

УДК 94(477.54-25)''187/191'':[316.334.56+338.49]

DOI: 10.26565/2220-7929-2020-57-11

Ховтура Анастасія Сергіївна

магістр історії, аспірантка

Харківський національний університету імені В. Н. Каразіна

Майдан Свободи, 4, 61022, Харків, Україна

Email: a.khovtura@karazin.ua

ORCID: 0000-0001-9768-141X

РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ЗМІНИ СОЦІАЛЬНОГО ПРОСТОРУ ХАРКОВА НА МЕЖІ ХІХ–ХХ СТ.

У статті досліджено вплив міської інфраструктури на соціальний простір Харкова наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. З 1870-х років харківське міське самоврядування почало втілювати масштабні інфраструктурні проєкти, котрі сприяли розв'язанню нагальних санітарно-епідеміологічних та соціальних проблем. Першим значним технологічним компонентом інфраструктури став водогін. У цей час у Харкові почали функціонувати телефонний зв'язок, електричне освітлення, каналізація, кінний та електричний трамвай, розвинулися мережі медичних, освітніх та культурних установ. У розвідці з'ясовано роль певних акторів у створенні та забезпеченні діяльності елементів інфраструктури. Зокрема, йдеться про органи міського самоврядування, завдяки яким не лише було задекларовано основи колективної безпеки, гігієни праці, соціальної екології, але й було ініційовано створення відповідних структур, забезпечено контроль за ними та сформовано комунікативні відносини закладів інфраструктури зі споживачами. Також акцентовано увагу на ролі харківських філантропічних організацій та експертних груп, які сприяли усвідомленню містянами такого етичного принципу, як соціальна відповідальність. У статті простежено зміни у матеріальному субстраті соціального простору Харкова. Зазначено, що хоча зоною «престижу» був центр міста, однак поступово відбувалося розширення локалізації складових міської інфраструктури, що стало однією із важливих рис модернізації соціального простору міста. Мережі медичних інституцій та навчальних закладів охопили віддалені райони Харкова. Громадський

транспорт і установи стаціонарної торгівлі ввійшли у повсякденні практики мешканців околиць міста. Зроблено висновок про те, що розвиток інфраструктури не тільки змінив фізичний образ міста, а й трансформував суспільні практики та символічне кодування соціального простору.

Ключові слова: *міська інфраструктура, соціальний простір, історія Харкова, соціальна історія.*

Наприкінці XIX – на початку XX ст. Харків досить стрімко розвивався і став одним із великих міст Східної Європи. Водночас це зумовило загострення багатьох проблем міста. Зокрема, основним викликом для харківського міського самоврядування та громадськості в цей час стали такі явища, як антисанітарія й безробіття, котрі призводили до епідемій, епізоотій, жебрацтва та погіршення криміногенної ситуації в місті. Міське керівництво обрало шлях розвитку соціальної інфраструктури як найбільш ефективний метод розв’язання такого роду нагальних проблем. Запроваджені компоненти соціальної інфраструктури не лише поліпшували умови життя, але й змінювали сприйняття городянами простору міста. Метою дослідження є визначення впливу модернізації соціальної інфраструктури на соціальний простір Харкова наприкінці XIX – на початку XX ст.

У розвідці ми звертаємося до концепції соціального простору міста як конструктору людського мислення. Такий підхід знайшов своє обґрунтування в працях П. Бурдьє, Е. Гідденса, Г. Зіммеля, П. Сорокіна та ін. Зasadничим в цьому плані є твердження Ф. Шенка: «Просторів не існує, простори створюються» (Shenk 2016, 16). При дослідженні впливу інфраструктури на соціальний простір міста слід акцентувати увагу на позиції економіста Д. Леппле. На його думку, соціальний простір складається із чотирьох вимірів. Перший – це матеріальний субстрат суспільних відносин, тобто фізичний простір, який містить соціальні об’єкти. До другого виміру Д. Леппле відносить чинні правила та норми, які зв’язують матеріальний субстрат та суспільну практику. Третій – це суспільна практика як діяльність акторів, зайнятих виробництвом, використанням та привласненням матеріального субстрату. Четвертим виміром соціального простору є символічне кодування та сприйняття простору (Läpple 1991, 17).

Також вважаємо доречним згадати визначені дослідниками деякі принципи організації фізичного простору міст. Зокрема, представник

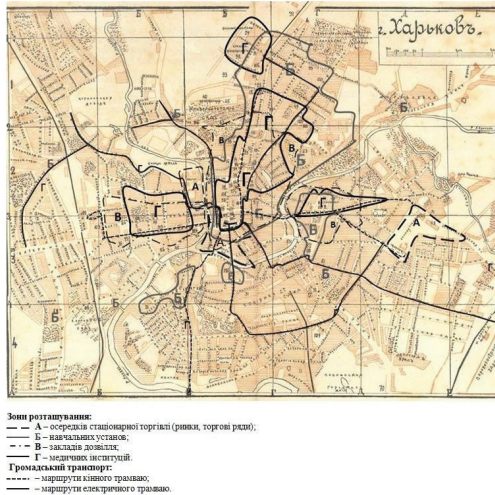
чиказької соціологічної школи Р. Парк визначав райони міст як ніким не сплановані «природні ареали». Такі локуси, на його думку, відрізняються умовами проживання, звичками та поведінкою його представників (Park 2000, 169-78). Значну увагу міському простору приділив Е. Гідденс. Він визначив обставини зонування міста на простір переднього (престижного) та заднього плану (Giddens 2003). Е. Гофман стверджував, що характеристики соціального актора нерідко розкривають локації його повсякдення, які слугують «декораціями» для його щоденної «вистави» (Gofman 2000). К. Лінч досліджував особливості формування образів районів міст та змістовне наповнення їхньої символічної репрезентації (Lynch 1982).

Зазначений аспект проблеми ніколи не був предметом окремого дослідження, однак про розвиток певних компонентів соціальної інфраструктури Харкова на межі XIX–XX ст. можна знайти інформацію у працях як попередників, так і сучасників: Д. Багалія та Д. Міллера (Bagalei, Miller 1912), І. Устінова (Ustinov 1881), О. Гусєва (Gusev 1902), І. Абрамовича (Abramovich 1997), Ю. Соколовської (Sokolovskaia 2012), І. Робака (Robak 2007) та ін.

