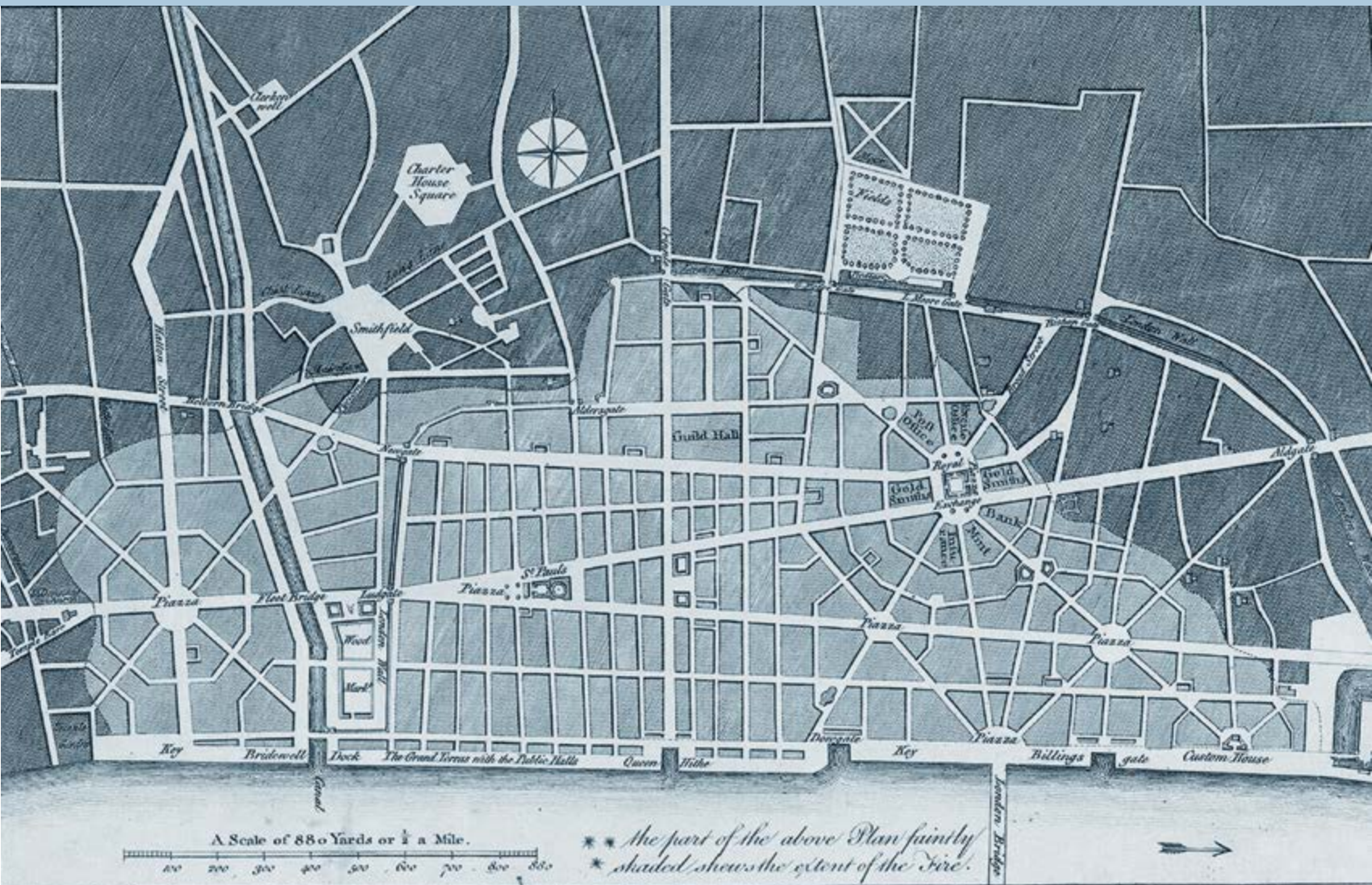




линейность / linearity

проект
байкал /
project
baikal



28 - 30 сентября 2022 года
Москва, ВК «Гостиный двор»



ЗОДЧЕСТВО

Открыт приём заявок на участие в фестивале «Зодчество 2022»

Стартовал приём заявок на участие в конкурсной программе XXX Международного архитектурного фестиваля «Зодчество», который пройдет в Москве с 28 по 30 сентября. Площадкой его проведения по традиции выступит выставочный комплекс «Гостиный двор».

Темой фестиваля на этот раз станет «Отражение». Об этом в своём манифесте сообщил куратор «Зодчества» Алексей Комов. В юбилейный для Союза архитекторов год участникам фестивальной программы предстоит осмыслить опыт, накопленный за почти вековую историю профессионального объединения, и наметить пути его дальнейшего развития.

Вместе лучшие специалисты страны перелистнут самые яркие страницы творческой биографии выдающихся зодчих, разгадают секреты их профессиональных побед и предложат свои идеи по преобразованию современных российских городов.

Рассуждая о теме «Зодчества» в своём обращении к участникам фестиваля Алексей Комов подчёркивает: «Тридцать лет новой России отразились в тридцати годах фестиваля «Зодчество» – главного ежегодного события в архитектурной жизни страны. На протяжении трёх десятилетий мы вместе создавали масштабное зеркало эпохи. Пришла пора не только заглянуть в него, но и, разорвав цепи, начать действовать».

В рамках насыщенной деловой программы «Зодчества» российские и зарубежные архитекторы не просто погрузятся в воспоминания о многолетней истории творческого объединения, но и, конечно, обсудят итоги тридцатилетней работы одного из самых крупных и ярких архитектурных фестивалей. Своими мыслями они поделятся в ходе лекций и мастер-классов, круглых столов, презентаций и профессиональных дискуссий.

Участие в конкурсной программе фестиваля в этом году традиционно примут архитекторы, дизайнеры, искусствоведы, строители, авторские коллективы архитектурных бюро, представители проектных институтов, студенты профильных вузов и колледжей, а также руководители региональных органов власти. Проявить своё мастерство они смогут в рамках двух конкурсов и семи крупных смотров, результаты которых будут представлены на выставке-экспозиции конкурсных работ. Ознакомиться со всеми направлениями и номинациями программы можно по ссылке.

Помимо упомянутой экспозиции, в программу «Зодчества» войдут выставки: «Материалы и технологии», «Творческие архитектурные мастерские и коллективы», «Объекты недвижимости».

О фестивале:

История «Зодчества» насчитывает вот уже три десятилетия. За долгие годы своего существования фестиваль неоднократно признавался одной из самых крупных площадок, объединяющих лучших отечественных и зарубежных специалистов, искренне заинтересованных в профессиональном развитии и укреплении деловых отношений. Об этом пишут не только журналисты, но и авторитетные архитектурные критики. По-настоящему масштабное ежегодное событие на протяжении многих лет дарит своим участникам возможность продемонстрировать передовые идеи и разработки, направленные на развитие архитектурной отрасли и благоустройство современных городов.

В январе 2021 года Наследный принц Саудовской Аравии Мухаммед ибн Салман объявил о начале реализации проекта города-линии The Line. Даже для фантастических амбиций саудитов этот проект выглядит удивительно – город, вытянутый в прямую линию на 170 километров по песчаной пустыне от берега Красного моря до столицы горной провинции Табук. Город будет трехэтажным – пешеходная зона на поверхности, подземный этаж для обслуживающей инфраструктуры и еще этажом ниже – магистраль высокоскоростного транспорта.

Есть что-то ироничное в том, что идеи линейного города, которые активно разрабатывались в СССР, находят масштабное воплощение в стране с абсолютной монархией.

Почему идеи линейного города оживают в нашем сегодняшнем мире? Как эти идеи трансформируются под влиянием цифровых технологий? Как меняется само понятие линейности по мере того, как ткань города становится все более виртуальной, и дороги замещаются каналами 5G?

Как обычно, мы не претендуем на полный набор ответов на эти вопросы переднего края урбанистической теории и философии города. Да и только ли города? Гигантские проекты возрождения Великого Шелкового пути, концепция «Восточного поворота» и Большой Евразии развивают образ линейного континента, не города, а гигантского комплекса из множества городов во множестве стран. Группа архитекторов из африканских стран южнее Сахары инициирует конкурс «Великая зеленая стена» – мощная полоса зеленых оазисов должна перекрыть жаркое дыхание пустыни и смягчить климат всей экваториальной Африки.

Линейность сегодня выглядит как глобальный вызов и, одновременно, категорическое условие развития на самых разных уровнях – на уровне квартала, города, региона, континента, человечества.

Елена Григорьева

In January 2021, Saudi Crown Prince Mohammed bin Salman Al Saud launched The Line city project. Even for the Saudis' fantastical ambitions, the project looks amazing: a city stretched along a straight line for 170 kilometers across the sandy desert from the Red Sea coast to the capital of the mountainous Tabuk province. The city will have three floors: a pedestrian zone on the surface, service infrastructure on the underground floor, and on the floor below there will be high-speed railways.

It seems ironic that the ideas of a linear city, which were actively developed in the USSR, find large-scale implementation in a country with an absolute monarchy.

Why do the ideas of a linear city come to life in our present-day world? How are these ideas transformed by digital technologies? How is the very notion of linearity changing as the fabric of the city becomes increasingly virtual and roads are replaced by 5G channels?

As usual, we do not claim to have a comprehensive set of answers to these questions related to the cutting edge of urban theory and philosophy of the city. But is it just the city? Giant projects of the revival of the Great Silk Road, the concept of the Eastern pivot and Greater Eurasia form the image of a linear continent – not a city, but a giant complex of many cities in a number of countries. A group of architects from sub-Saharan Africa is initiating the Great Green Wall competition: a great band of green oases is to block the hot breath of the desert and mitigate the climate of the entire equatorial Africa.

Today linearity looks like a global challenge and at the same time a strict condition for development on the most diverse levels: neighbourhood, city, region, continent, and humanity.

Elena Grigoryeva
editor-in-chief

Журнал «Проект Байкал» ("Project Baikal") зарегистрирован Восточно-Сибирским управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.

Свидетельство
ПИ №ФС13-0180 от
16.11.2007

учредитель, главный редактор

Е. И. Григорьева
664025, Иркутск,
пер. Черемховский, 1а

12+

**корректоры,
литературные редактора**
Марина Ткачева, Инесса Бражникова
дизайн, верстка
Татьяна Анненкова
**заместитель главного редактора
по международной деятельности**
Анна Григорьева
адрес издателя, редакции
664025, Иркутск,
пер. Черемховский, 1а
e-mail: elena_proekt_irk@mail.ru
www.projectbaikal.com

на обложке
Концепция реновации Норильска.
Авторы Т. Лисиенко, А. Мякота (верх). План восстановления выгоревшего района Лондона после Великого пожара 1666 года (низ).

4 обложка Байкальский луч. Арх. В. Воронужский (верх).
Анализ значения и потенциала Байкальского луча. Арх. Е. Григорьева, Н. Жуковский (низ).

адрес типографии
000 «Типография Принт Лайн»
Иркутск, ул. Сергеева, 5/5
Тираж 100 экз. Заказ 2174
Подписано в печать 14.06.2022
Журнал №2 (72) от 24.06.2022

Использование текстовых и фотоматериалов, опубликованных в настоящем издании, допускается только с письменного разрешения редакции. За содержание рекламной информации редакция ответственности не несет. Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов.
Периодичность 4 раза в год. Цена свободная



Золотая медаль Международной академии архитектуры «Интерарх-2009» в номинации «Периодические издания» / Golden medal of the International Academy of Architecture "Interarch-2009" in "Periodicals" category

2(72)

линейность / linearity

проект байкал/
project baikal
ISSN 2309-3072
(электронное издание)
ISSN 2307-4485
(печатное издание)

Журнал зарегистрирован в следующих международных системах:

- директория электронных журналов со свободным доступом – **DOAJ** (Directory of Open Access Journals)
- индекс Эйвери для архитектурных изданий – **the Avery Index to Architectural Periodicals**
- индекс Академии Google (**Google Scholar**)
- **Ulrichsweb** – база данных Ulrich's Periodicals Directory
- **Open Archives** – Инициатива открытых архивов для сбора метаданных (OAI PMH)
- Интернет-ресурс **JournalTOCs**
- проект **SHERPA/RoMEO**
- база данных **PKP index**
- с 2016 года включен в базу данных Российского индекса научного цитирования (**РИНЦ**)
- с 2019 года индексируется в **SCOPUS**

| | | | |
|---------------------------|---|--|----|
| новости | Анна Григорьева | Международные новости архитектуры..... | 5 |
| | Роман Малинович | АрхБухта. Oblivion / 22 | 6 |
| | Леонид Десятов | Старый Новый Геш, или АРХИГЕШ-2022 | 8 |
| | Виктория Хныченкова | коротко | 12 |
| | Елена Григорьева | ..... | 13 |
| ЛИНЕЙНОСТЬ | Константин Лидин | Принцип линейности | 14 |
| | Леонид Салмин | Непрерывный город: пространство, время, движение | 20 |
| | Петр Капустин | Дорога. Движение снаружи и внутри | 26 |
| | Петр Капустин | Нелинейность развития и ее линейные проекции | 36 |
| | Надежда Грязнова | Модернизация путей сообщения России в конце XVIII – начале XIX века | 46 |
| город как система потоков | Елена Григорьева | ..... | 57 |
| | Николай Васильев | Линейная тактика | 58 |
| | Константин Лидин Елена Григорьева | Байкальский луч, линейность и восточный поворот..... | 66 |
| | Елена Григорьева Сергей Маяренко | Байкальск. Новый взгляд | 72 |
| | Елена Григорьева Инна Дружинина Анастасия Холявко | Подземный Иркутск (на примере «Иркутских кварталов») | 80 |
| | Алексей Мякота | Концепция реновации Норильска | 86 |
| | Елена Багина | Об осях ментальных и реальных | 96 |

The journal is registered by the East-Siberian Office of the Federal Service for the Monitoring of Compliance with Legislation in the Sphere of Mass Communications and the Protection of Cultural Heritage Certificate ПИ №ФС13-0180 as of November 16, 2007

founding editor-in-chief

E.I. Grigoryeva
664025 Chermkhovskiy
Pereulok 1a, Irkutsk, Russia

proofreaders, literary editors

Marina Tkacheva,
Inessa Brazhnikova

upmaking

Tatyana Annenkova

associate editor-in-chief for international activity

Anna Grigorieva

address of the publisher and the editorial board

664025, 1a Chermkhovskiy
Pereulok, Irkutsk, Russia
tel. +7 3952 332839,
email: elena_proekt_irk@mail.ru
www.projectbaikal.com

front cover image

Norilsk Renovation Concept. Authors: T. Lisienko, A. Myakota (top).
Plan for rebuilding the burned-out area of London after the Great Fire of 1666 (bottom).

back cover image

The Baikal Ray. Architect V. Voronezhsky (top).
Analysis of the significance and potential of the Baikal Ray. Authors: E. Grigoryeva, N. Zhukovsky (bottom).

printed by

000 "Tipografia Print Line"
5/5 Sergeeva Street, Irkutsk
print run 100. Order 2174
passed for printing: 14.06.2022
issue 2(72) of 24.06.2022
Reproduction of all texts or illustrations of the issue without written permission from the editors is prohibited. The editorial stuff is not responsi-

ble for the contents of advertising information. The editorial opinion may not always accord with the views of the authors quarterly publication free price

The journal is registered in the following international databases:

- Directory of Open Access Journals (**DOAJ**)
- **the Avery Index to Architectural Periodicals**
- **Google Scholar**
- **Ulrichsweb** (Ulrich's Periodicals Directory)
- The Open Archives Initiative (**OAI**)
- **JournalTOCs**
- **SHERPA/RoMEO**
- **PKP index**
- Since 2016 the journal is included in the Russian Science Citation Index (**RSCI**) database
- Since 2019 the journal has been indexed in **SCOPUS**

12+

Журнал является медиа-партнером международных конкурсов: the American Architecture Prize, Inspireli Awards, ITSLIQUID, 2ACAA и Kaira Logo, архитектурных фестивалей «Зодчество в Сибири» и ряда российских конкурсов. /

The journal is a media partner of the international competitions: the American Architecture Prize, Inspireli Awards, ITSLIQUID, 2ACAA and Kaira Logo, Architectural Festival "Zodchestvo" and a number of Russian competitions.

| | | | |
|----------------------------------|---|---|-----|
| новый шелковый путь | Константин Лидин | ..... | 103 |
| | Дмитрий Соловьев Любовь Шилова Виталий Бушуев | Транспортная конфигурация Евразии и Новый шелковый путь..... | 104 |
| | Евгения Репина Сергей Малахов | Международные архитектурные форумы в городах Шелкового пути | 110 |
| транссиб как импульс развития | Елена Григорьева | ..... | 117 |
| | Михаил Базилевич | Творческая деятельность гражданского инженера Максимилиана Арнольда в Чите | 118 |
| | Татьяна Смольянинова | Архитектура консульств инженера Юлия Жданова | 122 |
| | Михаил Базилевич | Гражданский инженер Борис Тустановский и его наследие в Забайкалье..... | 129 |
| | Антон Ким | Формирование и развитие архитектуры Центрального банка Маньчжоу-Го | 134 |
| наследие | Алина Иванова Юдит Чанади | «Восточные» направления в русской и венгерской архитектуре..... | 140 |
| | Александр Колесников Максим Татаринев | Хора в системе античного градостроительства..... | 150 |
| post scriptum | Александр Раппапорт | Почему не развивается теория архитектуры..... | 161 |
| | Александр Раппапорт | Тайна и парадокс теории архитектуры..... | 162 |
| | Эльнара Думнова Олег Романников Татьяна Гудкова | Экспликация идей философии постмодернизма в архитектуре | 164 |
| авторы |  | ..... | 172 |

| | | | |
|---------------------------|-----------------------|---|-----|
| news | Anna Grigoryeva | International Architecture News | 5 |
| | Roman Malinovich | ArchBukhta. Oblivion/22 | 6 |
| | Leonid Desyatov | | |
| | Victoria Khnychenkova | The Old New Gesh, or ARCHIGESH 2022 | 8 |
| | Elena Grigoryeva | in brief | 12 |
| linearity |  | ..... | 13 |
| | Konstantin Lidin | The principle of linearity | 14 |
| | Leonid Salmin | The continuous city: space, time, movement | 20 |
| | Petr Kapustin | The road. Inner and outer movement | 26 |
| | Petr Kapustin | The nonlinearity of development and its linear projections | 36 |
| | Nadezhda Gryaznova | Modernization of communication lines in Russia in the late 18th and early 19th centuries | 46 |
| the city as a flow system | Elena Grigoryeva | ..... | 57 |
| | Nikolai Vassiliev | Line Formation | 58 |
| | Elena Grigoryeva | | |
| | Konstantin Lidin | Baikal Ray, linearity and the eastern turn | 66 |
| | Elena Grigoryeva | | |
| | Sergey Mayarenkov | Baikalsk. A new vision | 72 |
| | Elena Grigoryeva | | |
| | Inna Druzhinina | | |
| | Anastasia Kholiyavko | Underground Irkutsk: The case of the "Irkutsk Quarters" | 80 |
| | Alexei Myakota | Norilsk Renovation Concept | 86 |
| | Elena Bagina | About mental and real axes | 96 |
| the new silk road | Konstantin Lidin | ..... | 103 |
| | Dmitry Solovyev | | |
| | Lyubov Shilova | | |
| | Vitaly Bushuev | Transport configuration of Eurasia and the New Silk Road | 104 |
| | Eugenia Repina | | |
| | Sergey Malakhov | International architectural forums in the Silk Road cities | 110 |
| transsib as an impetus | Elena Grigoryeva | ..... | 117 |
| | Mikhail Bazilevich | Creative activity of civil engineer Maximilian Arnold in Chita | 118 |
| | Tatiana Smolianinova | The architecture of the consulates designed by engineer Yuliy Zhdanov | 122 |
| | Mikhail Bazilevich | Civil engineer Boris Tustanovsky and his legacy in Transbaikalia | 129 |
| | Anton Kim | Formation and development of the architecture of the Central Bank of Manchukuo | 134 |
| heritage | Alina Ivanova | | |
| | Judit Csanadi | "Oriental" trends in Russian and Hungarian architecture | 140 |
| | Aleksander Kolesnikov | | |
| | Maxim Tatarinov | ..... | 150 |
| post scriptum | Alexander Rappaport | Why architectural theory is not developing | 161 |
| | Alexander Rappaport | The mystery and paradox of architectural theory | 162 |
| | Elnara Dumnova | | |
| | Oleg Romannikov | | |
| | Tatyana Gudkova | Explication of postmodern philosophy ideas in architecture | 164 |
| authors |  | ..... | 172 |

2022 Daylight Award winners

The 2022 laureates of the Daylight Award are Yvonne Farrell and Shelley McNamara, from Grafton Architects, for architecture, and Anna Wirz-Justice, Emeritus Professor of Psychiatric Neurobiology for her research.

According to the jury, the three women not only “represent international excellence in daylight research and practice, but they also embody a generous and humanistic spirit regarding the celebration of daylight.”

Established by the philanthropic foundations, VILLUM FONDEN, VELUX FONDEN and VELUX STIFTUNG, and endorsed by the International Union of Architects (UIA), the Award is conferred biennially.

Great Green Wall Student Competition

The UIA has launched the Great Green Wall single stage student ideas competi-

tion open to all students in architecture of the world.

The objective of the competition is to spotlight innovative design ideas for providing simplified affordable housing within the 8000 km long, 16 km wide living region stretching across the Sahel-Savannah desert region from Dakar to Djibouti known as the Great Green Wall (GGW).

This competition was initiated by the UIA's Region V to engage the global community of architecture students in the effort to harness the benefits of the UN Sustainable Development Goals to architecture in the service of the GGW. In conjunction with the long-term aims of the Initiative, architecture students are encouraged to harness the benefits of the UN Sustainable Development Goals and to respond to the realities of climate change by creating affordable, resilient dwellings

and sustainable, rural livability while sustainably rejuvenating the cultural and historical landscape.

This competition, conducted according to the UNESCO Standard Regulations for International Competitions and the UIA best practice recommendations, is approved by the UIA.

The Golden Cubes Awards, 5th edition: National nominations now open

The national nomination phase for the 5th cycle of the triennial Golden Cubes Awards is now open. Organised by the UIA Architecture & Children Work Programme since 2011, the Award accepts nominations in four award categories:

1. Audio-visual Media (films, audio-visual educational material, web sites...)
2. Written Media (books, magazines, non audio-visual educational tools)

3. Institutions (organisations, institutions, museums...)

4. Schools (directors, teachers, students)

During the National phase, each UIA National Member Section participating in the Award will organise a selection process and nominate one entry for submission for the International Awards.

In the International phase, the International Jury will evaluate the Nominated Entries and select one UIA Architecture & Children Golden Cubes Award in each category. Note that this cycle will be entirely digital on international level, and projects must be submitted to the UIA Prize Platform.

Awards will be presented at the 28th UIA Congress 'UIA 2023 CPH'.

More information:
www.uia-architectes.org

Международные новости архитектуры / International Architecture News

В новостях говорится о победителях конкурса Daylight Award 2022 и об открытии студенческого конкурса Great Green Wall и 5-го выпуска премии Golden Cubes Awards.

Ключевые слова: Международный союз архитекторов; премия Daylight Award; студенческий конкурс Great Green Wall; премия Golden Cubes Awards. /

The news announces the winners of the Daylight Award 2022 and the opening of the Great Green Wall Student Competition and the 5th cycle of the Golden Cubes Awards. Keywords: International Union of Architects; Daylight Award; Great Green Wall Student Competition; Golden Cubes Awards.

Победители премии Daylight Award 2022 года

Лауреатами премии Daylight Award 2022 года в категории «Дневной свет в архитектуре» стали Ивонн Фаррелл и Шелли Макнамара из Grafton Architects, а в категории «Исследование дневного света» – Анна Вирц-Джастис, почетный профессор психиатрической нейробиологии.

По мнению жюри, эти три женщины не только «демонстрируют высочайший международный уровень в исследовании и применении дневного света, но и воплощают гуманистический подход, способствующий торжеству дневного света».

Учрежденная благотворительными фондами VILLUM FONDEN, VELUX FONDEN и VELUX STIFTUNG и одобренная Международным союзом архитекторов (МСА), премия присуждается раз в два года.

Студенческий конкурс «Великая зеленая стена»

МСА объявил одноэтапный студенческий конкурс идей «Великая зеленая стена», открытый для всех студентов архитектурных вузов мира.



^ Университетский кампус UTEC в Лиме по проекту Grafton Architects. Фото: Иван Баан / University Campus UTEC Lima by Grafton Architects. Photo © Iwan Baan

Цель конкурса – привлечь внимание к инновационным проектным решениям по обеспечению простого доступного жилья в пределах жилой территории длиной 8000 км и шириной 16 км, протянувшейся через пустыню Сахель от Дакара до Джибути и известной как Великая зеленая стена (ВЗС).

Этот конкурс был инициирован Регионом V МСА с целью привлечения сил мирового сообщества студентов-архитекторов в использование преимуществ Целей устойчивого развития ООН для застройки зоны ВЗС. Основываясь на долгосрочных целях данной инициативы, используя преимущества Целей устойчивого развития ООН и прини-

мая во внимание реалии изменения климата, студенты-архитекторы призваны создать проект доступного, надежного жилья и пригодных условий для жизни в сельской местности, при этом способствуя устойчивому омоложению культурно-исторического ландшафта.

Конкурс одобрен МСА и проводится в соответствии со Стандартным положением ЮНЕСКО о международных конкурсах и рекомендациями МСА по профессиональной практике.

Пятый выпуск Премии Golden Cubes Awards: Открыт прием заявок в национальные номинации

Открыт национальный этап выдвижения номинантов на пятый выпуск триеннале Golden Cubes Awards (Премия «Золотые кубы»). Премия, организованная Рабочей программой МСА «Архитектура и дети» с 2011 года, принимает номинантов в четырех категориях:

1. Аудиовизуальные медиа (фильмы, аудиовизуальные образовательные материалы, веб-сайты...)

2. Письменные медиа (книги, журналы, не аудиовизуальные образовательные материалы)

3. Учреждения (организации, учреждения, музеи...)

4. Школы (директора, учителя, ученики)

На национальном этапе каждая секция-член МСА, участвующая в конкурсе, организует процесс отбора и номинирует одну работу для представления на международную премию.

На международном этапе международное жюри оценит номинированные работы и выберет по одному лауреату премии Golden Cubes Awards в каждой категории. Обратите внимание, что этот выпуск будет полностью цифровым на международном уровне, и проекты должны быть представлены на платформе премии МСА.

Награды будут вручены на 28-м Конгрессе МСА в 2023 году в Копенгагене.

Дополнительная информация:
www.uia-architectes.org



^ «Великая зеленая стена» / Great Green Wall



< Рис. 1. Команда Lux Aeterna, участник фестиваля

История города Байкальск и БЦБК стала контекстом традиционного всероссийского фестиваля АрхБухта, организуемого Клубом Молодых Архитекторов (Иркутск). Организаторы связали тему фестиваля – «Oblivion» с ее проблематичностью, прямыми коннотациями с судьбой комбината и экзистенциальными вопросами. Охарактеризованы арт-объекты, созданные командами-участницами.

Ключевые слова: АрхБухта; Клуб Молодых Архитекторов; Байкальский целлюлозно-бумажный комбинат; исторический и культурный код Байкальска; фестиваль; инсталляция; арт-объект. /

The history of Baikalsk and the BPPM became the background of the traditional all-Russian festival ArchBukhta organized by the Club of Young Architects (Irkutsk). The organizers associated the theme of the festival, Oblivion, with its problematical character, direct connotations with the fate of the Mill and existential questions. The article describes the art objects created by the participating teams.

Keywords: ArchBukhta; Club of Young Architects; Baikalsk Pulp and Paper Mill; historical and cultural code of Baikalsk; festival; installation; art-object.

АрхБухта. Oblivion/22 / ArchBukhta. Oblivion/22

текст
Роман Малинович /
text
Roman Malinovich

Фотографии предоставлены Даниилом Васильевым (студенческий медиацентр ИРНТУ) / Photos provided by Daniil Vasiliev (INRTU Student Media Center)

Oblivion (забвение, забытьё)
Забвение – угасание памяти о каком-либо явлении, событии или человеке (англ.)

С 9 по 12 марта 2022 на территории Байкальского целлюлозного комбината в городе Байкальске прошел XVI Всероссийский архитектурный фестиваль «АрхБухта. Oblivion».

Предпосылки. Байкальск основан в 1961 г. как поселок строителей Байкальского целлюлозно-бумажного комбината (БЦБК). Во времена его строительства существовали планы создания здесь мощного индустриального центра с населением в 200 тысяч человек. Через пять лет, в 1966 г., когда БЦБК выдал первую продукцию, Байкальск получил статус города. Несколько десятилетий функционировал Байкальский целлюлозно-бумажный комбинат. Основная продукция предназна-

чалась для оборонного комплекса. Город всегда жил в достатке, а жители, трудящиеся на комбинате, считались городской элитой. В 1987 г. начались публичные выступления против деятельности комбината, который к тому времени имел дурную славу из-за приносящего вреда окружающей природе. С одной стороны, комбинат давал людям работу, выпускал необходимую для страны продукцию, с другой – пагубно влиял на озеро Байкал. С 2000-х гг. из-за неопределенности дальнейшей судьбы градообразующего предприятия численность населения Байкальска начала снижаться. В 2008 г. произошла первая остановка производства, в 2010 г. попытались снова запустить комбинат. В 2013 г. БЦБК был закрыт, начался процесс перепрофилирования производственной площадки.

Фестиваль. Oblivion – это не тема фестиваля, а проблема, и такой акцент делается не случайно. Мы стоим на пороге чего-то нового, в данный момент происходит переосмысление исторического и культурного кода – первоначального назначения города Байкальска. С одной стороны, это место притяжения с большим ресурсным потенциалом, с другой – ощущение полного одиночества, «забытого города» на фоне красивых пейзажей.

Участники фестиваля, как настоящие творцы, написали свое собственное сочинение языком объемных композиционных приемов на тему жизни. Результатом их работы стали 20 арт-объектов,

которые станут точками притяжения различных общественных пространств в Байкальске.

Площадка фестиваля в этом году собрала более 130 студентов и профессионалов в области архитектуры и строительства из Иркутска, Москвы, Новосибирска и Самары. В течение 4 дней они создавали арт-объекты – малые архитектурные формы из дерева, металла, пластика и цемента на промплощадке закрывшегося завода.

Для определения победителей фестиваля были приглашены иркутские эксперты в области архитектуры, дизайна, креативных индустрий.

Гран-при фестиваля за самую интересную идею и эффектную презентацию получил арт-объект «Монолит» команды «Зиккурат». Объект создан из дерева и цемента, напоминает большую монолитную плиту с закодированной графической информацией. Это фундаментальный элемент прошлого, на котором строится будущее. На одной из его граней – послание из прошлого, из истории БЦБК, с которой участники познакомились экскурсией по промплощадке. На ней изображен космический корабль Буран, в создании которого принимали участие представители промышленности и науки со всех уголков СССР. Еще это их послание в будущее, для нас с вами, скрытое за гранью реальности и призванное защитить нас от забвения. Познакомиться с ним можно с помощью технологии дополненной реальности. На другой грани – элементы будущего,

в Рис. 2. Команда Сфера. Арт-объект «Поющее дерево»





^ Рис. 3. Команда TG. Арт-объект «e-Zaz и функциональная зарядная станция»



^ Рис. 4. Команда Зиккурат. Арт-объект «Монолит»



^ Рис. 5. Команда Ступени творчества. Арт-объект «FACETS OF LIFE»

и здесь мы продолжили тему космоса. Его загадочность объединяет людей прошлого и будущего в вечном стремлении познания. Космос стирает границы между нами, дает понять, что все мы – часть одного большого целого.

I место заняла команда «Ступени творчества» с арт-объектом «FACETS OF LIFE». Арт-объект отражает путь от начала жизни к ее концу. Он состоит из пяти арок, каждая из которых символизирует жизненный этап. Арки по ходу движения становятся все шире и выше, выступая символом развития и накопления опыта. Внутри арок расположены элементы, раскрывающие смысл жизненного этапа. Первая арка символизирует Рождение. Вторая арка – Детство. Третья – Молодость. Четвертая арка – Зрелость/Старость. Пятая арка – Смерть/Выход/Свобода.

II место – у команды «EX Flex» с арт-объектом «Общественная теплица». Арт-объект – символ того, что в Байкальске можно заниматься выращиванием разных культур, и не только клубники. В теплице каждый житель города, у которого нет своего приусадебного участка, или даже турист сможет посадить садовую культуру хоть на пятидесяти квадратных сантиметрах. В зимний период арт-объект может эксплуатироваться как общественная баня благодаря установке металлической печки с камнями.

III место жюри присудило команде «Lux Aeterna» за арт-объект «Страницы памяти». Объект позволяет смотреть сквозь призму страниц, сквозь чистейший горный воздух, сквозь гранатовые закаты и снежные вершины на то, что было, что стало и то, что будет. Переворачивая новую страницу, можно

увидеть, что прошлое отражается в настоящем, а настоящее – в будущем. Легкий бриз воспоминаний и новый ветер перемен встречаются и с проворством чайки врываются в завтрашний день.

Фестиваль «АрхБухта. Oblivion» в 16 раз проводился Автономной некоммерческой организацией «Клуб Молодых Архитекторов» при поддержке Центра развития Байкальского региона (БАЙКАЛ. ЦЕНТР) группы компаний ВЭБ. РФ, а также благодаря помощи администрации Байкальского муниципального образования, ИРО «Союз архитекторов России», Иркутского национального исследовательского технического университета, Регионального творческого проекта «Голос улиц» и АНО «Живи на Байкале».

Генеральным партнером фестиваля выступает компания ООО «ГРИНВОРКТУЛС», спонсором фестиваля является компания ООО «Хрустальный».



^ Рис. 6. Команда Rebro. Арт-объект «Индустриальная труба»



^ Рис. 7. Команда О'крошка. Арт-объект «Reflect»



Излагается история фестиваля горнолыжников АРХИГЕШ, его особенности в нынешнем году. Приводится информация об участниках, победителях фестиваля, об интеллектуальной программе и неформальных мероприятиях. Авторы обратили внимание на возрастание веса профессионального компонента фестиваля. Ключевые слова: Архигеш-22; архитекторы-горнолыжники; Шерегеш; дискуссии; семинары; соревнования; Союз архитекторов РФ. / The article tells about the history of the ARCHIGESH Skiing Festival and its special features for this year. The information is given about the participants, the winners of the festival, the intellectual program and the informal events. The authors paid attention to the increasing presence of the professional component at the festival.

Keywords: Archigesh 2022; architects-mountain skiers; Sheregesh; discussions; seminars; competitions; Union of Architects of Russia.

Старый Новый Геш, или АРХИГЕШ-2022 / The Old New Gesh, or ARCHIGESH 2022

текст

Леонид Десятков

Уральский государственный архитектурно-художественный университет

Виктория Хныченкова

Свердловская организация Союза архитекторов России

text

Leonid Desyatov

Ural State University of Architecture and Art

Victoria Khnychenkova

Sverdlovsk organization of the Union of Architects of Russia

С 13 по 18 марта 2022 г. в пос. Шерегеш состоялся очередной ежегодный фестиваль ЛКА «Архигеш-2022». С приветственным словом и в поддержку фестиваля выступил президент Союза архитекторов России Николай Шумаков, высказавший пожелание участвовать в следующем фестивале.

Команда екатеринбургских архитекторов, видимо, не случайно называется АЗИ-ОПА. Есть что-то созвучное тому понятию, которое в неформальном народном лексиконе означает «внезапные, всеобъемлющие и продолжительные трудности, случившиеся неожиданно», короче – «опа». В далеком 2012 году мы уже были организаторами Архигеша. И что же? Сначала

в Шерегеше не выпал снег. В Геше? Нет снега? Аномалия, но мы в нее угадали. Но, несмотря на всеобщие сомнения в возможности проведения фестиваля, он состоялся. Правда, карнавальным спуском пришлось заменить парадом команд, прошедшим на чистой асфальте перед гостиницей «Ольга»; зато бесснежье впервые загнало наши соревнования в Таштагол на гору Туманную. Отличное место! Жаль, что по графику мероприятий в последние годы никак не можем попасть туда снова.

И вот 2022-й, и опять АЗИ-ОПА – «паровоз» фестиваля. Ничего не предвещало сюрпризов. В ноябре 2021 даже провели инспекцию на открытие сезона в Шерегеше,

проверили: снег уже есть. В чем же «копаш»?

Идеи по возрождению традиции творческой клаузуры, проводившейся на ежегодных мероприятиях архитекторов-горнолыжников времен СССР были приняты на «ура», и не только уже немногочисленными, но деятельными участниками тех фестивалей. Идея создания некоммерческого фонда ЛКА тоже нашла всеобщее понимание и поддержку среди команд городов. Это придаст фестивалю финансовую самостоятельность. Теперь не только спонсоры и партнеры, но и сами клубы готовы финансировать свою творческую и спортивную деятельность. Поэтому 17-му фестивалю архитекторов и проектировщиков



^ АЗИ-ОПА (Екатеринбург) – организаторы фестиваля





России и было дано название «Старый Новый Геш».

И тут 24.02.2022, за три недели до начала вмешалась геополитика. Партнеры с импортными именами стали «спрыгивать» с разогнавшегося «поезда» фестиваля. Промопродукция заказывалась и успевала изготовиться в тот миг, когда цены уже готовились к прыжку в космос или вообще делали нереальным любое издание из-за отсутствия, казалось бы, обычных материалов и расходников. Конечно, эти мелочи жизни на фоне глобальной «опы» выглядели несерьезно, но только не для Азии. Для организаторов то самое «быть или не быть» – не просто цитата из классики, а конкретный вопрос

нашего слова и ответственности перед всеми ЛКА-шниками. Такое вот дежавю 2012 года...

В итоге – мы провели фестиваль! Впервые количество участников превысило триста человек из 13 городов России. Это команды из Екатеринбурга, Новокузнецка, Томска, Новосибирска, Иркутска, Омска, Тюмени, Санкт-Петербурга, Барнаула, Красноярска, Кемерово, Москвы и впервые – из Владивостока. Впервые на основные соревнования по слалому-гиганту на горных лыжах и сноуборде заявилось более двухсот спортсменов-любителей! Впервые проводили соревнования в два дня! Разыграно и вручено 38 комплектов наград в соревнованиях горнолыжников,



^ Александр Бармин – победитель конкурса клаузур. Фото Евгений Зыков



^ Валерий Цой рассказывает о перспективах развития горнолыжного курорта Шерегеш



^ Выезд участников Клазуры на площадку проектирования



> Церемония награждения.
Слалом женщины

сноубордистов, бильярдистов и теннисистов! Впервые проведена, а точнее, возрождена, творческая клаузура с презентацией проектов высокому жюри на непростую тему «приют в горах» на «Верблюдах», в уникальном месте Горной Шории. Первое место занял проект Александра Бармина из Екатеринбурга с его, в прямом смысле, взрывной идеей.

Состоялись традиционные встречи старых и новых друзей, конкурсы и музыкальные мероприятия, феерия на сцене ДК «Горняк» в день открытия, серьезные семинары и обсуждения проблем в современной архитектуре и творчестве. Обсуждались проблемы развития горнолыжного комплекса Шерегеш (В. В. Цой, Новокузнецк), перепрофилирования БЦБК и развития туризма в городе Байкальск

и на Байкале (Е. И. Григорьева, Иркутск), развития туркластера в Крыму (Н. И. Авдеенко), сохранения объектов культурного наследия (Л. В. Шашкина, Екатеринбург).

В командном зачете екатеринбуржцы обошли Новокузнецк и уже с более весомым результатом: как по очкам, так и по золотым медалям. Команда-победитель удостоена «Переходящего Бубна», который с этого года стал высшим призом фестиваля. Команда побеждает второй год подряд и, похоже, не собирается останавливаться.

Надолго ли? Никто не знает. Все команды растут, и не только по количеству участников. На сцене, на трассе, на всех площадках Архигеша. И это классно! Все подтягивают друг друга тем, что умеют что-то лучше, выразительнее и красивее. А это главное в движении

ЛКА – расти, соревнуясь со своими друзьями и единомышленниками в спорте, в профессии, в творчестве.

«Старый Новый Геш» проведен, и эстафета организаторов передана команде «ТОМАТЫ» из Томска. Пожелаем им удачи! А Фонду ЛКА становления и развития в решении задач поддержания творческой и спортивной деятельности архитекторов и проектировщиков всего мира!

РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЙ ЛКА 2022

Абсолютные чемпионы Горные лыжи слалом-гигант

Дельтман Лидия, Красноярск
Степанов Никита, Иркутск

Сноуборд слалом-гигант

Колупаева Ксения, Томск
Саяпин Игорь, Новокузнецк

Горные лыжи слалом-гигант Женщины 66+

Яценко Анна, Екатеринбург
Хныченкова Виктория, Екатеринбург
Крайняя Ольга, Новокузнецк

Женщины 61–65

Власова Светлана, Екатеринбург
Ершова Елена, Екатеринбург
Оголь Ольга, Кемерово

Женщины 56–60

Ерина Елена, Екатеринбург
Новикова Марина, Москва
Горнинская Татьяна, Новокузнецк

Женщины 46–55

Филатова Марина, Новокузнецк
Ямпольская Валентина, Екатеринбург
Бойвидова Инесса, Новосибирск

Женщины 36–45

Трубникова Елизавета, Новосибирск
Шашкина Ольга, Екатеринбург



^ Олег Власов (Екатеринбург)



^ Финал бильярдистов. Екатеринбург VS Кемерово



< Церемония награждения.
Слалом мужчины

Женщины 26–35

Саяпина Дарья, Новокузнецк
Шустерман Татьяна, С-Петербург
Ведерникова Марина, Екатеринбург

Женщины до 25

Дельман Лилия, Красноярск
Карышева Дарья, Новокузнецк
Зеленцова Арина, Иркутск

Мужчины 71+

Брусницын Владимир, Екатеринбург
Машонкин Анатолий, Барнаул
Клочков Вячеслав, Томск

Мужчины 66–70

Кондратович Владимир, Новосибирск

Мужчины 61–65

Власов Олег, Екатеринбург
Зыков Сергей, Кемерово
Бричев Александр, Новокузнецк

Мужчины 56–60

Цой Валерий, Новокузнецк
Климов Александр, Екатеринбург
Седачев Андрей, Омск

Мужчины 46–55

Десятов Леонид, Екатеринбург
Кипрушев Олег, Барнаул
Хамидулин Денис, Тюмень

Мужчины 36–45

Тагильцев Дмитрий, Новокузнецк
Маскаленко Александр, Новосибирск
Диндиенко Михаил, Барнаул

Мужчины до 35

Степанов Никита, Иркутск
Абрамов Никита, Томск
Козлов Константин, Красноярск

Сноуборд слалом-гигант

Женщины 36–50

Муравьева Елена, Москва

Женщины 26–35

Колупаева Ксения, Томск
Бричева Алина, Новокузнецк
Габидулина Рада, Новокузнецк

Женщины до 25

Митришкина Анастасия, Новокузнецк
Кадникова Валерия, Екатеринбург
Бежанова Анастасия, Барнаул

Мужчины 61+

Бармин Александр, Екатеринбург

Мужчины 46–60

Казанцев Андрей, Екатеринбург
Бежанов Павел, Барнаул

Конаков Олег, Новокузнецк

Мужчины 35–45

Саяпин Игорь, Новокузнецк
Попов Артем, Новокузнецк
Шиврин Виталий, Санкт-Петербург

Мужчины 26–35

Бричев Алексей, Новокузнецк
Павлов Алексей, Екатеринбург
Бублик Александр, Иркутск

Мужчины до 25

Зубов Артем, Екатеринбург
Скуратенко Сергей, Красноярск
Ахметов Арсений, Екатеринбург

Настольный теннис

Женщины

Свитич Людмила, Новокузнецк
Салосина Елена, Екатеринбург
Григорьева Елена, Иркутск

Мужчины

Тиманов Павел, Новокузнецк
Зуев Сергей, Екатеринбург
Ведерников Артем, Екатеринбург

Бильярд

Брусницын Владимир, Екатеринбург
Фахрутдинов Максим, Кемерово
Демков Сергей, Иркутск

Творческая клаузура

Бармин Александр, Екатеринбург
Тиманов Павел, Новокузнецк
Филатова Марина, Новокузнецк

v Перед стартом



^ Команда Иркутска

В информации освещаются основные архитектурные события и конкурсы, прошедшие в Москве, Норильске, Красноярске и Иркутске за 4 месяца 2022 г.

Ключевые слова: Норильск-2035; архитектор Б. М. Кербель; Иркутское кадетское училище; дискуссия; мастер-классы; Пленум САР; конференция./

This section covers the main architectural events and competitions held in Moscow, Norilsk, Krasnoyarsk and Irkutsk during the first 4 months of 2022.

Keywords: Norilsk 2035; architect B. M. Kerbel; Irkutsk Cadet School; discussion; master classes; UAR Plenary Meeting; conference.

22 марта

определены победители открытого международного конкурса на создание архитектурно-планировочной концепции реновации города Норильска до 2035 года.

Заказчиком конкурса выступила АНО «Агентство развития Норильска», исполнителем ООО «ЦЕНТР ЛАБ».



1 место занял КОНСОРЦИУМ ПОД ЛИДЕРСТВОМ ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (Москва, Россия). **ЧЛЕНЫ КОНСОРЦИУМА:** ООО «АБТЬ» (Москва, Россия); SELARL PPX (Париж, Франция); Bartenbach AG (Альдранс, Австрия); НИЦ «Строительство» (Сергиев Посад, Россия); ООО «Ситимейкерс» (Москва, Россия); ИП **Леонов А. А.** (Дубна, Россия).



2 место – у КОНСОРЦИУМА ПОД ЛИДЕРСТВОМ ГАУ «НИ и ПИ Градплан города Москвы» (Москва, Россия).



3 место занял КОНСОРЦИУМ ПОД ЛИДЕРСТВОМ АО «Территориальный градостроительный институт «Красноярскгражданпроект» (Красноярск, Россия). Подробную статью о работе красноярской команды читайте в этом номере пб.

<https://norilsk2035.ru/>

25 февраля

Иркутский Дом архитектора расстался с книжным собранием Б. М. Кербеля, передав его Иркутскому областному художественному музею им. В. П. Сукачёва. 61 книга из личной библиотеки легендарного иркутского архитектора Бориса Михайловича Кербеля (1910–1992) поступила в фонды Иркутского художественного музея. Среди подаренных изданий – рукописные книги, книжные памятники, редкие фолианты по архитектуре, в том числе на иностранных языках, относящиеся к 1889–1985 гг. Ранее разрозненная владельческая книжная коллекция Кербеля обрела целостность и приобрела статус книжного памятника.



Борис Михайлович Кербель – видный сибирский архитектор, главный архитектор Иркутской области (1944–1970), основатель Иркутской организации Союза архитекторов СССР. Под его руководством был преобразован центр Иркутска, построены целые предместья на окраинах, обновлены генеральные планы других городов области. Кербель проектировал и строил поликлиники, кинотеатры, санатории, жилые дома, ставшие неотъемлемой частью улиц и площадей обновленного Иркутска.

После смерти архитектора в 1992 г. его уникальная личная библиотека была завещана нескольким организациям. Большая часть (ок. 700 экз. 1854–1985 гг. издания) была отправлена на хранение в библиотеку Иркутского художественного музея: издания по культуре и искусству, а также художественная литература, книги на иностранных языках. Оставшиеся книги по архитектуре переданы в Иркутскую региональную организацию Союза архитекторов России. В 2005 г.

в Иркутском Доме архитектора был открыт Музей архитектуры. Впервые горожанам на выставках музея предстало наследие Бориса Кербеля. Но отсутствие условий для сохранения ценных экземпляров не позволило сохранить это направление деятельности ИРО СА в стенах Дома архитектора.

4 марта

в продолжении серии мастер-классов иркутских архитекторов выступили Полина Заславская, Анастасия Холявко и Валентина Казакова, архитекторы Сибирской лаборатории урбанистики. Обладатели Гран-при фестиваля ЗВС-21 поделились опытом участия во Всероссийском конкурсе создания комфортной среды в малых городах.

24 марта

в ИРНТУ прошла научно-практическая конференция «Байкал-Эко*логика 2040» – первый этап Зимника-2022 (второй этап запланирован на июль и пройдет в городе Байкальске).

14 апреля

в ИДА состоялось выступление архитектора и художника Сергея Демкова ОБРАЗЫ И ЗНАКИ о проектировании и реализации памятников, знаков и стел.

19 апреля

в ИДА в продолжение цикла действий по спасению здания **Иркутского кадетского училища** прошла презентация **студенческих работ** на тему приспособления здания под функции общеобразовательной школы.



В то же время на запрос Фонда общественного контроля «В поле зрения» СЛУЖБА ПО ОХРАНЕ ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ **12 мая** ответила: «В результате комплексного изучения объекта Службой принято решение об отказе во включении в «Перечень выявленных объектов культурного наследия, расположенных на территории Иркутской области» объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия «Бывшее главное здание

Кадетского училища», расположенного по адресу: Иркутская область, г. Иркутск, ул. Советская, 176 (наименование: казарма инв. № 15) в связи с тем, что историко-культурная ценность объекта в настоящее время не была подтверждена».

21 апреля

в выставочном зале Центрального Дома архитектора одновременно прошли два важных мероприятия, приуроченных к **90-летию** отечественного Союза архитекторов: **IV Пленум Союза архитекторов России** и XXX Конференция Союза московских архитекторов. Совместное заседание было посвящено главному архитектурному событию года – 90-летию юбилею Союза архитекторов. На знаменательном мероприятии, посвященном теме «Союзу 90 лет. Что нужно успеть до 100», присутствовали 118 делегатов. 45 членов Правления СА России участвовали в Пленуме. В рамках встречи участникам и гостям были представлены доклады президента СА России и СМА Н. И. Шумакова, главного редактора журнала «Архитектурный вестник» Д. Е. Фесенко, первого вице-президента СА России В. П. Бакеева, председателя совета по градостроительству СА России Е. А. Гурвича, вице-президента СА России А. В. Кафтанова. В решения Пленума и Конференции, кроме всего прочего, был записан следующий пункт: «Поддержать усилия института НИИТИАГ по сохранению этого учреждения и его коллектива. Ходатайствовать перед Минстроем России о возвращении НИИТИАГ статуса самостоятельной научной организации».

<https://moscowarch.ru/news/2022/12132/>

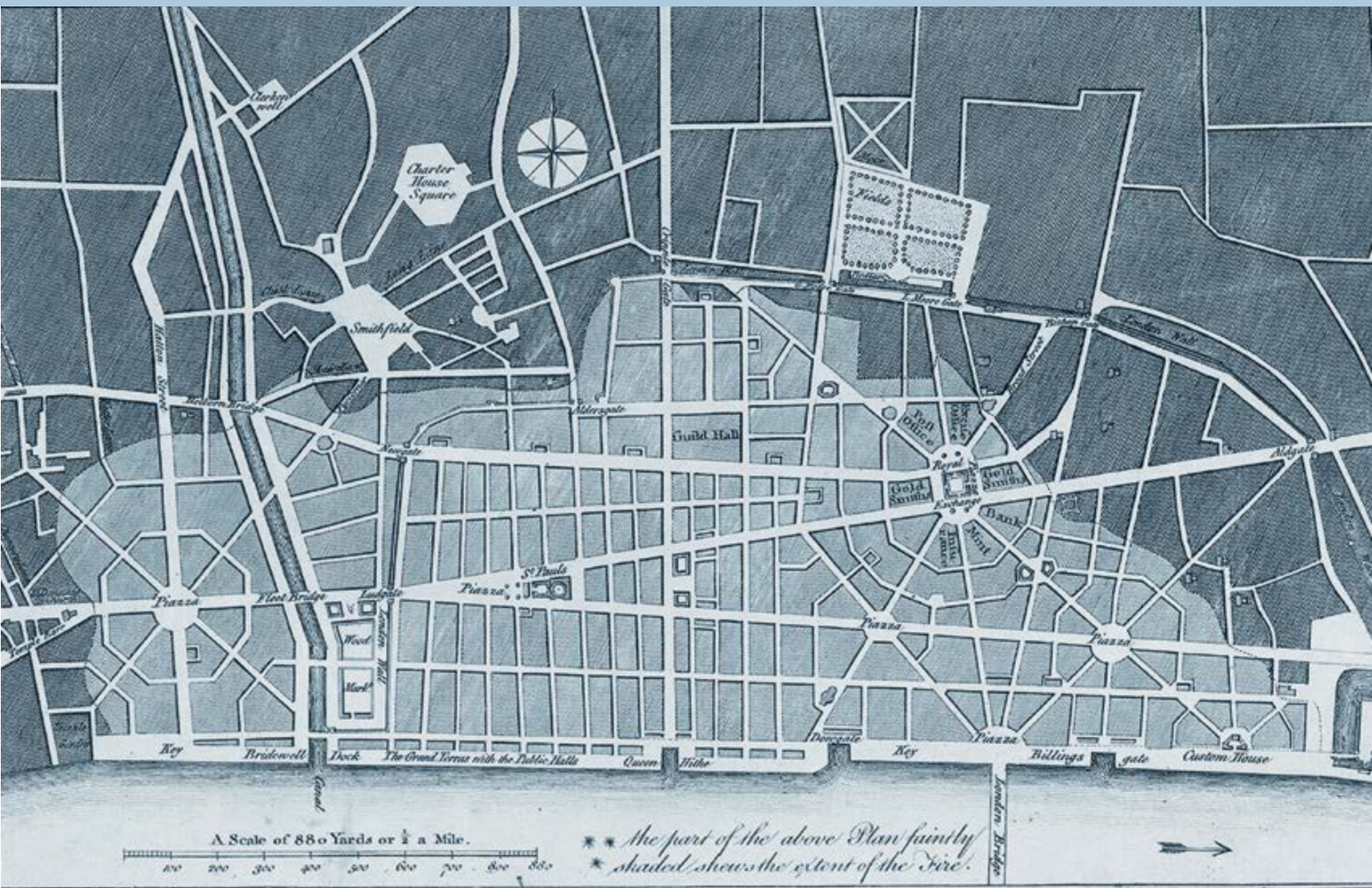


26 мая

на отчетно-выборной конференции Красноярского местного отделения СА России 78 архитекторов единогласно избрали председателем правления Сергея Федоровича Ямалетдинова, доцента Института архитектуры и дизайна СФУ.



линейность / linearity



S: Christopher Wren's Plan for rebuilding the City of London after the dreadful Conflagration in 1666.

В статье рассмотрено понятие линейности применительно к объектам различного масштаба, от единичного города до макрорегиона Евразия. Показано, что традиционное понимание линейности в современном информационном обществе требует расширенного понимания. На основе исторического материала об истории Великого шелкового пути выдвинуто предположение о высоком уровне доверия как необходимом условии линейности.

Ключевые слова: архитектура; урбанистика; история; социальная психология; Великий шелковый путь; Большая Евразия; доверие.

The article considers the concept of linearity in relation to objects of various scales, from a single city to the Eurasian macroregion. It is shown that the traditional understanding of linearity in the modern information society requires a more extended understanding. Based on the material on the history of the Great Silk Road, an assumption was made about a high level of trust as a necessary condition for linearity.

Keywords: architecture; urban studies; history; social psychology; The Great Silk Road; Greater Eurasia; trust.

Принцип линейности / The principle of linearity

текст
Константин Лидин /
text
Konstantin Lidin

Введение

Слово «линейность, линейный город» – один из тех терминов, которые кажутся осмысленными как бы сами по себе. Город, вытянутый вдоль дороги (например, железной), вдоль берега реки или моря, вдоль общей оси группы промышленных предприятий – вот что значит «линейный город». Именно такое определение давали основатели данной концепции в конце XIX – начале XX вв. Артуро Сори-и-Мата в Мадриде не удалось реализовать планы линейного города, а Николаю Милютину – удалось, и на карте СССР появилось реальные города линейного типа. Крупнейший из них – Волгоград – до сих пор растянут вдоль берега Волги, так что его ширина меньше длины в 11–12 раз. По тому же принципу в период советской индустриализации было спланировано еще несколько городов; большинство из них и сегодня успешно развиваются в пропорциях линейности.

Концепция, согласно которой структура города диктуется нуждами транспортной системы, продолжает воплощаться в проектах современных урбанистов. Но само понятие линейности размывается по мере того, как быстро растет роль потоков информации по сравнению с потоками товарно-сырьевыми. Железная дорога, автомагистраль, речные и морские транспортные артерии – важные, но далеко не единственные линии, вдоль которых строится структура городской ткани. Потоки документов, денег, аналитических и управляющих сигналов играют все более значительную роль в жизни города. Но эти потоки целиком находятся в виртуальном пространстве интернета и радиосвязи. Они не отражаются на застройке города, на рисунке его улиц и общественных пространств, они невещественны и никак не соотносятся с бетоном, стеклом и железом.

Определение линейного города, которое было четким и ясным сто лет назад, сегодня выглядит гораздо более расплывчато. Порт Роттердама, крупнейший в Европе, вытянут вдоль Каландканала с пропорцией 40 × 2,5 км, но логистическая служба порта (одна из четырех крупнейших в мире) распределена по огромной территории, далеко выходящей за пределы города, страны и Европы.

Понятие линейности настойчиво требует анализа и пересмотра в соответствии с реалиями информационной эпохи.

1. Линейная Евразия Средневековья

Согласно общепринятой «школьной» картине, культурная история Евразии выглядит как чередование взлетов и провалов. Греко-римская античность была, конечно же, взлетом. Мудрые греки придумали философию, демократию и построение войск фалангой. Римляне придумали римское право, бетон и общегосударственную дорожную сеть. Затем на тысячу лет наступила «темная ночь Средневековья», вплоть до нового взлета в виде Ренессанса. Особенно густая тьма образовалась между V и X веками. Позже начались Крестовые походы и связанное с ними восхождение к грядущему рассвету.

Разумеется, подобная картина слишком проста, чтобы быть реальной. Она и возможна только потому, что европейская традиция в исторической науке игнорирует множество локальных и региональных культур, которые как раз и достигали расцвета в «темные века». Особенно несправедливо в этом отношении выглядит история Сибири. Сибирь вплоть до Нового времени выглядит таким диким краем тайги, болот и пустынь, по которому бродит горстка малочисленных кочевых народностей. Их культуры, конечно, тоже достойны сохранения. Но, при всем уважении, они бесконечно далеки от главного потока евразийской истории – городской, технологической, имперской [1; 2].

В конце XII – начале XIII века н. э. великий персидский поэт азербайджанского происхождения Низами Гянджеви (из города Гянджа) написал серию классических поэм Хамсе, объединенных образом царя, воина и философа Искандера. Прототипом образа стал легендарный Александр Македонский. В отличие от реальной исторической фигуры, Искандер у Низами совершает паломничество в Мекку (хадж), принимает ислам, воюет с русскими и чернокожими египтянами и доходит до Индии и Китая.

В поэме «Искандер-наме» Александр идет походом через Сибирь и обнаруживает в стране Хирхиз, в верховьях Енисея идеальный город. Этот город райски прекрасен,



а его жители познали способ жизни без конфликтов, лжи, насилия и рабства, без частной собственности, правителей и жрецов. Все жители этой сибирской Утопии равны в своих правах.

И увидел он город прекрасного края.
Изобильный, красивый, – подобие рая.
К въезду в город приблизился царь. Никаких
Не нашел он ворот, даже признака их.
Он увидел нарядные лавки; замков
Не висело на них, знать, обычай таков!
Горожане любезно, с улыбкой привета
Чинно вышли навстречу Властителю света.
И введен был скиталец, носивший венец,
В необъятный, как небо, лазурный дворец.
Пышный стол горожане накрыли и встали
Пред столом, на котором сосуды блистали.

Познакомившись с социальным устройством и этикой «идеального города», Искандер в тоске и ужасе вспоминает свою собственную жизнь, полную кровавых войн и насилия:

Если правы они, ложь свою ты пойми!
Если люди они, нам ли зваться людьми?
Если б ведать я мог о народе прекрасном,
Не кружил бы по миру в стремленье напрасном...
Сей страны мудрецов я проникся бы нравом.
Я бы мирно дышал в помышлении правом [3].

При всей фантастичности сюжета «Искандер-наме», факт существования сибирских городов в раннем средневековье вполне достоверен. Имеется немало свидетельств от арабских и персидских путешественников, посещавших бассейн Иртыша, Енисея и Ангары в VIII–XIV вв. Араб Тамим ибн Бахр ал-Муттаваи в конце VIII или в начале IX в. (но точно до 820 г.) совершил путешествие из города Тараз на реке Талас до столичного города уйгуров Орду-балык на р. Орхон. Именно здесь тогда проходила западная граница Уйгурского каганата – огромной империи, простиравшейся от Иртыша до Тихого океана [4].

Тамим ибн-Бахр ал-Муттаваи описал следы древнего города возле озера Зайсан где-то на Юго-Западном Алтае. Этот город был разрушен еще до прихода тюрков в Южную Сибирь в первые века н. э.

Далее ал-Муттаваи пишет о своем посещении уйгурской столицы («города царя») с двенадцатью огромными воротами, множеством базаров и толчеей людей самых разных наций и верований. Путешественник свидетельствует, что в стране хакана тогузгузов (то есть, кагана уйгуров) уже существовала система государственных почтовых трактов со станциями, сменными лошадьми и ямщиками – вопреки распространенному мнению, что ямскую повинность впервые ввели монголы в империи Чингизидов. Заметим, кстати, что система государственных дорог в Римской империи была в несколько раз меньше по протяженности и проще по организованности.

В период своего расцвета каганат уйгуров на западе граничил с государствами Западной Сибири (Карлукским и Кимакским), с арабской империей Аббасидов, а через них – с Византией, землями русов, хазаров и болгар и дальше, в Европу. На юго-востоке уйгурский каганат граничил с Тибетом, китайской империей Тан и дальневосточным государством Бо-Хай. Именно через него уйгурский каганат торговал с Японией (до того, как наступила эпоха Хэйан и началась трехсотлетняя изоляция Японии). Таким образом, существовал сплошной пояс торговых и культурных связей – от Японии до Западной Европы. Истинный расцвет этого торгово-культурного пути пришелся на IX–XII века. По этому тракту перемещались нефрит и пушнина, рабы и лошади, золото и серебро, а также передовые для того времени технологии. По этому пути в Среднюю и Ближнюю Азию, а затем и в Европу попали шелк и бумага, арбалеты, порох и китайское искусство градостроительства по прямоугольной сетке с использованием стандартизованных блоков.

В последующие века завоевания Чингиз-хана и междоусобицы чингизидов, упадок среднеазиатских культур, падение Византии – все это привело к тому, что евроазиатский пояс распался на отдельные фрагменты, а затем и вовсе утратил свое значение. Роль связующего звена между частями света перешла к морским путешествиям эпохи Великих географических открытий.

^ Реконструкция столицы Уйгурского каганата Орду-балык из китайского исторического сериала «Оружейная палата бракона» (2018 год). Скорее всего, город выглядел именно так. Сходство с Запретным городом в Пекине не случайно – китайские методы планировки городов по прямоугольной сетке распространялись вдоль Великого шелкового пути и успешно применялись в самых различных странах и государствах



< Не следует думать, что идея линейных городов впервые возникла в XX веке. Санкт-Петербургский архитектор шотландского происхождения Вильям Гесте возглавил Строительный комитет при Министерстве внутренних дел в 1806 году. Под его руководством были разработаны генеральные планы строительства почти 500 российских городов, в том числе Нижнего Новгорода, Красноярска, Томска, Омска и так далее.

План застройки города Черкассы в Киевской губернии (1813 год) отличается особенно заметной линейностью – впрочем, как и многие проекты В. Гесте

2. Линейная Евразия Новейшего времени

В XIX веке европейская археология обратила внимание на культуру азиатского средневековья. В 1877 году знаменитый немецкий географ, геолог и путешественник Барон Фердинанд Пауль Вильгельм фон Рихтгофен ввел термин «Великий шелковый путь» и прошел по нему вплоть до Китая. Еще через восемьдесят лет (в 1959 г.) французский генерал и президент Пятой республики Шарль де Голль выступил с программной речью, в которой предложил концепцию Большой Европы «от Атлантики до Урала». Еще полвека спустя была выдвинута концепция Большой Евразии «от Лиссабона до Владивостока» – единого торгово-экономического конструкта в рамках Евразийского континента, с распространением его интересов на Северную и Восточную Африку, а также на острова Тихого океана, вплоть до Индонезии и Австралии [5].

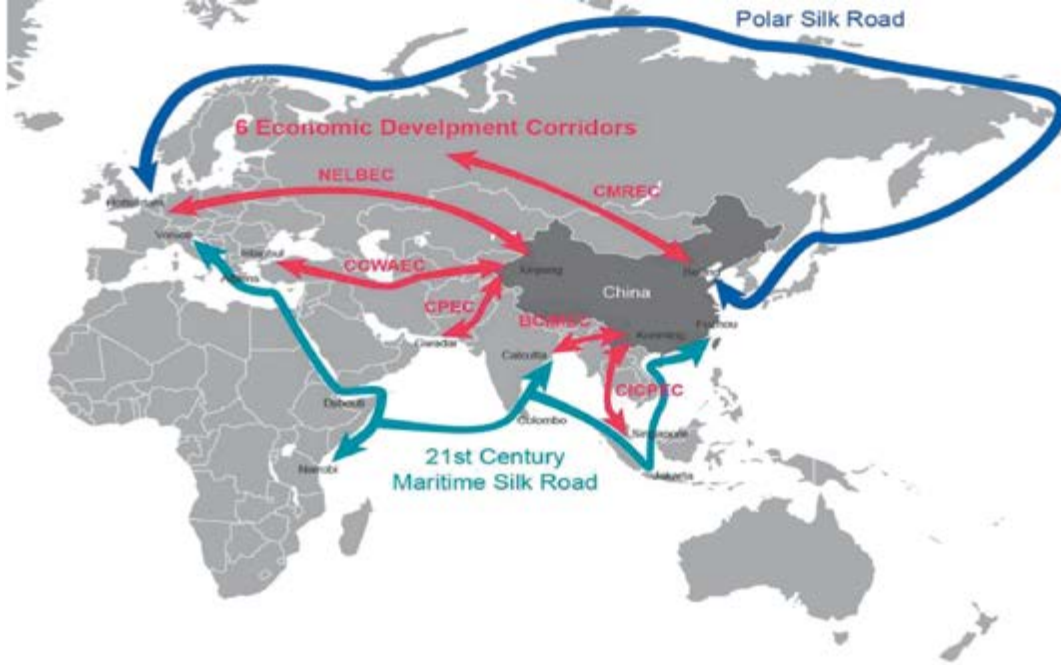
Идея создания единого линейного пространства в масштабе всего континента доказала свою эффективность еще тысячу лет назад – и вот она снова обсуждается на разных уровнях. Сегодня в рамках этой идеи предлагаются различные проекты: концепция «Один пояс – один путь» (инициатива Китая), «Агрессивное развитие инфраструктуры» (план Мишустина – Хуснуллина), вторая нитка Транссиба, развитие Северного морского пути и так далее [6].

Возникает закономерный вопрос: почему же до сих пор эти прекрасные идеи не нашли реального воплощения? Подсчитано, что одно только соединение в единый коридор железнодорожных систем Китая и России с европейской сетью позволит кардинально сократить сроки доставки товаров из «мастерской мира» – Юго-Восточной Азии – в Европу. С 30–35 дней (при доставке грузов морским путем через Индийский океан и Суэцкий канал) путь сократится до 10–15 при соответствующем удешевлении. Стоимость перевозок дополнительно снижается за счет уменьшения страховых сумм – ведь сухопутные перевозки гораздо безопаснее морских [7]. Да и культурный обмен мог бы значительно оживиться при наличии такого коридора. Но несмотря на очевидные экономические выгоды, коридора так и нет. По-видимому, причина носит не экономический характер.

В трактате арабского путешественника Абу-ль-Касима Убайдаллаха ибн Абдаллаха ибн Хордадбега «Книга путей и стран» (IX век) отдельным пунктом рассказано, что важнейшую роль в связях Европы и Азии играли купцы «ар'-Разанийя, которые говорят по-арабски, по-персидски, по-румийски, по-франкски, по-андалузски, по-славянски» [8]. Эти люди по большей части придерживались очень строгого варианта иудаизма, который, как у русских староверов, запрещал обман и нечестную игру в торговле. В результате «честное купеческое слово» этих людей имело вес и вызывало доверие на всем огромном пространстве от Чаньяна до Рима и Андалузии [9].

Пожоую функцию Ибн Хордабех отмечает также у группы купцов христианской веры – ар-Рус, которых он называет «разновидностью славян (джине)». Эти люди осуществляют торговлю пушниной, оружием и прочими товарами между обширными землями славян и Западной Европой.

В ту же эпоху, когда создавались книги арабских географов, были написаны заметки китайского путешественника Сюань-Цзана «Записки о западных странах [эпохи] Великой Тан». Главным образом Сюань-Цзан странствовал по многочисленным княжествам и государствам Индии. Субконтинент в этот период жил весьма бурной политической жизнью: государства и империи непрерывно создавались и распадались на фоне постоянных вторжений с севера и запада. При этом индийские купцы оставались желанными гостями и в Китае, и в арабских странах. Грузенные пряностями и драгоценными камнями, дорогими сортами древесины, индиго и лекарственными снадобьями корабли индусов, сшитые веревками вместо гвоздей, плавали от Индонезии до Аравийского полуострова. Этому в большой степени способствовала репутация индусов как людей честных и миролюбивых. Сюань-Цзан пишет: «Что касается нравов, то, хотя по характеру они горячие, в устремлениях своих очень честны. Стремясь к достатку, не наживают его неправедно. В делах чести достаточно деликатны. Они страшатся совершения грехов перед лицом посмертного воздаяния, легко относятся к занятиям земной жизни. Они не склонны к вероломству, почитая за святое верность своему



The Belt and Road Initiative (BRI)

Source: <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>

< Инициатива «Один пояс – один путь» включает в себя не только реанимацию Великого шелкового пути. Это масштабный план, призванный решительным образом повысить линейность всего континента Евразии сразу по нескольким маршрутам. Разумеется, в первую очередь будут развиваться те из них, которые будут вызывать максимальное доверие инвесторов

слову. В делах управления весьма порядочны, притом что обычаи и нравы мягкие» [10, с. 65].

Заметим, что много столетий спустя подобную роль играла репутация генуэзских и венецианских банкирских домов в эпоху Великих географических открытий – и с теми же результатами построения крупномасштабной системы связей между странами и континентами.

3. Линейность и параметры информационного потока

Но вернемся к понятию линейности. Что послужило ключевым фактором, определяющим линейность, транзитность огромного евроазиатского региона в «золотую» эпоху Шелкового пути? Что было утрачено после монгольского нашествия?

Попробуем свести все разнообразие товарно-денежных, человеческих и культурных потоков, входящих в понятие линейности, к единому параметру. Очевидно, таковым может служить только информация (не энергия и не какое-либо вещество). Примем определение: линейность территории, города, агломерации или любого другого объекта определяется его возможностью участвовать в формировании интенсивных информационных потоков [11]. Если рассматриваемый объект способствует движению информационного потока – значит, его линейность высока. Если препятствует, тормозит – это не линейный объект. При этом неважно, о каком носителе информации идет речь. Эффективно работающая товарная станция, транспортный хаб, узел движения денег (биржа, банк, центр операций с криптовалютой и т. д.), пассажирский терминал – все это линейные объекты. Соответственно, чем большую роль в жизни города играют линейные объекты, тем более линейным является и сам город.

В качестве примера нестандартного использования понятия линейности можно рассмотреть город Томск. В XVIII веке город был крупным транспортным узлом Сибирского тракта на пути из Москвы в Кяхту и далее – в Монголию и Китай. Но в конце XIX века при прокладке Транссиба дорога прошла южнее, и ветка до Томска получилась тупиковой. Казалось, город обречен на упадок. Но сегодня Томск превратился в крупнейший научно-образовательный центр с высокорейтинговыми

университетами, институтами и мощным потоком студентов. Товарно-денежный поток времен Сибирского тракта успешно заместился научным, образовательным и технологическим информационным потоком – менее осязаемым, но не менее важным для функционирования города.

Количество информации, протекающее через территорию, чрезвычайно важно для формирования ее линейности. Но не менее важным параметром является качество этой информации, то есть ее достоверность (релевантность, адекватность). В наиболее обобщенной форме качество информационного потока выражается в уровне доверия [12]. Доверие является тем самым ключевым параметром, который определяет возможность функционирования объекта (страны, региона, города, квартала) в линейном режиме. Если уровень доверия низок, преобладают тенденции к замкнутости, самоизоляции, блокированию всех связей с окружающим миром. Именно так «золотой век» Великого шелкового пути сменился упадком: перед лицом монгольского нашествия государства и города Шелкового пути не смогли объединиться. Им не хватило доверия друг к другу, и они одно за другим пали под ударами внешней силы (а многие и присоединялись к ней в надежде принять участие в ограблении соседей).

