

## **Прагматизм і плюралізм як рушії розвитку великого міста\***

**Блер Рубл**

**УДК 316.334.56**

**Blair A. Ruble. Pragmatic and Pluralism as the Movers of Urban Development.** The author describes a century history of the American city Chicago beginning from arriving of the first foreigner in the XVIIIth century till it has turned into one of the most modern and developed cities in the USA at the beginning of the XXIst century. The author gives a dynamic picture of the establishing of metropolis with its industry, architecture and cultural heritage.

**Keywords:** Chicago, metropolis, American civilization, dynamics of development.

### **Поркополь<sup>1</sup>**

Чикаго на рубежі ХХ ст. було чарівним містом країни Оз. Опублікована в 1900 році казка уродження Чикаго Л. Френка Баума про недосвідчених фермерів із Середнього Заходу, яких приваблювало чудесне місто небезпек і насолод, була написана під враженням від його рідного міста, що кишіло чарівниками, наляканими солом'яними чоловічками і злими сусідами (пізніше за її мотивами було знято американський кінофільм, що став класичним)<sup>2</sup>.

Динамічне перетворення Чикаго з «поля дикої цибулі» на друге місто Північної Америки (що тривало менш ніж півстоліття) гідне подиву з усіх точок зору<sup>3</sup>. Час, що минув з вимушеної відмови індіанських аборигенів від своїх територіальних прав у 1833 році до здобуття містом статусу найбільшого транспортного осердя континенту, можна порівняти з тривалістю людського життя<sup>4</sup>.

Динамізм і багатолікість Чикаго виявилися як у розвитку його інфраструктури, так і в системі міського управління. Успішні політики в цьому, сповненому сум'яття, світі були змушені грати роль посередників між роздробленими і децентралізованими громадськими, діловими і політичними інститутами. Боси Чикаго тієї епохи, які досягли висот, правили містом не так завдяки сильній руці, як завдяки вмінню знаходити компроміси між угрупованнями, що суперничали, в оповитих хмарами сигарного диму задніх кімнатах барів. Їхні успіхи ґрунтувалися на ілюзіях країни Оз тією ж мірою, якою і пояснювалися знанням жорсткої емпіричної реальності.

Якщо, як стверджує Прісцілла Паркхарст Фергюсон, сучасність, часто приписувана Парижу ХІХ ст., «обумовлена [його] мобільністю, вічно незавершеною, завжди умовною природою його нинішнього і неминучістю перемін», то в ХІХ ст. не було, мабуть, більш сучасного міста, ніж Чикаго<sup>5</sup>. Навряд чи можна було знайти більш сучасне юрмище авантюристів, пройдисвітів і політич-

них ділків, ніж те, що управляло цим Містом Вітрів. Як показано далі в стислому огляді історії міста, Чикаго кінця ХІХ ст. було вічно незавершеним і умовним хоч би тому, що міста не існувало ще на початку того-таки ХІХ ст. Російський мандрівник Олександр Лак'є жалівся в 1857 році, що в Чикаго неможливо купити точного плану міста або путівника, бо нові вулиці прокладаються так швидко, що карти старіють, не встигнувши вийти у світ<sup>6</sup>. Керівництво міста і його службовці не менш ніж приїжджі губилися від бурхливого, часом некерованого зростання оточуючого їх молодого метрополіса.

### **Народжене стати метрополісом**

Піднесення Чикаго значною мірою було передбачено ще геологічними процесами льодовикового періоду і наступними алювіальними відкладеннями. Розташоване поперек самого південного з континентальних вододілів Північної Америки, що проходить по гребеню висотою всього в десять футів і ділить дві найважливіші річкові артерії (річку Святого Лаврентія, що тече від Великих Озер до Атлантики, і Міссісіпі, що впадає на півдні в Мексиканську затоку), Чикаго володіло значною природною перевагою<sup>7</sup>. Успіх Чикаго впливає з вибухової взаємодії людини з природою<sup>8</sup>. Здійснення масштабного проекту – будівництво Чиказького санітарного і судноплавного каналу – поклато початок процесу, що перетворив невеличке прикордонне поселення на перший за значенням транспортний центр Північної Америки<sup>9</sup>.

Офіційна історія Чикаго починається з прибуття на цю місцевість першого іноземця – Батиста Пуанта дю Себла. Дю Себл народився на Гаїті в 1745 році – він був сином француза і чорношкірої вільновідпущениці<sup>10</sup>. Удачливі комерсанти дю Себл і його дружина Кітхва, що походила з племені Потаватомі, збудували поблизу озера Мічіган торговий комплекс, який уже через деякий час налічував дев'ять будівель, включаючи перший в Чикаго елегантний особняк на березі озера.

\* Ця стаття є частиною праці Блера Рубла, виданої за сприяння Посольства США в Україні (див.: Блер Рубл. Прагматизм і плюралізм як рушії розвитку великого міста (Чикаго «позолоченої доби», Москва «срібного віку» та Осака епохи Мейджі) / переклад з англ. Г. Сокурєнко, Я. Франко. – К. : Стило, 2010. – 404 с.).

Після смерті дружини в 1809 році дню Себл переїхав у Сент-Чарльз, штат Міссурі, де й жив до своєї кончини в 1818 році.

Переселенці з півночі штату Нью-Йорк та з Нової Англії поряд з іммігрантами-європейцями змінювали обличчя Чикаго так швидко, що жодна з міських еліт не могла досягнути значних переваг у місцевому суспільно-політичному житті<sup>11</sup>. То було роздроблене місто, де поруч співіснували «розкіш і нетрі, курорт і бурхливе іммігрантське гетто, бойні і ділові контори, червоні ліхтарі і суворі пуритани»<sup>12</sup>.

Жвавість і соціальна мобільність міста породжували прагнення до використання справжніх американських елементів у комерції, промисловості та мистецтві. У Чикаго ринули капіталісти американського Середнього Заходу, що дало можливість кардинально змінити зерно-, деревообробну і м'ясну промисловість<sup>13</sup>. Залишаючись політичною столицею лише одного графства, Чикаго стало прообразом капіталістичного метрополіса ХХ ст.<sup>14</sup>

Підприємливість і винахідливість були притаманні всім американським містам<sup>15</sup>. Однак успіхи Чикаго надали йому такої зухвалості й мисливського азарту, що, згідно з публіцистом Лінкольном Стеффенсом, у місті розвинувся потяг до ризику, винятковий навіть за американськими мірками. Неважливо, хто ви, звідки прибули чи які ваші наміри, зазначав Стеффенс, Чикаго дасть вам шанс<sup>16</sup>.

Загальна зухвалість дала змогу молодому непокірному Чикаго, що несподівано висунувся, вступити в конкурентну боротьбу зі старшими містами Сполучених Штатів за економічне панування над величезними й нечувано багатими територіями Середнього Заходу<sup>17</sup>. Чикаго стало процвітаючим, населеним енергійними людьми містом, що невпинно прагнуло до нових рубежів.

Чиказькі авантюристи з пафосом розумували про відміну рабства й одночасно вбачали в конфлікті між Північчю і Півднем надзвичайно вигідні ділові можливості<sup>18</sup>. Під час Громадянської війни 1861–1865 років Чикаго перетворилося на дуже важливий для Америки ринок худоби, центр виробництва замороженого м'яса і залізничний вузол. Представники чиказької ділової еліти зразу нав'язали контакти зі Східним узбережжям – головню з Нью-Йорком – з метою створення масштабної мережі залізниць із центром у Чикаго. Ньюйоркці, що залежали у своїй торгівлі із західними штатами від партнерів із Середнього Заходу, щедро інвестували в економіку Чикаго – місто було в рекордно короткі строки відбудоване після Великої пожежі 1871 року<sup>19</sup>. Уже через десять років Чикаго суперничало з Нью-Йорком за панування над північноамериканською економікою<sup>20</sup>.

Незвичайні економічні досягнення Чикаго об'єднали товарний ринок і фінансові ресурси – у міру того, як місцеві фінансисти з дивовижною винахідливістю знаходили нові шляхи для перетворення фізичного продукту в грошові потоки. Для розширення економічного впливу Чикаго, як Москва та Осака, повною мірою

використовувало свою роль транспортного стрижня країни<sup>21</sup>. Місто вийшло на перше місце по використанню передових технологій у будівництві (застосування дерев'яних балково-опорних, а пізніше – сталевих каркасів), масовій електрифікації, зернозберіганні, транспорті і харчовій промисловості<sup>22</sup>. Чиказьким магнатам була притаманна більша підприємливість і схильність до новацій, ніж багатьом з їхніх колег зі Східного узбережжя<sup>23</sup>.

### Зростання Чикаго

Як і багато американських міст тієї епохи, Чикаго прагнуло стати домом для нового міського середнього класу<sup>24</sup>. Значний крок у цьому напрямі був зроблений завдяки міській політиці, зорієнтованій на залучення поселенців більш високого освітнього рівня, ніж в інших містах американського Заходу<sup>25</sup>. Проте дуже швидко Чикаголенд став бурхливим казаном, де змішувалися величезні робітничі та іммігрантські общини<sup>26</sup>. Чикаго справедливо заслужило репутацію міста з украй жорсткими трудовими відносинами<sup>27</sup>. Місто послідовно ставало ареною для запеклих страйків 1870-х, стало широко відомим завдяки бомбометанню, що його вчинив у 1886 році анархіст на площі Хеймаркет, місцем відомого страйку на заводах Пульмана в 1894-му і драматичних мирних страйків на бойнях улітку 1905-го<sup>28</sup>. Як і в інших містах Америки, у ньому класова політика часто розчинялася в політиці міського простору, і одночасно прагнення до соціальної сегрегації розсосереджувало місто і сприяло зростанню передмість<sup>29</sup>. Саме із сегрегацією пов'язано загострення як класових, так і расових конфліктів.

В Америці расові відносини залишалися відносно мирними протягом усієї останньої чверті ХІХ ст.<sup>30</sup> Але цей крихкий мир був порушений початком Великого переселення чорних жителів Півдня в індустріально розвинені північні штати в 1910-х і 1920-х.

В авторитетній праці «Земля надії» Джеймса Р. Гроссмана описано досвід афро-американських мігрантів, які прибули в Чикаго Центральною залізницею Іллінойса зі штатів у дельті Міссісіпі, щоб утвердитися на промислово розвиненій Півночі<sup>31</sup>. За словами Пола Луїса Стріта, навіть найбрудніша робота на одній із «пекельних» боень могла видатися чорному переселенцю квітком свободи<sup>32</sup>.

У 1910–1919 роках афро-американська община Чикаго виросла більш ніж удвічі<sup>33</sup>. Ті афроамериканці, які переселилися з Луїзіани, Міссісіпі, Алабами, Арканзаса і Техаса, привнесли в Чикаго свіжий струмінь, що змінив місцеву культуру<sup>34</sup>. Перший афроамериканець, який став олдерменом Чиказької міської ради – Оскар де Пріест – був обраний до міської ради від Другого району в 1917 році<sup>35</sup>. Енергійний, товариський, полум'яний і запальний де Пріест пізніше став членом палати представників конгресу США. Расова сегрегація у виборчих округах де Пріеста ставала дедалі грізнішим чинником міського життя. Чорношкірі жителі Півдня, які прибули до Чикаго, поселялися в так званому Чорному поясі – обмеженому залізничними коліями коридорі довжи-

ною в три й шириною у чверть милі<sup>36</sup>. Расове проти-стояння, що посилювалося «білим насильством» і потуранням влади, згубно відбивалося на міському житті. Остаточно затьмаривши етнічні й класові конфлікти, расове питання стало найважливішою соціальною і політичною проблемою в Чикаго після страшних расових сутичок улітку 1919 року – подій, які природно позначають історичні рамки цього дослідження<sup>37</sup>.

