

В исторической перспективе Иркутск всегда был городом с высокой линейностью. В шестидесятых годах XX века группа молодых архитекторов предприняла деятельные попытки придать высокую степень линейности Иркутску. Их проекты перекликаются с работами московской группы НЭР, группы Аркиграм, японских метаболистов. Наиболее ярким проектом повышения линейности Иркутска стал «Байкальский луч» В. Воронежского. В последние годы наблюдается рост интереса к проектам линейных городов и регионов, созданным шестидесятиками. В статье рассмотрены условия, при которых перестройка городов в сторону увеличения линейности оправдана и выгода. Показано, что в сегодняшнем контексте проект «Байкальский луч» снова становится актуальным.

Ключевые слова: архитектура; урбанистика; история; линейные города; шестидесятники; Иркутск; Байкальский луч./

In the historical perspective, Irkutsk has always been a city with high linearity. In the 1960s, a group of young architects made active attempts to give Irkutsk a high degree of linearity. Their projects echo the work of the Moscow NER group, the Archigram group, and Japanese metabolists. The most striking project to improve the linearity of Irkutsk was the “Baikal Ray” by V. Voronezhsky. In recent years, there has been an increase in interest in the projects of linear cities and regions created by the sixtiers. The article considers the conditions under which the restructuring of cities aimed at increasing the linearity is justified and beneficial. It is shown that in today’s context the “Baikal Ray” project becomes relevant again.

Keywords: architecture; urban studies; history; linear cities; sixtiers; Irkutsk; Baikal Ray.

Байкальский луч, линейность и восточный поворот / Baikal Ray, linearity and the eastern turn

текст

Елена Григорьева
РААСН
Константин Лидин /

text

Elena Grigoryeva
RAACS
Konstantin Lidin

Материалы по истории шестидесятнического «архитектурного десанта» в Иркутске, когда команда молодых выпускников столичных вузов приехала жить и работать в Сибирь, неоднократно появлялись в нашем журнале. Сама история этой группы талантливых, смелых и увлеченных своим делом людей сегодня выглядит романтично. Небогатый быт страны, все еще выбирающейся из послевоенной разрухи, непростые отношения со старыми кадрами партийно-административной номенклатуры и все-таки ощутимые свежие ветры оттепели – все это легло на особый характер Иркутска.

Иркутск, долгое время бывший столицей гигантской губернии, как оказалось, не утратил столичности. Одновременно с работами молодых А. Гутнова и И. Лежавы, с их Новым элементом расселения в Иркутске рождались созвучные идеи и проекты. Группа НЭР быстро стала знаменитой, вышла на международный уровень, вступила в переписку с Аркиграмом и японскими метаболистами; иркутские необруталисты работали, вроде бы, в масштабе одного города и региона, но не менее смело и новаторски.

Вершиной крупномасштабного проектирования НЭР стал проект Сибстрим – «скелет» из магистралей, опирающийся на «позвоночник» Транссиба, с «ребрами» меридиональных ортов и хабами на перекрестках.

Наиболее глубокой и сильной градостроительной идеей иркутских шестидесятников стал проект «Байкальский луч» – идея прямой магистрали, стартующей от места основания города в излучине Ангары, прорезающей центр и соединяющей полуострова Иркутского водохранилища. На эту ось естественно нанизывались культурные и исторические объекты, потому что в самом духе города, в его «гении места» уже была заложена линейность, транзитность. Иркутск, как и многие сибирские города, возник и вырос на мощных волнах экспансии с запада на восток и на торговых путях с востока на запад [1].

Архитектор В. Воронежский, главный автор и идеолог Байкальского луча, окончил Московский архитектурный институт и по распределению приехал в Сибирь в 1960 году. На фотографии тех лет – лохматый молодой чело-

век с упрямым подбородком и мощным лбом мыслителя. Трудно поверить, что такой юный и, в общем-то, неопытный архитектор сумеет спроектировать настолько сложный комплексный объект, как Байкальский луч. Тем более, что проект рождался в пилотном режиме, «в свободное от основной работы время». Но в инициативном проекте оказалось учтено все – и дефицит жилья, и повышенная сейсмичность прибрежной полосы, тяготеющие к Байкалу, и традиция линейности [2; 3].