В нашем сегодняшнем мире с доверием совсем нехорошо. Социологическая лаборатория Эдельмана уже много лет измеряет уровень доверия в 30 странах мира и выпускает свой «Барометр доверия» для всеобщего пользования [13]. Отчет за 2021 год (вышел в 2022) озаглавлен «Порочный круг недоверия». В отчете показано беспрецедентное падение уровня доверия граждан к основным социальным институтам – государству, церкви, средствам массовой информации. В среднем 76% опрошенных считают, что лживые новости в СМИ используются как оружие в мировой гибридной войне. Больше половины считают, что правительства не способны решить проблемы, стоящие перед обществом. Около 60% не верят, что какие-либо общественные структуры способны адекватно ответить на угрозы сегодняшнего дня – пандемию COVID, изменения климата, экономические кризисы, безработицу, рост расизма и так далее. Общий уровень социальной тревожности стремительно

> Тем временем арабский мир также выдвигает инициативы, основанные на принципе линейности. В 2021 году Министерство транспорта ОАЭ представило проект линейного города SkyWay (SkyWay Linear City). В качестве наглядного примера размещения был выбран труднодоступный для строительства остров Al Hudaibat Island к югу от центра Абу-Даби в Объединённых Арабских Эмиратах



растет, а доверие к идеям демократии так же стремительно падает.

Катастрофической утраты доверия пока что избежали бизнес-структуры, негосударственные организации и научная сфера. От них люди ждут помощи в решении своих проблем и на них надеются. Но ни у одной из этих сил нет физической возможности возглавить сильные социальные изменения. Лидерство в преобразованиях общества не входит в компетенцию бизнеса, науки или НГО.

Впрочем, не все так плохо. Согласно отчету Барометра доверия, в странах Юго-Восточной Азии и Арабского Востока картина заметно другая. Здесь лидирует Китай, где доверие к правительству, национальной системе здравоохранения, Национальному банку и СМИ составляет 60–90% и продолжает расти. В «Клубе доверяющих» также Индия, Сингапур, Индонезия, ОАЭ, Саудовская Аравия, Малайзия и Таиланд. Интересно, что в этих же странах показан рост доверия к международным организациям – ООН и ВОЗ. Это означает, что страны «Клуба доверяющих» в значительной степени готовы к международному сотрудничеству, в отличие от лидеров недоверия, среди которых США, Япония и почти все страны Западной Европы.

К сожалению, согласно опросам Барометра доверия, Россия находится на минимальном краю спектра доверия – в «Клубе недоверчивых». Ни правительство, ни социальные институты, ни, тем более, международные организации с точки зрения большинства россиян не достойны доверия.

Такой результат настораживает. Перспективы евразийского сотрудничества тесно связаны с уровнем доверия. Само это сотрудничество слишком выгодно, чтобы от него отказаться – евразийский пояс будет формироваться в любом случае. Но его реализация возможна в нескольких вариантах, часть из которых проходит по территории Южной Сибири, а часть огибает ее. Разумеется, прокладка маршрутов через множество таких разнообразных стран, как Пакистан, Афганистан, Казахстан, Таджикистан, Иран, Турция с их непростыми отношениями и вековыми претензиями друг к другу – это совсем непростая задача. Фактически выбор оптимально-

го варианта реализации Евразийского коридора (Нового Шелкового пути) будет определяться тем, какой из маршрутов пройдет через земли с наибольшей линейностью. Иначе говоря, какой из вариантов будет вызывать максимальное доверие у инвесторов и участников этого гигантского проекта – тот и получит максимальные шансы на реализацию.

Заключение

Мы живем в эпоху Четвертой научно-промышленной революции. Автоматизация и роботизация победным маршем движется по широкому фронту профессий, в том числе архитектурно-строительных. Промышленные 3D-принтеры уже печатают здания средней этажности за 15–20 часов, а технологии BIM (ПИМ, проектно-информационное моделирование) позволяют пройти путь от эскизного наброска до рабочей документации за 50–100 часов. При этом робот никогда не устает, не ошибается и не конфликтует с нормативными органами, а его виртуальная модель будущего строения неотличима от реального макета в натуральную величину, даже если эта модель размером с целый город.

По данным аналитиков, к 2037 году 47% работ, выполняемых людьми, будут осуществлять роботы. Трансформации подвергнутся даже те профессии, которые традиционно связаны с университетским образованием. По оценкам Всемирного экономического форума, в период с 2015 по 2020 годы во всем мире потеряно 7,1 миллиона рабочих мест, поскольку искусственный интеллект, робототехника, нанотехнологии и другие социально-экономические факторы заменят потребность в людях [14].

У архитекторов один из самых низких показателей замещения (1,8%). Менее чем одна пятидесятая доля труда архитекторов сегодня может быть передана машинам. В похожем положении находятся стилисты (2,1%), аэрокосмические инженеры (1,7%), кураторы выставок (0,7%), микробиологи (1,2%), театральные визажисты (1%), антропологи (0,8%) и хореографы (0,4%). Все эти профессии характеризуются тем, что значительную роль в них играют «мягкие навыки» – работа с эмоциями, взаимоотношения с людьми, конструирование и трансляция образов. Все эти профессии требуют высокого уровня

РАЗНИЦА В УРОВНЕ ДОВЕРИЯ МЕЖДУ США И КИТАЕМ

Процент доверия для каждой страны



> Уровень доверия, согласно Барометру Эдельмана, растет в странах Юго-Восточной Азии и стремительно падает на «глобальном Западе». По мнению экспертов, это угрожает социальным коллапсом – распадом общественных институтов и превращением социальной структуры в бесструктурную «социальную плазму». Естественно, ни о какой линейности в этом случае не может идти и речи

доверия между участниками, так как во многом опираются на субъективные критерии. Принимая то или иное решение, специалист очень многое не может обосновать какими-то объективными законами и правилами. Самое главное в проектом решении должно быть принято на веру, на основе доверия к профессиональной репутации специалиста.

Сама профессия архитектора содержит значительный элемент линейности. Архитектор по долгу профессионализма пропускает сквозь себя огромные потоки информации самого различного свойства. Эрудиция, готовность к непрерывному пожизненному обучению, чуткость к социальным течениям и трендам, определенный (и немалый) уровень нестяжательства и профессионального самоуважения – это основа репутации архитектора. Если утратить эту основу, появляется шанс угодить в те самые 1,8%, которые как раз могут быть заменены компьютерами и роботами в новом мире, насыщенном линейностью.

Литература

1. Йегер, О. Всемирная история : в 4 т. Изд. испр. и доп. – Санкт-Петербург : Специальная литература, 1997–2002
2. Roberts, J. M.; Westad, Odd Arne (2013). *The Penguin History of the World* (Sixth ed.). New York : Penguin Books
3. Низами, Г. Искендер-намэ / Пер. К. Липскерова. – Москва : Гослитиздат, 1953. – С. 670–675
4. Кызласов, Л. Р. Городская цивилизация Средней и Северной Азии : исторические и археологические исследования. – Москва : Восточная лит., 2006. – 360 с.
5. Minorsky, V. Tamim ibn Bahr's Journey to the Uyghurs // *Bulletin of the School of Oriental Studies*. 1948. Vol. 12. Pt. 2
6. Восточный поворот : дискуссионный клуб ПБ // Проект Байкал. – 2022. – 71. – С. 14–18
7. Emerson, M. (2014). *Toward a Greater Eurasia: Who, Why, What, and How?* *Global Journal of Emerging Market Economies*, 6(1), 35–68
8. Ибн Хордадбех. Книга путей и стран / Пер. с араб., коммент., исслед., указ. и карты Н. Велихановой; АН АзССР, Ин-т востоковедения. – Баку : Элм, 1986. – 428 с. : карт.
9. Гойтейн, Ш. Д. *Jews and arabs : Их связи на протяжении веков* / Пер. с англ. Н. Б. Кондыревой. – Иерусалим : Гешарим ; Москва : Мосты культуры, 2001. – 285 с.
10. Сюань-цзан. Записки о западных странах [эпохи] Великой Тан (Да Тан си юй цзи) / Пер. с кит. и коммент. Н. В. Александровой ; Россий-

ская акад. наук, Ин-т востоковедения. – Москва : Восточная литература, 2012. 463 с. : илл.

11. Lidin, K. L.; Meerovich, M. G.; Bulgakova, E. A.; Zabelina, S. A. *Information Flows Balance and Price of Real Estate* // *Journal of Advanced Research in Law and Economics. Economics*. – 2017. – № 8. – P. 496–504
12. Богатов, М., Елисеев, С., Лидин, К., Хоменко, А., Якобсон, А. Региоцентричный подход к реализации евроазиатского транспортного коридора // *Проблемы Дальнего Востока*. – 2006. – № 6. – С. 60–68
13. Edelman Trust Barometer. *Global report*. – URL: <https://www.edelman.com/trust/2022-trust-barometer>
14. *The Future of Jobs Report 2020*. – Geneva : World Economic Forum, 2020. – 162 p.

References

- Bogatov, M., Eliseev, S., Lidin, K., Khomenko, A., & Yakobson, A. (2006). Region-centric approach to the implementation of the Eurasian transport corridor. *Problems of the Far East*, 6, 60-68.
- Edelman Trust Barometer. *Global report*. (2022, January 24). Edelman. Retrieved from <https://www.edelman.com/trust/2022-trust-barometer>
- Emerson, M. (2014). *Toward a Greater Eurasia: Who, Why, What, and How?* *Global Journal of Emerging Market Economies*, 6(1), 35–68.
- Goitein, Sh. (2001). *Jews and Arabs: Their contacts through the ages* (N. B. Kondyeva, Trans.). Jerusalem: Gesharim; Moscow: Bridges of Culture.
- Ibn Khordadbeh (1986). *The Book of Ways and Countries* (N. Velikhanova, Trans.). Baku: Elm.
- Kyzlasov, L. R. (2006). *Urban civilization of the Middle and North Asia: Historical and archaeological research*. Moscow: Vostochnaya literatura.
- Lidin, K. L., Meerovich, M. G., Bulgakova, E.A., & Zabelina, S.A. (2017). *Information Flows Balance and Price of Real Estate*. *J. Adv. Res. L. Eco.*, 8, 496–504.
- Minorsky, V. (1948). *Tamim ibn Bahr's Journey to the Uyghurs*. *Bulletin of the School of Oriental Studies*, Vol. 12, Pt. 2.
- Nizami (1953). *Iskender-name*. (K. Lipskerov, Trans.). Moscow: Goslitdat.
- Roberts, J. M., & Westad, O. A. (2013). *The Penguin History of the World* (6th edition). New York: Penguin Books.
- The Future of Jobs Report 2020* (2020). Geneva: World Economic Forum.
- Tkacheva, M. (2022). *The eastern turn*: PB discussion club. *Project Baikal*, 19(71), 14-18.
- Xuanzang (2012) *Notes on the Western Countries [of the Epoch] of the Great Tang (Da Tang xi yu chi)* (N. V. Aleksandrova, Trans.). Moscow: Vostochnaya literatura.
- Yeager, O. (1997-2002). *World History: in 4 volumes*. Saint Petersburg: Special Literature.

Современный процесс урбанизации определяется многими факторами, среди которых важнейшую роль играет происходящая в мире транспортная революция, изменяющая ментальную географию континентов, метрику пространства и времени. Перспективы развития городов и межгородских коммуникаций на основе передовых информационных и транспортных технологий определяют новую урбанистическую реальность, в которой ключевой категорией развития городской цивилизации становится непрерывность.

Ключевые слова: город; коммуникации; транспортная революция; непрерывность; агломерация; электричество; нейросеть; городское развитие. /

Modern urbanization process is determined by many factors, among which the transport revolution plays the most important role, changing the mental geography of continents, the metric of space and time. The prospects of development of cities and intercity communications based on advanced information and transport technologies define a new urban reality, in which the key category of urban civilization development is continuity.

Keywords: city; communications; transport revolution; continuity; agglomeration; electricity; neural network; urban development.

Непрерывный город: пространство, время, движение / The continuous city: space, time, movement

текст

Леонид Салмин

Уральский
государственный
архитектурно-
художественный
университет /

text

Leonid Salmin

Ural State University of
Architecture and Art

Город-перцептрон

В современном мире города и связи между ними, особенно в высоко урбанизированном ландшафте, напоминают нейронные сети. Города – это локальные энергоинформационные узлы, своего рода «мега-перцептроны», а связи между ними – каналы разнообразных сетевых процессов. Сходство это сколь метафорично, столь и буквально. Город уже сам по себе есть сложнейший самообучающийся организм. На основе накопленного опыта разнообразной информации (транспортной, логистической, социальной, экономической, коммунально-бытовой, культурной, управленческой и др.) город находит оптимальные решения в сфере урбанистического развития и выстраивает через свои внутренние институты конкретные стратегии самоусовершенствования. Коммуникации между городами соединяют их в сети и, уже на уровне региональных связей, как бы фрактально воспроизводят модель городского организма в виде урбанистического «гипер-перцептрона».

В такой информационно-энергетической взаимointegrации города (в первую очередь расположенные на достаточно близких расстояниях друг от друга) могут находить общий ресурс развития в форме сетевой агломерации [1]. Это, как правило, касается не только объективно неравноправных отношений мегаполиса с городами спутниками, но и географического соседства соизмеримо больших городов в ландшафте того или иного региона. Как региональная урбанистическая «нейросеть» такое интегральное соседство как минимум удваивает социокультурные, экономические, информационные и прочие ресурсы города. «Города-перцептроны», связанные по меньшей мере плотным информационным обменом, испытывают синергичный эффект и прорабатывают в практиках своей повседневной жизни колоссальные статистические массивы информации (всевозможные данные big data), вышлифовывая на основе бесчисленных повторений и отборов правильные решения тех или иных вопросов.

Конечно, метафора нейросети дает несколько идеализированную картинку, реальное качество субъектности городов может ей противоречить. Конкретный город может по ряду причин необратимо стагнировать

или, например, проводить изоляционистскую политику, несовместимую с перспективами региональной интеграции и агломерационными слияниями. И все же успешно самообучающийся город XXI века – это город, активно ищущий и находящий свое место в сложной и богатой сети межгородских, региональных и даже глобальных связей.

Вектор глобальной урбанизации сегодня можно понимать как перспективу доведения уровня межгородских связей в мире до того состояния, когда вся плотно населенная поверхность планеты обнаружит себя как глобальная нейронная сеть, опирающаяся не только на каналы виртуальных коммуникаций типа интернета, но и на возможности физического обмена материальными ресурсами, на новейшие технологии транспортного сообщения и доставки, на суперэффективные средства преодоления пространств и расстояний.

Как на ладони

Двадцать три года назад в Екатеринбурге автор этого текста вместе с коллегами инициировали и проводили международную конференцию по урбанистическому развитию. Тема конференции звучала так: «Непрерывный город». Под непрерывностью имелся в виду целый ряд особенностей городского организма и его развития – как пространственных, так и временных. Участники конференции (среди которых, наряду с зарубежными специалистами, были такие ветераны отечественной архитектурной и урбанистической теории как Ю. П. Бочаров и В. Л. Хайт) активно обсуждали условия экономической, геополитической и социально-культурной конкуренции городов в связи с их самопозиционированием в глобальном пространстве. Речь шла о завоевании городами устойчивого положения в структуре гигантских планетарных процессуальных циклов – экономических, финансовых, логистических, информационных. Академик Ю. П. Бочаров, в частности, рисовал екатеринбургским участникам конференции перспективу завоевания Екатеринбургом положения важнейшего евразийского континентального хаба – транспортного, логистического, международного, связывая эту цель развития с конкретной необходимостью преобразования городского



< Рис. 1. Вид из космоса на ночной Лондон



< Рис. 2. Вид из космоса на ночной Париж

аэропорта в крупнейший в урало-сибирском регионе авиационный терминал. Такой масштаб проблематизации темы казался тогда чрезвычайно смелым. Однако время показало, что именно такое понимание потенциала развития городов определяет успешность практических стратегий их движения в будущее.

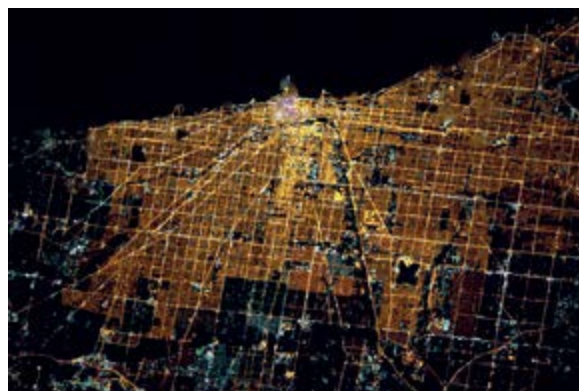
Конечно, два десятилетия назад представления о географической конкуренции городов, об их пространственной экспансии строились на тогдашних технических и технологических реалиях. Глобальное развитие транспортной ситуации определялось устоявшимся лидерством авиации, информационные коммуникации лишь начинали пробовать преимущества мобильной связи и интернета, а транснациональная логистика еще только готовилась входить на бескрайние территории бывшего СССР. Сегодня, благодаря техническим достижениям последних десятилетий, образ перспективного урбанистического развития изменился. Однако сохранилась и стала еще более значимой ценность глобального масштаба в решении локальных задач. Это связано с ментальной трансформацией географических представлений, определяющих контекст развития городов, а также региональных и глобальных процессов урбанизации. Главный фактор такой ментальной трансформации – изменение представлений о наземных расстояниях и возможностях их преодоления, о технологиях транспорта и доставки ресурсов, о скоростях информационного обмена и т. д. Современные транспортные и коммуникационные технологии сделали мир «маленьким» – обозримым и доступным, открытым быстрому взаимодействию и трафику ресурсов между городами и регионами, странами и континентами, а метафорическая формула «непрерывный город» обрела осязаемый смысл. Сегодня в условиях современных транспортных сообщений и возможностей детального наблюдения за урбанизированными территориями через спутниковую связь в режиме реального времени весь мир городов – как на ладони.

Фактор электричества

Современные изменения в развитии городов и их взаимосвязей как в локальных масштабах, так и в масштабах планеты связаны прежде всего с прогрессом средств

и систем транспорта, с революционными инновациями в сфере транспортных технологий. Конечно, за тысячелетия эволюции транспортных средств существенно изменились физические принципы их устройства и функционирования, поменялись не только технические, но и методологические подходы к решению транспортных задач. Однако самый быстрый и мощный прогресс в своем развитии транспорт ощутил в то относительно недавнее время, когда планетарная цивилизация вошла в эпоху промышленных революций и научно-технических достижений. На протяжении исторически короткого периода средства транспорта оснастились моторной тягой, использующей углеводородное топливо. Это ознаменовало, с одной стороны, резкий рывок в развитии самих транспортных средств, а с другой – революцию скоростей, изменение пространственных представлений и оценки расстояний.

Однако гораздо более важной инновацией в сфере транспорта было обращение к возможностям использования такого универсального и чистого ресурса, как электроэнергия, в противовес исчерпаемым и загрязняющим среду углеводородным энергоресурсам. Сегодня средства транспорта на основе электрической тяги – привычный элемент транспортной культуры, жизни городов и агломераций, а также систем транстерриториального и межконтинентального сообщения.



< Рис. 3. Вид из космоса на ночной Чикаго



> Рис. 4. Вид из космоса на ночной Нью-Йорк

> Рис. 5. Ночная Европа: вид из космоса



Жители городов давно привыкли к таким видам общественного транспорта, как трамвай, троллейбус, фуникулер, метро и др. Уже сегодня понятно, что неизбежно и грядущее привыкание к таким средствам передвижения, как электромобили (индивидуального пользования или беспилотные такси), разнообразные средства индивидуальной мобильности в диапазоне от электросамокатов и электровелосипедов до сегвеев, гироскутеров, моноколес и т. п. В наши дни электротранспорт представляет уже действительно серьезную альтернативу транспорту, использующему углеводородное топливо и прочие невозможные природные энергоресурсы. Электродвигатели все больше теснят на рынке средств транспорта двигатели внутреннего сгорания. Нынче уже почти каждый сотый автомобиль в мире – электромобиль. Преимущества электрических транспортных средств многоплановы и перспективны. И хотя идея всеобщего перехода транспортных систем к электрическим источникам энергии остается полем горячих дискуссий и соревнования концепций, время все же объективно работает на глобальную электрификацию транспортной коммуникации. Это закономерно: в пользу электрической энергии цивилизацию склоняет целый ряд неоспоримых аргументов. Два главных – эффективность (минимум непроизводительных энергетических потерь) и чистота (экологическая безопасность, минимум вредных воздействий на окружающую среду) [2].

Впрочем, дело тут отнюдь не только в поднятых на щит ценностях разума и экологического сознания. Электрификация транспорта в перспективе означает принципиальные методологические изменения в самой транспортной культуре. Все более расширяющийся переход средств транспорта на электроэнергию неизбежно приведет к все большей инфраструктуризации систем транспорта. Речь идет не просто о решении технологических задач – о развитии специализированных дорог, электроснабжающих линий или точек пополнения электроэнергией батарей, аккумуляторов и т. д. Ведущее значение приобретают собственно социальные факторы транспортной культуры. Развитие транспортных инфраструктур, ориентированное на повышение роли электротранспорта, появление технологий беспилот-

ного управления, кардинальное повышение скоростей передвижения, увеличение емкости трафика – все это предъявляет новые требования к транспортному поведению огромных масс населения.

Новая транспортная реальность

Непосредственно на наших глазах перемещения людей в пространстве меняют привычный характер. Уже сегодняшние практики транспортного поведения населения позволяют выделить два принципиальных вектора развития транспортных систем. Первый вектор – индивидуализация, развитие средств перемещения, позволяющих осуществлять с достаточной скоростью независимое движение по персональным маршрутам (показательный пример – взлет в крупных городах популярности шеринга электросамокатов). Этот вектор связан с повышением технического потенциала индивидуальной мобильности людей в городе и предполагает развитие и функционально-эргономическую кастомизацию средств индивидуальной мобильности в соответствии с конкретными возможностями определенных групп населения. Речь о дифференциации индивидуальных средств перемещения в пространстве в соответствии с физическими и ментальными возможностями молодежи, взрослых, пожилых, а также инвалидов и людей с ограниченными возможностями. Особый сегмент в области средств индивидуальной мобильности составляют средства перемещения, используемые работниками разнообразных логистических сервисов и служб доставки. Этот сегмент активно развивается и генерирует потенциальный запрос на различные, в том числе и беспилотные (включая воздушные), средства транспортной доставки. Образцы таких средств уже проходят испытания в ряде корпоративных систем доставки, в частности почты.

Второй вектор развития транспортных систем связан с реализацией крупных инфраструктурных проектов, ориентированных на создание общественных систем перемещения значительных масс населения на большие расстояния с высокими и сверхвысокими скоростями доставки до цели. Речь идет о сетях как внутригородского общественного транспорта, так и междугородного и межрегионального сообщения. Смысл этого направления



развития состоит в оптимизации социально-экономических и логистических параметров транспортного трафика в контексте больших пространственных величин. Это касается перемещения людей (в качестве как потребителей, так и трудовых ресурсов) между различными географическими локациями, представляющими собой элементы единой экономической сети. В странах с большими территориями и значительным разбросом расстояний между городами такая инфраструктурная логистическая оптимизация является совершенно необходимым условием пространственного развития и урбанизации (при любых ее перспективных сценариях) [3, 4]. Существующие сети железнодорожного и автомобильного транспорта хотя и осуществляют достаточно регулярную связь между различными географическими точками континентальных территорий, все-таки уже не могут удовлетворять требованиям возникающей на наших глазах новой экономико-географической реальности с ее безусловным приматом минимизации времени, максимизации скорости и эффективности транспортных перевозок.

Ряд прорывных технических и бизнес-инноваций, осуществляемых в мире в последнее десятилетие, ставит под сомнение даже перспективы давно зарекомендовавших себя скоростных поездов, без которых сегодня невозможно представить себе, к примеру, транспортное сообщение в Европе и странах Евросоюза. Эти инновации дают основания предвидеть достаточно быстрые изменения в крупномасштабных транспортных системах, обслуживающих задачи перемещения на расстояния свыше нескольких сотен километров. Так, например, проект Илона Маска Hyperloop (сверхскоростная транспортная система, представляющая собой «парящие» капсулы на магнитной тяге, которые на огромной скорости перемещаются в вакуумной трубе) позволяет всего за один час преодолевать расстояние в 1200 км. Если представить себе, что такая транспортная магистраль свяжет, скажем, Екатеринбург и Казань, то станет ясно, что житель Екатеринбурга сможет ездить на работу в Казань или наоборот. Однако куда важнее, что этот факт в принципе меняет всю ментальную географию суши, поскольку резко снижается значение расстояний как психологического, социального, экономического и логистического фактора.

Если вернуться к метафоре нейросети как описывающей взаимосвязи городов в глобальном ландшафте, то можно сказать, что производимая электротранспортом революция скоростей наземного перемещения приближает обитателей Земли и разбросанных по ней бесчисленных поселений к новому ощущению планетарного «единства в коммуникации» – когда условная урбанистическая «нейросеть» ощущается уже не столько как сеть, сколько как общее вибрирующее поле. Чувство скорости смены локаций вытесняется чувством одновременного присутствия повсюду. Сочетание современной урбанизации с резким повышением скоростей и, как следствие, психологическим «схлопыванием» расстояний между структурообразующими точками земного ландшафта рождает новую ментальную метрику пространства и новую антропологию движения.

Микро и макро

Если всерьез оценивать перспективы дальнейшей электрификации транспорта, то можно уверенно говорить по меньшей мере о двух ключевых параллельных стратегиях транспортного развития. Первую стратегию можно обозначить как стратегию для «микространств». Это рассчитанная на внутригородские расстояния стратегия мобилизации пешехода. Развитие разнообразных средств индивидуальной мобильности – как личных, так и шеринговых – есть движение прежде всего в сторону отказа от автомобиля в пользу легких, компактных инструментов перемещения в пространстве по стохастическим маршрутам, что позволяет разгрузить дорожную сеть и уменьшить такой фактор, как пробки. Дополнительный плюс этой стратегии – физическая подвижность людей разного возраста, развитие более здоровой культуры движения, экологические преимущества и т. д. Понятно, что данная стратегия относится преимущественно к городам как относительно компактным территориям транспортного движения и предполагает компромисс между объективными ограничениями городской среды и городского социального общежития (в первую очередь нормами безопасности), с одной стороны, и доступностью городских расстояний для преодоления их с помощью средств индивидуальной мобильности – с другой. Реализация этой

^ Рис. 6–8. Фантазийные визуализации образа нейронной сети



^ Рис. 9–10. Проект сверхскоростного поезда Hyperloop

стратегии способна в перспективе существенно изменить облик крупных поселений и урбанистическую транспортную культуру в целом, высвободив города от автомобильного засилья, повысив показатели физической активности и локальной мобильности горожан и очистив окружающую среду от транспортных выхлопов [5, 6].

Вторую стратегию, параллельную вышеописанной, можно обозначить как стратегию для «макропространств». Ее ключевой пункт – наземный транспорт сверхвысоких скоростей. Тут можно выделить несколько уровней. Во-первых, эта стратегия предполагает внедрение транспортных средств, маршрутных линий и инфраструктуры, рассчитанных на такие показатели времени доставки от исходного пункта до цели, при которых перемещение туда и обратно соизмеримо с существующими сегодня временными затратами на внутригородские перемещения (например, дом – работа). Такие скорости перемещения дают возможность сращения крупных поселений (например городов-миллионников Екатеринбурга и Челябинска) в реальную агломерацию с объединенным ресурсом населения. Другим следствием внедрения систем наземного транспорта сверхвысоких скоростей может стать изменение системы расселения, дезурбанизация, территориальное рассредоточение жилых образований и снижение нагрузки на крупные города. Что же касается значительно больших расстояний (особенно применительно к географическим реалиям России), то на этом уровне межрегиональных

и трансконтинентальных перемещений тоже возникает новая ментальная география, поскольку определяемая временными затратами психологическая метрика расстояний становится соизмерима с соответствующим опытом авиасообщений.

Быть или не быть?

Даже беглое размышление об электрификации транспортных коммуникаций и электроэнергетики как главной ресурсной альтернативе современного транспортного развития приводит к пониманию того, что электричество становится двигателем глобальной транспортной революции. Электричество меняет технические характеристики и функциональные возможности транспорта. Оно умножает число разновидностей транспортных средств и усложняет их типологию. Однако значительно более важно, что оно, как уже было отмечено выше, меняет психологическую метрику ландшафта, закрепляя новые, беспрецедентные нормы скорости и новую меру расстояний. Электричество позволяет уловить связи и взаимовлияния между типологией видов, средств и систем транспорта, с одной стороны, и типологией расстояний – с другой. А это значит, что стратегии транспортного развития неизбежно вызывают к жизни соответствующие встречные стратегии территориального развития, расселения и урбанизации. Транспорт и территории могут развиваться в органической взаимосвязи друг с другом. Но достичь разумного баланса в этом процессе они могут лишь при условии верного и адекватного социального целеполагания. В мире, полном локальных предрассудков, границ, политического, национального и всякого иного разобщения, это крайне сложная задача [7–9].

Развитие прогрессивных транспортных технологий на основе электроэнергии дает человечеству возможность перемещаться все быстрее. Но само по себе ускорение лишено смысла, если оно не имеет внятной гуманистической цели. Сегодня мы лишь пытаемся определиться в том, для чего нам на самом деле необходим прогресс скорости. Электричество как драйвер мировой транспортной революции неумолимо подводит нас к тому скоростному пределу, за которым, вероятно, возникнет и вовсе сверхинновационная транспортная тема – тема

v Рис. 11–12. Примеры различных видов средств индивидуальной мобильности





^ Рис. 13–14. Примеры различных видов средств индивидуальной мобильности

телепортации, тема, окончательно втесняющая из повестки вопрос о времени и расстоянии. И это уже, разумеется, сюжет для совсем другого размышления. Однако вопрос о смыслах ускорения, о цивилизационных целях транспортной революции стоит уже сейчас. И это вопрос не о трансформациях экономики и географии, не о мобильности трудовых ресурсов и ускорении рыночных коммуникаций, и даже не об экстазе агломерационных слияний городов в стремлении достичь состояния планетарной нейросети. Это вопрос о глобальной субъектности человечества как вида, о парадигме единства перед лицом космического холода вселенной и перспективы небытия. Это спроецированный на все население Земли гамлетовский вопрос «Быть или не быть?». Вопрос, на фоне которого синдром изоляционизма, возведения границ, политического или экономического доминирования, а также фантомные судороги имперского самосознания – все это становится разрушительной архаикой, отрезающей пути человечества к будущему.

Литература

1. Перцик, Е. Н. Проблемы развития городских агломераций // Градостроительство. – 2009. – № 2. – С. 63–69
2. Экологичность и безопасность: как транспорт формирует гуманную городскую среду // Афиша Daily. – 2020 [Электронный ресурс]. – URL: <https://daily.afisha.ru/cities/16478-ekologichnost-i-bezopasnost-kak-transport-formiruet-gumannuyu-gorodskuyu-sredu/> (дата обращения: 19.03.2022)
3. Горев, А. Э. Развитие городских транспортных систем крупных городов // Транспорт РФ. – 2016. – № 6 (67). – С. 50–53
4. Кнупфер, Ш., Покотило, В., Вотцель, Дж. Транспортные системы 24 городов мира: составляющие успеха : Отчет McKinsey Center for Future Mobility, 2018 г. – 69 с. [Электронный ресурс]. – URL: Urban-transportation-systems_rus_e-version.ashx (дата обращения: 19.03.2022)
5. Устойчивое развитие городских транспортных систем: вызовы и возможности : Сборник материалов Междунар. семинара в рамках Общевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья. Москва, 7–8 июня 2012 г. – Москва : Изд-во ООО НТБ «ЭНЕРГИЯ», 2013. – 232 с.
6. Императивы развития транспортных систем городов России : доклад к XXI Междунар. науч. конференции по проблемам развития экономики и общества. Москва, 2020 г. / под общ. ред. М. Я. Блинкина. – Москва : Изд-во Высш. школы экономики, 2020. – 44 с.

7. Меерович, М. Восток и Запад. Две природы урбанизации – два пути принятия решений // Проект Байкал. – 2012. – № 33–34. – С. 102 – 108
8. Салмин, Л. Глобальный изолятор // Проект Байкал. – 2020. – № 64. – С. 37–41
9. Салмин, Л. Поэтика инфраструктуры // Проект Байкал. – 2021. – № 70. – С. 72–77

References

- Blinkin, M. Ya (Ed.) (2020). Imperativy razvitiya transportnykh sistem gorodov Rossii [Imperatives of development of transport systems in Russian cities]. XXI International scientific conference on problems of development of economy and society. Moscow: Higher School of Economics.
- Ekologichnost i bezopasnost: kak transport formiruet gumannuyu gorodskuyu sredu [Eco-friendliness and safety: how transport forms a humane urban environment] (2020). Afisha Daily. Retrieved March 19, 2022, from <https://daily.afisha.ru/cities/16478-ekologichnost-i-bezopasnost-kak-transport-formiruet-gumannuyu-gorodskuyu-sredu/>
- Gorev, A. E. (2016). Development of large cities' urban transport systems. Transport of the Russian Federation, 6(67), 50-53.
- Knupfer, S., Pokotilo, V., & Woetzel, J. (2018). Elements of success: Urban transportation systems of 24 global cities. McKinsey Center for Future Mobility. Retrieved March 19, 2022, from Urban-transportation-systems_rus_e-version.ashx
- Meerovich, M. (2012). East and West. The two natures of urbanizations – the two ways of making decisions. Project Baikal, 9(33-34), 102 – 108. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.33-34.67>
- Pertsik, E. N. (2009). Problems of urban agglomeration development. Urban Planning, 2, 63-69.
- Salmin, L. (2020). A global isolation unit. Project Baikal, 17(64), 37-41. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.64.1632>
- Salmin, L. (2021). Poetics of Infrastructure. Project Baikal, 18(70), 72-77. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.70.1892>
- Ustoichivoe razvitie gorodskikh transportnykh sistem: vyzovy i vozmozhnosti [Sustainable development of urban transport systems: Challenges and opportunities] (2013). Proceedings of the International Seminar within the framework of the All-European Program on Transport, Environment and Health Care. Moscow, 7-8 June 2012. Moscow: Publishing house OOO NTB ENERGYA.



< Рис. 15. Электромобиль начинает теснить автомобили с двигателем на углеводородном топливе

Полноценным воплощением линии в мире архитектурных или близких архитектуре форм является, несомненно, дорога – нить связующая. В эссе рассмотрены дороги как идеальный тип, но предполагаются по большей мере дороги вне поселений, образующие, как стремится показать автор, диалектическую пару с городами. Другие значимые пары – ландшафт/дорога; место/«не-место»; внутреннее/внешнее также составляют предмет размышлений в эссе.

Ключевые слова: линия на карте; феноменология дорог; миф и эйдос дороги; протяженность; Dasein; Espacement; дорога и письмо. /

A complete embodiment of the line in the world of architectural or near-architectural forms is undoubtedly the road, the binding thread. The essay considers roads as an ideal type, especially the roads outside settlements, which form, as the author seeks to show, a dialectical pair with cities. Other significant pairs are the landscape/road; place/"non-place"; interior/exterior, which are also the subject of the given reflections.

Keywords: line on the map; road phenomenology; myth and eidos of the road; extension; Dasein; Espacement; road and writing.

Дорога. Движение снаружи и внутри / The road. Inner and outer movement

текст

Петр Капустин

Воронежский государственный технический университет /

text

Petr Kapustin

Voronezh State Technical University

Я утверждаю, что видов движения два: изменение и перемещение.

Платон. Тезетт

Рим: Первый и Третий

С Рима дорога – это власть, атрибут власти, ее символ и ее инструмент. Дороги Рима, как щупальца, охватывают страны и континенты, мерно, в ритме движения легионов, проводя вдаль единообразную волю... Но после Мишеля Фуко мы понимаем власть гораздо более поливалентным и «рассеянным» образом, без необходимой для Рима концентрации («Все дороги ведут в Рим»). Дороги ведут также и... из Рима; они суть лучи власти, но всякое излучение неизбежно ведет к рассеянию.

Российские дороги в этом смысле – прекрасный пример не концентрации, но вечного дления. Так и duree Анри Бергсона длится и в самой малой части, никогда не сводится к успокоению в точке прибытия, в статике заверщенного пути. В пути завершено дорога умирает, ей незачем длиться; она вся, сколь бы длинна и трудна

ни была, схлопывается в один хронотоп, превращаясь при этом в разновидность утилитарной функции доставки, в подвид постова. Россия не Рим, здесь так не происходит: здесь дороги, кажется, сохраняют свое напряженное и неструктурированное дление даже будучи лишены пресловутых «точки А» и «точки В» – исходного и конечного пункта. В Риме ясно, откуда ты выводил свой легион, ясно, куда прибываешь. В России никакого начала не есть источник или оправдание дороги, у которой нет конца: она начинается везде, не заканчиваясь нигде, она управляется не целью перемещения туловища в пространстве, но ценностью изменения самого идущего по пути.

Римская дорога – умышленное и довольно сложное сооружение, отчетливо противопоставленное своему контексту – ландшафту, можно сказать, берущее ландшафт приступом. Воля, настойчиво и пролонгированно проведенная – базовая характеристика римской дороги. Воля, не слабеющая ни на минуту, ни на шаг. Согласно Анри Лефевру, перед нами – пространство репрезен-

< Рис. 1. Аппиева дорога в предместьях Рима.

Автор фото М. Б. Атаянц (публикуется с разрешения автора)



1. «Трудности преодоления огромных российских пространств запечатлелись в некоторых лексических единицах русского языка, например, в глаголе «добираться», подробный анализ которого был предпринят А. Зализняк. Она описывает русское восприятие преодоления пространства как процесс «долгий», что «соответствует пресловутым «русским просторам», «трудный» – знаменитому еще со времен Пушкина качеству российских дорог, «неподконтрольность» же возникает как результирующая множества факторов, препятствующих успешному достижению цели путешествия... Согласно глаголу «добираться», перемещение в пространстве – дело настолько трудное, что способ перемещения несуществен: «как-нибудь» (согласно, третья составляющая «русской души» – наряду с «авось» и «небось»)] [2].



< Рис. 3. А. П. Рябушкин.
Дорога. 1887

тации [1, с. 240–242], здесь вторичны открывающиеся виды, важен лишь идущий по дороге и еще более – тот, кто послал его в поход.

Российская дорога осеняется не волей, но вольницей, простором (а он отличен от европейского пространства – конечного и упорядоченного), она – неотъемлемая часть не только ландшафта, но и пейзажа; она существует не для чего-либо, но естественно, природно, как дерево, лес, река.

В России дорога «от сих – до сих», это почти исключительно дорога ссылки – выселения неугодных из столиц в места столь или не столь отдаленные. Таков Владимирский тракт. С точки зрения географии не встречаемся ли мы здесь с особым типом «организации пространства»: самодостаточный центр, в отличие от Рима, не боится своих окраин, возможно – в силу их едва ли не inferнальной заброшенности? В дорожной сети Рима можно видеть грядущий в Новое время культ «разума и света», обернувшийся тотальным контролем и засильем дисциплинарных институтов, а в пресловутых «направлениях»

> Рис. 2. Дороги Рима оставили шрамы на века, хотя это и прекрасные шрамы

2. П. Вирильо доказывал, что с увеличением скорости «исчезает» и пространство, и время – они теряют качества обитания, становятся в лучшем случае измеримыми физическими величинами. Разумеется, дорога – мощное средство «организации пространства и времени», гораздо более наглядное и убедительное средство, нежели архитектура зданий или дизайн интерьеров, относительно которых такие фразы звучат со всех сторон непрерывно. Заметим, время дороги не совпадает со временем ее прохождения (преодоления), как не совпадает время романа, по У. Эко, со временем его прочтения. Есть «внутреннее» время, небезразличное к содержанию нарратива, что делает хронотоп дороги или текста лабиринтным: так, новая дорога длится дольше, чем хорошо знакомая, наезженная

на Руси – неисчерпаемое обилие ресурсов, укрытий и убежищ духа, чреватых, правда, всем чем угодно¹.

Via est vita

Вообще, дороги понимаются и даже используются *par excellence* не по назначению. Дорога подразумевает у-томление: томное, усталое созерцание и телесное присутствие где-то рядом... Дорога – вид душевной муки, даже самоистязания, что хорошо понимали скитальцы, давшие обет бродяжничества, ходжи, прочий люд божий – пыль придорожная. Они, а вовсе не мчащиеся по трассе в комфортных условиях «пользователи» есть подлинные обитатели и субъекты дороги. Скоростное пересечение дороги – способ избавиться от ее вызова, не принять его, не заметить Дорогу. Как же надо не любить движение, чтобы стремиться поскорее с ним покончить!²

Представление дороги как пути «отсюда – туда» суть представление для умов и душ слабых, самолюбивых и не склонных к развитию, к погружению в себя и в ландшафты (а всякий ландшафт, как известно с античности, –





^ Рис. 4. И. И. Левитан. Владимирка. 1892



^ Рис. 6. Междугородняя трасса в современной России

диспозиция вас самого, проекция вашего самоустроения, по милости богов вынесенная для наглядности вовне). Дорога всегда – маршрут среди топосов сознания, причем именно вашего; у каждого он свой.

«Какой русский не любит быстрой езды!» – можно возразить, с опорой на классика. Однако такое возражение некорректно культурно-исторически и технологически. Огромные просторы преодолеваются вовсе не на скорости птицы-тройки. Загнать лошадей всегда считалось дурным делом, условно оправдываемым лишь

экстремальностью причины. Веселые упряжки резвых лошадей – удел праздников, гуляний, развлечений, но не труда дороги. Когда же автомобилизация стала всеобщей, всеобщим оказалось и злоупотребление скоростью на трассах, ставшее мировым бичом.

«Via est vita (дорога – это жизнь)», – утверждали латиняне. Дорога придает оживление местам, вовлекая их в путешествия из тихого Шира в горнило исторических событий, она же уводит из горящего пекла в безопасное место, как это вновь сегодня происходит в нашем мире. Дорога жизни спасает живых, но по дороге смерти могут прийти те, кто жизнь отберет; различить дороги не всегда представляется возможным, – как и многое в топологии экзистенциальных пространств, дорога амбивалентна. Дорога полна опасностей уже сама по себе, и среди этих опасностей не последнее место занимает риск не понять, не узнать свою единственную Дорогу.

Смысл дороги – не столько связь, сколько движение. Можно было бы желать, чтобы доставкой торопыг занялась бы какая-то особая служба, вроде сервиса телепортации, как сейчас доставляются срочные письма и бандероли. Дороги освободились бы от зрелища пустых и надменных гонщиков, ими бы пользовались исключительно ради самого движения, возвратив последнему метафизический смысл и подлинное феноменологическое измерение.

Дорога и письмо

Сколько выдающихся, даже судьбоносных текстов человечества было написано за века на дорогах, в путешествиях, в придорожных отелях! Так, Рене Декарт, этот Д'Артаньян европейской мысли (по меткому замечанию М. Мамардашвили), возвращаясь с коронации германского императора, застрял на стоянке из-за внезапно начавшейся зимы, но не стал придаваться, по офицерскому обыкновению, вину и праздности, – напротив, погрузился в критические размышления. Результат – трактат «Рассуждение о методе, чтобы верно направлять свой разум и отыскивать истину в науках» (1637), хрестоматийный образчик совершенной рефлексии.

Отчего дорога, при всей своей природной нудности, способствует проявлению рефлексии? Вероятно,



Рис. 5. Г. Г. Нисский. Зеленая дорога. 1959



^ Рис. 7. Федеральная трасса в США. «Автострада грубо вторгается в пейзаж и местность: она режет пространство, как большой нож. Подчиненное пространство, как правило, замкнуто, бесплодно, опустошено», – пишет А. Лефевр [1, с. 169]. С Лефевром согласен Ж. Бодрийяр: «Строя автостраду, супермаркет, супергород, вы автоматически превращаете все, что их окружает, в пустыню» [15, с. 108]. Практика присвоения пространств и тем обречения их на полную тождественность друг другу – относительно недавняя и тревожная тенденция эволюции дороги, издревле бывшей фактором витализации мест, через которые она проходит

в силу наблюдаемой смены впечатлений и осознания способности менять впечатления, управлять движением. Благодаря импульсу ориентации в пространстве открывается, видимо, способность увидеть свою дорогу в раскладе целей и ориентиров, шанс самоопределиваться по ее раскрытой карте. Декарт показал, что по дороге можно двигаться не только на лошади, не только ногами, но и умом, воображением, письмом.

Письмо подобно хождению, бродяжничеству. Преодолевать в письме все полагаемые письмом границы, преодолевать самое себя, как преодолевается расстояние: сделанный шаг есть усилие по смещению границы, но никакое положение границы нельзя принять окончательным. В утомительном дискурсе дороги утешает само движение – не пребывание там-то (что оказывается сплошь и рядом лишь простым аффектом неведения границ и отсутствия воли к их определению), не стояние в точке, но «размазывание» ее по плоскости листа или ландшафта – по сфере Присутствия; не прибытие туда-то (культ цели ведет к линейной редукции пространства и ложно структурирует время), но принадлежность ветру перемены, где места сменяемы, времена непрерывны, сфера значений густа, а пространство округло. *Das Dasein ist rund*, как сказал Гастон Башляр, писатель совсем не чуждый авантюрным прогулкам по неизведанным местам³.

«Ходьба относится к городу так же, как речевой акт – к языку», – утверждал Мишель де Серто [4, с. 28]. Города, разумеется, полные книги, но... это написанные книги, это «сказанные вещи» М. Фуко, базовая стратегия имения дел с ними, начиная с Ролана Барта, – чтение и интерпретация. Интерпретация, как известно, может заходить очень далеко, но ей не удастся избавиться от навязчивой и «плотоядной» фактуры города, от центрации на внешнем. Психогеография ландшафтов, нанизанных на шампур дороги, имеет не менее прав на существование, нежели психогеография городов, «урбанавтика» [5]. И, в отличие от пребывания в дискурсе города, путешествие по дороге в ландшафте неизбежно переходит в автопоэзис, а за ним и в авторский дискурс, вписание своего: чтение отступает перед письмом. Вместо

законченной книги здесь перед путником – палимпсест антропогенного ландшафта, а то и вовсе чистый лист.

Мало кто так тесно связал хождение ногами и письмо, как это сделали леттристы, ситуационисты. Среди многих их идей и откровений представляется особенно ценным непреложное требование распремечивания сознания: «Участники «дрейфа» должны оставить на какое-то время свои обычные цели и мотивы, мысли о своей работе, домашних обязанностях и других занятиях, и погрузиться в окружающую среду и те встречи, которая та в себе таит», – писал Ги Дебор в «Теории дрейфа» (1958) [6].

Распремечивание – необходимое условие полноценного творчества, в том числе проектирования [7]. Можно было бы, наверное, говорить о проектности дороги, как говорим мы о проектности городской среды, т. е. о способности «самостоятельно», посредством нашей рефлексии и воображения, порождать новые смыслы и даже значения, прежде всего – в отношении самого путника.

Дорога и Дом

Нет смысла, говоря о дороге, поминать Дао – великую восточную традицию Пути. Дао – везде, ему не нужна дорога ни как инженерное сооружение, ни как средоточие эзотерических энергий, ни как указание или направление. Путь Дао не предрешен и не предзадан, он может и вовсе оказаться безразличен к пространствам и весям. А путь Дороги известен и предопределен заранее («рутина», говорят словари, происходит от французского *routine*, а то, в свою очередь, от *route* – дорога, проторенный путь, колея). Адепт Дао не станет вчувствоваться в «эту-вот» дорогу, он не увидит ее ни как средство, ни как препятствие, а лишь как не заслуживающее внимания обстоятельство своего духовного движения. Но Дао и не противостоит никакой дороге.

Если что и противостоит Дороге, так это Дом. Обычно здесь вспоминаются номады, ставшие усилиями Ж. Делеза и Ф. Гваттари собирательными героями постмодернистской культуры. Вспоминаются в том смысле, что номады якобы всегда готовы сделать предпочтение в пользу дороги. Но номады скитаются, не различая дорог, тем более они не строят дорог. Концепт дороги – достижение осед-

3. Взаимоотношения дороги и *Dasein* (присутствия, здесь – бытия) далеки от простоты. Будучи «не-местом», дорога провозирует восприятие ее как чего-то проходного (проездного), на чем нет резона сосредотачивать внимание и чувства, рефлексии и понимание. Созерцание дороги из автомобиля, автобуса обычно отстраненно и несколько высокомерно. Пользователь скоростного транспортного средства есть *par excellence* персонаж отсутствия. Апофеоз такого торжествующего отсутствия можно найти, например, у Д. Уайнса в его эссе «Точка зрения автомобилиста» (1972): «Всякое обстоятельство, которое вынуждает автомобилиста покинуть свое убежище, автомашину, следует рассматривать с недоверием, как случайность экстравагантную, неамериканскую и, уж конечно, нереалистичную» [3, с. 128]. Тот факт, что всякая линия состоит из множества точек, а всякая точка есть остановка движения (грозящая обернуться фатальной), то есть интуиция, обратная *durée* А. Бергсона, почти не осознается несамостоятельно движущимся по дороге. Но все меняется для усталого пешехода, которому каждый шаг дается уже с трудом, который присел на обочине и созерцает не мелькающие ландшафты за окном, но небо, дали, измеряемые его шагами, деревья – источники спасительной тени, реку или родник... Он созерцает пейзаж своей экзистенции, он целиком и полностью присутствует в нем, он – его насельник, пейзажник. Однако и его *Dasein* несводим к точке сиюминутного нахождения или привала; для него, прочувствовавшего дорогу, она вся есть сфера присутствия, на округлость которой и указывал Г. Башляр.



^ Рис. 8. Road 66 – легендарная артерия Америки. В те времена, когда она была наполнена символами и знаками, к ее урокам апеллировали Р. Вентури и Д. Скотт-Браун



^ Рис. 9. Первая верстовая колонна Аппиевой дороги

лой культуры. Лишь в оседлой культуре Дом и Дорога выделяются из синкрета Пути, появляются как связанные единством противоположности. Домом дорога успокаивается; к дому и, разумеется, к храму, она ведет, сообщая целостность топосам обжитого мира. Сопрягаются дом и дорога посредством портала, двери, – величайшего изобретения оседлых народов [8], а разграничиваются другим великим изобретением культур, сумевших освоить места, – стеной.

Преодоление стены или стремление к таковому характерно именно для оседлой культуры. В кочевой культуре преобладает движение; она смещается всей своей массой, а потому, прибыв куда-то, не спешит уйти, наслаждаясь обретенным покоем. И перемещается она по гомогенной карте ресурсов, на которой нет приоритетных зон, – там все «свое», там нет стен, нет необходимости в создании мест. Для оседлой же первичен дом, фиксирующий локус своего, город (синоним места), а потому ей всегда противостоит вызов «не-места», «щемящее чувство дороги», интенция движения; она, оседлая, нуждается в удовлетворении желания своих обитателей время от времени преодолевать стены и уходить прочь. Ведь им постоянно нужно что-то еще, чего не найти здесь и теперь; а может, им необходимо найти что-то в самих себе... Для таких поисков нужна дорога.

Не являясь местом, дорога связывает места. Более того: наличие «не-места» между городами становится условием их независимости и индивидуальности, залогом сосредоточения в них смыслов и значений городского обитания⁴. Если есть дорога, значит, есть куда идти, значит, где-то есть нечто, отличное от известного. Оттого столь нелепы идеи так называемых линейных городов – агломераций типовых единиц, сливающихся в непрерывную и монотонную полосу длинной со страну. Самый факт дороги означает, что единственным препятствием между местами осталось расстояние, все прочие – культурные, экономические, политические распри уже решены. Но без этого расстояния нет и города. Город, лишенный символической городской стены или хотя бы ее метафоры, утрачивает базовую интуицию Дороги – чувство Иного. Город и Дорога – органичная пара предельных противоположностей, нуждающихся друг в друге.

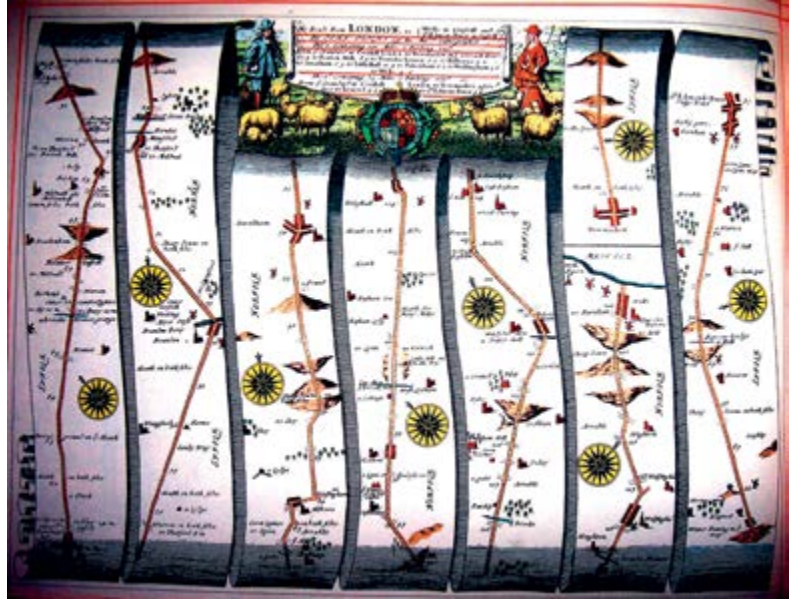
Кочевая культура знает о хрупкости и недолговечности своих ограждающих конструкций, она озабочена их сохранением – по определению временным. Оседлая же – погрязла в грезах о камне, его весе и неодолимости, у нее уже комплекс затворника, заключенного. Кочевая культура знает, что путь – везде, а оседлая везде склонна искать Дом (как в последних кадрах «Соляриса» А. Тарковского), легко отказываясь от дома «этого-вот». Для кочевой путь – судьба, она не торопится, а для оседлой – порыв, она готова снести препятствия. Да, кочевая и оседлая культуры отличаются массивностью стен, субстанцией и феноменологией ограждающих поверхностей. Но символика ограждений у них, кажется, сопоставима – это символика защиты. Однако кочевая ценит в своем мобильном жилище как раз статику, покой и о(б)становку, а в оседлой культуре вечно зреют идеи новых локомотивов, гоночных суперкаров, межпланетных ракет. Эти культуры от разного защищаются при помощи жилища и его стен и прежде всего – от своих инерций. От инерции движения и инерции покоя, соответственно.

Поэтому преодоление стены стало идефиксом в оседлой культуре в тот момент истории, когда трансцендентальные векторы ее стали показывать не ввысь, но вдаль – с Ренессанса, с перспектив. Дом размыкается, семья расплывается. Юрта же до сих пор не разомкнулась, она интровертна, в ней все есть. Юрта уже располагается в центре мира, а Дом оседлой культуры – всегда на Дороге, ведущей куда-то за горизонт. Оседлость лишь условие перехода в более высокий режим скитаний вечных.

Росстань и ее изнанка

Идеальная дорога не имеет перекрестков. Тезис звучит вполне «по-китайски»: идеальный квадрат не имеет углов (есть такой иероглиф). В самом деле, перекресток – это очень сложно. Перекресток – всякий раз преткновение, всякий раз выбор. Лучевая прямизна римских дорог стала легендой (пусть бы и идеализированной, как всякая легенда), были на них и повороты, и перекрестки, но чего на них не случилось точно, так это выбора: исполнение воли императора не предполагает сомнений, а выбор – всегда сомнение. Цель и путь заданы легионеру, его сознание чисто, ничто не отвлекает от перемещения

4. Наш термин «не-место» имеет мало общего с аналогичным термином М. Оже, отсылающим к пространственным феноменам отчуждения и прочей парадоксальной топике «гипермодерна» [9]. Наши «не-места» дороги – всего лишь оппозиция местам присутствия – городу, поселку, деревне, мосту на дороге [10]: это разрывы и промежутки, они – в норме – не предполагают Dasein. В дорогу отправляются с явным намерением и готовностью... отсутствовать; и ведь в конце концов Dasein [11] слишком затратное состояние, чтобы требовать его везде и всегда.



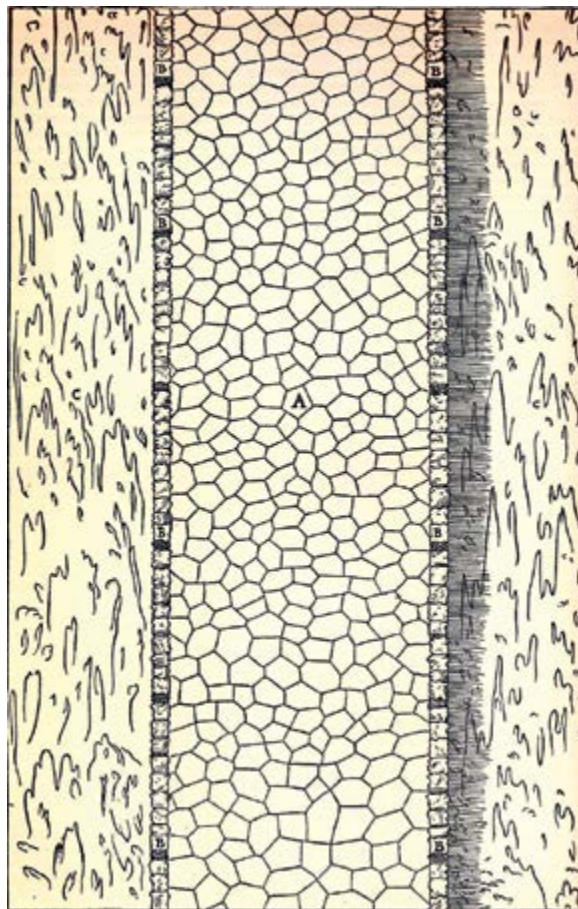
^ Рис. 11. Первая карта дорог в виде полосок-легенд. Джон Огилби. 1675

в пространстве, по сути, пустом. Не все дороги – римские, как мы выяснили выше, но архетип сохранился, хотя и принял новые формы.

Перекресток опять сводит все к точке – точке пересечения линий, вновь напоминая об истине, которую позволяет забыть дорога: всякая линия есть совокупность точек, эффект движения точки. Дорога живет преодолением статики точки: если вы стонулись с места, то уже не точка выступает предельной фигурой для вас; а мест нет вовсе (есть лишь созерцаемые пейзажи). Перекресток восстанавливает точку в правах и силе, навязывает место, часто вполне случайное и вовсе не нужное вам; соблазняет, смущает, заставляет вновь преодолевать инерцию. Перекресток парадоксальным образом не сопряжен с присутствием, не способствует этому феномену, скорее тормозит его. Перекресток осознается отстраненно *par excellence*, как если бы мы видели его на некоей карте: это естественное свойство пересечений, так они работают, ведь последствия принятых на них решений намного превышают размеры их выморочного места.

Да и место ли это? В мифологии и эзотерике росстань (перекресток двух или нескольких дорог; распутье, раздорожье, перепутье) связана с inferнальным миром, с клубящимся здесь мороком, с обманами и лукавством странных персонажей, толкущихся около, с угрожающими символами и знаками, согласно которым хоть налево пойдешь, хоть направо – ничего хорошего тебя не ждет. Пожалуй, перекресток – наиболее наглядный пример «не-места» – гиблого пятна на карте. Не случайно на них ставились кресты и иконы. Перекрестки делают всякую дорогу опаснее, что подтверждают и сводки ГИБДД.

Встречи на перекрестках не сулят ничего хорошего, народная традиция учит относиться ко всем там встреченным с опаской. Расставания, прощания на росстани неизменно несут на себе отпечаток чего-то фатального, что не ощущается ни в чистом поле, ни на городской площади. Перекресток не только стягивает в точку силы, жизни и чаяния, он еще разбрасывает их взрывным образом по предумышленным направлениям. Перекрестки – квазары дорожной сети, удерживать в норме их inferнальную энергию можно, видимо, единственным способом – строительством на них городов, то есть созданием



^ Рис. 10. Загородная дорога из трактата Андреа Палладио (1570). Палладио пишет об устройстве дороги, ссылаясь на «копыта древних»: за две тысячи лет строительство дорог практически не эволюционировало



> Рис. 14. Росстань

полноценных Мест. Но усмирённые энергии до конца не исчезнут и там.

Единственный же способ преодолеть дихотомическое насилие выбора – проложить собственный путь.

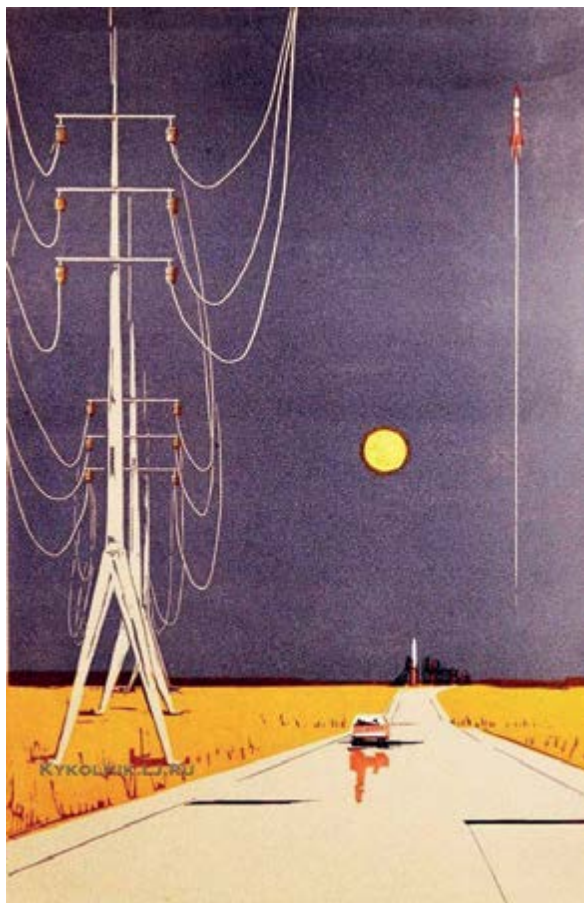
До и после протяженности

У М. Фуко в «Гетеротопиях», популярных у архитекторов, есть место, которое, скорее всего, плохо понимают: «В наши дни местоположение (emplacement) замещает

протяженность, которая в свою очередь сменила локализацию» [12]. В разных переводах эта фраза звучит несколько по-разному, чем, возможно, частично объясняется непонимание. Вероятно, вводит в заблуждение этот emplacement, который Фуко применил для того, чтобы не упоминать конкурирующую идею – espacement Ж. Деррида. Дело в том, что местоположение крайне трудно, если вообще возможно, различить с локализацией (place не мыслим вне локальности), а встрявшая между ними протяженность и вовсе теряет смысл. Но смысл во фразе Фуко огромный, если вернуть словам их первичные значения.

Речь идет о формах мыслимости и дискурса (которые только и интересовали Фуко). Нововременная континуальность, открытая (или переоткрытая) Галилеем и другими мыслителями эпохи, заставляет мыслить о вещах в их длени (хотя это и не очень-то получается, на что и обратил внимание А. Бергсон). Протяженность становится доступной фигурой воображения, чего не было, как можно достоверно предполагать, ни в Риме, ни в Средние века, когда вещи любой размерности мыслились в их локальной данности, «здесь и теперь». Вероятно, и римские дороги для римлян не концептуализировались как континуумы, но понимались в качестве «штук» определенного размера – в стадиях или днях пути. Это, разумеется, линии, но всякая линейка суть вещь, наряду с иными. Такая парадоксальная локализация дорог жива и доныне в специфическом типе мышления, мыслящего большими протяженностями как своими хорошо освоенными единицами – так мыслят дорожники: для них сотни и тысячи километров, на которые протянулась дорога, – не расстояние; они, называя дорогу, используют ее индекс, как если бы это была точка. Ведь всякая «точка» – поселок, город, мегаполис или дорога – отчетливо различны по протяженности, занимают или вытесняют различные пространства и ангажируют разные темпоральности, но они неразличимы в лингвистической топологии, в семантике индекса. Как можно убедиться лишним раз, перед всякой фигурой мысли и воображения стоит соответствующая семиотика.

Но espacement – «опространствление» Ж. Деррида – это термин, окончательно возвращающий всякие метафи-



> Дорога на космодром.
Владимир Колосков. 1969



^ Рис. 15. Римская дорога в Лептис-Магну, Ливия. Перекресток, фиксированный тетрапилоном



^ Рис. 16. Мост через лагуну Гарзон (Уругвай), созданный для любования ландшафтом и тем самым для ограничения скорости. Архитектор Р. Виньоли. 2015

зические или натуралистические «очевидности» в сферу языка. Опространствление – разрыв очевидности, который может быть закрыт лишь письмом, речью, языком. И проектом тоже. Здесь нет уже никакого изначального place, все онтологические оправдания сняты. Espacement точно переводится как «разнесение», то есть действие по назначению пространств – придание им значений и функций. (Вероятно, из этого концепта, случившегося в XX веке, и произрастает пагубная архитектурная зависимость от «функций», а потом и «пространства», взятых вне их историко-культурной конкретики.)

Espacement снимает проблему с воображением протяженности, в том числе протяженности дороги, придавая ей, как и всякой иной форме в пространстве, качества фигуры речи: ею теперь маркируются различия, их разделенное существование и их обеспеченная протяженностью связь. Протяженности теперь принципиально конечны, измеримы и чувственно усвояемы. Однако, что и стремился показать М. Фуко, инертная и монотонная протяженность Нового времени должна быть замещена дискретной последовательностью топосов, от которых можно ожидать всякого, в том числе «злонамеренности», в силу их гетеротопической природы, т. е. принципиально различного происхождения, «законов» и норва каждого участка протяженности (дороги) по всей ее длине. Как писал Фуко по более обширному поводу, по поводу новоевропейского знака, открылось зияние, пропасть; не осталось никакой наивной простоты. Оттого дорога и способна спровадить идущего (или едущего) по ней в неизведанное.

Организация и воображение

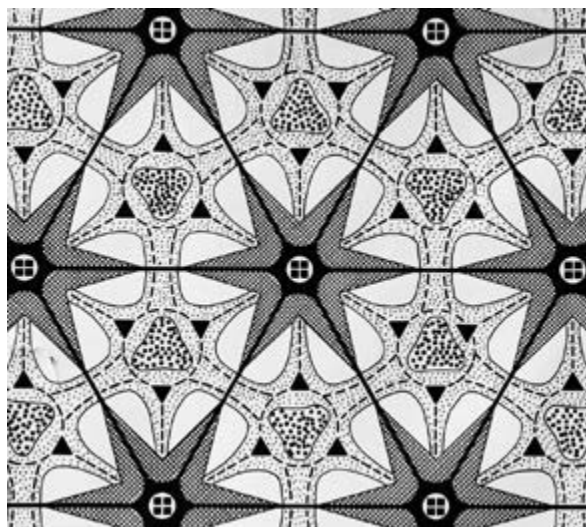
Эйдос дороги не совпадает с ее мифом. Эйдос дороги – чистая линейность, обеспечивающая доставку. Миф же, если помнить о нем в образах А. Ф. Лосева, то есть как о «нагнетении» в видимое всего за ним таящегося, в том числе и того, что лишь потенциально может быть с ним связано, – такая простота и утилитарность никак не способны удовлетворить. Миф дороги своею содержательной множественностью (У. Эко сказал бы: многоголосоцей), полифонией насмехается над логистическими надеждами, усложняя их привходящими обстоятель-

ствами вплоть до полной невозможности (см. сноску 1). Дорога, разумеется, линия, но линия – не самый лучший способ мыслить о пути, связующем места [13].

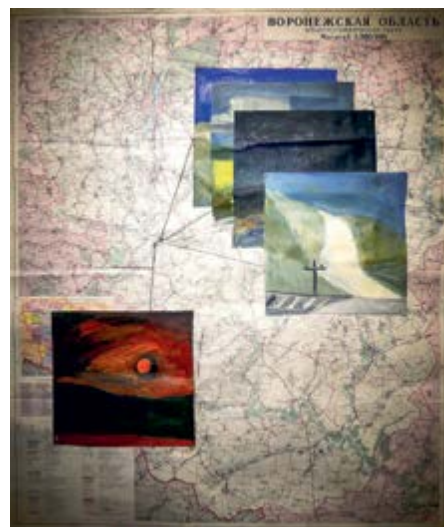
Дорога – организационный подвиг, намного превосходящий организационные усилия по возведению здания, даже будь это храм или пирамида. Здания – локальные инициативы, площадки, на которые остается лишь свозить, концентрируя там, ресурсы, материалы, энергию, талант... На дороге же все это стремится к энтропии и истончению; всякий раз, на любом отрезке – «здесь и теперь» – налицо дефицит всего; всякая концентрация рискует оказаться ничтожной, а всякая воля – ослабнуть и угаснуть, увязнуть в бесконечных препятствиях. И уж если в самом деле изучать мегамшины деятельности, то не на примере выдуманного строительства «египетских пирамид египтянами», как проделывал это Л. Мамфорд, которого, как обычно, подвело феноменологическое чутье, но на реальном строительстве дорог, тех же римских. Дорога – единственный [квази] архитектурный тип, выходящий за границы всякого локуса, и далеко выходящий.

v Рис. 17. Г. Г. Нисский. Подмосковная зима. 1957





^ Рис. 19. Метагеография. «Поляризованный ландшафт» – один из «картоидов» Б. Б. Родомана. 1990-е. Конstellация узлов и путей



^ Рис. 20. Метагеография. И. Филатова и Н. Смирнов. Психогеографическая карта Дивногорья. Выставка в Воронежском музее изобразительных искусств. 2014

И все же дорога живет своим мифом, чем может быть объяснен феномен устойчивости дороги: она превышает живучесть населенных пунктов, которые призвана связывать! Пункты появляются, исчезают, меняют имена и статус, но дороги сохраняются, позволяя «пунктам» продолжать свою пунктирную жизнь. Сама же дорога непрерывна, и это фундаментальное качество, обеспеченное эйдетической протяженностью, остается справедливо даже тогда, когда от дороги остается лишь фрагмент или несколько, что бывает в мире и что обнаруживается археологическими раскопками. Дороги исчезают последними, и тогда уже не остается ничего вокруг.

Мы все еще плохо понимаем созданные нами же вещи, а еще меньше – опознаем те властные силы, которые

позволили нам их создать. Дороги, как и многое иное, терпеливо служат нам, но они ждут своего переоткрытия как феноменов. Оно, судя по всему, уже начинается, например в так называемой метагеографии – арт-практике символического переосвоения пространств, новой сакрализации мест, оказавшихся выморочными и брошенными в ходе прогресса, этого широкого потока гораздо менее символически ориентированных способов эксплуатации пространств и территорий. Здесь вещи и явления получают шанс на раскрытие подлинных значений, здесь «...воскресают тени древних практик – ритуал отнесения к высшему и низшему, нахождение человеческого места в пространствах различной мерности, магия обживания мест и ее тягучая темпоральность» [14, с. 10]. Архитектура и другие масштабные строительные практики сегодня стали слишком инерционны и «грубы» для подобных феноменов, но ведь начиналось все здесь, и истоки еще не совсем засыпаны строительным мусором. Остается надеяться, что обновление произойдет, живительные источники будут раскрыты, архитектура вернет себе полновесную силу и выйдет из тупика имманенции и рассудочности на широкую дорогу экзистенциальной содержательности.

Литература

1. Лефевр, А. Производство пространства. – Москва : Strelka Press, 2015. – 432 с.
2. Казакова, О. М. Пространство и время в русской языковой картине мира [Электронный ресурс]. – URL: <https://pandia.ru/text/77/376/20470.php> (дата обращения: 03.04.2022)
3. Уайнс, Дж. Точка зрения автомобилиста // L'architecture d'aujourd'hui. – 1972. – № 6. – С. 45–50.
4. Серто, М. де. Изобретение повседневности. Ч. 1. Искусство делать. – Санкт-Петербург : Изд-во Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2013. – 332 с.
5. Капустин, П. В., Чураков, И. Л. Городская среда и средовая идентичность. – Saarbrücken : Акад. изд-во Ламберта, 2017. – 192 с.
6. Дебор, Г. Теория дрейфа [Электронный ресурс]. – URL: <http://ru.theanarchistlibrary.org/library/gi-debor-teoriya-drejfa> (дата обращения: 03.04.2022)
7. Капустин, П. В. Авангард и наука, или Еще раз об освобождении от предметности в проектном мышлении // Архитектурные исследования. – 2020. – № 1 (21). – С. 4–10



> Рис. 18. Дорога во Франции. Легенда гласит: Наполеон приказал посадить тополя для обеспечения тени своим войскам во время марша



< Рис. 21. Чуйский тракт. Как утверждают путешественники, самая красивая трасса России

8. Капустин, П. В. Порог. Портал // Проект Байкал. – 2018. – № 56. – С. 80–85
9. Оже, М. Не-места. Введение в антропологию гипермодерна. – Москва : НЛО, 2017. – 120 с.
10. Капустин, П. В. Мост // Проект Байкал. – 2021. – № 4 (70). – С. 90–93
11. Хайдеггер, М. Бытие и время. – Санкт-Петербург : Наука, 2002. – 451 с.
12. Фуко, М. Другие пространства. Гетеротопии // Проект International. – 2008. – № 19. – С. 171–179
13. Капустин, П. В. Запад – Восток: воображение линии // Проект Байкал. – 2017. – № 54. – С. 66–70
14. Капустин, П. В. Масштаб и проектирование: от зримости к оценке // Архитектурные исследования. – 2016. – № 4 (8). – С. 4–14
15. Бодрийяр, Ж. Город и ненависть // Логос. – 1997. – № 9. – С. 107–117

References

- Augé, M. (2017). Non-places. Introduction to an anthropology of supermodernity. Moscow: NLO.
- Baudrillard, J. (1997). City and hatred. Logos, 9, 107-117.
- Certeau, M. de. (2013). The practice of everyday life. Part. 1. The art of doing. St. Petersburg: Publishing house of the European University in St. Petersburg.
- Debord, G. (n.d.). The theory of the dérive. Retrieved April 3, 2022, from <http://ru.theanarchistlibrary.org/library/gi-debor-teoriya-drejfa>
- Foucault, M. (2008). Of other spaces. Heterotopias. Project International, 19, 171-179.
- Heidegger, M. (2002). Being and Time. Saint-Petersburg: Nauka.
- Kapustin, P. V. (2016). Masshtab i proektirovanie: ot zrimosti k otsenke [The scale and design: from visibility to estimation], Arkhitekturnye issledovaniya, 4(8), 4-14.
- Kapustin, P. (2017). West East: Imagining the line. Project Baikal, 14(54), 66-70. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.54.1251>
- Kapustin, P. (2018). A Threshold. A Portal. Project Baikal, 15(56), 80-85. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.56.1327>
- Kapustin, P. V. (2020). Vanguard and science, or Once again about overcoming the subject form of knowledge and conceptions in design. Arkhitekturnye issledovaniya, 1(21), 4-10.