Увесь досліджуваний тут період натуралізовані іммігранти становили найяскравіший прошарок чиказького суспільства<sup>38</sup>. У кінці XIX – на початку XX ст. Чикаго залишалося переважно німецьким та ірландським містом<sup>39</sup>. Водночас там проживало більше поляків, шведів, чехів, голландців, данців, норвежців, хорватів, словаків, литовців і греків, ніж у будь-якому американському місті<sup>40</sup>.

Таким чином, Чикаго «позолоченого століття»<sup>\*</sup> повністю відповідало тому типу технологічно новаторського міста, який описує Пітер Холл, намагаючись з'ясувати, чому певні міста в той чи інший історичний час володіють особливим творчим потенціалом. «Винахідливі підприємці є скрізь, але здійснення їхніх задумів найбільш вірогідне в певних географічних областях. Такі місцевості характеризуються... зосередженням розвинутих соціальних і культурних структур, що сприяють концептуальним проривам. То можуть бути і старовинні, космополітичні, просякнуті духом лібералізму столичні центри, та найчастіше – це нові міські поселення, що служать транзитними пунктами між розвиненими країнами і невідомим світом, що проліг за цими містами, які зароджуються. Їхня економіка зазнає бурхливого розвитку завдяки імпорту товарів із цього розвиненого світу; їм властивий високий рівень імміграції – особливо молодих людей, що відзначаються експериментальним і нетрадиційним підходом до життя. У таких містах існують сильні, часто неформальні структури, які сприяють обміну технічними знаннями і концептуальними ідеями. Перешкоди на шляху поширення новацій такі незначні, що ними можна знехтувати; тут постійно відбуваються пошуки нового. Спостерігається надзвичайно високий рівень синергізму як між однодумцями, так і між цілком різними соціальними, економічними і культурними групами; таким є архетип відкритого суспільства»<sup>41</sup>.

### Житла і мікрорайони

Розповідь про еволюцію Чикаго в досліджуваний період слід почати з 8 жовтня 1871 року, коли жаклива пожежа знищила понад дві тисячі акрів щільно забудованої міської території довжиною в чотири і шириною приблизно в три чверті милі<sup>42</sup>. Згідно із статистичним звітом, що супроводжує подібні лиха, під час і в результаті пожежі загинуло близько 300 чиказьців; майже 100 тисяч городян залишилися без даху над головою; пожежею було знищено близько 18 тисяч будівель, а майнові втрати сягали майже 200 мільйонів доларів

(це близько третини оцінної вартості міста на той час)<sup>43</sup>. Найбільше постраждали міські райони на північ від річки Чикаго, де забудова була знищена майже повністю<sup>44</sup>. Муніципальні ухвали, які забороняли будівництво дерев'яних споруд в деяких частинах міста, невдовзі докорінно змінили обличчя зростаючого метрополіса і його сприйняття як мешканцями, так і гостями Чикаго<sup>45</sup>.

Велика пожежа стала поворотним пунктом в історії Чикаго<sup>46</sup>. Вона залишила там незгладимі психологічні, політичні, соціальні і фізичні сліди<sup>47</sup>. Вона зробила можливими багато з найвищих досягнень Чикаго (особливо в галузі архітектури і міського планування) і одночасно нагадала жителям міста про недовговічність людських творінь.

Різноманітні етнічні групи Чикаго проживали в тісних, густонаселених кварталах, що розмістилися вздовж головних транспортних артерій<sup>48</sup>. Незважаючи на те що квартали формувалися переважно за етнічною ознакою, мобільність городян залишалася досить високою<sup>49</sup>. У центрі такого етнічного кварталу звичайно розміщувалася церква відповідної конфесії, школа і – як захоплено відзначав російський мандрівник Микола Плиський, який відвідав Чикаго в 1893 році – кілька салунів і пивних<sup>50</sup>.

Міський пейзаж і повсякденне життя більшості жителів міста визначилися в ті роки нескінченними рядами старих дерев'яно-каркасних будинків та зовсім неестетичними творіннями архітекторів чиказької школи<sup>51</sup>. Едіт Еббот, одна із засновниць респектабельної Школи адміністрування соціальних послуг при Чиказькому університеті, писала у звіті 1936 року про те, що Чикаго залишається «містом односімейних будинків і невеликих багатоквартирних будівель, що здаються в оренду»<sup>52</sup>. Так, в одно-, дво- і триповерховому місті панували вузькі (шириною в 25 футів – близько 7,5 метра) дерев'яні будинки, кожний з яких складався з двох – рідше трьох – квартир і належав господареві, що жив неподалік<sup>53</sup>.

Улітку 1900 року у звіті авторитетної міської комісії Роберт Хантер указує на стурбованість муніципальної влади житловими умовами в орендованих будинках. Хантер і п'ять інших шанованих городян – Аніта Мак-Кормік Блен, Джейн Еддамс, Керолайн Мак-Кормік, Л. В. Ле-Мойн та Ернст П. Бікнел, запрошені Асоціацією міських будинків, провели одне з перших в історії Чикаго досліджень житлових умов у нетрях із застосуванням соціологічної методології. Праця Хантера і його колег – «Житлові умови в Чикаго» – стала зразком для наступних соціальних досліджень, включаючи дослідження Еббот і її співробітників<sup>54</sup>. Хантер стверджував, що усунення чи пом'якшення таких проблем, як перенаселення, несправна водопровідна система і недбалість відсутніх орендодавців, що ухилялися від виконання своїх зобов'язань, допоможуть місту стримати соціальні патології і хвороби<sup>55</sup>.

Жахливі житлові умови в Чикаго Хантер пов'язував з економічними чинниками. Вивчаючи матеріали, зібрані в кількох відокремлених іммігрантських кварта-

<sup>\*</sup> «Позолочене століття» – період в американській історії, названий за однойменним твором М. Твена.

лах – польському, єврейському та італійському – комісія Асоціації міських будинків назвала житлову проблему наслідком максимізації прибутку<sup>56</sup>. Орендодавці прагнули одержати з будинкових ділянок максимально можливу вигоду, тоді як перенаселення кімнат і бараків ставало засобом, за допомогою якого пожильці фактично знижували орендну плату за кожне місце. Така стратегія, висловлював побоювання Хантер, призведе до згубних наслідків, спонукаючи бережливих і енергійних представників робітничого класу, тобто надію Чикаго, збільшувати частку житла, що не відповідає муніципальним стандартам<sup>57</sup>.

Вибудовані на вузьких смужках землі довжиною від 100 до 125 футів прибуткові будинки практично не мали дворів і доступу до денного світла і свіжого повітря<sup>58</sup>. Як відмічали Хантер і його колеги, особливо важкою проблемою були будинки на задвірках<sup>59</sup>. Щоб збільшити прибуток від будинкової ділянки, господарі часто переносили старі дерев'яні будинки на її задню половину, а на прилеглий до дороги частині вибудовували новий, великий за розмірами і часто цегляний прибутковий дім<sup>60</sup>. Погіршувалися санітарно-гігієнічні умови: у більшості будинків для бідних не було каналізації, а будинки на задвірках зовсім не мали вигод. «Чистота в Чикаго, – підсумовували Хантер і його колеги, – це майже розкіш, за неї доводиться дорого платити»<sup>61</sup>.

На початок Першої світової війни переважна більшість прибуткових будинків у Чикаго були електрифіковані, більш ніж до половини з них були підведені водогін і каналізація<sup>62</sup>. Низька якість будівництва, неналежне технічне обслуговування, погане освітлення й нестача свіжого повітря часто ставали причиною суспільного обурення, що привело в 1879–1881 роках до прийняття перших важливих міських законів, які регулювали житлово-комунальну сферу. На той самий час припадає проведення перших в Чикаго будинкових інспекцій. Подальший розвиток житлової реформи пов'язаний з прийняттям у 1902 році першого зводу житлового законодавства<sup>63</sup>. «Однак проблема багатоквартирних прибуткових будинків, як і раніше, здавалася нерозв'язною, незважаючи на роки зусиль і реформ»<sup>64</sup>.

### Робітня різноманітних культур

Житлова проблема була лише одним із пунктів порядку денного міських реформаторів. Соціально-економічна та етнічна різноманітність Чикаго сприяла формуванню фрагментованої політичної системи, у якій угруповання, що відчайдушно домагалися своїх цілей, змушені були співробітничати одне з одним для зміцнення впливу в середовищі виборців<sup>65</sup>. Ф. Герберт Стед відобразив цю багатолітність у написаній в 1893 році для популярної газети *Review of Reviews* статті: «Чикаго – величезний плавильний казан, де змішуються інгредієнти всіх рас і народів, залишається лише з подивом спостерігати, який дивний сплав із усього цього вийде»<sup>66</sup>.

Чикаго тієї епохи стало ареною нескінченної фракційної боротьби всередині партій, що формували політичну систему з таким високим рівнем децентралізації,

що жодна із груп не могла володіти в ній всією повнотою влади<sup>67</sup>. Як майже через століття висловився Гаррі Вілс, крихкий плюралізм перетворював Чикаго на чудову лабораторію різних культур, втиснутих в жорсткі рамки. Неймовірно багатство поважно крокувало в ньому серед бруду і нищості<sup>68</sup>. Тож цілком зрозуміло, зазначав він, чому знаменитий міський університет став найпередовішим у світі центром із соціальних досліджень міських співтовариств<sup>69</sup>.

Лобове зіткнення життєвих традицій іммігрантів із Південної і Східної Європи і більш ранніх поселенців було притаманне багатьом американським містам тієї епохи<sup>70</sup>. Початок ХХ ст. ознаменувався в Сполучених Штатах жорстокими, хоча й не завжди явними етнічними конфліктами – у міру того як етнічні групи все частіше виступали на підтримку тих чи інших політичних партій, керуючись головним чином принципом релігійної належності. Зокрема, католицькі іммігрантські общини Чикаго впродовж десятиліть залишалися важливим оплотом демократичної партії<sup>71</sup>.

Власне, чиказька лабораторія культур засновувалася на безпрецедентно різноманітній економіці, що стрімко розвивалася. У запеклих сутичках з конкурентами в інших місцях країни перші особи міста завоювали право на створення в Чикаго найбільшого на континенті транспортного центру, де сходилися залізничні й річкові транспортні артерії. Ця обставина надала Чикаго величезні переваги в торгівлі зерном, лісом і худобою, тобто економічними ресурсами, що створили виняткове багатство американського Середнього Заходу<sup>72</sup>. Місцеві підприємці швидко освоювали нові технології і виробництво, у тому числі елеваторів, зернозбиральних комбайнів і найбільш сучасного обладнання для боєнь. Чикаго стало найважливішим в країні транзитним ринком сільськогосподарської продукції<sup>73</sup>.

Не задовольняючись першістю в галузі оптової торгівлі, чиказькі підприємці невдовзі перейшли до випуску машин і обладнання, яке уможливило б вдосконалення виробництва і транспортування природних ресурсів. На 1890 рік за обсягом виробництва – багато в чому завдяки таким підприємствам, як заводи з виробництва жниварок Мак-Корміка – місто вийшло на друге місце в країні, поступаючись за загальною вартістю вироблених товарів тільки Нью-Йорку<sup>74</sup>. Створюючи нове обладнання, Мак-Кормік і його колеги засновували цілі галузі економіки, як це було, наприклад, з виробництвом жниварської машини, що здійснила революцію у світовому сільському господарстві<sup>75</sup>. Для створення свого виробництва Мак-Кормік обрав Чикаго саме тому, що унікальні транспортні можливості міста дали йому змогу без особливих труднощів звести воедино робочу силу, сировину і багату клієнтуру<sup>76</sup>.