Задля визначення особливостей впливу міської інфраструктури на соціальний простір Харкова на межі XIX–XX ст. ми звернулися до історико-картографічного методу. На план Харкова початку XX ст. (Plan Khar'kova 1914 goda) було нанесено місцезнаходження таких компонентів соціальної інфраструктури, як медичні інституції, навчальні установи, трамвайні мережі, осередки торгівлі та заклади дозвілля (див. мапу 1). Зауважимо, що наприкінці XIX – на початку XX ст. соціальна інфраструктура Харкова складалася з більшої кількості компонентів, утім, ми вибрали ті сфери, модернізація котрих найбільше позначилася на трансформації соціального простору міста.

Матеріали довідкових видань (Khar'kovskii kalendar' na 1894 g.; Ukazatel' torgovo-promyshlennyi 1912) і путівників (Khar'kov: Putevoditel' dlia turistov i ěkskursantov 1915; Gusev 1902) стали джерелом для створення мап зонування складових інфраструктури та визначення динаміки їхнього просторового розвитку. Діловодну документацію Харківського міського самоврядування (Sbornik obiazatelnykh postanovlenii dlia zhitelei goroda Khar'kova 1903; Otchet o deiatel'nosti Narodnogo doma v techenii 1909 goda) було використано для з'ясування ступеня охоплення районів різними міськими комунікаціями (вулично-дорожня мережа, телефонний зв'язок, каналізація та водогін). Протоколи засідань міської думи (DAKHo 1881; Doklad po khodataistvu Volostnogo pravleniia o provedenii Gorodskogo elektricheskogo tramvaia na Kholodnuiu goru),

клопотання харків'ян до органів міського самоврядування (Требование zhiteliei Kholodnoi gory izmenit marshrut tramvaia s Kladbishchenskoj ulitsy na Tokovoiu) та публікації в місцевій періодиці (Shishkov 1881; Ius' 1909) були корисні в окресленні символічної репрезентації соціальної інфраструктури в просторі міста.



Мапа 1. Районування компонентів соціальної інфраструктури Харкова на початку XX ст. (Plan Khar'kova 1914 goda).

Для визначення специфіки організації соціального простору необхідно охарактеризувати принципи зонування Харкова (Bourdieu 2009). Наприкінці XIX – на початку XX ст. адміністративно-поліцейський поділ Харкова на шість частин використовували органи правопорядку для нагляду та охорони населення, міське самоврядування – для збирання статистичних відомостей та для створення технологічних проєктів. Він являв собою поділ на неоднакові за розміром сектори з точкою відліку в місці злиття річок Харків та Лопань. Окрім зазначеного адміністративно-поліцейського поділу, у цей час у Харкові застосовувалися й інші системи районування. У розрахунках та розпорядженнях міського самоврядування можна побачити застарілий поділ на три частини: Захарківську, Нагірну та Залопанську. Широковживаним в описі районів залишалось застосування історичних топонімів, що утворилися від назв

колишніх слобід, власних імен землевласників, а також етнічної чи професійної належності перших поселенців (Ustinov 1881, 20-7, 36).

Згідно з новим Міським положенням 1870 року піклування й розпорядження господарством та благоустроєм у містах покладалося на міське самоврядування, яке представляли міські голови, думи та управи. Новостворене міське самоврядування розпочало модернізацію соціальної інфраструктури Харкова з проектування та будівництва централізованого водогону. У червні 1881 року почали функціонувати перші десять водорозбірних будок (DAKhO 1881, арк. 58). У 1892 році в 63 % домовласництв центральної частини Харкова водогін було підведено до квартир. Між тим наявність водогінного підключення залишалася розкішною для мешканців більшості районів міста. Зокрема, у II поліцейській частині (Москалівка) цей показник становив лише 1,5 %. Ця диспропорція характеризує й забезпечення сантехнічними зручностями квартир, розташованих у різних районах міста. Наприклад, у центрі було 15,2 % квартир із клозетами, із ваннами – 5,6 %. Найнижчі показники були в тій самій II-й частині – 0,72 % квартир з клозетами, з ваннами – 0,32 % (Khar'kovskii kalendar na 1894 g., 464).

Продовженням комунального «буму» була поява телефонного зв'язку (1881 р.) та електричної станції в місті (1895 р.). Перші телефонні апарати було встановлено для комунікації поліції з вокзалом (Telefonnaia sviaz' v Khar'kove, 4). На початку XX ст. кількість користувачів становила 1 567 осіб (Goroda Rossii v 1904 godu, 241). Згідно з абонентськими списками 65 % апаратів розташовувалися на Сумській, Німецькій (Пушкінській), Катеринославській, Старо-Московській вулицях, Миколаївській та Торговій площі (Bagalei, Miller 1912, 486). Електрифікація міста також розпочалася з центральних вулиць міста – Сумської та Німецької (Пушкінської). Передусім електрику, як і телефонний зв'язок, використовували для освітлення магазинів, великих торгових площ, готелів, заможних маєтків та квартир.

1882 рік ознаменувався для харків'ян появою в місті першої мережі громадського транспорту (так звана «конка», або кінний трамвай: рейковий вагон, який пересувався за допомогою кінної тяги). У 1906 році конкурентом кінці став муніципальний електричний трамвай. Майже всі маршрути як конки, так і електричного трамваю сходилися в центрі міста на Торговій (Павлівській) площі, яка стала транспортними осередком. Маршрути радіально розходилися від площі, сягаючи «променями» в усі частини міста (Svedeniia po ekspluatatsii Khar'kovskogo tramvaia, 232-33). Модернізація засобів комунікації зумовила зміни в суспільних практиках містян. Думка тогочасного професора

Харківського університету О. Шишкова ілюструє той факт, що міський транспорт почали сприймати як громадську справу: «Якщо зламається конка – це справа громадська, а якщо візник викине вас на мостову – це справа особиста». Також О. Шишков передбачав, що превалювання громадського простору над приватним стане в майбутньому запорукою задоволення потреб та безпеки усіх харків'ян (Shishkov 1881, 2).

На початку ХХ ст. усі райони міста, окрім Лисої та Холодної гори, були забезпечені трамвайним сполученням. Мешканці «піддаваних утискам» частин міста не бажали миритися з відсутністю зручного громадського транспорту в їхньому районі, тому «осаджували» міську думу відповідними клопотаннями, вимагаючи скорішого розв'язання цього питання. У 1911 році на Холодній горі було відкрито першу лінію електричного трамваю. Міською управою було розраховано запровадження холодногірського маршруту, виходячи з економічної доцільності будівництва, однак при цьому не були враховані думки мешканців району щодо маршруту трамваю. Це тільки посилило конфлікт між двома сторонами, який у наступні роки так і не був подоланий через складні військову та політичну ситуації в країні (Trebovanie zhiteliei Kholodnoi gory izmenit marshrut tramvaia s Kladbishchenskoii ulitsy na Tokovoii, 361).