Kapustin, P. (2021). The bridge. Project Baikal, 18(70), 90-93. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.70.1895>

Kapustin, P. V., & Churakov, I. L. (2017). Gorodskaya sreda i sredovaya identichnost [Urban environment and environmental identity]. Saarbrücken: Acad. izd-vo Lambert.

Kazakova, O. M. (n.d.). Prostranstvo i vremya v russkoi yazykovoi kartine mira [Space and time in the Russian language picture of the world]. Pandia. Retrieved April 3, 2022, from <https://pandia.ru/text/77/376/20470.php>

Lefebvre, A. (2015). The Production of Space. Moscow: Strelka Press.

Wines, J. (1972). Tochka zreniya avtomobilista [The motorist's point of view]. L'architecture d'aujourd'hui, 6, 45-50.

> Рис. 22. Путник



В статье идет речь о «природе» развития, парадигма которого, в отличие от роста, нелинейная. Однако преобладающей проекцией идей развития (развертывания), в т. ч. и проекций на карту, до сих пор выступает линия в тех или иных ее прорисовках. Мышление линиями небезобидно: оно способно редуцировать значимое содержание идей развития; на уровне планов (которые всегда линейны) оно способно переводить интенцию развития в последовательность выхолощенных действий. Подчеркивается особый тип пространственного сознания и дискурса, порождением которого становятся идеи «линейных городов», масштабных линейных проектов (Новый шелковый путь и др.); говорится о возможностях и условиях иной концептуализации таких идей.

Ключевые слова: развитие; нелинейность; линия; будущее; современность; одновременное и сукцессивное в архитектуре; схемы проектирования.

The article deals with the “nature” of development, the paradigm of which, unlike the growth, is non-linear. However, the predominant projection of ideas of development (expansion), including projections on a map, is still the line in its various drawings. Thinking in lines is not harmless: it can reduce a significant content of development ideas; at the level of plans (which are always linear), it can transfer the intension of development into a sequence of emasculated actions. The article emphasizes a special type of spatial consciousness and discourse, which generates the ideas of “linear cities”, large-scale linear projects (New Silk Road, etc.). It talks about the possibilities and conditions of a different conceptualization of such ideas.

Keywords: development; nonlinearity; line; future; modernity; simultaneous and successive in architecture; design schemes.

Нелинейность развития и ее линейные проекции / The nonlinearity of development and its linear projections

текст

Петр Капустин

Воронежский государственный технический университет /

text

Petr Kapustin

Voronezh State Technical University

Существует ли развитие?

Развитие, являясь, пожалуй, наиболее распространенным словом в текстах самой различной направленности, до сих пор представляет собою весьма непростую проблему. Не раз и не два приходилось слышать от авторитетных авторов, в том числе занятых вопросам градостроительства, планировки и, вроде бы, вопросам развития поселений, что они... не знают, что такое «развитие», не способны брать на себя ответственность за эту категорию и не способны обеспечивать развитие, что бы под этим словом ни подразумевалось. Одно дело планировка или зонирование, совсем другое – эффекты этого якобы рационального и «прозрачного» по смыслу занятия под названием «развитие», его социальный или культурный результат (или отсутствие такового).

Развитие и в самом деле непросто. Оно непросто даже для методологической парадигмы. Георгий Петрович Щедровицкий не устал указывать на ускользающую предметность развития, то есть на неопределимость его предмета. Представьте ряд фотографий одного человека на протяжении его жизни, – говорил он. Что иллюстрируется этим рядом? Развитие человека? Вряд ли; скорее, его старение и умирание. Совершенствование фотографической техники за годы жизни этого человека? Это более похоже на правду, но что при этом делать с возрастными изменениями самого человека, представленного на снимках? Похоже, развитие... беспредметно.

В самом деле: развитие всякий раз предполагает выбор шкал отсчета, предполагает субъективность. Какую бы из возможных шкал, систем отсчета мы ни выбрали, она окажется частичной, аспектной в отношении реального целостного процесса генетических или иных изменений. Однако результаты выбора всякий раз норовят расположиться в строгой линейной последовательности – не столько сообразно природе вещей, сколько в соответствии с привычной логикой человеческого восприятия и принятых способов описания каких бы то ни было процессов.

Не все способно к развитию. Классический пример: куча мусора не развивается, она лишь растет. Рост – свойство многих тел и вещей – далеко не всегда синонимичен развитию: все же развитие – не наращивание

количества, не «то же самое, но несколько больше».

Развитие – это качественный переход в иное, высшее состояние. Развивается только живое. Но и развитие организмов – процесс двусмысленный и амбивалентный. Так, парадигма города как организма уперлась именно в эту двусмысленность: стоит ли признавать развитием территориальное разрастание города?

К развитию, несомненно, способны мышление и деятельность. Но как происходит их развитие и насколько этот процесс (если развитие вообще можно описать как одномерный процесс) имеет внятные пространственные, планировочные, морфологические измерения? Ведь если развитие – не рост, т. е. если оно несводимо к изменениям одного параметра, то разветвляется в нескольких параметрах одновременно, и, вероятно, эти параметры не объединены некоей одной системой измерения. Скорее всего, они открыты, их ряд не предзадан, лабилен, задается... самим развитием. Развитие – самоопределяющийся процесс, и в этом смысле его следы на контексте, на внешних измерительных шкалах случайны и прихотливы. Судить по ним о самом процессе – занятие не более надежное, чем судить о нетленных зидогах по неверным теням на стенах пещеры из седьмой книги Платонова «Государства».

Предметные проекции беспредметного

Тот факт, что сложные и многомерные движения мысли опознаются (т. е. фиксируются с минимальными затратами рефлексии и критицизма) в качестве чего угодно более простого по генезису, смыслу и форме, – этот факт известен давно [1; 2]. Индивидуальное и коллективное человеческое сознание (не мышление!) склонно, увы, к редукциям всякого рода: так бережет оно себя от превратностей мира. Что такое сознание, если в нем нет встроженных механизмов сведения сложного к простому, комплексного к композитному, полифонического к монотонному, гетерогенного к гомогенному? Такое сознание не смогло бы выжить в тяжелой эволюции человечества. Но мышление уже с античности, с Сократа опознанное как «самоубийственная» стратегия, склонно, напротив, к инверсии сказанного, к обратной развертке тенденции всякой редукции: оно стремится к обратному – к прорыву



^ Рис. 1. Иокогама, Япония. Терминал морского порта. Группа «FOA», 2002

надежной конвенции, к беспокойству и вызову. Эти эксцессы мышления справедливо квалифицируются как дело крайне рискованное, как смертельно опасное «движение головой», как вообще мало кому нужные «танцы лошадей» [3] – все это хорошо известно. Но что с этим делать, что это означает в топологии обсуждаемого нами?

Всякая редукция сложного к простому суть сведение многомерного и противоречивого развития к проекции на плоскость оценок и подсчетов, что в топологическом измерении всякий раз означает... сведение пространства к линии (рис. 2). И линия эта не длится бесконечно и непрерывно, как могла бы длиться последовательность редуцированной вечности или как могла бы выглядеть объяснимая человеческая беспомощность пред ликом самой нередуцируемой Вечности. Напротив: здесь мы имеем дело с линейкой самого примитивного класса: с последовательностью «от А до Б», то есть с дурной процессуальностью движения, понятого как перемещение по одномерной линии. Иными словами, у идеи линейности не получается взять на себя полноту описания или «снятия» живых и полномерных событий. Так, в феноменологии профессионального архитектурного восприятия со времен работ Кевина Линча становится очевидно неустрашимое «ускользание» чего-то иного, не вмещающегося в рамки морфологии подконтрольно протекающих линейных процессов.

Линия – наезженная колея

Отчего сказанное выше нельзя счесть пустым трепом, лишённым нового содержания, значимого для задач развития регионов? Все просто: от концептов, в т. ч. концептов развития или движения, непосредственно, прямо, грубо зависит и принимаемая нами стратегия движения/развития. Зависит не так, как от параметров двигателя зависит скорость «изделия», но не менее непреложным образом: регионы ведь не суть локусы на карте, они – фигуры самоопределения и самоорганизации мест, открывшихся своему индивидуальному содержанию. И когда такое открытие не случается, территории постигает беда: они встраиваются в линии внешней, чуждой, вмененной им идентичности. В отличие от полифонии развития, линия вмененного существования монотонна и поступатель-

на, хорошо описывается в планах и «дорожных картах», поскольку она есть продукт человеческих деяний (а не многих и сложных сил, отвечающих за развитие); и деяния эти имеют, как правило, вполне ясные, обозримые и «злонамеренные» цели. Проводимая в эти дни спецоперация в сопредельной стране – прекрасное подтверждение актуальности обсуждаемой проблематики. Ведь регионы открываются своему подлинному содержанию лишь посредством большой работы, путем гигантских затрат мышления, понимания и рефлексии. И работа эта, если она своевременно проведена, поддается вовсе не линейно-процессуальному описанию, а лишь тому, которое ставит во главу угла подлинное развитие, то есть интенсификацию того, что только и способно к развитию: мышления и деятельности. Но, если она проведена не была, если была заменена на линейную логику вменения идентичности, то остается лишь жесткая линия принуждения к мышлению и рефлексии.

Принять изложенный тезис непросто. Принятие его означает, в частности, отмену буквально всего состава представлений (так и не доведенных до категориальной полноты, что показательно) т. н. региональной планировки или «регионального планирования», в которых не было и нет ничего от жизненных соков самих регионов или мест. Происхождение таких представлений не составляет загадки: оно есть плоть от плоти просвещенческого оптимизма, модернистского энтузиазма и рожденного ими отчаянного революционного задора. Насилие и воля – основные категории практики именная дел с местами в этой идеологии. Соки из мест выжимались, конечно, в т. ч. пресловутыми «комиссарами в пыльных шлемах», прибывавшими по командировке на территорию с одним лишь маузером и предписанием возвести завод посреди поля к заданному сроку, иначе их ждет революционный трибунал. Когда же суровая романтика чуть ослабила хватку, формируется бюрократический аппарат – аппарат все той же практики. Происходит нормирование территориального размещения производств, формируется схема «территориально-производственных комплексов» (ТПК), институт так называемого «типичного проектирования» и прочие инструменты, средства и операциональные образы волюнтаризма, продолжающего

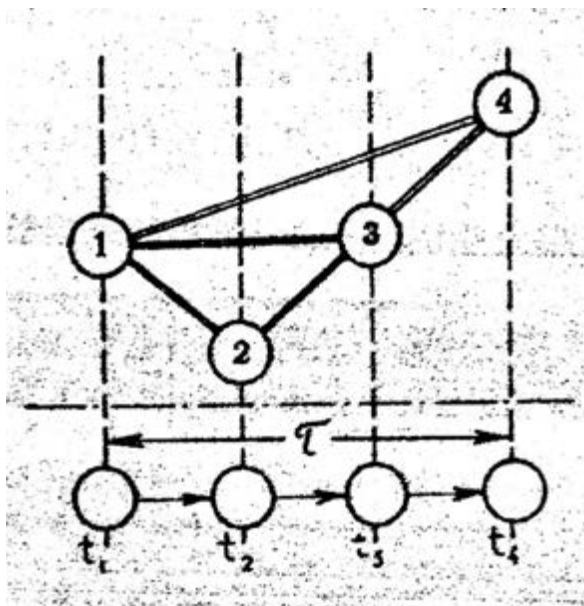


^ Рис. 3. Оклахома-Сити. Театр Маммерс (Mummer' Heater Stage Center). Архитектор Дж. Йохансен, 1970



^ Рис. 4. Варвара Степанова. «Будущее – единственная наша цель!». Плакат, 1920-е

> Рис. 2. Пример редукции целостного объекта к его процессуальному описанию. То, что в объекте связано многими различными по характеру и времени действия силами, в линейном изображении выглядит простой последовательностью равномерных элементов. «Сравнение этих двух изображений [верхней и нижней части рисунка, разделенных штрихпунктирной линией – ПК] помогает понять, почему на основе категории «процесс» никогда не удалось объяснить, каким образом человек действует, как он использует свои прошлые продукты в качестве средств новой деятельности, как он объединяет в одной актуальной структуре «прошлое», «настоящее» и «будущее», – писал Г. П. Щедровицкий в комментарии к этой схеме [23, с. 83]. Перед нами – одно из первых описаний «складки» задолго до ее хрестоматийного изложения в 1988 г. Жилем Делезом



рассматривать территории в качестве инертного материала, послушно приемлющего всякую, предписанную «свыше», из Центра, форму и функцию [4].

Логика действий по предписанию, логика «размещения», или аристотелевского «наложения формы на материал», есть логика последовательных операций; она линейна. Она не меняется при усложнении своих «объектов» или в связи с увеличением их масштаба [5; 6], поскольку неспособна работать с объектами вообще. Она есть логика торжествующей субъектности; правда, децентрализованной и распределенной по серой массе исполнителей (что лишает ответственности и повышает административный восторг). В то время, как нелинейно организованное развитие есть результат (или, скорее, эффект) длительного воздействия многих субъектов, их синергии, резонансов многих интенций и чаяний места – региона, города, поселения. Потому он и нелинейен, что не укладывается в одну-единственную последовательность дискретных действий, отчего о развитии часто

говорят как о «прорастании» или «выращивании» нового качества из «зерен» существующего, из «Genius loci», из памяти об утратах, наконец – из виртуального измерения, присущего всякому месту и воплощенному в «архиве» идей, проектов, грез, мечтаний, планов и решений по его изменению, накопившихся за всю его историю [7].

Миф об управлении развитием

Итак, ни понять, ни тем более управлять развитием исходя из его линейных процессуальных проекций нельзя. Насколько развитием вообще можно управлять – вопрос до сих пор открытый. На поверку мы всякий раз управляем лишь тем или иным аспектом, предметной идеализацией или частью системы. То же самое происходит (по крайней мере, тенденция пока именно такова) в относительно новых, еще не вполне оформившихся областях разработки альтернативных практик – в «пространственном развитии», в «территориальном развитии» или даже «управлении территориальным развитием». Последнее иногда (и все чаще) именуют «развитием территорий», будто бы развиваться должны (или вообще способны) территории или пространство. Подмена понятий неслучайна: развитие плохо локализуется, оно осуществляется на каком-то «птичьем», как говорил М. Мамардашвили, материале – на людях, мышлении, деятельности... Как все это ухватить в воображении и в изображении, не очень понятно. А территория прекрасно изображается на картах, она без труда представима (хотя и всякий раз в определенном аспекте). Поэтому такие документы, как карта, план (а также и «дорожная карта», план как алгоритм действий) обычно замещают собою любые попытки «схватить» само развитие [8]. Но исполнительные документы не отвечают на вопрос, зачем надо что-либо сделать, а только на вопросы как, где, в каком порядке. Они не обеспечивают концептуальный замысел, они линейны: исходят из сферы уже принятых решений. Беда в том, что концептуальный замысел не обеспечивает ничего, если указанные типы форм представимости приобретают монополию в воображении, если лишь на них опирается воля, принимающая решения. Ничем инструментально не обеспеченный замысел неизбежно попадает «на рельсы» привычных бюрократических штампов,



^ Рис. 5. Людвиг Гильберсаймер. Город небоскребов (Hochhausstadt), 1927. Ранний модернизм был заморожен зрелищем перспективных далей, видел в них едва ли не магические инструменты приближения будущего



^ Рис. 6. Ле Корбюзье. Перспектива Лучезарного города (La Ville Radieuse), 1930

сводится к очередной инкарнации «программ расселения», «размещения производственных мощностей» и соответствующего им административного восторга.

Порочная валоризация средств

Пожалуй, еще более безнадежной становится ситуация, когда сами линейные модели берутся за источник вдохновения. Это весьма распространенная тенденция – валоризация средств, то есть ситуация, когда средства деятельности из принципиально сменяемых и подсобных начинают рассматриваться как ценности – эстетические, моральные, эпистемологические. Тогда происходит вторичное замещение, вторичная редукция: модель, неадекватно отображающая реальность, становится орудием преобразования реальности, образцом, по которой [новую] реальность теперь следует выстраивать. Так постоянно происходит в науке, точнее в связке естественнонаучных моделей и инженерного умения, призванного «возвращать» реальности в препарированном виде то, что было у нее заимствовано моделями. Наука изобретает свои предметные идеализации, а инженерия... осуществляет их, вводя их в жизнь, тем самым изменяя ее; изменяя не ценностным образом (как это происходит в полноценном архитектурном проектировании) и даже не целевым, но... «явочным порядком». Так порождаются сущности, не имеющие онтологических корней, ложные сущности или, по Платону, «эйдолоны». Поль Фейерабенд назвал союз науки и технического рационализма «порочным альянсом», имея ввиду то тревожное состояние «научно-технического прогресса», к которому во второй половине XX века привела логика известного суждения Г. Гегеля: «Если факты противоречат моей теории – тем хуже для фактов» [9].

Энтузиазм имитаций и труд прорыва к реальности

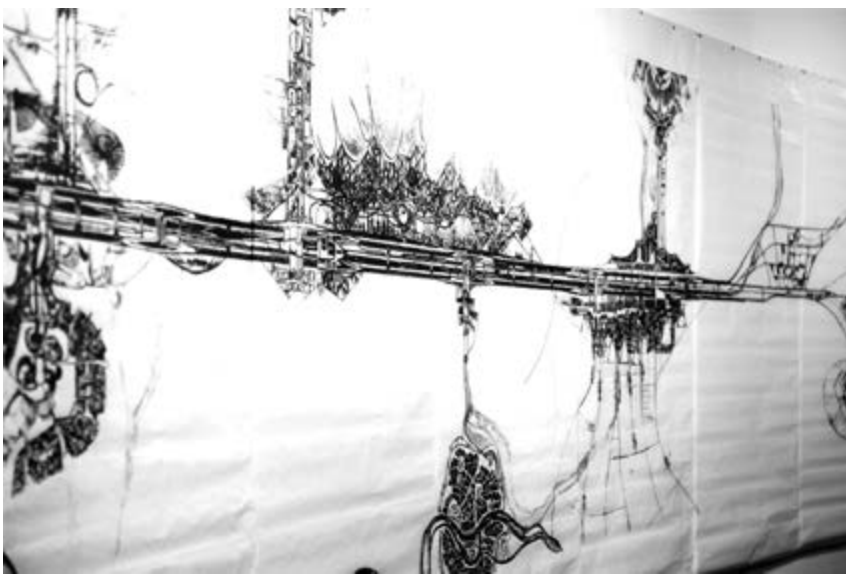
Но если в науке и инженерии порождение ложных сущностей, артифицирующих мир, стало почти нормой, с которой человечество как-то учится справляться, то приход той же логики замещений в архитектуру может оказаться катастрофическим: ведь архитектура и есть одна из важнейших сил, при помощи которых можно сопротивляться ложному обыскуствлению мира. Чтобы оставаться такой силой и сохранять надежду, архитектуре нужно всего

лишь держаться в круге своих традиционных источников формообразования. И уж точно не стоит архитектуре заходить на упомянутый второй виток замещения: не стоит культивировать средства своего «технического» отправления, тем более что они, как видно, несовершенны, случайны по происхождению, заимствованы из иных интеллектуальных областей и традиций.

Таково, например, культивирование структурно-функциональных схем – довольно примитивного средства описания устройства зданий в заимствованном из менеджеральных наук языке блок-схем: в функционализме оно достигло «вершин», исчерпав все мыслимые смыслы. Осталось лишь обратить графику блок-схем на само здание, что и было исполнено со всем натуралистическим блеском (рис. 3) (Примечание). В истории архитектурных моделей после модернистской профессионализации подобные «чудеса» нередки [10]. К их числу приходится отнести и увлечения образом линии как метафорой развития.

Линия, особенно «энергичная», со стрелкой на конце, хороша как изобразительная метафора всякого перемещения – от военных атак до функциональных процессов. Беда в том, что развитие – это не перемещение в пространстве; согласно Платону, развитию гораздо ближе другой вид движения – изменение, внутренняя трансформация. А ее уже не изобразить стрелками или потоками.

То, что линия не способна обеспечить развитие и даже изобразить его, мы выяснили выше, и для этого нам потребовался критический анализ. Но часто ли архитекторы, проектировщики склонны к критицизму? Скорее, им свойственен энтузиазм и «творческий порыв», а в таком деле яркие метафоры гораздо ценнее горьких откровений. Линия и стала надолго излюбленной метафорой движения вперед, вдаль, к будущему... Архитектурные проекты 1920–1930 гг. наполняются шагающими массами трудящихся, динамика этих масс приобретает качества архитектурной морфологии. «Будущее – единственная наша цель!», – пафосно утверждает плакат Варвары Степановой, на котором изображена центральная перспектива дороги, вписанная в круг, что делает плакат подобием дорожного знака.



^ Рис. 7. Милан, Триеннале. Группа НЭР. Русло расселения, 1968
«Было темное прошлое, было славное революционное прошлое, настоящего практически не было, и было светлое будущее. Настоящего как темы не было», – говорит Александр Скокан в фильме о НЭР [24]

В этот довольно унылый, но все еще тревожащий не-окрепшую фантазию ряд линейных редукций приходится поставить и все линейные модели, такие как проекты линейных городов, шелковые пути и прочие продукты извняемого (ресурсов, мощностей, потребностей) или неизвняемого (воображения, знаний, понимания) дефицита. Иную концептуализацию содержания, стоящего за этими идеями, можно увидеть в отвлечении от географической или геометрической линейности, в ненатуралистической интерпретации Пути. Так это происходит в идее Евразийского пути, в идее региона (в отличие от экономгеографического района [11]), уже не говоря о Пути в парадигме Дао. Линия, фигура с одним измерением обязана, наконец, уступить место более живым и реалистичным, плодотворным и многомерным концептам [12].

«Будущее» – финальная точка на линии?

Концепт Будущего составляет предмет еще предстоящих нам открытий и разоблачений. Можно с высокой степенью уверенности предполагать, что так называемое «Будущее» – наиболее циничный самообман, в который удалось ввергнуть человечество. Происхождение этого концепта достаточно недавнее: еще Ренессанс не знал никакого «Будущего»: он знал прошлое, которое всегда с нами, которое стоит восстанавливать и включать в исторические перспективы и урбанистические вехи.

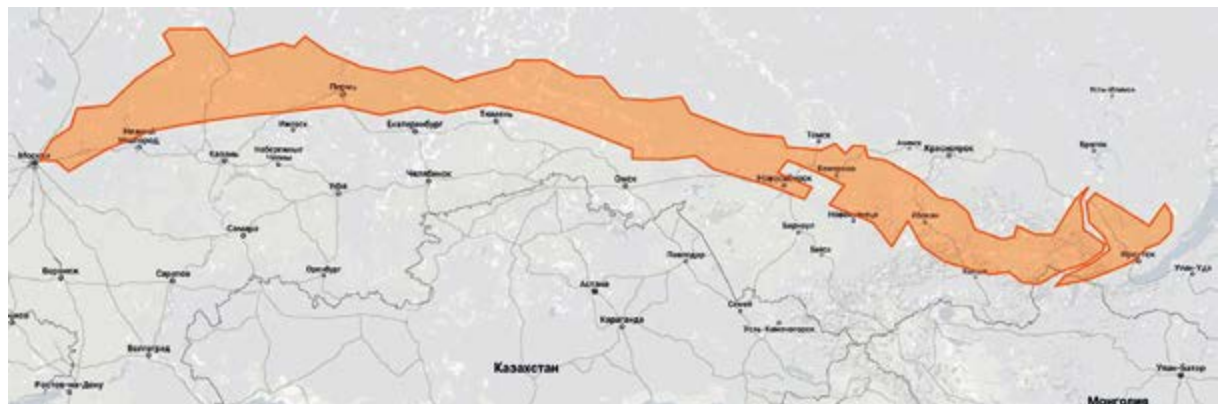
v Рис. 8. Саудовская Аравия планирует построить город в форме линии длиной 170 километров...



Перспективы Ренессанса и не были видами на будущее, скорее, они предъявляли идеальное, которое, начиная с Платона, вне всяких времен. Что уж говорить об эпохах более от нас отдаленных; они совсем не мыслили историческими перспективами, равно как и ретроспективами; их прошлое было архетипическим, их традиции – канонном, их «сказанные вещи» – предельным цивилизационным опытом.

В целом, концепт Будущего заслуживает подробной и развернутой критики (мы начали ее в [13]). Это слишком значимая [квази] категория, оказавшая решающее влияние на эволюцию общекультурной, проектной, дизайнерской и архитектурной мысли XX столетия. Для темы статьи важно, что идея Будущего способна появиться лишь в такой парадигме истории или эволюции, которая выстраивается строго линейным образом. Достаточно сказать, что идея Будущего не может возникнуть в циклической или спиральной модели исторического процесса: там она теряет не только привлекательность, но и всякий смысл.

Привлекательность же, заманчивость, влекущая нераскрытость фантазма Будущего – главные его «козыри». Однако это привлекательность приманки, привязанной перед носом осла, идущего по дороге; манящая даль горизонта, всякий раз ускользающего от нашего присутствия. Концепт Будущего приучает видеть «дальнорорку»



> Рис. 9. Контур Чили, наложенный на Транс-Сиб. Плотность освоения пространства не всегда напрямую зависит от протяженности



< Рис. 10. Фра Карневале. Идеальный город, XV век. «Урбинские ведуты», как и другие ренессансные городские виды в жанре грез, еще не несут никакого визионерства, никакого вменения единственно верного «будущего»; они ближе к утопиям, к неспешному созерцанию предвечного. Хотя перспективы и линейны, в них нет никакой динамики, а бытие и время здесь циклично, «округло», умиротворенно

и не обращать внимание на то, что топчут ноги здесь и теперь; он неявно проводит линию единственного возможного пути (поэтому «будущее» – излюбленный аргумент идеологов всех мастей); он провоцирует рассмотрение всего темпорально неочевидного в качестве значительно большей ценности, чем существующего и очевидного – он учит визионерству [14; 15]. Чего может стоить профессии визионерство, со всем блеском продемонстрировал XX век. Сегодня методологическая рефлексия вполне позволяет признать визионерство паразитической конструкцией, извратившей весь смысл того, что мы привычно называем проектированием, и «<...> первым очевидным сегодня направлением проблематизации концепта Будущего можно считать констатацию несостоятельности его линейного, векторного паттерна» [13, с. 246].

«Современность» – фикция линейного представления времени

Идея «современности», то есть острое переживание текущего момента как чего-то проблемного и требующего немедленных действий также есть идея относительно молодая. Появляясь в эпоху, когда концентрация внимания (интенциональности) на текущем моменте истории обретает инструментальность, эта идея взрывообразно мутирует в новую темпоральную идеологию, в идеологию Модерна (в философской исторической масштабности), модерна и модернизма (в масштабности стилистических выражений). Независимо от того, что концентрируется в точке сборки времен, в «современности» – прошлое (как было с Ренессанса до начала XX в.) или будущее, то, что концентрируется – всегда препарат, всегда концепт, назначенный для применения в заданных контекстах (что сегодня часто забывают, полагая, будто имеют дело с подлинной и синхронной исторической фактурой). При изучении архитектуры, искусства, проектности СССР 1920–1930-х, Италии 1930-х, США 1950-х и др. указанный темпоральный люфт становится просто вопиющим. Эта заведомая инструментальность – нарочитость, тенденциозность, а нередко и болезненная претенциозность – надолго отравили наше темпоральное и всякое иное воображение. Именно они ответственны за темпоральную неадекватность современного (!) проектирова-

ния и архитектуры, то есть за устойчивую склонность относить свои идеи к невнятным временным горизонтам, и уж точно не к настоящему.

«Современность» – это не сегодня, это... вчера и позавчера, в том смысле, что идея безнадежно устарела. И «современность» – это не настоящее (во всех смыслах этого русского слова); это именно искусственный и выморочный концепт, вторичный в отношении гораздо более сильного концепта – «Будущего», столь же искусственного, но сумевшего «прибратать к рукам» любые фантазии о временном «луче» из всегда неудовлетворительного «сейчас», то есть в отношении концепта, сумевшего затмить великое и неотменное Прошлое. Собственно, «современность» – никогда не констатация точки на шкале времен; это всегда требование, вменение, призыв: «Быть современным!» Что значит – быть ориентированным в будущее, там, в будущем, искать себе алиби и восполнение (центральная категория с эпохи Просвещения, по Ж. Деррида). Современность – лишь переходная стадия, пересадочная станция на пути к Будущему, его слабая тень, представляющая интерес лишь как материал для преодоления, как обстоятельство места и времени. Отсюда – вся указанная архаика, в т. ч. и архаичность сформированного в такой идеологии проектирования. Это наша стигма, родимое пятно нашей плохо очищенной рефлексии, нашей недоосмысленной проектности. Поэтому начинать разбираться с «современностью» надо оттуда, из «Будущего», уже... прошедшего и не наступившего, но и не имевшего шанса наступить (разве что в смысле наступить нам на пятки, в кастандийском смысле «накатывающей силы», догоняющих нас наших же недодуманных в прошлом идей).

Поэтому, оставаясь в границах «современности» и «будущего» как концептов на линии, как ускользающих полустанков на дороге, приходится говорить вовсе не о переживании текущего момента истории, не мнениях о том, что ныне актуально, а что нет. Все такие и подобные соображения – атрибуты эры модернистского воображения времени, лишившие нас глубины и полноты переживаний собственной жизни и ее сопричастности историческому длению. Ч. Мур гениально сказал в свое время: «Будущее у нас уже было. Им были 50-е годы».



^ Рис. 12. Сиэтл. Музей Музыки (Experience Music Project, ныне Музей поп-культуры). Архитектор Фрэнк Гери, 2000



> Рис. 11. Луиджи Руссолю. Динамизм автомобиля, 1913. Сколько бы футуристы ни стремились выразить simultaneity движения, на плоскости картины она неизбежно превращается в линейную последовательность состояний

Повторим: и «будущее», и «современность» – это концептуальная, интенциональная и чувственная архаика, очень агрессивно вмененная в годы оные нашему сознанию и воображению. Пор избавляться от этого морока. Пора заняться Настоящим.

Неудовлетворительность линейного

Все вытянутое в линию теряет «пневматологический» смысл и мерность, теряет «воздух», схлопывается, уплотняется. И всякий раз стоит задаваться вопросом: кому это выгодно?

Для проектного воображения и действия линейные модели вообще неспецифичны: происходящее там происходит simultaneity (одновременно). Simultaneity, но никак не successivity (последовательное, поступательное) способно характеризовать сегодня проектирование. Все линейные схемы (поточные и т. п., в т. ч. блок-схемы) сегодня не конститутивны для описания и моделирования проектирования, проектного мышления; все значимые схемы методологии проектирования simultaneity (схема шага развития, схема прототипа и его распада, а также предложенная нами схема объекта проектирования [16]).

Именно simultaneity, а вовсе не successivity составляло самую суть восприятия архитектуры в период

до торжества лингвистической культуры [17]. Только с «революцией Гутенберга» начинается выдавливание из общественного перцептивного опыта и дискурса способности воспринимать архитектуру как temporally целостное чувство, собирающее времена, а не расписывающего впечатления по лживой линейке последовательных впечатлений, вменяемой лингвистическим письмом [18]. Случившаяся в Новое время перцептивная катастрофа – слишком значимое и масштабное явление, чтобы описать его в небольшой статье, но ее необходимо указать в числе многочисленных и невозполнимых жертв, отданных человечеством во имя молаха Линии – «простоты», которая гораздо хуже всякого воровства.

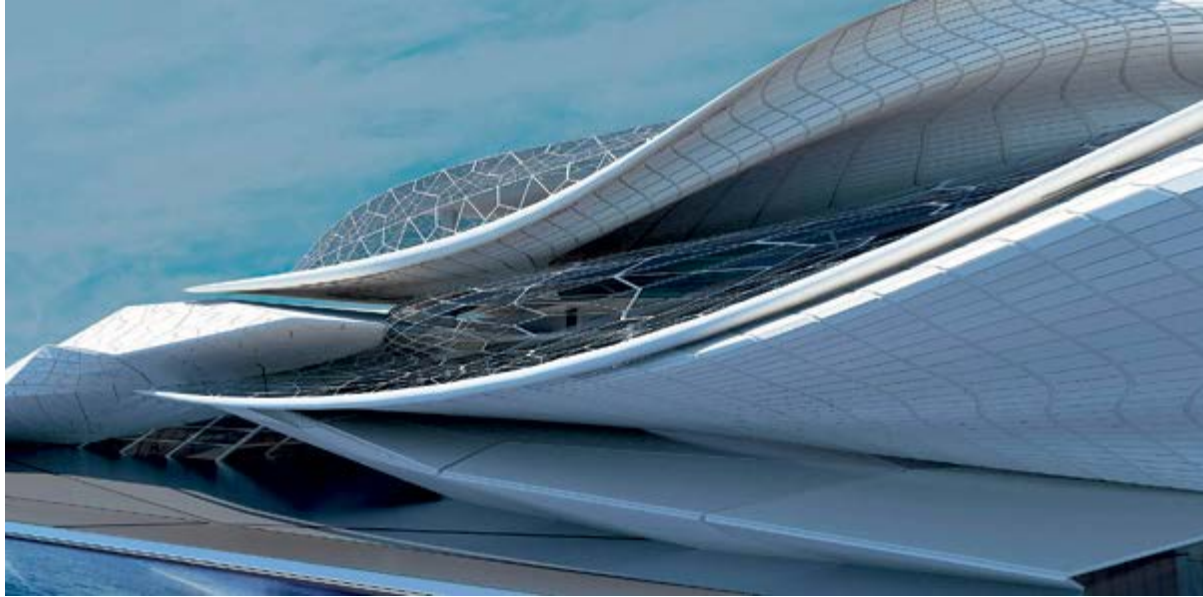
С точки зрения постструктуралистских представлений, simultaneity – типический пример так называемой «складки» [19]. Линия как таковая становится неинтересна, важны ее изгибы (флексии), заломы и завихрения. Такова интенция так называемого постнеклассического этапа эволюции знания, на который, как известно, бурно отреагировала архитектурская мысль [20]. И это не сугубо эстетический интерес (хотя, разумеется, и не обошлось без него), это новая онтологема: мыслить мир как нечто линейное и логичное теперь становится неприлично.

Относительность присутствия и бытие вне времени

Однако и на предыдущем этапе генезиса знания, то есть на так называемом неклассическом этапе, можно, как ни странно, найти резонансы с весьма актуальными мотивами. У А. Эйнштейна есть пример: для присутствующих в вагоне движущегося поезда свет зажигалки от центра вагона дойдет одновременно до его концов, а для смотрящего с перрона – по-разному. Пример вполне в духе релятивистской эстетики, но ведь в нем нетрудно увидеть и иное: одновременность актуальна в присутствии, и она утрачивается во внешнем описательном, отчужденном взгляде. И уже отсюда можно вывести весь интерес к феноменологии, к присутствию, к подлинности как новым, реалистичным измерениям проектного. Увы, такие выводы все еще... маргинальны в отношении мейнстрима профессии (то есть магистрального пути, как всегда, избирающего колею), способного,

в Рис. 13. Сиэтл. Музей Музыки. Архитектор Фрэнк Гери, 2000. Форсированная нелинейность в архитектуре со времен экспрессионизма хорошо выражает эмоциональное состояние автора, но плохо – онтологические сущности: архитектурное сообщение «Мир – таков!» легко отзеркаливается контекстом и повседневным восприятием





< Рис. 14. Аргентина, Буэнос-Айрес. Музей современного искусства (МАСВА), 2012. Имитация сложностей и противоречий – дело затратное, но вряд ли тем самым можно приблизиться к подлинной сложности мира. С позиций известной работы Р. Вентури, перед нами скорее нарочитое упрощение и уплощение: архитектурский вкус вновь «выкинул коленце»!

как оказалось, и за пышным «барокко» нелинейных форм держаться вполне кондовой и привычной линейной логики (рис. 12–16). Таким образом, дело не в новомодных концептах, пришедших из науки, а в степени доверия к имманентному архитектурному чувству, созидательной интуиции, проектному воображению. Это, а не привходящие импульсы естественнонаучных абстракций, калейдоскопически сменяющие друг друга в наши дни, – подлинные измерения архитектурной деятельности.

Вероятно, указанные измерения по своему происхождению принадлежат действительности, стоящей по ту сторону времени. Их хотел ухватить светлой памяти Кристофер Александер, умерший в этом марте. Он едва ли не первым заговорил о вневременном в архитектуре, что гораздо круче банальной «вечности» [21]. Way, о котором писал Александер, с очевидностью не укладывается в линию хотя бы уже потому, что проследить его протяженность по перипетиям архитектурной истории не представляется возможным.

«На линии...»

Архитектурное воображение отдало линии много сил, энергий и надежд. Архитектура, в своем генезисе немислимая без прямой линии, все же возжелала от линии освободиться, по крайней мере как от предельной фигуры. Освобождение, как обычно с ним бывает, не обошлось без эксцессов и без выплескивания с мутными водами «ребенка» – самого смысла архитектурного действия, связанного не столько с геометрией, типами логик, онтологиями, модными или уже немодными, но с повседневной мерностью человеческого бытия, с его (увы, небольшой) протяженностью и с его «проклятой судьбой», всякий раз оборачивающейся фатально жесткой колеей...

В пространствах, равнодушных к повседневности, в трансцендентальных к ней измерениях мысли – теория исторических процессов, моделирование развития и управление им *et cetera* – линейные модели не выдержали вызовов, к ним обращенных. Является ли это обстоятельство причиной отказа архитекторов от линии, чем бы она ни обернулась? Думается, нет. Разумеется, натуралистически мыслящие архитекторы, подобно Питеру

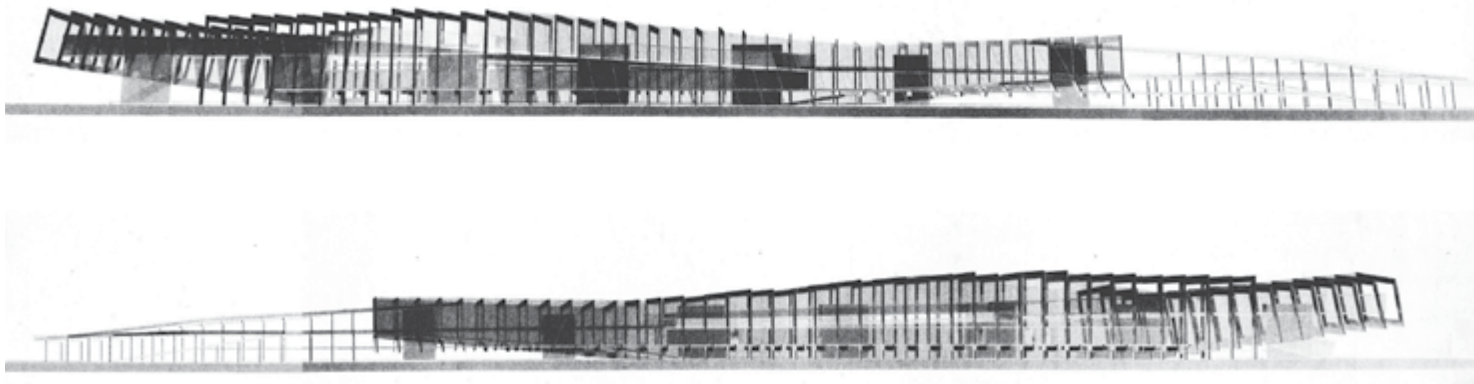
Эйзенману, ответили бы на вопрос иначе: они предпочли бы признанию вневременной сущности Архитектуры очередной виток формалистических имитаций под фривольно понятые метафоры все новых и новых парадигм науки. Но мы предлагаем точно различать и более не смешивать эксцессы формообразования в архитектуре и процессы постижения ее смыслов и значений, образов и мировоззренческих корней. Тем более, когда архитектура оказывается втянута в превосходящие ее по масштабу процессы исторических трансформаций, к каким относится процесс социального и культурного развития.

Примечание

Театр Маммерс был снесен в 2014 году после долгих дискуссий о необходимости его сохранения как памятника архитектуры [22]. Столь необычные постройки действительно достойны сохранения; должны же быть памятники и такого рода. Архитектура XX века успела отметить в самых различных и неожиданных областях мысли, чувства и духа; вряд ли такое повторится. Необходимо сохранять такие постройки уже как реперы падения Архитектуры, как всегда, изящные и... «выразительные» (тезис о «выразительности» требует специального и детального разбора).

Литература

1. Фихте, И. Г. Факты сознания // Фихте, И. Г. Сочинения в двух томах. – Т. 2. – Санкт-Петербург : Мифрил, 1993. – С. 619–769
2. Щедровицкий, Г. П. Проблемы методологии системного исследования // Щедровицкий, Г. П. Избранные труды. Москва: Школа Культурной политики, 1995. – С. 155–196
3. Щедровицкий, Г. П. Путеводитель по методологии организации, руководства и управления. – URL: <https://goaravetisyan.ru/georgii-petrovich-shchedrovickii-putevoditel-po-metodologii-organizacii/> (дата обращения: 25.04.2022)
4. Меерович, М. Г. «Генетики» и «телеологи» – дискуссия о районировании СССР // Архитектон: известия вузов. – 2012. Декабрь, № 4 (40). – URL: http://archvuz.ru/2012_4/8/ (дата обращения: 25.04.2022)
5. Fuller, R. B. Guinea Pig B. – URL: <https://archive.org/details/GuineaPigBFuller20100209132832Cору> (дата обращения: 25.04.2022)
6. Капустин, П. В. Масштаб и проектирование: от мерности к смыслу // Архитектурные исследования: научный журнал. – 2016. – № 3 (7). – С. 33–41

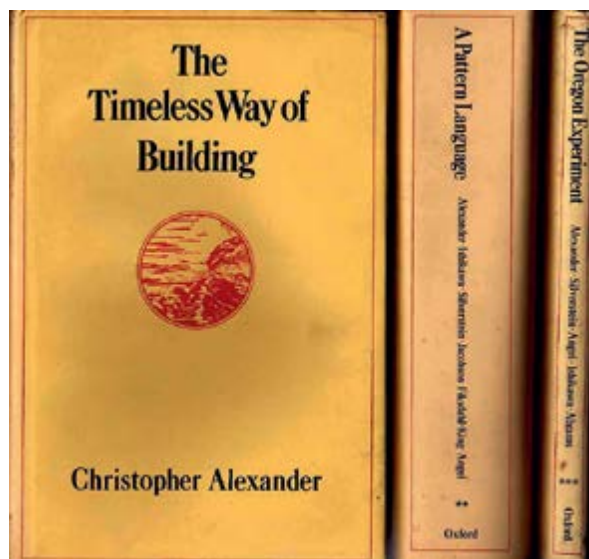


^ v Рис. 15; 16. Иокогама, Япония. Терминал морского порта, 2002. Архитектура, какие бы линии она ни использует, только выигрывает, когда обращается от пустых манифестаций к подлинной сложности существования человека в пространстве

7. Александров, А. И. Нереализованные архитектурные проекты: проблема неиспользуемого потенциала: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата архитектуры. – Екатеринбург: УралГАХА, 2006. – 26 с.
8. Копылов, Г. Г. Пространственные представления в СМД-методологии: постановка проблемы и анализа карты как инструмента «охватывания» пространства // Вопросы методологии. – 1992. – № 1–2. – URL: <https://fondgp.ru/old/lib/journals/vm/1992/1-2/v921ko.p0.html> (дата обращения: 25.04.2022)
9. Фейерабенд, П. Наука в свободном обществе. – URL: https://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Sociolog/feyer/nauka.php (дата обращения: 25.04.2022)
10. Капустин, П. В. Век тотальной редукции // Проект Байкал. – 2019. – № 59. – С. 32–39
11. Левинтов, А. Е. От района к региону: на пути к хозяйственной географии // Вопросы методологии. – 1991. – № 3. – URL: <https://www.fondgp.ru/old/lib/journals/vm/1991/3/v913lev0.html> (дата обращения: 25.04.2022)
12. Капустин, П. В. Запад – Восток: воображение линии // Проект Байкал. – 2017. – № 54. – С. 66–70

13. Капустин, П. В. Кризис темпорального воображения и новые возможности теории архитектуры // Теория и история архитектуры. – Вып. 1: XI Иконниковские чтения: материалы научной конференции / отв. ред. и сост. И. А. Добрицына; Филиал ФГБУ «ЦНИИП Минстроя России» Научно-исследовательский институт теории и истории архитектуры и градостроительства. – Москва; Санкт-Петербург: Коло, 2020. – С. 238–250. – URL: http://www.sectioaureaseries.org/uploads/releases_PDF/001/ТИА1_Капустин.pdf (дата обращения: 25.04.2022)
14. Боков, А. В. Параллельная архитектура оттепели и застоя. Визионеры // Проект Байкал. – 2022. – № 71. – С. 58–69
15. Капустин, П. В. О месте визионерства в эволюции архитектурного проектирования // Архитектурное интерпространство XXI века: опыт, проблемы, перспективы: материалы междунар. научно.-метод. конф. – Санкт-Петербург: Изд-во СПбГАСУ, 2013. – С. 47–50
16. Капустин, П. В. Проектное мышление и архитектурное сознание: Критическое введение в онтологию и феноменологию архитектурного проектирования (монография). – Saarbrücken, Germany: Lambert Academic Publishing, 2012. – 252 p.
17. Капустин, П. В. Теория архитектуры: от проблем понимания к идеям организации // Архитектура и строительство России. – 2019. – № 4 (232). – С. 22–27
18. Мак-Люэн, М. Галактика Гутенберга. Сотворение человека печатной культуры. – Киев: Ника-Центр, 2003. – 432 с.
19. Делез, Ж. Складка. Лейбниц и барокко. – Москва: Логос, 1997. – 264 с.
20. Добрицына, И. А. От постмодернизма – к нелинейной архитектуре: Архитектура в контексте современной философии и науки. – Москва: Прогресс-Традиция, 2004. – 416 с.
21. Alexander, C. The Timeless Way of Building. – Oxford Un. Pr., 1979. – 551 p.
22. Preserve Stage Center. – URL: <https://www.change.org/p/oklahoma-city-downtown-design-review-committee-preserve-stage-center> (дата обращения: 25.04.2022)
23. Щедровицкий, Г. П. Исходные представления и категориальные средства теории деятельности // Разработка и внедрение автоматизированных систем в проектировании (теория и методология). – Москва: Стройиздат, 1975. – С. 72–161. – URL: <https://www.fondgp.ru/publications/исходные-представления-и-категориал/> (дата обращения: 25.04.2022)
24. Тарабарина, Ю. Что такое был НЭР? // Архиру. – URL: <https://archi.ru/russia/82147/chto-takoe-by-l-ner> (дата обращения: 25.04.2022)





^ Рис. 17. Книги Кристофера Александра, разглядевшего в повседневности бесконечно высокую сложность, несводимую к линейным иерархическим схемам, всегда свойственным идеям «рациональным», «логичным» и «выразительным»



^ Рис. 18. Отаниеми, Финляндия. «Econo-House». Архитектура «антропософская», «вальдорфская», имеющая с архитектурой дигитальных манифестаций общие экспрессионистские корни, практикует свой вид нелинейности – экологически ориентированный, открытый характеру ландшафта, человеческому масштабу, памяти места и рукотворности вещей

References

- Aleksandrov, A. I. (2006). Nerealizovannye arkhitekturnye proekty: problema neispolzuemogo potentsiala [Unrealized architectural projects: The problem of unused potential] [Ph. D. in Architecture Dissertation Thesis]. Yekaterinburg: Ural State Academy of Arts.
- Alexander, C. (1979). *The Timeless Way of Building*. Oxford Un. Pr.
- Bokov, A. (2022). Parallel architecture of thaw and stagnation. *Visionaries. Project Baikal*, 18(71), 58-69.
- Deleuze, G. (1997). *The Fold: Leibniz and the Baroque*. Moscow: Logos.
- Dobritsyna, I. A. (2004). From postmodernism to nonlinear architecture: Architecture in the context of modern philosophy and science. Moscow: Progress-Tradition.
- Feyerabend, P. (n.d.). Science in a free society. Retrieved April 25, 2022, from https://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Sociolog/feyer/nauka.php (accessed 25.04.2022)
- Fichte, J. G. (1993). *Facts of Consciousness* (Vol. 2, pp. 619-769). St. Petersburg: Mifril.
- Fuller, R. B. (n.d.). Guinea Pig B. Retrieved April 25, 2022, from <https://archive.org/details/GuineaPigFuller20100209132832Copy>
- Kapustin, P. V. (2012). Proektnoe myshlenie i arkhitekturnoe soznanie: Kriticheskoe vvedenie v ontologiyu i fenomenologiyu arkhitekturnogo proektirovaniya [Design Thinking and Architectural Consciousness: Critical Introduction to Ontology and Phenomenology of Architectural Design]. Saarbrücken, Germany: Lambert Academic Publishing.
- Kapustin, P. (2013). About place of visionarism in the evolution of architectural designing. *Architectural interspace of the XXI century: Experience, problems and prospects: Proceedings of international scientific-methodical conference* (pp. 47-50). Saint Petersburg: SPbGASU.
- Kapustin, P. V. (2016). Masshtab i proektirovanie: ot mernosti k smyslu [The scale and design: From dimensionality to the meaning]. *Arkhitekturnye issledovaniya*, 3(7), 33-41.
- Kapustin, P. (2017). West East: Imagining the line. *Project Baikal*, 14(54), 66-70. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.54.1251>
- Kapustin, P. (2019a). A century of total reduction. *Project Baikal*, 16(59), 32-39. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.59.1428>
- Kapustin, P. V. (2019b). Theory of architecture: from problems of understanding organization ideas. *Architecture and Construction of Russia*, 4(232), 22-27.
- Kapustin, P. V. (2020). Crisis of temporal imagination and new possibilities of architectural theory. *Theory and History of Architecture*. Vol. 1:

- XI Ikonnikov Readings: Proceedings of the scientific conference (I. A. Dobritsyna, Ed.) (pp. 238-250). Branch of Research Institute for Theory and History of Architecture and Urban Planning. Moscow; St. Petersburg: Kolo. Retrieved April 25, 2022, from http://www.sectioau-reaseris.org/uploads/releases_PDF/001/TIA1_Kanustin.pdf
- Kopylov, G. G. (1992). Prostranstvennye predstavleniya v SMD-metodologii: postanovka problemy i analiza karty kak instrumenta "okhvatyvaniya" prostranstva [Spatial representations in SMD-methodology: statement of the problem and analysis of the map as a tool for "covering" the space] *Voprosy metodologii*, 1-2. Retrieved April 25, 2022, from <https://fondgp.ru/old/lib/journals/vm/1992/1-2/v921kop0.html>
- Levintov, A. E. (1991). Ot raiona k regionu: na puti k khozyaistvennoi geografii [From district to region: on the way to economic geography]. *Voprosy metodologii*, 3. Retrieved April 25, 2022, from <https://www.fondgp.ru/old/lib/journals/vm/1991/3/v913lev0.html>
- McLuhan, M. (2003). *The Gutenberg Galaxy: The making of typographic man*. Kyiv: Nika Center.
- Meerovich, M. G. (2012, December). "Geneticists" and "teleologists": Discussion concerning the zoning of the USSR. *Architecton: Proceedings of Higher Education*, 4(40). Retrieved April 25, 2022, from http://archvuz.ru/2012_4/8/
- Preserve Stage Center (n.d.). Retrieved April 25, 2022, from <https://www.change.org/p/oklahoma-city-downtown-design-review-committee-preserve-stage-center>
- Shchedrovitsky, G. P. (1975). Iskhodnye predstavleniya i kategorialnye sredstva teorii deyatelnosti [Initial ideas and categorical means of the Activity Theory]. In *The development and implementation of computer-aided systems in designing (theory and methodology)* (pp. 72-161). Moscow: Stroyizdat. Retrieved April 25, 2022, from <https://www.fondgp.ru/publications/исходные-представления-и-категориал/>
- Shchedrovitsky, G. P. (1995). Problemy metodologii sistemnogo issledovaniya [Problems of System Research Methodology]. In *Shchedrovitsky, G. P. Selected Works* (pp. 155-196). Moscow: Shkola kulturnoi politiki.
- Shchedrovitsky, G. P. (2021). Putivoditel po metodologii organizatsii, rukovodstva i ipravleniya [Guide to the methodology of organization, leadership and management. Retrieved April 25, 2022, from <https://goaravetisy.ru/georgii-petrovich-shchedrovickii-putevoditel-po-metodologii-organizatsii/>
- Tarabarina, Yu. (2009, January 9). What was the NER? *Archiru*. Retrieved April 25, 2022, from <https://archi.ru/russia/82147/chto-takoe-byl-ner>

Исследование выполнено по плану фундаментальных научных исследований РААСН и Минстроя России на 2021 год (тема № 1.1.6.1). /

Acknowledgements:

The research was carried out within the plan of fundamental scientific research of the RAACS and the Ministry of Construction of Russia for 2021 (theme No. 1.1.6.1).

В статье анализируются процессы преобразования транспортной системы Российской империи в результате законодательной деятельности Екатерины II. Дорога рассматривалась императрицей не только как способ передвижения, но и как средство связи (в том числе информационной) всего государства в единое целое. Новая система дорог должна была отражать иерархию размещения государственной власти: столицы – губернские города – уездные города – дворянские усадьбы и сельские поселения. Особый интерес представляют технические новшества по устройству конструкций дорог, речных каналов, мостов и других сооружений, получившие в этот период особое развитие. Часть из них носила настолько идеализированный характер, что в итоге осталась нереализованной.

Ключевые слова: законодательство Екатерины II; система государственных дорог; почта; водные системы; каналы; технические новшества; утопические проекты. /

The article analyzes the transformation processes in the transport system of the Russian Empire as a result of Catherine II's legislative activity. The empress considered roads not only as means of transportation but also as means of communication (including information communication) linking the whole state. The new road system was to reflect the hierarchy of state power location: capitals – principal towns of provinces – principal towns of districts – gentry estates and rural settlements. Of particular interest are technical innovations in road construction, river channels, bridges and other structures that were especially developed during that period. Some of them were so idealized that they finally remained unrealized.

Keywords: legislation of Catherine II; the system of state roads; post; waterways; canals; technical innovations; utopian projects.

Модернизация путей сообщения России в конце XVIII – начале XIX века / Modernization of communication lines in Russia in the late 18th and early 19th centuries

текст

Надежда Грязнова

Российская академия архитектуры и строительных наук, Московский архитектурный институт /

text

Nadezhda Gryaznova

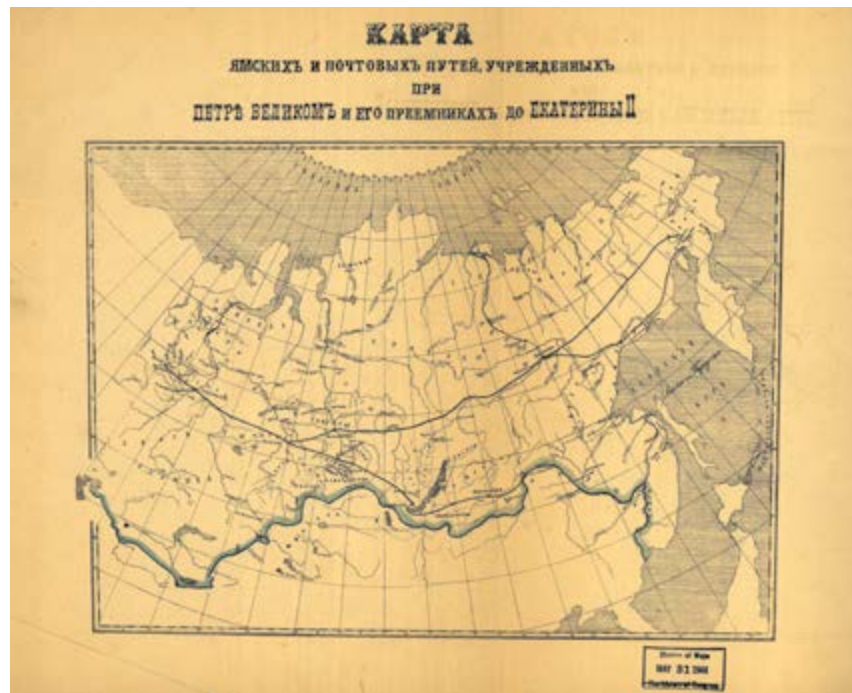
Russian Academy of Architecture and Construction Sciences; Moscow Institute of Architecture

С именем Екатерины II в истории отечественной архитектуры традиционно связывают грандиозную градостроительную реформу, осуществленную в последней четверти XVIII века. Однако не менее грандиозным был ее вклад в развитие всей системы расселения Российской империи, когда под влиянием экономических и политических реформ совершенно новое значение приобрели не только города, но и сельские поселения и дворянские усадьбы. Но зажившее новой жизнью имперское пространство обрело свой смысл, только будучи соединенным в единое целое. Необходимую целостность имперского пространства должны были обеспечить связующие «нити» – дороги. С самого начала структурно-пространственных преобразований дороги, как важнейшие элементы пространственной среды, были включены в императорскую идеальную модель государственной системы расселения.

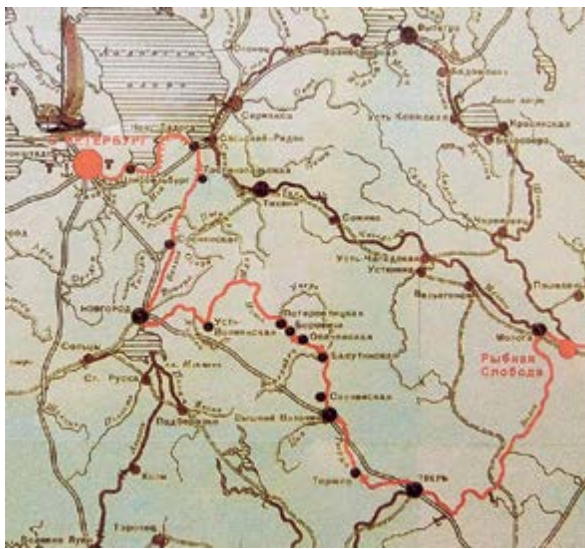
Подтверждается это уже тем фактом, что вскоре после выхода «Учреждений для управления губерниями» губернским правлениям были выданы «Правила для заведования дорогами» и учреждена Канцелярия от строений государственных дорог. Это говорило о высокой степени обдуманности и осознания тех путей изменения пространственной среды, по которым шло российское правительство, о целостном, комплексном взгляде на систему расселения, охватывавшем все составляющие ее элементы (рис. 1).

Екатерина II попыталась придать дорожному делу характер важной государственной задачи. На дороги взглянули как на средство, имеющее не только транспортную функцию. В них увидели структуру, обеспечивающую политическое управление, своего рода информационное пространство, равноценное современному медийному. Для успешного проведения как политических, так и экономических реформ императрице нужна была прежде всего быстрая связь, которую в то время могло обеспечить только почтовое сообщение. Во главу угла ставилась не дорога, как материальный объект, а почта как информационный носитель. Это отразилось даже в названиях государственных структур: Канцелярия от строений государственных дорог, которой указом от 18 февраля 1764 года повелевалось «прилагать старанья приводить все государственные дороги в наилучшее состояние» [1], в 1780 году была упразднена, а вместо нее создан Почтовый департамент, управление которым было поручено Александру Андреевичу Безбородко.

Почтовая деятельность в России действительно была не на высоте, даже императорская корреспонденция нередко становилась заложницей почтовой небрежности. Екатерина писала по этому поводу: «Буде же мои письма... на почтовом дворе без уважения более недели оставляются, каково быть может прочее почтовое дело?» [2, с. 155].



< Рис. 1. Карта ямских и почтовых путей, учрежденных при Петре Великом и его преемниках до Екатерины II. 1790 г. Карта из Библиотеки Конгресса США. На карте пути сообщения показаны ориентировочно на 1790 г., очертания побережья Дальнего Востока и границы соответствуют 1870 году (<http://nasledie-eao.ru/services/history/administrativno-territorialnye-karty/karty-xviii-veka.php>)



^ Рис. 2. Фрагмент карты Вышневолоцкой водной системы (<https://anashina.com/vyshnevolockaya-vodnaya-sistema/>)



^ Рис. 3. Нижнецивинский полушлюз в Вышнем Волочке. Старая открытка

Развивая политические идеи Екатерины II, А. А. Безбородко внес в почтовое управление ту систему обдуманного усовершенствования, которая стала основой для развития целого ряда других отраслей государственного быта. Его предложения базировались на изучении и систематизации почтовых порядков в других странах. Служа одновременно в Коллегии иностранных дел, Александр Андреевич сделал запрос к русским посланникам при европейских императорских дворах, и уже весной 1782 года получил от них подробные известия об устройстве почтовой части в иностранных государствах. Эти сведения составили 83 брошюры и рукописи.

Изучив их, А. А. Безбородко остановился, видимо, на французской системе почтового делопроизводства, так как, по замечанию историков, «некоторые черты учреждения почтовой части в белорусских губерниях так схожи с существовавшим в то время во Франции почтовым устройством, что кажется, будто первая мысль таких преобразований заимствована именно из этой страны» [2, с. 142]. Но если образцом в организации почтовой системы стала современная Франция, то размах и масштаб проводившегося переустройства дорог был поистине древнеримским. Законодательным началом этого мероприятия стал указ «О составлении примерной почтовой карты всех дорог и подробного обозрения всех способов к устройству почт, для удобнейшего сообщения между всеми местами в империи» [3], вышедший в январе 1782 года. «Необходимость иметь порядочные почты» рассматривалась в указе как следствие губернской реформы и увеличения торговых оборотов. Новым законом была установлена своеобразная «иерархия» почтовых дорог, соответствующая в большей степени «иерархии» сформированной недавно структуры расселения, где прежде всего предусматривалась связь всех губернских городов со столицами, губернских городов между собой и с уездными городами.

Екатерина II писала в законе: «...рассудили Мы за благо дать Наши повеления Нашим Генерал-Губернаторам и правящим ту должность, дабы каждый из них во вверенной ему губернии приказал сочинить примерную карту всех дорог: первое от города Губернского к обеим Столицам... второе, от города Губернского

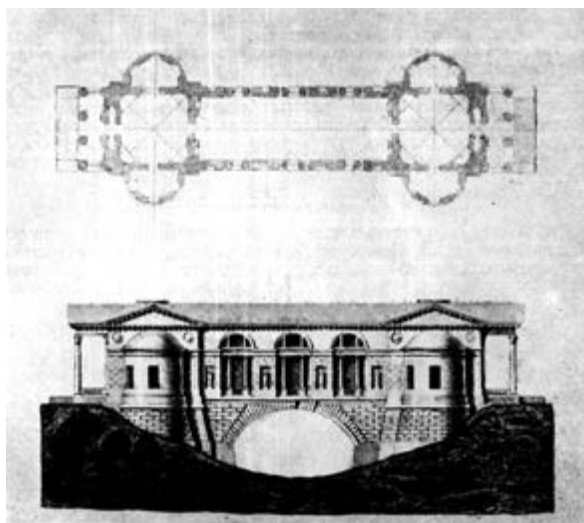
к городам Губернским прикосновенных Наместничеств... третье от города Губернского к уездным городам той Губернии, четвертое, между уездными городами той Губернии от одного к другому, пятое, от каждого уездного города к обеим столицам. К сим примерным картам присоединить точное росписание станций и описание дорог, переправ лежащих по дорогам селений» [3, с. 378]. В соответствии с указом почтовые станции должны были располагаться на трактах «одна от другой не далее как от 15 до 25 верст» [3, с. 379], почтовые дворы устраивались в каждом губернском, редко в уездном городе. Губернаторы смежных губерний обязаны были «снестись» между собой, чтобы «условиться о действительной связи почт одного Наместничества с почтами другого, о точном назначении дорог... дабы все сие с надлежащею точностию и единообразием исполнено было...» [3, с. 378]. Так как хозяйственные дороги внутри округов выпадали из сферы внимания этого указа, то его политическая направленность более чем очевидна.

Законодательным актом были оговорены все правила, которые необходимо было «наблюдать» при устройстве в губернии новой транспортной сети: учет «удобства проезда» и «выгодности пути», расстояния между почтовыми станциями, способы «содержания дорог», устройство почтовых дворов, сведения о прогонных деньгах, о таксах и так далее. Все эти мероприятия преследовали, кроме политических целей, еще и финансовые: организацию системы, при которой убыточная в тот момент почтовая отрасль стала бы приносить значительные доходы.

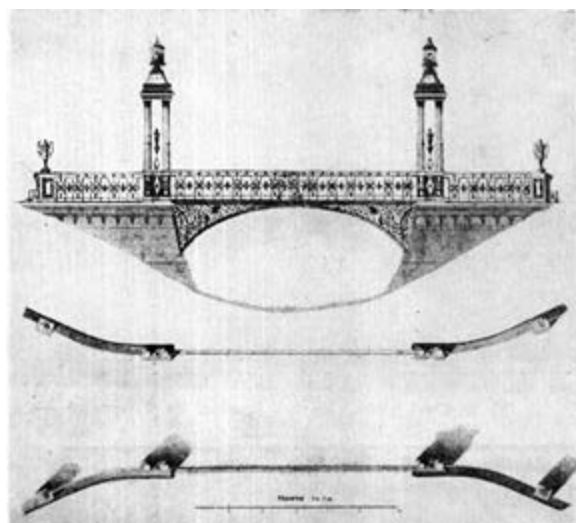
Выполнение указа лежало на генерал-губернаторах, но и сам А. А. Безбородко принимал в нем деятельное участие. Так, рассмотрев предложения генерал-прокурора Вяземского об устройстве дорог в Петербургской губернии, он писал ему: «...я должностью поставляю изыскивать себе все то, что к облегчению сообщения между различными местами способствовать может» [2, с. 144]. И затем, основываясь на обстоятельном анализе предложений генерал-губернатора, внес в них значительные и аргументированные коррективы.

Обязанность губернского начальства следить за состоянием местных дорог была прописана Екатериной II еще в 1764 году, задолго до губернской реформы.

> Рис. 4. Проект моста-галереи в Гатчине (не осуществлен). XVIII в. Архитектор Д. Кваренги. – URL: <http://www.arhplan.ru/history/bridge/drawing/860/39>



> Рис. 5. Проект Китайского моста в верхнем парке Царского Села. Архитектор Ч. Камерон. 1783 год. – URL: <http://www.arhplan.ru/history/bridge/drawing/860/27>



В Наставлении губернаторам императрица писала: «... прилагает губернатор всерачительное свое старание о приведение в доброе и безопасное состояние больших проезжих и самых проселочных дорог, повелевая в нужных местах через реки и неудобь-проезжаемые болоты, строение мостов без отягощения народа, дабы путешествующие беспрепятственно желанный путь во всякое время продолжать могли» [4, с. 720]. Поэтому в 1781 году, то есть до выхода указа о дорогах, тамбовский и рязанский генерал-губернатор М. Ф. Каменский писал Екатерине II: «При том же случае имею щастие Вашему императорскому величеству поднести план почт, который я учредил по повелению Вашему для сообщения городов здешней губернии» [5]. М. Ф. Каменский, судя по его словам, выполнял императорский приказ, а это значит, что указания по устройству дорог, а возможно, и конкретные рекомендации, выдавались наместникам практически одновременно с указаниями об учреждении городов и организации губернии. Таким образом, реализация модели идеального территориального пространства носила комплексный характер.

В устройстве почтовых трактов видели не только средство действенного управления государством, но и возможность быстрой цивилизации российских провинций. Предложения А. А. Безбородко о строительстве новых дорог, связывающих Петербург с Тобольском и Казанью напрямую, а не через Москву, как это было раньше, преследовали не только политические цели, но, по мнению самого Александра Андреевича, должны были «послужить к немалой пользе того края» [2, с. 149].

Особое внимание в устройстве почтового сообщения было уделено международной связи. В феврале 1782 года специальным постановлением вышел указ об учреждении почт до Константинополя [6], позднее установлен новый почтовый тракт в Вену, восстановлен тракт из Риги через Митаву, до Мемеля и Варшавы. В 1781 году инженером Черкасовым составлен первый проект Круго-Байкальской дороги, в 1784 году проложена Военно-Грузинская дорога, строятся дороги на Урале и на юге страны¹.

«Уставом благочиния или полицейским», вышедшим в свет в 1782 году, регламентируются полномочия губерний и уездов в отношении дорог: губернские

власти должны были заниматься достройкой государственных дорог, а содержание их, особенно в городах, передавалось уездным властям – земскому исправнику и нижнему земскому суду. Местным властям предписывалось «прилагать неусыпное смотрение и попечение, чтобы дороги, мосты и переправы... в таком исправном состоянии содержаны были, чтоб проезжим не было ни остановки, ни опасности» [7, с. 464]. Частный пристав имел «в смотре чистение, мощение и поправление улиц» [7, с. 472] ему вменялось в обязанность наблюдение за тем, чтобы «мостов и дорог никто не перекопал, не загородил и не переложил с одного места на другое... и чтоб везде на дорогах и мостах была чистота, и палой скотины и мертвичины, от чего вредный дух исходит... нигде не валялось» [8].

Но дороги были не единственным видом связи. Сама природа, обеспечив Россия обширным речным бассейном, предоставила дополнительные возможности для развития коммуникаций. В 1767 году учреждается Главная дирекция водяных коммуникаций, в 1782-м организовывается Корпус гидравликов, в 1798-м Главная дирекция переименовывается в Департамент водяных коммуникаций. Здесь разрабатываются проекты по развитию судоходства, устройства каналов, возведения деревянных и каменных мостов. В 1774 году на должность директора водяных коммуникаций был назначен граф Яков Ефимович Сиверс, бывший ранее новгородским губернатором. Под руководством этого энергичного государственного деятеля началось быстрое развитие системы водных путей России. Он руководил постройкой и реконструкцией каналов, в том числе Вышневолоцкой водной системы, основанной еще по указу Петра I. Были основательно расчищены Боровицкие пороги на Мсте, что позволило баркам проходить их без перевозки части товаров по суше, часть старых деревянных гидротехнических сооружений была заменена на каменные и гранитные. Это увеличило пропускную способность каналов и грузоподъемность барок, ходивших по системе, что повлияло на снижение стоимости перевозки грузов (рис. 2, 3).

Летом 1785 года Екатерина II лично посетила Вышневолоцкую водную систему и совершила ознакомительное

1. URL: <http://www.arhplan.ru/history/bridge/russian-bridges-xviii>.

путешествие по обновленному водному пути. Императрица прибыла в Вышний Волочёк, осмотрела каналы, наблюдала прохождение каравана через озеро Мстино и пороги, после чего на пристани Потерпелицы, находящейся после порогов в трех верстах ниже Боровичей, села на приготовленную для нее барку и, сопровождаемая караваном судов с ее свитой, за 10 дней доплыла до Санкт-Петербурга. 1 июня она писала об этом путешествии барону Гримму из Твери: «Я отправилась осматривать водяные сообщения, доставляющие Петербургу съестные припасы и товары»; и позже 10 июня: «Вот я... уже двое суток как плыву на судах по реке Мсте, которая должна завтра или послезавтра привести нас в Новгород, по озеру Ильмену, откуда мы войдем в реку Волхов, а это принесет нас в Ладожский канал; потом войдем в Неву и высадимся в Петербурге... Князь Потемкин морит нас со смеху во всю дорогу, да и все другие, кажется, лезут из кожи помогать ему. Погода превосходная и мы любуемся прелестными видами» [2, с. 266–267]. В путешествии императрицу сопровождали императорский посол, французский и английский посланники, и, ожидая реакции Европы на свой вояж, Екатерина, как бы между прочим, просит Гримма в следующем письме: «Сообщите мне, пожалуйста, какие до вас дойдут слухи о самом веселом путешествии, какое, как я думаю, когда-либо предпринималось».