Идеи Сибстрима вновь понадобились в середине двухтысячных годов, когда на уровне правительств и президентов зазвучали слова о Большой Евразии «от Лиссабона до Владивостока». Экономический взлет Китая, а вслед за ним – «маленьких драконов» – Вьетнама, Малайзии, Индонезии – снова сделал актуальными проекты линейного континента.

Не пришло ли время вспомнить и Байкальский луч? Ведь не случайно так успешно складывается судьба Сто тридцатого квартала – проекта, который идеологически и урбанистически находится в полном согласии с проектом иркутских шестидесятников. Проточный, транзитный, линейный характер города Иркутска выглядит абсолютно уместным в русле глобальных трендов [4; 5]. При последовательной градостроительной политике линейный центр поможет решению многих проблем, в том числе разгрузит исторический центр.

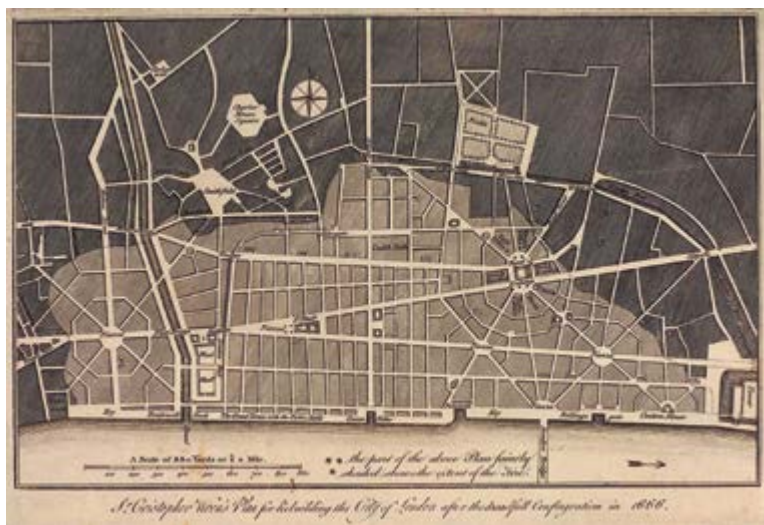
Каковы же условия, при которых Байкальский луч сможет в полной мере реализоваться, несмотря на многочисленные препятствия, накопившиеся за минувшие годы? Да, трасса Байкальского луча сегодня во многих местах находится в крайне запущенном состоянии. Да, некогда единый подход к развитию города сегодня разорван на кусочки между строительными магнатами. Да, профессиональное сообщество иркутских архитекторов уже далеко не так едино и увлечено передовыми идеями, как в эпоху шестидесятников. Но все-таки, есть ли шанс?

Попробуем опереться на анализ ситуаций, когда удавалось кардинально увеличить линейность городов. И, чтобы не довлела злоба дня сего, примеры возьмем из XIX века.



^ v Рис. 1–3. Жилой район Верхний Бьеф (Солнечный.) Инициативная разработка. Генпроектировщик Иркутскгражданспроект; авторы В. Воронежский, В. Бух, Н. Бух, В. Павлов, Н. Беляков. Начало проектирования нач. 1970-х гг. [4, с. 138–139]





^ Рис. 4. План восстановления выгоревшего района Лондона после Великого пожара 1666 года. Кристофер Рен попытался увеличить линейность города хотя бы в этом, отдельно взятом фрагменте, но ситуация еще не созрела для кардинальных изменений в структуре городской ткани



^ Рис. 5. План восстановления Москвы после наполеоновского нашествия и пожара. Вильям Гесте предложил увеличить линейность старой столицы за счет нескольких «цепочек» из общественных пространств (площадей). Но московские элиты решили иначе, и старинная радиально-кольцевая структура была восстановлена почти без изменений

В 1666 году жители Европы напряженно ожидали катастроф и неприятностей. Три шестерки в номере года прямо указывали на апокалиптическое Число Зверя. Катастрофы действительно произошли, и основной их удар пришелся на город Лондон, столицу крепнущей Британской империи.