У 1912 році будівництво першої черги каналізації розпочалося з центру міста. Таке рішення обґрунтовувалося технологічною необхідністю функціонування каналізації – наявністю водогону в більшості будинків. У центральному районі водогін на той час було підведено до 67 % домоволодінь. Заразом же по місту цей показник не перевищував у середньому 26 % (Khar'kovskii kalendar na 1894 g., 464). У 1914 році почала функціонувати перша черга каналізації. Станом на квітень 1916 року до мережі загалом було приєднано 854 домоволодіння, де мешкало приблизно 27,8 % населення міста (Svedeniia o prisoedinenii k kanalizatsii, 455). Здебільшого це були мешканці центру Харкова.

Наприкінці ХІХ ст. однією із важливих інфраструктурних проблем для Харкова було брукування вулиць міста. У 1870-х роках міська дума створила так звану «тротуарну комісію». Зміни, які відбулися в цьому плані, зумовили ще одну відмінність між районами міста. Зокрема, 1909 року міська дума затвердила нову редакцію постанови міської думи про устрій та утримання чистоти тротуарів Харкова. Згідно з цим положенням вулиці міста були поділені міським керівництвом на чотири розряди залежно від матеріалів брукування. Вулиці центру міста належали до перших двох розрядів, їхнє брукування відбувалося кам'яними чи гончарними плитами. Матеріалом для улаштування

віддалених міських «артерій» третього та четвертого розряду був пісок, гравій та дерево. Попри значні капіталовкладення, 53 % вулиць Харкова на початок Першої світової війни залишалися небрукованими. Виняток становили центр міста і частини Катеринославської та Старо-Московської вулиць (*Ob ustroistve i sodержanii v ispravnosti trotuarov v g. Khar'kov*, 15).

Кінець XIX – початок XX ст. став часом стрімкого розвитку стаціонарної торгівлі в місті. У 1881 році в Харкові функціонували три великі ринки: Благовіщенський, Кінний та Рибний. Також у місті реалізація товарів відбувалася в 4 торгових рядах (*Ustinov 1881*, 101). На початку XX ст. невеликі продовольчі ринки з'явилися в таких районах, як Журавлівка, Заїківка та Холодна гора. Крамнична торгівля мала свою специфіку залежно від частини міста. Приміром, 1911 року в центрі міста розташовувалося 536 крамниць, у районі Кінного ринку та Уралу діяло 567 торгових осередків. Утім, на заводських околицях були дрібні крамниці з незначним обігом коштів (69,8 %). Майже 72 % торгових закладів робітничого району мали продовольчу спеціалізацію, 18,2 % були непродовольчого характеру (мануфактура, галантерея, меблі, паливо, господарчі товари, технічні пристрої). У центрі міста було сконцентровано більшість магазинів міста із значним річним обігом. 69 % торгових точок реалізували продовольчі товари, 29,5 % – непродовольчу продукцію. Особливістю стаціонарної торгівлі в центрі було те, що 46 % непродовольчих торгових закладів пропонували споживачам годинники, зоологічні товари, книжки, автомобілі та меблі. Отже, у центрі міста була зосереджена торгівля предметами розкоші, тоді як споживацький попит околиць задовольняли дрібні бакалійні крамниці та установи, де продавали паливо (*Chornyi 2005*, 57-8).

Якщо говорити про зонування закладів громадського харчування та гостинності, то, як й у випадку з крамницями, була наявна певна просторова сегрегація. Ресторани, кав'ярні та буфети розташовувалися в центрі міста. Кабаре та кафешантани – у парках, садах та «розважальних вокзалах» (*Khar'kov: Putevoditel' dlia turistov i èkskursantov 1915*, 45-46). Трактири, харчевні, ренскові льохи та питні будинки пропонували свої послуги містянам з віддалених частин міста. Однак наприкінці XIX – на початку XX ст. філантропічні організації відкривали у робітничих районах міста їдальні, чайні та чайні-читальні. Метою благодійників було не тільки покращити раціон мешканців, а й підвищити їхній культурний рівень, показати переваги життя без алкоголю (*Otchet o deiatel'nosti Narodnogo doma v techenii 1909 goda*, 118).

Заможні гості Харкова могли оселитися у вишуканих готелях центру міста, наприклад, у «Росії» або «Руфі» (*Dve gostinitsy Rufa v Khar'kove* 1892, 661). Дрібні торговці та чиновники гостювали в мебльованих кімнатах або постійних дворах, котрі здебільшого розташовувалися біля вокзалу, ринків та торгових рядів. Міська біднота мешкала в нічних притулках (нічліжках) у районі залізничного вокзалу, Рибного ринку (Нетеченський міст) та Благовіщенського ринку (Мордвинський та Борзій провулки) (*Ustinov* 1881, 296). Показово, що регламенти міської думи закріплювали подібну просторову стратифікацію. На початку ХХ ст. відкрити готель у віддаленій Заїківці було непростою справою, бо заклади цього типу повинні були мати підключення до водогону та електрики. Зі свого боку, питний будинок або трактир не міг функціонувати на Римарській вулиці, тому що в центральній частині міста було заборонено торгувати міцними алкогольними напоями (*Obiazatelnye postanovleniia o poriadke otkrytiia, ustroistva, soderzhaniia gostinits, meblirovannykh komnat*, 7-11).

Лікарі, гігієністи та діячі міського самоврядування Харкова бачили в розвитку садово-паркового господарства порятунком від шкідливого впливу забрудненого повітря на організм людини. Протягом 1870–1880-х років садівничою комісією міської управи було озеленено простір уздовж Сумської, Німецької, Університетської та Катеринославської вулиць. Утім, єдиним значним рекреаційним простором міста залишався Університетський сад. У 1890-х роках на засіданнях міської думи неодноразово обговорювалося питання про необхідність створення нової локації для відпочинку городян. Місцем розташування майбутнього Миколаївського парку було обрано вільні території в кінці Пушкінській вулиці. У 1890-х роках також «ззеленіла» територія навколо Кінного ринку. У цій частині міста керівництво підприємства «Товариство М. Гельферіх-Саде» ініціювало створення скверів біля Народного будинку та свого заводу. Наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. мешканці Москалівки та Гончарівки мали змогу відпочити в Карповському саду. У досліджуваний період на Лисій та Холодній горі не було громадських садів або скверів, але поряд були ліси та власні зелені господарства (*Sovremennoe khoziaistvo goroda Khar'kova* 1914, 23-5).

