расчищались, чтобы построить стоянки, памятники архитектуры сносились ради офисов, а если какие-то здания сохранялись, то только потому, что не хватало средств на снос. Так, в 1950-х только ради строительства шоссе Edsel Ford Expressway были снесены 2800 зданий, включая жилые дома, бизнес-центры, общественные здания, церкви и ночные клубы.



Рис 3. Парковка прямо в зале одного из некогда великоленных театров Детройта



Рис 4. Процесс уничтожения города: дома и районы сносили ради машин

Стройка дорог и парковок не помогла Детройту, зато превратила город в асфальтовую деревню.

Третье – транспортный фактор стал играть особую роль в деградации Детройта начиная с 50-х годов, когда по инициативе Дуайта Эйзенхауэра в США начался бум строительства автострад, а сами автомобили перестали быть роскошью и стали средством передвижения. Теперь рабочие всё тех же автомобильных заводов получили возможность селиться не в центре города, а в тихих пригородах, уже облюбованных их начальством, или вообще на какой-нибудь условной ферме километрах в 20 от города. Автомобили продолжали дешеветь, и те, кто мог позволить себе машину, предпочитали уезжать из города. Белое население всё охотнее переселялось в субурбию, а центр занимали чернокожие жители Детройта. Это явление, которое затронуло целый ряд американских городов, но в Детройте было наиболее ярким, получило название "white flight" ("белое бегство" или "белый исход").

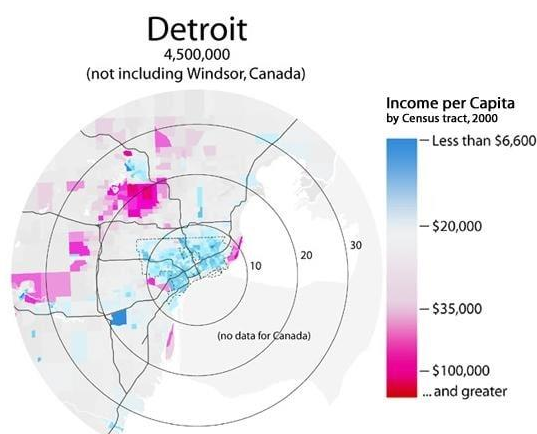


Рис 5. Схема, демонстрирующая распределение доходов в городе и его окрестностях. Расовое деление города довольно чёткое: в центре сконцентрированы чёрные кварталы, их окружают белые окраины.

Четвертое – отсутствие общественного транспорта. Целенаправленная политика городских властей привела к тому, что 1956-году была полностью ликвидированна городская сеть трамваев, более 850 км рельсов. В то время же продвигалась рекламная кампания, задачей которой было выставить общественный транспорт неprestижным, как «перевозки для бедных». Уничтожение городских видов транспорта, которые могут перевозить большое количество пассажиров и замены их на менее вместительный и менее

удобный вид транспорта, приводит к огромному скоплению автомобилей в центре города.



Рис 4. Общественный транспорт в городе Детройт, в 50-е годы.

Вышеперечисленные причины упадка города указывают на то, что именно проблемы с градообразующим фактором и неправильным его планированием привели к гибели Детройта. Проблемы Детройта начались именно с подъема автомобильной промышленности в 1900-1910-х годах, а не с начала ее упадка 50 лет спустя или с неудачных попыток реанимировать ее.

К счастью, местные власти и организации реализуют различные программы по восстановлению города, развитию экономики и привлечению рабочей силы. Например, в 2014 году Детройт принял программу по сносу заброшенных зданий, который подразумевает уничтожение примерно половины от выявленных 85 тыс. заброшенных объектов. Если говорить о площади города, то примерно его четверть планируется сравнять с землёй. Так же, Детройтская стратегия будущего (Detroit Future City) включает в себя ряд идей и подходов о том, как наилучшим образом использовать земли, обеспечить рост рабочих мест и экономическое процветание, построить инфраструктуру и так далее.

Вопрос по восстановлению города многоплановый и сложный. И только реализация комплексных мер может изменить ситуацию в городе.

Литература:

1. Исамухамедова Д.У “Шахар ва кишлок реконструкциялари” Ўқув қўлланма “ MENERIDARYO” босмаҳонасида чеп (232 бет 300 экз)этилган Тошкент.12.2018й.
2. Исамухамедова Д.У., Мирзаев М.К. «Замонавий шаҳарсозлик назарияси. Ўқув қўлланма, Тошкент, 2015 й.
3. Варламов И. Детройт, Мертвый город[Электронный ресурс] varlamov.ru, 2015. – Режим доступа: <https://varlamov.ru/1411471.html>
4. PETE SAUNDERS. Nine Reasons Why Detroit Failed[Электронный ресурс] aaronrenn.com, 2020. - Режим доступа: <https://www.aaronrenn.com/2020/02/21/the-reasons-behind-detroits-decline-by-pete-saunders/>