Эта длительная поездка (Екатерина еще успела съездить в Москву и обратно) дала повод императрице с гордостью заявить: «Надо еще сказать, что в течение всего моего путешествия, около тысячи двухсот верст сухим путем и шестьсот верст водою я нашла удивительную перемену во всем крае, который отчасти видела прежде. Там, где были убогие деревушки, нашла я прекрасные города, отлично отстроенные из кирпича и камня; где не было и деревушек, там большие села, и вообще благосостояние и торговое движение превзошло все мои ожидания. Мне говорят, что это последствие моих распоряжений, которые уже десять лет исполняются буквально, а я на это отвечала: Очень рада. Это не особенно остроумно, но зато сущая правда» [2, с. 267]. В другом письме об успехах в транспортном строительстве Екатерина упоминала нарочито скромно, пожалуй, даже небрежно: «Невозможно всякий раз сообщать вам о разных пустяках, которые мы делаем, потому что все идет своим чередом и после об этом забывается: так мы копаем каналы, устраиваем большие дороги и тридцать шесть гранитных мостов между Москвой и Петербургом» [2, с. 253].

В правление Екатерины II начались изыскательские работы и выполнен проект по строительству еще одного пути, соединяющего бассейн Волги с Балтийским морем. Он проходил от Рыбинска до Петербургского морского порта через приладожские каналы и составлял 1054 версты. 31 декабря 1787 года Екатерина II выделила на сооружение Вытегорского канала 500 тыс. руб., но тут же переадресовала эти деньги на строительство дорог Петербург – Москва и Петербург – Нарва. К вопросу возведения новой водной системы вернулись уже при Павле I по инициативе того же Якова Ефимовича Сиверса. В 1810 году состоялось официальное открытие движения по водной системе, которая была названа Мариинской, поскольку деньги на «скорейшее построение» Вытегорского канала были взяты заимобразно из казны воспитательных домов обеих столиц. Главной заведующей делами была императрица Мария Федоровна.

«Северная Венеция» своим местоположением давала повод для развития мостостроения, и в последней четверти XVIII века начинается активнейшее проектирование и строительство мостов – от грандиозных разводных инженерно-технических сооружений через Неву до затейливых мостиков-фантазий в императорских загородных резиденциях и дворянских усадьбах. Разра-

батываются типовые чертежи наплавных, а также небольших каменных и деревянных мостов для строительства в российской провинции. В особых случаях проекты мостов выполняются на конкурсной основе. Среди авторов проектов не только инженеры, но и лучшие архитекторы своего времени: Фельтен, Камерон, Кваренги, Тромбаро, Неелов, Баженов, Бренна, Гесте, Воронихин, Росси, Бове, Жиллярди и др. (рис. 4, 5).

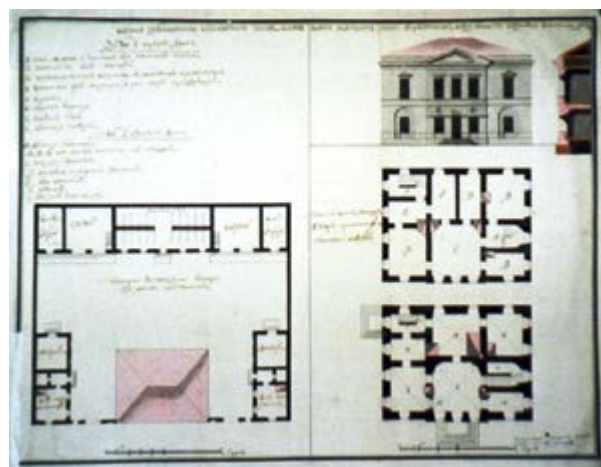
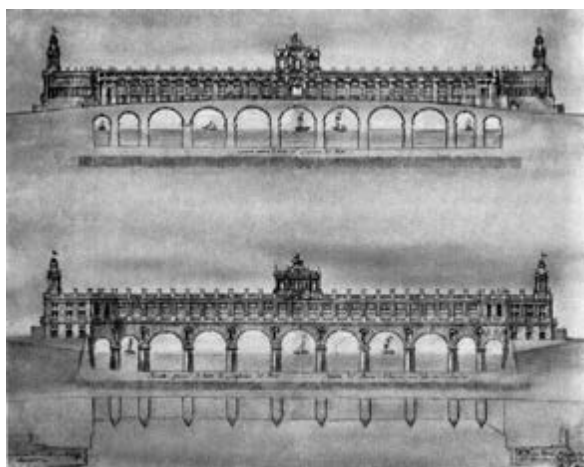
В 1788 году итальянский художник и архитектор Фламиния Миноцци из Болоньи представил проект каменного двухъярусного одиннадцати пролетного моста, выполненный им по заказу Екатерины II (рис. 6). Строительство моста намечалось на месте плавучего Исаакиевского, находившегося напротив Сенатской площади. Проект был выполнен в духе культовых итальянских мостов-пассажей в Венеции и Флоренции – Риальто и Понте-Веккьо. Его отличал невероятный по грандиозности масштаб: длина моста составляла 200 м, ширина 40,5 м; кроме транспортных функций, здесь предусматривалось строительство развитой надмостной части, включающей помещения торгового и общественного характера, большей частью лавок и магазинов.

Отличительной особенностью авторского замысла были береговые галереи, не встречавшиеся ранее ни в одном проекте петербургских мостов. Они как бы продолжали мост, образовывая с двух сторон симметричные полукруглые предмостные площадки, составляющие единую помпезно-парадную архитектурную композицию сооружения. Несущими элементами в проекте Миноцци были каменные арочные своды на десяти речных опорах. Пролеты в виде двухуровневых арочных окон в центральной части моста-пассажа ритмически членились спаренными дорическими колоннами, прибрежные части – более мелкими окнами на три этажа. Центральная часть и входы моста-здания были подчеркнуты дополнительными башенками, их активная пластическая разработка и богатая декорированность несли отпечаток итальянского барокко. Карниз здания по всему периметру был богато украшен парными статуями. Трудно было придумать что-либо более грандиозное для выражения величия имперской власти, но менее подходящее для реального строительства. В случае возведения этого моста судоходство по Неве становилось под вопросом, что не входило в планы Екатерины II: Петербург должен был оставаться главным портом на Балтийском море. Проект был отклонен, очередная пространственная утопия заняла свое место в архиве.

В это же время реконструируются старые порты в Риге, Архангельске, Кронштадте. Победа в Русско-турецкой войне, завершившаяся присоединением Крыма, привела к появлению новых городов-портов, таких как Одесса, Херсон, Николаев, Севастополь, обеспечивающих не только фортификационные, но и международные торговые связи. Это выводило Россию в ряд сильных политических и экономических игроков на мировой арене.

В 1786 году упраздненная Канцелярия о дорогах была возобновлена под названием «Комиссии о дорогах в государстве» [10]. Необходимость создания этой Комиссии Екатерина II связывает в законе именно с развитием страны: «Обширность Империи Нашей и разная другая обстоятельства не дозволяли прежде приступить к учреждению части сей; но когда ныне Божьим благоволением управление Земское Губерний Всероссийской Империи достигло желаемого благоустройства, когда и на самых диких и непроходимых местах не только населения, но и целые города в торговле и ремеслах возрастающие появились... видим мы необходимость и сию часть внутреннего устройства распорядить соответственно с другими на пользу и выгоду общия» [10, с. 547]. В задачи Комиссии входило составление «генеральных правил для строения в России дорог», которые должны

> Рис. 6. Проект двухъярусного моста в Петербурге через Неву (не осуществлен). 1788 г. Архитектор М. Миноцци. – URL: <https://giper.livejournal.com/112840.html>



^ Рис. 8. Общий план почтового двора с планом, фасадом и разрезом двухэтажного каменного дома для почтмейстерской конторы и семьи почтмейстера в Тамбове. Проект с описанием в красках, подлинный, прислан в Тамбов с Главного почтамта, подписан Г. Протопоповым и Н. Львовым, копирован губернским архитектором В. Усачевым. 1784. РГАДА. Ф. 248. Д. 1572. Кн. 4837

были быть разосланы во все наместничества или губернии. Администрации на местах вменялось в обязанность составление «дорожных карт с описанием надобности и пользы как построенных, так и вновь полагаемых дорог»; «По собрании таковых сведений» и на основании полученных карт Комиссия должна была «сочинить генеральную дорожную карту всего Государства». Во второй части закона императрица описывает процесс реализации задуманного проекта и наказывает Комиссии «...наблюдать, чтоб строение дорог происходило по из-

даваемым от Нас правилам общим и планам на каждую из них утвержденным» [10, с. 548].

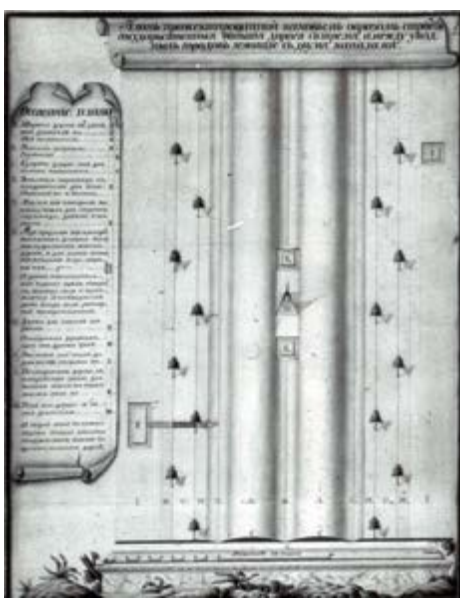
В Тамбовской губернии решением этих вопросов пришлось заниматься Г. Р. Державину. Он писал Н. А. Львову в Петербург: «Милостивый государь Николай Александрович. По требованию его сиятельства графа Александра Андреевича (Безбородко. – Н. Г.) отправил я к его высокопревосходительству Ивану Васильевичу (Гудовичу, генерал-губернатору Рязанской и Тамбовской губерний. – Н. В.) росписание почтовых станций от Тамбова до границы Саратовского наместничества, а как по сей дороге находится город Кирсанов, то в нем учрежден будет уездный почтмейстер» [11] (рис. 7).

Причиной особого внимания к дорожному делу могло послужить намеченное на следующий, 1787 год Таврическое путешествие Екатерины II и связанное с ним устройство технической стороны предполагаемого маршрута, направленное не только на ускорение продвижения, но и на то, чтобы «усладить взгляд высокой путешественницы». Таким образом, какие бы цели ни преследовали мероприятия по устройству дорог – политические, хозяйственные, почтовые или другие, результат всегда приобретал материальные формы, и к нему предъявлялись определенные требования, эстетические в том числе. Нельзя сказать, что эстетический подход к устройству дорог стал типичным для всех дорог Российской империи. Большею частью он распространился на «образцовую» область Царского Села и другие императорские маршруты, где живописные окрестности облагораживались таким образом, чтобы «делать вид» проезжающим. Здесь искусственным путем создавалось впечатление цивилизованного пейзажа: строились фермы и мельницы, высаживались деревья и распахивались поля не столько для реальных нужд, сколько для «улады взора».

Элементы цивилизации, появившиеся на остальных дорогах Российской империи, носили более утилитарную направленность. Это были почтовые дворы и станции, заставы, мосты и переправы, и даже новые верстовые столбы, которые по предложению А. А. Безбородко были устроены теперь через 600 сажень вместо прежних 700, чтобы, не поднимая таксы за одну версту, увеличить размер прогонных сборов. В 1796 году, к моменту роспуска



> Рис. 7. Схема дорог и почтовых станций Тамбовской губернии в начале XIX в. Авторская графическая реконструкция



^ Рис. 9. Проект устройства новых государственных дорог, предложенный губернатором Полоцка М. Бали-
тиным. 1800. РГИА. Ф. 1399. Оп. 1. Д. 898



^ Рис. 10. Строительство трассы Кумберленд-роуд в штате Мэриленд (США) по методу Д. Макадама.
1830 г. – URL: http://www.1-day.ru/sob_09_21_1756.html

Комиссии о дорогах, в России насчитывалось 95 почтовых контор (дворов) и два почтамта. В начале 80-х годов XVIII века Николаем Александровичем Львовым, работавшим в ведомстве А. А. Безбородко, по поручению последнего был выполнен образцовый проект почтового двора для губернского города. Здание совмещало в себе служебные функции почтовой конторы с проживанием здесь не только проезжающих, но и самого почтмейстера. В 1784 году по этому проекту началось строительство почтового дома в Тамбове «по левую сторону речки Студенца на Московской дороге» [12] (рис. 8). И в 1786 году здесь появилось одно из немногих в тот момент каменных зданий, подтверждавших не только степень цивилизации почтового ведомства, но и степень цивилизации самого губернского города. Львовым также был выполнен проект здания Главпочтамта в Санкт-Петербурге, где находилось координатное начало Российской империи – мраморный столб с нулевой верстой, от которой с 1714 года отсчитывались расстояния от Санкт-Петербурга до других населенных пунктов.

Тем не менее существует добрая российская традиция – ругать дороги. Но нам даже трудно представить, насколько разные требования предъявлялись к дорогам XVIII века и предъявляются сейчас. Оснащенных навигаторами наших современников не устраивает качество дорожного полотна, выбоины и ямы, то есть горизонтальная координата, плоскость. Главное требование к дорогам в XVIII веке – их пространственная заметность. В средней полосе России, на лесостепных и степных территориях отсутствие вертикальных элементов, обозначающих дорогу и направление движения, могло стоить путешественникам жизни. Особенно сложно было ориентироваться зимой, в снегопад, когда вся местность вокруг становилась одинаковой. Заблудиться в дороге было обычным делом, такого рода неприятности были настолько частым явлением, что вошли в художественную литературу: сюжеты замечательных пушкинских произведений основаны на таких коллизиях. Российская дорога и зимняя пурга могли сломать судьбу молодых героев повести, как это случилось в «Метели», а неожиданная встреча при таких же погодных обстоятельствах спасла жизнь Петруше Гриневу. «В России нет дорог –

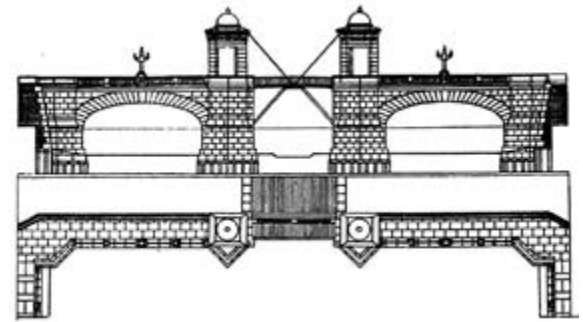
только направления», – справедливо заметил Наполеон Бонапарт, дважды пересекший европейскую часть России от западной границы до Москвы и обратно.

Поэтому в редко встречающихся, но все же существовавших проектах устройства дорог обеспечение безопасности движения авторы видели совсем в других мерах. По уверениям Михаила Балитина, бывшего в свое время губернатором Полоцка, степные дороги того времени были крайне опасны, так как стоявшие на них деревянные версты и мили сгнивали и падали, и оттого «в зимние времена путешественники, как не безизвестно не редко заблуждаются и, от суровости зимних погод, смерти подвергаются» [13]. То есть деревянные столбы были единственными признаками проезжей части. Для того чтобы верстовые столбы не гнили, нужно, считает автор, чтобы «были середины дорог возвышенны и оныя окатисты», и тут же продолжает «то учинить не только весьма трудно, но даже и невозможно». А потом дает рекомендацию, как строить дорогу «лехчайшим образом и притом с великою прочностью, через посредство трех каналов, глубиною в пол-аршина, а шириною в две сажени, дабы вынутую из них землю середины дорог были возвышенны от дна канала на аршин, и от того будут оныя окатисты и ни в какие времена года мокрыми и топкими, а каналы обваливаться не будут, и обрастут травкою. А при том для сохранения лесов, вместо деревянных строить версты и мили земляныя в виде регулярных пирамид, которые по неистленности земли можно называть вечными памятниками или же и монументами, потому, что оныя... вечно будут существовать» [13] (рис. 9). Далее весь проектный запал уходил на описание изобретенного автором способа строительства земляных пирамид. Одну такую пирамиду в бытность его губернатором Полоцка в губернии даже построили.

Разработкой технологических способов возведения дорог занималась и Комиссия о дорогах. В 1786 году для дорог с проезжей частью ею была утверждена для обязательного использования «двухслойная конструкция дорожной одежды капитана Баранова: нижний слой – щебень размером «малого куриного яйца», а верхний толщиной 2–4 дюйма – из прочного каменного материала, который при постройке надо было «уколо-



> Рис. 11. Чернышёв мост на Фонтанке. Инженеры Сухтелени и Герард. 1785–1787. Старая открытка

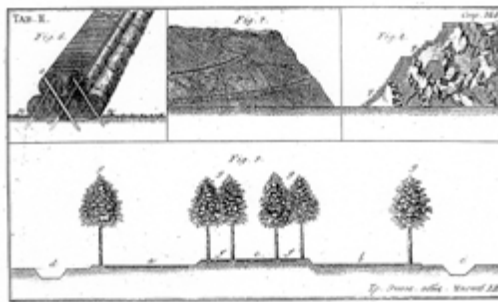


^ Рис. 12. Проект Симеоновского моста на Фонтанке. Инженеры П. Сухтелен, И. Герард. 1782–1785. – URL: <http://www.arhplan.ru/history/bridge/drawing/860/3>

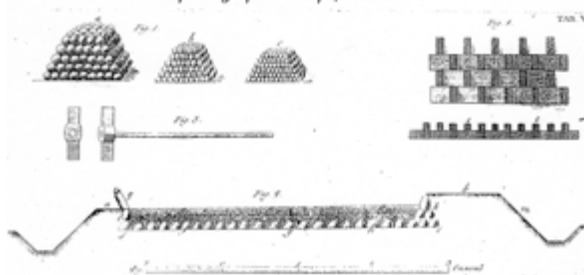
тить плотнее ручными бабами и выровнять катками, железными и каменными» [14]. При укатке рекомендовалось употреблять «катки сначала незначительного веса, но увеличивать по мере укатки вес оных». При этом «польза от катка могла только тогда быть, коль скоро тяжесть его постепенно доходила до 300 пудов нагрузкой в ящик камня».

Однако эта конструкция двухслойной дорожной одежды получила развитие и вошла в историю дорожного дела как изобретение шотландского инженера-дорожника Джона Лаудона Макадама, предложившего технологию строительства дорог со щебеночным покрытием только в 1815 году (рис. 10). Это известное во всем мире покрытие в дальнейшем стало называться «макадам». О применении его в России князь П. А. Вяземский иронично писал [15, с. 175]:

Способы устройства дорог в болотистых, глинистых и в форме мезинских.



*Поперечный профиль колесной дороги
Проект устройства дорожного полотна*



> Рис. 13. Фон Гергард. Иллюстрации к статье «О строении дорог и, во-первых, о пешеходных дорогах» [16]

Свободна русская езда

В двух только случаях: когда
Наш Мак-Адам или Мак-Ева –
Зима свершит, треща от гнева,
Опустошительный набег.

А предложенная Барановым укатка щебеночной одежды была изобретена французским инженером Полонсо только в 1834 году и тоже не попала в ряд российских изобретений. Возможно, такая историческая несправедливость случилась потому, что реального распространения изобретение Баранова не получило и не было в должных масштабах использовано даже в России.

В этой ситуации активного внимания со стороны и государства, и частных лиц к дорогам, как к важным элементам пространственной среды, не могло не возникнуть очередное утопическое руководство к действию. Оно приобрело форму научной статьи, опубликованной тайным советником, членом Вольного экономического общества И. К. фон Гергардом «О строении дорог и, во-первых, о пешеходных дорогах» в 1798 году в Трудах Вольного экономического общества. Вероятно, автор статьи И. К. фон Гергард – это тайный советник Иван Кондратьевич Герард, российский военный инженер, служивший в Дирекции водяных коммуникаций (позднее в Департаменте водяных коммуникаций) и занимавший должность архитектора при Императорских водяных строениях. Разница в написании фамилий, особенно иностранных, была нередким явлением в XVIII веке. При участии Герарда были выполнены многие проекты для Вышневолоцкой системы и Ладужского канала, проекты ряда мостов в Санкт-Петербурге, в частности Чернышова и Симеоновского через Фонтанку, Ростокинского акведука из 26 арок, снабжавшего Москву мытищинской водой (рис. 11, 12).

Его статья в Трудах Вольного экономического общества замечательна не только высокой степенью идеализации пространства, но и высокой степенью проработки всех технических моментов, касающихся устройства дорог. Не возникает сомнений, что автор был профессионалом высокого уровня и технология проведения дорожных работ была ему хорошо знакома. Степень детализации чертежей дает основание предполагать,



< Рис. 14. Липовая аллея усадьбы Мураны

v Рис. 15. Елизаветинская аллея в усадьбе Гончаровых Полотняный завод. – URL: https://www.usadboved.ru/kaluga_20171216



что это не утопическая абстракция, а реальность, возможно осуществленная где-нибудь в окрестностях дворцовых резиденций Петербурга или в самой столице. И в данном случае о пространственной утопии мы можем говорить только относительно рекомендаций ее применения в российской глубинке.

Предложения автора касались устройства в сельских населенных пунктах пешеходных дорог (тротуаров), которые, по его мнению, могли быть выполнены из камня, бревен или плетеных из прутьев настилов, и «каждой хозяин крестьянского двора справедливым образом побуждаем быть мог делать и содержать оную перед своим местом» [16]. Здесь же были приложены чертежи устройства мостов через реки, описаны способы прокладки дорог через болота, по холмистой местности и даже вырубки ступеней в горах.

Но что действительно было из области чистой утопии, по крайней мере по отношению к России, это идеи Гергарда по устройству проселочных дорог. Размер их поперечника должен был составлять не менее 25 м. Два полотна проезжей части были рассчитаны на одностороннее движение, а чтобы «можно было бы такие дороги весьма приятно и весело превратить в аллею для прогулок» автор предлагал устроить между проезжими частями пешеходные тротуары, «доставить им тень», обсадив деревьями, и, «ежели таковым прогулкам можно доставить большую длину, и через то их более изукрасить, то местами приделывать скамьи» [16, с. 155]. Проработка дорожных элементов, вертикальных высот была выполнена в проекте с учетом всех технических требований. Но, несмотря на высокую степень профессионализма и детализации представленных чертежей, реализация этого проекта в условиях российской действительности была не просто не возможна, но и утилитарно не нужна. Это были образы какого-то несбыточного, нереального мира художественной фантазии, впрочем, такими они и остались; за российскими дорогами надолго закрепилась репутация «второй беды» государства.

Меньшее внимание уделялось хозяйственным дорогам внутри уездов. Здесь не предполагалось устройство верстовых столбов, почтовых станций, и их создание было уже делом не правительства, а заинтересован-

ных частных лиц. При не столь частом использовании проселочные дороги зарастали, и находить их порой стоило значительных трудов. Чтобы «делать такие дороги навсегда приметными» А. Т. Болотов в одной из статей, опубликованных в Трудах Вольного экономического общества, предлагал обсаживать их ракитником.

Имело ли это предложение какие-либо последствия, сказать трудно; дороги в частных владениях облагораживались в меру средств и воображения помещиков. Например, в Тамбовской губернии в Бутском имении князей Гагариных был устроен «по улице мимо жилых флигорей обсаженный липками на полторы версты пришепт» [17], а в их же имении в селе Петровском Борисоглебского уезда в 1819 году была устроена мостовая [18]. Именно во второй половине XVIII века в частном мире дворянской усадьбы зародилась и была массово распространена новая для страны культура природной эстетизации дороги, эстетизации пути. Живописные «пропилеи» деревьев-колонн, традиционно открывавших въезд в усадьбу, стали позднее одним из пространственных символов русских дворянских гнезд (рис. 14, 15).

Причем устроители, безусловно, понимали, что сами в полной мере не смогут воспользоваться плодами своего труда: замыслы преобразования природы реализовывались гораздо медленнее строительных. Это было рассчитано на потомков, и почти через сто лет о родовом имении Павловка Борисоглебского уезда Сергей Волконский необыкновенно лирично напишет: «... дубовая аллея – как внутренность готического собора и в версту длиной. А кленовая – три экипажа могут ехать, деревья сводом сходятся» [19]. Готический собор, свод – абсолютно архитектурные ассоциации. И далее у Волконского читаем: «Графская аллея длинная, почти в версту; деревья подстрижены стенкой и только макушки свисают; живая изгородь окаймляет дорогу до конца аллеи; два белых столба отворяют выход в степной простор» [19, с. 26]. Такие столбы, или въездные ворота, были почти обязательным атрибутом дворянской усадьбы как символические знаки, границы, обозначающие вступление в частный мир (рис. 16, 17). Они могли быть наивны по форме и исполнению, но тем не менее это был образ малой родины, материализованный в пространственной среде.

> Рис. 16. Усадьба Храповицкого Муромцево (Владимирская область). Въезд. Старая открытка



> Рис. 17. Усадьба Гребнево (Московская область). Парадные въездные ворота (триумфальная арка). 1821. – URL: <https://realty.ria.ru/20210602/gradozaschita-1733611807.html?in=t>



Города тоже имели входы – заставы, которые устраивались с административной целью (рис. 18, 19). Здесь находились караулы, в обязанность которых входила проверка документов прибывающих и выбывающих из городов людей. Кроме того, заставы соединенные между собой рвами или земляными валами долгое время служили границами земли отведенной для города. С разрастанием городов и появлением железных дорог контролирующая функция застав была утрачена и караул упразднен, но сами сооружения, постепенно разрушаясь, оставались в городской среде еще долгое время.

В Тамбовских губернских ведомостях № 76 за 1881 год было напечатано предложение местного жителя: «В настоящее время заставы при постоянных расширениях поселений служат указанием бывших границ городов. Но ведь такое назначение застав совершенно бесполезно. В Тамбове есть три заставы, из которых одна – Воронежская может служить украшением красивой улицы – Дворянской. Прочие заставы Моршанская и Астраханская, кроме того, что занимают место, но и безобразят местность своею невзрачною архитектурою – каждая состоит из двух сужающихся кверху столбов. По нашему мнению заставы Астраханскую и Моршанскую давно бы следовало бы разобрать и материал этот употребить на более полезное дело». Воронежская застава действительно стала натурой для старых видовых фотографий Тамбова и была разобрана только в XX веке (рис. 20).

Интересно, что изучая по картографическим материалам конца XVIII – первых десятилетий XIX века транспортную сеть Тамбовской губернии, можно отметить удивительную особенность: их структура не была абсолютно жесткой, стабильной, установленной раз и навсегда. Дороги скользили по территории губернии, подчиняясь своей определенной логике, своим законам. На каждой последующей губернской карте их становилось все больше, все активнее они опутывали, затягивали, как паутины, пространство, соединяя его в единое целое. Сложившаяся сеть дорог вносила в губернскую карту определенную каркасность, структурность и придавала не только абстрактному чертежу, но и реальному пространству целостный, логически заверченный вид. В отчете губернатора Тамбовской губернии за 1809 год

указано: «Дороги почти во всей здешней губернии особенного какого либо поправления не требуют. Грунт оных как повсеместно крепкой и сухой, нигде не затрудняет проездов» [20].

А губернатор соседней, Пензенской губернии Андрей Иванович Вяземский – один из образованнейших людей своего времени, фрондирующий аристократ, англоман и масон – летом 1796 года предпринял инспекционную поездку по губернии, дабы ознакомиться «с состоянием дорог, мостов и частей наместничества». Уездные чиновники, предупрежденные о посещении их владений его сиятельством, успели подготовиться. Андрей Иванович дорогами остался доволен, хотя и отмечал, что, по-видимому, «оное изрядство не есть следствие попечений или трудов господ Капитанов исправников и их товарищей, а причину хороший грунт, сухое время и равнина площади»². Прослужив в должности губернатора меньше года, Вяземский попросился в отставку, объяснив ее императору Павлу I так: «Природа влила в мою душу непреодолимое омерзение от кривых дорог»³. Хотя это выражение князя, безусловно, имело двойной смысл: независимость во мнении и нетерпимость к мздоимству, присущие Андрею Ивановичу, всегда были плохими проводниками в коридорах власти.

Инициированное государством во второй половине XVIII века усовершенствование транспортной сети повлияло на уровень цивилизованности страны и способствовало формированию ее целостности. Но важно еще и то, что в ментальности современников изменилось представление о пространстве. Определенная обустроенность путей сообщения поменяла пространственно-временные соотношения, и территория огромной страны как бы сублимировалась, стала восприниматься освоенной, доступной. Это вызвало не только научный интерес, удовлетворявшийся в исследовательских экспедициях П. С. Палласа, И. И. Лепехина, С. Г. Гмелина, но и праздное любопытство со стороны обывателей. Развилась любовь к путешествиям, которые стали не просто одним из видов развлечения, но и своеобразным способом познания мира.

Именно дорога становится позднее главным местом событий, происходящих в произведениях Пушкина, Лер-

2. Цит. по: http://нижний-новгород.рф/references/Governor/Governor_06.html

3. Цит. по: <http://www.ostafyevo.ru>



< Рис. 18. Вид въезда в Москву со стороны Рогожской (Владимирской) заставы. Неизвестный художник. По гравюре Ф. Кампореци. Лондон, 1813

монтова, Гоголя. В литературе становится популярным особый жанр – путевые записки. Князь П. А. Вяземский, путешествуя, заводит свою дорожную памятную книжку и в стихотворении «Станция (глава из путешествия в стихах; писана 1825 года)» иронично замечает по поводу состояния русских дорог [15, с. 175]:

Дороги наши – сад для глаз:
Деревья, с дерном вал, канавы;
Работы много, много славы,
Да жаль – проезда нет подчас.

А Пушкин не терял надежду [21, с. 340]:

Лет чрез пятьсот дороги, верно,
У нас изменятся безмерно...

Тем не менее масштаб пространственных перемен и цивилизация российского пейзажа были настолько значительны, а во временном отрезке настолько осязательны, что современники (в лице Ф. Ф. Вигеля) не могли не заметить: «Пустоши, необитаемые степи покрылись селениями; малоизвестные селения обратились в многолюдные города и зацвели торговлей и общежитием» [22, с. 73].



< Рис. 19. Город Козлов, Тамбовская застава. Старая открытка



> Рис. 20. Воронежская застава Тамбова. Старая открытка

Литература

1. ПСЗРИ-1. Т. XVI. № 12 053. С. 541
2. Григорович, Н. И. Канцлер князь Александр Андреевич Безбородко в связи с событиями его времени. В 2 т. – Санкт-Петербург, 1789. – Т. 1. – С. 155
3. ПСЗРИ-1. Т. XXI. № 15 323. С. 378–379
4. ПСЗРИ. Т. XVI. № 12 137. С. 720
5. РГАДА. Ф. 16. Оп. 1. Д. 968
6. ПСЗРИ-1. Т. XXI. № 15 344. С. 395
7. ПСЗРИ-1. Т. XXI. № 15 379. С. 464
8. ПСЗРИ -1. Т. XX. № 14 392. С. 254
9. Грот, Я. К. Екатерина II в переписке с Гриммом. – Санкт-Петербург, 1879. – С. 266–267
10. ПСЗРИ-1. Т. XXII. № 16 346. С. 546
11. ОР ГПБ. Ф. 247. Т. 14. Л. 51
12. РГАДА. Ф. 248. Кн. 5741. Л. 223
13. РГИА. Ф. 1399. Оп. 1. Д. 898
14. Кузнецова, А. П. История дорожных одежд. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/istoriya-dorozhnyh-odezhd/viewer>
15. Вяземский, П. А. Стихотворения. – Ленинград, 1958. – С. 175
16. О строении дорог и, во-первых, о пешеходных дорогах. – Санкт-Петербург, 1798. – Ч. 52. – С. 148. – (Серия «Труды Вольного экономического общества»)
17. РГАДА. Ф. 1262. Оп. 1. Ч. 3. Д. 5064. Л. 2
18. РГАДА. Ф. 1262. Оп. 4. Ч. 2. Д. 1012
19. Волконский, С. М. Мои воспоминания. В 2 т. – Москва, 1992. – Т. 1. – 399 с.; 1992. – Т. 2. – С. 29
20. РГИА. Ф. 1281. Оп. 11. Д. 140
21. Пушкин, А. С. Сочинения. В 3 т. – Москва : Худож. лит., 1986. – Т. 2. – С. 305
22. Вигель, Ф. Ф. Записки Ф. Ф. Вигеля. – Москва, 1891. – Ч. 1. – С. 73

References

- Archives Section of State Public Library (AS SPL) (n.d.). F. 247. Vol. 14. L. 51. Complete Collection of Laws of the Russian Empire (CCLRE) (n.d.). Vol. XVI, No. 12 137, p. 720.
- CCLRE 1 (n.d.). Vol. XVI, № 12 053, p. 541.
- CCLRE 1 (n.d.). Vol. XX, No. 14 392, p. 254.
- CCLRE 1 (n.d.). Vol. XXI, No. 15 323, pp. 378-379.
- CCLRE 1 (n.d.). Vol. XXI, No. 15 344, p. 395.
- CCLRE 1 (n.d.). Vol. XXI, No. 15 379, p. 464.
- CCLRE 1 (n.d.). Vol. XXII, No. 16 346, p. 546.
- Grigorovich, N. I. (1789). Kantsler Knyaz Aleksandr Andreevich Bezborodko v svyazi s sobyitiami ego vremeni [Chancellor Prince Alexander Andreyevich Bezborodko in connection to the events of his time]. In 2 vols (Vol. 1, p.155). St. Petersburg.
- Grot, Ya. K. (1879). Catherine II in correspondence with Grimm. St. Petersburg.
- Kuznetsova, A. P. (2015). Istoriya dorozhnykh odezhd [History of road pavements]. SAPR i GIS avtomobilnykh dorog, 1(4), 93-98. DOI: 10.17273/CADGIS.2015.1.13. Retrieved from <https://cyberleninka.ru/article/n/istoriya-dorozhnyh-odezhd/viewer>
- O stroenii dorog i, vo-pervykh, o peshekhodnykh dorogakh [On the construction of roads and, firstly, on pedestrian roads] (1798). In Proceedings of the Free Economic Society (Part 52, p. 148). St. Petersburg.
- Pushkin, A. S. (1986). Sochineniya [Works]. In 3 vols (Vol. 2, p. 305). Moscow: Khudozh. lit.
- Russian State Archive of Ancient Documents (RSAAD) (n.d.). F. 16. Inv. 1. File 968.
- RSAAD (n.d.). F. 248. B. 5741. L. 223.
- RSAAD (n.d.). F. 1262. Inv. 1. P. 3. File 5064. L. 2.
- RSAAD (n.d.). F. 1262. Inv. 4. P. 2. File 1012.
- Russian State Historical Archive (RSHA) (n.d.). F. 1281. Inv. 11. File 140.
- RSHA (n.d.). F. 1399. Inv. 1. File 898.
- Vigel, F. F. (1891). Zapiski F. F. Vigelya [Notes of F. F. Vigel] (P. 1, p. 73). Moscow.
- Volkonsky, S. M. (1992). Moi vospominaniya [My Memoirs]. In 2 vols. Moscow.
- Vyazemsky, P. A. (1958). Stikhotvoreniya [Poems]. Leningrad.

Практика создания линейных городов насчитывает десятки столетий, но теоретическое осмысление этого феномена в основном пришлось на первые десятилетия XX века. Советский архитектор Н. Милютин не только создал последовательное научное обоснование линейного города, но и воплотил свои идеи в структурах нескольких городов. В те же сроки Ле Корбюзье реализовал свои градостроительные проекты в Алжире и Бразилии, а вслед за ним множество зодчих по всему миру обратились к концепции линейного города.

Мы публикуем подборку материалов, обсуждающих понятие города с точки зрения транспортных, человеческих, информационных потоков, протекающих сквозь его ткань. Теоретический аспект концепции линейности все еще далек от совершенного вида и требует развития.

Ярким примером соединения теории и практики линейного города является концепция Байкальского луча. Ее автор Вячеслав Воронежский – однокурсник Ильи Лежавы, одного из лидеров группы НЭР. Дерзкий полет мысли молодых архитекторов-шестидесятников не потерял актуальности и сегодня. Отголоски влияния НЭР присутствуют в идеях Зимнего города и их воплощениях в проектах Иркутских кварталов и Байкальска. Идеи линейности в масштабах города, региона, страны, целого континента продолжают жить и воплощаться в конкретных проектах.

ЕГ

город как система потоков / the city as a flow system

Linear cities have been created for dozens of centuries, but the theoretical understanding of this phenomenon mainly occurred in the first decades of the twentieth century. Soviet architect N. Milyutin not only established a coherent scientific rationale for the linear city, but also embodied his ideas in the structures of several cities. In the same period Le Corbusier implemented his urban projects in Algeria and Brazil, and after him many architects around the world have turned to the concept of the linear city.

We are publishing a selection of materials discussing the concept of the city in terms of the transport, human, and information flows that run through its fabric. The theoretical aspect of the concept of linearity is still far from complete and needs to be developed.

A striking example of combining theory and practice of the linear city is the Baikal Ray concept. Its author, Vyacheslav Voronezhsky, is a classmate of Ilya Lezhava, one of the leaders of the NER group. Fresh thinking of the young architects of the 1960s retains its relevance today. Echoes of the NER influence are present in the ideas of the Winter City and their manifestations in the projects of Irkutsk and Baikalsk quarters. The ideas of linearity on the scale of a city, region, country and the whole continent continue to live, being embodied in specific projects.

Elena Grigoryeva

Статья посвящена особенностям и истокам градостроительной теории Николая Милютин. Написанная задолго до завершения им формального образования книга «Соцгород» обрела в известной степени культовый статус среди планировщиков и архитекторов XX века, однако реальная степень его вклада в практику строительства новых городов, а также влияние на последующие разработки остается к настоящему времени не до конца проясненной. Сам Милютин неплохо ориентировался в градостроительной мысли своего времени благодаря не только общению с Ле Корбюзье, но и книгам, в первую очередь на французском языке. Если Владимир Семенов был в России и СССР проводником английской градостроительной мысли, то Милютин – французской и испанской.

Ключевые слова: советская архитектура; соцгород; градостроительство; теория города; город-сад.

The article is devoted to the features and origins of Nikolay Milyutin's urban planning theory. Written long before the completion of his formal education, his book "Socialist city" became extremely popular among the planners and architects of the 20th century, but the real extent of his contribution to the practice of building new cities, as well as the impact on subsequent developments have not yet been fully measured. Milyutin himself was quite familiar with the urban planning thought of his time thanks not only to his communication with Le Corbusier, but also to his books, primarily in French. Whereas Vladimir Semyonov was a conductor of the English urban planning thought in Russia and the USSR, Milyutin was a conductor of the French and Spanish ones.

Keywords: Soviet architecture; socialist city; urban planning; city theory; garden city.

Линейная тактика / Line Formation

текст

Николай Васильев

Московский государственный строительный университет /

text

Nikolai Vassiliev

Moscow State University of Civil Engineering

Линейный город Николая Милютин остается в истории градостроительства, скорее, курьезом. В реальных линейных городах и агломерациях – будь то промышленные гиганты типа Волгограда или приморские ленты курортов – сложно заметить идеи поточно-функционального города. Что уж говорить о линиях расселения вдоль североамериканских интерестейтов – на них, на примере Лас-Вегаса, обратили внимание Роберт Вентури и Дениз Скотт-Браун, книгам которых исполняется в этом году полвека. А каковы же были выкладки Милютин, представившего их в виде не просто манифеста, не академической работы, но в виде учебника? Откуда взялись его идеи и где действительно можно увидеть их реализацию?

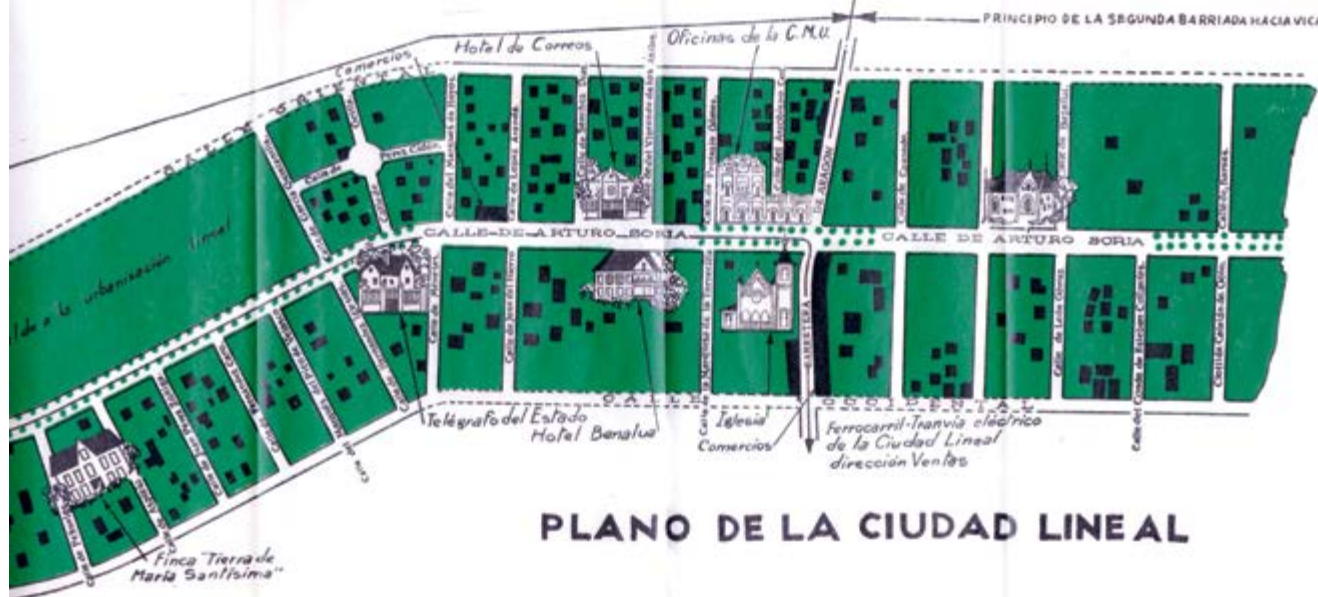
Сама идея динамического города было более чем революционна. Утопические предложения представляли собой обычно жанр «советов просвещенному правителю» (не лишенных зачастую и особенностей политического памфлета). Так было у Дюрера и Филарете, и у Корбюзье, и в «Диалогах» Платона. Пространственная организа-

ция оставалась производной от социальных концепций, завязанных на очень условное понимание экономики; столичный статус города оправдывал его существование. Милютинская же линия имеет другой генезис, не только марксистский, но и опирающийся на контекст идей рубежа XIX–XX веков, с которыми он был, как выясняется, неплохо знаком (рис. 1).

Новые города – соцгорода СССР, «корпоративные» города стран Запада, особенно появившиеся в межвоенный период, принято относить к важнейшим проявлениям модернистской жизнестроительной парадигмы, как ее интерпретации тотального проектирования, так и подхода *tabula rasa*, ключевого для большинства раннемодернистских практик. Первый соцгород, названный таковым, начинает проектироваться и строиться на рубеже 1929 и 1930 годов в Нижнем Новгороде (Автострой; бригада МВТУ и проектное бюро Austin) еще до выхода знаменитой книги Милютин (Милютин приводит его планировочный замысел для иллюстрации своих идей). А в конце первой пятилетки соцгорода закладываются и строятся ударными темпами: Магнитогорск, Нижний Тагил, Закамск (Пермь), Харьков, Запорожье, Макеевка и проч. Уже во вторую пятилетку концепция поточно-функционального линейного зонирования города Милютин, не получив полноценного воплощения, подвергается существенной ревизии (самым близким к концепции, видимо, стоит считать проект соцгорода Харьковского тракторного и локомотивного заводов (ХТЗ) под руководством П. Ф. Алешина (1929–1930). Уже второе «поколение» соцгородов (в т. ч. и новые очереди первых городов) формируется в переходной концепции, чем-то более традиционной [1]. Сложившаяся к концу 1950-х годов структура соцгородов как достаточно автономных градостроительных образований, отдельных административных единиц, в том числе (и как правило) в составе более крупных поселений укладывается уже не в линейную схему, но в сетку кварталов.

По теории Милютин, «значительное повышение жизненного уровня рабочих и развитие общественных форм обслуживания бытовых нужд трудящихся (общественное питание, ясли, детские сады, клубы и т. п.) постепенно уничтожают значение семьи как хозяйственного соединения. Этот процесс неизбежно приведет





PLANO DE LA CIUDAD LINEAL

в конечном счете к полной переделке семейных форм общежития» [2, с. 4]. Главным для него был экономический результат: «Задача раскрепощения женщины от мелкого домашнего хозяйства и вовлечение ее в производство заставляет нас ставить вопрос о всемерном содействии этому процессу». На практике же он видел, как страдали даже находившиеся в привилегированных условиях жильцы Дома Наркомфина из-за тесноты бытовых помещений, но при этом не хотели есть совместно. Поскольку их семьи росли, а спальни были минимальными, они использовали для сна и гостиные. Уже в 1929 году был разработан проект второго корпуса Дома Наркомфина, попавший в книгу «Соцгород». Получается, что на одном полюсе был улучшенный вариант Дома Наркомфина, а на другом – проекты массовых домов-коммун, для которых Милютин разработал схематичные чертежи столовых и детских садов, включенные в книгу.

В личной библиотеке Милютина была не только прославленная книга испанца Артуро Сориа-и-Мата, предложившего создать линейный город между двумя деревушками-предместьями (этот район современного Мадрида так и называется Ciudad Lineal), растянувшийся на много километров в виде узкой полосы застройки ради сохранения взаимосвязи его жителей с природой. Милютин имел много книг популяризатора городов-садов Ж. Бенуа-Леви, перенесшего зародившуюся в Англии градостроительную концепцию во Францию. Бенуа-Леви представил французам город-сад как идиллию в виде уютного гнездышка для птенцов (оно изображено на одной из заставок его книг). Важное место он отводил воспитанию детей в идеальных новых условиях. Он опирался на авторитет утописта Уильяма Морриса и пропагандировал массовую застройку города-сада в духе уникального «Красного дома» Морриса, спроектированного П. Уэббом. Проблема же размещения промышленности оставалась в таких книгах за кадром. Но детально были показаны играющие дети, танцующие на вечеринках и занимающиеся спортом взрослые, потому что особый акцент делался на их досуг, представленный в весьма романтическом свете. Были представлены также частные детские сады и начальные школы, но не затрагивалось трудовое воспитание (в какой-то степени трудовые коммуны Макаренко,

к проектированию которых был привлечен, к примеру Аркадий Лангман, были продолжением идей ремесленных школ Морриса, Макинтоша, Мамонтова и Тенишевой). В любом случае буржуазные «города вилл» и послевоенные «люйттауны» в США были далеки от задумок Говарда, в основе своей предполагавших новый тип селитьбы, а не только побег обеспеченных классов из города. Из нашей сегодняшней перспективы нежизнеспособность крупных городов-садов в отечественных опытах также представляется в известной степени очевидной. Марк Меерович посвятил этому несколько работ, однако упор делал не на практику строительства и бытования, а на политику расселения. Между тем в масштабах небольших градостроительных образований города-сады возникали не только в 1920-е, но и в 1940-е годы все так же в виде поселков при предприятиях, например, современный центр подмосковного Видного. Сами же эстетические и планировочные принципы городов-садов заметны и в проекте «Новой Москвы» группы Щусева, и в практике планировок, разработанных Владимиром Семеновым уже в масштабе не индивидуальных коттеджей, но групп мало- и среднеэтажных многоквартирных домов.

Как установил Ж.-Л. Козн, Милютин переписывался с Бенуа-Леви в 1933–1934 годах и послал ему свою книгу «Соцгород» [3, с. 38]. Любопытно, что Милютин, будучи тогда заместителем наркома просвещения РСФСР, составлял учебный атлас по истории искусств. Он просил у Ж. Бенуа-Леви не его книги про города-сады, которые приобрел ранее, а книгу М. Гика «Les Proportions dans la nature et dans des arts» (1927), переведенную и изданную Академией архитектуры в 1936, видимо, благодаря Милютину, в России (именно Милютин, проживи он дольше, мог бы представить для советских зодчих оригинальную систему пропорций Ле Корбюзье – «Модульор») (рис. 3).

По сравнению с милютинской схемой линейно-поточного расселения хорошо видно самое слабое звено концепции городов-садов, не решавших задачи трудоустройства. Будучи хорошо осведомленным в сфере «экологического» мышления и заметив это недочет, Милютин и создал свою версию именно промышленных городов будущего. При желании он мог подробно детализировать свою идею, так как изучил зарубежный опыт проекти-

^ Рис. 2



^ Рис. 3



^ Рис. 4

рования комфортных и хорошо оборудованных жилых домов. В книгах Бенау-Леви была подробно показана многофункциональная мебель, практичная сантехника и экономичная система отопления для малоэтажной застройки. Эта сторона дела наверняка была особенно понятна Милютину, учившемуся в предреволюционные годы в училище Штигица, выражаясь современным языком, «на дизайнера». Но зарубежные идеи такого рода невозможно было перенести в СССР. Нищенский быт вчерашних крестьян стал тогда нормой, поэтому лишь книга Сореа-и-Мата (1913) была зачитана Милютиним до дыр [4]. Именно она стала аналогом его схемы линейно-поточной планировки и «Зеленого города» – комплексного «дезурбанистического» проекта, который публиковался и широко обсуждался в СССР в 1930. Самым известным приверженцем «Зеленого города» был Моисей Гинзбург. Естественно, что и он, и Милютин хорошо понимали необходимость развития транспорта и других коммуникаций для осуществления таких проектов (рис. 2).

Итак, концепция и книга «Соцгород» были результатом большой работы Милютина по изучению городов-садов в Европе и появились в разгар т. н. дискуссии о соцрасселении. «Дезурбанисты» – авторитетный социолог тех лет Михаил Охитович и многие лидеры Объединения современных архитекторов ОСА (Моисей Гинзбург и Иван Леонидов) говорили о необходимости рассредоточить население вокруг промышленных городов для оздоровления условий жизни. «Урбанисты» (Александр Пастернак и др.), наоборот, призывали увеличивать плотность застройки больших городов, чтобы приблизить жилище к производству. Они ссылались при этом на Ле Корбюзье, отрицавшего города-сады и видевшего город будущего только многоэтажным. Таков был его известный проект города на 3 миллиона жителей (1922). Ле Корбюзье призывал «лечить» историческую застройку методами «хирургии», ссылаясь на реконструкцию Парижа конца XIX века под руководством барона Османа. Милютин под влиянием идей Ле Корбюзье предложил свои строго геометрические линейно-поточные схемы в противостав живописным планам городов-садов. Поскольку книга Ле Корбюзье «Градостроительство» (1925) была представлена в журнале «Современная архитектура» как руковод-

ство к действию [5, с. 35], то и Милютин начал свою книгу «Соцгород» с повторения ряда ее иллюстраций («Кошмар большого города» и др. На эту же тему писали в СА в 1926 и 1927 практики Александр Пастернак и Георгий Вегман) (рис. 4).

В СССР был принят «на ура» и «план Вуазен» Ле Корбюзье, сделанный для Парижа, и его аналогичный конкурсный проект для Москвы (1930). Характерно, что приближенные к реальным условиям дезурбанистические предложения мастеров из Германии и Швейцарии, участвовавших в международном конкурсе на планировку Москвы будущего (Э. Май, Г. Майер), тогда резко критиковались и были отвергнуты.

Корбюзинский подход в отечественной практике перестал вызывать особый энтузиазм у профессионалов и широкой публики только после реализации проспекта Калинина в Москве. Но на рубеже 1920–1930-х годов советские градостроители хотели уйти таким образом от «мещанского уюта» на уровне планировки городов, центром которых должен был стать именно завод. «Человек живет всегда там, где работает, – писал Охитович. – Еще точнее, человек стремится жить там, где работает. Местом обитания человека всегда является его место работы» [6, с. 7]. Несомненно, что этот тезис был положен Милютиним в основу его линейно-поточной планировочной системы. Милютин соединил одновременно достоинства урбанизма и дезурбанизма, поддерживая «настойчивый и упорный систематический вывод из Москвы и рассеяние по Союзу – а) московской промышленности, б) московских научных институтов, вузов, лабораторий, в) административных учреждений, которые не связаны органическими нитями (местным сырьем и пр.) с Москвой» [7, с. 17–18].

Именно это раскритиковал тогда Ле Корбюзье: «Мой дорогой Гинзбург, сегодня вечером я уезжаю из Москвы. Меня просили составить отчет о недавнем конкурсе проектов подмосковного зеленого города. Я не сделал этого, не желая выносить суждения о работе моих коллег. Однако дал косвенный ответ на сделанное мне предложение, оставив Комитету зеленого города комментарии об урбанизации Москвы и зеленого города. Мои выводы

идут вразрез с тем энтузиазмом, который, как мне кажется, вызвало здесь слово «дезурбанизация».

Уже в самом этом термине заключено противоречие, само это слово есть вопиющая бессмыслица, которая увлекла многих западных идеологов, ради которой была потеряна уйма времени на заседаниях административных советов наших промышленных компаний, – бессмыслица, с которой надлежит бороться и раз и навсегда ее отвергнуть. <...> Вчера в Кремле, в рабочем кабинете Лежавы, народный комиссар Милютин процитировал мне одно из высказываний Ленина, которое не только не подтверждает тезиса дезурбанизации, но, напротив, подчеркивает необходимость урбанизации. Суть этого высказывания такова: если хочешь спасти крестьянина, вводи в деревню индустрию. Ленин не говорит: если хочешь спасти горожанина. Это главное, и здесь нельзя допускать путаницы. Вводить индустрию в деревню – значит индустриализовать ее, значит создать на селе пункты, населенные людьми, использующими машины. Машина заставит мужика мыслить, то есть, сделать то, что не в состоянии сделать природа. <...> Человек ощущает потребность в объединении с себе подобными – и это всегда, во всех странах и в любом климате. Такое объединение гарантирует ему защиту от всяких бедствий и делает его жизнь более полнокровной. Когда же климатические условия ухудшаются, это объединение ведет к промышленной деятельности, к производству, которое дает людям средства к существованию (одевает их, создает им всякого рода удобства)» [8, с. 1–2].

В СССР развили идеи Ле Корбюзье, но, в отличие от Запада, людям не было оставлено никого выбора, кроме проживания близ заводов в многоквартирных домах, коммунальных квартирах и общежитиях. Традиционные частные дома почти перестали интересовать профессионалов; существовавшие в жизни, они казались остатками бесперспективного прошлого. Отвечая Корбюзье, Гинзбург пишет: «Вы, превосходнейший из хирургов современного города, Вы во что бы то ни стало хотите его вылечить. Поэтому Вы приподнимаете весь город на столбы, желая разрешить неразрешимую проблему движения в большом городе, движения вне пространства. Вы делаете великолепные сады на крышах многоэтажных домов, желая подарить людям лишнюю толику зелени, Вы создаете очаровательные особняки, давая обитателям их идеальные удобства, покой и комфорт. Но все это Вы делаете потому, что хотите лечить город, пытаетесь его сохранить, по существу, таким, каким его создал капитализм.

Мы здесь, в СССР, находимся в более благоприятных условиях: нас не связывает прошлое. <...> Вы говорите о международной статистике, дающей цифры максимальной рождаемости и минимальной смертности в более плотно застроенных центрах. Но ведь это естественно. Малонаселенные центры, – ведь это жалкие деревни без врачей, культуры, материального достатка и хорошего питания. Вы пишете, что культура развивается лишь в пунктах концентрации больших масс населения. Но это вполне понятно. В капиталистическом обществе это так, а не иначе. Но мы в СССР должны во что бы то ни стало снабдить этой культурой все наше население, а не только сконцентрированное» [8, с. 61–62].

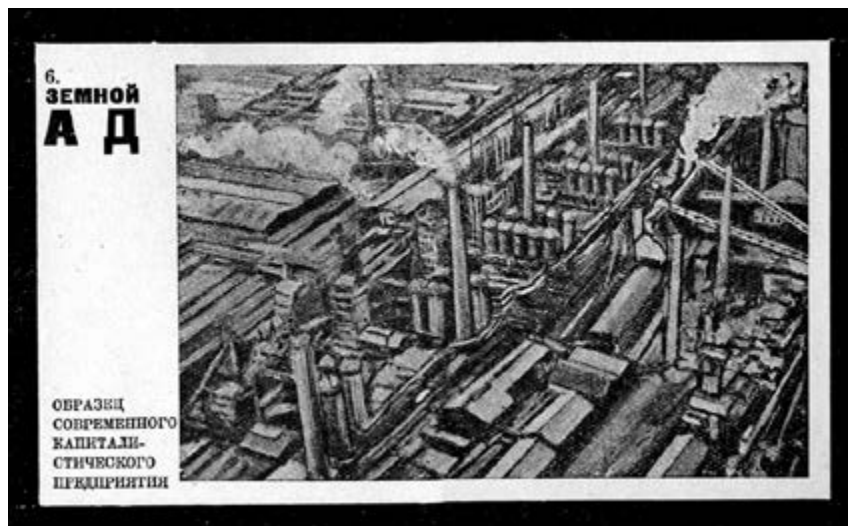
Книга «Соцгород» отражала курс на индустриализацию – производство средств производства. Однако на деле новые промышленные гиганты создавались с помощью зарубежных специалистов, которым зачастую строили комфортабельные коттеджи в поселках типа городов-садов («Березки» в Магнитогорске, «Ключики» в Нижнем Тагиле и т. п.), а огромные массы рабочих, вчерашних крестьян и выселенных кулаков, сосланных на самые трудоемкие строительные объекты, ютились в землянках

и бараках [9; 10]. Милютин не переложил на градостроительство принцип конвейера, как это часто говорят. Он предложил свой выход из спора дезурбанистов и урбанистов во главе с Ле Корбюзье.

«Соцгород» начинается с многочисленных иллюстраций «Кошмар большого города» из книги Ле Корбюзье «Градостроительство». По сегодняшним меркам – красивая панорама центра Лондона с собором Св. Павла. Далее – вид Нью-Йорка с аэроплана, старые кварталы Парижа, преподнесенные как якобы кошмарные видения и далее альтернатива – фрагмент «плана Вуазен» Ле Корбюзье. Затем – взятая у Ле Корбюзье картинка «Земной ад» – вид западного промышленного гиганта, кстати, характерно растянутого вдоль линейной оси, с мерным повтором фабричных труб и пр. модульных элементов (рис. 5).

Далее даны условия конкурса и предложения по планировке Магнитогорска, разработанные ОСА и Стройкомом РСФСР. После них без подписи приведена схема планировки Магнитогорска, предложенная самим Милютиным. На том же развороте представлена схема реально сложившейся планировки тракторного завода в Сталинграде, затем проект развития города, разработанный коллективом института Сталинградстройпроект. После нее без подписи дано милютинское предложение перенести жилую зону к Волге, не превращая ее в чисто технический водоем. Потом показана схема планировки автозавода в Нижнем Новгороде, сделанная без учета развития предприятия и жилых кварталов. Этому проекту Милютин противопоставил свою линейно-поточную схему завода с жилой зоной и парком у реки, также не подписанную. Ретроспективно линейные города получились из упомянутых (да и многих других) примеров, но несколько не так, как ожидал этого Милютин. Сталинград стал стокилометровой агломерацией, шириной, не считая промзон, действительно в три-четыре квартала, однако на этой ленте еще в довоенный период появились узлы-утолщения: каждый завод и его «поселок» обрастал необходимой инфраструктурой, сгруппированной ближе к главной проходной, заводуправлению, ДК, техникуму и проч. Автозаводская часть Нижнего Новгорода превратилась в ленту, нанизанную на линию метро, идущую от старого Канавина и железнодорожного вокзала – ленту, где каждая станция подземки привязана к проходной завода. Пермь слилась с Мотовилихой, тоже образовав местами очень узкую ленту. После упомянутых планировочных схем промышленных городов в книгу включен пропагандистский материал, типичный для газет и журналов того времени. Он посвящен новой организации советской экономики и проиллюстрирован

v Рис. 5



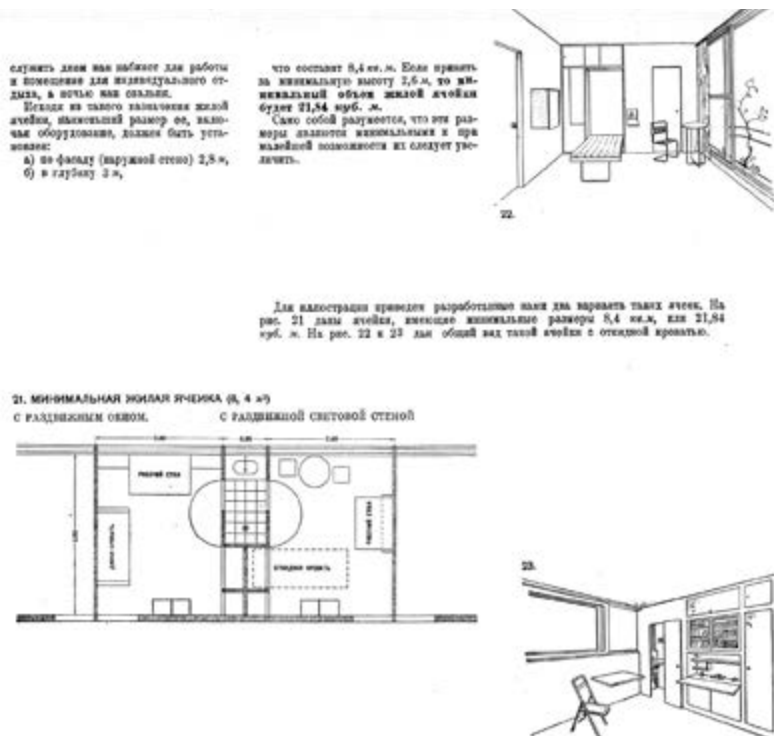


> Рис. 7

диаграммами роста промышленной и сельскохозяйственной продукции.

В разделе о пространственной организации жилища дан интерьер жилой комнаты, разработанный в Баухаузе, и перечислен минимум вещей ее «среднестатистического» обитателя. На другой стороне этого разворота книги Милютин поместил свои чертежи (неподписанные): перспективное изображение комнаты в общежитии с подъемной кроватью, сходное с подобными интерьерами, опубликованными в журнале «СА» [11, с. 10–17]. Под ним даны план двух жилых ячеек общежития и еще один перспективный вид комнаты со встроенной мебелью. Здесь упрощенный санузел устроен между жилыми комнатами. Этот план двух ячеек с санузлом подобен плану реально выстроенных помещений общежития, устроенного

v Рис. 6



на крыше-террасе Дома Наркомфина, которое примыкает к пентхаузу Милютина.

Важнейшей частью книги, несомненно, стал проект «поселок ОСА» – генплан, чертежи и макет, предъявленные как коллективная работа Объединения современных архитекторов, но фактически разработанные Леонидовым со студентами ВХУТЕИНа и «небоскребы ОСА». Далее дан схематичный проект школы. Все эти материалы с максимальными подробностями публиковались в журнале «Современная архитектура». После детального обзора существующих отечественных разработок дезурбанистического характера Милютин дал свой (неподписанный) проект жилого блока и схему расположения столовых, детских садов и пр. (рис. 6).

Жилой блок Милютина представляет собой четырехэтажный дом-пластину, в котором жилыми ячейками заполнены три верхних этажа, а под ними, между опор, общественное пространство, где автор изобразил круглый стол, пару стульев, кадки с растениями. Он предложил два варианта внутренней планировки жилого корпуса. С одинаковыми жилыми ячейками и коридором на каждом этаже, с общими сантехническими помещениями и кухнями у лестниц, с ячейками на одного и двух человек, сгруппированными так, что кухни, уборные и ванны располагались соответственно, на 1, 2 и 3-м этажах. Этот вариант позволил бы, по мнению, Ю. П. Бочарова и С. О. Хан-Магомедова, превратить компактные ячейки в большие квартиры, хотя сам Милютин не пошел дальше их самой элементарной планировочной схемы [11, с. 44]. Он показал, как такое здание будет совмещаться с общими столовой, детским садом и пр. Характерно, что его схема жилого блока и системы обслуживания строго линейна. Она может без ограничений развиваться. Кроме того, он изобразил два чертежа жилого блока и общественного корпуса, раскрасив их акварелью (это единственный цветовой акцент в книге). Чертежи Милютина стилистически очень близки к проекту Дома Наркомфина (дом-пластина и стеклянный кубик столовой). Разница здесь только в этажности (видно, что Милютин буквально вжился в это воображаемое пространство, зная не понаслышке об архитектурном облике Дома Наркомфина. Поэтому он дал в качестве образца нового стиля проект

второй очереди Дома Наркомфина. Самим Гинзбургом он было опубликован два раза: в журнале «СА» и в книге «Жилище») (рис. 7).

Перед проектом второй очереди Дома Наркомфина в разделе, посвященном конструкциям и материалам, Милютин дал в качестве образцов отсталых технологий стилистический анахронизм произведений Жолтовского (Дом Советов в Махачкале, проект Госбанка) и его единомышленников, высмеивавшихся в журнале «СА» в статье с говорящими заголовками «Наша действительность» и «Как не надо строить». Архитектурные материалы книги «Соцгород» завершены разделом о формообразовании, начатым с фотографии хорошо известного профессионалам здания Баухауза в Дессау, без упоминания его авторов В. Гропиуса и А. Мейера, и «стеклянный небоскреб» Л. Миса ван дер Роэ 1919 года (проект подписан). Сюда попал также проект современной школы и интерьеры, спроектированные Ле Корбюзье (не упомянутыми остались постоянные его соавторы – П. Жаннере и Ш. Периан). Затем, как самое последнее достижение мировой архитектуры к тому времени – конкурсный проект здания Лиги наций Ле Корбюзье для Женевы, отвергнутый жюри, а также конкурсный проект здания Центросоюза Ле Корбюзье. Напомним, что в 1930 году Милютин оказался на посту председателя Центросоюза; он был явно причастен к прямым контактам с Ле Корбюзье, проектировавшим здание.

Завершают обзор достижений мировой архитектуры в книге «Соцгород» фотографии самого заметного и осуществленного произведения советской промышленной архитектуры тех лет – Всероссийского электротехнического института (ВЭИ), взятые из журнала «Современная архитектура». Его авторами были А. В. Кузнецов (руководитель) и Л. Я. Мейльман, В. Я и Г. Я. Мовчаны, И. С. Николаев, А. С. Фисенко, но их фамилии не указаны. По сути, «Соцгород» представляет собой своего рода коллаж из отечественных и зарубежных источников, дополненный соображениями самого Милютина, пожалевшего остаться анонимным. Почти все иллюстрации здесь не подписаны, за исключением произведений Ле Корбюзье и Миса ван дер Роэ. Кроме того, названы только три проектные организации: ОСА, Стройком РСФСР, Сталинградпроект. Как и в случае с Автостроем, вопрос об участии в проектировании американских специалистов опущен. Почему так вышло? На этот вопрос можно ответить по-разному. Возможно, книга была предъявлена Милютиным как преамбула к его официальному отчету о деятельности Комиссии по строительству соцгородов и Секции соцрасселения Комакадемии. Дело в том, что Милютин стал членом Коммунистической академии, в которой возглавлял секцию «Соцрасселения», бывшую центром дискуссий о формах урбанизации. В 1929 году он возглавил Совет народных комиссаров РСФСР, который оставил в 1930 году и далее был вытеснен из политики, но назначен в 1934 году заместителем наркома просвещения РСФСР. В таком случае понятно, почему книга «Соцгород» состоит из многочисленных перепечаток из журнала «СА», хорошо известных в профессиональных кругах, но отнюдь не в среде партийных чиновников.

Быть может, краткий экскурс в историю современной архитектуры Милютин, руководивший многими специалистами смежных областей, считал необходимым дать для своих ближайших сотрудников? Возможно, русские проекты не были подписаны, так как Милютин не хотел ввязываться в начавшуюся тогда травлю «формализма» и «леонидовщины». Последнее объяснение подтверждает тот факт, что как руководитель журнала «Советская архитектура», он в начале 1930-х годов дал высказаться на его страницах зодчим-новаторам и их яростным оп-

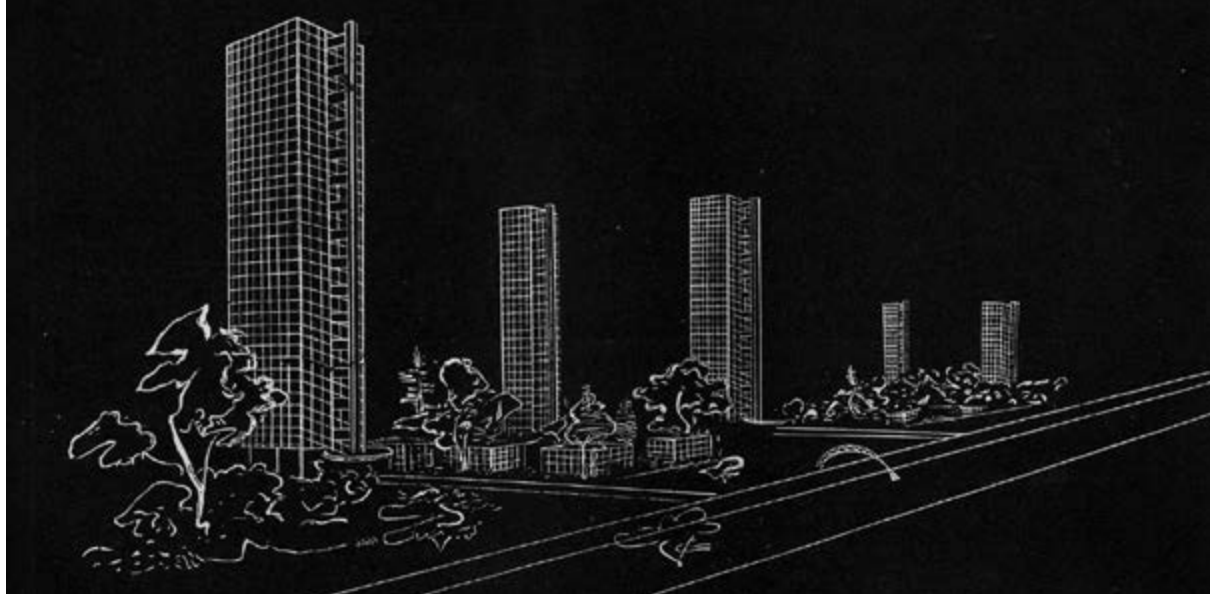
понентам в равной мере, пытаясь сгладить противоречия (рис. 8).

Прямое сопоставление отечественных проектов с зарубежными, акцент на экономику, а не на политику (в книге нет ни одной цитаты Сталина) отличают произведение Милютина. Но он не мог более откровенно указать на опыт мастеров отечественного авангарда, как и на проекты Ле Корбюзье. Предчувствия Милютина оправдались. Книга «Соцгород» была резко раскритикована. Первый номер нового журнала «За социалистическую реконструкцию городов» (СОРЕГОР) 1932 года был выпущен уже без его участия. Более того, Милютин упоминается на его страницах только ради критики дезурбанизма как один из инициаторов «уничтожения городов вообще» [13, с. 27], при этом многие профессиональные аспекты журнала основаны именно на его теории. Статья, в которой Милютин упоминается вместе с Л. М. Сабсо-вичем, М. А. Охитовичем и Г. В. Пузисом, что характерно, называется «Против фальсификаторов и вульгаризаторов». В этой статье всех таких градостроителей и социологов фактически обвинили в отказе от строительства новых городов. И если Ле Корбюзье аргументированно критиковал советских приверженцев рассредоточения промышленности и жилой застройки, призывая к централизации урбанизации, то сталинские идеологи поставили на всех них клеймо вредителей.

Так, едва начавшись, закончилась карьера Милютина как социального реформатора. Не могла получить развитие и его новаторская архитектурная деятельность. Официально завершая свое архитектурное образование, Милютин выполнял учебные проекты уже в ретроспективном стиле. Такова «Аудитория МГУ» (руководитель Б. М. Коршунов); «Художественные мастерские Дворца Советов» (руководитель М. Я. Гинзбург, 1939). К тому времени Милютин был уже назначен начальником проектной мастерской Дворца Советов и взял поэтому соответствующую тему (перспектива преддипломного проекта Художественных мастерских Дворца Советов публиковалась Ж.-Л. Козном в упомянутой выше работе о соцгороде [3]).



< Рис. 8



> Рис. 9

В своей дипломной работе, защищенной в 1940 году, – проекте эстакады, соединяющей улицу Горького (Тверскую) с Красной площадью, – Милютин развивал идею линейной планировки применительно к самому центру Москвы. Реализация этого проекта позволила бы упростить проход и проезд на Красную площадь участников военных и спортивных парадов. Однако она привела бы к еще более решительному сносу старинных зданий, чем это произошло в действительности. В 1941 году он работал над диссертацией «Теория социалистического расселения», где важное место должна была занять его линейно-поточная система планировки, рассмотренная уже с позиций историка, но тяжелая болезнь оборвала его планы. В 1942 году архитектор и общественный деятель умер. Его книга была издана на пяти языках еще до войны, а советский тираж почти полностью уничтожен. Идеи же появлялись и у Корбюзье, и в предложениях по разгрузке Лондона путем создания линейных городов-спутников и т. п. (рис. 9).