Якщо говорити про розвиток лікарняної справи в Харкові, то потрібно зауважити, що на початку 1850-х років у Харкові діяла лікарня громадського піклування з будинком для душевнохворих, хірургічна та терапевтичні клініки університету (*Bagalei, Miller* 1912, 477). У 1904 році в Харкові функціонували вже 32 лікарні. Приміром, у той же саме час у Полтаві було 9 лікарень, у Києві – 44, у Вільно – 5 (*Goroda Rossii v*

1904 godu, 214-33). Переважна більшість лікарень міста розташовувалася в центральній IV поліцейській частині. У 1895 році в цьому районі було 52 % від усіх закладів, у 1912 році цей показник становив 56,7 % (Ukazatel' torgovo-promyshlennyi 1912, 53-5). Таку локалізацію можна пояснити тим, що саме тут з початку XIX ст. розташовувався медичний факультет Харківського університету та його клінічні навчально-наукові комплекси.

Значно покращилося медичне обслуговування мешканців багатолюдної Москалівки. У цьому районі було відкрито Стационарну лікарню Товариства Червоного хреста, Амбулаторію Харківського Товариства сестер милосердя та Міську дитячу та гінекологічну амбулаторію та Амбулаторну дитячу лікарню. Харків'яни Холодної гори, Лисої гори та Гончарівки були меншою мірою забезпечені медичними послугами, ніж інші мешканці міста. Утім, з 1910 року медико-санітарна ситуація в цих районах поліпшилася завдяки тому, що харківські лікарі організували Товариство лікарів швидкої допомоги. Цей проект можна вважати своєрідним актом прояву соціальної відповідальності спільноти харківських лікарів, які тривалий час працювали там безкоштовно та фінансували товариство за власний кошт (Robak 2007, 239). Також 1896 року під патронатом Харківського благодійного товариства було запроваджено Ельберфельдську систему. Місто було поділено на 15 опікунств, у яких могли отримати допомогу всі, хто до них звертався. Особливістю цієї системи було те, що вона пропагувала індивідуальний підхід до кожного нужденного та його підтримку протягом усього складного періоду життя (Sokolovskaia 2012, 40).

Харків як один із значних освітніх центрів імперії став осередком потужного суспільно-просвітницького руху. Завдяки ініціативі харківських просвітників та благодійників у місті виникла мережа недільних шкіл для дорослих, освітніх товариств, читальнь, професійних курсів для малозабезпечених верств населення (Povolots'ka, Selehei 2010, 116). Якщо 1872 року в Харкові діяло 67 навчальних закладів (з них два заклади були вищими, 7 закладів були середніми та 58 закладів були початковими), то 1902 року в місті функціонувало вже 127 навчальних інституцій: три заклади були вищими, 13 закладів – середніми, 111 закладів – початковими (Khar'kovskii kalendar' na 1912 g., 83-5). Тобто менше ніж за півстоліття кількість навчальних закладів збільшилася майже в п'ять разів. Густозаселена II поліцейська частина (Москалівка, Заїківка) посідала перше місце за чисельністю закладів початкової освіти серед усіх районів міста. Однак зазначимо, що переважна більшість навчальних закладів міста була в центральному районі. Близькість до Харківського університету та інших вищих навчальних установ стала

причиною розташування в цій зоні значної кількості просвітницьких інституцій (Otgoloski 1895).

У цей період такі філантропічні спілки, як Харківське товариство грамотності та Харківська комісія народного читання сприяли відкриттю в різних частинах міста народних читалень (Bagalei, Miller 1912, 762-65). З'явилася читальня й у Харківському народному будинку, який було засновано за ініціативи благодійників, зокрема за підтримки мецената І. П. Харитоненка. У 1917 року в Харкові в різних районах міста, передусім біля промислових виробництв, функціонувало вже 13 робітничих клубів, основною метою яких було урізноманітнити відпочинок робітників (Al'kov 2013, 36). Дозвілля харків'ян полягало у відвідуванні театрів, садів розваг, музеїв та клубів. Переважно всі ці установи розташовувалися в центрі міста. Ця зона, за визначенням Д. І. Багалія та Д. П. Міллера, була «найбільш придатною для культурного життя» територією Харкова (Bagalei, Miller 1912, 769). Саме тут підприємці відкрили перші заклади масового мистецтва – кінотеатри. Найпопулярнішими «ілюзіонами» того часу були «Ампір», «Аполло», «Модерн» та «Боммер» (Hoseiko 2005, 9).

Дослідження районування соціальної інфраструктури допомогло виявити зону найвищої концентрації її елементів: Катеринославська вулиця (до залізничного вокзалу) – Клочковська вулиця (від Річкового провулку) – Університетський сад – Ветеринарна вулиця – Садово-Куліковська вулиця – Старо-Московська вулиця (до Кінної вулиці). Мешканці цього району більшою мірою були забезпечені послугами усіх наявних на той час компонентів соціальної інфраструктури, ніж усі інші харків'яни. Це стало причиною формування «престижного» образу зазначеного району. Також можна віднести цю зону до інтровертного простору (Lynch 1982, 36), що став не тільки територіальним центром міста, а його освітнім, медичним, науковим та культурним осередком. Показово, що 1915 року в клопотанні до міської думи стосовно нової трамвайної лінії мешканці Холодної Гори відзначали центр міста як «європейський» та «цивілізований», на відміну від їхніх районів, де вони живуть в умовах «первісних людей». Індикаторами «цивілізації» ці городяни з віддаленої частини міста називали освітлення, тротуари, бруківку, водогін та зручне трамвайне сполучення (Doklad po khodataistvu Volostnogo pravleniia o provedenii Gorodskogo elektricheskogo tramvaia na Kholodnuiu goru, 9-10). Мешканці цих частин міста опинилися за межами цінних для них локусів з розвинутою інфраструктурою, що говорить про побутування в Харкові кінця XIX – початку XX ст. такого феномену як просторова сегрегація.