У 1888 році чиказькі купці заробили на торгівлі лісом більш ніж 80 мільйонів доларів. Ця цифра видається незначною в порівнянні з 195-ма мільйонами прибутку, який принесли лише в 1890 році місцеві скотарні й м'ясопереробні підприємства<sup>77</sup>. Чикаго стало все-світньо відомим як місто боєнь і димоходів<sup>78</sup>. Епітети «Поркополь», «всесвітній різник» та «велике коров'яче

місто» він цілком заслужив<sup>79</sup>. На 1870 рік, усього через п'ять років після того як місцеві залізничні компанії і м'ясокомбінати заснували знаменитий Юніон-Стокярд за південними межами міста, у Чикаго забивали три мільйони тварин на рік<sup>80</sup>. У 1909-му ця цифра зроста майже в п'ять разів і принесла міській економіці понад 323 мільйони доларів<sup>81</sup>. Величезні скотарні очікували нових партій тварин і ... робітників-іммігрантів, які доповнювали собою картину найбільш високоприбуткового чиказького бізнесу<sup>82</sup>.

За перші п'ятдесят років експлуатації Юніон-Стокярд приніс майже 10 мільярдів доларів прибутку<sup>83</sup>. Світ ще не бачив нічого подібного: чиказькі скотарні невдовзі стали атракціоном для туристів з міцними нервами. Зрештою, проблема відходів і забруднення навколишнього середовища стала для цього найбільш прибуткового з чиказьких промислових районів справжнім лихом<sup>84</sup>. Слід зазначити, що великомасштабне конвеєрне виробництво народилося саме на чиказьких підприємствах Арморів, Свіфтів і Моррісів, а не в Детройті в Генрі Форда<sup>85</sup>.

Для ефективного транспортування продукції на нові ринки чиказькі м'ясні барони потребували нових вагонів: так у Чикаго з'явилися перші у світі вагони-рефрижератори<sup>86</sup>. Місцеві заводчики й винахідники будували рухомий склад і для людей, і для свиней. Палацові вагони Джорджа М. Пульмана стали зразками фешенебельних потягів<sup>87</sup>. У Чикаго вироблялись і найрізноманітніші споживчі товари – від тазів для умивання і ванн до книг, одягу і взуття; місто перетворилося на найбільш розвинену, урівноважену виробничу базу Північної Америки, що швидко зростала<sup>88</sup>.

Чиказьці змінили і роздрібну торгівлю після того, як компанії «Сієрс» і «Монтгомері Уорд» ввели широку практику доставки товарів поштою<sup>89</sup>. Місцеві компанії «Маршалл Філд», «Карсон Пірі & Ко» приєдналися до числа інших, що народилися на кінець XIX ст. в Парижі і Нью-Йорку, унаслідок буму універмагів. Досвід чиказьких роздрібних торговців додався і в інших частинах світу. Наприклад, протеже компанії «Маршалл Філд» Х. Гордон Селфрідж поставив на нові рейки торгівлю предметами розкоші в далекому Лондоні<sup>90</sup>. Місцеві купці швидко освоїли техніку наукової реклами, яка з часом привела їх у найвіддаленіші куточки американського континенту<sup>91</sup>. Міський журнал про дизайн житла «House Beautiful», що видавався з грудня 1896 року, став арбітром хорошого смаку в будинках середнього класу по всій країні<sup>92</sup>. Тоді ж у Чикаго почала бурхливо розвиватися меблева промисловість<sup>93</sup>.

Піднесення Чикаго частково збіглося з розвитком американських корпорацій. З виходом у кінці XIX ст. регіональних торгових мереж на загальнонаціональний ринок в Америці стали створюватися великі корпорації<sup>94</sup>. Серед перших загальноамериканських підприємств були залізниці, що фінансувалися магнатами зі Східного узбережжя і управлялися цілою армією менеджерів середньої ланки<sup>95</sup>. Раніше відокремлені ділові співтовариства стали осередками в більшій, трансконтинентальній економічній системі, яку запов-

нили білі комірці – менеджери середньої ланки і канцелярські працівники. Державний і корпоративний бюрократичний апарат роздувся до неймовірних, як на минулі часи, розмірів, перетворюючи великі міста, а серед них і Чикаго, в осередки нового корпоративного класу<sup>96</sup>. Цьому новому прошарку службовців судилося впродовж першої половини XX ст. задавати тон в американській культурі і суспільному житті. Чикаго, як головний центр корпоративних штаб-квартир і регіональних контор, стало осередком нового ділового етосу. В одному із найбільш складних і багатоліких метрополісів світу клерки в галстуках змагалися за ділянки міського простору із заляпанними кров'ю працівниками боєнь.

### Парадигма американської цивілізації

Поступово «велике коров'яче місто» набуло ознак не тільки економічної динамо-машини, а й великого культурного центру. Його письменники – Л. Френк Баум, Едгар Райс Барроуз, Теодор Драйзер, Аптон Сінклер, Вілл Пейн та Елла Вілер Вілкокс – стали провідними постатями американської белетристики<sup>97</sup>. Його філософи розробили доктрину американського прагматизму<sup>98</sup>. Від Дороти, що йде по жовтій бруківці, до сестри Керрі, яка відкриває для себе сувору міську реальність, від джунглів Тарзана до скотарень Саут-сайда чиказьці знайшли свій шлях в американській літературі.

У 80–90-х роках XIX ст. провідні представники ділової еліти міста – з покоління, що боролось в громадянську війну, – заснували багато найбільших культурних закладів Чикаго, у тому числі й Художній інститут, бібліотеку Ньюберрі, Чиказький симфонічний оркестр, Колумбівський музей Філда, бібліотеку Крерара і другий Чиказький університет<sup>99</sup>. Діяльність цих головних центрів охоплювала багато культурно-художніх сфер, сприяючи перетворенню Чикаго на своєрідного культурного кумира Америки.

Грубувата зовнішність Америки поєднувалася в Чикаго з її економічною і навіть соціальною винахідливістю. Місто стало осередком рішучих реформ практично в кожній сфері муніципального управління і суспільної політики, від міського статуту до системи охорони здоров'я, від міського планування до законодавства в галузі трудових відносин, від боротьби зі злочинністю до державної освіти<sup>100</sup>. На відміну від континентальної Європи, реформаторський рух у Чикаго був представлений, головним чином, недержавними організаціями. Між 1892 і 1919 роками понад 2500 чиказьців обох статей надавали підтримку щонайменше одній із сімдесяти реформістських груп і установ; 215 цих городян брали участь у роботі більш ніж трьох організацій<sup>101</sup>.

Громада реформаторів міста була досить різномірною і складалася з представників різних клів, як-от: учених (наприклад Едіт Еббот, Софонісба П. Брекінрідж, Джон Дьюї, Ернст Фройнд, Вільям Рейні Харпер і Чарльз Мерріам), письменників (Драйзер, Льюїс і Роберт Хір-рік), громадських (Аддамс, Флоренс Келлі і Еллен Гейтс Старр) і релігійних діячів (Вільям Томас Стед і Сестри

доброго пастиря). Динамічне реформаторство Чикаго символізувало прогресизм тієї епохи. Через десятиліття багато із чиказьких учених увійшли в уряд Нового курсу президента Франкліна Делано Рузвельта<sup>102</sup>.

Значення Чикаго як центру нової американської цивілізації – як символу чарівної країни Оз – досягло апогею з проведенням тут Всесвітньої Колумбівської виставки в 1893 році. Слова Вальтера Беньяміна про паризькі світові ярмарки якнайкраще підходять і для чиказької виставки: Всесвітні виставки – це паломництво до товарного фетишу<sup>103</sup>. Товарний фетиш був прихований у знаменитому Білому місті чиказької ярмарки, неокласичному попереднику сучасного Центру Елкота.

Місто так шалено боролось за право проведення виставки з Нью-Йорком і Вашингтоном, що Річард Генрі Дан із «Нью-Йорк Сан» дав Чикаго прізвисько Місто Вітрів, яке залишилося жити в поколіннях, намагаючись передати гарячий подих, що струменів від чиказьких патріотів<sup>104</sup>. Про жорстоке суперництво між першим і другим містами Америки за честь проведення всесвітньої виставки повідомляли і російські репортери<sup>105</sup>. Організована комітетом, до якого входили деякі із дуже відомих у Сполучених Штатах архітекторів на чолі з Деніелом Бернхамом, Всесвітня Колумбівська виставка була покликана «об'єднати ділові цінності міста – віру в прогрес і гордість за багатство – з тяжінням до європейських культурних форм»<sup>106</sup>.

#### «Біле» і «сіре» місто

Колумбівська виставка в Чикаго стала п'ятнадцятою всесвітньою виставкою і тільки другою з тих, що проводилися в Новому Світі<sup>107</sup>. На відміну від попередніх Експо, що розташовувалися в одній чи двох будівлях в оточенні пейзажних парків, чиказькі закликальники вирішили ні більше, ні менше як вибудувати для виставки ціле місто – поряд зі старим Чикаго, який уже майже століття підносився на березі озера Мічіган. Білизна будівель при світлі дня і небачена досі кількість електричних ліхтарів уночі в поєднанні з класичним виглядом виставкового міста були покликані возвеличити нову цивілізацію<sup>108</sup>. Однак організатори розуміли, щоб привабити публіку, потрібне щось більше, ніж високі ідеали. Для облаштування парку розваг – Мідвей Плезанс – найняли водевільного імпресарію Сола Блума: треба було зробити все, щоб до повернення в реальне місто відвідувачі залишили на виставці якомога більшу кількість «зелених»<sup>109</sup>.

Зумисний контраст між незграбною, парадною архітектурою Колумбівської виставки і хаотичним, новаторським містом за її межами, як, зрештою, і контраст на самій виставковій території між сповненим духом класицизму Центральним двором і Мідвей Плезанс, над якими домінувало гігантське оглядове колесо Вашингтон Гейл<sup>110</sup>, протягом цілих ста років живив високолобу критику, бульварну літературу і нескінченні суперечки вчених і архітекторів<sup>111</sup>. Скрізь у Чикаго – на самій виставці чи в міському районі Луп – відвідувачів з Європи часто дратувало сусідство приземленого і високопарного, благочестя і блюзнірства. Чикаго 1893 року стало

для сотень британських, французьких і німецьких відвідувачів несподіваною зустріччю із завтрашнім днем, зустріччю, що нагадує входження в часовий вихор<sup>112</sup>.

Незважаючи на уявну довговічність, яку й нині через сто років випромінюють світлини з виставки, зафіксовані апаратом її офіційного фотографа Чарльза Д. Арнолда, Всесвітня виставка в Чикаго була, по суті, сукупністю наспіх зведених, майже картонних будівель. Майже все Біле місто згоріло до тла в низці пожеж, що спіткали Чикаго в рік важкої економічної депресії, одразу після виставкової ейфорії<sup>113</sup>. Проте неослабний комерційний запал, що зробив можливим проведення в Чикаго Колумбівської виставки, витримав і полум'я пожеж, і роки економічного спаду.