Практика строительства соцгородов с начала 1930-х и до конца 1950-х пришла к достаточно стабильной, выверенной структуре, к тому же соответствующей идеологическим установкам и архитектурно-стилистическим принципам – ансамблевости, соподчинению и симметрии частей, вертикальным доминантам, гомогенности фронта застройки улиц и проч. Да и сам факт наличия улиц с красными линиями и периметральной застройкой не предполагался в изначальной концепции Милютина: он предлагал свободные планировки, свободно стоящие жилые блоки, расставленные в соответствии с гигиеническими нормами и ориентацией (пусть в риторике) на эгалитарность общества и застройки. Если «каменные» кварталы проектируются периметральными, то малоэтажные «некапитальные» чаще всего опять строчными. Кроме очевидной «привязки» двух этих планировочных принципов к стилистическим периодам в архитектуре, следует отметить важный недостаток именно строчного принципа в сравнении с периметральным. Периметральная постановка домов обеспечивает более сложную, иерархичную городскую ткань в градации от частных к общественным пространствам. Бесконечному росту ленты соцгорода препятствовало множество причин;

среди основных можно назвать: беспорядочное размещение вспомогательных производств; рассогласование и постоянный пересмотр социоэкономических показателей, расширения предприятий и рост населения при них; особенности природного ландшафта и, в первую очередь, идеологически обоснованную необходимость внятных композиционных и политических центров. Современные промышленно развитые города от Среднерусской равнины до Приморья как в официальной, так и устной топонимике подразделяются на отдельные «городки», «поселки», «слободы», «соцгорода», часто расположенные в сотнях метрах друг от друга, но достаточно сильно изолированные друг от друга (о парадоксе устойчивости слободской городской структуры в индустриальном СССР см. [14]). Сам ведомственный принцип проектирования и строительства предприятий, возведения и распределения жилья при них привел к почти полной тождественности административного деления города на муниципальном уровне и соответствующей структуры в городской экономике. Здесь уместно привести примеры поселков индустриализации 1940-х, связанной с эвакуацией промышленности 1941 года. В первые послевоенные годы предприятия остаются на месте и, если позволяют ресурсы, получают уже свои собственные «поселки» с жилыми домами и ядром общественных зданий. К примеру, в Новосибирске это вернакулярные, а не административные районы Расточки (завода расточных станков) или застройка в линию улицы Богдана Хмельницкого, где, несмотря на топографические предпосылки линейной структуры (улица проходит по водоразделу между двумя ручьями, неудобными для застройки, один из которых занят вытянутым парком), выделился четкий локальный центр с ДК, гостиницей, библиотекой, рестораном, жильем большей этажности и т. п. В послевоенном Свердловске наблюдается в чем-то сходная картина: если веерная планировка соцгорода Уралмаша была задана логикой пешеходных связей с главной проходной завода, привязанной, в свою очередь, к главной «промышленной улице» завода, то выстроенные в 1940-е Химмаш и Эльмаш получили сетку перпендикулярных кварталов, наннанных на улицы и начинающихся от проходных предприятия. Так же была сделана и Дангауэровка – самый

большой по замыслу рабочий поселок Москвы 1920-х гг. В Сталинграде, где застройка севернее Мамаева Кургана сохранила линейную структуру и в послевоенное время, таких локальных центров, выстроенных каждый перед своим предприятием, было еще больше. При этом, в отличие от схематичных представлений Милютин, заводы Красный Октябрь, Баррикады, СТЗ не были частью одного технологического процесса-конвейера. Послевоенные же предприятия – Алюминиевый завод и целый кластер химической промышленности в Волжском – выстроены уже в логике «завода-спутника» и отдельного города соответственно; между тем, вся миллионная агломерация сохраняет свою линейную структуру.

В послевоенные десятилетия Милютин вспоминали, к примеру, в Чехословакии в 1965 году [15], русских же переизданий до второго десятилетия XXI века не было. Примечательно также, что идея динамического города, всплыв среди футуристических проектов 1960-х (вроде шагающего города группы Archigram), вернулась и в Россию. Группа НЭР проделала в чем-то обратный путь: начав с компактного микрорайона, она вышла к идее линейной системы расселения в масштабах всей страны, опираясь в том числе и на идеи социальных преобразований, в том числе дальнейшей эмансипации женщин, совместного воспитания детей и т. д. Чисто формально эта идея появлялась и в предложении «Сибстрима», идеи транссибирского линейного города, продвигавшейся И. Г. Лежавой, одним из лидеров группы НЭР. Другой вопрос, что социальноэкономические предпосылки роста населения сейчас не просматриваются, а сжатие селитьбы к крупным агломерациям и линиям железных дорог носит характер вынужденной внутренней миграции.

Литература

1. Мостаков, А. М. Композиция жилого квартала. // Архитектура СССР. – 1936. – № 6. – С. 15–21
2. Милютин, Н. А. Основы социалистической планировки населенных мест // Советская архитектура. – 1931. – № 4. – С. 4
3. Sotsgorod. Le probleme de la construction des villes socialistes. Nikolai Milioutine/ Presente par Jean-Louis Cohen. Paris : Ed. de l'Imprimeur, 2002. – 133 p.
4. La Cite Lineaire. Nouvelle architecture de villes. Rapport presente par la «Compania Madrilena de Urbanizacion» dans le «Premier congres international de l'art de construire villes et organisation de la ville municipale», de Gand / traduction de M. Georges Benoit-Levy. – Madrid: Imprenta de la ciudad lineal, 1913. – 51 p.
5. Коршунов, Б. Ле Корбюзье. Урбанизм: Рецензия // Советская архитектура. – 1926. – № 1. С. 37–38
6. Охитович, М. Заметки по теории расселения // Советская архитектура. – 1930. – № 1–2. – С. 7–16
7. Гинзбург, М. Барщ, М. Зеленый город // Советская архитектура. – 1930. – № 1–2. – С. 17–37
8. Ле Корбюзье. Архитектура XX века. <...>. С. 108–109. Краткий вариант этого письма был опубликован вместе с ответом на него. См.: Письмо Ле Корбюзье к Гинзбургу и ответ Гинзбурга // Советская архитектура. – 1930. – № 1–2. – С. 61–62
9. Скотт Дж. За Уралом. Американский рабочий в русском городе стали. – Москва : Изд-во МГУ ; Свердловск : Изд-во Урал. ун-та, 1991. – с. 305 с. : ил.
10. Кобышева Е. В., Меерович М. Г. Эрнст Май и проектирование соцгородов в годы первых пятилеток (на примере Магнитогорска). М.: Ленанд, 2012. – 224 с.
11. Гинзбург М. Я. Целевая установка в современной архитектуре // СА, 1927, №. 1. – С. 10–17
12. Бочаров, Ю. П., Хан-Магомедов, С. О. Николай Милютин. – Москва : Архитектура-С, 2007. – 80 с.

13. Против фальсификаторов и вульгаризаторов // СОРЕГОР «За социалистическую реконструкцию городов» : Орган всесоюзного совета по делам коммунального хозяйства при ЦИК СССР и наркомхоза РСФСР. – 1932. – № 1. – Москва : Изд-во ВЦИК «Власть советов». – 88 с. : ил.

14. Васильев, Н. Ю. Слобода соцгорода : К вопросу о проектном и вернакулярном в наследии советских промышленных городов // Устойчивое развитие территорий : сборник докладов. – Москва : Изд-во МИСИ–МГСУ, 2018. – С. 198–202

15. Груза, И., Теория Города. – Москва : Стройиздат, 1972. – 246 с.

References

- Bocharov, Yu. P., & Khan-Magomedov, S. O. (2007). Nikolay Milyutin. Moscow: Arkhitektura-S.
- Ginzburg, M. J. (1927). Tselevaya ustanovka v sovremennoy arkhitekture [Target setting in contemporary architecture]. SA, 1, 10-17.
- Ginzburg, M. (1930). Zelenyi gorod [Green City]. Soviet Architecture, 1-2, 17-37.
- Gruza, I. (1972). Teoriya goroda [Theory of the City]. Moscow: Stroyizdat.
- Konysheva, E. V., & Meerovich, M. G. (2012). Ernst May i proektirovanie sotsgorodov v gody pervykh pyatiletok (na primere Magnitogorska). Ernst May and the design of socialist cities during the first five-year plan (the example of Magnitogorsk). Moscow: Lenand.
- Korshunov, B. (1926). Le Corbusier. Urbanism: Review. Soviet Architecture, 1, 37-38.
- La Cite Lineaire. Nouvelle architecture de villes (1913). Rapport presented by the "Compania Madrilena de Urbanizacion" dans le "Premier congres international de l'art de construire villes et organization de la ville municipale", de Gand (M. Georges Benoit-Levy, Trans.). Madrid: Imprenta de la ciudad lineal.
- Le Corbusier (1930). Architecture of the 20th century. In Letter from Le Corbusier to Ginzburg and Ginzburg's reply. Soviet Architecture, 1-2, 61-62.
- Milioutine, N. (2002). Sotsgorod. Le probleme de la construction des villes socialistes. Presente par Jean-Louis Cohen. Paris: Ed. de l'Imprimeur.
- Milyutin, N. A. (1931). Osnovy sotsialisticheskoi planirovki naselennykh mest [Fundamentals of socialist planning of settlements]. Soviet Architecture, 4, 4.
- Mostakov, A. M. (1936). Kompozitsiya zhilogo kvartala [Composition of the residential quarter]. Architecture of the USSR, 6, 15-21.
- Okhitovich, M. (1930). Zаметки po teorii rasseleniya (Notes on the Theory of Settlement). Soviet Architecture, 1-2, 7-16.
- Protiv falsifikatorov i vulgarizatorov [Against the falsifiers and vulgarizers] (1932). SOREGOR "For the socialist reconstruction of cities". All-Union Council for Municipal Services at the Central Executive Committee of the USSR and the RSFSR People's Commissariat, 1. Moscow: Publishing house of All-Union Central Executive Committee "Vlast Sovetov".
- Scott, J. (1991). Behind the Urals. The American Worker in the Russian City of Steel. Moscow: Publishing house of Moscow State University; Sverdlovsk: Publishing house of Ural University.
- Vassiliev, N. Yu. (2018). Sloboda sotsgoroda: K voprosu o proektnom i vernakulyarnom v nasledii sovetskikh promyshlennykh gorodov [Sloboda of the socialist city: To the question of the design and vernacular in the heritage of Soviet industrial cities. Sustainable development of territories: A collection of reports (pp. 198-202). Moscow: MISI-MGSU Publishing House.

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 шестидесятниками. В статье рассмотрены условия, при которых перестройка городов в сторону увеличения линейности оправдана и выгодна. 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.

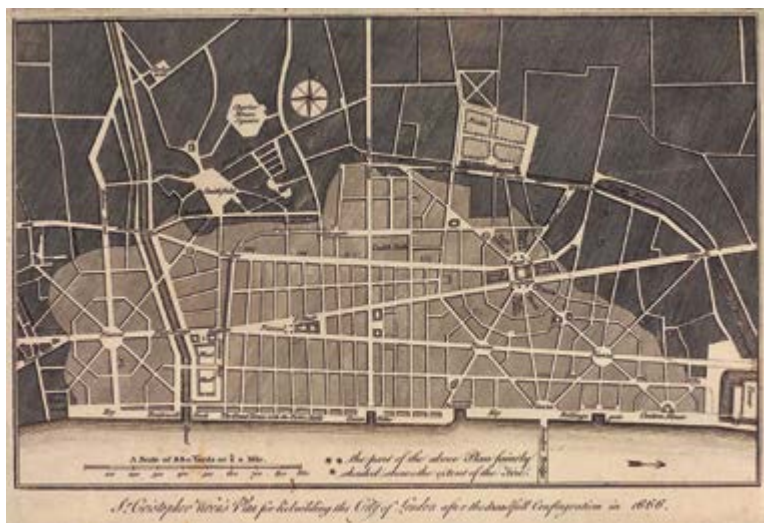
Каковы же условия, при которых Байкальский луч сможет в полной мере реализоваться, несмотря на многочисленные препятствия, накопившиеся за минувшие годы? Да, трасса Байкальского луча сегодня во многих местах находится в крайне запущенном состоянии. Да, некогда единый подход к развитию города сегодня 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 Иркутскгражданпроект; 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. Растропчина. 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].

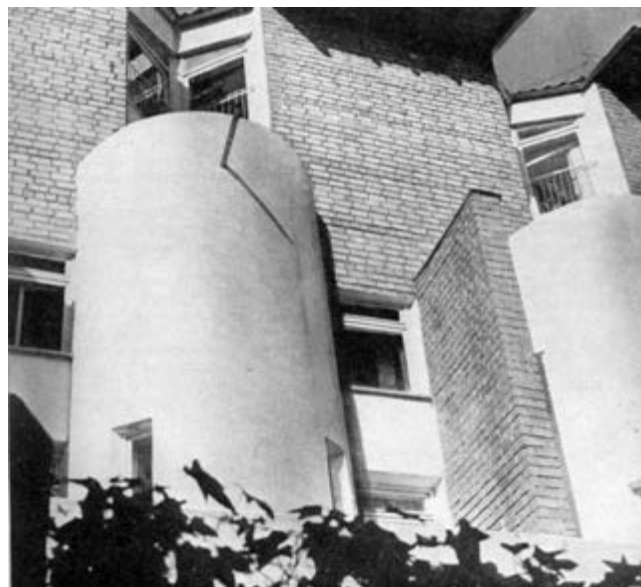
Итак, что объединяет перечисленные проекты? Какие общие условия должны были сложиться, чтобы линейность восторжествовала?

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 politsentrichnosti [Anticipation of polycentricity]. *Project Baikal*, 9, 20-23. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.9.494>.

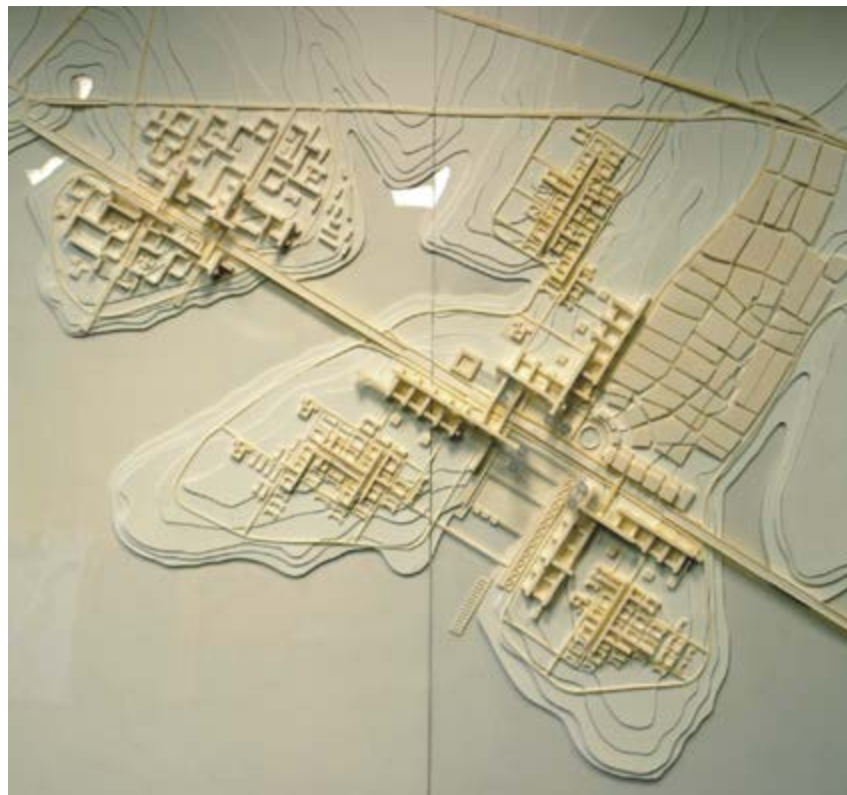
Schorske, K. E. (2001). *Vena na rubezhe vekov: Politika i kultura [Fin-de-si cle Vienna: Politics and culture]* (M. Reisin, Ed.). St. Petersburg: Novikov Publishing House.

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...



В статье представлены некоторые идеи Концепции трансформации промышленной площадки БЦБК, новое видение города, обозначены подходы к преодолению проблемы отсутствия связанности отдельных частей города, дано обоснование росту численности населения и туристического потока, сформулированы предложения по функциональному зонированию и расположению первой очереди строительства.

Ключевые слова: Байкал; промплощадка БЦБК; горнолыжный курорт; экология. /

The article presents some ideas of the concept for transformation of the Baikal Pulp and Paper Mill (BPPM) industrial site, a new vision of the city, as well as approaches for overcoming the lack of connectivity of separate parts of the city. The article justifies the increase in population and tourist flow, and formulates proposals for functional zoning and location of the first phase of construction.

Keywords: Baikal; BPPM site; ski resort; ecology.

Байкальск. Новый взгляд / Baikalsk. A new vision

текст

Елена Григорьева

РААСН

Сергей Маяренко

АНО «Иркутские кварталы» /

text

Elena Grigoryeva

RAACS

Sergey Mayarenkov

ANO "Irkutsk Quarters"

Концепция развития территории бывшего БЦБК

заказчик

Госкорпорация развития

ВЭБ

Оператор проекта –

дочерняя компания ВЭБ.

РФ «Центр развития

Байкальского региона»

(БАЙКАЛ. ЦЕНТР).

проектирование

Сибирская лаборатория

урбанистики, 2021

авторы

Елена Григорьева

Алексей Козьмин

Андрей Ю. Макаров

Сергей Маяренко

Станислав Соколов

при участии

Валентина Казакова

Арина Московская

экономика

Евгения Кензина

инженерия

Павел Ковшаров

визуализации

Алина Пак,

Ольга Калинина,

Андрей А. Макаров

Проблема развития Байкальска и находящейся на его территории бывшей промышленной площадки БЦБК на протяжении многих лет оставалась нерешенной. Это одна из самых известных экологических проблем, представленных в международной повестке, объект критики мирового сообщества. По поручению Президента РФ (Пр-1818 от 12.09.2019) государственная корпорация развития ВЭБ. РФ (ООО «БАЙКАЛ. ЦЕНТР») совместно с Правительством Иркутской области и Администрацией города Байкальска выступают заказчиком проекта комплексного развития Байкальского муниципального образования и площадки БЦБК. В сентябре 2020 года началась разработка стратегического мастер-плана города, включая бывшую промышленную площадку Байкальского целлюлозно-бумажного комбината. Разработчиками мастер-плана выступили КБ «Стрелка» совместно с иркутской компанией Сибирская лаборатория урбанистики, разработчиком концепции развития площадки бывшего БЦБК выступила Сибирская лаборатория урбанистики.

Была поставлена амбициозная задача – сохранение экологии озера Байкал и ликвидация наследия БЦБК, создание комфортной среды для жизни, работы жителей и гостей города, разработка стратегии развития для Байкальска как первого в России экогорода. Города как части экосистемы, экологически нейтрального, следующего принципам устойчивого развития и реабилитирующего идею совместимости человека и природы.

Байкальск и площадка бывшего БЦБК (Рис. 1) – объект внимания ЮНЕСКО. Необходимо создать имидж Байкала и Байкальска как позитивных, экологических и современных территорий.

Справка о городе

Город Байкальск основан в 1961 году как поселок строителей Байкальского целлюлозно-бумажного комбината (БЦБК; закрыт в 2013). Расположен на равнинном плато юго-восточного побережья озера Байкал, у подножия горного массива Хамар-Дабан, в приустьевой части небольших горных рек Солзан и Харлахта на высоте 460 м над уровнем моря. Прибрежное равнинное плато, покрытое лесом и имеющее небольшой уклон в сторону озера, протянулось вдоль берега Байкала на 20 км (между поселками Утулик и Солзан). Его наибольшая ширина

(от берега до подножия гор) достигает 4 км; именно в этой его части размещены микрорайоны города.

В городе и его окрестностях климат наиболее мягкий в регионе и в Восточной Сибири в целом. Это обусловлено сочетанием рельефа, господствующего направления ветров и близостью Байкала. Зимы здесь менее морозные, летние месяцы не очень жаркие, с обилием осадков, разница ночных и дневных температур сравнительно невелика.

Население 12,5 тысяч человек.

Ресурсы развития

В последние годы интерес к Байкалу растет, иностранный туристический поток с 2015 по 2019 увеличился в два раза. Пандемия, конечно, внесла свои коррективы, но за счет внутреннего туризма бизнес практически сохранил свои позиции. Нынешняя ситуация тоже будет оказывать влияние, но, несмотря на это, концепция актуальна даже в сегодняшних условиях: она долгосрочная, рассчитана на десятки лет и основана на фундаментальных возможностях и принципах, соответствующих городу.

Увеличение трафика провоцирует рост антропогенной нагрузки на природный объект: неорганизованные потоки туристов являются вызовом для Байкала. С другой стороны, туризм – это возможность для развития экономики региона, что нельзя не учитывать. Но туристическая инфраструктура Байкала как объекта мирового значения не соответствует международному уровню.

Часто в подобных политически значимых проектах экономика отходит на второй план, действует традиционный для нашей страны принцип «мы за цену не постойм»; как правило, такие проекты реализуются за бюджетные средства и не окупаются. Мы как разработчики ставили задачу привлечения частных инвестиций, чтобы участие в проекте было выгодно российским и международным предпринимателям. Если проект экономически целесообразен, это привлекает инвестиции, создает городскую среду, новые компании и рабочие места, увеличивает налоговую базу, а бизнес получает ресурсы для развития.

Наши исследования показали, что туристический поток на Байкале отличается от сопоставимых природных объектов. Например, Большой барьерный риф или Гранд-



^ Рис. 1. Панорама площадки бывшего БЦБК, 2021

каньон принимают 5–6 миллионов туристов в год, Байкал – 2 миллиона. Можно предположить, что Байкал недооценен. Мы поставили задачу исследовать все особенности этой территории, ценность самого города и район Байкальска.

Главные туристические «магниты» в настоящее время – озеро Байкал и хребет Хамар-Дабан с разнообразной системой горных маршрутов: российская «Мекка» для фрирайда, экологического туризма. В самом Байкальске расположен редкий природный объект – пляж с гранатовым песком. Город окружен лесами с обилием дикоросов; потенциал аквакультуры озера и горных рек еще не раскрыт. Бренд Байкальска – гигантская и вкусная клубника, которую сделали брендом ежегодного фестиваля, собирающего тысячи людей. Байкальск вызывает интерес круглый год.

Все эти особенности – предпосылки (или основа) для создания комплексной концепции индустрии здоровья, включая локальную гастрономию, различные омолаживающие процедуры. Рядом с городом месторождение целебных голубых глин, минеральные источники; байкальский лес и воздух – тоже ценные рекреационные ресурсы. Результаты разработки проекта позволяют полагать, что территория города может стать курортом, но это требует проведения дополнительных исследований.

Сибирская лаборатория урбанистики в подходах к проектированию территории опирается на локальные природные и культурные формы, смыслы территории. Разработчики внимательно относятся к историческому контексту и создают современную архитектуру «со своим лицом», что делает городскую среду неповторимой. Множество условий и для творчества на Байкале: различные природные (в том числе ледяные) и этнические особенности. Дерево и белый байкальский мрамор хорошо сочетаются в архитектуре и благоустройстве. В любое время года природа Прибайкалья дает богатое разнообразие, которое можно использовать в дизайне.

В Байкальске зима похожа на скандинавскую или альпийскую, а также на Алтай и Великие озера в Америке. Зима – это российский мировой бренд; в Байкальске она мягкая и очень снежная. Создав уникальную планиро-

вочную структуру и систему общественных пространств для зимних условий, можно использовать их ресурсы. Погода в марте и апреле по количеству снега и температуре аналогична погоде Куршавеля. Климат Байкальска приближен к морскому, это единственное в Сибири такое место на несколько тысяч километров.

Город расположен между двумя столицами с международными аэропортами – Иркутском и Улан-Удэ. Для снижения антропогенной нагрузки на природу предложена идея сделать Байкальск центром массового экотуризма, урбанизированной территорией, устроенной на принципах устойчивого развития. Это новый формат городского проживания в гармонии с природой, который может стать образцом для других городов России, испорченных индустриализацией. Необходимо бережно относиться к Байкалу: организованные группы должны преимущественно созерцать Байкал, не оказывая влияния на озеро. Проживание на южном побережье, вне города Байкальска, предлагается организовать в легких формах – небольшие поселения, кемпинги.

Ни одна другая территория в южной части Байкала (Рис. 2) не пригодна для массового туризма так, как Байкальск. Большое Голоустное – природная территория, национальный парк, голая степь, где довольно ветрено – подходит для других форм туризма. Лиственничная существенно ограничена распадками, хаотичной застройкой и тоже является национальным парком. Порт Байкал слишком мал. Култук обременен логистическими и производственными функциями. Слюдянка крупнее Байкальска, но там не осталось места для новых крупных рекреационных проектов. Город практически отрезан от Байкала крупным железнодорожным узлом.

Центр Байкальска имеет выход к озеру и не отрезан магистралями. В черте города имеется крупный свободный участок для развития (наследство комбината), практически 800 гектаров территории – этого достаточно для очень большого проекта (Рис. 3). Вместо комбината, загрязняющего окружающую среду, на этой территории может появиться «комбинат» здоровья и экологического образа жизни. Кроме того, крупный земельный и экономический ресурс выделен под Особую экономическую зону «Ворота Байкала». Проект реализует Правительство



^ Рис. 3. Крупные территории развития. В центре – площадка БЦБК

Иркутской области; уже сейчас он находится в высокой степени готовности. Да и сам существующий город имеет в структуре довольно много резервов, свободных территорий. Необходимо решить экологическую проблему промышленных отходов, с которыми сейчас работает Госкорпорация Росатом – и город будет готов к изменениям.

После закрытия комбината экономика города перестроилась преимущественно на сервисную деятельность, она разнообразна и устойчива. Интересно, что в 1990-е годы, когда происходило массовое сжатие большинства российских городов, Байкальск оказался единственным городом в нашем регионе, который вырос на 5 процентов по численности. Для сравнения: в 1990-е годы такой темп прироста населения был в Анапе, Сочи и Краснодарском крае. Это свидетельствует о том, что людям нравится там жить и работать.

Нужно отметить, что из Байкальска удобно перемещаться по всему Южному Байкалу, используя его как базовое место проживания. Рядом расположена пользующаяся большой популярностью Тункинская долина Республики Бурятия. После открытия нового погранперехода с Монголией можно рассчитывать на появление новых международных маршрутов.

Новая экономическая модель города

После проведенных исследований и многочисленных стратегических сессий авторами совместно с ВЭБ. РФ была предложена новая экономическая модель проекта на площадке БЦБК, определены формы занятости населения, ценности, которые могут привлечь жителей и гостей города и превратить его в востребованный, комфортный для самореализации и жизни.

Первая базовая функция города – проживание. Безусловное предпочтение отдается жителям города: при реализации концепции создаются условия для их комфортного проживания и работы. Анализ рынка показывает спрос на квартиры на Байкале, но сегодня практически нет качественных предложений, соответствующих современным требованиям. Высок спрос на жилье в Байкальске у иркутян: оно становится аналогом дачи на Байкале. Выявлен также интерес к нему жителей и других регионов России.

Второе направление, которое уже получило развитие в Байкальске после ликвидации Комбината – туризм. По разным оценкам количество туристов уже приближается к 200–300 тысячам в год. Главный туристический объект – горнолыжный курорт «Гора Соболиная». Существует и множество круглогодичных форм активности и событий: разнообразные фестивали (в том числе клубничный «Виктория»), спортивные соревнования.

При ориентации на международный туристический поток необходимо привлечение международных участников туристической индустрии, узнаваемые потребителями всего мира бренды и международные инвестиции. Байкальск может стать городом-курортом высокого уровня, сопоставимого с мировыми.

Третье направление, которое может уменьшить сезонность – это индустрия здоровья и спорта. Приоритет сегодня отдается качеству и продолжительности жизни. По данным ВОЗ, Россия находится на девяносто шестом месте в мире, и проблему здоровья и долголетия людей необходимо будет решать. К тому же индустрия здоровья – это быстрорастущий крупный мировой рынок.

Тренировочные базы или оздоровительные реабилитационные центры – внесезонные объекты: они могут работать в любую погоду и это может оказаться благоприятным «сглаживающим» фактором для экономики. В концепции предусматривается размещение крупного оздоровительного центра Фонда социального страхования или крупного детского оздоровительного экологического лагеря – сибирского аналога Артека. Объекты федерального масштаба могут дать новый импульс для развития экономики города.

Четвертая функция – зеленые производства. Производственная культура в городе сохранилась, и многие жители связывают себя с производственными проектами; сильны память и традиции. Сегодня в Байкальске уже располагается ряд экологически чистых производств: хлебозавод, производство воды, макарон и чая на байкальских травах. Мы предполагаем размещение производств, соответствующих экологическим нормам, тех, которые допустимы по экологическому законодательству на Байкале. Среди первоочередных планируется размещение Центра водных ресурсов группы En+. Эти



^ Рис. 4. Панорама с горы Соболиной. Видна снежная поверхность рукавов, которые обеспечивают выкат на лед Байкала, повышая конкурентоспособность горы и удлиняя трассы. Одновременно, три мегаструктуры дают представление о современном Байкальске транзитным пассажирам Транссиба и магистрали, приглашая к посещению

объекты могут стать элементом промышленного туризма, и мы предусмотрели особую планировочную структуру для этих целей.

Город: микрорайоны и площадка БЦБК

Эпиграфом к Концепции развития бывшей площадки БЦБК могла бы быть фраза Роберта Пенна Уоррена, которую Стругацкие взяли эпиграфом к роману «Пикник на обочине»: «Ты должен сделать добро из зла, потому что его больше не из чего сделать». Это касается и собственно площадки БЦБК, которая сейчас производит впечатление Зоны из «Сталкера», это касается и структуры города.

Безусловно, добром для города является то, что он расположен удобно и сравнительно просторно на Байкале, причем на его южном побережье, где микроклимат относительно мягкий. То, что город стоит на двух федеральных трассах – Транссибе и автодороге – тоже плюс, однако эта транзитность создает и трудности. Крупнейшим вызовом для нас, авторов, было преодоление разделения малого города крупными магистралями на две части.

Хотя территорией Концепции, предметом проектирования, была бывшая промплощадка БЦБК, авторы, как истинные представители иркутской градостроительной школы, шли от общего к частному и рассматривали весь город. Если промплощадка, будущий новый район, относительно легко связывается с существующим городом, с его прибрежной частью в широтном направлении – мостами через реку Солзан, набережной и т. д., то с меридиональными связями прибрежной части города и предгорной все гораздо сложнее.

Решая проблему связанности, мы обратили внимание на то, что оси микрорайонов Гагарина и Южного, построенных еще в 1960-е, фактически лежат на одной линии и имеют разрыв на магистралях. И естественным нашим желанием было эту ось восстановить на всем протяжении от предгорной части до Байкала, создав здание-мост, суперструктуру, новый центр города, одновременно еще и вокзал и автовокзал – Дом-мост, проходящий над магистралью и образующий непрерывную систему общественных пространств. Переход через магистрали

осуществляется как в открытом, так и в теплом контуре. Многофункциональный общественный центр с ТПП – элемент Зимнего города¹.

В таком вокзале, в принципе, ничего нового нет: эта идея реализована уже не раз и в мире, и в стране. Иркутский архитектор Виктор Шматков предлагал вокзал-мост над путями для областного центра еще в 1960-е.

Город: микрорайоны и гора Соболиная

Гора Соболиная, безусловно, является мощным зимним магнитом и градообразующим объектом для Байкальска, и ее тоже необходимо плотно связать с существующим городом. Авторы предложили довольно амбициозное решение.

Только что иркутская команда, как и другие российские команды архитекторов-горнолыжников, спустились с гор Шории, где видели потрясающее развитие горнолыжного курорта Шерегеш. Проект его расширения на ближайшую перспективу предполагает многократное увеличение мощности, количества трасс и даже строительство собственного аэропорта. Внутренний туризм растет гигантскими темпами, соответственно растет и популярность крупнейшего в Сибири горнолыжного курорта. В прошлом году туристический поток достиг трех миллионов. Если раньше на рейсы Москва-Новокузнецк (ближайший к Шерегешу аэропорт) с негабаритным багажом была примерно одна десятая часть пассажиров, то сейчас 90% пассажиров рейса Москва-Новокузнецк в период горнолыжного сезона летят с лыжами.

Полноценное развитие горнолыжного туризма у нас на Байкале и именно в Байкальске может увеличить туристический поток на порядок.

Понимая важность Горы Соболиной, мы захотели усилить ее конкурентоспособность, обеспечив выкат на лед Байкала и, одновременно, связать Гору с городом. Для этого были предложены два «рукава», которые вырастают из горы там, где она уже имеет более пологий склон. Проходят эти рукава над автодорогой и Транссибом, постепенно спускаются на землю и затем осуществляется выкат на уже подготовленный лед Байкала.

1. Зимний город – система мероприятий, определяющая инновационный подход к архитектуре и градостроительству в условиях резких перепадов и длительного сезона низких температур.

> Рис. 5. Вход по центральной оси площадки со стороны Байкала в структуры Центра-Комбинат. Сохранение вертикальных акцентов – труб. Каркас не полностью заполнен объемами, он может заполняться постепенно, поэтапно, по мере необходимости



Для удлинения трасс и, тем самым, повышения конкурентоспособности горнолыжного курорта предлагаются два вектора – вверх и вниз. Первое – повышение верхней отметки до 1200 м (в соответствии с планами компании Ep+). Второе направление – удлинение трасс вниз с обеспечением выката на лед Байкала.

Авторами концепции города Байкальска предлагается создание новой идентичности, яркой особенности горнолыжного курорта «Гора Соболиная» – спуск с трассы на лед Байкала (Рис. 4). Для этого прорисованы две траектории – восточная и западная. Оба спуска проходят НАД автомагистралью и Транссибом по виадуку. Спуск с существующих горнолыжных трасс до конца виадуков осуществляется с минимально допустимым для лыжников и сноубордистов уклоном. Трассы после прохождения над магистралями постепенно опускаются до уровня земли, следуя по паркам вдоль речки Харлахты (восточная) и Красного ручья (западная).

На верхних, объемных участках своего прохождения рукава-спуски насыщаются разнообразными функциями: отели и детский лагерь федерального значения (сибирский Артек), кафе и форумы, магазины и пункты проката, объекты и инфраструктура особой экономической зоны.

Одновременно с яркой имиджевой функцией спуска на Байкал эти две структуры осуществляют связь Горы с центром города (восточный рукав) и гостинично-туристическим комплексом на западе микрорайона Строитель. Причем эта связь на большем своем протяжении проходит в теплом контуре, являя собой образец Зимнего города – инновационного подхода к проектированию сибирских городов. Это решение, этот подход имеет еще один эффект, экологический. Экологика заключается в следующем: концентрируя функции в длинном протяженном здании, мы освобождаем большую часть территории для природы, оставляя ее в неприкосновенности.

Обратный подъем лыжников из города осуществляется фуникулером или многоступенчатыми закрытыми гондолами подъемника. Возможны варианты доставки в теплом контуре.

В летнее время поверхность крыши виадука зеленая и выполняет роль ЭКОДУКА², а также пешеходной связи.

Такое решение, безусловно, может стать дополнительной яркой особенностью города, поскольку это уже включение айдентики: ни с какой другой горы мира мы не скачиваемся на лед самого глубокого озера. Это решение связывает функциональными коридорами предгорную часть и существующий город. Поверх, по крыше рукавов с минимальным уклоном двигаются горнолыжники.

Таким образом, эти три мегасвязи, три элемента Зимнего города с теплым контуром крепко связывают части города, разрезанные магистралями.

Гора Соболиная при том потенциале, которая она имеет – натуральный снег и виды на Байкал – развивается неактивно, возможно, потому что принадлежит одному собственнику и не имеет конкурентов в ближайшем окружении. В свое видение перспектив города мы заложили пространственное расширение курорта, включив в стратегию развития гору Красную и гору Черную – слева и справа от горы Соболиной. Каждая в отдельности, прежде они упоминались в разных уровнях градодокументации; одна из них в территориальной схеме, другая в генеральном плане города Байкальска. Синергия этих трех гор повысит конкурентоспособность города как горнолыжного курорта и мощность самого курорта.

Центр-Комбинат и Лесная биржа. Зонирование площадки

Здания бывшего комбината, расположенные в центре промплощадки, неприглядны снаружи, однако каркасы их впечатляют своей мощью. Это металлические конструкции грандиозного сечения, их фундамент мощный и рассчитан на высокую сейсмичку. Избавляться от них – тяжелая задача, особенно в условиях экологической ситуации города Байкальска. Мы предлагаем использовать их для реконструкции, на их основе создать новый многофункциональный центр района (Рис. 5).

Ключевые слова здесь – многофункциональность, разнообразие, связанность. Для нового центра предложено пакет функций, включающий общественные здания, административные здания районного и городского значения, гостиницы (те из них, которым пристало быть в центре города), апартаменты, офисы, коворкинги, общественные пространства и так далее. Это настоящий

2. Экодук (от – экология и лат. dico – веду) – мост, служащий для связности природных территорий, разделенных автотрассами, железными дорогами и т. п., для перехода животными через дороги. Экодуки помогают сохранить единство среды обитания животных и растений, снижают вероятность появления на дороге животных, что могло бы привести к дорожно-транспортному происшествию. Первые экодуки были построены во Франции в 1950-х годах. Они используются не только крупными животными, но и даже беспозвоночными, например, бабочками, жуками и пауками.



< Рис. 6. Лесная биржа – фестивальная и ярмарочная площадка

Зимний город в городе, где отдельные здания связаны галереями, и все это вместе образует непрерывную закольцованную систему внутренних общественных пространств с несколькими атриумами.

Между Центром-Комбинат и береговой линией находится Лесная биржа – гигантская аркада, протянувшаяся параллельно набережной на 200 м. Концепцией предлагается сохранить этот великолепный объект – потенциальное фестивальное место, куда могут вписаться самые разнообразные функции – театры (фестиваль летних гастрольных театров), цирк-шапито, ярмарки и т. д. (Рис. 6).

Почему мы предлагаем не сносить все до основания? В первую очередь, наравне с ценностью этих конструкций и прочностью, это опять же экологика. Известно, что в скандинавских реконструкциях промышленных объектов подчеркивается экологический аспект, который пока вовсе не учитывается в практике отечественной. К примеру, реконструкция бетонного цилиндра в порту Копенгагена сохранила природу от нескольких тысяч кубических метров выброшенного бетона, а вырезанный все-таки в некоторых частях бетон был повторно использован для малых архитектурных форм на прилегающей территории. Это пример разумного и рачительного отношения ко всем сторонам строительного дела, и такой подход не может не вызывать уважение. Мы надеемся, что при столь значительных масштабах реконструкции об этом будут думать и проектировщики, и строители; тогда миллионы кубов строительного мусора не загрязнят уникальную и ранимую байкальскую природу.

Что касается нового зонирования площадки БЦБК, то и здесь природа приоритетна: мы не трогаем прибрежные части, водоохранные зоны – как реки Солзан, так и озера Байкал – и максимально бережно относимся к прилегающим территориям, предлагая широкие зеленые пояса с дисперсным размещением объектов (Рис. 7).

Жилая зона с зелеными бульварами – это малоэтажное жилье с объектами первичного обслуживания; зеленые бульвары ведут к прибрежному парку реки Солзан. Между водоохранной зоной реки и жильем – широкий зеленый пояс с несколькими включениями. Здесь социальные объекты: школа, детские сады и городская больница.

Еще один широкий зеленый пояс идет вдоль водоохранной зоны Байкала, в нем рассредоточенно располагаются объекты здравоохранения и гостеприимства, парк-отели. И, наконец, в неудобной для проживания зоне возле Транссиба находится серый пояс – это экологически чистая промышленность, здесь находится и объект первой очереди – Центр водных ресурсов.

Существующая транспортная инфраструктура совершенствуется и дополняется вертолетными площадками. Морской порт (местные жители не называют Байкал озером, зовут его морем), база МЧС, и центральная марина (поощряем яхтинг – красивый вид спорта, укоренившийся на Байкале) расположены на завершении Морского проспекта, идущего от развязки на магистрали федерального значения. Аэропорт малой авиации после долгих обсуждений вынесли в отдельную зону.

Ландшафт и новая архитектура. Благоустройство

Для Байкальска предлагается бионико-ландшафтный путь для создания крупных структур – центра воды, двух (или трех) мостов-переходов (экодуков) и прочих крупномасштабных протяженных сооружений.

Эти крупные структуры «вырастают» из ландшафта, являются частью природы, рельефа. Характерные черты – параметризм форм, зеленая кровля, иногда вертикальное озеленение. Предлагается вживание в структуру Байкальска нескольких крупных образований, являющихся элементами Зимнего города. К таким инновационным структурам относятся Транспортно-пересадочный узел над магистралями, два рукава (восточный и западный) спусков с горы Соболиной, новый центр на площадке БЦБК. Признаками и потенциалом элемента Зимнего города обладает Центр воды компании Еп+ благодаря своим размерам и наличию вписанной в производственный объем галереи для экскурсантов.

Добавить уникальности, впечатлений о городе может один довольно простой прием в области благоустройства: использование отходов производства мрамора при строительстве дорог. Белые дороги, белые тротуары нарядны и незатратны в исполнении. Эта технология фрагментарно уже применяется, но не работает должным образом, так как реализуется бессистемно.

3. Принцип биоморфизма, или бионики реализуется при создании архитектурно-ландшафтных комплексов за счет повторения форм, линий и цветов жилой природы, в которых прообраз природных объектов определяет архитектурный художественный образ.



^ Рис. 8. Панорамный вид на площадку бывшего БЦБК. Слева на акватории – Океанариум, объект, наполовину погруженный в воду



^ Рис. 9. Корона из гор

Образы архитектуры. Тема Нейтрино. Корона гор

*Пусть не поймает нейтрино за бороду
И не посадишь в пробирку, –
Но было бы здорово, чтоб Понтекорво
Взял его крепче за шкирку.*

**Владимир Высоцкий
Марш студентов-физиков (1964)**

При создании новой архитектуры может быть уместна метафора на тему знаменитого на весь мир нейтринного телескопа, расположенного на Байкале (офис его находится непосредственно на площадке БЦБК).

Нейтринная обсерватория Baikal Gigaton Volume Detector, Baikal-GVD) находится на дне озера Байкал. Наш поколение, выросшее под песни Высоцкого, с детства знакомо с нейтрино. Легендарна история создания нейтринного телескопа на Байкале: в 1968 г. Байкал был предложен как место его размещения; тема планомерно развивалась и не была приостановлена даже в 1990-е, время распада империи. В марте прошлого года объем детектора стал сравним с крупнейшим на сегодняшний день детектором нейтринной обсерватории IceCube в Антарктиде. Важнейшим событием стала регистрация 8 декабря 2021 установкой Baikal-GVD нейтрино с предполагаемой энергией 43 ТэВ, пришедшего из области, где расположен один из самых ярких радиоблазаров на небе.

Нейтрино позволяют получить информацию о внутренней структуре самых мощных источников Вселенной – это необходимо, чтобы понять историю возникновения Вселенной, ее развитие, современное состояние и будущее, дает понимание фундаментальных законов физики, фундаментальных законов строения Вселенной. Наблюдаемые потоки нейтрино несут информацию о процессах, происходящих в центре Солнца и межзвездном пространстве, о ранней Вселенной и конечных стадиях эволюции звезд. Этот телескоп уникален еще и потому, что является самым габаритным по высоте искусственным сооружением в мире: его высота больше любого небоскреба.

По внешнему облику нейтринный телескоп представляют собой вертикальные гирлянды стеклянных шаров,

направленных на направляющие «нити». Современная архитектура обновленной площадки БЦБК может отражать этот образ, тем более, что офис лаборатории нейтринного телескопа находится как раз здесь.

Мотив сферы предполагается в объекте Океанариум (как известно, Байкал – зарождающийся океан), на транспортно-пересадочном узле и в перекрытии двух форумов в предгорьях Горы Соболиной. Сферы форумов курорта «Гора Соболиная», нового вокзала, нового центра, океанариума – запоминающийся штрих к визуальному архитектурному образу города (Рис. 8).

Природный ансамбль Трех гор – Соболиной, Красной и Черной – с подсвеченными трассами и подъемниками способен создать еще один бренд. Своеобразная корона из гор (Рис. 9), которая будет хорошо просматриваться с акватории и территории – новый яркий имидж, претендующий на символ города. Мы отчетливо понимаем, что Байкальск ни в коем случае не должен расти в высоту, не должен быть выше, чем он есть сейчас. В сейсмике 9–10 баллов нет резона наращивать этажность зданий. А в плане восприятия – спорить с великолепной природной панорамой бессмысленно. Лучшая архитектура здесь – это архитектура гор и архитектура собственно акватории Байкала.

Подходы к реализации

Прежде чем начать проектирование пространства, был исследован экономический потенциал территории: чем привлекательнее экономка, тем выше шансы реализовать проект. Российский и международный туристический поток на Байкал прогнозируется на уровне от трех с половиной до пяти миллионов туристов в год в 2030–2040 гг.; это тот ориентир, на который реально можно рассчитывать и использовать при планировании. В общем балансе туристического потока на Байкальск придется, по пессимистическим оценкам, один миллион туристов в год (наш опыт подсказывает, что при должной организации инфраструктуры их численность может достичь двух миллионов). Наша структурная модель ориентирована на один миллион туристов в год и состоит из нескольких типов в соответствии с направлениями туристического потока: оздоровительный, спортивный, событийный, туризм выходного дня и транзитный. В за-



^ Рис. 7. Байкальск. Целостность города. Зонирование площадки БЦБК

висимости от них были разработаны сценарии пребывания, в которых каждая группа распределялась по размеру трат и времени пребывания в городе. Это стало основой для расчета туристической инфраструктуры, количества мест размещения, рабочих мест и экономики города. В своем подходе мы опирались на опыт и модели других городов, подбирая подходящие для специфики Байкальска решения. По нашим оценкам, для обслуживания одного миллиона туристов в Байкальске потребуется около семнадцати тысяч рабочих мест. Часть персонала будет жить в Байкальске на постоянной основе, часть временно. Расчетная годовая выручка индустрии в ценах до февраля 2022 составила примерно 38 миллиардов рублей. При реализации предложенного сценария мы прогнозируем увеличение численности жителей на площадке бывшего БЦБК до 13 тысяч. На площадке БЦБК выручка всех компаний прогнозируется порядка сорока одного миллиарда рублей в ценах 2021 года.

Реализация такого масштабного проекта возможна только этапами.

Первый этап, подготовительный, включает первые инициативы, максимальное использование существующей годной к использованию инфраструктуры. Освоение, на наш взгляд, должно начинаться на тех территориях, которые не требуют рекультивации. На территории БЦБК имеются сохранившиеся в удовлетворительном состоянии объекты: проходная, административные здания, пожарное депо и прочее. На первоначальном этапе запускаются временные объекты, не требующих существенных вложений: креативная индустрия, туризм, творческие мастерские и локальные производства. Параллельно осуществляются изыскания и проектирование, разрабатываются градостроительная документация и продолжают работу по рекультивации загрязненной части площадки, создавая экологическую основу для реализации проекта.

Планируемый реабилитационный центр находится в проработке Правительства региона. По масштабу такой проект можно сравнить с градообразующим предприятием: около тысячи рабочих мест, 13–15 миллиардов рублей инвестиций; только один этот проект сопоставим с БЦБК по численности персонала. Его запуск мог бы послужить импульсом к реализации проектов индустрии здоровья на этой территории.

Модель функционального наполнения каждого из этапов предполагает разнообразный набор объектов. К концепции следует относиться как к структурной схеме, которая может быть адаптирована при запуске реализации и соответствовать минимально достаточному набору проектов для обеспечения целесообразности работы территории и окупаемости инвестиций. При определенном уменьшении набора функций может оказаться, что результат не будет интересен пользователям; если делать их слишком много – проект не окупится и рискует не заинтересовать инвесторов.

Каждая стадия концепции определяет принципиальные решения: после проведения изысканий, определения участников и ресурсов каждый объект будет занимать свое место на территории, и его характеристики соотносительно ситуации будут определяться более точно.

Для реализации таких комплексных проектов развития территории необходимы новые технологии пространственного развития. В советское время были разработаны и реализовывались территориально-промышленные комплексы, существовал Госплан и централизованная система, предполагающая отсутствие частной собственности. Сейчас мы стоим перед вызовом необходимости быстрых темпов реализации комплексных проектов в условиях конкуренции и наличия частной собственности, желательно в кооперации с международными игроками и применением инновационных решений.

Реализация проекта на предложенных нами принципах может решить одновременно несколько задач: сохранение озера от стихийного туризма, создание благоприятных условия для жизни жителей, привлечение государственных и частных инвестиций и их возвратность в виде налоговых поступлений и прибыли. Город из проблемы может стать примером территории устойчивого развития, сибирской здравницей.

Литература

1. Стругацкий, А. Н., Стругацкий, В. Н. Пикник на обочине. – URL: https://mir-knig.com/read_291143-1
2. Нейтринно. Электронный ресурс. – URL: <http://www.irk.ru/news/20211223/science/>

References

- Neitrinnyi teleskop na Baikale zafiksiroval neutrino ot aktivnogo yadra dalekoj galaktiki [The neutrino telescope at Baikal has detected a neutrino from an active galactic nucleus] (2021, December 23). Retrieved from <http://www.irk.ru/news/20211223/science/>
- Strugatsky, A. N., & Strugatsky, V. N. (n.d.). Píkník na obochine [Roadside picnic]. Retrieved from https://mir-knig.com/read_291143-1

Статья является третьей в цикле исследований о подземной урбанистике. Описывается концепция освоения подземных пространств в историческом центре Иркутска на основе проведенного анализа в рамках написания магистерской диссертации по данной теме. Более детально разработаны предложения по подземной урбанистике на территории «Иркутских кварталов». **Ключевые слова:** подземная урбанистика; освоение подземных пространств; подземная архитектура; «Иркутские кварталы»; 130-й квартал; исторический центр Иркутска. /

The article is the third in the series of studies on underground urbanistics. It describes the concept of underground space development in the historic center of Irkutsk on the basis of the analysis made within the framework of master's thesis on the topic. Proposals on underground urbanistics in the territory of "Irkutsk Quarters" are thoroughly developed. **Keywords:** underground urbanistics; underground space development; underground architecture; "Irkutsk Quarters"; 130th Quarter; historic center of Irkutsk.

v Рис. 2



Подземный Иркутск (на примере «Иркутских кварталов») / Underground Irkutsk: The case of the "Irkutsk Quarters"

текст
Елена Григорьева
 РААСН
Инна Дружинина
 Иркутский национальный
 исследовательский техни-
 ческий университет
Анастасия Холявко
 Сибирская лаборатория
 урбанистики /
 text
Elena Grigoryeva
 RAACS
Inna Druzhinina
 Irkutsk National Research
 Technical University
Anastasia Kholiyavko
 Siberian Laboratory
 of Urbanistics

Освоение подземного пространства для Иркутска обусловлено рядом факторов. Одним из главных следует выделить **сохранение исторического центра города** (Рис. 1). Ряд ограничений, связанных с освоением земельных участков и самих объектов культурного наследия (в частности, площадь застройки и, как следствие, общая площадь здания), могут быть решены за счет осво-

ения подземного пространства под объектом не только для выполнения регламентных работ по реставрации или реконструкции (укрепить фундаменты и несущие конструкции и т. д.), но и для расширения перечня функций, которые нельзя разместить на поверхности.

Увеличение площади здания за счет добавления подземного этажа повышает привлекательность объекта



> Рис. 1



^ Рис. 4



^ Рис. 3

для инвестора, что зачастую является решающим фактором. Опыт известного 130-го квартала подтвердил этот прием, особенно эффективный при наличии рельефа.

При реконструкции и реставрации для полноценного использования здания в современных условиях обычно проводится мероприятия по инженерным сетям (канализация; отопление и водоснабжение – при их отсутствии). Дополнение здания подвальными помещениями позволяет сделать это безболезненно для внешнего облика исторического здания.

Среди многочисленных функций подземных пространств нельзя не упомянуть актуальную – защитную. В подземной части зданий традиционно располагались бомбоубежища и укрытия разной степени защиты. Под них приспособлялись подвалы школ, больницы и других общественных зданий, станции метро. В местах боевых действий и сейчас жители вынуждены укрываться от бомб и снарядов в подвалах.

Некоторые застройщики априори отвергают активное развитие подземной части своих объектов, оправдывая свое отношение к нему высоким уровнем грунтовых вод в центральной части Иркутска. К настоящему времени российскими научными, проектными и строительными организациями накоплен большой опыт успешной реализации даже самых сложных проектов подземного строительства. Созданы новые прогрессивные конструктивные и технологические решения подземных объектов, в том числе для защиты окружающей застройки, разработаны методы расчета и численного моделирования поведения возводимого подземного объекта и находящихся в зоне его влияния существующих объектов, методы и средства мониторинга [3].

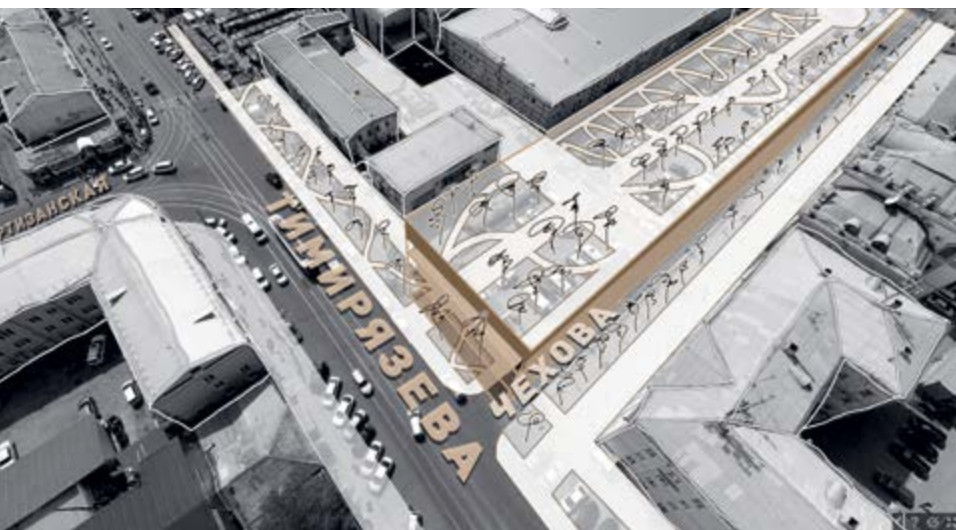
Наравне с вышеупомянутым фактором стоит проблема **сохранения облика города** (Рис. 2). Инвестиционный потенциал земельных участков порой невозможно раскрыть из-за ограничений правил землепользования и застройки. За счет освоения подземной части земельного участка, который по ПЗЗ разрешено использовать на 100%, можно компенсировать недостающие площади объекта, обеспечив при этом разрешенную предельную высоту надземной части здания. Это способствует сохранению исторического облика города.

Высокая автомобилизация центра города (Рис. 3) при существующем дефиците парковочных мест и низкой пропускной способности уличной сети в исторической части города послужила еще одной веской причиной освоения подземного пространства. Данная проблема имеет две стороны. Первая – это обеспечение объектов нормативным количеством машиномест: зачастую земельные участки в центре имеют настолько маленькую площадь, что устройство парковок является просто нецелесообразным. Отсюда вытекает вторая проблема – это запаркованность улиц и свободных от застройки территорий – потенциальных рекреационных мест, которые влекут за собой проблемы с экологией и делают город недружелюбным по отношению к пешеходам.

Комплексное развитие подземного пространства позволит решить не только проблему с парковками. Создание системы, сети подземных общественных пространств, в которой каждый объект имеет/потенциально может иметь/обязан иметь подземный уровень, будет связан между собой переходами, автоматически станет привлекателен для проектирования и реализации с подземными этажами. А для владельцев небольших участков это снимет проблему недостатка парковочных мест за счет аренды необходимого количества парковок у более крупного собственника. Это позволит также упростить транспортную логистику по загрузке и разгрузке товаров, вывоз мусора и коммунальное обслуживание.

Распределение потоков под землей раскрывает не менее актуальную тему для Иркутска: **зимний город** (Рис. 4). Суровая зима порой делает сложным и опасным перемещение пешеходов по улице. Сеть подземных общественных пространств позволит повысить комфорт перемещения людей в любую погоду.

Перенос части утилитарной функциональной нагрузки с городской территории под землю может создать предпосылки для развития дефицитных рекреационных пространств на поверхности. Кроме того, освободятся площади для недостающих объектов социальной направленности и жилья, требующих естественного освещения, в то время как деловые, торговые и развлекательные объекты могут обходиться без него. Это еще один фактор развития подземной урбанистики: **высвобождение на-**



^ Рис. 5



^ Рис. 6

земных площадей для социально-значимых объектов (Рис. 5).

Общая идея развития подземного пространства в историческом центре Иркутска (Рис. 6) базируется на создании пяти транспортных хабов: Маратовский, Глазковский, Академический, Аэропорт и перспективный Байкальский. Они являются опорными точками связи подземных скоростных автодорожных тоннелей с наземной улично-дорожной сетью. Подземная система ориентирована на улучшение логистики и увеличение пропускной способности всей транспортной системы города.

Коммуникационный тоннель для большей эффективности может быть реализован в трех уровнях:

- 1-й уровень предназначен исключительно для пешеходов (пешком и на средствах индивидуальной мобильности) с обязательными связями и выходами ко всем попутным подземным объектам;
- 2-й уровень предназначен для скоростного движения общественного и личного транспорта;
- 3-й уровень будет служить единым коллектором для размещения всех инженерных коммуникаций.

Таким трехуровневым тоннелем, совмещающим в себе три разные функции, предлагается связать не только транспортные хабы, но и соединить некоторые другие важные подземные пространства, в том числе уже существующие.

Концепцией подземной урбанистики в Иркутске определены несколько опорных территорий, которые раскрывают суть освоения подземного пространства под ними.

Главная площадь города (территория сквера им. Кирова, площади графа Сперанского и Тихвинского сквера). Подземное пространство позволит соединить несколько значимых объектов площади (в их числе здание правительства Иркутской области и здания городской администрации). Освоение этой подземной части позволит решить проблему запаркованности главной площади города в пользу нового рекреационного пространства. Для функционального разнообразия и рентабельности территории предпочтителен ввод торговых и развлекательных объектов, помещений общепита и музея.

Свободные территории. 70% отмеченной на схеме территории под подземное освоение составляют сво-

бодные от застройки земельные участки или же участки, на которых планируется новое строительство с предстоящим сносом существующих зданий и строений. Этот фактор позволит вести строительство подземных объектов открытым способом, что значительно удешевит процесс реализации по сравнению с освоением подземных пространств закрытым способом.

Вкупе с существующим. Общая концепция предусматривает связь новых подземных объектов (в том числе и тоннелей) с существующими подземными площадями (ТК «Город мастеров», ТРЦ Карамель, МТЦ Новый, ТРЦ Модный Квартал, ТРЦ Яркомолл и др.), что усилит их рентабельность за счет совместной работы и непосредственной связи друг с другом.

Сохранение легенд. Исторический Иркутск хранит в себе множество легенд о подземных ходах [1; 2]. При проектировании общей концепции следует учесть известные факты о таких пространствах и приспособить их к потенциальной системе подземелий, задействовать существующие известные/используемые/обнаруженные подземные ходы. Это позволит не только сохранить историю, но и увеличить культурный потенциал города.

Уникальная возможность. Из проведенного анализа на наличие потенциальных территорий под развитие подземного пространства было выявлено три крупных площадки: территория авторыннка «Фортуна», ИВВАИУ и аэропорта. Их особенность заключается в низком проценте застроенности. При комплексном развитии этих территорий можно сразу заложить освоение подземного пространства. Например, на площадке ИВВАИУ включить в концепцию существующие развитые подземные связи между корпусами училища, создав тем самым современное многоуровневое многофункциональное пространство на основе объектов культурного наследия.

Сердцем Иркутской подземки по праву может считаться территория «Иркутских кварталов» благодаря большому потенциалу комплексного освоения подземного пространства.

130 квартал (Рис. 7). Вдоль всей улицы 3-го Июля сейчас стихийно паркуются автомобили. Это происходит из-за того, что одна из двух предусмотренных подземных парковок до сих пор не открыта по причине некачествен-

ного строительства, а вторая (под торговым центром «Модный квартал») сокращена в два раза по сравнению с первоначальным проектом. Стихийная парковка искажает восприятие одно-двухэтажных зданий, в том числе трех ОКН, как исторических объектов.

Планировочные предложения по освоению подземного пространства на территории «Иркутских кварталов».

Концепция освоения подземного пространства на территории «Иркутских кварталов» представляет собой сложную систему взаимосвязанных объемов в нескольких уровнях: наземный уровень существующей концепции «Торговая ось» [2] и подземные уровни разрабатываемого предложения, не противоречащие основной идеологии всего проекта.

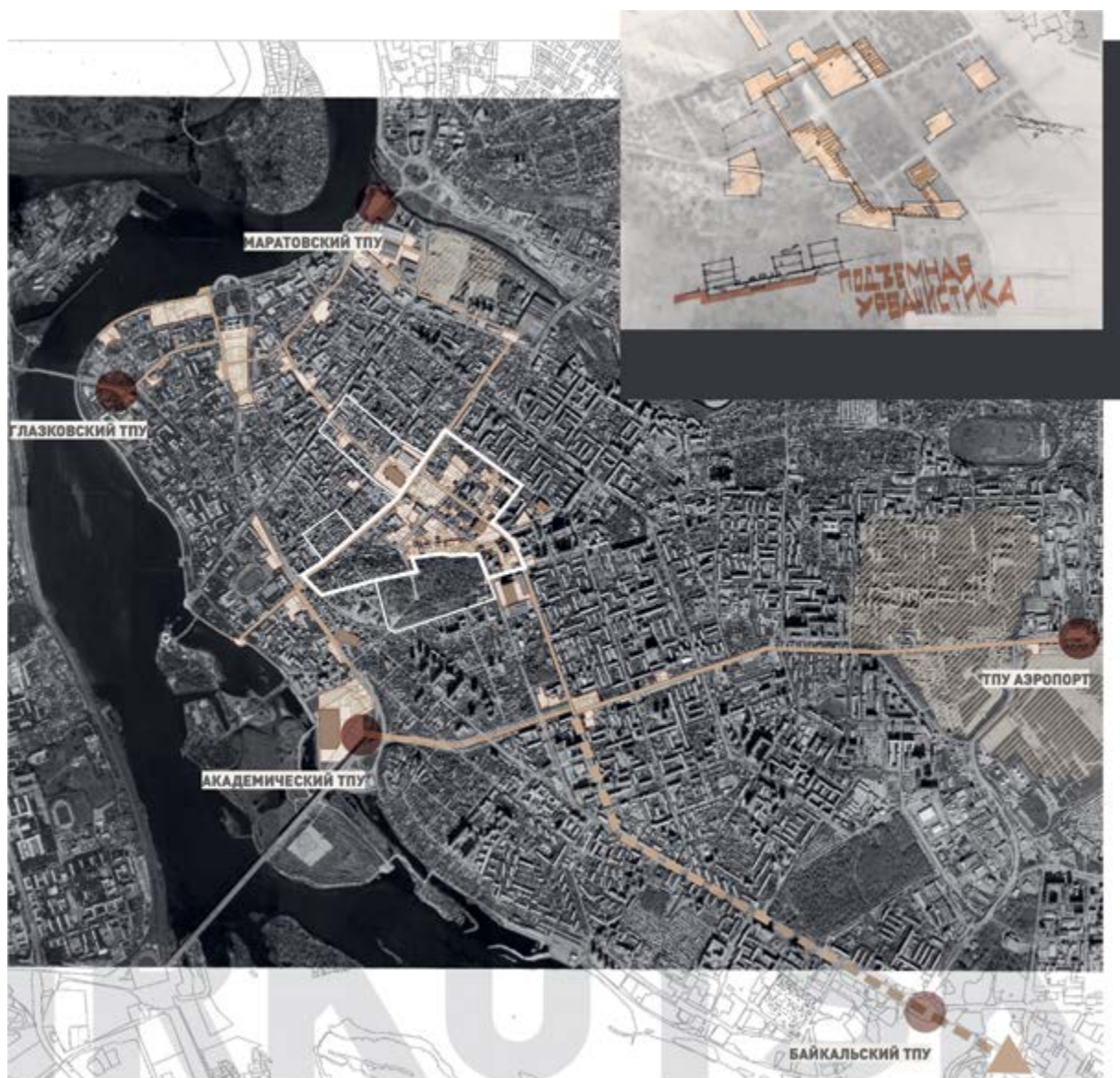
Социальная дистанция. За счет размещения парковочных мест под землей можно расширить тротуар и сделать пешеходное движение более комфортным. Появится возможность грамотной организации велодорожек,

их устройства как системы на всех улицах с обеспечением комфортной и безопасной ширины самой дорожки.

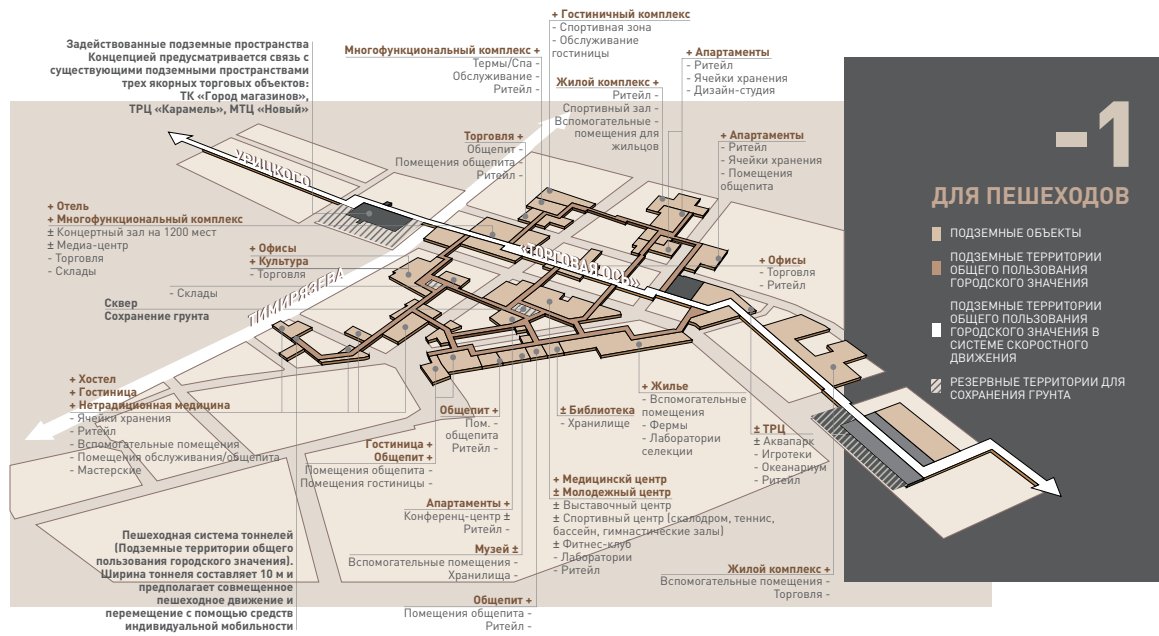
Расширение пешеходных и велосипедных маршрутов особенно актуально в условиях пандемий.

Новые рекреационные пространства. Концепция освоения подземного пространства предусматривает резервирование нескольких площадок для устройства на поверхности земли скверов и парков. Для обеспечения минимально необходимого слоя грунта для посадки крупномерных растений в таких местах предлагается освоение подземного пространства только со 2-го уровня (с отметки минус 5.000).

Функциональное разнообразие. Подземное строительство позволит наполнить среду многими функциями, которые в силу своего масштаба не могут быть реализованы стандартным способом (наземным) по нескольким причинам: требуется большой земельный участок и свободная территория вокруг (для обеспечения норма-



< Рис. 7



> Рис. 8

тивных расстояний между объектами). Поэтому за счет подземного строительства в центре Иркутска могут появиться такие уникальные объекты, как концертный зал, аквапарк, океанариум (Байкалонариум) и многое другое.

Пространственная проницаемость. Освоение подземного пространства как системы способно обеспечить проницаемость между подземными объектами подобно самой концепции «Торговая ось». Территория «Иркутских кварталов» пронизана пешеходной сетью общественных пространств [3]. Подземная система переходов частично располагается под наземной сетью, и за счет вертикальных коммуникаций-связей способна обеспечить пространственную проницаемость территории «Иркутских кварталов».

Обеспечение парковками малых объектов. Строительство значительных подземных площадей в большинстве случаев характерно для крупных собственников. Размещение больших паркингов на их земельных участках позволило бы арендовать машиноместа собственникам небольших объектов, на земельных участках которых устройство как наземных, так и подземных парковок является либо нецелесообразным, либо невозможным.

Первый подземный уровень концепции (на отметке минус 5.000) предполагает использование подземного пространства, ориентированное так же, как наземная часть, на пешеходов (Рис. 8). На этом уровне в концепции предложено устройство объектов по всей возможной территории, которая была определена на основе анализа резервных площадей и анализа земельных участков по формам собственности (на основе предоставленных материалов АНО «Иркутские кварталы» и ООО «Сибирская лаборатория урбанистики»). Практически все определенные подземные пространства не имеют застройки на поверхности земли или на этой территории ведется градостроительная подготовка и, следовательно, подземное строительство возможно произвести открытым способом. Все подземные кварталы соединяются друг с другом за счет подземных коридоров, которые заложены на территории общегородского пользования. В них не допускается размещение каких-либо сооружений или объектов, так как они будут служить только для перемещения пешеходов (как пешком, так и с помощью

средств индивидуальной мобильности). Через кварталы внутри также заложен коридор, который включен в общую систему скоростного движения.

Предлагается задействовать и существующие подземные площади: цоколь ТК «Город мастеров», подземные этажи ТРЦ «Карамель» и подземные этажи МТЦ «Новый». Интеграция их в подземную систему «Иркутских кварталов» повысит эффективность объектов за счет интенсификации связей между ними.

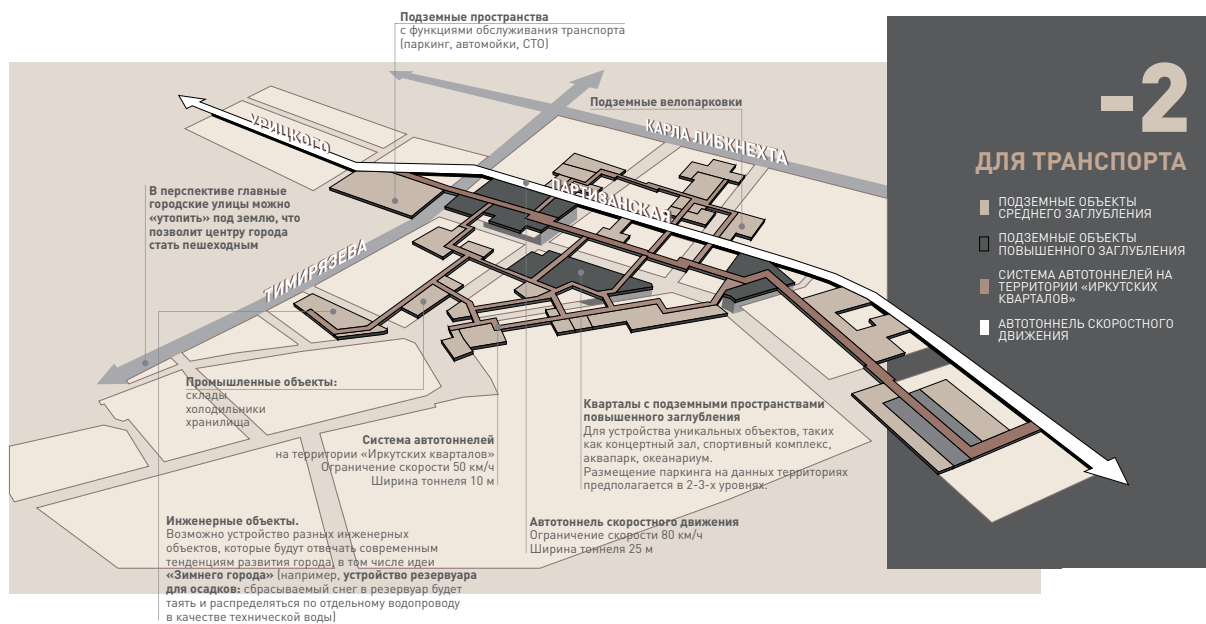
Перенос части функций под землю предполагает большое разнообразие и наполнение новыми видами деятельности в центре города:

- развлечение (аквапарк, океанариум, квест-комнаты, кинотеатр);
- спорт (спортивный комплекс, состоящий из бассейна, гимнастических залов, скалодрома, ледовой арены, фитнес-клубов);
- здоровье (медицинский центр, лаборатории, спа и городские термы);
- сельскохозяйственная деятельность (фермы, селекционные лаборатории);
- коммерческая деятельность (ритейл, общепит);
- образование (помещения молодежного центра, дизайн-студии, мастерские);
- арендные площади (ячейки хранения, хранилища, склады, вспомогательные помещения для жилья).