У публікаціях у місцевій періодиці та клопотаннях до міської думи мешканці з околиць репрезентували себе як окремі спільноти. Наприклад, громада Холодної гори іменувала себе як «холодногірці» (Otkrovennyi razgovor 1901, 3). Містяни з окраїн нерідко звинувачували міську думу та управу в упередженому ставленні до їхніх частин міста. Зокрема, вони приписували гласним міської думи небажання робити «що-небудь» для розвитку цих територій, через те, що харків'яни віддалених районів не мають виборчих прав (Grigorovskii 1911a, 1031). Городяни зазначали, що недбале ставлення до санітарно-гігієнічних умов околиць може стати причиною епідемії в місті та хвороба швидко дістанеться до «винуватців бездіяльності» – гласних, які мешкали в центрі Харкова (Doklad Gorodskoi upravu po voprosu o vobuzhdenii khodataistva pered Protivochumnoi Komissiei, 163-4). У публікаціях до міських газет представники з околиць обурювалися тим, що «пани з центру» за їхні податки «прикрашають фізіономію свого центру», тоді як їхні райони «не дотягують до повітових міст» (Otkrovennyi razgovor 1901, 3). Зі свого боку, мешканці центру Харкова відповідали містянам з околиць на їхні звинувачення жартівливими порадами як обійтися без тих чи тих «благ цивілізації». Приміром, тим харків'янам, котрі проживали в районах без трамвайного сполучення, радили купити дирижабль та літати на ньому на роботу (Ius' 1909, 6).

У Харкові кінця XIX – початку XX ст. одночасно з просторовою сегрегацією набув розвитку такий процес, як джентрифікація. Термін ввела в обіг 1964 року дослідниця Рут Глас для опису процесу витиснення середнім класом робочої верстви з окремих районів Лондона наприкінці XVIII–XIX ст. Сьогодні поняття «джентрифікація» має набагато ширше значення. Сучасні дослідники називають різні мотиви цього процесу (економічні та соціальні) (Berson 2011, 66), рушійні сили (верстви, соціальні групи та владні структури) (Ishchenko 2018) та шляхи процесу реновації простору (заселення занедбаних районів, адміністративне перепланування міста та розвиток своїх осередків проживання ініціативною групою) (Maslova 2017, 183; Ishchenko 2018).

Упродовж 1840–1850-х років у Харкові функціонував Комітет з благоустрою Харкова, котрий керував переплануванням центру міста. Харків'яни, які не могли виконати умов комітету щодо реконструкції своїх будинків, вимушені були продавати ділянки та переїжджати у віддаленні частини міста (Bagalei, Miller 1912, 51, 53). У 1911 році з 80 гласних міської думи 79 осіб мешкали в центральній частині Харкова (Grigorovskii 1911b, 1386). Значне лобі містян з центру в Харківській міській думі на межі XIX – XX ст. сприяло розвитку соціальної

інфраструктури цієї частини міста та перетворення його на район «престижної адреси».

На межі XIX – XX ст. в Харкові ми спостерігаємо нову хвилю джентрифікації. У цей період посилення просторової сегрегації спричинило консолідацію певних спільнот міських околиць. Наприклад, для захисту своїх інтересів містяни з Холодної та Лисої гори обрали уповноваженого. Ним став ротмістр О. Дунін, який енергійно взявся за розв'язання інфраструктурних проблем району: він звертався у спеціальні комісії та думу, писав статті до міських газет (Grigorovskii 1911b, 1386). Справді, на початку XX ст. життя населення Холодної та Лисої гори дещо поліпшилося, окрім трамвайної гілки, було відкрито невеликий базар, почалося брукування та освітлення вулиць. Такі інфраструктурні переміни призвели до підвищення цін на житло та прогнозованого ефекту, властивого для джентрифікації (Ishchenko 2018) – переселення незаможних містян углиб району або в інші околиці міста (Grigorovskii 1912, 1080). Зауважимо, що певні аспекти джентрифікації ми спостерігаємо в різних частинах Харкова. Розмаїття соціальних акторів стало специфічною рисою джентрифікації в цих зонах. На Москалівці, Заїківці та Журавлівці основною рушійною силою формування інфраструктури були благодійні організації, у районі Кінного ринку – приватні підприємці. Утім, ці процеси тільки набували свого розвитку та були перервані Першою світовою війною.

Отже, наприкінці XIX – на початку XX ст. відбулася модернізація та розширення ареалу локалізації таких компонентів соціальної інфраструктури, як громадський транспорт, комунальне обслуговування, мережа навчальних закладів, медичних установ та стаціонарної торгівлі, що призвело до трансформації соціального простору міста. Змінилися форми організації інфраструктурних систем, принципи обслуговування населення та стратегії реалізації соціально значущих проєктів. Соціальна диференціація та впливове лобі в органах міського самоврядування спричинили превалювання інтересів мешканців центру у розв'язанні інфраструктурних питань, що сприяло перетворення цієї частини міста на район «престижної адреси». Реакцією містян околиць на просторову сегрегацію став початок джентрифікації у тих частинах міста, де вони проживали.

References / Бібліографія

Abramovich, I. A. *Kanalizatsiia goroda Khar'kova (1912-1980 gg.): opyt proektirovaniia i stroitel'stva*. Khar'kov, 1997. (In Russian)

Абрамович, И. А. *Канализация города Харькова (1912-1980 гг.): опыт проектирования и строительства*. Харьков, 1997.

Al'kov, V. A. Transformatsiia kharkivs'koho klubnoho dozvillia v umovakh modernizatsiinykh peretvoren' druhoi polovyny XIX – pochatku XX st. *Visnyk Kharkivs'koho natsional'noho universytetu imeni V. N. Karazina. Seriia «Istoriia Ukrainy. Ukrainoznavstvo: istorychni ta filosof's'ki nauky» [V. N. Karazin Kharkiv National University Bulletin «History of Ukraine. Ukrainian Studies: Historical and Philosophical Sciences»]*, вип. 17, 2013, s. 30-8. (In Ukrainian)

Альков, В. А. Трансформація харківського клубного дозвілля в умовах модернізаційних перетворень другої половини XIX – початку XX ст. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки»*, вип. 17, 2013, с. 30-8.

Bagalei, D. I., Miller, D. P. *Istoriia goroda Khar'kova za 250 let ego sushchestvovaniia (1655 po 1905-i god)*. V 2-kh t. T. 2. Khar'kov, 1912. (In Russian)

Багалеї, Д. І., Міллер, Д. П. *Історія города Харькова за 250 лет его существования (1655 по 1905-й год)*. В 2-х т. Т. 2. Харьков, 1912.