Для прискорення темпів розвитку міста чиказьці дедалі частіше зверталися до власних капіталів. Продуктові біржі, особливо зерновий ринок Чиказької торгової палати, були одними з найбільших у світі. Створена в 1848 році з метою впорядкування хаотичного місцевого ринку і консолідації капіталів Торгова палата злилась в 1874 році з Чиказькою продуктовою біржею (у 1898-му остання була перейменована в Чиказьку торгову палату харчових продуктів, яка в 1919 році перетворилася на впливову Чиказьку торгову біржу, що існує донині), а в 1882-му – із Середньозахідною фондовою біржею<sup>114</sup>. У цей самий період відбулося становлення могутніх чиказьких банків<sup>115</sup>. Хоча Чикаго завжди залишалося вторинним фінансовим ринком щодо Нью-Йорка, місто ставало самодостатнім з погляду фінансування власного розвитку. На 80-ті роки XIX ст. в Чикаго склався солідний ринок нерухомості<sup>116</sup>. Наслідуючи приклад багатьох чиказьких підприємців, банки і компанії по операціях з нерухомістю революційним способом удосконалили портфель послуг, призначених для американського середнього класу, що бурхливо зростає. Жителі Чикаго досконало оволоділи іпотекою та іншими фінансовими інструментами, що допомагали розвивати масовий ринок домоволодіння<sup>117</sup>. Економічна гнучкість і різноманітність, як магніт, притягали в Чикаго нових переселенців<sup>118</sup>. У місто продовжували стікатися робітники, сподіваючись узяти участь у святі життя, – хай навіть реальність часто виявлялася набагато суворішою, ніж чиказька мрія<sup>119</sup>. У рядках Роберта Херріка з роману «Павутина життя» про трамвайну поїздку по Коттідж Гроув Авеню відображена правда з життя багатьох чиказьців:

«Квартал за кварталом, миля за милю – усе було однакове. У жодному місті світу не можна було знайти такого поєднання кричущого несмаку, недбалості, бруду і вульгарності, як на Коттідж Гроув Авеню. В Індії чи в південноамериканських країнах можна знайти місця і більш брудні, та жодна вулиця не може бути довшою і гидкішою. Цегляні будинки різних відтінків темно-червоного чи жовто-коричневого, тонкі як папір, поганючі, як безчесний підрядник чи лінивий робітник, обступали вас з усіх боків. Збудовані на потребу дня, вони готові були розвалитися... Лише іноді автомобіль проскакував перехрестя з бульварами, які

дещо оживляли вид зеленою травичкою і великими, важкими фасадами»<sup>120</sup>.

В очах багатьох саме ці перехрестя були центром тієї сучасності, яка стала відмітною рисою чиказького містобудування.

### Прагматична архітектура

Після пожежі в Чикаго були запрошені кращі з покоління молодих архітекторів: це збіглося з впровадженням принципово нових технологій будівництва. Наслідком цього стала поява Школи прерій – типово американського стилю житлової архітектури, а також удосконалення дива комерційної архітектури, хмарочоса, який кардинально вплинув на тенденції розвитку архітектури в наступному столітті<sup>121</sup>. Серед найвідоміших американських архітекторів тієї епохи слід назвати Данкмара Адлера, Солона Спенсера Бемана, Деніела Бернхама, Вільяма ле Барона Дженні, Генрі Іва Кобба, Джона Велборна Рута, Луїса Генрі Саллівена та Френка Ллойда Райта<sup>122</sup>. При всіх відмінностях їхнього темпераменту і художніх смаків, усім їм було притаманне тонке сприйняття революційних форм в архітектурі й дизайні та вміння прислухатися до побажань клієнтів<sup>123</sup>. У 80–90-х роках XIX ст. ці молоді архітектори та їхні замовники змінили хід американського і в певному сенсі світового містобудування<sup>124</sup>.

Грандіозний генеральний план міста, спроектований Деніелом Бернхамом у стилі Beaux Arts (архітектурний стиль початку XX ст., що поєднує елементи готики і ренесансу) у 1909 році, фінансувався, на противагу європейській традиції, не з державної скарбниці. За роботу Бернхама заплатив престижний Комерційний клуб Чикаго<sup>125</sup>. Аудиторіум, революційна будівля оперного театру Саллівена і Адлера і, можливо, найвище естетичне досягнення епохи, було повністю комерційним проектом<sup>126</sup>. Чиказькі архітектори ніколи не залишалися осторонь від реальності свого міста, що стрімко зростало: корпоративних засідань, місцевих політиків чи вуличного натовпу<sup>127</sup>.

Чиказька школа визначила тенденції розвитку міської комерційної архітектури як мінімум на століття, проте замовлення, за які бралися молоді архітектори, не обмежувались діловими кварталами в центрі чи промисловими зонами. Пік розвитку Чикаго прийшовся якраз на той час, коли зростання мережі залізниць спонукало багатьох мислителів, зокрема Вільяма Лєвера, Ебенізера Ховарда і Фредерика Ло Олмстеда, до створення моделей ідеального міста, розташованого поза страхітливими промисловими гігантами<sup>128</sup>. Чикаго і його околиці стали свідками багатьох приміських утопій – деякі з них прагнули цілком комерційних цілей, інші ж створювались винятково заради високих ідеалів. Нове індустріальне місто Пульмана, що зазнало в кінцевому підсумку невдачі, утілило багато з особливостей прагматизму Чиказької школи й утопізму міста-саду<sup>129</sup>.

Збудоване на початку 1880-х усього за десять миль на південь від Чикаго, уздовж Центральної залізниці Іллінойсу, корпоративне місто компанії «Пульман Па-

лас Кар» було відображенням маніакальних мрій її засновника і президента Джорджа М. Пульмана. Солон Спенсер Беман, улюблений архітектор Пульмана, спроектував для свого хазяїна промислове місто, що якнайкраще відповідало його смакам і устремлінням<sup>130</sup>. Проект Бемана був фізичним вираженням широко розповсюдженого в ту епоху переконання, що сім'я стоїть у центрі соціального порядку<sup>131</sup>.

Про цей невдалий експеримент написано тисячі сторінок, і тому детальний переказ історії пульманівського міста в рамках цього дослідження не бачиться доцільним. Значна частина праць, присвячених трагічному страйку пульманівських робітників у 1894 році, ґрунтуються на написаній у 1895 році статті Річарда Елі, який відвідав Пульмана під час свого медового місяця<sup>132</sup>.

Елі, тоді економіст в університеті Джона Гопкінса, писав у статті для популярного видання «Harper's New Monthly Magazine», що «місто є гігантським соціальним експериментом»<sup>133</sup>. Пульман прагнув саме до того поєднання естетичної зовнішності й комерційної доцільності, що вирізняли чиказьку школу архітектури. Водночас пан Пульман був не єдиним із чиказьких підприємців, хто сприймав комерційну цінність краси<sup>134</sup>.

У місті Пульмана й більшості аналогічних проектів тієї епохи були зроблені спроби поєднати інтереси капіталу й естетичні канони. Елі правильно зауважує, що саме в цьому приховувалися невдачі всього експерименту: «Компанії Пульмана володіють усім. Сьогодні в цілому місті жодна приватна особа не може бути господарем ні п'яді землі, ні єдиної будівлі. Жодна організація, навіть церква, не може виступити в ролі землевласника – усе розташовується на орендованих у компанії ділянках... Ніхто не сприймає місто Пульмана домом, і, по суті, тут немає корінних жителів»<sup>135</sup>. Справді, розглядаючи всі обставини справи, обов'язково доходить висновку, що сама ідея Пульмана не американська<sup>136</sup>. Менш ніж через десять років економічна депресія 1893–1897 років тяжко відбилася як на високоповажних власниках, так і на індустріальних кріпаках пульманівського маєтку. У 1894 році федеральні війська потопили в крові страйк пульманівських робітників у тому самому багатому приміському поселенні, яке Елі відвідав усього десять років тому<sup>137</sup>.

Неокласичні площі Колумбівської виставки чи неготичний університетський кампус, будинки в стилі Школи прерій Оук-Парку чи комерційні башти Лупа, буржуазні околиці Ріверсайда чи їх пролетарські брати в Пульмані – уся чиказька школа архітектури засновувалась, як і саме місто, на принципах прагматизму, покликаних поєднувати естетику і прибутки. Багатоповерхові ділові вежі стали можливими не тільки завдяки новим технологіям будівництва, але і в результаті розвитку нових галузей бізнесу, які потребували армії білих комірців<sup>138</sup>.

Хмарочоси, що з'явилися в Америці, цілком можна назвати технологічним дивом. Чиказькі сталеві каркасні конструкції кардинально вплинули на історію будівництва й міського планування. Як пояснював читачам тогочасний оглядач Вільям Біркмайр у 1894 році, будів-

ля з каркасних конструкцій є абсолютно новим типом будови, який потребує застосування принципів, що докорінно відрізняються від старої системи чавунних структур і дерев'яно-балкових опор<sup>139</sup>. Проте сталеві каркаси були не єдиною відмінною рисою нових чиказьких будівель. Історик хмарочосів Карл Кондит зазначає, що зведені в кінці XIX ст. в Чикаго будівлі з'явилися в результаті дивовижних змін у будівельних технологіях, які сталися ще у XVIII ст.<sup>140</sup> Металеві каркаси, вітровий зв'язок, водонепроникні кесонові фундаменти, вогнетривкі матеріали, ліфти з механічним приводом, центральне опалення, сучасні водопровідно-каналізаційні мережі й вентиляція нагнітального типу випереджали чиказькі комерційні вежі на десятиліття, а в деяких випадках і на століття. Однак саме Чикаго і Нью-Йорк стали тими містами, де всі ці технології зійшлися воедино і супроводжувалися зусиллями, спрямованими на досягнення вигоди. Так народилося диво американських хмарочосів<sup>141</sup>.

Розвиток цього найбільш американського з усіх існуючих типів будівель часто засновувався на принципах економічної доцільності, а не на естетичних міркуваннях<sup>142</sup>. У кожному разі до 40-х років XX ст. Чикаго і Нью-Йорк залишалися єдиними в Америці – і в світі – хмарочосними столицями<sup>143</sup>.

У Чикаго і Нью-Йорку, на двох батьківщинах хмарочосів (суперечки про першість не припиняються між ними й сьогодні), були відпрацьовані принципово різні підходи до міського розвитку<sup>144</sup>. Регульований будівельний бізнес Чикаго був наслідком спаду на ринку нерухомості в 1893 році, після того як упродовж попереднього десятиліття ринок став відчувати надлишок нових будівель. У цей час Чиказька міська рада встановила високу межу для міських споруд у 130 футів; за наступні тридцять років цей поріг було збільшено до 260 футів (відповідно близько 40 і 80 метрів). А в Нью-Йорку після відміни в 1889 році всіх висотних обмежень єдиним обмеженням для архітекторів і будівельників стало небо. На 1913 рік на Манхеттені підносилися вже майже тисяча будівель від одинадцяти до двадцяти поверхів і п'ятдесят одна будівля від двадцяти одного до шістдесяти<sup>145</sup>. Відмова чиказької влади від обмежень і дозвіл будівельним компаніям безперешкодно тягтися до небес були продиктовані необхідністю максимально збільшити дохід інвесторів від спекулятивних з економічного погляду ділових будівель (такими були і в більшості своїй залишаються хмарочоси).

Функціональні вимоги, муніципальні постанови, фінансова збалансованість і норма прибутку стали тими чинниками, які поряд з естетичними канонами Чиказької школи комерційної архітектури сформували міський пейзаж з його рівновисокими багатопверховими будівлями<sup>146</sup>. Ціни на землю, що скажено скакали, та почергові цикли економічного піднесення і спаду нерідко руйнували навіть найграндіозніші архітектурні проекти<sup>147</sup>.

Однак комерційна природа хмарочосів не стала перешкодою на шляху до краси<sup>148</sup>. Як проголошував Рут, «краса корисна, та її користь не завжди очевидна»<sup>149</sup>.

Компанії, подібні до «Холаберд» і «Рош», – мабуть, найбільш комерційно успішні й довговічні з архітектурних фірм міста – усвідомили важливість правильної пропорції між комерцією та естетикою<sup>150</sup>. Їхні прагнення до краси і прибутку характерне для всього Чикаго початку XX ст.