Ранним утром 2 сентября 1666 года в пекарне Томаса Фарринера на Пудинг-Лейн начался пожар. Ничего особенного это происшествие не представляло – всего лишь опрокинулась свечка. Но обстоятельства в этот день сложились крайне неблагоприятно. Сильный ветер начался после нескольких недель жаркой и сухой погоды. В результате деревянные балки старинных домов в центре Лондона вспыхивали, как порох. Огонь стремительно распространялся по тесной застройке, где верхние этажи домов нависали над улицей и почти соприкасались между собой.

Пожар продолжался четыре дня. Центральный район города вдоль берега Темзы выгорел на протяжении двух километров. Больше 100 тысяч человек остались без крыши над головой.

Но в этой непростой ситуации власти города и страны действовали энергично, решительно и дальновидно [6]. Король Карл II специальным указом запретил застраивать сгоревший район до утверждения общего генерального плана. В 1667 году был введен в действие закон о застройке, в котором власти сделали все, чтобы исключить риски аналогичных катастроф в будущем. Нависающие верхние этажи были запрещены. Сами улицы были расширены и выпрямлены. Все здания, строящиеся в Лондоне, теперь должны были быть каменными или кирпичными.

В центре, а затем и по всему городу была проложена сеть водопроводных труб – не деревянных, как раньше, а керамических, с частой сетью водоразборных колонок. Впервые в истории города была построена единая канализация в виде системы подземных тоннелей и колодцев. Великий архитектор Кристофер Рен воспользовался случаем и заново отстроил кафедральный собор Святого Павла. Старое готическое здание, построенное в 1083 году, было уже настолько ветхим, что его стены держа-

лись только за счет бревенчатых подпорок – те, разумеется, сгорели в пожаре, и здание обрушилось.

К 1668 году центр Лондона преобразился и стал предметом зависти и подражания для всех европейских столиц. Но следующая, столь же кардинальная перестройка случилась только сорок пять лет спустя в другой европейской столице – Москве.

В сентябре 1812 года центр занятой Наполеоном Москвы выгорел почти полностью, оставив Великую армию без крова и едва не послужив причиной гибели самого императора всех французов. Последствия пожара были чудовищны. Из 9,5 тысяч зданий и строений сгорело больше 7,6 тысяч. Поэтому сразу же после отступления французов Москва начала восстанавливаться. Указом императора Александра I от 14 февраля 1813 г. была создана Комиссия для строений под руководством генерал-губернатора Ф. Раstopчина. В том же году из Санкт-Петербурга был получен одобренный императором «Прожектированный план для урегулирования некоторых частей столичного города Москвы», составленный архитектором Вильямом Гесте, опытейшим градостроителем и фактически главным архитектором России [7].

Согласно плану В. Гесте, центр Москвы должен был измениться самым решительным образом. Основой градостроительной структуры должны были стать две цепи площадей правильной геометрической формы – одна вдоль Кремля и Китай-города и вторая из 13 площадей – по линии Камер-Коллежского вала. На месте ворот Белого города и Земляного вала планировалось разбить еще 7 площадей. Центральные улицы города – Тверская, Солянка и Малая Никитская – предлагалось спрямить и продублировать, чтобы увеличить их пропускную способность. В целом план В. Гесте был попыткой преодолеть (или хотя бы смягчить) традиционную радиально-кольцевую структуру Москвы в пользу большей линейности.

Несмотря на высочайшее одобрение, план В. Гесте был постепенно отвергнут московскими властями как не соответствующий духу города, и восстановление Москвы после 1817 года происходило под руководством О. Бове. Талантливый архитектор, О. Бове гораздо меньше внимания обращал на градостроительные задачи.



^ Рис. 6. План «османизации» Парижа. Существенным новшеством, значительно повышающим линейность города, стало включение в его структуру множества железнодорожных вокзалов. Париж превратился в крупнейший европейский узел новейшего транспортного средства XIX века

По его проектам были построены замечательные здания, но структура застройки фактически вернулась к традиционным формам (что продолжает создавать проблемы для развития города вплоть до сегодняшнего дня).

Еще через несколько десятилетий началась, пожалуй, наиболее известная и масштабная реконструкция столичного города в направлении линейности – «османизация» Парижа. Император Луи-Наполеон III фактически продолжил проект, начатый при его дяде, Наполеоне I. Но, если проекты перестройки Парижа в начале века были направлены на создание величественных ансамблей, прославляющих Империю, проект Османа был гораздо прагматичнее. Да и ситуация изменилась кардинально. Париж превратился в крупный узел железнодорожного сообщения, и эта революционная технология просто не помещалась в рамках старой городской структуры. Второй важнейшей задачей проекта стало повышение стандартов жизни бедных слоев парижан: пролетарии убедительно показали, что доводить их до отчаяния слишком опасно.