Berson, A. Evropeiskii megapolis i multikul'turalizm: stepen' sovместimosti. *Sovremennaia Evropa [Modern Europe]*, no. 1 (45), 2011, s. 57-70. (In Russian)

Берсон, А. *Европейский мегаполис и мультикультурализм: степень совместимости. Современная Европа*, № 1 (45), 2011, с. 57-70.

Bourdieu, P. Fizicheskoe i sotsialnye prostranstva: proniknovenie i prisvoenie. *Gumanitarnye tekhnologii. Analiticheskii portal [Humanitarian Technology. Analytical Portal]*. 2009. Available at: < <https://gtmarket.ru/laboratory/expertize/3053> > [Accessed: 9 October 2019]. (In Russian)

Бурдьё, П. Физическое и социальные пространства: проникновение и присвоение. *Гуманитарные технологии. Аналитический портал*. 2009. Available at: <<https://gtmarket.ru/laboratory/expertize/3053>> [Accessed: 9 October 2019].

Cheshkova, A. Metodologicheskie podkhody k izucheniiu gorodskoi prostranstvennoi segregatsii. V sb.: *Rossiiskoe gorodskoe prostranstvo: poruyka osmysleniia*. Moskva, 2000, s. 13-38. (In Russian)

Чешкова, А. Методологические подходы к изучению городской пространственной сегрегации. В сб.: *Российское городское пространство: попытка осмысления*. Москва, 2000, с. 13-38.

Chornyi, D. M. Torhivlia v Kharkovi na pochatku XX st. *Ukrainskyi istorychnyi zhurnal [Ukrainian Historical Journal]*, вур. 5, 2005, s. 53-9. (In Ukrainian)

Чорний, Д. М. Торгівля в Харкові на початку XX ст. *Український історичний журнал*, вип. 5, 2005, с. 53-9.

Derzhavnyi arkhiv Kharkivs'koi oblasti (DAKhO), f. 45, op. 18, spr. 90. Osmotr 8 iunია 1881 r. ekspertami dumy i stroiteliami vodoprovoda vodorazbornykh budok. (In Russian)

Державний архів Харківської області (ДАХО), ф. 45, оп. 18, спр. 90. Осмотр 8 июня 1881 г. экспертами думы и строителями водопровода водоразборных будок, арк. 58.

Doklad Gorodskoi upravу po voprosu o vobuzhdenii khodataistva pered Protivochumnoi Komissiei ob assignovanii na uluchshenie svalok na Pavlovskoi dache. *Izvestiia Khar'kovskoi dumy*, no. 3, 1916, s. 163-64. (In Russian)

Доклад Городской управы по вопросу о возбуждении ходатайства перед Противочумной Комиссией об assignовании на улучшение свалок на Павловской даче. *Известия Харьковской думы*, № 3, 1916, с. 163-64.

Doklad po khodataistvu Volostnogo pravleniia o provedenii Gorodskogo elektricheskogo tramvaia na Kholodnuii goru. *Izvestiia Khar'kovskoi gorodskoi dumy*, no. 2, 1915, s. 9-10. (In Russian)

Доклад по ходатайству Волостного правления о проведении Городского электрического трамвая на Холодную гору. *Известия Харьковской городской думы*, № 2, 1915, с. 9-10.

Dve gostinitsy Rufa v Khar'kove. V: *Adres-kalendar' i Spravochnaia kniga Poltavskoi gubernii na 1893 god*. Poltava, 1892, s. 661. (In Russian)

Две гостиницы Руфа в Харькове. В: *Адрес-календарь и Справочная книга Полтавской губернии на 1893 год*. Полтава, 1892, с. 661.

Giddens, Ё. *Ustroenie obshchestva: Ocherk teorii strukturatsii*. Moskva, 2003. (In Russian)

Гидденс, Э. *Устроение общества: Очерк теории структуризации*. Москва, 2003.

Gofman, I. *Predstavlenie sebja drugim v povsednevnoi zhizni*. Moskva, 2000. (In Russian)

Гофман, И. *Представление себя другим в повседневной жизни*. Москва, 2000.

Goroda Rossii v 1904 godu. T. 1. Sankt-Peterburg, 1906. (In Russian)

Города России в 1904 году. Т. 1. Санкт-Петербург, 1906.

Grigorovskii, A. Soobshchenie iz mest. Khar'kov. *Gorodskoe delo*, no. 13-14, 1911, s. 1030-35. (In Russian)

Григоровский, А. Сообщение из мест. Харьков. *Городское дело*, № 13-14, 1911, с. 1030-35.

Grigorovskii, A. Soobshcheniia iz mest. Khar'kov. Pervyi god raboty obnovlennoi gorodskoi dumy. *Gorodskoe delo*, no. 19, 1911, s. 1382-87. (In Russian)

Григоровский, А. Сообщения из мест. Харьков. Первый год работы обновленной городской думы. *Городское дело*, № 19, 1911, с. 1382-87.

Grigorovskii, A. Soobshchenie s mest. Vokrug Khar'kova. Podgorodnye poselki. *Gorodskoe delo*, no. 17, 1912, s. 1080-83. (In Russian)

Григоровский, А. Сообщение с мест. Вокруг Харькова. Подгородные поселки. *Городское дело*, № 17, 1912, с. 1080-83.

Gusev, A. N. *Khar'kov. Ego proshloe i nastoiashchee: istoriko-spravochnyi putevoditel' v risunkakh i opisaniiax (reprintnoe izdanie 1902 g.)*. Khar'kov, 2009. (In Russian)

Гусев, А. Н. *Харьков. Его прошлое и настоящее: историко-справочный путеводитель в рисунках и описаниях (репринтное издание 1902 г.)*. Харьков, 2009.

Hoseiko, L. *Istoriia ukrains'koho kinematohrafa*. 1896-1995. Kyiv, 2005. (In Ukrainian)

Госейко, Л. *Історія українського кінематографа*. 1896-1995. Київ, 2005.

Ishchenko, K. Dzhentifikatsiia: kak rynok vytesniaet bednykh iz gorodov. 2018. Available at: <<https://knife.media/gentrification/>> [Accessed: 18 April 2020]. (In Russian)

Ищенко, К. Джентрификация: как рынок вытесняет бедных из городов. 2018. Available at: <<https://knife.media/gentrification/>> [Accessed: 18 April 2020].

Ius'. Khar'kovskie rasskazy. Nedel'nye itogi. *Iuzhnyi krai*, 7 iunია, 1909, s. 6. (In Russian)

Юсь. Харьковские рассказы. Недельные итоги. *Южный край*, 7 июня, 1909, с. 6.