### Муніципальне управління

Муніципальний уряд Чикаго був частиною федеральної системи, що припускала існування автономних структур і проведення незалежної фінансової політики. Чиказький міський уряд не підпорядковувався безпосередньо ні графству Кук штату Іллінойс, ні федеральній владі США<sup>151</sup>. Депутати законодавчих зборів і вищі чиновники на всіх чотирьох рівнях – муніципалітету, графства, штату і федерації – обиралися згідно з правилами, заснованими на загальному виборчому праві для чоловіків. Адміністративні працівники не обиралися, але часто призначалися обраними чиновниками.

Подрібнення юрисдикцій, що суперничали, привело до утворення великої кількості спеціалізованих агенцій і органів влади, які відали різними сферами соціальної і комунальної інфраструктури (водогін, каналізація, парки) по всьому Чикаго<sup>152</sup>. Райони з особливим податковим та емісійним режимом дали змогу містам і графствам Іллінойса обійти боргові обмеження, установлені конституцією штату 1870 року<sup>153</sup>. Уряд не справлявся з обсягом громадського обслуговування, що зростало, і часто перекладав частину відповідальності на спеціалізовані відомства, юрисдикція яких іноді виходила за муніципальні рамки. У такий спосіб законодавці-республіканці штату могли стримувати владу впливових у Чикаго політичних машин демократичної партії, обмежуючи можливості демократів щодо роздачі посад і постів за підтримку на виборів.

У результаті, як писав Мерріам, у Чикаго сформувався засекречений уряд. Через п'ятдесят років після Мерріама ще різкіше висловився Едвард Банфілд, зазначивши, що в чиказькому регіоні, зі строго формального погляду, взагалі немає уряду. Існують сотні, можливо, тисячі органів управління, кожний з яких наділений частиною юридично закріплених повноважень, і жоден з них не володіє владою тією мірою, щоб довести до кінця розпочату справу, якщо тому заважають інші органи<sup>154</sup>.

У самому місті значний вплив у своїх районах мали окремі члени міської ради<sup>155</sup>. З погляду формальної влади чиказький мер був, по суті, досить слабкою фігурою: йому доводилося вести постійні переговори із членами ради, партійними босами, губернаторами штату і законодавцями<sup>156</sup>. Всюдишні районні боси контролювали в Чикаго більше незалежних ресурсів, ніж сам мер.

Система міських доходів перебувала в плачевному стані<sup>157</sup>. Швидко зростання Чикаго потребувало нарощення обсягів муніципальних послуг, проте податкова система міста виявилася нездатною виробляти дохід, достатній для підтримання соціальної інфраструктури на належному рівні. У знаменитому «Звіті про дослідження муніципальних доходів у Чикаго», підготовле-



ному для Міського клубу Чикаго в 1906 році, Мерріам зазначав, що в Чикаго, порівняно з іншими американськими містами, на кожну душу населення найнижчі податки, найнижчі податкові надходження, найнижчі доходи і найнижчі боргові зобов'язання<sup>158</sup>. Мерріам вивчав діяльність цілого ряду організацій, що збирали податки, включаючи уряд штату Іллінойс, графства Кук, міста Чикаго, так само як окремих комісій у справах бібліотек, шкіл, санітарної інфраструктури і парків<sup>159</sup>. Корпоративний дохід міста, який у 1880 році становив половину всіх податкових надходжень у міський бюджет, у 1904 році склав тільки чверть усіх податків, що їх збирали органи, яким це було доручено. Отже, у доларовому обчисленні поза сферою муніципальної влади залишилося три чверті місцевих адміністративних доходів.

Майже половина всіх урядових витрат, що їх здійснювали доходостворювальні відомства – ті, хто перебував у муніципальній юрисдикції або ж підкорялися графству, штату і федеральному центру, – розподілялася між державною охороною здоров'я, службами громадської безпеки й освітніми програмами<sup>160</sup>. Відносно низький (тільки 16 %) відсоток громадсько-державних витрат Чикаго йшов на обслуговування боргу по позиках і облигаціях. Мерріам характеризував міську струк-

туру муніципальних фінансів як децентралізовану, безсистемну і безвідповідальну<sup>161</sup>. Він підсумовував, що доходостворювальні відомства Чикаго є однією з найскладніших систем суспільних фінансів у світі і вже точно найбільш заплутану в Сполучених Штатах<sup>162</sup>.

Удачливі чиказькі мери відігравали у цій надзвичайно роздрібненій і децентралізованій системі роль брокерів. Їм вдавалося здійснювати муніципальне управління не через владу, надану їм конституцією, а завдяки політичній і громадській підтримці місцевих співтовариств<sup>163</sup>.

Багато хто з політичних чарівників Чикаго «позолоченого століття» стояв за смарагдовим екраном, обертаючи ручки і коліщата й натискаючи на кнопки, щоб справити враження бурхливої діяльності. Конфлікти і конфронтація стали міською повсякденністю. Проте на відміну від Дороти Френка Баума, який потрапив в країну Оз, чиказьці не могли просто стукнути підборами і повернутися до мирної реальності. Політика прагматичного плюралізму вимагала більшого, ніж управління хитромудрими машинками, – вона вимагала тяжкої праці. Ті з політиків і громадських діячів, хто досягнув успіху на ниві прагматичної політики, залишили Чикаго багату спадщину, яка і по цей день служить городянам.

## Примітки

<sup>1</sup> Назву розділу українською можна передати як «Свиняче місто», або «Свинопіль».

<sup>2</sup> Такий висновок зроблено у праці Хайзе: *Heise K. A Sampling of Chicago in the Twentieth Century: Chaos, Creativity, and Culture. – Salt Lake City : Gibbs-Smith, 1998. – P. 13–14.*

<sup>3</sup> Походження назви міста звичайно пов'язують з похідним від топоніма, що його дали місцевості аборигени Америки, Чи-Кай-Гоу, який, як багато хто вважає, означає «гостра дика цибуля», яка росте по берегах маленької річки, відомої тепер як Чикаго. Відповідно назву «Чикаго» можна орієнтовно перекласти як «поле дикої цибулі» або «поле смердючої цибулі». Див., наприклад, працю: *Willie L. Forever Open, Clear, and Free: The Historic Struggle for Chicago's Lakefront. – Chicago : Henry Regnery, 1972. – P. 5.* У пошуках більш авторитетних визначень Альфред Теодор Андреас у своїй тритомній монументальній історії міста, опублікованій між 1884 і 1886 роками, показує, що значення слова «Чикаго», обраного як вихідного, залежить від мови аборигенів. Топонім може означати, очевидно, і «святу річку». *Andreas A. T. History of Chicago. – Chicago : A. T. Andreas, 1884–1886. – Vol. 1. – P. 33–37.*

<sup>4</sup> На цій думці наголошується в таких роботах: *Cronon W. Nature's Metropolis:*

*Chicago and the Great West. – New York : Norton, 1991. – P. 25–30; Andreas A. T. History of Chicago...; див. також: Conzen M. P. A Transport Interpretation of the Growth of Urban Regions: An American Example // Journal of Historical Geography 1. – 1975. – No. 4. – P. 361–382.*

<sup>5</sup> *Ferguson P. P. Paris as Revolution: Writing the Nineteenth-Century City. – Berkeley : University of California Press, 1994. – P. 35.*

<sup>6</sup> *Lakier A. B. A Russian Looks at America: The Journey of Aleksandr Borisovich Lakier in 1857 / trans. and ed. Arnold Schricr and Joyce Story. – Chicago : University of Chicago Press, 1979. – p. 174.*

<sup>7</sup> Природні особливості Чикаго і роль льодовиків у формуванні фізичної географії його околиць описуються в роботі: *Miller D. L. City of the Century: The Epic of Chicago and the Making of America. – New York : Simon and Schuster, 1996. – P. 42–47.*

<sup>8</sup> Ця взаємодія стала предметом авторитетного дослідження Вільяма Крона, присвяченого екзогенному середовищу Чикаго і Середнього Заходу: *Nature's Metropolis.*

<sup>9</sup> Більш детально про роль каналу в розвитку Чикаго див.: *Cain L. P. Sanitation Strategy for a Lakefront Metropolis: The Case of Chicago. – DeKalb : Northern Illinois University Press, 1978.* Про роль каналу в процесі

початкового накопичення капіталу в Чикаго див.: *Arnold I. N., Scammon J. Y. William B. Ogden and Early Days in Chicago. – Chicago : Fergus Printing Co., 1882. – P. 10–31.*

<sup>10</sup> *Willie L. Forever Open, Clear, and Free... – P. 7–10; Andreas A. T. History of Chicago... – P. 70.*

<sup>11</sup> Вісімдесят вісім ранніх чиказьких бізнесменів походять з Нової Англії і середньопівденних штатів. Роль переселенців із цих областей розглядається в працях: *Schultz R. L. The Businessman's Role in Western Settlement: The Entrepreneurial Frontier: Chicago, 1833–1872 : Ph. D. diss., Boston University, 1985. – P. 65–97, 403; див. також: Gilbert J. Perfect Cities: Chicago's Utopias of 1893. – Chicago : University of Chicago Press, 1991. – P. 5, 28.*

<sup>12</sup> *Kantowicz E. R. Carter H. Harrison II: The Politics of Balance // The Mayors: The Chicago Political Tradition / eds. P. M. Green, M. G. Holli. – Carbondale and Edwardsville : Southern Illinois University Press, 1987. – P. 17.*

<sup>13</sup> *Cronon W. Nature's Metropolis... – P. 97–259.*

<sup>14</sup> Чикаго розглядалося як квінтесенція міста ХХ ст. багатьма дослідниками, включаючи Вітольда Рибчинського: *Rybczynski W. City Life: Urban Expectations in a New World. – New York : Scribner, 1995. – P. 116.* Така точка зору

встановилася з появою в 1941 році праці: *Giedion S. Space, Time, and Architecture: The Growth of a New Tradition.* – Cambridge, Mass. : Harvard University Press, 1941. – P. 333–424. Про роль Гідіона у визначенні місця Чикаго в урбаністичній історії сучасності див.: *van Zanten D. Chicago in Architectural History // The Architectural Historian in America, Studies in the History of Art 35 / ed. E. B. MacDougall.* – Washington, D. C. : Center for Advanced Study in the Visual Arts, National Gallery of Art, 1990. – P. 91–99. Гідіон досліджував тему Чикаго, коли був професором кафедри поезії в Гарвардському університеті в 1938–1939 академічному році. Див.: *Sekler E. F. Sigfried Giedion at Harvard University // The Architectural Historian in America, Studies in the History of Art 35 / ed. E. B. MacDougall.* – Washington, D. C. : Center for Advanced Study in the Visual Arts, National Gallery of Art, 1990. – P. 265–273. Пізніше ці ідеї розглядалися в праці Вільяма Кронона: *Cronon W. Nature's Metropolis...*

15 *Higgs R. Cities and Yankee Ingenuity, 1870–1920 // Cities in American History / eds. K. T. Jackson, S. K. Schultz.* – New York : Knopf, 1972. – P. 16–22.

16 *Steffens L. The Autobiography of Lincoln Steffens.* – New York : Harcourt, Brace, and World, 1931. – Vol. 2. – P. 428.

17 Дістати уявлення про це змагання можна з праці: *Abbott C. Boosters and Businessmen: Popular Economic Thought and Urban Growth in the Antebellum Middle West.* – Westport, Conn. : Greenwood, 1981.

18 Навпаки, міські предводителі Сент-Луїса і їх прибічники з південних штатів, як і раніше, вірили в ефективність річкового транспорту; під час громадянської війни симпатії сентлуїсців розділилися між їхніми давніми діловими партнерами з південних штатів, що відколотися, і противниками рабства. *Belcher W. W. The Economic Rivalry between St. Louis and Chicago, 1850–1880 : Ph.D. diss., Columbia University, 1947.*

19 Там само. – С. 185.