Большую часть наземной территории предлагается использовать для жилой функции: комплексы, апартаменты, отели, гостиницы, хостелы, доходные дома, жилые капсулы. В концепцию «Иркутских кварталов» заложена одна школа и два детских сада. Для обеспечения оптимальным количеством мест для детей в дошкольных учреждениях возможен вариант устройства частных детских садов. Их строительство предполагается на основе государственно-частного партнерства (ГЧП).

Второй подземный уровень ориентирован исключительно на движение автотранспорта и его хранение (Рис. 9).

В данном планировочном решении приняты меры по четкому разделению потоков всех пользователей для создания как подземной, так и наземной безопасной среды.



< Рис. 9

Автотоннели практически полностью идентичны пешеходным коридорам в минус 1-м уровне. Они предназначены не только для движения личного и общественного транспорта, но и для движения обслуживающего транспорта: загрузка/разгрузка товаров, вывоз мусора, технические работы и другое.

– 3-й уровень в тоннелях служит проходным тоннелем, в котором располагаются инженерные коммуникации (примером в Иркутске является проходной тоннель в 130-м квартале). Данное решение позволит обеспечить беспрепятственное обслуживание сетей, их ремонт, не нарушая ритм городской жизни. Функциональное назначение подземных объектов в этом уровне – это преимущественно паркинги, объекты по обслуживанию автотранспорта (автомойки, СТО) и промышленные объекты: склады, хранилища, холодильные установки. Однако устройство некоторых объектов может предполагать и другую функцию, продолжающую наполнение располагающихся выше площадей.

Примером могут служить уникальные объекты, которые требуют большого состава помещений и площадей; в таком случае они будут иметь повышенную глубину заложения. Возможно и устройство многоуровневых подземных паркингов, что тоже, в свою очередь, увеличит количество разрабатываемых подземных уровней. Поэтому концепцией не предполагается четкое ограничение освоения подземного пространства на минус 2-м уровне.

Тем не менее, на основе укрупненной концепции можно считать, что освоение подземного пространства обеспечит до 5 тыс. парковочных мест. Всего же концепцией на территории «Иркутских кварталов» предусмотрено:

- 4,4 км пешеходных тоннелей;
- 5,8 км автотоннелей;
- 128,8 тыс. м² подземных площадей в –1-м уровне;
- 155,3 тыс. кв. м подземных площадей в –2-м уровне;
- 2,8 млн м³ общей выработки грунта.

Концепция освоения подземного пространства нацелена на решение глобальных проблем, связанных с дефицитом городских территорий. Ее реализация даст перспективу развития многим объектам и бизнес-процессам без негативных вмешательств в историческую среду,

что, в свою очередь, повысит уровень качества жизни горожан.

Литература

1. Кварталов, К. Мифы 130-го квартала // Проект Байкал. – 2015. – № 46. – С. 102–103
2. Дружинина, И. Е., Холявко, А. О. Подземный Иркутск: легенда из прошлого и возможность развития в будущем // Проект Байкал. – 2019. – № 61. – С. 98–99
3. Ильичев, В. А. [и др.]. Руководство по комплексному освоению подземного пространства крупных городов : методические указания. – Москва : Российская академия архитектуры и строительных наук, 2004. – URL: <https://files.stroyinf.ru/Data1/45/45107/index.htm>
4. Григорьева, Е. И., Меерович, М. Г., Муллаяров, С. В. Регенерация исторического квартала в границах улиц 3-го Июля, Седова, Кожова в Иркутске. Проект планировки // Проект Байкал. – 2010. – № 23. – С. 41–51
5. Дружинина, И. Е., Холявко, А. О. Предпосылки формирования подземных пространств // Проект Байкал. – 2021. – № 69. – С. 46–49
6. Григорьева, Е. И. Прогулка по иркутским кварталам // Проект Байкал. – 2015. – № 46. – С. 82–88

References

- Druzhinina, I. E., & Kholyavko, A. O. (2019). Underground Irkutsk: The legend from the past and the prospective development. *Project Baikal*, 16(61), 98-99. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.61.1508>
- Druzhinina, I., & Kholyavko, A. (2021). Prerequisites for formation of underground spaces. *Project Baikal*, 18(69), 46-49. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.69.1845>
- Grigorieva, E. (2015). A walk around Irkutsk's quarters. *Project Baikal*, 12(46), 82-88. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.46.952>
- Grigoryeva, E., Meerovich, M., & Mullayarov, S. (2010). Regeneration of the historic block within the 3rd of July St., Sverdlova St., Kozhova St. in Irkutsk. *Development plan. Project Baikal*, 7(23), 41-51. DOI: <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.23>
- Ilyichev, V. A. et al. (2004). *Rukovodstvo po kompleksnomu osvoeniyu podzemnogo prostranstva krupnykh gorodov: metodicheskie ukazaniya* [Guidelines for the complex development of the underground space of large cities: Methodological guidelines. Moscow: Russian Academy of Architecture and Construction Sciences. Retrieved from <https://files.stroyinf.ru/Data1/45/45107/index.htm>
- Kvartalov, K. (2015). Myths of the 130 Quarter. *Project Baikal*, 12(46), 102-103. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.46.961>

**Авторский коллектив
консорциума «Кей-Нор»****Авторы**

Лисиенко Татьяна
Павловна, градостроитель-
архитектор
Мякота Алексей
Дмитриевич, архитектор-
градостроитель

Соавторы

Корниенко Ирина,
градостроитель-
архитектор
Грибакина Лидия,
архитектор
Емашкина Александра,
архитектор-дизайнер
Золотухина Мария
градостроитель,
архитектор

Будучи участником международного конкурса на создание «Архитектурно-планировочной концепции реновации Норильска до 2035 года», красноярский консорциум, в который вошла наша мастерская «АДМ», а также институт «Гражданпроект» (лидер), «Водоканалпроект», «ПромстройНИИпроект» и СФУ, стал одним из трех финалистов. Работа над конкурсом позволила коллективу глубже вникнуть в территориальную проблематику и природную уникальность этого места. В то же время мне, как одному из авторов, было интересно на практическом проектном материале отструктурировать и апробировать ряд сформировавшихся за годы архитектурно-проектной деятельности мировоззренческих принципов, определяющих организацию города в тесном взаимодействии с природно-климатическими и ландшафтными особенностями. А в совместной работе с градостроителем Татьяной Павловной Лисиенко, как нам кажется, найти определенные проектные решения, соответствующие задачам конкурса по развитию северных территорий региона.

Ключевые слова: Норильск; раздробленность; реновация; территориальная и природно-климатическая уникальность; АДМ; СФУ; полезные ископаемые. /

As an expert at the competition for the development of an architectural and planning renovation concept for the city of Norilsk up to 2035, the ADM design studio was invited by the Norilsk Development Agency to work as an expert in the elaboration of the city's development programmes. The work enabled the team to understand the range of problems and the territorial and natural-climatic uniqueness of the place. After the announcement of the competition, ADM and Grazhdanproekt Institute decided to participate themselves, as they had practical experience in designing for the North. The author was interested in how the practical design material could be used to structure and test a number of already existing concepts in the theme defining the principles of co-organisation of the city in close co-operation with natural-climatic and landscape features of the place.

Keywords: Norilsk; fragmentation; renovation; territorial and natural-climatic uniqueness; ADM; SibFU; minerals.

Концепция реновации Норильска / Norilsk Renovation Concept

текст

Алексей Мякота

Красноярская организа-
ция Союза архитекторов
России /

text

Alexei Myakota

Krasnoyarsk Organisation
of the Union of Architects
of Russia

Норильск расположен в уникальном природном месте между двумя горными массивами. Река Норильская соединяет между собой два крупных озера. Водно-болотный ландшафт дополняется множеством карстовых озер. Сочетание леса, тундры и водного каркаса делает Норильскую долину очень важным элементом биоценоза.

Развитие Норильска тесно связано с добычей полезных ископаемых. Для разработки новых месторождений появлялись новые поселки. В 2004 году они были объединены в городской округ. Существующая сеть дорог и коммуникаций пересекает потоки природного каркаса. Большие расстояния между районами мешают городу полноценно развиваться, стать связанным и комфортным. Удаленность городских территорий, неустойчивые связи, отсутствие выраженных общественных центров и качественных общественных пространств характеризуют город как дисперсный и разрозненный: Норильск выглядит «костровом», лишенным интенсивных коммуникаций с остальными городами страны. При этом город характеризуется отношениями другого уровня: Северным морским путем и сезонным судоходством по реке Енисей. Такие особенности заставили нас посмотреть на Норильск в нескольких аспектах: федеральном, региональном, масштабе города и масштабе конкретного человека.

Сама концепция реновации Норильска-2035 видится как градообразующая архитектурно-пространственная модель, взаимодействующая со всеми четырьмя пространственными масштабами. Рассмотрение арктического шельфа и, далее, территории региона отвечает потребностям Норильска, его связям с югом, с Красноярском, через который проходит широтный коридор коммуникаций со всей Россией. Эта меридиональная ось очень важна с позиции экономики, культуры, туризма, организации и наполняемости различных процессов в городе. Норильск может стать неким столичным образованием, где могут существовать всевозможные сервисы для развития северной части края.

Дискретный город

Норильск с его сложившейся структурой отвечает дискретной пространственно-планировочной композиции, характерной для современного состояния городских урбанизированных систем, состоящих из скоростных

транспортных связей и многофункциональных центров – узлов, встроенных в «ткань» районов через экоградообразующие каркасы. Экоградообразующий каркас формируется на основе взаимодействия природно-климатического каркаса и урбанизированных систем города, их диалога с природой места, ее ландшафтами и климатическими особенностями.

Дискретный город состоит из отдельных территорий, районов, характерных, в первую очередь, внутренней комфортной доступностью за счет габаритов и оптимизации пешеходных связей и общественного транспорта. В то же время все эти районы, удаленные друг от друга, интегрируются в систему города на основе скоростных коммуникаций. Это такие системы расселения, в которых между районами сохраняются естественные природные анклавы, связанные между собой и проникающие в городскую ткань.

В случае с Норильском природный каркас во многом сохраняется как раз за счет того, что для строительства районов выбирались территории, где основой были месторождения, приближенные к скальным образованиям, а речные и озерно-болотные системы определяют основные территории для движения биоценоза. Природный каркас – это естественное и системное явление, состоящее из климатических аспектов, включающих движения воздушных масс, суточный температурный режим и изменения влажности воздуха, особенности рельефа и др. Поэтому долина реки Норильской является очень специфичным природным явлением, которое требует сохранения и бережного отношения. Речь идет об отношении к природе как целостному системному образованию: это не просто экология, а поиск механизмов гармоничного сосуществования человека и природной среды.

В данном ключе мы рассматривали собственные концептуально-мировоззренческие подходы, выявляя определенную степень взаимопроникновения и параллельность существования этих систем, которые для нас как для архитекторов стали базовым, исходным смыслом для разработки концепции реновации Норильска.

Скоростные связи

Беря за основу дискретный принцип развития, мы уделяем особое внимание появлению скоростных комфорт-

ных качественных коммуникаций между районами; это обязательное требование, решающее проблему разрозненности такого города, как Норильск. Мы включили в концепцию идею построения системы маглева – электромагнитного левитационного транспорта, не исключая возможности использования и скоростного железнодорожного транспорта.

Но для нас важнее было обозначить принципы и этапы системного подхода в поиске качественных коммуникаций. Для этого уже на нормативно-правовом уровне необходимо проработать особые подходы к проектированию транспортных коммуникаций на Севере, при которых определяются не только конструктивные технологии, но и учитываются экологические аспекты. Эти требования должны выявить наиболее соответствующие конструкции и строительные технологии, в том числе и совершенно иной конструктивный «пирог» автомобильных дорог, чтобы их не приходилось каждый год ремонтировать.

В экологическом плане живое движение природного каркаса – биоценоза как артерии – не должно прерываться, поэтому дороги в необходимых местах, в том числе подходящие к ручьям и долинам, предлагается поднимать на эстакады. Расположенный на эстакаде скоростной транспорт позволит животным беспрепятственно перемещаться по тундре. Кроме того, такая конструкция даст возможность избежать регулярных для Норильска снежных заносов транспортного полотна, что обеспечит не зависящую от погоды связь между районами и значительно сократит эксплуатационно-коммунальные расходы. Скорость перемещения при этом возрастет в 3–4 раза.

Инженерные сети

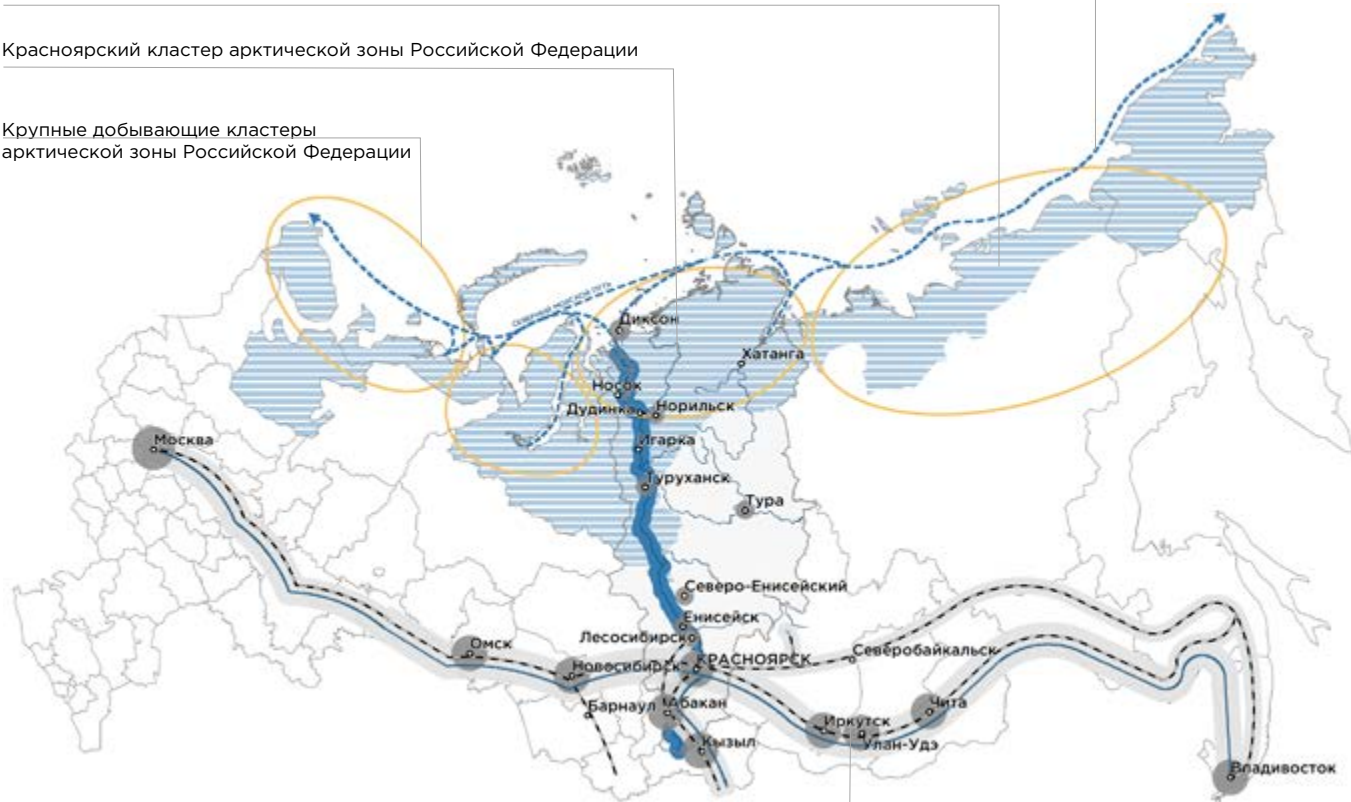
Одна из особенностей Норильска как северного города на вечной мерзлоте – коммунальные сети, расположенные над уровнем земли, создающие невероятный визуальный «шум», «мусор». Мы с коллегами из СФУ просчитали конструктивно-технологические реше-

Северный морской путь – главная судоходная магистраль, проходящая вдоль северных берегов РФ, соединяющая европейские и дальневосточные порты (Карские Ворота – Бухта Провидения = 300 морских миль)

Арктическая зона Российской Федерации

Красноярский кластер арктической зоны Российской Федерации

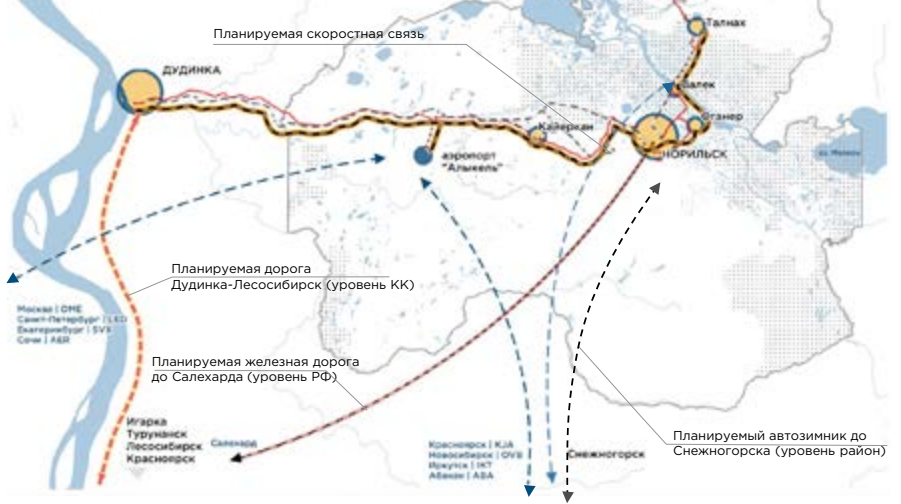
Крупные добывающие кластеры арктической зоны Российской Федерации



Существующая связь Красноярского края с регионами России в широтном направлении представлена автомобильным и железнодорожным транспортом



ПРОЕКТНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ



ния, которые позволят на многолетнемерзлых грунтах спрятать под землю все инженерные коммуникации, водопроводы, теплотрассы и т. д. Температурный режим под землей минусовой, и очень важно сделать так, чтобы мерзлота не растеплялась. Существующие сети инженерного обеспечения можно реконструировать, укладывая их на «термоэкран» со слоистой подосновой из инертных материалов и засыпая сверху грунтом, причем грунт этот может быть взят из отвалов, образованных от выработки шахт. Вместо колодцев следует создать систему эксплуатационных камер.

При правильном подходе это позволит превратить инженерные сети в систему ландшафтного дизайна, которая будет органично вписываться в городскую среду. Искусственный ландшафт, сформированный как геопластика, имеет еще один плюс. Только в ветровой тени могут расти не просто мелкие кустарники, но и относительно крупные растения, деревья. Таким способом мы, скрывая сети, одновременно решаем вопросы зеленой эстетики и создаем механизм, за счет которого город сможет формировать зеленый каркас, благоустраивать среду.

Синергетический эффект от одного этого решения удивительный, особенно если учесть, что в Норильске не знают, как утилизировать разрушающиеся панельные дома. В бетонные панели входит эффективный утеплитель, и, размельченная простым дроблением, эта плита становится материалом для отсыпки того самого «термоэкрана» при укладке инженерных коммуникаций.

Районные центры и транспортно-пересадочные узлы

Районы Норильска очень сильно отличаются и удалены друг от друга. Например, Талнах от Кайеркана, где разные природные ландшафты продиктовали даже свой планировочный тип застройки. Это очень здорово, потому что образуется тот самый пространственно-идентифицирующий «норильский код», который выявляет специфику жилых районов и объединяет местных жителей.

В задачи реновации входит улучшение архитектурно-планировочной структуры каждого района на основе дискретного градообразующего подхода, выявляющего в каждом из них одно или несколько крупных общественных пространств, увязанных в оптимальные качественные параметры связей-коммуникаций, опре-

деляющих комфортную доступность. В местах остановки скоростного транспорта в каждом из районов возникают транспортно-пересадочные узлы, совмещенные с многофункциональными центрами. У каждого из центров своя тематическая роль, отвечающая идентичности и специфике каждого из районов, и они наполнены всеми необходимыми функциями – повседневными, торговыми, развлекательными и функциями отдыха. Таким образом, центры отвечают задачам конкретного района, одновременно являясь системными функциональными элементами всего города.

Именно так подходить к городу, мы можем не просто осмысленно сохранить его историческую, социальную, культурную, производственную жизнь, но и придать ей новый качественный импульс развития в различных сферах.

Мифология

Приступив к разработке концепции, мы обратили внимание на особое отношение норильчан к своему городу: не просто патриотичное, но и отстаивающее сложившийся в Норильске подход к архитектурной среде. Это нормально: часто жители переживают за свой город, за его историческое достояние, существующие приоритеты в социокультурных городских смыслах. Но бывают и случаи, когда жители просто не готовы воспринимать что-либо новое, встречают все в штыки. Даже в этом, казалось бы, обычном вопросе в Норильске открылось много специфических аспектов, в первую очередь связанных с природно-климатическими условиями жизни всего города, которые за десятилетия его истории сформировали некую психологическую поведенческую модель проживания человека.

Когда в историческом процессе формируется осознанное явление, оно становится идеей места, выраженной, например, в мифологизации норильчанами купольных форм (оболочек) или в восприятии исторической улицы Ленинский проспект по ассоциации с северной столицей Петербурга. Такие идеи существуют как умозрительные на протяжении десятилетий. Для нас эти моменты были «звоночками», вызовами, на которые надо отвечать. Не абсолютизируя форму, но в то же время, проектируя новую городскую ткань как структуру, создающую более

комфортную среду, мы можем как в экзистенциальном, так и в физическом ощущении реализовать отклики на сформировавшиеся представления жителей города и климатические условия города.

Взгляд на архитектурно-планировочные задачи конкурса

Важный момент, который мы для себя осознавали, решившись участвовать в конкурсе – то, что он был нацелен на решение разнообразных городских задач: планировочных, инженерно-инфраструктурных, градостроительных, объемно-архитектурных, дизайнерских и т. д. На наш взгляд, для конкурсных условий это не совсем верный путь. Предлагать на данный момент архитектуру конкретного объекта в конкурсе реновации-2035 немного странно. Некоторые архитектурные объекты начнут реализовываться только через 10–15 лет. Что же мы тогда проектируем? Уже через пять лет стилистика архитектурно-дизайнерских решений будет совершенно иная. Поэтому мы даже в презентации все проектные предложения иллюстрировали упрощенными моделями объектов.

Для нас работа с градостроительной концепцией, ее планировочной частью, а также с архитектурой как системообразующей тканью в конкурсе была приоритетной. Определяя градообразующие композиционные центры районов, их функционально-тематическую направленность, мы отчасти переструктурировали иерархию внутренних связей, простроили композиционные центры районов, упорядочили и соединили общественные и рекреационные территории.

Пространственно-геометрическая дискретная композиция как определенная модель соответствует сегодняшнему времени, его приоритетно-ценностным смыслам. Ее абстрактность, формирующая структуру города, преломляясь в ситуацию конкретного места, наполняется ценностными критериями и создает устойчивую модель развития.

Общественные пространства могут входить в жилые образования, но все же это определенная среда, которая, прежде всего, должна быть наполнена инфраструктурой услуг и досуга, культурными и оздоровительными функциями, необходимыми и для развития человека,

для его отдыха – пассивного, активного, экстремального и любого другого. Этот диапазон очень важен, поскольку от его широты зависят возможности использования пространств разными людьми и социальными группами, и все это должно происходить в комфортных условиях, соответствующих функциональной сфере и окружающей среде.

Конструктивная система

Одним из стратегических направлений нашей концепции является применение конструктивно-строительной системы, позволяющей формировать специфичные для северного города комфортные городские пространства. Эстетика новой городской ткани развивается в системных объектах, решающих социальные проблемы и проблемы безопасности.

Для реализации таких предложений мы применяем конструктивно-технологическую систему, состоящую из деревянных, металлических или композитных связываемых элементов и универсальных металлических узлов. Это такая технологическая конструкция, из которой можно делать навесы, коридоры, павильоны, мостики и т. п. на основе построения как стоечно-балочных систем, так и пространственно-структурных конструкций и оболочек. Эта система позволяет образовывать любые формы.

В концепции жилой застройки мы показывали наши предложения по созданию защищающей городской «ткани», пешеходных переходов, велопешеходных мостов, накрытых ветрозащитной конструкцией от ветра и осадков и оборудованных лифтом в термоизолирующей шахте для комфортного использования пожилыми людьми, родителями с колясками и маломобильным населением.

Мы проиллюстрировали также идею накрывать небольшими куполами-оболочками детские и спортивные площадки: они будут защищены от ветра, снега, дождя, что значительно повысит комфортность, расширит сезонный временной диапазон использования и пребывания на улице.

Еще один аспект – конструкция как новый стилиевой язык. Это как «кирпич», из которого каждый архитектор проектирует свое строение, но здания будут отличаться друг от друга, сохраняя единство. Так и на основе этой технологии можно будет делать уникальные архитектурные формы, отражающие творческую концепцию автора, но создающие стилиевую целостность застройки. Это – принципиально новый конструктивно-технологический системный процесс, базирующийся на дискретно-композиционных принципах построения архитектурного пространства.

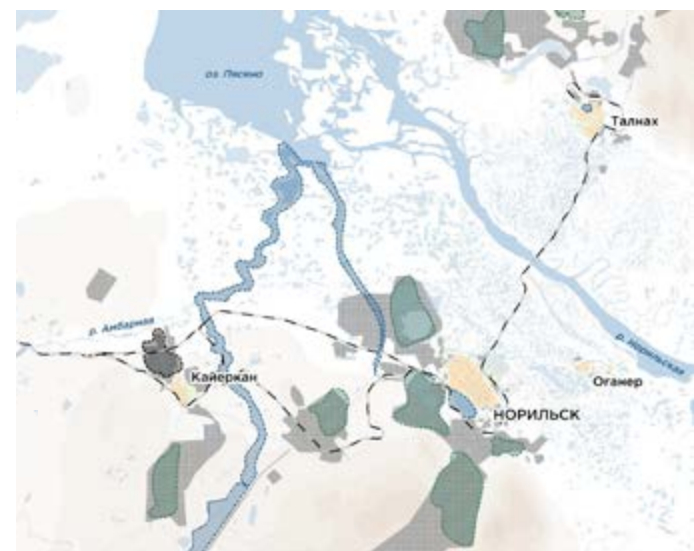
Жилье

Основной жилой фонд Норильска состоит из панельных или каркасных бетонных зданий. Часть из них регулярно разрушается, и дома приходится просто сносить. Происходит это потому, что изначально такой принцип строительства на вечной мерзлоте не является устойчивым.

Одним из решений проблемы строительства в Норильске является возведение на освободившихся после демонтажа домов свайных ростверках зданий, проектируемых на основе облегченных конструкций и современных инновационных строительных технологий. В результате получается некое замещение, развитие новой жилой архитектуры на сохранившихся фундаментах. Такое обновление – самое органичное и экономически выгодное решение для реновации Норильска.

Наиболее оптимально отвечают этим требованиям деревянные конструктивные системы. Дерево – возобновляемый строительный ресурс. Психологически к дереву человек относится естественно и позитивно, если умозрительно ничего не надумывает.

Обезопасить полностью, сохранить фундаменты и сваи от растепления непросто; это комплексный вопрос. В первую очередь надо уберечь сами сваи – сделать ка-



> Видовая площадка
на горе Медвежка
в Центральном районе



чественное водоотведение, потому что вода – ключевой враг для фундаментов на Крайнем Севере. Во-вторых, нагрузка на свайный фундамент от панельного бетонного сооружения в 9–12 этажей в шесть раз больше, чем если эти же девять этажей заменить на дерево. А если этажность понизить, чтобы была возможность строить здания разной высоты, то нагрузка будет еще меньше.

Таким образом, за счет дерева мы получаем возможность повторно использовать существующие фундаменты, создав на них новые ростверки, образующие нулевой этаж, сделав его площадки продуваемыми (их жители в процессе эксплуатации не должны закрывать, что часто происходит в Норильске в настоящее время). Кроме того, новые площадки между фундаментом и перекрытием нижнего этажа дома можно использовать как общественные пространства, детские площадки или же для размещения парковок; в таком случае мы постепенно освобождаем город от засилья частных гаражей и высвобождаем дворовые территории.

Обновленное, новое жилье может иметь не только комфортное архитектурно-планировочное качество, но и отвечать городским потребностям в области квартирографии, проектироваться на основе энергосберегающих технологий. Для этого должен быть выстроен ресурсный логистический потенциал строительной базы, отвечающий экологическим нормативам времени.

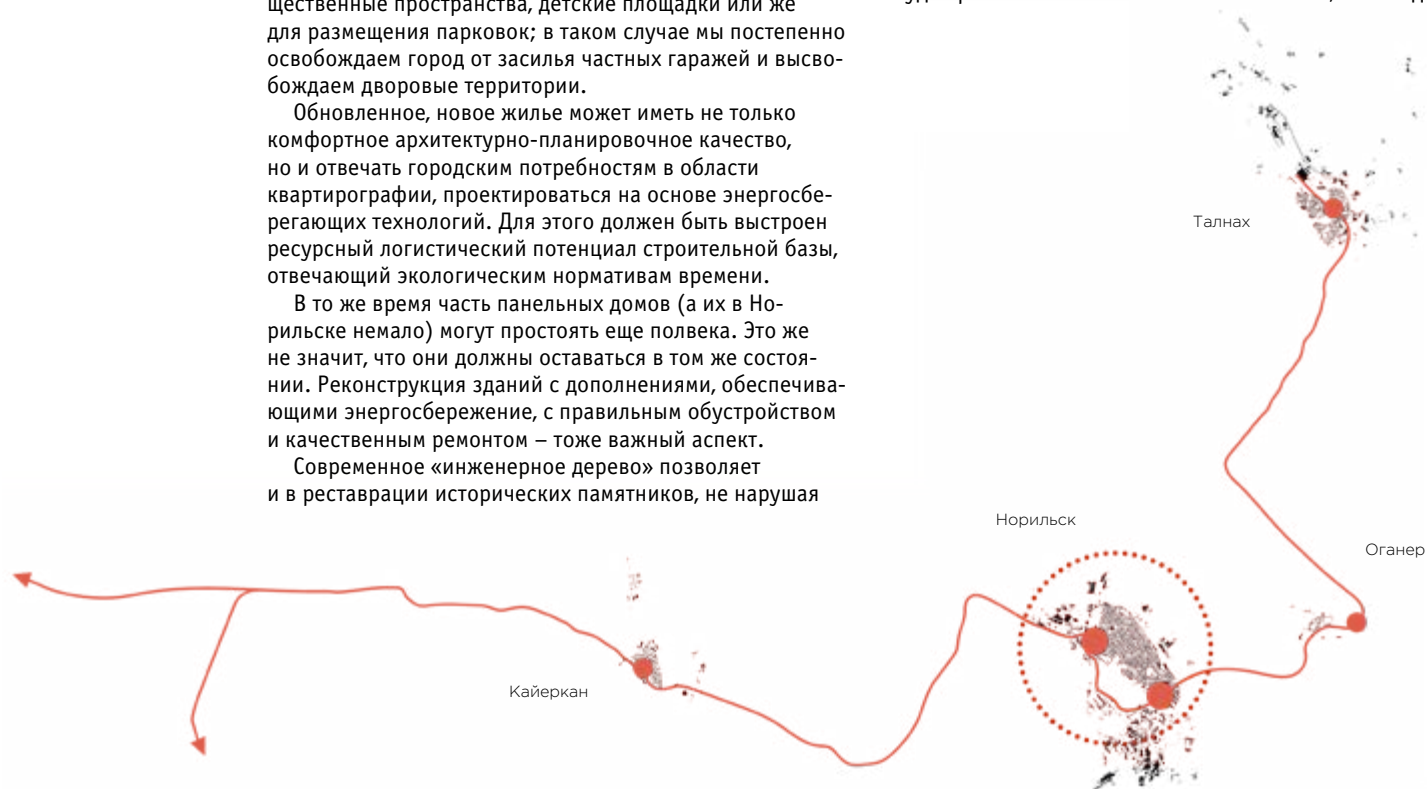
В то же время часть панельных домов (а их в Норильске немало) могут простоять еще полвека. Это же не значит, что они должны оставаться в том же состоянии. Реконструкция зданий с дополнениями, обеспечивающими энергосбережение, с правильным обустройством и качественным ремонтом – тоже важный аспект.

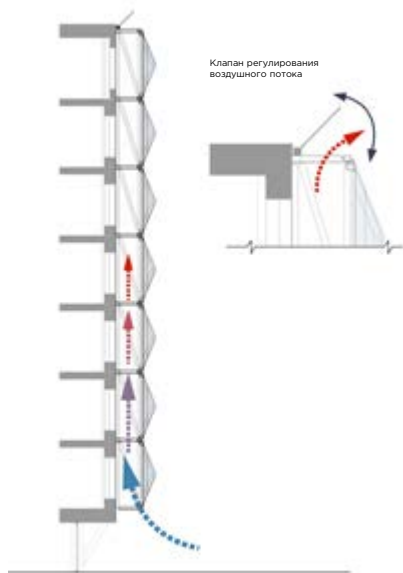
Современное «инженерное дерево» позволяет и в реставрации исторических памятников, не нарушая

законодательных нормативных регламентов, заменять перекрытия в реставрируемых зданиях.

Климат – ветрозащитные экраны

В природно-климатических условиях Норильска ветер для горожанина становится злой субстанцией. Но отражает ли городская архитектура эту природно-климатическую особенность? В достаточной степени – нет. В Центральном районе с его исторической застройкой – прекрасные фасады, хорошая архитектура, горожане гордятся неоклассицизмом, патриотично воспринимают этот культурный слой, но среда более комфортной не становится. А город, его архитектура должны отражать специфику места. Город – явление, произрастающее на конкретной природно-ландшафтной территории, куда пришел человек и воспользовался тем, что создала





^ Энергоэффективные термоскрены

природа. И не всегда градостроители раньше понимали, насколько важно учитывать законы ее развития, встраиваясь в существующий ландшафт, природный каркас.

Во всех районах Норильска есть отдельные микрорайоны или кварталы, которые очень сильно отличаются друг от друга. Невооруженным глазом заметно, что проектировщики тогда довольно активно экспериментировали за счет того или другого планировочного решения, защищали дворные пространства от ветра, чтобы сделать их более комфортными для жителей.

Мы решили инструментально проверить, просчитать, насколько верными были те или иные решения. В наш консорциум входит СФУ, а в нем есть подразделение, которое владеет компетенциями по моделированию ветровых нагрузок в реально существующих условиях застройки. По этим методикам специалисты просчитали жилое образование Оганер, где, кстати, развернется основная строительная площадка. И выяснилось: есть существующая стена из девятиэтажных зданий; она вроде бы была построена для защиты от ветра. Но приборы показали, что комфортные условия по ветровым нагрузкам сохраняются с подветренной стороны только на расстоянии 15–20 метров от здания. А дальше начинаются новые, еще более интенсивные завихрения. Расчеты мы проводили при ветровой нагрузке в 8 м/сек., то есть на средней скорости, но в некоторых местах, в пазухах или проходах между домами, скорость ветра возрастала до 25–26 метров в секунду! Таким образом, даже небольшой поток в определенных местах может собираться в одной точке, создавая давление от одного и другого здания. А ведь в этой щели обычно проложен тротуар или проход. Получается, что как будто интуитивно все было сделано правильно, а на деле оказалось ошибочным решением. В рамках программы реновации на данном этапе Норильск необходимо сделать исследуемой экспериментальной площадкой для отработки самых современных северных технологий строительства и эксплуатации. Очень много разного рода аспектов следует переосмыслить, изучить.

С точки зрения жилой застройки в зонах повышенной ветровой нагрузки нами предлагается использовать в концепции эффективные энергосберегающие фасады с ветрозащитными экранами. Эти фасады реализуются

за счет применения дискретной конструктивно-строительной системы, которая также используется для формирования объектов инфраструктуры услуг в общественных и рекреационных пространствах. Такие экраны для жилых и общественных зданий – это технология апробированная в Северной Европе, Канаде. Вдоль фасада образуется некое промежуточное пространство, в результате чего скорость внутреннего воздушного потока регулируется в зависимости от температурных режимов, снижается продуваемость и охлаждаемость стен в зимний период, решаются задачи энергосбережения, создается своеобразный эффект «термоса», а летом такое решение спасает от перегрева солнечными лучами. Такие решения могут использоваться на всем фасаде жилого здания или только в местах, наиболее подверженных ветровым скоростным потокам.

Применяя деревянные конструкции для реконструкции и ремонта балконов и лоджий существующих зданий, мы можем сформировать новый активный ритм вертикалей, новые текстуры, которые появляются как на новых зданиях, так и на ремонтируемых. Сочетание железобетонно-панельных фасадов с деревянными, композитными, а также со стеклянными поверхностями ветрозащитных экранов и возможность менять этажность создают архитектурную палитру, используя которую можно работать как с масштабом панорамной застройки с учетом окружающего ландшафта, так и локально, на уровне композиционно-ансамблевых задач, включающих пространственно-художественные качества среды.

Наконец, применяя деревянные фасады, мы можем разнообразить и текстуру застройки. А применение экранов только на балконах и лоджиях, причем на существующих зданиях, поможет качественно изменить архитектурный образ города.

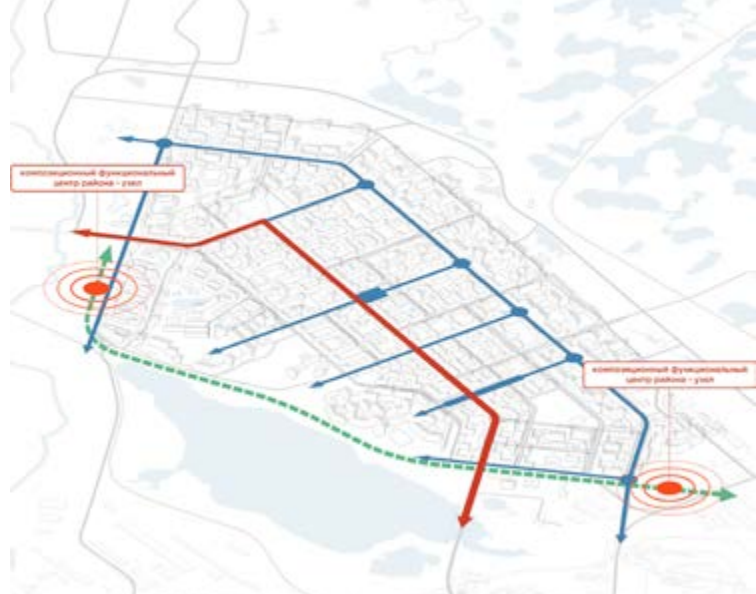
Норильск (Центральный район)

Регулярная планировочная структура Норильска сформировалась на основе генерального плана 1940 года. Основная градообразующая ось, Ленинский проспект, образована застройкой в стиле сталинского ампира. Пересечение главной магистрали с поперечными улицами формирует анфиладу площадей и общественных локаций, систему ансамблей и доминант.

Сегодня поперечные оси транспортно-планировочной структуры выходят на набережную озера Долгое, вдоль которой мы формируем рекреационно-общественную ось, связывающую как поперечные улицы, так и два многофункциональных центра, являющихся транспортно-пересадочными узлами дискретной системы. Объединенная линейной коммуникацией набережная наполняется качественной инфраструктурой услуг и отдыха. Многофункциональные центры увязаны с существующей сетью общественного транспорта центрального района. А новая связь скоростного транспорта включит их в инфраструктуру всего города.

На въезде в центральный район, как и во все остальные, предлагается создать стилистически объединенные въездные знаки районов, минималистичные в своих решениях и в то же время имеющие свой индивидуальный силуэт. Конструкция стелы по своей организации напоминает музыкальный орган; в темное время суток она подсвечивается линейным деликатным светом, что добавляет форме пластику и движение.

В структуре транспортно-пересадочного узла центрального района, приближенного к промышленной зоне, возникает общественно-деловой бизнес-центр. Здания делового комплекса объединены между собой единым атриумным пространством, озелененным, защищенным от внешней среды, с общественно-пешеходной связью внутри. Здесь разместятся представительства крупных промышленных компаний, работающих на севере региона, а также будет создано новое пространственное и бизнес-качество для развивающегося среднего и мало-



^ Центральный район. Архитектурно-планировочная концепция организации жилого района



^ Центральный район. Экоградообразующий каркас

го бизнеса. Помимо этого, он будет включать различные деловые функции: офисы банков, инфраструктура услуг питания. Такой деловой центр становится неким раз-работчиком, идеологом арктических стратегий. Объект предполагает поэтапное строительство.

Вдоль делового центра формируется благоустроенная эспланада, переходящая в рекреационно-общественную ось набережной озера Долгое. Благоустройство набережной нацелено на восстановление диалога горожан с природой, создание непрерывных пешеходных и велосипедных связей и формирование разнообразных зон и площадок отдыха у воды с качественной и уютной инфраструктурой услуг, отвечающей климатическим особенностям региона.

Дамба на озере Долгое, продолжающая Октябрьскую улицу, заменена мостом для восстановления перекрытой связи между озерами. На озерах восточнее моста также предлагается создание рекреационного пространства с водно-болотным рекреационным ландшафтом, являющимся продолжением городской набережной. Элементом набережной становится эстрада для летних событийных программ, расположенная с противоположной стороны от концертного зала.

На пересечении главной композиционной и рекреационной осей центрального района возникает архитектурно-знаковый объект – концертный зал, завершающий формирование Октябрьской площади. Двухзальный концертный комплекс рассчитан на 1500 мест. В его атриумном пространстве расположено несколько залов,

выставочные галереи, лекционные площадки и детские студии. Параметрическая форма концертного зала станет новой доминантой в силуэте города. Благоустроенная площадка объекта выходит на набережную с панорамным раскрытием озера и горы Медвежка.

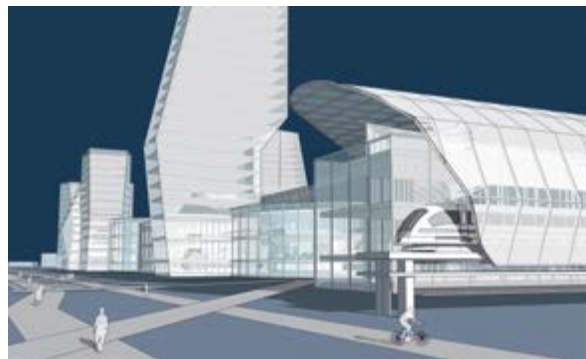
Рядом с одним из многофункциональных центров появятся многопрофильный инновационный образовательный комплекс-школа и гостиница на 150 мест.

Поездка на скоростном транспорте от Норильска до Талнаха займет 5–7 минут.

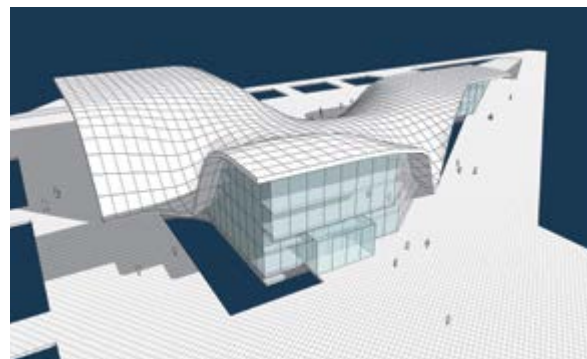
Район Талнах

Когда вы едете из Центрального района в Талнах, вы пересекаете реку Норилку и карстовые озера. Это уникальное природное явление. Впервые оказавшись там, я увидел, насколько это буйная, по-своему очень красивая природная среда. И понятно, почему на подходе к Норильску разрослись дачи: человек тянется к природе, хочет с ней взаимодействовать. Людей, которые стремятся и занимаются огородничеством, в Талнахе оказалось очень много, и они хотели бы иметь в городе место, дающее возможность общаться с зеленым миром в зимнее время как в познавательном, так и в тактильном отношении. Для архитектора это предпосылки, считывая которые, ты начинаешь понимать, что же это за объекты, в чем их наполнение и специфика, какой функциональной особенностью они могут обладать.

В Талнахе есть ландшафтные места на природе, где с удовольствием собираются жители, например, терраса



^ Общественно-деловой центр Норильска



^ Центральный район. Концертный зал на 1500 мест



^ Район Талнах. Архитектурно-планировочная концепция организации жилого района



^ Район Талнах. Экоградообразующий каркас

верхнего Талнаха, на которой люди загорают и отдыхают. Мы должны были это понять и чуть-чуть помочь своими решениями, используя малые деревянные формы, террасы, формировать объекты инфраструктуры услуг.

В нашей концепции именно эти предпосылки определили особенности общественного центра в Талнахе.

Пространственно-композиционный анализ предопределяет расположение главной оси района. Общественный центр соединяет между собой террасы рельефа, формируя круглогодичную комфортную пешеходную связь двух частей района. Линия скоростного транспорта проходит через центр, в котором находится транспортно-пересадочный узел с вокзалом и автостоянкой.

На верхнем этаже расположен купол – знаковый элемент композиции, в котором размещается обсерватория, музей Арктики и кафе, а эксплуатируемая кровля становится местом для наблюдения за северным сиянием. Помимо этого, в состав центра включена оранжерея для огородничества и выращивания растений в зимнее время. В нем решены также торговые и развлекательные функции.

Одной из ключевых идей реновации является гармоничное взаимодействие природного и урбанизированного ландшафтов. Велопешеходный каркас обеспечивает непрерывную связь двух террас и дикой природы. Внутри рекреационных общественных пространств появляются новые объекты благоустройства. Многофункциональный центр интегрирует в себе качественную сферу услуг,

активирует, структурирует и изменяет окружающую сеть инфраструктуры услуг всего района.

Карьер Видный преобразован в полноценное многоуровневое рекреационное пространство. Видовая башня связывает с озером верхнюю часть района и является смотровой площадкой.

Лодочный прокат на карьере позволит добавить вариантов использования озера в летний период. Зимой же на озере будет организован большой каток и площадка для новогодней елки. Расположенное на берегу кафе дополнит общий архитектурный ансамбль рекреационной зоны и создаст необходимую для такой площадки инфраструктуру услуг, в том числе, прокат коньков.

Поездка на скоростном транспорте от Талнаха до Кайеркана займет 10–15 минут.

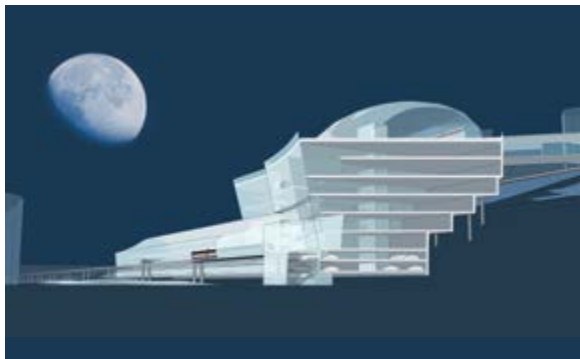
Район Кайеркан

Линейная форма многофункционального центра в Кайеркане продиктована главной композиционной осью центральной улицы района и позволяет сформировать закрытую улицу с магазинами и общественными пространствами. В объект также включены развлекательные функции – кинотеатр, боулинг, ресторан, детский развлекательный центр, выставочный зал, клубы сообществ экстремалов.

Мы развиваем в районе две крупные рекреационные зоны. На детерминированных ландшафтах бывшего карьера предлагается разместить экстрим-парк с территорией для активного отдыха горожан. К востоку от района



^ Пешеходный мост



^ Талнах. МФЦ с ТПУ



^ Район Кайеркан. Архитектурно-планировочная концепция организации жилого района



^ Район Кайеркан Экоградообразующий каркас

предлагается дальнейшее развитие парковой территории и создание Фестивального парка для проведения национальных праздников, фестивалей, концертов.

В направлении Фестивального парка предлагается реализовать инфраструктурно востребованный объект – узнаваемый мостик с павильоном кафе и проката и площадкой для отдыха под навесом.

Объекты инфраструктуры услуг в фестивальном центре выполняются на основе единой конструктивно-строительной системы, формирующей новую эстетику и качество объектов благоустройства.

Строительство гостиницы обеспечит функционирование экстрим-парка и фестивальной площадки.

Поездка на скоростном транспорте от Кайеркана до Оганера займет 8–12 минут.

Район Оганер

В Оганере есть большой больничный комплекс. Изначально его закладывали как серьезный инфраструктурный технологичный медицинский центр. Если его доукомплектовать, наполнить высокотехнологичным медицинским оборудованием, сформировать его статус не только для жителей района и города, но и на оказание услуг для всего северного региона, то такой медицинский кластер станет системообразующим объектом с соответствующей инфраструктурой. А такая потребность есть: существует много мест на Таймыре и севере Красноярского края, где разворачивается строительство новых предприятий, в основном вахтовым методом.

Поэтому в нашей концепции функциональный узел района формируется рядом с городской больницей. В его состав входит оздоровительный центр с гостиницей и филиал НИИ медицинских проблем Севера.

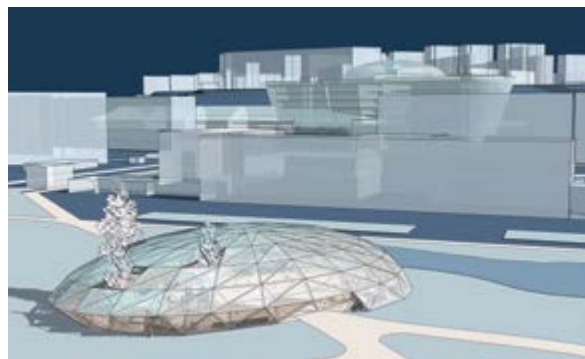
Новая жилая застройка района Оганер развивается в направлении этого функционального узла. На центральной оси района формируется рекреационный каркас, выполняющий роль русла, вдоль которого формируется застройка. Основа рекреационного каркаса – новая многофункциональная инфраструктурная «ткань», которая включает в себя защищенные от непогоды пространства, поднятые над уровнем земли, с расположенными в них детскими и спортивными площадками, закрытыми переходами к объектам социальной инфраструктуры района. К этой ткани примыкают новые объекты инфраструктуры услуг торговли и питания.

Многие норильчане имеют моторные лодки, увлекаются рыбалкой и охотой, посещают озера. Все это формирует устоявшийся уклад у жителей города и района; это и есть то самое притягательное качество, которое определяет оседлость населения. К сожалению, мы очень мало уделяем внимания этим факторам, когда говорим о городской среде. А ведь от их существования зависят экологические принципы в отношении к природе, это увлекает людей, создает возможности для полноценного рекреационного отдыха.

Рядом с Оганером есть природная площадка на скальном образовании с видом на долину реки Норилка,



^ Благоустройство карьера Видный, Талнах



^ Площадка под куполом Талнах



^ Район Оганер. Архитектурно-планировочная концепция организации жилого района



^ Район Оганер. Экоградообразующий каркас

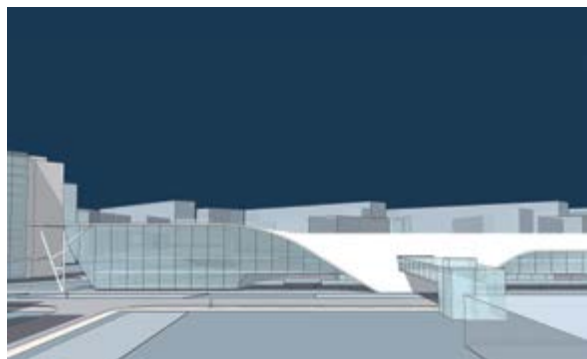
где мы предлагаем создать водно-ландшафтный парк, связанный с новой частью района. Сделав там минимальное благоустройство, мы получим новое общественное рекреационное пространство, обладающее потенциалом развития в сторону реки. Здесь в прибрежной зоне Норильки может сформироваться рекреационный кластер с остановкой скоростного транспорта для горожан, увлеченных рыбалкой, охотой, промыслами.

Таким образом, Оганер может развиваться на основе интеграции градообразующего «предприятия» (медицинского кластера) и выраженной природно-рекреационной специфики места. Тема экологического здорового образа жизни в Оганере должна преобладать, объединяя жителей этими ценностями.

Мы раскладывали все поведенческие факторы, всю событийную картину района от создания той самой улочки – внутреннего защищенного пространства, являющегося некой общественной осью, комфортной для времяпрепровождения различных возрастных и социальных групп населения района, до формирования рекреационных связей с окружающим район ландшафтом.

Создание модели управления реализацией реновации Норильска-2035 по итогам Международного архитектурно-планировочного конкурса

Существуют опасения и проблемы в отношении всей программы реновации, в первую очередь то, что в определенный промежуток времени работы начнут вестись по всем направлениям: будут менять сети, строить



^ МФУ Кайеркан

дороги, реконструировать жилые дома. В этот момент будет очень важно грамотно смоделировать и запустить все процессы, идущие параллельно и одновременно. Если все будет организовано как обычно – традиционно и ведомственно, в рамках бюджетных программ, то вся реновация может пойти совсем не в запланированном направлении. Мне кажется, что при довольно качественном, мудром управлении – я очень верю в администрацию Норильска и в АРН и вижу там способных на это людей – необходимо пойти на более кардинальные решения, на создание нового механизма управления всеми этими процессами, определяя для них законодательную базу. Эту идею мы высказывали в концепции.

Норильск должен стать экспериментальной площадкой. Необходимо сначала опробовать, чтобы подтвердить, убедиться и потом уже продолжать или, наоборот, остановиться. Уже в этом году начнется строительство необходимого жилья для расселения людей из ветхого фонда. Это реальная потребность, которую озвучила администрация города. Но параллельно надо пробовать продвигать интересные решения, высказанные участниками конкурса, и их не надо бояться. Надо вести экспериментальное строительство, мониторить, анализировать результаты, а для этого очень важны логистические проекты, формирующие определенный масштаб и технологический уровень строительной индустрии в городе.

По всем направлениям, которые затрагивают такие комплексные решения – дворовые пространства, общественные центры, объекты культуры, социальной, транспортной и инженерной инфраструктуры и т. д., – на мой взгляд, уже сейчас в виде эксперимента надо разрабатывать проектную документацию, а со следующего года – начинать их строительство.

Я уверен, что нужен некий институтированный орган, способный поэтапно грамотно управлять процессами реновации, который сформирует выверенную программу развития и будет курировать ее реализацию. Включение в программу реновации всех участников с их достижениями и достоинствами, при умелом управлении процессом реновации позволит запустить программу, у которой есть и текущие, и перспективные задачи, чтобы результаты проведенного конкурса не стали просто «бумажной архитектурой».

Литература

Сайт международного конкурса с опубликованными проектами финалистов. – URL: <https://norilsk2035.ru/>

References

Open International Competition (n.d.). Retrieved from <https://norilsk2035.ru>

Понятий со словом «ось» много: ось повозки, ось вращения, ось координат, ось симметрии... В изначальном значении ось – деталь повозки, на которой крепятся колеса. В повозке она зрима и материальна, но чаще всего ось понимается как прямая воображаемая линия, которая, которая дает представление об особенностях построения объекта и способах его упорядочения. Наивно думать, что порядок построения архитектурного объекта подчинен только индивидуальной воле архитектора и оси архитектор проводит так, как ему хочется, особенно если речь идет о проектировании знаковых объектов, связанных с религией или властью. Осевые построения в архитектуре и градостроительстве следуют символической схеме доминирующей в данное время картины мира.

Ключевые слова: ось; ментальная ось; реальная ось; архитектура; порядок; власть; картина мира; симметрия; асимметрия. /

Axis is a term for many things: the axis of a cart, the axis of rotation, the axis of coordinates, the axis of symmetry... Originally, the axis was a part of a cart to which the wheels are attached. In a cart, it is visible and material, but more often the axis is understood as an imaginary straight line, which gives an idea of the peculiarities of the formation of the object and the ways of its ordering. It is naive to think that the order of forming-up of an architectural object is subject only to the architect's own will, that architects draw the axis as they wish, especially when designing iconic buildings related to religion or power. Drawing the axes in architecture and urban planning follows the symbolic scheme of the currently dominant picture of the world.

Keywords: axis; mental axis; real axis; architecture; order; power; world picture; symmetry; asymmetry.

Об осях ментальных и реальных / About mental and real axes

текст

Елена Багина

Уральский федеральный университет
им. Б. Н. Ельцина /

text

Elena Bagina

Ural Federal University
named after B. N. Yeltsin

Понятий со словом «ось» огромное количество: ось повозки, ось вращения, ось координат, ось симметрии, оптическая ось, ось времени, ось мира, страны оси... Так или иначе все эти понятия соотносятся с архитектурой.

В изначальном значении ось – деталь повозки, на которой крепятся колеса. В повозке она зрима и материальна. Но чаще всего ось – прямая воображаемая линия.

В архитектурных чертежах ось изображается штрих-пунктиром и определяет порядок расположения стен, колонн, оконных проемов... Любой чертеж начинается с осей. Но как проводятся оси? Зачем они вообще нужны? Самый простой ответ: чтобы легко можно было понять структурные особенности объекта, способ его упорядочения. Гораздо более сложный вопрос, почему устанавливается именно такой порядок расположения элементов, а не другой. Что означает этот порядок, о чем он говорит?

Наивно думать, что порядок построения архитектурного объекта подчинен только индивидуальной воле архитектора и оси архитектор проводит так, как ему хочется, особенно если речь идет о проектировании знаковых объектов, связанных с религией или властью. Архитектура отражает и поддерживает существующую идеологию, следовательно, и тот порядок, который принимается обществом. Способы упорядочения архитектурных и градостроительных объектов соотносятся с представлениями

о законах построения вселенной, характерными для данного времени. Не случайно религиозные комплексы, дворцы абсолютных монархов и императоров строятся на основе симметрии, у которой особая роль в истории зодчества. Симметрия присутствует в сооружениях всех времен и народов. Герман Вейль в книге, посвященной симметрии, писал: «Симметрия – в широком и узком смысле, в зависимости от того, как вы определите значение этого понятия, – является той идеей, посредством которой человек на протяжении веков пытался постичь и создать порядок, красоту и совершенство» [1].

Видов симметрии много, но зеркальной симметрии в композиции придают особое значение. Ось зеркальной симметрии в культовых ансамблях, резиденциях владык имеет сакральное, метафизическое значение. Те объекты, которые располагаются на оси симметрии, обладают наибольшей значимостью. Ось – мыслимая линия, но ее упорядочивающее присутствие всегда ощущается. И не случайно она подчеркивается в дворцовых ансамблях широкими протяженными партерами, бассейнами и другими элементами.

Ось задает направление взгляда на самые значимые объекты. По принципу зеркальной симметрии был построен, к примеру, Золотой дворец Нерона. Он строился в 60-х годах н. э., так и не был достроен, а Нерон, не дожидаясь, что его убьют, в 68 году покончил жизнь самоубийством. Во дворце задумано было много чудес: золотой купол (купола до Нерона в дворцовых постройках не использовались), лифты, механизмы, распыляющие благовония. Главная палата дворца, круглая в плане, днем и ночью должна была безостановочно вращаться вслед небосводу; в термах текли соленые и серные воды. По преданию Нерон, осматривая недостроенный дворец, сказал: «Теперь я буду жить по-человечески». По-человечески жить означало обитать в упорядоченном мире, где расположение элементов соотносится с космическим порядком, все устойчиво и закономерно. Чудеса дворца императора Нерона должны были поражать воображение, но наибольшее впечатление на римлян производила строгая зеркальная симметрия, на оси которой располагались наиболее значимые символические объекты: главное здание с золотым куполом и гигантский прямоу-



> Дворец Нерона в Риме

гольный бассейн. Нерон Клавдий Цезарь Август Германик считал, что этот бассейн символизирует его владычество не только над землями, но и над морями [2].

Золотой дворец Нерона строился в 60-х годах н. э. Строго симметричные храмы Древнего Египта датируются 2–3-м тысячелетием до н. э. Святилище Амона в Луксоре основано в 1400 году до н. э. Строго симметричный Запретный город в Пекине строился на протяжении нескольких веков начиная с 1406 года. У разных народов в разные времена представления о порядке мироздания, отраженном в архитектуре, совпадали. Отсюда и симметрия, и прямые углы.

Вне абсолютной монархии и принятых в XVII веке метафизических ориентиров был бы невозможен Версаль. Этот дворцовый комплекс – модель идеального мира. Здесь в планировке дворца и парка материализованы представления о миропорядке, сформулированные философами и алхимиками Нового времени.

До XVII века предполагали, что в центре мира Земля, человек – венец творения и планета создана для него. В XVII веке Вселенная предстала как грандиозный механизм, и человек в это время пережил примерно то же самое, что, взрослея, переживает ребенок, осознавая, что мир не предназначен исключительно для него. Модель мира, символически отображенная в Версале, солнцегцентрична. Еще за двадцать лет до переезда в Версаль своим символом Людовик XIV избрал солнце. Возможно, это произошло случайно, но прозвище «король-солнце» закрепилось за монархом в веках. В своих «Мемуарах» Людовик писал: «За основу выбирается Солнце, которое по правилам эмблематики считается самым благородным и по совокупности присущих ему признаков уникальным светилом, оно сияет ярким светом, передает его другим небесным светилам, образующим как бы его двор, распределяет свой свет ровно и справедливо по разным частям земли; творит добро повсюду, порождая беспре-



^ Версаль. Вид с птичьего полета



> Версаль. Символ солнца

> 4. Иггдрасиль – ось мира в скандинавской мифологии



станно жизнь, радость, движение; бесконечно перемещается, двигаясь плавно и спокойно по своей постоянной неизменной орбите, от которой никогда не отклоняется и никогда не отклонится, является, безусловно, самым живым и прекрасным подобием великого монарха» (по [3]).

В разворачивающемся по горизонтали симметричном парке Версаля прямые аллеи, стриженные газоны, правильной геометрической формы водоемы, конусообразные и шарообразные кроны деревьев. Здесь нет перепадов высот. Дворец хорошо обозреваем и окружен воздухом. От центра дворца идет главная аллея – ось симметрии, уходящая в бесконечность. Ось главной аллеи пересекают поперечные оси, фиксирующие симметричные прямоугольные или квадратные участки bosкетов. Перед дворцом партеры и бассейны с водой.

Королевская аллея (1520 м) завершается крестообразным каналом, точно сориентированным по сторонам света. Само солнце, двигаясь по небосводу с востока на запад, в версальском ансамбле участвует в грандиозной мистерии света.

Кабинет короля во дворце – начало начал, сердце Версаля, точка, через которую проходят основные оси ансамбля. Доминирующая ось Версаля – восток – запад. Здание дворца строго перпендикулярно. В царстве версальской идиллии – божественная симметрия спокойствия, гармония и красота [4].

Осевые построения классицистических и барочных дворцов не всегда были удобны и функциональны. Но с этим мирились. Впрочем, зачастую парадные помещения подчинялись строгой зеркальной симметрии, а подсобные строились так, как было удобно.

Версаль Людовика XIV – это не только грандиозный классицистический ансамбль, это точка, в которой сходились ментальные оси европейской культуры XVII – XVIII веков. Подражаний Версалю нет числа. Петергоф в России, Шенбрунн в Австрии, Сан-Суси в Потсдаме... С конца XVII века Версаль служил образцом для парадных загородных резиденций европейских монархов и аристократии. Идеология абсолютной власти, обеспечивающей незыблемый сбалансированный порядок, складывалась в рациональной философии мыслителей

Нового времени, материализовалась в архитектуре. И если на карте Европы обозначить дворцовые комплексы, выстроенные по образцу Версаля, и соединить их с Версалем прямыми линиями, мы получим символ солнца.

Строительство сталинских высоток в Москве – история символическая и связанная с представлениями о «солнце марксизма-ленинизма», освещающем путь в будущее. Не случайно Дворец Советов в Москве должен был быть увенчан грандиозной фигурой Ленина. Некоторые особо рьяные поборники примитивной символики предлагали разместить в голове Ленина кабинет Сталина. (Впрочем, чем проще символизация, тем она доходчивее и действительнее.) Еще один курьез, связанный с этим проектом, случился в конце 1936 года, когда Сталин предложил устроить на крыше здания и в самой голове статуи помещения для скрытой установки зенитных орудий [5].

Дворец Советов по известным причинам построен не был. Это здание должно было стать ключевой точкой, к которой сходились бы оси новых грандиозных проспектов Москвы. Естественно, что прокладывать их собирались «по живому». Частично этот замысел был реализован. Но интересно еще и другое. В странах Варшавского договора в Праге, Варшаве, Будапеште и др. решено было построить высотные здания, по архитектуре напоминающие московские сталинские высотки. После Второй Мировой войны были выстроены новые политические оси, и это обстоятельство требовало закрепления средствами архитектуры. И если в Сан-Суси, Шенбрунне, Потсдаме строительство дворцовых ансамблей велось за счет средств местных владык, то строительство сталинских высоток в социалистических странах должно было осуществляться за счет СССР, советскими архитекторами и строителями. Ментальные оси, соединяющие высотные здания, выстроенные в одном стиле, должны были сходить в центре Москвы, в точке, где должен был располагаться Дворец Советов. Но то ли место, где последовательно располагались сначала монастырь, потом храм Христа Спасителя, потом Дворец Советов, который не был достроен из-за начавшейся войны, затем бассейн «Москва», было проклятым, то ли что-то пошло не так – ментальные оси в результате сошлись в грандиозной



< Дворец культуры и науки в Варшаве

луже. На месте бассейна «Москва» уже давно воссозданный храм Христа Спасителя. Но ментальные оси православия, которые должны бы были объединять христиан, пока не сложились, и этот храм не стал центром православного мира. Солнце марксизма-ленинизма уже давно не сияет в бывших странах социализма, и сталинские высотки в Варшаве, Праге и других столицах стран бывшего Варшавского договора вызывают негативные чувства у правящей элиты. Так что идет не только борьба с памятниками воинам-освободителям, но и с монументальными зданиями, построенными архитекторами и строителями из СССР. И если памятники сносятся достаточно легко, то Дворец культуры и науки им. И. В. Сталина (так он назывался в 50-х годах XX века) в центре Варшавы взрывать пока не собираются, но стремятся построить рядом здания более высокие. Однако симметричное 42-этажное сооружение затмить асимметричными современными высотками невозможно, а вот испортить городской силуэт можно с гарантией. Зеркальная симметрия, как известно, как композиционный прием сильнее асимметрии.

На рубеже XIX – XX веков в порыве отрицания идеологических ценностей и культуры прошлого асимметрия приобрела символическое значение. Однако полностью отказаться от симметрии и жесткой иерархии осей в архитектуре оказалось невозможно. И если в композиции целого в зданиях и градостроительных проектах в конце XIX – начале XX века отсутствовала зеркальная симметрия, то отдельные детали строились на основе трансляционной или поворотной симметрии. Особенно увлекались асимметрией архитекторы-авангардисты в 20-х годах XX века

Но как только в начале 30-х годов в СССР, Италии, Германии установились диктаторские режимы, вновь стали популярны в архитектуре строгие осевые построения. Зеркальная симметрия в общественных пространствах и зданиях стала доминировать.

Во времена Муссолини Вечный город резко поменял свой облик. Дуче считал себя духовным отцом генерального плана реконструкции Рима. Новые градостроительные оси фиксировали идеологические постулаты



< Дворец Херренхимзе в Баварии



< Дворец Сан-Суси



> Петергоф

фашизма. Античные памятники времен императорского Рима были ориентирами для прокладки этих осей. Иногда римские гиды говорят, что дуче прорубал широкие проспекты через средневековые кварталы из любви к парадом. Парады в 30-х годах XX века были очень популярны в народе, и, конечно, новые проспекты были для них хороши. Но самого Муссолини больше волновали идеологические аспекты реконструкции. Дуче ощущал себя потомком древних римлян и Рим хотел видеть близким к античному оригиналу. Узкие петляющие средневековые улицы рядом с руинами великих имперских памятников были неуместны. А потому новые проспекты прокладывались по живому. К тому же из центра Рима практически изгонялись малоимущие, что тоже отвечало задачам превращения Рима в центр новой империи. Вспомним, что одним из титулов Муссолини было звание «основатель империи». Дуче хотел возродить Италию, которая диктовала бы, подобно Древнему Риму, свою волю всем и вся, и для этого в городе нужны были оси, соединяющая самые знаменитые сооружения Римской империи [6].

Одним из ориентиров для муссолиниевского генерального плана реконструкции Рима послужила османовская перестройка Парижа. У барона Эжена Османа цели реконструкции столицы Французской империи тоже выходили далеко за рамки функциональных. Да, стрелять из пушек по революционной толпе на прямых проспектах сподручнее. Да, водопровод и канализация повышают санитарное благополучие города, и прокладывать трубы лучше по прямой.

Франция времен Второй империи (с 1852 по 1870) наращивала имперские амбиции. Османовское обновление Парижа архитектурно-градостроительными средствами эти амбиции поддерживало. Важным достижением перепланировки Парижа стала историческая ось (axe historique), начинающаяся у Лувра. Идея ее создания стала основной концепцией регулярной планировки города как выражение бесконечной власти французского абсолютизма. Барон Осман проложил по этой оси Елисейские поля, и она же стала в XX веке композиционной основой квартала Дефанс. Идея обозначить историческую ось французской столицы новым архитектурным шедевром возникла у президентов Жоржа Помпиду и Ва-

лери Жискара д'Эстена. В 1983 году был проведен конкурс «Голова Дефанса». Победителем стал датский архитектор Йохан Отто фон Спрекельсен. Арка Дефанс должна была стать вариантом Триумфальной арки XX века. Конечно же, она была посвящена победам гуманизма, а не военным подвигам. О симметрии, которая у многих ассоциировалась с абсолютизмом, тираническими режимами и пр., не было и речи, поэтому Арка Дефанса, стыдливо диссимметричное сооружение, не похожее ни на одну другую триумфальную арку в мире. Обыкновенно под триумфальными арками проходят военные парады. Алексей Толстой в повести «Эмигранты» так описывает торжества по случаю окончания Первой Мировой войны: «Французское правительство пышно отпраздновало переход к мирной жизни по древнеримскому обычаю – триумфом. <...> Августовский день был зноен и сух. В бледном небе, сверкая, кружились аэропланы. С голых ветвей каштанов падали последние сухие листья. Между шестов и бумажных роз по этой страшной аллее войны, похожей на обгорелый лес, несли впереди войск полусгнивший труп без лица – неизвестного солдата. Могила ему была вырыта под триумфальной аркой Наполеона» [7].

Под Аркой Дефанса триумфаторы не пройдут, да, собственно, и не предполагается, что военные и политики будут там проводить древний ритуал. В проеме Арки находится гигантское «облако», преграждающее дорогу. На ее ступеньках летом отдыхает в тени офисный планктон. Так что Арка Дефанса возвеличивает идеалы обывателей. Не случайно комплекс Арки Дефанса включает в себя кафе, рестораны, выставочные залы и пр. Вряд ли у кого-либо возникнет желание позагорать и позавтракать у подножия Триумфальной арки на площади Звезды (ныне площадь Шарля де Голля), возведенной в честь военных побед Наполеона Бонапарта в 1806–1838 годах. Прототипом этой арки послужила однопролетная Триумфальная арка императора Тита на римском Форуме. Позагорать и позавтракать в Арке Дефанса можно. Можно подняться на стометровую высоту на стеклянном лифте. (Тому, кто страдает акрофобией, этого делать не стоит.) Наверху арки находится зал для проведения конгрессов и выставок, а также площадка, с которой открывается вид на квартал Дефанс и западную часть



< Париж с высоты птичьего полета

< Париж. Триумфальная арка

Парижа. В этой точке как будто встречается прошлое и будущее французской столицы. Как не вспомнить, находясь у Арки Дефанса, об оси времени. Милая песенка из «Кавказской пленницы» Леонида Гайдая, которую некогда играл по просьбе русских туристов уличный музыкант, сидя на ступеньках лестницы Арки Дефанса, напоминает о том, что оси, время, пространство – понятия относительные. «Трутся спиной медведи – крутят земную ось...» И земной шар представляется шариком мороженого, насаженным на палочку. «Трутся об ось медведи – вертится Земля». Вертится быстрее, чтобы влюбленные раньше встретились. Не все просто в этой милой песенке. Оказывается ось, которую крутят медведи, – ось времени, и движение ее можно ускорить или замедлить. Писателям и поэтам такое волшебство под силу.

Однажды пятилетняя девочка спросила у мамы: «Если часы не заводить – время остановится?» «Нет, – ответила ее мама. – День сменяется ночью, за весной приходит лето, потом осень...» «Но тогда время крутится, а не бежит по прямой, и в часах оно тоже крутится», – заявила девочка. Мы же чаще всего представляем себе стрелу времени прямой, направленной из прошлого в будущее. Фантасты предполагают, что в прошлое по оси времени можно будет путешествовать. По исторической оси Парижа из прошлого в будущее можно путешествовать и без машины времени. Архитектура это позволяет сделать.

Карл Ясперс ввел понятие «осевое время» для обозначения периода в истории человечества, во время которого на смену мифологическому мировоззрению пришло рациональное. Осевое время по Ясперсу начинается примерно в 200–800 годах до н. э. [8].