Khar'kovskii kalendar' na 1894 g. Khar'kov, 1893. (In Russian)

Харьковский календарь на 1894 г. Харьков, 1893.

Khar'kovskii kalendar' na 1912 g. Khar'kov, 1911. (In Russian)

Харьковский календарь на 1912 г. Харьков, 1911.

Khar'kov: Putevoditel' dlia turistov i èkskursantov. Khar'kov, 1915. (In Russian)

Харьков: Путеводитель для туристов и экскурсантов. Харьков, 1915.

Läpple, D. Essay über den Raum. Für ein gesellschaftswissenschaftliches Raumkonzept. In: H. Häußermann u.a. (Hg.), *Stadt und Raum. Soziologische Analysen.* Pfaffenweiler, 1991, s. 157-207.

Lynch, K. *Obraz goroda.* Moskva, 1982. (In Russian)

Линч, К. *Образ города.* Москва, 1982.

Maslova, I. V. Gorodskie smysly i sovremennaia urbanizatsiia. *Novoe proshloe [New Past]*, no. 3, 2017, s. 181-85. DOI: 10.23683/ 2500-3224-2017-3-181-185. (In Russian)

Маслова, И. В. Городские смыслы и современная урбанизация. *Новое прошлое*, № 3, 2017, с. 181-85. DOI: 10.23683/ 2500-3224-2017-3-181-185.

Obiazatelnye postanovleniia o poriadke otkrytiia, ustroistva, sodержaniia gostinits, meblirovannykh komnat so stolom i bez stola, restoranov stolovykh, kukhmisterskikh v g. Khar'kov. *Izvestiia Khar'kovskoi gorodskoi dumy*, no. 1, 1916, s. 7-11. (In Russian)

Обязательные постановления о порядке открытия, устройства, содержания гостиниц, меблированных комнат со столом и без стола, ресторанов столовых, кухмистерских в г. Харьков. *Известия Харьковской городской думы*, № 1, 1916, с. 7-11.

Ob ustroistve i sodержanii v ispravnosti trotuarov v g. Khar'kov. V sb.: *Sbornik obiazatelnykh postanovlenii dlia zhitelei goroda Khar'kova, sostavlennykh Khar'kovskoi gorodskoi dumoi 1909-1914 gg.* Khar'kov, 1915, s. 15. (In Russian).

Об устройстве и содержании в исправности тротуаров в г. Харьков. В сб.: *Сборник обязательных постановлений для жителей города Харькова, составленных Харьковской городской думой 1909-1914 гг.* Харьков, 1915, с. 15.

Otchet o deiatel'nosti Narodnogo doma v techenii 1909 goda. *Izvestiia Khar'kovskoi gorodskoi dumy*, no. 1, 1910, s. 118. (In Russian)

Отчет о деятельности Народного дома в течении 1909 года. *Известия Харьковской городской думы*, № 1, 1910, с. 118.

Otgoloski. *Iuzhnyi krai*. 27 fevralia, 1895, s. 3. (In Russian)

Отголоски. *Южный край*. 27 февраля, 1895, с. 3.

Otkrovennyi razgovor. Gorod ili uezd? *Iuzhnyi krai*, 6 iulia, 1901, s. 3. (In Russian)

Откровенный разговор. Город или уезд? *Южный край*, 6 июля, 1901, с. 3.

Park, R. E. Sotsiologiia, soobshchestvo i obshchestvo (fragmentsy). *Sotsialnye i gumanitarnye nauki. Otechestvennaia i zarubezhnaia literatura, Ser. 11. Sotsiologiia [Social and Human Sciences. Domestic and Foreign Literature. Series 11. Sociology]*, no. 3, 2000, s. 169-78. (In Russian)

Парк, Р. Э. *Социология, сообщество и общество (фрагменты). Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Сер. 11. Социология*, № 3, 2000, с. 169-78.

Plan Khar'kova 1914 goda. Available at: <<https://forum.violity.com/viewtopic.php?t=68222&sid=5460d4d2490d75737f3f5a15f28b6fb1>> [Accessed: 18 April 2020]. (In Russian)

План Харькова 1914 года. Available at: <<https://forum.violity.com/viewtopic.php?t=68222&sid=5460d4d2490d75737f3f5a15f28b6fb1>> [Accessed: 18 April 2020].

Povolots'ka, T. M., Selehei, V. O. Diial'nist' hromads'kykh tovarystv Kharkivshchyny u haluzi narodnoi osvity u druii polovyni XIX – na pochatku XX st. *Zbirnyk naukovykh prats KhNPU imeni H. S. Skovorody. Seriia «Istoriia ta heohrafiia» [The Scientific Notes of H. S. Skovoroda Kharkiv National Pedagogical University. Series «History and Geography»]*, вур. 38, 2010, s. 113-17. (In Ukrainian)

Поволоцька, Т. М., Селегей, В. О. Діяльність громадських товариств Харківщини у галузі народної освіти у другій половині XIX – на початку XX ст. *Збірник наукових праць ХНПУ імені Г. С. Сковороди. Серія «Історія та географія»*, вип. 38, 2010, с. 113-17.

Robak, I. Yu. *Orhanizatsiia okhorony zdorovia v Kharkovi za impers'koi doby (pochatok XVIII st. – 1916 r.)*. Kharkiv, 2007. (In Ukrainian)

Робак, І. Ю. *Організація охорони здоров'я в Харкові за імперської доби (початок XVIII ст. – 1916 р.)*. Харків, 2007.

Sbornik obiazatelnykh postanovlenii dlia zhitelei goroda Khar'kova (1872-1902 gg.). Khar'kov, 1903. (In Russian)

Сборник обязательных постановлений для жителей города Харькова (1872-1902 гг.). Харьков, 1903.

Shenk, F. B. *Poezd v sovremennost'. Mobil'nost' i sotsial'noe prostranstvo Rossii v vek zheleznykh dorog*. Moskva, 2016. (In Russian)

Шенк, Ф. Б. *Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог*. Москва, 2016.

Shishkov, A. *Zhelezno-konnaia doroga v Khar'kove. Iuzhnyi kraj*, 3 marta, 1881, s. 2. (In Russian)

Шишков, А. *Железно-конная дорога в Харькове. Южный край*, 3 марта, 1881, с. 2.