20 Там само. – С. 201–206.

21 Згідно з переписом 1890 року, Чикаго обійшов за кількістю населення Філадельфію. *Gilbert J. Perfect Cities...* – P. 16.

22 Про революційні балково-опорні методи будівництва будинків див.: *Giedion S. Space, Time, and Architecture...* – P. 345–353; *Miller D. L. City of the Century...* – P. 81–87; *Lancaster C. The American Bungalow, 1880–1930.* – New York : Abbeville, 1985. – P. 97–108. Про хмарочоси і конструкції зі сталевих каркасів див.: *Randall F. A. History of the Development of Building Construction in Chicago.* – Urbana : University of Illinois Press, 1949; *Miller D. L. City of the Century...* – P. 300–

377. Про масову електрифікацію див.: *Piatt H. L. The Electric City: Energy and the Growth of the Chicago Area, 1880–1930.* – Chicago : University of Chicago Press, 1991. Про розвиток харчової промисловості див.: *Wade L. C. Chicago's Pride: The Stockyards, Packingtown, and Environs in the Nineteenth Century.* – Urbana : University of Illinois Press, 1987; а також глави про введення в дію зернових елеваторів і повну автоматизацію боень у праці Міллера: *Miller D. L. City of the Century...* – P. 106–109, 198–224.

23 *Jaher F. C. The Urban Establishment: Upper Strata in Boston, New York, Charleston, Chicago, and Los Angeles.* – Urbana : University of Illinois Press, 1982. – P. 491. Більш детальні відомості про провідних підприємців Чикаго можна знайти в праці Міллера: *Miller D. L. City of the Century...* Зокрема, короткі біографічні нариси великих комерсантів: Вільям Батлер Огден (с. 73–76), Кірус Холл Мак-Кормік, (с. 103–106), Густав Франклін Свіфт (с. 205–211), Філіпп Денфорт Армор (с. 211–216), Поттер Палмер (с. 137–141).

24 Чикаго було особливо привабливим для нащадків купців і ремісників. Див.: *Schultz R. L. The Businessman's Role in Western Settlement...* – P. 1–15.

25 *Jaher F. C. The Urban Establishment...* – P. 466.

26 Ця тема досліджена в праці: *Pierce B. L. A History of Chicago.* – Chicago : University of Chicago Press, 1957. – Vol. 3: *The Rise of a Modern City, 1871–1893.* – P. 20–63. Новітня історіографія схильна сумніватися у зв'язку етнічного населення міста з навколишнім середовищем. Міські квартали і до настання автомобільної ери були більш «проникними», ніж прийнято вважати. Такий висновок зроблено в праці: *Conzen K. N. Immigrants, Immigrant Neighborhoods, and Ethnic Identity. Historical Issues // Journal of American History 66.* – 1979. – No. 3. – P. 603–615. Тим не менше Чикаго було багатонаціональним містом, що підтверджується хоча б численними етнологічними дослідженнями. Див., наприклад, праці: *Znaniacki F., Thomas W. I. The Polish Peasant in Europe and America. 1918–20. Reprint / ed. and abridged by Eli Zaretsky.* – Urbana : University of Illinois Press, 1984; *Nelli H. S. Italians in Chicago, 1880–1930: A Study in Ethnic Mobility.* – Oxford, U. K. : Oxford University Press, 1970; *Holt G. E., Pacyga D. A. Chicago: A Historical Guide to the Neighborhoods: The Loop and the South Side.* – Chicago : Chicago Historical Society, 1979.

27 Як переконливо доводить Карл Сміт, класова боротьба, що загострилася в досліджуваний період, поряд з катастрофічною Великою пожежею, сформували американський погляд на місто

як на витвір «цивілізації і прогресу», що перебуває під постійною загрозою бід і нещастя. Бурхливі виступи чиказьких робітників були не тільки місцевим, але й загальнонаціональним явищем. Уявлення про Чикаго як про середовище соціальних безпорядків і трагічних подій, разом з ностальгією за американським селом, носили антурбаністичні настрої в національній культурі. Цей процес розглядається в праці: *Smith C. S. Urban Disorder and the Shape of Belief: The Great Chicago Fire, the Haymarket Bomb, and the Model Town of Pullman.* – Chicago : University of Chicago Press, 1995.

28 Про значення робітничого руху в політичному житті Чикаго див. працю: *Flanagan M. A. Charter Reform in Chicago.* – Carbondale : Southern Illinois University Press, 1987. – P. 29–33. Про великий страйк залізничників у 1870-х роках див.: *Schneirov R. Chicago's Great Upheaval of 1877 // Chicago History 9.* – Spring 1980. – No. 1. – P. 2–17; *Stromquist S. A Generation of Boomers: The Pattern of Railroad Labor Conflict in Nineteenth Century America.* – Urbana : University of Illinois Press, 1987. Про події на Хеймаркет див. такі праці: *Avrich P. The Haymarket Tragedy.* – Princeton : Princeton University Press, 1984; *Miller D. L. City of the Century...* – P. 468–482; *David H. The History of the Haymarket Affair.* – New York : Farrar and Rinehart, 1936; *Nelson B. C. Beyond the Martyrs: A Social History of Chicago's Anarchists, 1870–1900.* – New Brunswick, N. J. : Rutgers University Press, 1988. – P. 175–223; *Smith C. S. Urban Disorder and the Shape of Belief...* – P. 99–174. Про страйк на заводі Пульмана див.: *Smith C. S. Urban Disorder and the Shape of Belief...* – P. 175–279; *Buder S. Pullman: An Experiment in Industrial Order and Community Planning, 1880–1930.* – Oxford, U. K. : Oxford University Press, 1967. – P. 147–204; *Lindsey A. The Pullman Strike: The Story of a Unique Experiment and of a Great Labor Upheaval.* – Chicago : University of Chicago Press, 1942. Про страйк на бойнях див.: *Addams J. Twenty Years at Hull-House, 1910, reprint.* – New York : New American Library, 1961. – P. 164. Про зупинку роботи боень минулого літа див.: *Addams J. Problems of Municipal Administration // American Journal of Sociology 10.* – January 1905. – No. 4. – P. 433–436; *Slayton R. A. Back of the Yards: The Making of a Local Democracy.* – Chicago : University of Chicago Press, 1986. – P. 92–94.

29 *Katznelson I. City Trenches: Urban Politics and the Patterning of Class in the United States.* – New York : Pantheon, 1981. Про особливості американського уявлення про міський простір див.: *Rybczynski W. City Life...*

30 *Homel M. W. Negroes in the Chicago Public Schools, 1910–1941 : Ph.D. diss., University of Chicago, 1971.*

- <sup>31</sup> Grossman J. R. Land of Hope: Chicago, Black Southerners, and the Great Migration. – Chicago : University of Chicago Press, 1989. – P. 5.
- <sup>32</sup> Street P. L. Working in the Yards: A History of Classelations in Chicago's Meatpacking Industry, 1886–1943 : Ph.D. diss., State University of New York at Binghamton, 1993. – P. 280.
- <sup>33</sup> З 1910 по 1919 рік кількість городян африканського походження зросла з 44 103 до 109 458. Branham C. R. The Transformation of Black Political Leadership in Chicago, 1864–1942 : Ph. D. diss., University of Chicago, 1981. – P. 16. Процент чорного населення Чикаго виріс з 1,2 % в 1890 році до 2 % в 1910 році й до 4,1 % в 1920 році. Kleppner P. Chicago Divided: The Making of a Black Mayor. – DeKalb : Northern Illinois University Press, 1985. – P. 17.
- <sup>34</sup> Про вплив на культуру Чикаго американців африканського походження в зазначений період див.: Kenney W. H. Chicago Jazz: A Cultural History, 1904–1930. – Oxford, U. K. : Oxford University Press, 1993.
- <sup>35</sup> Branham C. R. The Transformation of Black Political Leadership... – P. 64.
- <sup>36</sup> На 1920 рік дев'ять з десяти чорношкірих чиказьців жили в районах, які більш ніж на 80 % склалися з американців африканського походження. Philpott T. L. The Slum and the Ghetto: Neighborhood Deterioration and Middle-Class Reform, Chicago, 1880–1930. – Oxford, U. K. : Oxford University Press, 1978. – P. 141–147.
- <sup>37</sup> Про заворушення 1919 року див. там само. – С. 170–180, а також такі важливі праці: Turtle W. M., Jr., Race Riot: Chicago in the Red Summer of 1919. – New York : Atheneum, 1970; Contested Neighborhoods and Racial Violence: Chicago in 1919; A Case Study // Cities in American History / eds. K. T. Jackson, S. K. Schultz. – New York : Knopf, 1972. – P. 232–248.
- <sup>38</sup> У 1893 році майже 41 % населення міста народилося за кордоном, і майже стільки ж мешканців були нащадками тих, хто також народився за межами США. Flanagan M. A. Charter Reform in Chicago... – P. 28. Чикаго цього періоду було більш неоднорідним, ніж були 49 штатів усі разом у 1960 році. Kleppner P. Chicago Divided... – P. 17–18.
- <sup>39</sup> Наприклад, чиказьці німецького походження склали в 1860 році 20 % населення міста, а в 1890 – 15 %; до 1910 року їх кількість упала до 5 %. Townsend A. J. The Germans of Chicago : Ph. D. diss., University of Chicago, 1927. – P. 6.
- <sup>40</sup> Про значимість етнічних общин в електоральній політиці Чикаго в цей період див.: Johnson C. O. Carter Henry Harrison I: Political Leader. – Chicago : University of Chicago Press, 1928. – P. 189–196, 292–293.
- <sup>41</sup> Hall P. Cities in Civilization. – New York: Pantheon, 1998. – P. 302.
- <sup>42</sup> Smith C. S. Urban Disorder and the Shape of Belief... – P. 19–22. Опис пожежі див. у працях: Comie R. The Great Fire. – New York : McGraw-Hill, 1958; Miller D. L. City of the Century... – P. 143–171.
- <sup>43</sup> Smith C. S. Urban Disorder and the Shape of Belief... – P. 22.
- <sup>44</sup> Sawislak K. Smoldering City: Chicagoans and the Great Fire, 1871–1874. – Chicago : University of Chicago Press, 1995. – P. 29.
- <sup>45</sup> Із 13 800 будівель Північного округу – району дорогих особняків на березі озера і значної кількості робітничих котеджів, магазинів, маленьких заводів, церков, шкіл і салунів – залишилися неушкодженими лише 500. Тільки в північній частині Чикаго без даху над головою залишилися 74 450 чоловік, чверть населення міста. Duis P. R. Chicago: Creating New Traditions. – Chicago : Chicago Historical Society, 1976. – P. 14.
- <sup>46</sup> Див. ґрунтовні дослідження цієї теми: Miller R. American Apocalypse: The Great Fire and the Myth of Chicago. – Chicago : University of Chicago Press, 1990; Sawislak K. Smoldering City...
- <sup>47</sup> Smith C. S. Urban Disorder and the Shape of Belief... – P. 19–98.
- <sup>48</sup> Abbott E. The Tenements of Chicago, 1908–1935. – Chicago : University of Chicago Press, 1936. – P. 20–22.
- <sup>49</sup> Lovoll O. S. A Century of Urban Life: The Norwegians in Chicago before 1930. – Northfield, Minn. : Norwegian-American Historical Association, 1988. – P. 149.
- <sup>50</sup> Плиський, що став, очевидно, завсідником чиказьких пивничок, закликав своїх співвітчизників не пропускати навколишніх лабів важкого дня на Всесвітній виставці. Плиський Н. Подробный путеводитель на Всемирную Колумбовскую выставку в Чикаго 1893-го года. – С.Пб. : Стефанов и Качка, 1893. – С. 75.
- <sup>51</sup> Abbott E. The Tenements of Chicago... – P. 20–22.
- <sup>52</sup> Там само. – С. 183.
- <sup>53</sup> Еббот наводить результати двадцятип'ятирічного дослідження умов проживання в 151 кварталі міста, де зібрана інформація по кожному будинку, загалом по 18 225 квартирах і односімейних будинках (там само. – С. 183). 59,7 % цих будівель були дерев'яними, 8,7% – частково цегляними (с. 184–89); 22,8 % були одноповерховими будівлями «котеджного типу», 58,9 % – двоповерховими, а 16,1 % – триповерховими будинками (с. 199); 5,3 % будинків склалися з однієї квартири чи житлової кімнати, 33,1 % були двоблочними, а 16,1 % склалися з трьох квартир (с. 202); приблизно половина квартир (48 %) налічувала чотири кімнати, 16,2 % – три кімнати і 13,3 % мали по п'ять кімнат (с. 244). За даними Еббот і її колеґ, домовласники в цілому по Чикаго, включаючи багаті квартали, у 1890 році становили 28,7 %, у 1900 – 25,1 %, у 1910 – 26,2 %, у 1920 – 27 % (с. 363).
- <sup>54</sup> Hunter R. Tenement Conditions in Chicago: Report of the Investigating Committee of the City Homes Association. – Chicago : City Homes Association, 1901.
- <sup>55</sup> Там само. – С. 1–20.
- <sup>56</sup> Там само. – С. 21–24.
- <sup>57</sup> Там само. – С. 51.
- <sup>58</sup> Abbott E. The Tenements of Chicago... – P. 171–174.
- <sup>59</sup> Hunter R. Tenement Conditions... – P. 36–41.
- <sup>60</sup> Там само. – С. 75.
- <sup>61</sup> Там само. – С. 111.
- <sup>62</sup> Abbott E. The Tenements of Chicago... – P. 206.
- <sup>63</sup> Ці закони часто ігнорували. Кілька департаментів, покликаних стежити за виконанням законів, мали більше зобов'язань, ніж можливостей для їх реалізації. Див.: Hunter R. Tenement Conditions... – С. 161–163.
- <sup>64</sup> Abbott E. The Tenements of Chicago... – P. IX.
- <sup>65</sup> Bradley D. S., Zald M. N. From Commercial Elite to Political Administrator: The Recruitment of the Mayors of Chicago // American Journal of Sociology 71: 2. – September 1965. – P. 153–167; Kleppner P. Chicago Divided... – P. 22.
- <sup>66</sup> Stead F. H. The Civic Life of Chicago // Review of Reviews 8. – July 1893. – P. 93–96.
- <sup>67</sup> Diner S. J. A City and Its Universities: Public Policy in Chicago, 1892–1919. – Chapel Hill : University of North Carolina Press, 1980. – P. 54.
- <sup>68</sup> Wills G. Sons and Daughters of Chicago // New York Review of Books. – June 9. – 1994. – P. 52.
- <sup>69</sup> Там само. Хоча в багатьох американських містах, як зазначає Джейн Еддамс, соціологічні дослідження проводилися переважно не університетами, а центрами соціальної допомоги. Addams J. The Second Twenty Years at Hull-House: 1910. September 1909 to September 1929, with a Record of a Growing World Consciousness. – New York : Macmillan, 1930. – P. 405. Більш детально про розвиток міської соціальної науки в Чикаго див.: Fairfield J. D. The Mysteries of the Great City: The Politics of Urban Design, 1877–1937. – Columbus : Ohio State University Press, 1993. – P. 158–224; Cappetti C.