У Гете Фауст, прежде чем воскликнуть «Остановись, мгновенье», путешествует по оси времени и попадает в мифическое время греческой и римской античности, в которое упиралась ось времени в философии XVIII века. «Остановись, мгновенье, ты прекрасно» (Verweile doch! Du bist so schön!), – восклицает гетевский Фауст, и дальше смерть – обратный отсчет, безвременье, вечность... [9]. Движение по индивидуальной оси времени остановилось.

Как обозначить время, которое в Париже началось с построения Арки Дефанса? На смену мировоззрению прошлых эпох пришло нечто иное. Ведь нельзя назвать рациональным откровенное перемалывание ресурсов планеты, фальшивую демократию, избыточное потребление золотого миллиарда, безвольную толерантность... Так что начало нового осевого времени можно передвинуть и времена «короля-солнца», Наполеона и даже де Голля назвать новым мифическим временем. В этом новом мифическом времени останутся строго симметричные резиденции монархов, триумфальные арки, осевые построения Рима и Петербурга, военные оси прошлого...

Если в традиционных культурах оси в градостроительных ансамблях и значимых зданиях фиксируют представления о миропорядке, о главном и второстепенном в культуре и власти, то в современном градостроительстве значение осей в основном композиционное и функциональное. О симметрии, тем более зеркальной, в современных градостроительных построениях речь не идет. Разве что стыдливая диссимметрия административного центра, как в Нурсултане – Астане.

Вероятно, избегать четких осевых построений в архитектуре и градостроительстве – особенность демократической архитектуры, которая боится зеркальной симметрии. Асимметрия и множественность равнозначных осей в современных генеральных планах городов и в планах отдельных сооружений не случайны. В правительственных зданиях, конечно, можно встретить сегодня зеркальную симметрию и акцентированный вход. Такова традиция. Но правители и ныне предпочитают оставаться во дворцах королей, если это возможно. Там им комфортнее, к тому же представления о прекрасном плохо согласуются у власть имущих с доходящей до аскетизма простотой архитектуры XX и начала XXI века.

Ось времени – понятие распространенное. Об оси мира вспоминают реже, хотя это понятие тоже символически поддерживается архитектурными и градостроительными формами. Образы axis mundi (середины мира) воплощаются в планировке городов, дворцов, храмов. Нередко осью мира объявляется священная гора или дерево. Аналогом axis mundi в христианстве считают крест. Этот символ постоянно воссоздается в форме украшений, орнаментов, планов архитектурных сооружений и т. п. [10].



^ Рига. Сталинская высотка



^ Париж. Триумфальная арка в районе Дефанс

Некоторые считают, что образ оси мира сохраняется не только в мире религиозных догматов и мифов. Статуя Свободы, Эйфелева башня и даже Спасская башня Московского Кремля тоже представляют собой значимые точки, через которые проходят оси мира.

Сегодня ситуация в мире такова, что нельзя не вспомнить о военно-политических осях. В конце тридцатых годов XX века сложилась военно-политическая ось Рим – Берлин – Токио. Вторая Мировая война была следствием формирования этой оси. Сегодня тоже можно говорить о военных осях, например Вашингтон – Лондон.

Понятие оси применимо к большому кругу явлений в культуре прошлого и настоящего. Но в любом случае и в прошлом, и в настоящем ось понимается как ментальная линия, которая дает представление о порядке и характере власти, сложившихся в данном обществе.

Осевые построения в архитектуре наиболее значимых зданий и архитектурно-градостроительных ансамблей отражают доминирующую картину мира. Меняется картина мира – меняются города, здания и сооружения [11]. На смену гипподамовой системе, площадям-звездам, лучевым построениям, зеркальной симметрии в градостроительстве приходят свободные планировки. Симметрия сменяется асимметрией. Геометрическую упорядоченность сменяет хаос. Из хаоса рождается новый порядок, который осмысливается посредством символических, композиционных или функциональных построений. Ось – линия, помогающая осмыслить окружающий мир и его законы.

Литература

1. Вейль, Г. Симметрия. – Москва : Наука, 1968. – С. 37
2. «Золотой дом» Нерона – Domus Aurea [Электронный ресурс]. – URL: <http://arx.novosibdom.ru/node/1591> (дата обращения: 25.03.2022)
3. Конькова, Е. А. Версаль. Королевская символика. Король-Солнце [Электронный ресурс]. – URL: <https://mogoslovs.ru/библиотека/Версаль-Е-А-Конькова-2002-4> (дата обращения: 27.03.2022)
4. Хохлова, С. П. Семантика дворцово-паркового ансамбля Версаля [Электронный ресурс]. – URL: https://new-disser.ru/_avtoreferats/01002745248.pdf (дата обращения: 10.03.2022)
5. Широкопад, А. Зенитные орудия в голове статуи Ленина [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.popmech.ru/technologies/6801-s-pushkoy-v-golove-protivovozdushnyy-ilich/> (дата обращения: 15.03.2022)

6. Беленький, А. Сотворение Рима [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3331597> (дата обращения: 20.03.2022)
7. Толстой, А. Н. Эмигранты : повести и рассказы. – Москва : Правда, 1982. – С. 11
8. Ясперс, К. Смысл и назначение истории. Москва : Республика, 1991. – 527 с.
9. Гете, И. В. Избранные произведения в двух томах. – Москва : Правда, 1985. – 704 с.
10. Рабинович, Е. Г. Середина мира // Мифы народов мира. – Москва : Советская энциклопедия, 1980. – Т. 2. – С. 428–429
11. Капустин, П. Запад – Восток: воображение линии // Проект Байкал. – 2017. – № 54. – С. 66–70
12. Григорьева, Е., Меерович, М. Общественные пространства в городе // Проект Байкал. – 2013. – № 35. – С. 42–51

References

- Belenky, A. (2017). *Sotvorenie Rima* [Creation of Rome]. Retrieved March 20, 2022, from <https://www.kommersant.ru/doc/3331597>
- Goethe, I. W. (1985). *Selected works in two volumes*. Moscow: Pravda.
- Grigoryeva, E., & Meerovich, M. (2013). Public spaces in the city. *Project Baikal*, 10(35), 42-51. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.35.14>
- Jaspers, K. (1991). *The Meaning and purpose of history*. Moscow: The Republic.
- Kapustin, P. (2017). West East: Imagining the line. *Project Baikal*, 14(54), 66-70. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.54.1251>
- Khokhlova, S. P. (2005). *Semantika dvortsovo-parkovogo ansamblya Verslya* [Semantics of the palace and park ensemble of Versailles]. Retrieved March 10, 2022, from https://new-disser.ru/_avtoreferats/01002745248.pdf
- Konkova, E. A. (2002). *Versal. Korolevskaya simbolika. Korol-solntse* [Versailles. Royal symbolism. Sun King]. Retrieved March 27, 2022, from <https://mogoslovs.ru/библиотека/Версаль-Е-А-Конькова-2002-4>
- Rabinowitch, E. G. (1980). *Seredina mira* [The Middle of the World]. In *Myths of the Peoples of the World* (Vol. 2, pp. 428-429). Moscow: Soviet Encyclopedia.
- Shirokorad, A. (2022). *Zenitnye orudiya v golove statui Lenina* [Antiaircraft guns in the head of the Lenin statue]. Retrieved March 15, 2022, from <https://www.popmech.ru/technologies/6801-s-pushkoy-v-golove-protivovozdushnyy-ilich/>
- Tolstoy, A. N. (1982). *Emigranty: Povesti i rasskazy* [Emigrants: novels and stories]. Moscow: Pravda.
- Weyl, H. (1968). *Symmetry*. Moscow: Nauka.
- Zolotoi dom Nerona – Domus Aurea [Nero's "Golden House" – Domus Aurea] (n.d.). Retrieved March 23, 2022, from <http://arx.novosibdom.ru/node/1591>

Тысячи лет назад на просторах Евразийского континента начала складываться система путей, по которым с востока на запад и с запада на восток двигались люди, товары, идеи и технологии. Этими путями проходили армии Александра Македонского и Чингисхана, караваны купцов везли шелк, фарфор, пряности и книги мудрецов. Сегодня концепция Великого шелкового пути не просто оживает, но становится одной из крупномасштабных идей развития десятков государств – вплоть до глобального уровня. Новый Шелковый путь будет реализовываться сразу по многим параллельным траекториям. Южные – пройдут по территориям Средней Азии, Ирана и Турции. Северные пути в основном пролягут по просторам России, включая арктические территориальные воды. Наконец, масштабы линейные проекты представляют собой крупнейший вызов и, одновременно, огромные возможности для развития на много десятилетий (столетий?) вперед. Мы начинаем тему Нового Шелкового пути подборкой материалов по некоторым конкретным аспектам этого проекта и планируем продолжить обсуждение в дальнейшем – так, как этого требует его глобальный характер.

Константин Лидин

НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ / the new silk road

Thousands of years ago, a system of routes was taking shape across the Eurasian continent, transporting people, goods, ideas and technology from east to west and from west to east. The armies of Alexander the Great and Genghis Khan passed along those routes; caravans of merchants carried silk, porcelain, spices and wisdom books. Today the concept of the Great Silk Road is not just coming to life, but is becoming one of the large-scale ideas for the development of dozens of states, up to the global level. The New Silk Road will be implemented simultaneously along many parallel paths. The southern ones will pass across the territories of Central Asia, Iran and Turkey. The northern routes will mainly run through Russia, including its Arctic territorial waters. These large-scale linear projects represent a major challenge and, at the same time, a tremendous development opportunity for many decades (centuries?) ahead. We start to discuss the New Silk Road by selecting materials on some specific aspects of the project and look forward to discussing it further – as its global nature demands.

Konstantin Lidin

Работа выполнена при поддержке Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (государственное задание № 0149–2019–0002, 075–01056–22–00). / Acknowledgements: This work was supported by the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation (State Assignment No. 0149–2019–0002; 075–01056–22–00)

Рассматриваются перспективы создания Нового шелкового пути как основного элемента глобальной межгосударственной инициативы «Один пояс – один путь», предполагающей осуществление реальных экономических проектов, рассчитанных на десятилетия. Эта инициатива в том числе понимается и как преимущественно инфраструктурная концепция (строительство железных и автомобильных дорог, транспортно-логистических центров, мостов, трубопроводов и т. п.). Ее реализация предусматривает инфраструктурное развитие на уровне межгосударственных контактов и осуществление глобальных проектов с участием компаний. Реализация этих проектов потребует многомиллиардных инвестиций на основе принятия политических решений на высшем уровне руководства страны. Проект по созданию Нового шелкового потребует интенсифицировать межгосударственное взаимодействие в сфере планирования и развития новых систем транспортных потоков.

Ключевые слова: Шелковый путь; транспортная инфраструктура; геополитика; строительство; логистика. /

The article considers the prospects of creating the New Silk Road as the main element of the global interstate initiative "One Belt, One Road", which involves the implementation of real economic projects that will last for decades. This initiative is also considered as a predominantly infrastructural concept (construction of railways and roads, transport and logistics centers, bridges, pipelines, etc.). Its implementation involves infrastructural development at the level of interstate contacts and the implementation of global projects with the participation of state-owned companies. Implementation of these projects will require multi-billion dollar investments based on political decisions at the highest level of the country's leadership. The New Silk Road project will require the intensification of interstate cooperation in the planning and development of new systems of transport flows.

Keywords: Silk Road; transport infrastructure; geopolitics; construction; logistics.

Транспортная конфигурация Евразии и Новый шелковый путь / Transport configuration of Eurasia and the New Silk Road

текст

Дмитрий Соловьев

Институт океанологии имени П. П. Ширшова РАН, Москва

Любовь Шилова

Московский государственный строительный университет

Виталий Бушуев

Объединенный институт высоких температур РАН, Москва /

text

Dmitry Solovyev

Shirshov Institute of Oceanology of the Russian Academy of Sciences

Lyubov Shilova

Moscow State University of Civil Engineering

Vitaly Bushuev

Joint Institute for High Temperatures of the Russian Academy of Sciences

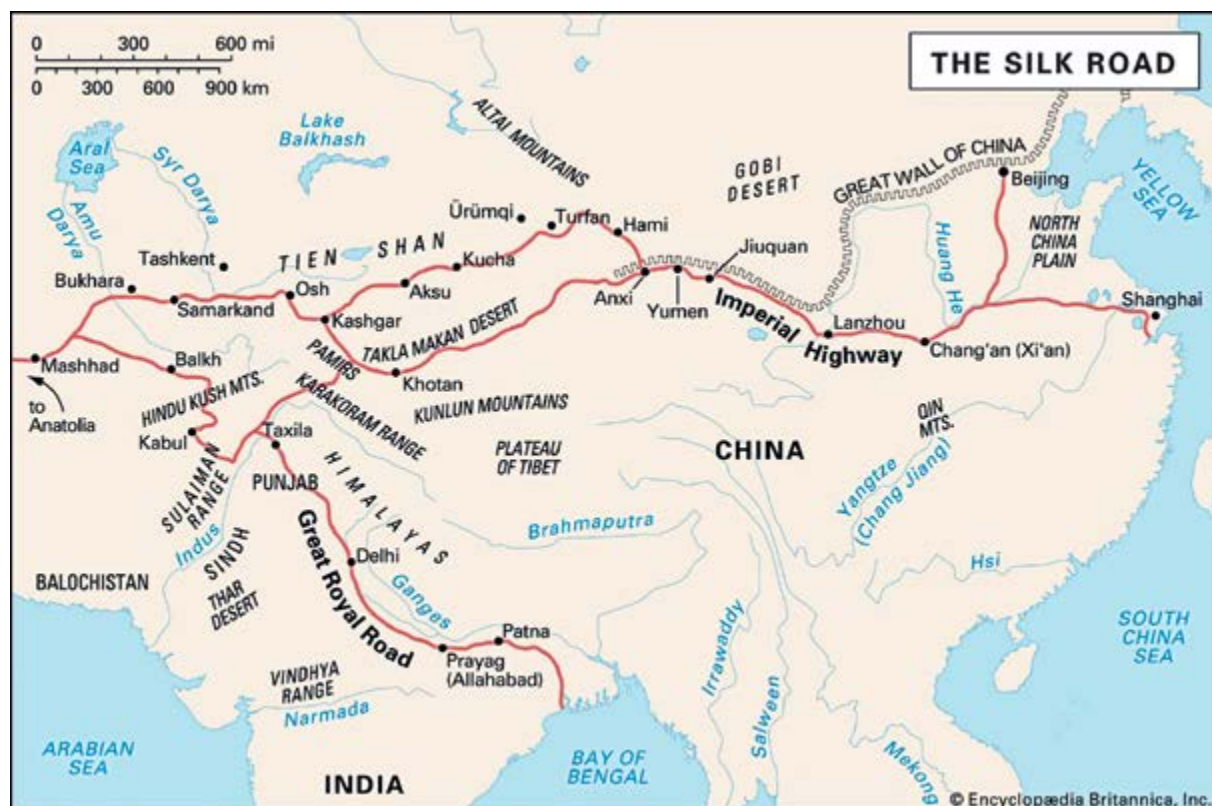
Введение

Более двух тысяч лет назад народы Евразийского континента открыли торговый и культурный путь, который стал ключом к интеграции цивилизаций Азии, Европы и Африки и в дальнейшем получил название – Великий шелковый путь (рис. 1).

С запада Великий шелковый путь протянулся до берегов Ирландии и Португалии, а на востоке – Японии, Цейлона и Филиппин. В этой конфигурации Евразия обеспечивала связь между Западом и Востоком в первую очередь благодаря тому, что в Средней Азии этот торговый путь был относительно узким и единым.

Наряду с главной артерией Великого шелкового пути, существовали и многочисленные ответвления, обогащавшие торговлю в отдаленных районах мирового хозяйства. Хорошо известно, что существовал морской путь из Северной Европы через территорию Киевской Руси, который еще называли путем «из варяг в греки». Далее этот путь шел через Индию на Малайский архипелаг и в Южный Китай.

Вместе с тем этот торговый путь был также предметом конфликтов и причиной войн. Стремление господствовать на Шелковом пути было одной из ключевых причин для расширения империи Чингисхана. Достижению



> Рис. 1. Великий Шелковый путь. Фото с сайта Encyclopædia Britannica



< Рис. 2. Порт Гвадар – «жемчужина» для Китая. Фото с сайта defence.pk

торгового господства на Шелковом пути также в Средние века способствовали известные крестовые походы рыцарей на Восток.

Однако Великий шелковый путь был не только ареной исторических конфликтов. Здесь в первую очередь устанавливались и контакты, способствовавшие культурному взаимообогащению цивилизаций. На протяжении многих веков Шелковый путь способствовал развитию человеческой культуры, межкультурному общению и прогрессу стран, которые он пересекал или с которыми граничил. Великий шелковый путь составил мировое культурно-историческое наследие не только евразийской, но и всей мировой цивилизации. Нынешнее «возрождение» Шелкового пути на новом витке истории знаменует возвращение Востока к тем вершинам мировой экономики, которые он занимал в минувшие века.

Инициатива КНР – проект «Один пояс – один путь»

Около десяти лет назад председатель КНР выступил с инициативами «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской шелковый путь XXI века», которые впоследствии были объединены под общим названием «Один пояс – один путь». Был обнародован официальный документ «Видение и действия, направленные на продвижение совместного строительства экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века» [1]. В нем, в частности, отмечается, что «Один пояс – один путь» не только является системным проектом, определяющим взаимные межгосударственные отношения, выстраиваемые при реализации совместного строительства, но и предполагает дальнейшее совместное использование и развитие созданной транспортной инфраструктуры. Данный подход полностью отвечает идеям о многополярности мира, культурного многообразия общества, помогает развивать региональное сотрудничество, способствует сохранению глобальной системы свободной торговли и открытости мировой экономики.

Реализация проекта направлена на объединение и соединение Азии, Европы, Африки и омывающих их океанов, а также на создание и укрепление партнерских отношений между странами вдоль транспортных линий связи. Кроме того, речь идет о взаимной стыковке соб-

ственных стратегий развития стран участников проекта, развитии потенциала региональных рынков, инвестициях, создании новых рабочих мест, о гуманитарном обмене и взаимообогащении цивилизаций, через которые пересекаются его маршруты.

Новые маршруты экономического пояса Шелкового пути будут проходить из Китая через Среднюю Азию и Россию к Балтийскому морю; из Китая – в Юго-Восточную Азию, Южную Азию, Индийский океан. Новый Морской шелковый путь будет проходить от прибрежных портов Китая через Южно-Китайское море к Индийскому океану и далее в Европу, а также от прибрежных портов Китая через Южно-Китайское море к южной части Тихого океана.

Истоки «Одного пояса – одного пути» следует искать во внутренней политике Китая. Руководство КНР пытается найти новый баланс экономического роста. Страна входит в период глубоких структурных перемен и политических реформ – перехода от модели экономического роста, основанной на экспорте, к модели, ориентированной на стимулирование внутреннего потребления. Властям приходится решать проблемы перепроизводства в целом ряде отраслей промышленности, бороться с ростом теневого банковского сектора, с избыточным предложением на рынке жилья. Нарастают социальные противоречия, углубляются диспропорции в региональном развитии [2].

Инициатива, изначально нацеленная на внутриэкономическое развитие КНР, превратилась в проект, объединяющий амбициозные планы Китая, которые, в свою очередь, должны сформировать новый порядок в Евразии. Объединяя под своей «крышей» различные торговые, инфраструктурные, инвестиционные и финансово-экономические проекты, инициатива «Один пояс – один путь» призвана обеспечить Китаю конкурентные преимущества в мировой торговле.

По-настоящему новым и действительно масштабным направлением развития Шелкового пути стало создание трансконтинентальных маршрутов из Китая в Европу. При этом решаются как геополитические, так и военные задачи, такие как налаживание сухопутных путей доставки товаров, в первую очередь нефти, в обход Малаккского пролива, что политически ненадежно в условиях тре-

> Рис. 3. Резервуары для хранения СПГ на проекте «Ямал СПГ». Фото: <https://quote.rbc.ru/news/article/5c6d26779a7947c5edf5383f>



ний в Южно-Китайском море. Но нельзя недооценивать и чисто экономические факторы: объем торговли между странами ЕС и Китаем составляет свыше 1,5 млрд евро в день [3]. Хотя стоимость рабочей силы в прибрежных провинциях Китая растет, рабочая сила внутри страны по-прежнему относительно дешевая. С 2002 года Китай создает инфраструктуру в рамках государственной программы развития западной периферии. С одной стороны, Китаю необходимо сохранить занятость в строительной сфере, а с другой – экспортировать инфраструктурные решения. При этом очевидно, что одним из приоритетов реализации проекта становится необходимость развития периферийных и отстающих регионов страны. «Один пояс – один путь» можно рассматривать как модель противодействия растущей нестабильности китайской экономики за счет расширения внешних рынков. В этой связи вполне логичными выглядят усилия Пекина по расширению внешних рынков, в том числе путем создания зоны торговли юанем, в которую вошли бы Россия, страны Азиатско-Тихоокеанского региона, Центральной и Южной Азии, Африки, Южной Америки и арабские государства.

В странах Южной Азии исторически торговым станом хребтом является Каракорумское шоссе, которое проходит по древнему маршруту Великого шелкового пути по территории Пакистана. В рамках инициативы «Один пояс – один путь» Китай финансирует строительство глубоководных портов на пакистанском побережье Аравийского моря, которые используются в том числе для доставки углеводородов между нефтегазовыми монархиями Персидского залива и китайской экономики через Каракорум. На рис. 2 представлен один из таких новых портов в Пакистане (город Гвадар), который обеспечивает доступ к Индийскому океану и Персидскому заливу. Этот порт имеет настолько важное торговое и экономическое значение, что его называют «жемчужина» для Китая.

Крупные инфраструктурные проекты в Центральной Азии и Африке должны вовлечь часть промышленных мощностей Китая, с тем чтобы обеспечить КНР доступ к природным ресурсам этих регионов. Кроме того, Китаю требуются новые инвестиционные возможности для расширения своего присутствия в европейских странах.

Планы по расширению внешних рынков показывают, что в будущем Китай сможет расширить свой экономический контроль на огромную территорию – от Юго-Восточной Азии до Закавказья – благодаря реализации проекта «Один пояс – один путь».

Наряду с этим китайская традиция политического управления, главным образом ориентированная на долгосрочное стратегическое планирование, предлагает не только торговую экспансию, но и создание благоприятных внешних условий для развития всех сфер жизни страны. Как справедливо отмечено в [4], залогом такого процветания в конечном счете станет стабильность и экономическое благополучие соседних стран, которые опосредованно будут поддерживать интересы Китая.

Впрочем, Китай не намерен ограничивать свои геополитические притязания только инициативой «Один пояс – один путь». В 2018 году Госсовет КНР опубликовал «Белую книгу» об арктической политике страны [5]. В этом документе Китай объявил в том числе о своем намерении создать морские торговые коридоры с другими странами. Новая инициатива называется «Полярный шелковый путь». Как указано в документе, «Китай намерен разрабатывать нефть, газ, полезные ископаемые и неископаемые виды топлива, а также развивать рыболовство и туризм с арктическими государствами, уважая традиции и культуру коренных народов этого региона и путем принятия мер по охране окружающей среды».

Транспортная конфигурация евразийского Нового шелкового пути

Как сопрягается эта китайская инициатива с планами России по развитию и хозяйственному использованию Северного морского пути (Севморпути)? По мнению российских экспертов, Китай имеет прямую заинтересованность в развитии Севморпути. Сегодня наиболее очевидный интерес – транспортировка сжиженного природного газа (СПГ) в рамках реализации проекта «Ямал СПГ» (рис. 3.), в котором китайские компании владеют почти 30%. Ежегодно китайская компания CNPC планирует транспортировать отсюда – через Севморпуть – около 4 млн т СПГ. Активизации Китая на Севморпути будет способствовать и сотрудничество с компанией «Роснефть» по разработке

в Рис. 4. Станции первой очереди магистрального нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан. Фото с сайта «Транснефть»



шельфовых проектов. К инфраструктурным проектам в транспортной сфере можно также отнести объекты по увеличению пропускной способности трубопроводной системы Восточная Сибирь – Тихий океан (рис. 4).

Китай также будет использовать Севморпуть для транзита грузов в Европу. Путь в нее из Азиатско-Тихоокеанского региона по Севморпути занимал у китайцев около девяти дней, что в два раза меньше, чем маршрут через Суэцкий канал (рис. 5). Несмотря на это, Суэцкий канал и дальше будет оставаться важным звеном транспортной конфигурации евразийского Нового шелкового пути со сложной организацией системы транспортных потоков, примером которой может служить мост через Суэцкий канал (Suez Canal Bridge) – вантовый автомобильный мостовой переход с пролетом 404 м и длиной 3900 м. Он пересекает Суэцкий канал, связывает континенты Африки и Азии и является частью автотрассы Порт-Саид – Исмаилия [6].

Есть основания ожидать значительный рост в направлении активности транзитных перевозок из КНР в страны ЕС [7, 8]. Очевидно, что проект использования Севморпути требует использования специализированного транспорта. Просто направить корабли с Суэцкого канала на Севморпуть нельзя. Но, зная целеустремленность Китая, можно быть уверенными в том, что Севморпуть станет серьезной частью и дополнением «Одного пояса – одного пути» [9]. В этом контексте фраза президента России, сказанная представителям Китая на церемонии погрузки сжиженного газа на заводе «Ямал СПГ»: «Шелковый путь дотянулся до самого Севера. Объединим его с Северным морским путем, и будет то, что нужно, и Северный морской путь сделаем Шелковым» – оказалась, как видим, не только пророческой, но и вполне прагматичной [10].

Однако, видя преимущества использования китайцами Севморпути, в том числе в плане привлечения инвестиций в Россию, а также приобретения услуг российского ледокольного флота, следует иметь в виду и наличие определенных разногласий и рисков. Для России важно сохранить правовой статус Севморпути как национальной транспортной артерии, в то время как другие, в том числе неарктические, государства рассматривают его как сво-



бодную для международного судоходства зону вне пределов 200-мильной российской зоны. В перспективе приобретет серьезное значение и режим природопользования в центральном районе Северного Ледовитого океана. Россия и большинство арктических государств выступают за ограниченный режим.

Вообще использовать арктический маршрут без участия России практически невозможно. Необходима портовая, ремонтная, спасательная инфраструктура. Ледокольный флот России, поддерживаемый – в целях оптимизации маршрутов – российской космической группировкой, может обеспечивать проводки судов.

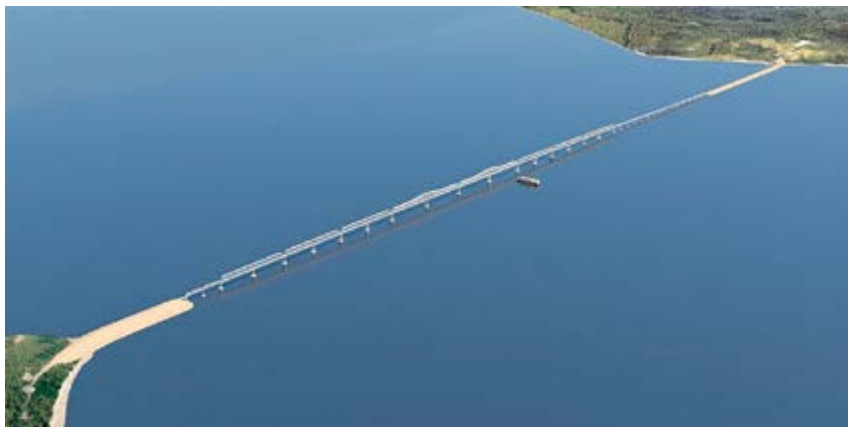
Таким образом, Севморпуть становится все более привлекательным для глобальных транзитных перевозчиков, главным из которых может стать Китай. На одном лишь внутреннем заказе Россия вряд ли сможет окупить затраты на Севморпуть. Иными словами, в проекте «Полярный шелковый путь» у России и Китая есть очевидные взаимодополняющие интересы, которые создают для России больше возможностей, чем рисков или угроз [9].

Планируется, что совместно с китайскими партнерами и другими заинтересованными странами Россия также будет активно участвовать в реализации проекта. Очевидно, что реализация идеи создания пояса экономического развития и взаимовыгодной торговли между азиатскими странами и Европой является свидетельством наступления новой эры взаимной интеграции как на евразийском континенте, так и во всем мире. В направлении реализации этих планов обсуждаются межгосударственные инфраструктурные проекты по строительству моста на Сахалин с переходом пролива Невельского (рис. 6, а, б) [11, 12] и далее в Японию, через южный пролив Лаперуза, пролегающий между Сахалином и островом Хоккайдо. Последний может стать воротами в Северный морской путь для стран АТР.

В связи с этим особое значение будет иметь поддержка широкого спектра существующих и вновь создаваемых интеграционных структур в Евразии, основанная на универсальных правилах, учитывая особенности национальных моделей развития ее государств-участников.

Объединение инициативы «Один пояс – один путь» с Северным морским путем в рамках инфраструктурных

^ Рис. 5. Суэцкий канал. Вантовый мост через Суэцкий канал. Фото: <https://stroyone.com/bridge/cable-stayed-bridge/suez-canal-bridge.html>



^ v Рис. 6. Мост железнодорожной магистрали Селихин – Ныш с переходом пролива Невельского. Фото с сайта: <https://www.todaykhv.ru> (a).

Схема одного из вариантов дизайн-проекта элемента вантового моста через пролив Невельского [11] (б)

проектов стран-партнеров ЕАЭС будут способны создать принципиально новую транспортную конфигурацию Евразийского континента, основными элементами которой могут стать Байкало-Амурская магистраль, Транссибирской магистрали и Северного морского пути [13].

Такое партнерство будет нацелено на выстраивание новых отношений между государствами, и в конечном итоге может привести к изменению политического и экономического ландшафта всего континента, принесет в Евразию процветание и стабильность, что позволит обеспечить населению новое качество жизни. Россия готова не только заниматься торговлей, но и инвестировать в создание совместных предприятий и новых производств на территории стран-партнеров, в развитие промбытовой, маркетинговой и сервисной деятельности. При этом становится очевидным, что для этого потребуются снять ряд инфраструктурных ограничений и создать систему связанных транспортных коридоров. Уникальные возможности России, определяются ее выгодным географическим положением и высокой готовностью к сотрудничеству. Цель Китая – создание разветвленной инфраструктуры между Европой и Азией для поставок китайских товаров на европейский рынок и транспортировки природных ресурсов из соседних стран [14].

Сумеет ли Россия в этих геополитических условиях не утратить свою роль моста между Европой и Азией не только в объективном географическом отношении, но и в качестве адекватного экономического актора в Евразии? Китайские инвестиции позволят построить транспортную сеть как по территории России, так и в обход ее, связав Китай и Юго-Восточную Азию с Европой.

Не снизится ли экономическое и политическое влияние России на важном для ее безопасности постсоветском пространстве, в особенности в Центральной Азии? Здесь появится в скором времени транспортная сеть, которая будет обслуживать прежде всего нужды КНР. Китайские принципы инвестирования известны: от страны-партнера требуются только ресурсы недр и законодательные гарантии, Китай предоставляет инвестиции, оборудование и рабочую силу. То есть не предполагается даже создание новых рабочих мест в странах-реципиентах китайских инвестиций. Ведь именно такие взаимоотношения Китай выстроил в странах Африки и продолжает выстраивать в Латинской Америке.

При этом следует иметь в виду, что национально-государственные интересы России и Китая объективно могут совместно существовать, поскольку не противоречат друг другу, что подтверждается опытом взаимодействия двух стран на протяжении почти 400 лет.

Выводы

В настоящее время около 60% мирового ВВП создается в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Существенная часть мировых транспортных перевозок в этом регионе осуществляется преимущественно морским транспортом, при этом около 80% общей протяженности экономически оптимальных маршрутов из Восточной Азии в Атлантику приходится на российские транспортные сети. Таким образом, значительная часть евразийских грузопотоков (примерно от 1,5 до 2,5 трлн долл.) может быть перенесена на нашу страну. Россия обслуживает не более 5–7% потенциального объема евразийского рынка транспортно-логистических услуг [15].

Развитие российского Дальнего Востока как центра производства, пересечения транспортно-логистических цепочек, образования и науки может стать центральным



элементом стратегии России в деле построения партнерства Большой Евразии. Здесь могли бы быть использованы и возможности китайской инициативы «Один пояс – один путь».

Объединение экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза (ЕАЭС) – один из самых амбициозных проектов в мегарегионе Большой Евразии. Это многоуровневый процесс, важнейшим элементом которого для ЕАЭС должно стать подписание нового торгово-экономического соглашения с Китаем. Цель соглашения – обеспечить комплексное взаимодействие ЕАЭС как субъекта мировой экономики с КНР в вопросах таможенного регулирования и устранения торговых барьеров, а также совершенствования институтов взаимодействия.

Первоочередные задачи России в деле сопряжения ЕАЭС и китайской инициативы «Один пояс – один путь» заключаются, по нашему мнению, в привлечении инвестиций в высокотехнологичные производства с локализацией технологий и местных кадров, в частности в развитие Дальнего Востока. Для баланса интересов следует проводить четкую разграничительную линию между территорией ЕАЭС и территорией, охватываемой китайскими планами (помня, что они частично пересекаются). Важно неизменно подчеркивать, что ЕАЭС – дружественная, но отдельная и самостоятельная часть континента, не входящая в домен китайской инициативы. Цель сопряжения двух проектов – превратить географический фактор из препятствия в преимущество, опираясь на сохраняющуюся культурно-историческую и цивилизационную историческую ментальность.

Литература

1. Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века» [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.mfa.gov.cn/ce/cerus/rus/ggl/t1257296.htm> (дата обращения: 1.02.2022)
2. Меркулов, К. К. Внешняя политика Китая в восприятии зарубежных «мозговых центров»: аналитический обзор за 2019 год // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2020. – № 25(25). – С. 262–264
3. Christiansen, T., Kirchner, E., Wissenbach, U. The European Union and China. Macmillan International Higher Education. – London : Red Globe Press, 2018. – 218 p
4. Ефременко, Д. В. Рождение Большой Евразии // Россия в глобальной политике. – 2016. – № 6 (14). – С. 28–45
5. Шуан, Л. Белая книга по арктической политике Китая – современная стратегия КНР в Арктике // Научный журнал. – 2020. – С. 20201594
6. Suez Canal Bridge [Электронный ресурс]. – URL: <https://stroyone.com/bridge/cable-stayed-bridge/suez-canal-bridge.html> (дата обращения: 31.01.2022)
7. Bersenev, A., Chikilevskaya, M., Rusinov, I. Silk Road Rail Corridors Outlook and Future Perspectives of Development // Procedia Computer Science. – 2020. – N 167. – С. 1080–1087
8. Baniya S., Rocha N., Ruta M. Trade effects of the New Silk Road: A gravity analysis // Journal of Development Economics. – 2020. – N 146. – С. 102467
9. Что даст России китайский Полярный шелковый путь? [Электронный ресурс]. – URL: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/article/46064-cto-dast-rossii-kitayskiy--polyarnyy-shelkovyy-put--> (дата обращения: 6.05.2018)
10. Теплый разговор при –25: президент запустил на Ямале мегапроект [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.vesti.ru/finance/article/1706476> (дата обращения: 1.02.2022)
11. Shestakova, E., Novikov, A., Antonyuk, A., Kurchanov, P. Transport Construction of the Mainland – Sakhalin Island // Lecture Notes in Civil Engineering. – 2020. – Vol. 49. – P. 249–263
12. Инженеры назвали детали проекта железной дороги и моста на Сахалин [Электронный ресурс]. – URL: https://todaykhv.ru/news/economics-and-business/26644/?sphrase_id=2985747 (дата обращения: 3.02.2022)
13. Ревенко, Л. С., Ревенко, Н. С. Сотрудничество стран ЕАЭС с Китаем в сфере транспорта как фактор пространственного развития // Вопросы региональной экономики. – 2020. – № 2. – С. 255–264
14. Eom, G. H. Silk roads again: Revisiting roads connecting Eurasia // Journal of Eurasian Studies. – 2017. – N 1(8). – P. 1–2
15. Топоров, В. Н., Соколов, М. Н. Мифы народов мира: энциклопедия: в 2 т. – Москва : Сов. энциклопедия, 1980–1982. – Т. 2. – С. 291–293

References

- Baniya, S., Rocha, N., & Ruta, M. (2020). Trade effects of the New Silk Road: A gravity analysis. *Journal of Development Economics*, 146, 102467.
- Bersenev, A., Chikilevskaya, M., & Rusinov, I. (2020). Silk Road Rail Corridors Outlook and Future Perspectives of Development. *Procedia Computer Science*, 167, 1080-1087.
- Christiansen, T., Kirchner, E., & Wissenbach, U. (2018). *The European Union and China*. Macmillan International Higher Education. London: Red Globe Press.
- Efremenko, D. V. (2016). The Birth of a Greater Eurasia. *Russia in Global Affairs*, 6(14), 28-45.
- Eom, G. H. (2017). Silk roads again: Revisiting roads connecting Eurasia. *Journal of Eurasian Studies*, 1(8), 1-2.
- Inzheneriy nazvali detail proekta zheleznoi dorogi na Sakhalin [Engineers announced the details of the Sakhalin railway and bridge project] (2020, May 13). Retrieved February 3, 2022, from https://todaykhv.ru/news/economics-and-business/26644/?sphrase_id=2985747
- Kashcheeva, E. (2018, January 29). Chto dast Rossii kitayskii Polyarnyi shelkovyi put? [What would the Chinese Polar Silk Road give to Russia?]. Retrieved May 6, 2018, from <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/article/46064-cto-dast-rossii-kitayskiy--polyarnyy-shelkovyy-put-->.html
- Merkulov, K. K. (2020). China's external policy in the perception of foreign "think tanks": analytical survey for 2019. *China in World and Regional Politics. History and Modernity*, 25(25), 262-264.
- Revenko, L. S., & Revenko, N. S. (2020). Cooperation of the EAEU countries with China in the transport field as a factor of spatial development. *Voprosy regional'noi ekonomiki*, 2, 255-264.
- Shestakova, E., Novikov, A., Antonyuk, A., & Kurchanov, P. (2020). Transport Construction of the Mainland – Sakhalin Island. In *Lecture Notes in Civil Engineering* (Vol. 49, pp. 249-263).
- Shuang, L. (2020). White Paper on China's Arctic Policy – Present Strategy of the PRC in the Arctic. *Scientific Journal*, 20201594.
- Suez Canal Bridge (n.d.). Retrieved January 31, 2022, from <https://stroyone.com/bridge/cable-stayed-bridge/suez-canal-bridge.html>
- Teplyi razgovor pri -25: prezident zapustil na Yamale megaproekt [Warm talk at -25: the president has launched a megaproject on Yama] (2017, December 8). Retrieved February 1, 2022, from <https://www.vesti.ru/finance/article/1706476>
- Toporov, V. N., & Sokolov, M. N. (1980-1982). *Mify narodov mira: entsiklopediya: v 2 t. [Myths of the peoples of the world: encyclopedia: in 2 vols]* (Vol. 2, pp. 291-293). Moscow: Soviet Encyclopedia.
- Videnie i deistvie, napravlennye na prodvizhenie sovmestnogo stroitelstva "Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti i Morskogo Shelkovogo puti XXI veka [Vision and Action to Promote the Joint Construction of the Silk Road Economic Belt and the Sea Silk Road of the 21st Century] (2015, April 23). Retrieved February 1, 2022, from <https://www.mfa.gov.cn/ce/cerus/rus/ggl/t1257296.htm>

Освещается работа международных форумов, проводимых Архитектурным институтом Японии с 2009 года и посвященных экспертному обсуждению и концептуальному проектированию исторических городов в системе Шелкового пути. Рассматриваются итоги форума, который впервые был проведен в России – в Самаре и Москве с параллельно развернутым воркшопом для студентов отечественных и зарубежных вузов. Цель форума – сохранение уникального архитектурного наследия; оценка уроков исторической среды; разработка концепций регенерации и эффективного развития стагнирующих исторических территорий городов Шелкового пути на примере Самары.

Ключевые слова: бинарная стратегия маршрута и городов Шелкового пути; историческое наследие; Архитектурный институт Японии; IX Международный форум в России, Самара – Москва.

The paper covers the work of international forums held by the Architectural Institute of Japan since 2009, which were dedicated to expert discussion and conceptual design of historic cities in the Silk Road system. The article considers the results of the forum, which was first held in Russia (Samara and Moscow) with a parallel workshop for students of domestic and foreign universities. The purpose of the forum is to preserve a unique architectural heritage; to evaluate lessons of the historical environment; to work out the concepts for regeneration and effective development of stagnating historic areas of the Silk Road cities on the example of Samara.

Keywords: binary strategy of the route and Silk road cities; historical heritage; Architectural Institute of Japan; IX International Forum in Russia, Samara - Moscow.

Международные архитектурные форумы в городах Шелкового пути / International architectural forums in the Silk Road cities

текст

Евгения Репина
Московский государственный строительный университет
Сергей Малахов
Московский государственный строительный университет /

text

Eugenia Repina
Moscow State University of Civil Engineering
Sergey Malakhov
Moscow State University of Civil Engineering

Стратегические форумы АИЖ: главный сюжет

Архитектурный институт Японии (АИЖ) более 15 лет являлся инициатором международных конференций и воркшопов, в том числе посвященных программе возрождения исторического наследия городов Шелкового пути. В основе концепции этой программы, в отличие от геополитической стратегии трансконтинентального транспортного маршрута, связывающего Азию и Европу, находится оппозиция и диалог прагматической цели скоростной линейной коммуникации (линейного города) и неспешного, сконцентрированного на культурных ценностях образа жизни исторических поселений, располагающихся вдоль основных маршрутов Шелкового пути. Эти международные мероприятия получили название стратегических форумов, ориентированных на разработку концепций развития городов, обладающих уникальной исторической средой.

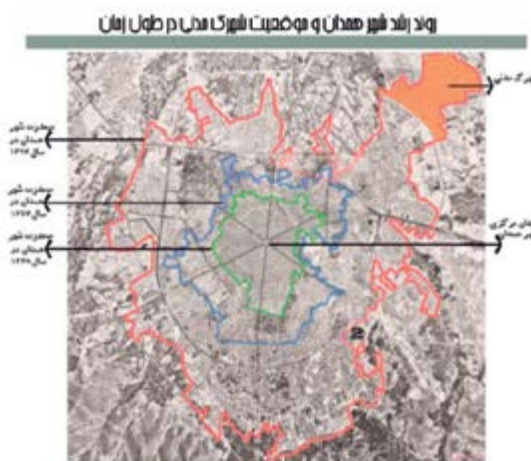
До 2019 года, когда в планы организаторов вмешались обстоятельства пандемии, было проведено 10 форумов в разных городах (рис. 1), ассоциируемых с той или иной ролью в исторических маршрутах Шелкового пути. И хотя официально считается, что первоначальный Шелковый путь закончил свое существование в XIV веке [1], ряд важных геополитических и культурных инициатив в Евразии направлен на возрождение как коммуникативного смысла этого евразийского коридора, так и его исторического названия – Шелковый путь.

Заманчивая перспектива возрождения Шелкового пути образует новые модели сотрудничества, топологически соответствующие присущим историческому маршруту (рис. 2) драматическому сценарию и сценографии длительного путешествия из одного конца света в другой, то есть идее огромной линейной формы, соединяющей в пучок разный опыт передвижения: железнодорожный (медленный и скоростной, пассажирский и грузовой, туристический и деловой), автомобильный, а в недалеком будущем – сверхскоростные типы наземного транспорта, обеспечивающие перемещение грузов и пассажиров по суше из Китая в страны Европы¹ [2].

Однако имеет смысл рассматривать этот сюжет более широко, учитывая необходимость осмысления возникшей дилеммы: если мы понимаем значение стремительного

перемещения в пространстве материка, то, соответственно, антитезой чему-либо сверхскоростному должна быть поставлена миссия сверхнеторопливого. Роль подобной паузы в древности выполнял караван-сарай [3, 4]. Сегодня – это креативное и прогулочное пространство сохранившихся исторических улиц и городов.

Международные форумы архитекторов и градостроителей, инициированные АИЖ, концентрируют внимание на исторических городах как на неотъемлемой части проектируемой модели бинарного диалога двух типов ценностей: Quick Life (быстрая жизнь) и Slow Life («медленная жизнь»). Исторические города – потенциал выживания мирового сообщества на основе культурного сценария и ключевых гуманитарных ценностей. Исторический город, метафорически выражаясь, не должен никуда торопиться: пешеходные улицы, старинные мечети и храмы, караван-сарай и традиционные соседства, библиотеки,



^ Рис. 1. VIII Международный стратегический форум «Стратегия развития городов Шелкового пути» в Хамадане, Иран. Карта расположения ценных традиционных кварталов, ставших предметом концептуальной проработки студентов Университета Бу Али Сина, участников воркшопа (по материалам выступления профессора Ассодалаха Нагги на IX Международном форуме в Самаре в 2017 г.)

1. Новый шелковый путь (НШП, также Евразийский сухопутный мост) – концепция новой панъевразийской (в перспективе – межконтинентальной) транспортной системы, продвигаемой Китаем в сотрудничестве с Казахстаном, Россией и другими странами для перемещения грузов и пассажиров по суше из Китая в страны Европы (<https://ru.wikipedia.org/wiki>).



< Рис. 2. Схема исторических маршрутов Шелкового пути с подключением японского порта Нагасаки и районов к северу от Каспийского моря. Сухопутные маршруты дополнены морскими сообщениями между Азией и Европой. – URL: container-z.com

театры, крепости, уличные кафе, базары, мемориалы – это все то, что требует неспешной и бесцельной прогулки, расслабленного созерцания и прочтения, напоминающего неспешное погружение в страницы старинного манускрипта (рис. 3).

Схематично оппозицию линейного города и исторического можно представить как прямую горизонтальную линию (Транссиб, Новый шелковый путь, скоростная трасса промышленной и коммерческой коммуникации) с поперечными выходами к символам в виде кругов. Линия – это скорость, символ достижения и доставки; круг – это медленное прочтение места, постиндустриальное переосмысление основных ценностей обитания. Такой сценарий проектирования и дискуссий служил доминирующим сюжетом форумов в Хамадане, Самаре, Москве и Табризе, а также и промежуточных воркшопов в Иркутске, Бурсе (деревня Миси) и в Саппоро (деревня Атцута) – в тех актуальных мероприятиях АИД, где рассматривался главный сюжет: стратегия выживания и развития поселений на основе реконструкции и эффективного использования исторического наследия.

IX Международный стратегический форум «Рост городов и сохранение наследия вдоль евразийского коридора – Шелковый Путь». Самарский этап.

IX Международный форум проходил в двух городах: основная часть в Самаре и однодневная конференция в Москве на базе ВШУ. Организационную миссию взял на себя Самарский государственный технический университет (СамГТУ) и факультет дизайна. Ядро оргкомитета составили сотрудники и студенты кафедры инновационного проектирования. К участию были приглашены, кроме российских представителей, политики, урбанисты, архитекторы, студенты и преподаватели из Японии, Китая, Ирана и Франции.

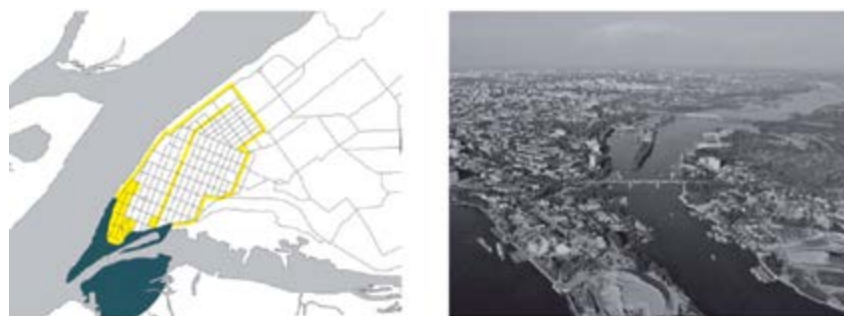
Форум, его самарская часть, был выстроен по принципу «конференция плюс недельный воркшоп». К стандартной программе была добавлена первая в России выставка четырех современных японских архитекторов, работающих в жанре контекстуального подхода к городской среде, применения естественных материалов и инновационных технологий экологического моделирования городской среды. Форум сопровождался серией высту-

< Рис. 3. Исторический город – «медленное пространство» городов Шелкового пути: улочки и монументы Бухары/ – URL: <https://mktravelclub.ru/blogs/> и Хамадана. – URL: <https://turbina.ru/guide/Khamadan-Iran>





> Рис. 6. Общий вид исторической квартальной застройки Самары. Фото из интернет-источников



^ Рис. 5. Историческая часть Самары – система кварталов и улиц, выходящих на берега двух соединяющихся рек – Волги и Самары (архив оргкомитета)

v Рис. 4. Участники и организаторы форума. Фото из архива оргкомитета, 2017



плений известных российских экспертов, специалистов по реконструкции исторического наследия, архитектурной реновации, адвокативному проектированию среды. Программа воркшопа, предложенная оргкомитетом, предусматривала проектную работу шести международных команд, сосредоточивших внимание на нескольких ключевых сюжетах, связанных со сценарием Slow Life: 1) общей стратегии регенерации исторической среды как пространства культуры; 2) концепции реконструкции традиционных дворов и кварталов (общей ткани исторической среды); 3) интеграции исторической среды и распределенного университета; 4) переосмыслении береговых пространств; 5) возрождения активности центральной исторической зоны (района исторической крепости); 6) обобщении и концептуализации уроков исторической среды как методологической основы стратегии регенерации города.

Самара обладает уникальной исторической средой, сформированной в виде прямоугольной сетки кварталов, поделенных на парцеллы (дворы) (рис. 5) В каждом из исторических дворов в течение XIX – XX веков формировались небольшие соседства, сегодня составляющие культурное основание того образа жизни, которое мы называем подлинно городским. Все то, что «небольшое», «неспешное», бесконечно разнообразное, дружелюбное, непредсказуемое и одновременно – в экономическом смысле – эффективное – есть настоящий город, у истоков которого находится историческое наследие [5] (рис. 6, 7).

Разделение участников на проектные команды, решающие свои самостоятельные разделы общей программы, позволило увидеть взаимосвязь функциональных и пространственных паттернов исторической среды внутри общей задачи. Для концептуальной разработки были выбраны четыре ключевых паттерна: 1) квартал – стал целью концептуальной разработки планировочной единицы целостной ткани; 2) улица – на всем своем протяжении – образвала прецедент интеграции повседневной городской жизни и кампуса; 3) площадь была переосмыслена как главное общественное пространство и кульминация мемориальных аспектов; 4) берег и бывшие промзоны послужили прообразом инновационно-



< Рис. 7. Историческая застройка Самары. Общий вид улицы Куйбышева (Дворянской). Фото из интернет-источников

креативных пространств новой границы исторической среды; две команды посвятили время воркшопа проработке теоретических аспектов стратегии. Итого в общем багаже воркшопа было представлено несколько концептуальных разработок, позволивших увидеть в финальной презентации связь экспертной дискуссии форума, включая конференцию в Москве в ВШУ, с непосредственными проектными предложениями мультидисциплинарных проектных коллективов.

Форум проходил с активным участием городской общественности, представителей прессы, администрации города и области. По итогам форума была организована публичная выставка и разработан коллективный меморандум – обращение к губернатору с предложениями сотрудничества проектировщиков, экспертов и власти по дальнейшей разработке стратегии.

Итоги воркшопа

1. Общая стратегия регенерации исторической среды как пространства культуры (куратор Александр Гниломедов). Стратегия регенерации ИС рассматривается в первую очередь именно как «пространство культуры». Экономическая эффективность исторической среды должна происходить из идеи многофункциональности и множественности «мелких» событий и типологий. Этическим и прагматическим императивом этой стратегии является самодостаточность дворовых соседств и последующее развитие междворовых и межквартальных горизонтальных связей. Административные мероприятия и юридическая практика становятся необходимыми встречными и параллельными действиями, обеспечивающими эффективность работы инициативных групп и реализацию проектов-катализаторов (рис. 8)

2. Концепции реконструкции традиционных дворов и кварталов – общей ткани исторической среды.

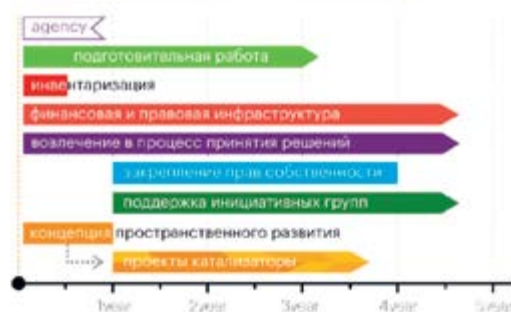
Предложение по реконструкции квартальной застройки разрабатывалось на основе материалов длительной предварительной работы общественной организации «Институт_Города_Самара» (Е. Репина, А. Гниломедов, С. Лашенко). Квартал № 13 явился практической площадкой для проведения эксперимента по самоорганизации жителей квартала.

Из пояснительной записки куратора: «13-й квартал предлагает модель совместного планирования, где иерархия и проектное мышление отошли на второй план, а горизонтальные связи стали инструментом преобразования. Сложившаяся среда уже показывает отдельные независимые парцеллы, которые так или иначе существуют на принципах солидарности. 13-й квартал – пространство взаимодействия разных социальных групп, для которых главной задачей становится использование горизонтальных связей как инструмента преобразования. Мы говорим о модели, в которой вертикальное вмешательство больше не диктует сценарии, в которых социальные группы вычеркиваются из процесса регулирования и планирования территории» (рис. 9, 10).

3. Интеграция исторической среды и распределенного университета (куратор Данияр Юсупов).

Из пояснительной записки куратора: «Современные университетские кампусы – кампусы завтрашнего дня – это не корпуса университетских комплексов, привычных нам с середины минувшего века. Это структура самостоятельно иницилирующих, самоуправляемых компонентов (тематические лаборатории, стартапы и спиноффы), поддерживаемых различными сервисами (фаблабы, принтоффисы, сервисные агентства) и окруженных различными социально-культурными инициативами. Размерность, характер связей, образ самоуправления такой сети во многом схож с тем, как развиваются самоуправляемые города.

СТРАТЕГИЯ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ИСТОРИЧЕСКОЙ СРЕДЫ

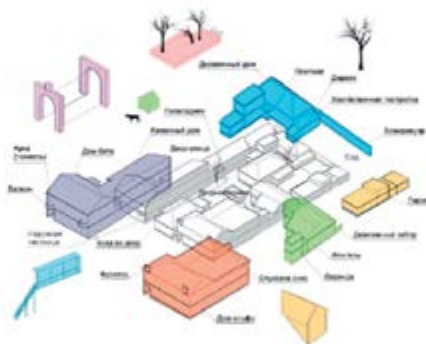


< Рис. 8. Схема параллельных процессов, предусматривающая включение концепций воркшопа форума в качестве «проектов катализаторов» в общей программе пространственного развития исторической среды (материал куратора)

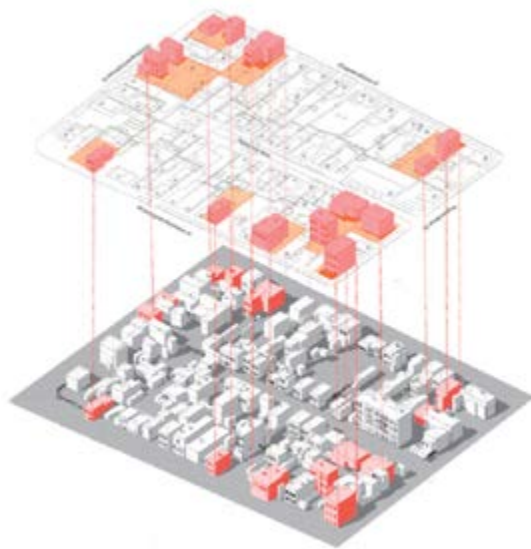
> Рис. 9. Структура и элементы пространственно-функциональной организации самарского двора как основы образования минимального городского сообщества (архив оргкомитета)



САМАРСКИЙ ДВОР - ГЛАВНЫЙ ГЕНОТИП СРЕДЫ



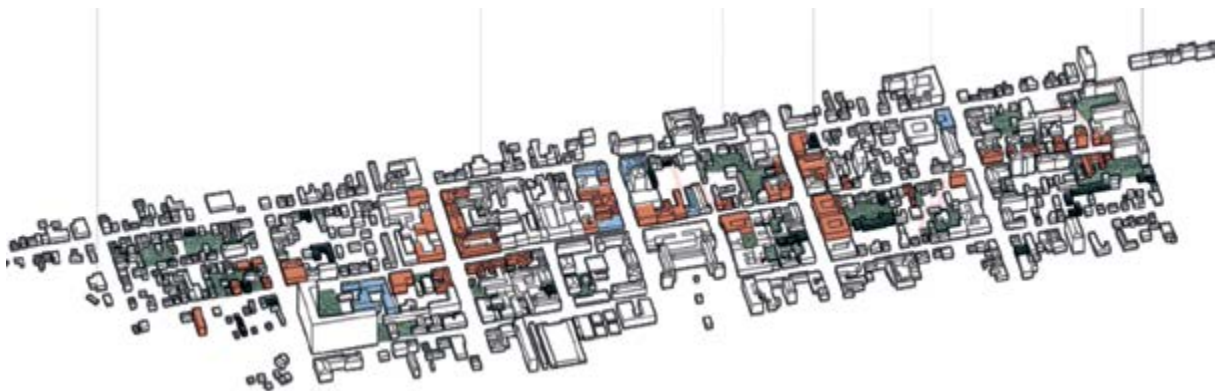
> Рис. 10. Модель, демонстрирующая процесс саморазвития застройки квартала (на примере квартала № 13): уплотнение застройки в габаритах парцелл как следствие самостоятельных инвестиционных проектов жителей (материал куратора)

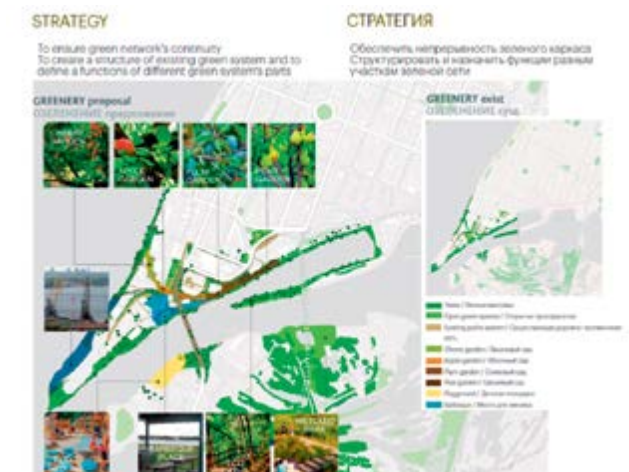


Сеть компонентов распределенного кампуса при использовании различных инструментов (краткосрочная и среднесрочная аренда, временное использование объектов недвижимости, аренда с правом выкупа) удачно интегрируется с социальным и материальным окружением старого центра Самары, что создает потребность в публичных сервисах и разнообразие социально-культурной сферы, новую городскую экономику. На рынке недвижимости в старом центре появляется новый игрок с долгосрочными целями, заинтересованный в поддержке и развитии социально-культурной сферы и историко-культурного наследия. Возникая, укореняясь или со временем пропадая, но возникая вновь в соседних кварталах, распределенный кампус осваивает один за другим фрагменты старого центра (предположительно, не более чем на 15% присутствуя в каждом квартале), развивая при этом функциональные связи между ними. Распределенный кампус – инструмент управляемой джентрификации, приближающий ценность зданий и деятельности в них к цене земли, на которой они расположены» (рис. 11).

4. Переосмысление роли и пространственно-функциональных характеристик береговых пространств (куратор Елена Якунина). Из пояснительной записки куратора: «Проектное предложение заключается в создании системы уникальных пространств, объединен-

> Рис. 11. Последовательный процесс интеграции кампуса объединенного университета с многофункциональной квартальной застройкой улицы Молодогвардейской (Соборной). Распределенный кампус как драйвер городского развития (материал куратора)





^ Рис. 12. Концепция культурного сценария общего берегового пространства старой Самары. Преобразование бывших промышленных территорий – мукомольных фабрик и элеваторов с созданием непрерывного зеленого каркаса и пешеходных пространств (материал куратора)



^ Рис. 13. Концепция единого зеленого пространства усиливается переоборудованием старого автомобильного моста в пешеходный и велосипедный маршрут, соединяющий два берега реки Самары – бывшие промышленные территории (материал куратора)

ных промышленной историей и сконцентрированных по берегам рек. Речь идет о пяти мукомольных комплексах и других индустриальных объектах, расположенных в пешеходной доступности друг от друга на стрелке и другом берегу Самары. На базе заброшенных объектов могут быть созданы культурные и образовательные центры с различными функциями: дизайн, питание, IT, образование, публичные площадки, помещения для выставок, мастерских, арендное жилье, студенческие резиденции. Таким образом, будет создан новый центр двух периферий – исторической части Самары и Заречья, который послужит катализатором развития этой территории (рис. 12). Должны быть созданы взаимосвязанные пешеходные прогулочные пространства на берегах двух рек. Будет важно после введения в эксплуатацию Фрунзенского моста перепрофилировать Старый мост, сделав его удобным для пешеходов и велосипедистов, с одной полосой для транспорта, с ограниченным движением либо вовсе без него. Таким образом, мост усилит связь общественных пространств, станет наиболее комфортным для пешеходов пространством и новой видовой точкой (рис. 13).

Важную роль должен сыграть оптимизированный зеленый каркас береговых территорий. Одно из предложений – создание линейного парка вдоль заброшенных железнодорожных путей с общественными фруктовыми садами. Разные участки получают названия не только по промышленным доминантам, но и по качеству растительности, предложенной ландшафтным проектом. Эти и другие решения позволяют запустить механизм саморазвития территории, изменить имидж стрелки рек как заброшенного наследия, на образ привлекательной и полезной для города среды, вернуть горожанам право на воду».

5. Концепция возрождения активности центральной исторической зоны (района исторической крепости) – Хлебной площади (куратор Ксения Мезенина). Из пояснительной записки куратора: «В основу предложения заложена регенерация района Хлебной площади и воссоздания его образа как точки отсчета Самары (рис. 14). Мы создаем платформу для развития креативных сфер (дизайн, образование, IT-индустрия), сохра-

няя и насыщая историческую ткань города функциями для восстановления памяти места и создания нового центра притяжения. Запускается постепенное развитие территории района Хлебной площади за счет проведения общественных мероприятий, связывающих потенциал архитектурного наследия и пространства площадей, улиц и дворов, что активизирует взаимодействие горожан со средой (сохранить застройку и развить культурный потенциал, повысить статус территории в сознании горожан, привлечь креативные и бизнес-активности, восстановить историческую значимость места).

Механизм осуществления

Механизм реализации заключается во внедрении в среду «катализатора» – культурного объекта, запускающего социальную активность. В нашем проекте это активное пространство, размещенное на территории одного из предприятий. Создаются уникальные суперсовременные пространства (мастерские, дизайн-маркет, фаблаб), которые образуют качественно новый культурный продукт. Они вызывают интерес, к ним стягиваются другие форматы: студенческие лаборатории, сфера обслуживания.

Интерпретация наследия

Одним из главных стал проект археологического музея. Он инициирован в качестве интерактивного маршрута по утраченным историческим объектам. В перспективе возможна реализация проекта павильона на Хлебной площади, в котором можно будет увидеть остатки Самарской крепости и познакомиться с историей самой древней части Самары, узнать о Хлебной площади и культурном слое города, посетить лекции и семинары» (рис. 15).

Выводы

Концепция преобладания линейного скоростного маршрута, ассоциируемого с историческим евразийским коридором – Шелковым путем, в геополитических стратегиях- разработках экономистов и политиков не является единственным вариантом успешного развития социального и географического пространства двух слившихся континентов. Прагматическая стратегия быстрого перемещения грузов и людей нуждается в проектном



^ Рис. 14. Общий вид кварталов, образующих историческое общественное пространство Самары – место бывшей Самарской крепости (архив оргкомитета)



^ Рис. 15. Общий вид Хлебной площади – сценарий восстановления функции и значения центрального общественного пространства исторической среды (материал куратора)

и общекультурном осмыслении с позиции баланса прагматических стратегий и культурных оснований, соответствующих привычному человеческому неспешному мирозерцанию.

Оппозиция двух типов стратегий «построения лучшего мира» – быстрого достижения цели (Quick Life) и медленного образа жизни (Slow Life) совпадает с топологической оппозицией протяженной формы пути, магистрали, линейного города и города как точки остановки, разрыва, сгустка. Город исторический является особой формой медленного бытия, активность внутри которого продуцируется неприятием гигантизма, а апроприацией и порождением огромного количества небольших разнообразных событий.

Международные форумы, иницируемые АИУ, рассматривают исторические города, интегрированные на разных дистанциях с древним караванным путем, как великолепный ресурс гуманистически ориентированного развития, без которого новые скоростные версии Шелкового пути вполне могут оказаться тупиковыми технократическими проектами «будущего без души».

Самарский форум – первая российская площадка, включившая в культурную повестку страны и архитектурного сообщества работу экспертов, прибывших из тех самых мест, где сохранились первоизданные знаки и знания тех времен, когда идея Шелкового пути была вполне актуальной.

Работа оргкомитета, экспертов и воркшопа, проходившая в обстановке общения и творческого подъема, завершилась разработкой концепций и меморандума, содержащих ясные методологически обоснованные элементы и действия. Выбор базовых паттернов исторической самарской среды подтвердил необходимость встречного движения организационных инициатив и запускающих проектов, в роли которых теперь могут выступить концепции, предложенные в международных междисциплинарных командах воркшопа.

Идея «медленной составляющей» Шелкового пути, опирающаяся на фактор исторического наследия его городов, получит подтверждение через поддержание городских соседств и регенерацию традиционной квартално-дворовой системы исторической среды,

единство распределенного университетского кампуса и многофункциональной материи пешеходной улицы и примыкающих к ней дворов, культурно-экологическую реконструкцию берегов и бывших промзон, через перестройку сценария застройки и культурной активности центральных общественных мест, образующих ту самую площадь, где случилось основание города и находилась городская крепость.

Литература

1. Мамлева, Л. А. Становление великого Шелкового пути [Электронный ресурс]. – URL: https://www.krugosvet.ru/enc/istoriya/VELIKI_SHELKOVI_PUT.html (дата обращения: 20.02.2022)
2. Ван, П., Ли, Е., Пимоненко, М. М. Транспортная и логистическая составляющие проекта «Шелковый путь» // Транспорт РФ. – 2016. – № 2–3. – С. 31–35
3. Радкевич, В. А. Великий Шелковый путь. – Москва : Агропромиздат, 1990. – 239 с.
4. Ахметшин, Н. Х. Тайны Шелкового Пути. – Москва : Вече, 2002. – 416 с.
5. Malakhov, S. A., Repina, E. A. Historical environment experience as a megapolis regeneration strategy [Электронный ресурс]. – URL: https://www.researchgate.net/publication/340740431_Historical_environment_experience_as_a_megapolis_regeneration_strategy (дата обращения: 20.02.2022)

References

- Akhmetshin, N. H. (2002). Tainy Shelkovogo Puti [Secrets of the Silk Road]. Moscow: Veche.
- Malakhov, S. A., & Repina, E. A. (2020). Historical environment experience as a megapolis regeneration strategy. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering 775(1):012026. DOI:10.1088/1757-899X/775/1/012026
- Mamleva, L. A. (n.d.). Stanovlenie velikogo Shelkovogo puti [Formation of the Great Silk Road]. Retrieved February 20, 2022, from https://www.krugosvet.ru/enc/istoriya/VELIKI_SHELKOVI_PUT.html
- Panyi, V., Etau, L., & Pimonenko, M. M. (2016). Transportation and logistics components of the “Silk Road” project. Transport Rossijskoi Federatsii, 2-3(63-64), 31-35. Retrieved February 20, 2022, from <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=26293035>
- Radkevich, V. A. (1990). Velikiy Shelkovyi put [The Great Silk Road]. Moscow: Agropromizdat.

Строительство Транссиба стало одним из крупнейших событий в истории развития Российской империи, СССР и всего континента. Пользуясь терминологией нэровцев, мы можем назвать магистраль Руслом, стволем дерева, по которому движутся питающие его соки. С появлением Транссиба города и целые регионы империи получили импульс к развитию и объединению. История Транссиба – это история того, как один крупномасштабный проект кардинально увеличил линейность целой огромной страны.

Стремительные темпы развития Забайкалья и его новой столицы – Читы с приходом Транссиба на стыке веков являются ярким примером стимулирующего воздействия линейности на рост городов. А история строительства Харбина – столицы КВЖД – показывает, как участие зарубежных (русских) архитекторов влияет на облик города – важного узла в системе линейных связей между странами.

ЕГ

транссиб как импульс развития / transsib as an impetus

Construction of the Trans-Siberian Railway (Transsib) was one of the greatest events in the history of development of the Russian Empire, the USSR and the whole continent. Using the terminology of the NER, we can call the main line a riverbed or a tree trunk, through which flows the feeding sap. With the advent of the Transsib the cities and the whole regions of the empire got an impulse for development and unification. The history of the Transsib tells us how one large-scale project dramatically increased the linearity of the whole vast country.

The rapid pace of development of Transbaikalia and its new capital, Chita, with the arrival of the Trans-Siberian Railway at the turn of the century is a vivid example of the stimulating effect of linearity on urban growth. And the history of building of Harbin, the capital of Chinese Eastern Railway, shows how participation of foreign (Russian) architects influences the appearance of the city, an important junction in the system of linear communications between countries.

Elena Grigoryeva

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 21-18-00281. / Acknowledgements: The study was supported by a grant from the Russian Science Foundation No. 21-18-00281.

Рассматриваются ранее неизвестные историко-архитектурной науке страницы творческой биографии русского архитектора, гражданского инженера, техника-строителя профессора архитектуры М. Ю. Арнольда. Приводятся краткие исторические сведения об основных этапах и результатах его профессиональной и научно-педагогической деятельности в центральной части страны. На основе архивных данных и материалов натурных обследований, полученных автором в 2021 году в ходе научной экспедиции по городам Дальнего Востока, Забайкалья и Якутии, представлена полная картина деятельности М. Ю. Арнольда в Чите в конце XIX века.

Ключевые слова: Строительное училище; Санкт-Петербург; Чита; архитектура; М. Ю. Арнольд. /

The article reveals pages of creative biography of the Russian architect, civil engineer, building technician, professor of architecture M. Yu. Arnold, which were previously unknown to the historical and architectural science. The article provides brief historical information on the main stages and results of his professional and scientific-pedagogical activities in the central part of the country. On the basis of archival data and field study materials obtained by the author in 2021 during his scientific expedition to the cities of the Far East, Transbaikalia and Yakutia, the full picture of M. Yu. Arnold's activity in Chita in the late 19th century is presented.

Keywords: Construction School; St. Petersburg; Chita; architecture; M. Yu. Arnold

Творческая деятельность гражданского инженера Максимилиана Арнольда в Чите / Creative activity of civil engineer Maximilian Arnold in Chita

текст
Михаил Базилевич
Тихоокеанский государственный университет /
text
Mikhail Bazilevich
Pacific National University

В истории архитектуры российских регионов важное место занимает изучение творческой деятельности отдельных зодчих, работавших на восточных окраинах страны во второй половине XIX – начале XX века. Зная архитектурные школы, к которым они принадлежали, творческую базу и географию их профессиональной деятельности, можно более точно определить стилистические истоки региональной архитектуры. В то время необходимость создания транспортной инфраструктуры, строительства новых городов и поселений и их дальнейшего архитектурного и инженерного обустройства требовали привлечения в отдаленные регионы большого числа специалистов из Центральной России. Не является исключением и столица Забайкальского края – Чита, где в рассматриваемый период работало немало специалистов, получивших профессиональное образование в архитектурных и инженерных школах Москвы и Санкт-Петербурга.

В рамках данной публикации на основе архивных материалов и результатов натурных обследований рассмотрим творческую и профессиональную деятельность одного из представителей петербургской архитектурно-инженерной школы – Максимилиана Юрьевича (Георгиевича) Арнольда.

Настоящая работа выполнена с опорой на ряд научных и научно-популярных трудов российских исследователей, посвященных изучению архитектурного и инженерного

образования в России, а также истории и особенностям развития регионального зодчества.