Sokolovskaia, Iu. V. *Dopomoha ditiam u Kharkovi v druii polovyni XIX – na pochatku XX st. u mezhakh El'berfel'ds'koi systemy. Hilea: naukovyi visnyk [Gilea: Scientific Bulletin]*, вур. 60, 2012, s. 40-3. (In Ukrainian)

Соколовська, Ю. В. *Допомога дітям у Харкові в другій половині XIX – на початку XX ст. у межах Ельберфельдської системи. Гілея: науковий вісник*, вип. 60, 2012, с. 40-3.

Sovremennoe khoziaistvo goroda Khar'kova (1910-1913). Vyp. 2. Khar'kov, 1914. (In Russian)

Современное хозяйство города Харькова (1910-1913). Вып. 2. Харьков, 1914.

Svedeniia o prisoedinenii k kanalizatsii. *Izvestiia Khar'kovskoi gorodskoi dumy*, no. 3-4, 1916, s. 455. (In Russian)

Сведения о присоединении к канализации. *Известия Харьковской городской думы*, № 3-4, 1916, с. 455.

Svedeniia po ekspluatatsii Khar'kovskogo tramvaia. *Izvestiia Khar'kovskoi gorodskoi dumy*, no. 3, 1914, s. 232-33. (In Russian)

Сведения по эксплуатации Харьковского трамвая. *Известия Харьковской городской думы*, № 3, 1914, с. 232-33.

Telefonnaia sviaz' v Khar'kove. *Iuzhnyi krai*, 24 iulia, 1884, s. 4. (In Russian)

Телефонная связь в Харькове. *Южный край*, 24 июля, 1884, с. 4.

Trebovanie zhitelei Kholodnoi gory izmenit marshrut tramvaia s Kladbishchenskoii ulitsy na Tokovoii. *Izvestiia Khar'kovskoi gorodskoi dumy*, no. 11, 1910, s. 361. (In Russian)

Требование жителей Холодной горы изменить маршрут трамвая с Кладбищенской улицы на Токовою. *Известия Харьковской городской думы*, № 11, 1910, с. 361.

Ukazatel' torgovo-promyshlenni, tekhnicheskii, iuridicheskii i meditsinskii. Khar'kov, 1912. (In Russian)

Указатель торгово-промышленный, технический, юридический и медицинский. Харьков, 1912.

Ustinov, I. A. *Opisanie g. Kharkova (reprintnoe izdanie 2007 g.)*. Khar'kov, 1881. (In Russian)

Устинов, И. А. *Описание г. Харькова (репринтное издание 2007 г.)*. Харьков, 1881.

Khovtura Anastasiia Sergiivna

Master of History, PhD student

V. N. Karazin Kharkiv National University

4 Svobody Sq., 61022, Kharkiv, Ukraine

Email: a.khovtura@karazin.ua

ORCID: 0000-0001-9768-141X

DEVELOPMENT OF INFRASTRUCTURE AND CHANGES IN THE SOCIAL SPACE OF KHARKIV AT THE TURN OF THE 19TH – 20TH CENTURIES

The article explored the impact of urban infrastructure on the social space of Kharkov in the late 19th – early 20th centuries. Kharkiv municipality began to implement large-scale infrastructure projects that contributed to solving urgent sanitary-epidemiological and social problems from the 1870s. The first significant technological component of the infrastructure was water supply. Telephone communications, electric lighting, sewage, horse and electric trams started to function in Kharkiv at that time. Networks of medical, educational and cultural institutions were widely developed. The publication clarified the role of certain actors in the creation and maintenance of infrastructure elements. In particular, thanks to Kharkiv municipality declared the basics of collective safety, occupational health, social ecology and formed communicative relations of infrastructure institutions with consumers. Attention is also focused on the role of Kharkiv philanthropic organizations and expert groups, which contributed to the awareness of citizens of such an ethical principle as social responsibility. In the article considered changes in the material substrate of the social space of Kharkiv. It is noted that although the center of the city was the zone of “prestige”, however, the localization of the components of the city infrastructure gradually expanded, which became one of the important features of the modernization of the social space of the city. Networks of hospitals and educational institutions covered remote Kharkiv areas. Public transport and stationary trading establishments become part of the everyday practices of residents of the city's environs. It is concluded that the development of infrastructure not only changed the physical appearance of the city, but also transformed social practices and the symbolic coding of social space.

Keywords: urban infrastructure, social space, history of Kharkiv, social history.

Ховтура Анастасія Сергеевна

магістр історії, аспірантка

Харьковский национальный университет имени В. Н. Каразина

Площадь Свободы, 4, 61022, Харьков, Украина

Email: a.khovtura@karazin.ua

ORCID: 0000-0001-9768-141X

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИЗМЕНЕНИЯ СОЦИАЛЬНОГО ПРОСТРАНСТВА ХАРЬКОВА НА РУБЕЖЕ XIX–XX ВВ.

В статье исследовано влияние городской инфраструктуры на социальное пространство Харькова в конце XIX – начале XX вв. С 1870-х годов харьковское городское самоуправление начало воплощать масштабные инфраструктурные проекты, которые способствовали решению неотложных санитарно-эпидемиологических и социальных проблем. Первым значительным технологическим компонентом инфраструктуры стал водопровод. В это время в Харькове начали функционировать телефонная связь, электрическое освещение, канализация, конный и электрический трамвай, расширилась сеть медицинских, образовательных и культурных учреждений. В публикации выяснена роль определенных акторов в создании и обеспечении деятельности элементов инфраструктуры. В частности, речь идет об органах городского самоуправления, благодаря которым не только были задекларированы основы коллективной безопасности, гигиены труда, социальной экологии, но и было инициировано создание соответствующих структур, обеспечен контроль над ними и сформированы коммуникативные отношения заведений инфраструктуры с потребителями. Также акцентировано внимание на роли харьковских филантропических организаций и экспертных групп, которые способствовали осознанию горожанами такого этического принципа, как социальная ответственность. В статье прослеживаются изменения в материальном субстрате социального пространства Харькова. Отмечено, что хотя зоной «престижа» был центр города, однако постепенно происходило расширение локализации составляющих городской инфраструктуры, что стало одной из важных черт модернизации социального пространства города. Сети медицинских институтов и учебных заведений охватили отдаленные районы Харькова. Общественный транспорт и учреждения стационарной торговли вошли в повседневные практики жителей окрестностей города. Сделан вывод о том, что развитие инфраструктуры не только изменило физический

облик города, но и трансформировало общественные практики и символическое кодирование социального пространства.

Ключевые слова: *городская инфраструктура, социальное пространство, история Харькова, социальная история.*