- Writing Chicago: Modernism, Ethnography, and the Novel. – New York : Columbia University Press, 1993. – P. 20–72.
- <sup>70</sup> Barth G. P. City People: The Rise of Modern City Culture in Nineteenth-Century America. – Oxford, U. K. : Oxford University Press, 1980. – P. 15; Kleppner P. Chicago Divided... – P. 17–18.
- <sup>71</sup> Kleppner P. Chicago Divided... – P. 29.
- <sup>72</sup> Детально описано в роботах: Cronon W. Nature's Metropolis...; Pierce B. L. A History of Chicago... – P. 64–107.
- <sup>73</sup> Pierce B. L. A History of Chicago... – P. 67.
- <sup>74</sup> Там само. – С. 65. Про заводи Мак-Корміка див. такі праці: Hutchinson W. T. Cyrus Hall McCormick. Seed-Time, 1809–1856. – New York : Century, 1930; Hutchinson W. T. Cyrus Hall McCormick. Harvest, 1856–1884. – New York : D. Appleton-Century, 1935; а також працю самого Мак-Корміка: McCormick C. H. The Century of the Reaper. – Boston : Houghton Mifflin, 1931.
- <sup>75</sup> Casson H. N. Cyrus Hall McCormick: His Life and Work. – Chicago : A. C. McClurg, 1909. – P. 37–53.
- <sup>76</sup> Там само. – С. 74.
- <sup>77</sup> Pierce B. L. A History of Chicago... – P. 103, 108–109.
- <sup>78</sup> Kleppner P. Chicago Divided... – P. 15.
- <sup>79</sup> Holt G. E., Pacyga D. A. Chicago... – P. 28–37, 120–131.
- <sup>80</sup> Wade L. C. Chicago's Pride... – P. 47–60; Longstreet S. Chicago, 1860–1919. – New York : David McKay, 1973. – P. 56–60.
- <sup>81</sup> Plumbe G. E. Chicago: Its Natural Advantages as an Industrial and Commercial Center and Market. – Chicago : Civic-Industrial Committee of the Chicago Association of Commerce, 1910. – P. 22.
- <sup>82</sup> Wade L. C. Chicago's Pride... – P. 62–78, 218–240; Miller D. L. City of the Century... – P. 198–224.
- <sup>83</sup> Така оцінка висловлена на основі даних праці: Plumbe G. E. Chicago: Its Natural Advantages... – P. 22.
- <sup>84</sup> Wade L. C. Chicago's Pride... – P. 352–369; Bushnell C. J. The Social Problem at the Chicago Stock Yards : Ph.D. diss., University of Chicago, 1902.
- <sup>85</sup> Про це переконливо пише Джеймс Барретт: Barrett J. R. Work and Community in the Jungle: Chicago's Packinghouse Workers, 1894–1922. – Chicago : University of Illinois Press, 1987. – P. 20. Про особливу роль у промисловій революції Густава Свіфта див.: Porter G. The Rise of Big Business, 1860–1910 : 2d ed. – Arlington Heights, Ill. : Harlan Davidson, 1992. – P. 47–50; про роль Філіппа Армора у свідченнях сучасників див.: Warren A. Philip D. Armour: His Manner of Life, His Immense Enterprises in Trade and Philanthropy // McClure's Magazine 2. – December 1893 – May 1894. – P. 260–280.
- <sup>86</sup> Pierce B. L. A History of Chicago... – P. 117–118; Longstreet S. Chicago, 1860–1919. – P. 71–76; Armour J. O. The Packers, the Private Car Lines, and the People. – Philadelphia : Henry Altemus, 1906. – P. 25.
- <sup>87</sup> Pierce B. L. A History of Chicago... – P. 158–161.
- <sup>88</sup> Там само. – С. 161–177.
- <sup>89</sup> Там само. – С. 184–191. А також див.: Chandler A. D., Jr. The Visible Hand... – P. 217–231. Літературні портрети засновників мереж магазинів Ерона Монтгомері Уорда і Річарда Уоррена Сіерса можна знайти в праці Міллера: Miller D. L. City of the Century... – P. 244–253. Читач може також звернутися до популярної біографії Уорда: Baker N. B. Big Catalogue: The Life of Aron Montgomery Ward. – New York : Harcourt, Brace, 1956.
- <sup>90</sup> Andrews W. The Battle for Chicago. – New York : Harcourt and Brace, 1946. – P. 208–209.
- <sup>91</sup> Duis P. R. Chicago... – P. 102–117.
- <sup>92</sup> Там само. – С. 117.
- <sup>93</sup> Darling S. Chicago Furniture: Art, Craft, and Industry, 1833–1983. – New York : Norton, 1984. – P. 37–268.
- <sup>94</sup> Цей процес корпоративної консолідації досліджується в працях: Zunz O. Making America Corporate...; Chandler A. D., Jr., The Visible Hand...  
<sup>95</sup> Zunz O. Making America Corporate... – P. 37–66.
- <sup>96</sup> Там само. – С. 124–148.
- <sup>97</sup> Heise K. A Sampling of Chicago... – P. 20–21.
- <sup>98</sup> Там само. – С. 21–22.
- <sup>99</sup> Horowitz H. L. Culture and the City: Cultural Philanthropy in Chicago from the 1880s to 1917. – Lexington : University Press of Kentucky, 1976. – P. IX–X.
- <sup>100</sup> Diner S. J. A City and Its Universities... – P. 56.
- <sup>101</sup> Там само. – С. 56.
- <sup>102</sup> Там само. – С. 176. Про участь чиказьців у політиці Нового курсу див.: Там само. – С. 176–185.
- <sup>103</sup> Benjamin W. Reflections: Essays, Aphorisms, Autobiographical Writings / trans. Edmund Jephcott. – New York : Harcourt Brace Jovanovich, 1978. – P. 151.
- <sup>104</sup> Appelbaum S. The Chicago World's Fair of 1893: A Photographic Record. – New York : Dover, 1980. – P. 1.
- <sup>105</sup> Див. також численні колонки «Листів з Америки» Варвари Мак-Гейгін у «Северном вестнике» за 1893 рік і працю І. М. Вешокова: Иллинойс и Чикаго // Наблюдатель. – 1893. – № 5 (май). – С. 257–272.
- <sup>106</sup> Goler R. I. Visions of a Better Chicago // A City Comes of Age: Chicago in the 1890s / eds. S. E. Hirsch, R. I. Goler. – Chicago : Chicago Historical Association, 1990. – P. 96–97.
- <sup>107</sup> Burg D. E. Chicago's White City of 1893. – Lexington : University Press of Kentucky, 1976. – P. XII.
- <sup>108</sup> Barrett J. P. Electricity at the Columbian Exposition; Including an Account of the Exhibits. – Chicago : R. R. Donnelley, 1894.
- <sup>109</sup> Блум з гумором і прямою пише про свою роль в організації виставки (він, до речі, змінив на посту організатора дивакуватого гарвардського етнографа, якогось професора Путнама, який вважав, що експонати на Мідвей Плезанс повинні мати «повчальний характер»). Замість цього Сол Блум швидко прийняв рішення «заснувати комерційно успішний парк розваг». Bloom S. The Autobiography of Sol Bloom. – New York : G. P. Putnam, 1948. – P. 119.
- <sup>110</sup> Детальний і дещо монотонний опис Мідвей Плезанс див. у роботі Міллера: Miller R. American Apocalypse... – P. 224–227. Про оглядове колесо див.: Miller D. L. City of the Century... – P. 496–497.
- <sup>111</sup> Див., наприклад, такі праці: Duis P. R. Chicago... – P. 44–52; Gilbert J. Perfect Cities... – P. 75–130; Miller R. American Apocalypse... – P. 195–250; Smith C. S. Chicago and the American Literary Imagination, 1880–1920. – Chicago : University of Chicago Press, 1984. – P. 140–149; Fairground Fiction: Detective Stories of the World's Columbian Exposition / ed. D. K. Hartman. – Kenmore, N. Y. : Motif, 1992; Brown J. K. Contesting Images: Photography and the World's Columbian Exposition. – Tucson : University of Arizona Press, 1994; Badger R. R. The Great America Fair: The World's Columbian Exposition and American Culture. – Chicago : Nelson-Hall, 1979.
- <sup>112</sup> Lewis A. An Early Encounter with Tomorrow: Europeans, Chicago's Loop, and the World's Columbian Exposition. – Urbana : University of Illinois Press, 1997. – P. 4.
- <sup>113</sup> Особливо цікава колекція фотографій виставки з'явилася в 1980 році, що збіглося з поступовим зростанням інтересу до історії Білого Міста, що досягнув піку до століття Всесвітньої виставки в 1993 році. Див.: Appelbaum S. The Chicago World's Fair of 1893...; Brown J. K. Contesting Images... – P. 67–78.
- <sup>114</sup> Короткий виклад цих перетворень можна знайти в працях: Tamarkin B. Only the Market Knows // Chicago Times Magazine 1. – November-December 1987. – No. 2. – P. 58; Lurie J. The Chicago Board of Trade, 1859–1905: The Dynamics of Self-Regulation. – Urbana : University of Illinois Press, 1979.