Вопреки устоявшемуся мнению, за восемнадцать лет своей героической деятельности главный городской архитектор А. Альфан и префект департамента Сены барон Осман прорезали тело Парижа только двумя сплошными магистралями – продолженной до Сент-Антуанского предместья улицей Риволи и тремя перпендикулярными ей бульварами (Севастопольским, Страсбургским и Сен-Мишель). Кроме того, были прорезаны хорды, соединявшие отдельные кварталы и районы города. Но это, разумеется, не умаляет заслуг архитекторов [8].

Очень большое внимание уделялось озеленению Парижа, и в этом вопросе было сделано немало важных открытий. Например, выяснилось, что реальный гигиенический и санитарный эффект дают только большие зеленые массивы. Небольшие скверы и бульвары могут выполнять рекреативную и декоративную функцию, но не более того.

Позорное окончание Второй империи затушевало и смазало тот огромный вклад, который проект Османа внес в теорию и практику градостроительства. Тем не менее, еще в том же XIX веке появилось несколько крупных проектов, использующих опыт «османизации» [9].



^ Рис. 7. Анализ значения и потенциала Байкальского луча. Байкальский луч стартует с берега Ангары, места основания города. Его прямой участок начинается от Крестовоздвиженской церкви и 130-го квартала улицей Седова, которая затем, на площади 50-летия Октября, вливается в улицу Байкальскую. Архитекторы Елена Григорьева, Николай Жуковский. 2013

Правительство Великобритании при Гладстоне, правда, не осмелилось на столь же кардинальную перестройку и ограничилось проектом строительства лондонского метрополитена. Своеобразный вариант повышения линейности города был реализован в Вене. Император Франц-Иосиф поручил его разработку немецким архитекторам Эдуарду Ван-дер-Нюллю и Августу фон Сикардсбургу, тогда как руководящее участие в строительстве общественных комплексов принял на себя прославленный строитель Дрезденской галереи Готфрид Земпер. Согласно их проекту, центральный район Вены, расположенный внутри кольцевой Рингштрассе и насыщенный историческими памятниками, остался нетронутым. Радиальные магистрали, как спицы колеса, соединили центр с периферией города и обеспечили необходимый уровень проницаемости городской структуры [10].

Итак, что объединяет перечисленные проекты? Какие общие условия должны были сложиться, чтобы линейность восторжествовала?

Во-первых, в развитии города должны обозначиться трудные, кардинальные проблемы. Устаревшая структура города должна очевидным образом тормозить использование передовых транспортных технологий. Складывается ситуация, когда новые способы перевозки людей и товаров «не совмещаются» со старым рисунком городской ткани. Город заболевает «урбанистическим тромбофлебитом»: хронические пробки, катастрофический рост стоимости перевозок, всеобщее недовольство работой транспортных служб на фоне их растущей перегруженности – все это симптомы болезни, лекарство от которой заключается в повышении линейности.

Во-вторых, в социальной сфере города накапливаются проблемы, вызванные недостаточной динамикой. Жизнь в городе становится застойной, новые люди не приезжают, да и своя молодежь норовит уехать. Культурные события происходят все реже и становятся все однообразнее, в городе воцаряется провинциальная скука. Перестают работать социальные лифты, командные посты все чаще передаются по наследству или знакомству, ключевые фигуры больше не восхищают своими талантами



^ в Рис. 8–11. Главная ось Иркутска, подобно оси Парижа, насыщена знаковыми объектами и общественными пространствами



или бойцовским характером: эти самые «ключевые люди города» – просто дети влиятельных родителей или протеже влиятельных начальников. Постепенно городская элита становится все более бесцветной и серой, а это, в свою очередь, выталкивает из города талантливую молодежь.

В-третьих, для решительного сдвига ситуации в сторону линейности нужны очевидные перспективы, выгоды, которые такой сдвиг сулит. Понятно, что любые существенные изменения в структуре города требуют значительных вложений. Крайне редко какой-либо город может осилить такие расходы без крупных инвестиционных вложений извне.

Для линейной реформации Лондона, Парижа, Вены короли и императоры глубоко запускали руки в казну государства. Но инвестор принимает решение о серьезных капиталовложениях только при условии серьезной выгоды, а также достаточного уровня доверия. И проект, и люди, за ним стоящие, должны быть надежными и ответственными – тогда в проект поверят инвесторы.

Здесь надо отметить, что именно для Иркутска эта проблема выглядит вполне преодолимой. В отличие от вышеприведенных столичных примеров, в Иркутске

нет необходимости прорубать главную ось. Она уже физически существует. Только вот находится в состоянии небрежения, особенно на участке от ул. Кожова до слияния с Байкальской, да и дальше...

Наконец, четвертым необходимым условием является наличие политической воли со стороны руководителей города и поддержка (или, по крайней мере, позиция доброжелательного невмешательства) вышестоящих властных структур. Когда Жаиме Лернер реформировал систему городского транспорта в Куритибе, правительство штата Парана, как и правительство Бразилии, почти ничем не помогли городу, но и не мешали реализации смелых планов.

Сегодняшняя ситуация в Иркутске не позволяет нам однозначно утверждать, что проект Байкальского луча достиг необходимого уровня актуальности. Вряд ли можно ожидать, что этот блестящий проект начнет воплощаться в жизнь в ближайшие месяцы. Но есть основания и для некоторого оптимизма. Сдвиг центров экономического и политического влияния с запада на восток, провозглашенный правительством РФ Восточный поворот и еще множество процессов в социальной, политической и экономической сферах делают реализацию Байкальского луча все более вероятной. Возможно, скоро мы увидим, как из архивов извлекаются проекты шестидесятников и обретают новую жизнь. Надо готовиться.

Литература

- 1.Лидин, К., Меерович, М. (2006). Предчувствие полицентричности // Проект Байкал. – 2006. – № 9. – С. 20–23. – URL: <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.9.494>
- 2.Середенкина, С. Вячеслав Степанович Воронежский (1937–1999) // Проект Байкал. – 2004. – № 1. – С. XII–XVII. – URL: <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.1.301>
- 3.Колесников, А. Колесников Александр Альбертович, директор по перспективному развитию ОАО «Иркутскгражданпроект», директор ЦНИИГрадостроительства // Проект Байкал. – 2007. – № 12. – С. 57–61. – URL: <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.12.537>
- 4.Середенкина, С. ВОРОНЕЖСКИЙ Вячеслав Степанович (1937–1999) // Проект Байкал. – 2014. – № 39–40. – С. 178–179. – URL: <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.39-40.655>
- 5.Лидин, К. (2020). Школа как нарратив // Проект Байкал. –



2020. – № 64. – С. 105–108. – URL: <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.64.1643>

6. Zack, M. Rebuilding Mathematically: A Study of the Rebuilding of Lisbon and London. *Nexus Netw J* 17, 571–586 (2015). <https://doi.org/10.1007/s00004-015-0248-6>

7. Сытин, П. В. Пожар Москвы в 1812 году и строительство города в течение 50 лет. – Москва : Московский рабочий, 1972. – 395 с.

8. Carmona, M., Camiller, P. (2002) *Hausmann: His Life and Times, and the Making of Modern Paris* Hardcover. Chicago, Illinois: Ivan R Dee. – 512 pp.

9. Hall, T. (1997). *Planning Europe's Capital Cities: Aspects of Nineteenth-Century Urban Development* (1st ed.). London: Routledge. – 408 pp.

10. Шорске, К. Э. (2001) *Вена на рубеже веков : Политика и культура*. Пер. с англ. под ред. Михаила Рейзина. – Санкт-Петербург : Изд-во им. Н. И. Новикова, 2001. – 509 с. : ил.

References

Carmona, M., & Camiller, P. (2002). *Hausmann: His Life and Times, and the Making of Modern Paris* Hardcover. Chicago, Illinois: Ivan R Dee.

Hall, T. (1997). *Planning Europe's Capital Cities: Aspects of Nineteenth-Century Urban Development* (1st ed.). London: Routledge.