- 115 *Pierce B. L.* A History of Chicago... – P. 192–233.
- 116 Там само. – С. 207.
- 117 Там само. – С. 207–210.
- 118 *Abbott C.* Boosters and Businessmen... – P. 69.
- 119 *Pierce B. L.* A History of Chicago... – P. 240.
- 120 *Herrick R.* The Web of Life. – New York: Macmillan, 1900. – P. 198–199. Опис «помпезних будинків» багатіїв див. у праці: *Drury J.* Old Chicago Houses. – New York: Bonanza, 1941.
- 121 Детальне обговорення чиказької школи архітектури міститься в працях: *Bluestone D.* Constructing Chicago. – New Haven: Yale University Press, 1991; *Condit C. W.* The Chicago School of Architecture: A History of Commercial and Public Building in the Chicago Area, 1875–1925. – Chicago: University of Chicago Press, 1964; *Chicago Architecture, 1872–1922: Birth of a Metropolis* / ed. J. Zukowsky. – Chicago: Art Institute of Chicago, 1987.
- 122 Про взаємовідносини між цими архітекторами див. у таких працях: *Gorman J. F.* Three American Architects: Richardson, Sullivan, and Wright, 1865–1915. – Chicago: University of Chicago Press, 1991; *Dostoglu S. B.* Towards Professional Legitimacy and Power: An Inquiry into the Struggle, Achievements, and Dilemmas of the Architectural Profession through an Analysis of Chicago, 1871–1909. – Ph.D. diss., University of Pennsylvania, 1983; *Andrews W.* Architecture in Chicago and Mid-America: A Photographic History. – New York: Atheneum, 1968; *Mumford L.* Towards Modern Architecture // *The Lewis Mumford Reader* / ed. D. L. Miller. – New York: Pantheon, 1986. – P. 49–72; про розвиток архітектури хмарочосів див. також: *Miller D. L.* City of the Century... – P. 301–353.
- Більшість цих архітекторів пережили свого, можливо, найталановитішого, колегу Рута, який трагічно загинув молодим, не доживши до сорока двох років, у січні 1891 року. Про значний внесок Рута в архітектуру Чикаго див. працю Гоффмана: *Hoffman D.* The Architecture of John Wellborn Root. – Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1973. Читачі можуть також звернутися до праці Ендрюса: *Andrews W.* Architecture in Chicago... – P. 40–43.
- Смерть Рута, на думку багатьох, включаючи літописця Колумбівської виставки Девіда Бурга, «стала більш важливим чинником у долі чиказької школи архітектури, ніж навіть Всесвітня Колумбівська виставка... Зі смертю Рута Чикаго втратило одного з найбільш шанованих, яскравих і оригінальних архітекторів». *Burg D. E.* Chicago's White City of 1893... – P. 306.
- 123 Справді, роль замовників у розвитку новаторських архітектурних стилів у Чикаго важко переоцінити. *Berger M. L.* They Built Chicago: Entrepreneurs Who Shaped a Great City's Architecture. – Chicago: Bonus Books, 1992. – P. 23–194.
- 124 *Mumford L.* Sticks and Stones: A Study of American Architecture and Civilization. – New York: Boni and Liveright, 1924.
- 125 Commercial Club of Chicago, The Plan of Chicago. – Chicago: Commercial Club of Chicago, 1909. Про вплив генерального плану Чикаго на розвиток міського планування в інших регіонах Америки, зокрема в Нью-Йорку, див.: *Johnson D. A.* Planning the Great Metropolis; The 1929 Regional Plan of New York and Its Environs. – New York: E. and F. N. Spon, 1996. – P. 48–55. Дещо упереджений огляд розвитку міста в наступні п'ятнадцять років можна знайти у звітах Комісії з планування Чикаго: *The Plan of Chicago in 1925.* – Chicago: Chicago Plan Commission, 1925.
- 126 *Miller D. L.* City of the Century... – P. 354–377.
- 127 *Duis P. R.* Chicago... – P. 19.
- 128 *Fishman R.* Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia. – New York: Basic Books, 1987.
- 129 Корисний огляд історії Пульмана можна знайти в праці Стенлі Будера про Пульмана: *Buder S.* Pullman...
- 130 Короткий ілюстрований звіт про підприємства в місті Пульмана див. у: *Andrews W.* Architecture in Chicago and Mid-America... – P. 34–35. Про роль Бемана див.: *Miller D. L.* City of the Century... – P. 224–240.
- 131 *Reiff J. L.* A Modern Lear and His Daughters: Gender in the Model Town of Pullman // *Journal of Urban History* 23. – March 1997. – No. 3. – P. 316–341.
- 132 *Ely R.* Pullman: A Social Study // *Harper's New Monthly Magazine* 70. – February 1885. – P. 453–466. Про свою весільну подорож Елі розповідає в автобіографії: *Ely R. T.* Ground Under Our Feet: An Autobiography. – New York: Macmillan, 1938. – P. 166–171.
- 133 *Ely R.* Pullman... – P. 454.
- 134 Там само. – С. 461.
- 135 Там само. – С. 462–463.
- 136 Там само. – С. 464.
- 137 Пізніше Елі згадував про Пульмана (промисловця) і місто з висоти чотирьох десятиків років, що минули від часу його відвідання заводів залізничного магната, і називає пана Пульмана одним з найбільших промисловців свого покоління (*Ely R. T.* Ground Under Our Feet. – P. 170). Елі писав: «Про містера Пульмана не можна було сказати, що він свідомо прагнув досконалості. Але я думаю, що управління компанією Пульмана справді перевершує все, що нам довелося побачити в бізнесі впродовж двох останніх поколінь» (там само. – С. 171).
- 138 *Zunz O.* Making America Corporate... – P. 103–124.
- 139 *Birkmire W. H.* Skeleton Construction in Buildings, with Numerous Practical Illustrations of High Buildings. – New York: John Wiley, 1894. – P. III.
- 140 *Condit C. W.* The Two Centuries of Technical Evolution Underlying the Skyscraper // *Second Century of the Skyscraper* / ed. L. S. Beddle. – New York: Van Nostrand Reinhold, 1988. – P. 11–24.
- 141 *Baker R. S.* The Modern Skyscraper // *Munsey's Magazine* 22. – October 1899. – P. 48–56.
- 142 *Willis C.* Form Follows Finance: Skyscrapers and Skylines in New York and Chicago. – New York: Princeton Architectural Press, 1995.
- 143 Як писала Керол Уїлліс, у кінці 1960 року «тільки в трьох інших [американських] містах було більше двох будинків вище 25 поверхів: у Детройті їх було вісім, у Філадельфії – шість і в Піттсбурзі – п'ять» (там само. – С. 9).
- 144 Там само. Див. також: *Domosh M.* Invented Cities: The Creation of Landscape in Nineteenth-Century New York and Boston. – New Haven: Yale University Press, 1996. – P. 76–81; *Landau S. B., Condit C. W.* Rise of the New York Skyscraper, 1865–1913. – New Haven: Yale University Press, 1996.
- 145 *Willis C.* Form Follows Finance... – P. 9.
- 146 Там само. – С. 10.
- 147 Грошове вираження вартості нових будівель у Чикаго виросло з 20 мільйонів доларів у 1887 році до 63,5 мільйонів у 1892 (при підготовці до Колумбівської виставки), потім упало до 28,5 мільйонів у 1893 і до 19,1 мільйона в 1900 році. Далі почалося стабільне зростання вартості будівель, яке досягло вершини в 112,8 мільйонів доларів у 1916 році. *Hoyt H.* One Hundred Years of Land Values in Chicago: The Relationship of the Growth of Chicago to the Rise in its Land Values, 1830–1933. – Chicago: University of Chicago Press, 1933.
- 148 Таке спостереження висловлює, зокрема, Уїлліс: *Willis C.* Form Follows Finance..., спираючись на працю Барра Ферре (*Barr Ferree*), редактора *The Engineering Magazine*.
- 149 *Root J. W.* A Utilitarian Theory of Beauty // *The Meanings of Architecture: Buildings and Writings by John Wellborn Root* / ed. D. Hoffman. – New York: Horizon, 1967. – P. 172–174: 172.
- 150 Досягнення Холаберда і Роша лише недавно здобули визнання, якого заслуговали. Див., наприклад, чудову

монографію Роберта Брегмана: *Bruegmann R. The Architects and the City: Holabird and Roche of Chicago, 1880–1918.* – Chicago : University of Chicago Press, 1997.

151 Обговорення цих проблем див. у працях: *Flanagan M. A. Charter Reform in Chicago...*; *Merriam C. E. Chicago: A More Intimate View of Urban Politics.* – New York : Macmillan, 1929; *Green P. M. The Chicago Democratic Party, 1840–1920: From Factionalism to Political Organization* : Ph.D. diss., University of Chicago, 1975; *Keating A. D. Governing the New Metropolis: The Development of Urban and Suburban Governments in Cook County, Illinois, 1831–1902* : Ph.D. diss., University of Chicago, 1984.

152 Положення, на яке звертає особливу увагу Чарльз Е. Мерріам у класичному дослідженні муніципальної влади в

Америці: *Merriam C. E. Scrambled Government: Who Rules What in Chicago land?* – Chicago, 1934.

153 Відповідно до конституції штату Іллінойс, борги муніципалітету і графства не повинні перевищувати 5 % оцінної вартості власності в цій галузі. *Fuchs E. R. Mayors and Money: Fiscal Policy in New York and Chicago.* – Chicago : University of Chicago Press, 1992. – P. 195.

154 *Banfield E. C. Political Influence.* – New York : Greenwood, 1961. – P. 235.

155 Ця тема знайшла яскраве відображення в праці: *Wendt L., Kogan H. Bosses in Lusty Chicago...* – Bloomington : University of Indiana Press, 1967.

156 Більш детально про це див.: *Green P. M., Holli M. G. The Mayors...*; *Einhorn R. L. Property Rules: Political*

*Economy in Chicago, 1883–1872.* – Chicago : University of Chicago Press, 1991; *Rex F. The Mayors of the City of Chicago, from March 4, 1837, to April 13, 1933.* – Chicago : Chicago Municipal Reference Library, 1934.

157 *Flanagan M. A. Charter Reform in Chicago...* – P. 14.

158 *Merriam C. E. A Report on an Investigation of the Municipal Revenues of Chicago.* – Chicago : City Club of Chicago. 1906. – P. XL.

159 Там само. – С. 19–20.

160 Там само. – С. 29–32.

161 Там само. – С. 35.

162 Там само. – С. 71.

163 *Bradley D. S., Zald M. N. From Commercial Elite to Political Administrator...* – P. 160–161.

Переклад з англійської Г. Сокуренько, Я. Франко