Kolesnikov, A. (2007). Kolesnikov Alexander Albertovich, Director for Perspective Development of OAO "Irkutskgrazhdanproekt", Director of TsNII Pgradostroitelstvo. *Project Baikal*, 12, 57-61. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.12.537>.

Lidin, K. (2020). School as narrative. *Project Baikal*, 64, 105-108. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.64.1643>.

Lidin, K., Meerovich, M. (2006). Predchuvstvie polittsentrchnosti [Anticipation of polycentricity]. *Project Baikal*, 9, 20-23. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.9.494>.

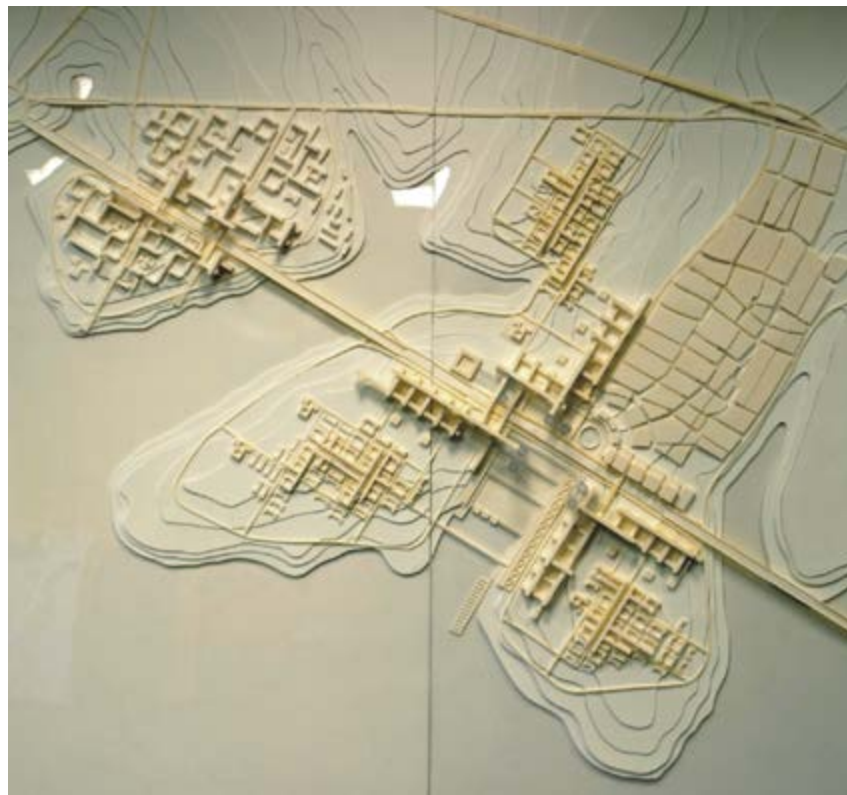
Schorske, K. E. (2001). *Vena na rubezhe vekov: Politika i kultura [Fin-de-si cle Vienna: Politics and culture]* (M. Reisin, Ed.). St. Petersburg: Novikov Publishing House.

Seredenkina, S. (2004). Vyacheslav Stepanovich Voronezhsky (1937-1999). *Project Baikal*, 1, XII-XVII. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.1.301>.

Seredenkina, S. (2014). Voronezhsky Vyacheslav Stepanovich (1937-1999). *Project Baikal*, 39-40, 178-179. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.39-40.655>

Syтин, P. V. (1972). *Pozhar Moskvy v 1812 godu i stroitelstvo goroda v techenie 50 let* [The fire of Moscow in 1812 and the construction of the city for 50 years]. Moscow: Moskovsky Rabochiy.

Zack, M. (2015). Rebuilding Mathematically: A Study of the Rebuilding of Lisbon and London. *Nexus Netw J* 17, 571-586. <https://doi.org/10.1007/s00004-015-0248-6>



^ Рис. 12. Жилой район Чертугеевский. Эскиз застройки. Иркутскгражданпроект. Архитекторы С. Карпов, А. Колесников, А. Макаров, В. Распутин при участии: И. Билтуев, В. Бызов. Фото с макета, 2006. За последние десять-пятнадцать лет Иркутск потерял не только БЗФ, но большую часть Чертугеевского полуострова. Еще совсем недавно, в обозримом прошлом, второй полуостров был огромной свободной площадкой для развития города, в два раза больше Солнечного...