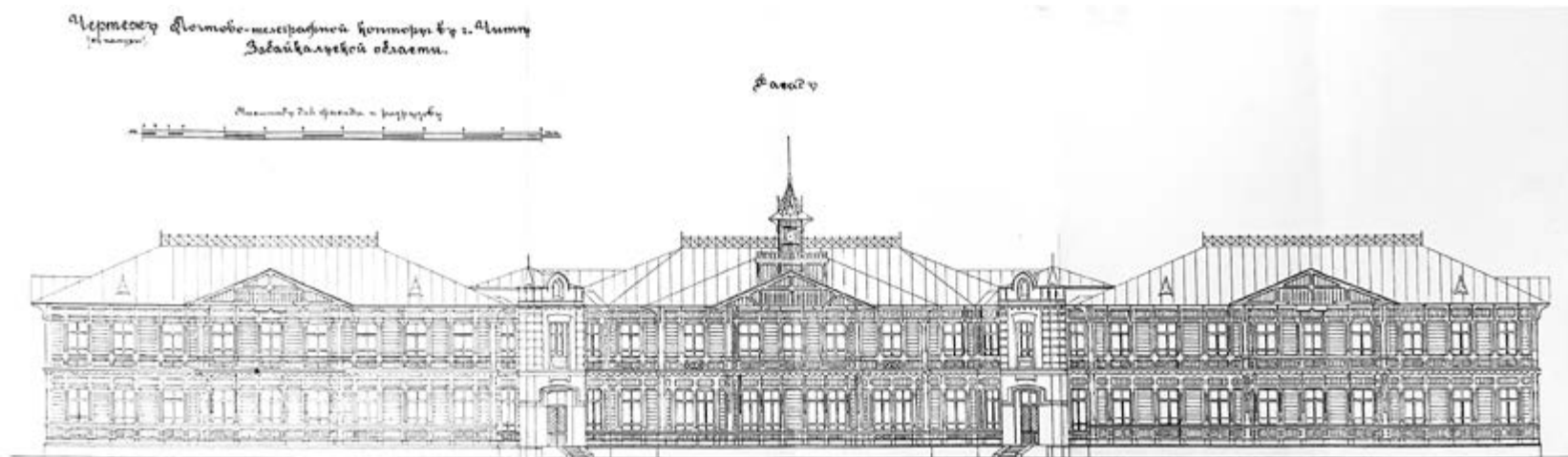
В работах О. В. Богдановой [1, 2] рассматривается история создания и развития петербургского Строительного училища (позже Институт гражданских инженеров) – одного из главных центров по подготовке инженерных кадров для российских регионов. Творческо-профессиональная деятельность архитекторов, художников и инженеров на восточных окраинах России освещается в научных публикациях и монографиях Н. П. Крадина, А. П. Ивановой, Е. М. Базилевича, А. А. Кима, Д. С. Целуйко, а также в работах автора данной статьи [3–9]. Книги забайкальских историков В. Ф. Немерова [10, 11] и В. Г. Лобанова [12] дают подробное представление о геополитических, экономических и социальных процессах, происходивших в регионе и его столице – Чите – в дореволюционный период.

Детали творческой биографии М. Ю. Арнольда представлены в работах Г. В. Барановского [13], А. И. Попова [14], В. Г. Залесова [15], где авторы приводят исторические сведения, касающиеся его обучения в Строительном училище и профессиональной деятельности в Москве, Нижнем Новгороде, Красноярске и Томске. В то же время забайкальский период творческой деятельности М. Ю. Арнольда до сих пор оставался вне зоны внимания исследователей. Отсутствуют работы, посвященные его



> Рис. 2. Здание почтово-телеграфной конторы в Чите, 1893. Архитектор М. Арнольд. Современное состояние. Вид со стороны ул. Бутина





^ Рис. 1. Проект здания почтово-телеграфной конторы в Чите, 1893. Архитектор М. Арнольд [16]

деятельности в Чите, вследствие чего данная проблема требует более детального изучения.

Максимилиан Юрьевич Арнольд родился в 1838 году в Тамбовской губернии в семье обер-офицера. Профессиональное образование получил в Строительном училище Главного управления Министерства путей сообщения, которое окончил в 1856 году в звании архитекторского помощника [13]. В том же году М. Ю. Арнольд был командирован в Нижегородскую губернию для проведения изысканий по прокладке железной дороги между Волгой и Доном, где работал в составе строительно-дорожной комиссии. В 1857 году по возвращении в Петербург он был зачислен в Главное строительное управление Министерства внутренних дел. В составе рабочей группы под руководством К. А. Тона принимал участие в работах по сооружению нового шпиля колокольни Петропавловского собора [3]. Была выполнена замена деревянных стропил шпиля на металлические, после чего высота этого знаменитого собора увеличилась на 10,5 метров.

В дальнейшем М. Ю. Арнольд трудился в управлении строительной и дорожной частью Нижегородской губернии, в первом окружном управлении техническо-строительного комитета Министерства внутренних дел, где принимал экзамены у будущих техников-строителей. В 1860-е годы он занимался строительством ряда зданий для Московско-Курской железной дороги. Известно, что по его проекту в 1861 году в Москве было построено деревянное здание Нижегородского вокзала [14].

С 1872 года М. Ю. Арнольд преподавал историю архитектуры в Строительном училище и Инженерной академии Санкт-Петербурга, а спустя год за достижения в научной деятельности был удостоен звания инженера-архитектора. В годы Русско-турецкой войны М. Ю. Арнольд занимался строительством различных объектов для общества Красного Креста. В 1880 году по рекомендации академика Императорской академии художеств А. К. Бруни был направлен в Сибирь, где принял участие в строительстве здания Томского университета [15]. В 1883–1884 годах продолжая службу в Министерстве внутренних дел, М. Ю. Арнольд занимал пост городского архитектора Красноярска, после чего был переведен в Забайкальский край.

Проживая в Чите, М. Ю. Арнольд работал в Забайкальской казенной палате, сначала в должности младшего архитектора, а затем – заведующим вторым отделением. С 1888 года М. Ю. Арнольд занимал пост читинского городского архитектора. В ходе исследования установлено, что в столице Забайкалья по его проектам построены здание почто-телеграфной конторы и комплекс сооружений акцизного управления и винной монополии. Остановимся на них подробнее.

Здание почтово-телеграфной конторы (рис. 1–3) было построено в 1893 году. Это рубленое из крупного бруса и обшито тесом сооружение занимает в границах улиц Ленина, Анохина и Бутина участок протяженностью 78 и шириной 31 метр. Комплекс состоит из пяти частей – трех равноценных деревянных корпусов и двух каменных объемов-вставок, соединяющих деревянные части. Центральный объем украшает шатровая башенка. Входы в здание расположены в каменных объемах. Нависающий карниз поддерживается кронштейнами и обрамляет здание по всему периметру. Подкарнизная часть декорирована поясом пропиленной резьбы геометрического рисунка, в котором полукружия чередуются с треугольниками. Большой интерес представляют сдвоенные окна на первом этаже с равными интервалами по всему фасаду. Окна второго этажа одинарные. Примечательно, что это здание стало одним из немногих архитектурных объектов



в Рис. 3. Здание почтово-телеграфной конторы в Чите, 1893. Архитектор М. Арнольд. Современное состояние. Вид со двора





^ Рис. 4. План комплекса сооружений акцизного управления и винной монополии, 1907 г. Архитектор М. Арнольд



^ Рис. 5. Здание главного производственного корпуса комплекса сооружений акцизного управления и винной монополии, 1907 г. Архитектор М. Арнольд. Современное состояние

Сибири, занесенных в каталог памятников деревянного зодчества, изданный в Лондоне в 1907 году.

В 1895 году в здании почтово-телеграфной конторы открылась сберегательная касса, а спустя год – библиотека. В 1925-м в нем был организован кружок радиолюбителей. Между почтамтом и Александро-Невским кафедральным собором была протянута радиоантенна, и начались телефонные переговоры с районами области. Позже была установлена новая аппаратура, что позволило организовать радиосвязь с Хабаровском и Москвой. Здание до сих пор используется по первоначальному назначению и включено в реестр памятников архитектуры как объект регионального значения.

Проект комплекса сооружений акцизного управления и винной монополии (рис. 4–6) был составлен М. Арнольдом еще в конце XIX века, а строительство его проходило в 1904–1907 годах, уже после смерти архитектора. Комплекс занимает квартал между улицами Костюшко-Григоровича, Богомяккова, Чкалова и Красноармейской и представляет собой стилистически единый ансамбль, выполненный из красного кирпича. В составе комплекса – производственный корпус, два двухэтажных дома, хозяйственные постройки и торговая лавка. Комплекс производственных зданий и в настоящее время используется по первоначальному назначению.

Главный производственный корпус имеет сложный асимметричный объем и расположен в глубине квартала. Трехэтажный объем завершен фризом с аркатурным поясом и полукруглым фронтоном по оси здания в уровне кровли. В оформлении фасада применены кирпичи красного и желтого цветов. В настоящее время комплекс реконструирован, а его корпуса заняты объектами торговли.

М. Ю. Арнольд в Чите известен и как автор деревянной триумфальной арки (рис. 7), построенной к приезду цесаревича, будущего императора Николая II. 23 октября 1890 года Александр III отправил наследника посмотреть мир. В 1890–1891 годах цесаревич совершил свое знаменитое восточное путешествие. Он проплыл из Европы через Индийский океан в Азию, посетив на своем пути Грецию, Египет, Индию, Цейлон (Шри-Ланку), Сиам (Таиланд), Китай и Японию. В завершающей части турне

наследник престола навещал недавно присоединенные восточные уголки Российской империи, которой ему предстояло править. Затем из Владивостока речными и железными дорогами вернулся в Санкт-Петербург. Во всех городах империи к визиту цесаревича были построены триумфальные арки. Не стала исключением и Чита. В 1906 году на заседании Городской думы предлагалось снести арку из-за ее изрядной ветхости, но этого не было сделано. Она простояла до 1922 года.

М. Ю. Арнольд умер в Чите 24 февраля (8 марта) 1897 года. Его профессиональная деятельность в столице Забайкалья является характерным примером работы архитекторов на восточных окраинах Российской империи в дореволюционный период. В то время отсутствие в регионах собственных архитектурных школ способствовало привлечению в отдаленные города специалистов из центральной части страны. Так, получив профессиональное образование в Санкт-Петербурге в одном из главных центров подготовки инженерных кадров – Строительном училище, архитектор более двадцати лет работал в центральной части страны, осуществляя разностороннюю творческо-профессиональную и научно-педагогическую деятельность. Творческое наследие М. Ю. Арнольда в Чите немногочисленно, но сохранившиеся проекты и постройки дают представление о характере развития архитектуры российских провинций рубежа XIX – XX веков.

Литература

1. Богданова, О. В. Теоретический и практический аспекты архитектурной школы Института гражданских инженеров // Изв. высш. учеб. заведений. Строительство. – 2006. – № 2. – С. 84–89
2. Богданова, О. В. К истории развития Строительного училища // Вестник Томск. гос. ун-та. – 2010. – № 337. – С. 82–86
3. Крадин, Н. П., Базилевич, Н. П. Архитекторы и инженеры Дальнего Востока. Творческая деятельность архитекторов и инженеров – выпускников столичных учебных заведений – в Забайкалье, Якутии, Приамурье, Приморье и Китае : монография. – 2-е изд. – Хабаровск: Хабаровская краевая типография, 2020. – 236 с.
4. Bazilevich, M. E., Tceluiko, D. S. IOP Conference 2020. Series: Materials Science and Engineering [Электронный ресурс]. – URL: <https://doi.org/10.1088/1757-899X/753/2/022070>
5. Bazilevich, M. E., Kim, A. A. IOP Conference 2018. Series: Materials



^ Рис. 6. Территория комплекса сооружений акцизного управления и винной монополии, 1907 г. Архитектор М. Арнольд. Современное состояние

Science and Engineering [Электронный ресурс]. – URL: <https://doi.org/10.1088/1757-899X/463/2/022032>

6. Bazilevich, M. E. IOP Conference 2019. Series: Materials Science and Engineering [Электронный ресурс]. – URL: <https://doi.org/10.1088/1757-899X/687/5/055045>

7. Базилевич, М. Е. Ким, А. А. Русские инженеры – строители банков Маньчжурии // Проект Байкал. – 2021. – № 68. – С. 147–151

8. Иванова, А. П., Базилевич, М. Е. Оправдание Никитина // Проект Байкал. – 2021. – № 70. – С. 179–185

9. Базилевич, М. Е. Техник-строитель Леон Иванович Корганов и его архитектурное наследие в Чите [Электронный ресурс] // Архитектон: известия вузов. – 2021. – № 3 (75). – URL: http://archvuz.ru/2021_3/15/ – doi: 10.47055/1990-4126-2021-3(75)-15

10. Немеров, В. Ф. Чита. История. Памятные места. Судьбы. – Чита : Чит. обл. кн. изд-во, 1994. – 103 с.

11. Немеров, В. Ф. Прогулки по старой Чите. – Чита : Экспресс-издательство, 2010. – 332 с.: ил.

12. Лобанов, В. Г. Старая Чита. Документальный рассказ. – Чита : Полиграфсервис, 2001. – 269 с.

13. Барановский, Г. В. Юбилейный сборник сведений о деятельности бывших воспитанников Института гражданских инженеров (Строительного училища). 1842–1892. – Санкт-Петербург : Типо-литография Н. Л. Пентковского, 1893. – С. 13

14. Попов, А. И. Томск – Москва : Госстройиздат, 1959. – С. 70–72

15. Залесов, В. Г. Арнольд Максимилиан Георгиевич // Биограф. словарь архитекторов г. Томска // Вестник ТГАСУ. – 2001. – № 1. – С. 55–63

16. ГАЗК. Ф. 31. Оп. 5. Д. 1667. Л. 1

References

Baranovsky, G. V. (1893). Yubileyniy sbornik svedenii o deyatelnosti byvshikh vospitannikov Instituta grazhdanskikh inzhenerov (Stroitel'nogo uchilishcha). 1842–1892 [Anniversary collection of information about the activities of former students of the Institute of Civil Engineers (Construction School). 1842–1892]. St. Petersburg: Tipo-litografiya N. L. Pentkovskogo.

Bazilevich, E. M. (2019). IOP Conf. Ser.: Mater. Sci. Eng. 687 055045. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/687/5/055045>

Bazilevich, M. E. (2021). Construction technician Leon Ivanovich Koganov and his architectural heritage in Chita. Architecton: news of universities, 3 (75). doi: 10.47055/1990-4126-2021-3(75)-15

Bazilevich, M. E., & Kim, A. A. (2018). IOP Conf. Ser.: Mater. Sci. Eng. 463 022032. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/463/2/022032>

Bazilevich, M., & Kim, A. (2021). Russian engineers – builders of banks in Manchuria. Project Baikal 18(68), 147–151. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.68.1816>

Bazilevich, M. E., & Tseluiko, D. S. (2020). IOP Conf. Ser.: Mater. Sci.

Eng. 753 022070. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/753/2/022070>

Bogdanova, O. V. (2006). Theoretical and practical aspects of the architectural school of the Institute of Civil Engineers. News of higher educational institutions. Construction. Novosibirsk: Novosibirsk State University of Architecture and Civil Engineering (Sibstrin), 2, 84–89.

Bogdanova, O. V. (2010). K istorii razvitiya Stroitel'nogo uchilishcha [On the history of the development of the Construction School]. Bulletin of the Tomsk State University, 337, 82–86.

Ivanova, A., & Bazilevich, M. (2021). Nikitin's acquittal. Project Baikal, 18(70), 179–185. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.70.1911>

Kradin, N. P., & Bazilevich, M. E. (2020). Arkhitektury i inzhenerov Dal'nego Vostoka. Tvorcheskaya deyatelnost' arkhitektorov i inzhenerov – vypusnikov stolichnykh uchebnykh zavedenii – v Zabaikalye, Yakutii, Priamurye, Primorye i Kitae [Architects and engineers of the Far East. Creative activity of architects and engineers – graduates of metropolitan educational institutions – in Transbaikalia, Yakutia, the Amur region, Primorye and China]. Khabarovsk: Khabarovsk Regional Printing House.

Lobanov, V. G. (2001). Staraya Chita. Dokumentalnyi rasskaz [Old Chita. Documentary story]. Chita: Polygraphservice.

Neмеров, V. F. (1994). Chita. Istoriya. Pamyatnye mesta. Sudby [Chita. History. Memorable places. Fates]. Chita: Chita Regional Book Publishing House.

Neмеров, V. F. (2010). Progulki po staroi Chite [Walks in old Chita]. Chita: Express publishing house.

Popov, A. I. (1959). Tomsk. Moscow: Gosstroyizdat.

State Archive of the Trans-Baikal Territory. Fund 31. Inventory 5. File 1667. Page 1.

Zalesov, V. G. (2001). Arnold Maximilian Georgievich. Biographical Dictionary of Tomsk Architects. Vestnik TGASU. Tomsk: Tomsk State University of Architecture and Civil Engineering.





^ Рис. 1. Инженер
Юлий Петрович Жданов
(1877–1940)

Статья посвящена творчеству русского инженера Ю. П. Жданова в Харбине. Выделены объекты, в которых располагались консульские учреждения: нидерландское консульство в особняке Чистякова, консульство Японии в здании Харбинского отделения Южно-Маньчжурской железной дороги и две постройки, по некоторым данным, его авторства – консульство Португалии в особняке Скидельского и резиденция генерального консула Японии. Представлен анализ объемно планировочных и стилистических особенностей этих зданий. Приводится краткий экскурс в историю развития консульских учреждений в Маньчжурии. Прослеживаются этапы присутствия России на Дальнем Востоке и ее влияние. Полученные результаты являются основой для дальнейшего исследования творчества русских архитекторов в городах Маньчжурии (Северо-Восточный Китай) в период первой половины XX века.

Ключевые слова: консульство; архитектура; Харбин; Маньчжурия; Ю. П. Жданов. /

The article is dedicated to the work of the Russian engineer in China, Yuliy Petrovich Zhdanov. The article describes the objects in which consular offices were located, namely: the Dutch consulate in the Chistyakov mansion, the Japanese consulate in the building of the Harbin branch of the South Manchurian Railway, as well as the Portuguese consulate in the Skidelsky mansion and the residence of the Consul General of Japan, which, according to some data, belonged to his authorship. An analysis of the space-planning and stylistic features of these buildings is presented. A short excursus to the history of the development of consular offices in Manchuria is given. The stages of Russia's presence in the Far East and its influence are traced. The results obtained are the basis for further research into the work of Russian architects in the cities of Manchuria (Northeast China) during the first half of the 20th century.

Keywords: consulate; architecture; Harbin; Manchuria; Yu. P. Zhdanov.

Архитектура консульств инженера Юлия Жданова / The architecture of the consulates designed by engineer Yuliy Zhdanov

текст

Татьяна Смольянинова
Тихоокеанский государственный университет /
text
Tatiana Smolianinova
Pacific National University

В настоящее время интерес исследователей к творчеству русских архитекторов и инженеров на Дальнем Востоке заметно возрос [1]. Отдельный интерес в рамках этой темы вызывает наследие русских архитекторов и инженеров на китайской территории, в частности в русском Харбине [2].

С началом железнодорожного строительства на территории Китая увеличилось количество инженеров и архитекторов [3], поступивших на службу на Китайско-Восточную железную дорогу (КВЖД) [4]. В их задачи входило не только железнодорожное строительство и создание инфраструктуры, обеспечивающей ее эксплуатацию, но и возведение репрезентативных объектов для крупных и мелких торговых фирм и корпораций, а также правительственных и консульских учреждений. Особенно актуальным вопрос о размещении консульских учреждений стал с появлением первых открытых городов (1907 г.), это привело к быстрому увеличению количества консульских учреждений на территории Маньчжурии. Можно сказать, что период конца XIX – начала XX века ознаменовал проникновение западной архитектуры на территорию закрытой и мало заселенной Маньчжурии [5]. Такие здания впоследствии стали уникальными архитектурными объектами и ансамблями. В целом и сегодня можно отметить их влияние на современную архитектуру городов. Современные объекты все еще «оглядываются» на эклектичную уникальность и живописность исторических зданий, ставших архитектурными доминантами и точками культурного притяжения как одни из звеньев туристических маршрутов Харбина. В статье в качестве примеров таких объектов представлены здания консульских учреждений Харбина, построенные по проектам инженера Юлия Петровича Жданова.

Первые архитекторы и гражданские инженеры прибыли в Харбин для строительства новой железнодорожной сети КВЖД, выполняли изыскательские и строительные работы. Титаническим трудом они превратили китайскую деревушку на берегу реки Сунгари в крупный административный русский город. В этот период (1900–1910 гг.) приезжавшие специалисты использовали новую, столичную стилистику, тем самым внося заметный вклад в формирование таких стилистических направлений,

как эклектика и северный модерн. Многие архитекторы и инженеры после завершения строительства железной дороги оставались в Маньчжурии и продолжали свою деятельность в области гражданского строительства. Так город начал застраиваться выразительными зданиями и ансамблями, сохранившимися до наших дней. Их авторами были русские архитекторы и инженеры М. А. Трояновский, А. К. Левтеев, В. К. Вельс, М. М. Осколков, К. Х. Денисов, П. С. Свиридов, М. А. Бакич, С. А. Венсан, Б. М. Тустановский, К. К. Иокиш, И. И. Обломиевский, М. М. Осколков, В. А. Рассушин и др.

Среди них хочется отметить потомственного инженера Юлия Петровича Жданова (рис. 1), родившегося в Екатеринодаре (ныне Краснодар) 21 ноября 1877 года. Решив идти по стопам отца, он сначала окончил Псковское реальное училище, а затем, в 1903 году, Институт гражданских инженеров в Санкт-Петербурге.

Перспективный 26-летний выпускник Ю. П. Жданов был направлен на службу в МИД Российской империи, а в скором времени командирован в харбинский отдел службы пути управления Китайско-Восточной железной дороги [6]. Вскоре к нему приехала супруга Людмила Рудольфовна, после чего его работа и жизнь стали тесно связаны с Харбином, что нашло отражение в творчестве Ю. П. Жданова. Деятельность инженера началась с заведования строительством и эксплуатацией здания Управления КВЖД, в том числе и здания железнодорожного собрания в Новом городе (район Харбина). По заказу в 1905 году Жданов начал разрабатывать проект церкви Покрова Святой Богородицы. Однако ее строительство было начато лишь в 1930 году, чертежи церкви были дополнены С. С. Бруевичем (рис. 2).

Уже в 1906 году Ю. П. Жданов получил должность помощника руководителя строительством Харбина, а в 1914-м стал начальником Харбинского участка железной дороги, параллельно выполняя множество частных заказов. Несмотря на занятость и большой объем работы по надзору и созданию дорожно-транспортной инфраструктуры города (мощения, прокладка водопровода), он одновременно продолжал свою работу в России. Его проекты и профессиональные компетенции были востребованы, что нашло подтверждение в творческом союзе

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 21-18-00281, <https://rscf.ru/project/21-18-00281/>
Acknowledgements:
The study was supported by a grant from the Russian Science Foundation No. 21-18-00281, <https://rscf.ru/project/21-18-00281/>



^ Рис. 2. Покровская церковь. Проект – 1905 г., постройка – 1930 г. Фото автора



^ Рис. 3. Японская гимназия. 1915 г.

с техником Н. С. Нестеровым: они получили первое место в конкурсе на проектирование здания Управления Владикавказской железной дороги в Нахичевани. Он также участвовал в строительстве железнодорожного вокзала во Владивостоке. В проектной деятельности также хочется отметить постройку здания японской гимназии (рис. 3), отмеченную премией японского императора, что говорит о признании Жданова не только в России, но и в Японии.

Революцию Ю. П. Жданов встретил в Харбине, после чего принял решение всю оставшуюся жизнь провести в уже обжитом месте. Харбин стал его родным домом, вклад в развитие и строительство которого он вносил лично. Увольнение с КВЖД в 1926 году открыло для него новые перспективы: он продолжил свой творческий путь в качестве председателя строительной комиссии в городском управлении Харбина, а также служил главным инженером поселкового управления (1926–1931 гг.).

В период существования Маньчжоу-Го Жданов не только сохранил свое положение, но и был приглашен в качестве консультанта как один из первых архитекторов города. На него была возложена одна из самых сложных задач в создании Великого Харбина, включающего все его пригороды. Он отвечал за предпроектное обследование городских территорий и его ресурсов. Также, ввиду его компетентности и высокого уровня профессионализма, он проводил анализ всех эскизных проектных предложений развития генерального плана с выявлением его перспектив. Результаты его исследования послужили основой для развития новой планировочной структуры города.

В 1940 году Ю. П. Жданов скончался. Он был похоронен на закрытом старом кладбище Харбина, недалеко от Покровской церкви. В память о его творчестве сохранились постройки, которые можно наблюдать на китайских улицах некогда русского города.

Творческая деятельность Жданова преимущественно связана с Харбином. При его строительстве администрация преследовала цель максимального освоения территории под застройку. Основными объектами были жилые и административные здания, из числа которых выделяются частные особняки. Акценты влияния менялись

относительно быстро, харбинские архитекторы последовательно обслуживали различные режимы, адаптируя по мере надобности удачно найденные творческие приемы. Многие объекты строились и перестраивались десятилетиями, поэтому одно и то же здание часто несет следы различных периодов.

В своей практике Жданов занимался выполнением частных проектов, в которых отмечается мастерство и индивидуальный творческий подход. Так, одним из самых выразительных зданий, построенных им, является здание торгового чайного дома для семьи И. Ф. Чистякова (рис. 8). По его проектам также построены японская гимназия, доходный дом Б. Д. Мееровича (рис. 4), дом Н. В. Водянского, особняк Сеодзи, Харбинское отделение Южно-Монгольской железной дороги и японского консульства (рис. 9), японско-китайский клуб (рис. 5), Покровская церковь, соборная мечеть (рис. 6), городская библиотека (рис. 7). По некоторым данным, его авторству приписывают такие объекты, как особняк Скидельского [7] (рис. 10) и резиденция генерального консула Японии (рис. 11) [7, 8], по другим же данным, автор – С. А. Венсан [9, 10].

Архитектурные объекты, выполненные по проектам Жданова, отличались своей презентабельностью и выгодным положением в городской застройке, поскольку в роли заказчиков выступали богатые и влиятельные люди. Часть этих построек имела коммерческую функцию, что приводило к частой смене владельцев. Так, некоторые объекты стали привлекательными для размещения консульских учреждений.

Здание нидерландского консульства – сохранившаяся выразительная постройка, выполненная подрядчиком А. Г. Глебовым по проекту Ю. П. Жданова [9] для семьи дальневосточного чаоторговца и коммерческого советника Ильи Федоровича Чистякова (рис. 8). Здание расположено на углу улиц Хунцзюнь (бывший Вокзальный проспект) и Цзяньчжу (бывшая Строительная) недалеко от железнодорожного вокзала. Датой начала строительства считается 1912 год, завершены же строительные работы были лишь в 1921 году. По проекту на первом этаже размещались торговые залы и складские помещения чайного торгового дома, на втором – жилые. В период с 1926



^ Рис. 4. Доходный дом Б. Д. Мееровича. 1921 г. Фото автора



^ Рис. 5. Японо-китайский клуб. 1928 г. Фото автора



^ Рис. 6. Соборная мечеть. 1922–1931 гг.

по 1942 год в части здания, взятой в аренду, размещалось консульство Нидерландов. Ныне здание не изменило свою функцию, и по сей день в нем находится множество магазинчиков.

Двухэтажное Г-образное в плане здание фиксирует композиционную ось цилиндрическим угловым объемом, завершенным остекленным куполом в форме параболоида со шпилем на вершине. Угловой объем усложнен многоярусным карнизом и опоясывающим балконом на уровне второго этажа, ограждение которого выполнено из металла. Такое решение для харбинской архитектуры было в новинку, можно проследить модную тенденцию использования панорамного остекления, в частности остекленных куполов, характерных для периода модерна. Вертикальный акцент становится ориентиром в линейном пространстве Вокзального проспекта, как фокус визуальной среды Харбина.

Из-за долгого периода строительства архитектурное решение объекта получилось сложным, а фасады решены разными архитектурными приемами, но все же выдержаны в едином стилистическом оформлении. Композиционные центры фасадов обозначены ризалитами, в угловой части завершенными треугольными щипцами с диоклетиановыми окнами, оформленными архивольтом. На фасаде со стороны строительной улицы ризалиты имеют высокие стрельчатые аттики со сквозным узким проемом и акцентированы по обе стороны небольшими башенками с высокими шатрами, увенчанными флюгерами. Со стороны вокзального проспекта завершение ризалита выделяется узким четырехскатным шатром с аналогичными башенками. Многоярусность здания решена за счет выступающего межэтажного и завершающего карнизом, ажурного ограждения парапета. Входные группы также были решены различными приемами. Главный входной блок, расположенный в угловой ротонде до реконструкции, был представлен узким входным проемом, повторяющим проем на балконе на уровне второго этажа. Позднее блок был заменен на выступающий объем вторящей входному блоку по улице Строительной. Его композиция представлена проемом, оформленным стрельчатой аркой, в тимпане которой размещено круглое окно с трехлепестковым мотивом в неоготическом стиле. Оконные проемы

многообразны и выразительны. Так, на фасадах преимущественно окна прямоугольного очертания со скругленными верхними углами, что характерно для стилистики модерна. Диоклетиановые окна расположены в полуфронтах, акцентированных высокими башенками, которые фланкируют угловую башню и сочетают в себе приемы неоклассицизма и готической стилистики, что усиливается использованием стрельчатых окон. Здание включает в себя элементы модерна, готики, что создает достаточно эклектичный образ кирпичного стиля с мотивами романтической средневековой архитектуры.

Здание генерального консульства Японии построено в 1924 году, расположено в административном районе Новый город (рис. 9), главным фасадом обращено на улицу Хунцзюнь (бывший Вокзальный проспект). Здание занимает рядовое положение в застройке и находится в одном квартале со зданием нидерландского консульства. Двухэтажная постройка с полуподвальным этажом имеет Г-образное очертание в плане.

В композиции здание образовано трехчастным объемом, в котором выделяются фланкирующие ризалиты. Слегка выдвинутые объемы, завершенные сложными криволинейными аттиками с применением ордерных элементов барочного и неогреческого фронтонов, придают объекту особую романтическую и презентабельность. Оси ризалитов отмечены большими французскими окнами со скругленными балконами, справа – над входом, слева – фиксируют композиционную ось. Выходы на балконы решены глухими деревянными дверьми с небольшим овальным окном и оформлены деревянными треугольными фронтонами. В завершении фронтона левого объема размещены овальное окно «бычий глаз» и картуш с датой постройки сооружения.

Входной блок, расположенный в правом ризалите, имеет горизонтальную сбивку по отношению к основному объему за счет уклона рельефа. Использование близких по значимости главных элементов вызывает противоречивость в архитектурном восприятии объекта. Композиции здания присуща пластическая гармония и ясность, в ней преобладают вертикальные членения за счет использования масштабных полуколонн иониче-

ского ордера в два этажа и пилястр тосканского ордера, что придает зданию масштабность и пафос.

Активно в композиции задействованы оконные проемы, в первом этаже – прямоугольного очертания, оформленные кронштейнами и сандриками, на втором – циркульного, оформление которых представлено архивольтом с лепным замковым камнем и импостами в два этажа тосканского ордера. Подоконное пространство последних решено рельефом балясин. Завершает ризалиты глухой парапет криволинейного очертания, дополненный вазонами, остальное завершающее здание пространство решено парапетными столбиками, между которыми установлено ажурное стальное ограждение.

В плане здание условно разделено на два блока, первый, выходящий на Вокзальный проспект, – главный офисный, второй – в боковом крыле – обслуживавший. Вход в техническую часть осуществляется с дворовой территории. Оба блока в первом этаже объединены

большим вестибюлем и лестницей, ведущей в офисные помещения. Планировочная структура здания отражает офисную функцию и имеет коридорную систему.

Фасады здания гладко оштукатурены, стены первого этажа представлены французским рустом, полуколонны каннелюрованы в нижней трети фуста. Лепной декор, преобладающий в верхней части стены второго этажа и антаблементе, представлен цветочными гирляндами с лентами, медальонами с растительными гирляндами, венками и сандриками – все это придает зданию особую живописность и легкость, присущую стилю необарокко.

В период размещения в здании Харбинского отделения Южно-Маньчжурской железной дороги ионические колонны украшал ныне утраченный логотип ведомства, представленный объемным рельефом лепного декора – эмблемой Гермеса (крылатое колесо). С 1936 года в здании разместилось генеральное консульство Японии, закрывшееся в 1945 году, после окончания Второй миро-



^ Рис. 7. Городская библиотека. 1928–1931 гг. Фото автора



> Рис. 9. Здание генерального консульства Японии. 1924. Фото автора

v Рис. 8. Здание нидерландского консульства в доходном доме Чистякова. 1912–1921. Фото автора. 2013



вой войны. Сейчас здание выполняет административную функцию, в нем располагается отделение Харбинской железной дороги и Хэйлунцзянская внешнеэкономическая торговая компания.

Сохранившаяся **постройка консульства Португалии**, спроектированная Ждановым для бизнесмена Лейба Скидельского в качестве конторы Мулинской угольной компании в 1912 году (рис. 10). В 1921–1933 годы в здании размещалось португальское консульство, позднее здесь был открыт детский сад.

Каменное здание переменной этажности имеет собственный небольшой участок, главным фасадом обращено на улицу Ашихэ (бывшая Ажихейская). Несмотря на компактность здания и прямоугольный план, его пространственное решение основано на сложной композиции объемов и форм. Асимметричная композиция усложнена большим количеством выступающих объемов. Главным композиционным центром служит изящный портик коринфского ордера с треугольным фронтоном, украшенный венком с лентами, что характерно для стилистики классицизма. Его объем закреплен трехчастной компоновкой оконных проемов, где на уровне первого этажа окна также украшает треугольный фронтон с кронштейнами. Второстепенным композиционным элементом служит цилиндрический одноэтажный объем, завершенный куполом.

Лепной декор фасада лаконичен и сдержан, представлен венками, гирляндами, лентами и кронштейнами. Декор аттика, очертания карниза, компоновка и оформление оконных проемов свидетельствуют о влиянии стилистики модерна. Стены здания выполнены в гладкой штукатурке, первый этаж представлен французским рустом, а цоколь выполнен с использованием штукатурки под шубу.

Автором резиденции **генерального консула Японии**, по некоторым источникам, является Ю. П. Жданов, по другим – С. А. Венсан. Особняк построен в 1925 году, объект сохранился в хорошем состоянии и внесен в реестр архитектурных памятников Харбина. Выразительное отдельно стоящее здание располагается на улице Гогэли (бывшая Новоторговая). Компактное двухэтажное здание, визуально воспринимающееся со всех сторон

за счет высокого цоколя и смещения вглубь от красной линии, является репрезентативным дворцовым объектом (рис. 11).

Симметричное по композиции здание на оси зафиксировано приземистым четырехгранным куполом, что визуально акцентирует центричность объекта с развитой входной группой. Портал представлен компактной колоннадой коринфского ордера, пространство над которой решено террасой, а ограждение выполнено в виде столбиков и балясин.

Оконные проемы первого этажа представлены прямоугольным очертанием, второго – полуциркульным, оформленными архивольтом с замковым камнем. Простенки между проемами второго этажа попарно сгруппированы полуколоннами коринфского ордера, в первом этаже – пилястрами. Композицию фасада объединяют горизонтальные членения, представленные поясками, лепным фризом аттика и лепными подоконными филен-

ками. Все это придает зданию изящество со сложной стилистикой, преимущественно выраженной в строгости неоклассицизма с чертами ретроромантизма и необарочных мотивов.

Подводя итоги, можно сказать, что прокладка железнодорожной сети стала катализатором активного развития городов, в которых проявлялось в первую очередь русское и европейское влияние, а также японское, что нашло отражение в архитектуре этого периода. Актуальность исследования архитектуры консульских объектов и творчества русских архитекторов и инженеров представляет большой интерес как часть творческой деятельности русских архитектурных школ на территории Китая. В городах Маньчжурии больше всего консульских учреждений открыто в Харбине.

Консульские учреждения, ввиду отсутствия собственных зданий, размещали свои кабинеты в существующих постройках, выбор их не был случайным. Объекты зани-

в Рис. 10. Здание консульства Португалии. 1912.
Фото автора





< Рис. 11. Резиденция генерального консула Японии. Фото автора

мали выгодное градостроительное положение вблизи основных городских магистралей, отличались архитектурной выразительностью и зачастую были городскими доминантами. Архитектурное наследие потомственного талантливого инженера Ю. П. Жданова, внесшего неоценимый вклад в развитие города, представлено широким спектром стилей. Его постройки сохранились до наших дней, их архитектура значима не только для русского архитектурного наследия, но и для современного Харбина. В рассмотренных проектах зданий сочетаются архитектурные формы и объемы различных стилевых направлений и приемов европейской архитектуры, в основу положены такие стили, как модерн, необарокко, готика, мотивы средневековой архитектуры. Многообразие форм и объемов придает постройкам индивидуальность и неповторимость образов. Первоначальное состояние зданий менялось, некоторые детали были утрачены или видоизменены. В настоящее время все эти объекты и многие другие, построенные русскими архитекторами, находятся под охраной и внесены в реестр памятников архитектурного наследия Харбина.

Литература

1. Крадин, Н. П. Русские инженеры и архитекторы в Китае. – Хабаровск : Хабаровская краевая типография, 2018. – 380 с.
2. Базилевич М., Ким, А. Русские инженеры – строители банков Маньчжурии // Проект Байкал. – 2021. – № 2(68). – С. 147–151
3. Смольянинова, Т. Проекты консульских объектов Казы-Гирея в Харбине // Проект Байкал. – 2021. – № 4 (70). – С. 194–199
4. Bazilevich, M. E., Tceluiko, D. S. The Influence of Professional Activities of Railway Engineers on the Development of Architecture in the Far East at the Turn of the 19th–20th Centuries // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. – 2020. – Vol. 753 (2). – P. 1–7
5. Иванова, А., Глатоленкова, Е., Базилевич, М. Новые земли: конструирование образа родины // Проект Байкал. – 2021. – № 2(68). – С. 134–146
6. ГАХК. Ф. 831. Оп. 2. Д. 29

7. Козыренко, Н. Е., Ян Хунвей, Иванова, А. П. Архитектурное наследие Харбина. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2015. – 564 с.

8. The Condensed Music. Overview of protected constructions in Harbin / ed. Xiaotao Li. – Beijing : China Construction Press, 2005. – 424 p.

9. Крадин, Н. П. Харбин – русская Атлантида. – Хабаровск : Хабаровская краевая типография, 2010. – 368 с.

10. The Architectural Heritage of Modern China, Harbin / ed. Fuhe Zhang. – Beijing : China Building Industry Publishing Co., Ltd., 1992. – 141 p.

References

Bazilevich, M. & Kim, A. A. (2021). Russian engineers—builders of banks in Manchuria. *Project Baikal*, 2(68), 147–151. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.68.1816>

Bazilevich, M. E. & Tceluiko, D. S. (2020). The Influence of Professional Activities of Railway Engineers on the Development of Architecture in the Far East at the Turn of the 19th–20th Centuries. *IOP Conf. Ser.: Mater. Sci. Eng.* 1079, Article 022070. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/753/2/022070>

Ivanova, A., Glatolenkova, E. & Bazilevich, M. New lands: Designing an image of the motherland. *Project Baikal*, 2(68), 134–146. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.68.1815>

Kozyrenko, N. E., Ivanova, A. P. & Yang H. (2015). *Arhitekturnoe nasledie Harbina [Harbin's architectural Heritage]*. Izdatelstvo Tihookeanskogo gosudarstvennogo universiteta.

Kradin, N. P. (2010). *Harbin—russkaya Atlantida [Harbin—Russian Atlantis]*. Khabarovskaya Kraevaya Tipografiya.

Kradin, N. P. (2018). *Russkie inzheneri i arhitektory v Kitae [Russian engineers and architects in China]*. Khabarovskaya kraevaya tipografiya.

Li, X. (Ed.). (2005). *The Condensed Music. Overview of protected constructions in Harbin*. China Construction Press.

Smolianinova T. Projects of consular facilities of Kazy-Girey in Harbin. *Project Baikal*, 4(70), 194–199. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.70.1912>

The State Archive of the Khabarovsk Krai (Collection 831, Inventory 2, File 29), Khabarovsk, Russia.

Zhang, F. (Ed.). (1992). *The Architectural Heritage of Modern China, Harbin*. China Building Industry Publishing Co., Ltd.

Статья посвящена творческой деятельности выпускника Петербургского института гражданских инженеров – Б. М. Тустановского, работавшего в Забайкалье в начале XX века. Приводятся краткие биографические данные, касающиеся основных этапов его профессиональной деятельности на восточных окраинах Российской империи. Рассматриваются сохранившиеся проекты и постройки Б. М. Тустановского, выявленные автором в ходе работы в Государственном архиве Забайкальского края и при натурном изучении памятников архитектуры Забайкалья летом 2021 года.

Ключевые слова: Институт гражданских инженеров; Санкт-Петербург; Забайкалье; архитектура; Б. М. Тустановский. /

The article is devoted to the creative activity of a graduate of the St. Petersburg Institute of Civil Engineers, B. M. Tustanovsky, who worked in Transbaikalia at the beginning of the 20th century. Brief biographical data concerning the main stages of his professional activity in the Eastern outskirts of the Russian Empire are given. The article considers the surviving projects and buildings of B. M. Tustanovsky identified by the author basing on the materials of the State Archive of the Trans-Baikal Territory and during the field study of architectural monuments of the Trans-Baikal Territory in the summer of 2021.

Keywords: Institute of Civil Engineers; St. Petersburg; Transbaikalia; architecture; B. M. Tustanovsky.



^ Рис. 1. Гражданский инженер Б. М. Тустановский

Гражданский инженер Борис Тустановский и его наследие в Забайкалье / Civil engineer Boris Tustanovsky and his legacy in Transbaikalia

Профессиональная деятельность архитекторов и инженеров, работавших на восточных окраинах Российской империи в начале XX века представляет безусловный интерес для историко-архитектурной науки. Строительство Транссибирской железнодорожной магистрали дало мощный импульс развитию городов Дальнего Востока. Появление непрерывного транспортного сообщения с центральной частью страны способствовало активизации в регионе торговли и предпринимательской деятельности, а также увеличению численности его населения. Регламентацией архитектурно-строительной деятельности в то время занимались строительные отделения, входившие в состав административных органов областного управления. Штат строительных отделений состоял из начальника отделения, старшего и двух младших архитекторов.

Примечательно, что звание архитектора в дореволюционной России получали лишь выпускники архитектурных отделений Императорской академии художеств и Московского училища живописи ваяния и зодчества, в то же время занимать соответствующие посты и пользоваться правами архитекторов могли выпускники и других учебных заведений «дававших основательную подготовку по архитектурным работам», в том числе Института гражданских инженеров, ставшего к началу XX века основным центром подготовки высококвалифицированных инженерных кадров для регионов. Учебное заведение давало своим воспитанникам широкий спектр архитектурно-художественных и инженерно-технических знаний, необходимых для успешной профессиональной деятельности в различных областях архитектурно-строительной отрасли. Выпускники института, как правило, поступали на службу в Техническо-строительный комитет Министерства внутренних дел, где и принималось решение о их распределении в тот или иной регион страны. В соответствии с заявленной темой рассмотрим профессиональную биографию гражданского инженера Бориса Мариановича Тустановского.

Фигура Б. М. Тустановского известна, его имя нередко встречается в научной литературе по истории архитектуры Дальнего Востока России и северо-востока Китая [1–3]. Установлен ряд построек, выполненных по его

проектам в Николаевске-на-Амуре и Харбине. Наиболее подробно рассмотрен период творческой деятельности Б. М. Тустановского во время эмиграции в Китае [4, 5]. Тем не менее начальный этап его карьеры до сих пор остается слабо изученным. В результате работы в Государственном архиве Забайкальского края нами были выявлены новые исторические и графические материалы, позволяющие составить полную картину профессиональной деятельности Б. М. Тустановского в Забайкалье в начале XX века.

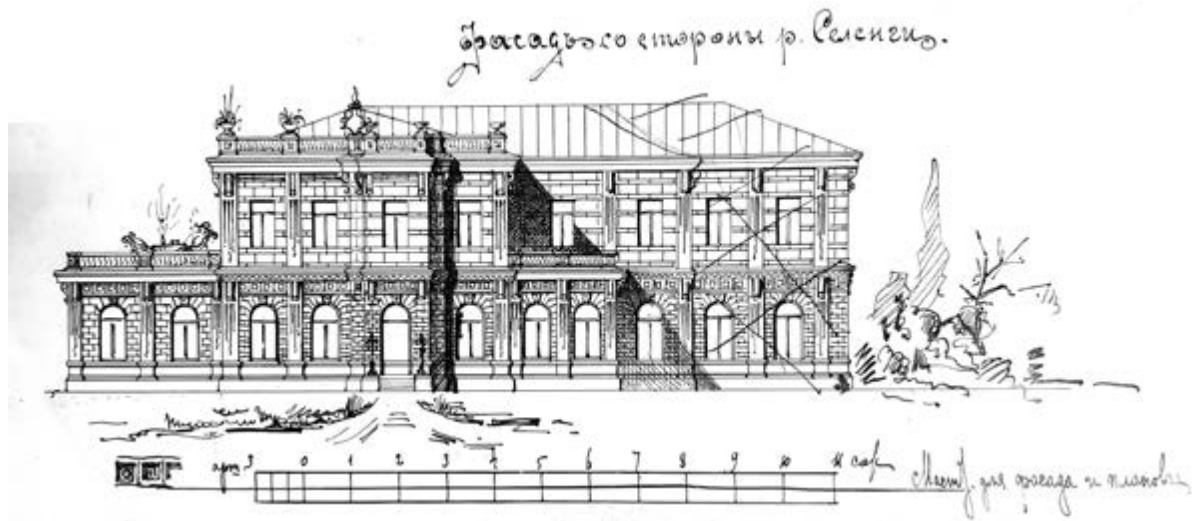
Борис Марианович (Марьянович) Тустановский (рис. 1) родился 11 августа 1878 года в дворянской семье в Тифлисе. Там же в 1896 году окончил классическую гимназию, а затем переехал в Петербург, где поступил в Институт гражданских инженеров [6]. После окончания института Б. М. Тустановский был назначен младшим архитектором строительного отделения Забайкальского областного правления, где проработал пять лет. В 1907 году он был переведен в Приморское областное правление, где занимался преимущественно строительством дорог и выполнял обязанности епархиального архитектора. В 1912 г. он служил в должности приморского областного инженера [7].

В 1912–1913 годах Б. М. Тустановский был городским архитектором Хабаровска, затем переехал в Николаевск-на-Амуре, где работал в комиссии по постройке казарм и офицерских флигелей гарнизона Николаевской крепости. В Николаевске он построил деревянный храм по своему проекту. В конце 1917 года Б. М. Тустановский переехал в Благовещенск, где был назначен начальником инженерной дистанции Амурской области. Из Благовещенска в 1921 году он нелегально перебрался в Харбин «по политическим мотивам». В Харбине первые шесть лет занимался строительными подрядами. Служил в 1927–1931 годах на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД). Разрабатывал новые конструктивные элементы из бетона, опубликовал «Справочник по железобетону для инженеров и техников». По его проекту в Харбине в 1932–1941 годах была построена каменная Благовещенская церковь. В 1943 году жил в Ново-Саманном городке в доме на углу улиц Енисейской и Хабаровской. Дальнейшая его судьба неизвестна [1].

текст
Михаил Базилевич
Тихоокеанский государственный университет /
text
Mikhail Bazilevich
Pacific National University

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 21-18-00281, <https://rscf.ru/project/21-18-00281/>
Acknowledgements: The study was supported by a grant from the Russian Science Foundation No. 21-18-00281, <https://rscf.ru/project/21-18-00281/>

> Рис. 2. Проект здания Верхнеудинского казначейства. Чертеж главного фасада, 1903 [9]



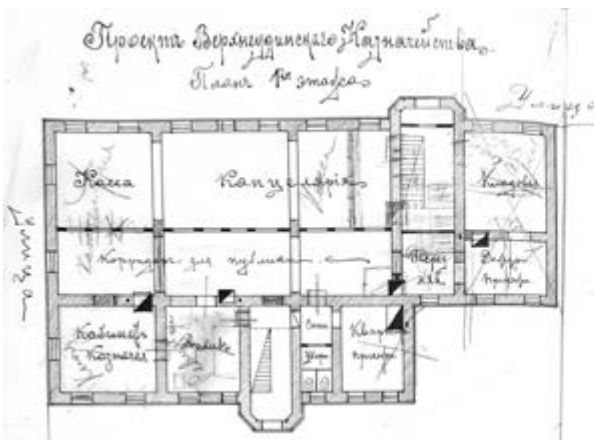
Находясь на службе в строительном отделении Забайкальского областного правления, Б. М. Тустановский выполнял широкий спектр работ, связанных с архитектурным проектированием, составлением технической документации и осуществлением надзора за проведением строительных мероприятий. В ходе исследования установлено, что Б. М. Тустановский разработал ряд проектов жилых и общественных зданий для забайкальских городов, часть которых была реализована.

В Государственном архиве Забайкальского края сохранился проект здания Верхнеудинского казначейства, составленный Б. М. Тустановским в 1903 году (рис. 2, 3). Строительство здания предполагалось на берегу реки Селенги. Проектируемое сооружение переменной этажности выполнено в стилистике неоренессанса и по своей архитектуре напоминает итальянские палаццо, что в целом отражало общероссийские подходы к проектированию зданий финансовых учреждений в дореволюционный период, владельцы которых стремились подчеркнуть стабильность и процветание своих организаций [8]. Чертежи содержат пометки, выполненные представителями городской управы Верхнеудинска, касающиеся вносимых в него корректировок. В частности, на этапе согласования проекта было высказано пожелание умень-

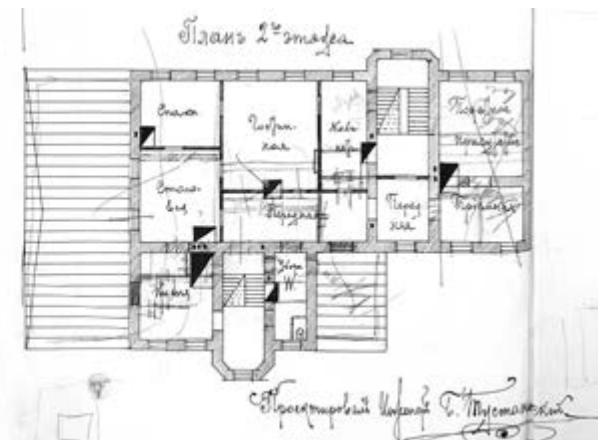
шить объем здания, отказавшись от части технических помещений и комнаты податного присутствия, а также изменить назначение ряда рабочих кабинетов. К сожалению, этот проект так и не был реализован.

В том же году Б. М. Тустановский занимался проектированием и строительством деревянного здания цирка в Чите. До этого представления цирковых трупп, выступавших в столице Забайкалья, проходили в летнем передвижном цирке-шапито с брезентовой крышей. Место расположения нового здания установить не удалось. Предположительно оно находилось в районе Театральной площади (угол Амурской и Иркутской улиц). Сооружение это, однако, простояло не долго. В виду своего небольшого размера оно не могло вместить всех желающих приобщиться к цирковому искусству в таком быстрорастущем городе, как Чита [10]. В 1905 году Городская дума разрешила строительство нового цирка по проекту, разработанному в технической конторе Л. Древновского, на углу улиц Николаевской (Профсоюзной) и Коротковской (Анохина).

В 1906 году Б. М. Тустановский составил проект психиатрической лечебницы на 20 человек, предполагаемой к постройке в окрестностях Читы (рис. 4). Объект находился вблизи казачьей станицы Титовская

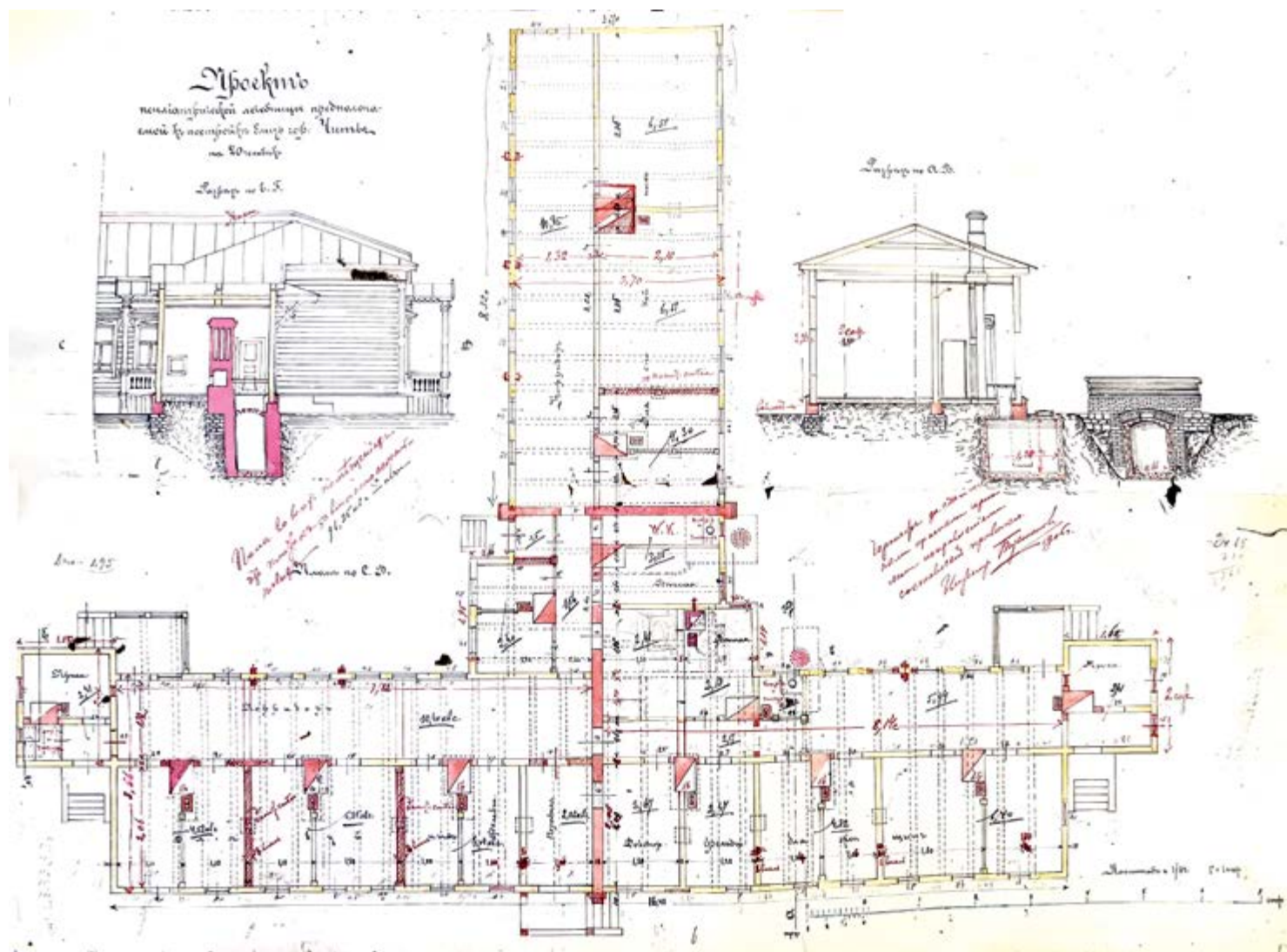


> Рис. 3. Проект здания Верхнеудинского казначейства. Поэтажные планы, 1903 г. [9]

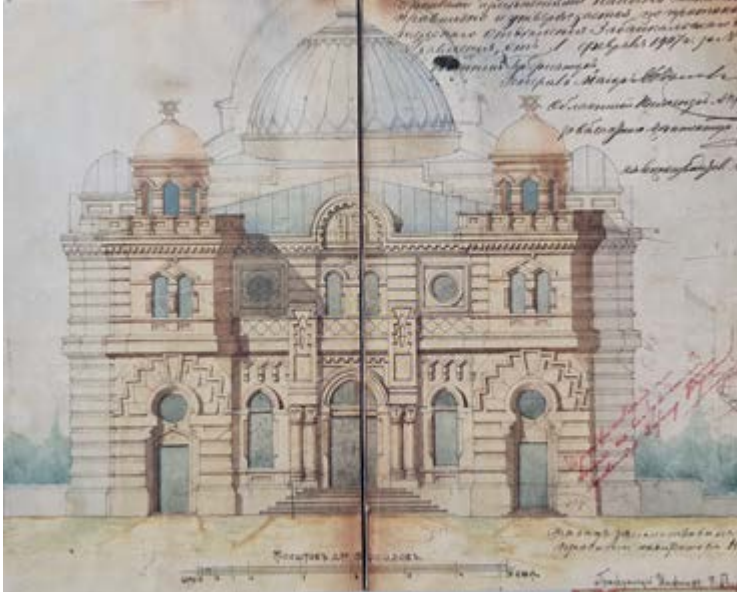


у подножия Титовской сопки, в настоящее время данная территория входит в состав Железнодорожного района Читы. Больница была закрыта в 1918 году. Сохранившийся проект дает представление об облике данного объекта. Одноэтажное Т-образное в плане сооружение со смешанной конструктивной схемой и стропильной кровлей поставлено на каменный фундамент неглубокого заложения. Внешние стены выполнены из круглого бруса и декорированы пропиленной резьбой. Все помещения оборудованы печным отоплением. Архитектура сооружения сочетает утилитарный характер планировки и выразительную пластику фасадов. В следующем году на территории больницы Б. М. Тустановским были построены дома для прислуги и медицинского персонала. Все вспомогательные сооружения рассредоточены по участку. Их деревянные одноэтажные строения выдержаны в одной стилистике с основным корпусом. В фасадном декоре прослеживаются элементы деревянного узорочья (рис. 5).

Одной из наиболее ярких работ Б. М. Тустановского в Забайкалье стала постройка синагоги в Чите. Идея проекта принадлежит известному забайкальскому архитектору Г. В. Никитину [12]. В разработке графической части проекта и технической документации принимали участие гражданские инженеры Б. М. Тустановский и Я. Волков. Сохранился рабочий чертёж главного фасада синагоги (рис. 6). Сооружение выполнено в выразительных формах эклектики с элементами мавританского стиля в фасадном декоре. Опоясывающий объём руст имитирует плинфу. Центральный зал перекрыт массивным куполом. Сооружение было построено в 1907 году на улице Ингодинской и выполняло свои функции до 1930 года. После его переоборудовали под временное жилье для беженцев с юга области, а затем под лесотехникум. С 1938 году в здании размещался Сельхозбанк и множество других арендаторов, а в годы Великой Отечественной войны в нем находился эвакуационный госпиталь. В настоящее время его занимают Уголовно-исполнительная инспекция



^ Рис. 4. Проект психиатрической лечебницы на 20 человек, предполагаемой к постройке близ Читы, 1906 г. [11, л. 1]

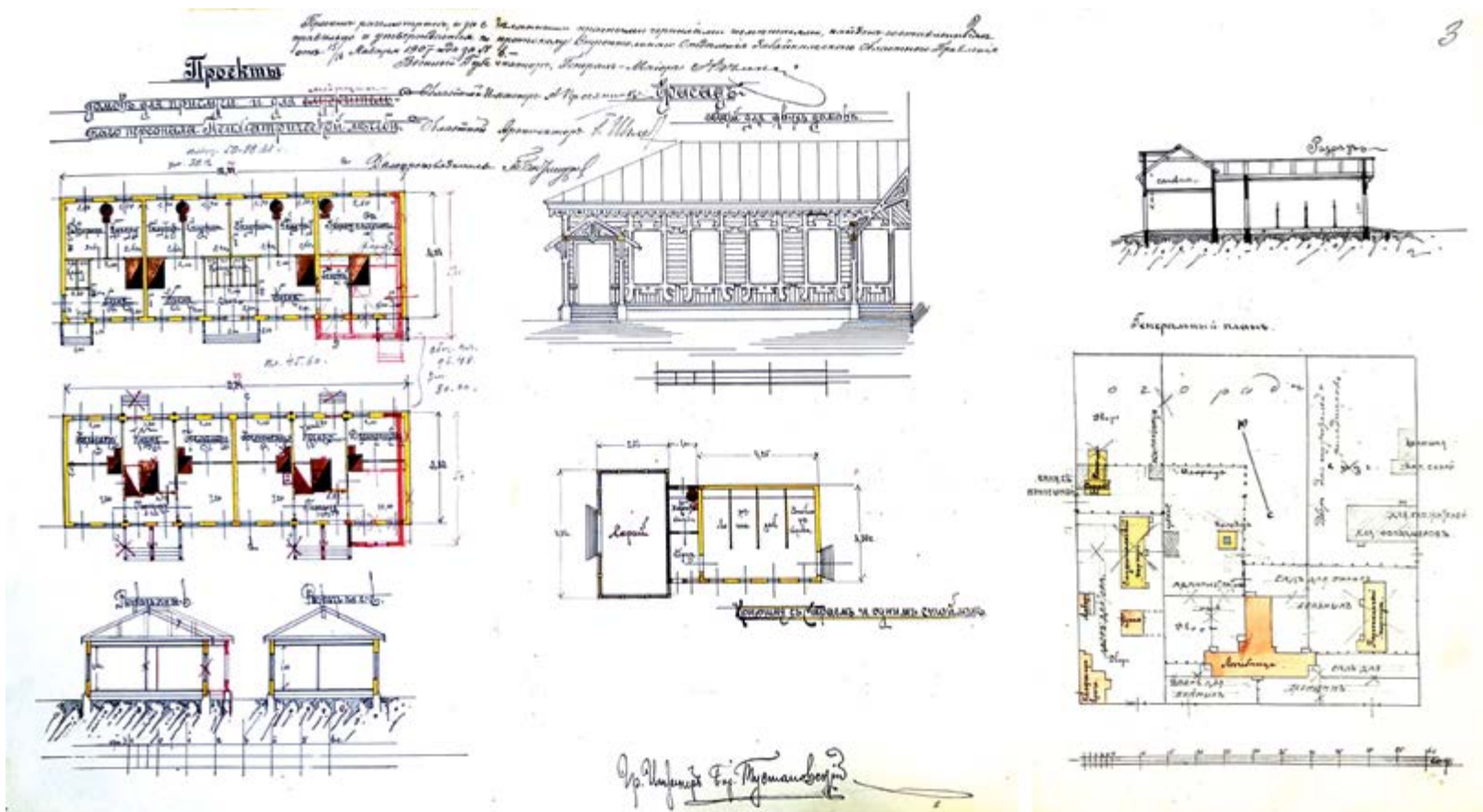


^ Рис. 6. Проект синагоги в Чите, 1907 [13]

и еврейская община. Частая смена владельцев негативно сказалась на состоянии объекта. Изменена внутренняя планировка, утрачены интерьеры и многие элементы фасадного декора (рис. 7). Тем не менее это эффектное здание до сих пор является украшением центра Читы и привлекает внимание гостей города.

В Забайкалье авторству Б. М. Тустановского также принадлежали проект несохранившегося здания Народного дома с театральным залом в селе Кабанском (ныне село Кабанск на территории Республики Бурятия) и один из нереализованных вариантов генерального плана Нерчинска [1].

Большую часть своей жизни Б. А. Тустановский проработал на восточных окраинах Российской империи. Его творческий и профессиональный путь является характерным примером деятельности гражданских инженеров дореволюционного периода. Фундаментальные знания, полученные за годы обучения в Институте гражданских инженеров, позволили ему реализовать себя в разных



^ Рис. 5. Проект домов для прислуги медицинского персонала психиатрической лечебницы в Чите, 1907 [11, л. 3]



^ Рис. 7. Бывшее здание синагоги в Чите, 1907

областях архитектурно-строительной деятельности, занимаясь одновременно городским планированием, проектированием зданий и сооружений различной типологии и разработкой технической документации.

Забайкалье стало для Б. А. Тустановского отправной точкой для его успешной и продолжительной карьеры. Начав свой профессиональный путь младшим архитектором строительного отделения Забайкальского областного правления, он двигался дальше на восток страны, а затем, после Октябрьской революции и Гражданской войны, – в Китай. Мастер работал на Дальнем Востоке России в период начального становления архитектуры региона, когда архитекторам еще только предстояло найти собственные средства художественно-технического языка и новые формы художественной выразительности построек. В этом и состоит очевидная и безусловная ценность его творческого наследия.

Литература

- Крадин, Н. П., Базилевич, М. Е. Архитекторы и инженеры Дальнего Востока. Творческая деятельность архитекторов и инженеров – выпускников столичных учебных заведений – в Забайкалье, Якутии, Приамурье, Приморье и Китае. – 2-е изд. – Хабаровск : Хабаровская краевая типография, 2020. – 236 с.
- Крадин, Н. П. Старый Хабаровск: портрет города в дереве и камне (1858–2018). – Хабаровск : Изд. центр «Приамурские ведомости», 2018. – 448 с.
- Левашко, С. С. Русская архитектура в Маньчжурии: конец XIX – первая половина XX века. – Хабаровск : Частная коллекция, 2003. – 174 с., [1] с.
- Крадин, Н. П. Харбин – русская Атлантида. – Хабаровск : Хабаровская краевая типография, 2010. – 368 с.
- Крадин, Н. П. Русские инженеры и архитекторы в Китае. – Хабаровск : Хабаровская краевая типография, 2018. – 380 с.
- Барановский, Г. В. Юбилейный сборник сведений о деятельности бывших воспитанников Института гражданских инженеров (Строительного училища). 1842–1892. – СПб.: Типо-литография Н. Л. Пентковского, 1893
- РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 5173
- Базилевич, М. Е., Ким, А. А. Русские инженеры – строители банков Маньчжурии // Проект Байкал. – 2021. – № 68. – С. 147–151
- ГАЗК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 214. Л. 4
- Лобанов, В. Г. Старая Чита. Документальный рассказ. – Чита : Полиграфсервис, 2001. – 269 с.
- ГАЗК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 261. Л. 1, 3
- Иванова, А. П., Базилевич, М. Е. Оправдание Никитина // Проект Байкал. – 2021. – № 70. – С. 179–185
- ГАЗК. Ф. 1 (стр). Оп. 1. Д. 317

References

- Baranovsky, G. V. (1893). Yubileinyi sbornik svedenii o deyatelnosti byvshikh vospitannikov Instituta grazhdanskikh inzhenerov (Stroitel'nogo uchilishcha). 1842–1892 [Anniversary collection of information about the activities of former students of the Institute of Civil Engineers (Construction School). 1842–1892]. St. Petersburg: Tipo-litografiya N. L. Pentkovskogo.
- Bazilevich, M., & Kim, A. (2021). Russian engineers – builders of banks in Manchuria. Project Baikal 18(68),147-151. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.68.1816>
- Ivanova, A., & Bazilevich, M. (2021), Nikitin's acquittal. Project Baikal, 18(70), 179-185. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.70.1911>
- Kradin, N. P. (2010). Kharbin – russkaya Atlantida [Harbin – Russian Atlantis]. Khabarovsk: Khabarovsk publ. house.
- Kradin, N. P. (2018). Staryi Khabarovsk: portret goroda v dereve i kamne (1858–2018) [Old Khabarovsk: Portrait of the city in wood and stone (1858–2018)]. Khabarovsk: Priamurskiye Vedomosti.
- Kradin, N. P., & Bazilevich, M. E. (2020). Arkhitektory i inzhenery Dalnego Vostoka. Tvorcheskaya deyatelnost arkhitektorov i inzhenerov – vypusnikov stolichnykh uchebnykh zavedenii – v Zabaikalye, Yakutii, Priamurye, Primorye i Kitae [Architects and engineers of the Far East. Creative activity of architects and engineers – graduates of metropolitan educational institutions – in Transbaikalia, Yakutia, the Amur region, Primorye and China]. Khabarovsk: Khabarovsk Regional Printing House.
- Levoshko, S. S. (2003). Russkaya arkhitektura v Manchzhurii: konets XIX – pervaya polovina XX veka [Russian architecture in Manchuria: the end of the 19th – the first half of the 20th century]. Khabarovsk: private collection.
- Lobanov, V. G. (2001). Staraya Chita. Dokumentalniy rasskaz [Old Chita. Documentary story]. Chita: Poligrafservis.
- Russian State Historical Archive of the Far East. Fund 1. Inventory 1. File 5173.
- State Archive of the Trans-Baikal Territory. Fund 1. Inventory 1. File 214. Page 4.
- State Archive of the Trans-Baikal Territory. Fund 1. Inventory 1. File 261. Pages 1, 3.
- State Archive of the Trans-Baikal Territory. Fund 1(str). Inventory 1. File 317.



^ Рис. 1. Ёситоки Нисимура

Статья посвящена анализу развития архитектуры Центрального банка Маньчжоу-Го в 1932–1945 годах. Рассмотрены предпосылки развития архитектуры банковских учреждений региона. Выявлено ключевое влияние японской архитектурной школы, в наибольшей степени проявившееся в 1930-х годах, после образования Маньчжоу-Го. Подробно описано здание головного отделения Центрального банка в Чанчуне, вошедшее в своем проекте наиболее передовые разработки и подходы к строительству подобного рода объектов. Обзорно рассмотрены вариации многочисленных отделений, расположенных в других городах страны. Выявлено применение единого корпоративного стиля и стилистического ранжирования объектов в зависимости от расположения. Проанализирована смена стилистических предпочтений от неоклассицизма до функционализма, в которых неизменным ядром оставалась композиционная и планировочная структура, в то время как декоративная отделка претерпевала изменения в зависимости от места и времени строительства.

Ключевые слова: архитектура; банк; Маньчжурия; Китай; Маньчжоу-Го. /

The article is devoted to the analysis of the development of the architecture of the Central Bank of Manchukuo in 1932–1945. The prerequisites for the development of the architecture of banking institutions in the region are considered. The key influence of the Japanese architectural school, which manifested itself to the greatest extent in the 1930s after the formation of Manchukuo, is revealed. The building of the head office of the Central Bank in Changchun, which incorporated the most advanced developments and approaches to the construction of such facilities, is described in detail. In addition, the variations of numerous branches located in other cities of the country are reviewed and the use of a single corporate style and stylistic ranking of objects depending on the location is revealed. The article analyzes the change of stylistic preferences from neoclassicism to functionalism, in which the compositional and planning structure remained unchanged, while the decoration underwent changes depending on the place and time of construction.

Keywords: architecture; bank; Manchuria; China; Manchukuo.

Формирование и развитие архитектуры Центрального банка Маньчжоу-Го / Formation and development of the architecture of the Central Bank of Manchukuo

текст

Антон Ким

Тихоокеанский государственный университет /

text

Anton Kim

Pacific National University

Активное развитие Северо-Восточного Китая (историческая область Маньчжурия) началось в конце XIX – начале XX века. Во многом это обусловлено исторически сложившейся изоляцией территории, которая, являясь родовым наделом императоров Цин, вплоть до середины XIX века была огорожена ханьцами от заселения так называемым ивовым палисадом, что привело к ее медленному развитию. Однако вхождение Маньчжурии в зону экономических и политических интересов России и Японии в конце XIX века привело к интенсивному развитию региона за счет вливания денежных средств через концессионные соглашения [1].

Ключевую роль в этом сыграло железнодорожное строительство, в первую очередь прокладка ветвей КВЖД и ЮМЖД, что связало крупные поселения в Маньчжурии и повлекло за собой строительство новых городов, прежде всего Харбина и Даляня [2, 3]. Рост оборота иностранного капитала и развитие китайских городов-спутников возле иностранных поселений привели, с одной стороны, к потребности в защите интересов иностранных представителей и формированию сети консульских учреждений [4], а с другой – к регулированию финансовой сферы, что вызвало появление первых банковских организаций в 1900–1910-х годах. Среди них можно выделить иностранные банки, представленные в первую очередь русскими и японскими организациями, и китайские банковские организации, наиболее крупные из которых принадлежали правительству страны или провинции [5, 6].

Вплоть до начала 1920-х годов их развитие шло параллельно, а сферы обслуживания были разделены между иностранным и китайским населением. К концу этого периода стала складываться типология местных банковских организаций, в основе стилистики которой была заложена классицистическая традиция, выраженная в применении различных вариаций ордерной системы, центрально-осевой симметрии и заменившая собой ранее применявшиеся мотивы неоренессанса.

В 1920-е годы наметилось усиление японского влияния, которое после распада Российской империи стало играть ключевую роль в развитии региона. Все это не могло не отразиться на градостроительстве и архи-

тектуре, в том числе на облике финансовых учреждений Маньчжурии. Ключевую роль в становлении образного решения местных банков сыграл Ёситоки Нисимура (1886–1961) (рис. 1), который, популяризировал новую типологию банковских учреждений, являясь официальным архитектором одного из крупнейших банков Японии – Дайити-банка [7]. В ее основе лежала американская архитектурная школа, которой был присущ лаконизм декоративной пластики. В проектах банков Нисимура использовал ордерную систему, представленную колоннадой, трехчетвертными или полуколоннами (реже пилястрами). Фланкированная плоскостью стены и массивным фризом, она формировала выразительный входной портал, имитирующий пропилю.

Следует отметить комментарий современника Нисимуры – Бориса Петровича Денике, одного из пионеров изучения архитектуры Восточной Азии в СССР. Описывая банковскую архитектуру Японии на примере Мицубиси-банка, он отмечал, что она совершенно не отвечает типологии банковских учреждений [8]. Это позволяет говорить о формировании отличного от европейского подхода к образному решению подобной архитектуры. Подтверждение этому можно найти в работе Дж. Букера, отмечающего, что подобные композиционные приемы в Великобритании появились только с 1935 года под влиянием американской архитектуры начала века [9]. Таким образом, можно сделать вывод о влиянии архитектуры США на образ банковских учреждений Восточной Азии, в первую очередь связанным с увеличением ширины фасадов. В целом такая организационная структура формировалась осознанно и была призвана продемонстрировать клиентам надежность и монументальность финансовой организации [10].

Возвращаясь к архитектуре банковских учреждений Маньчжурии, необходимо выделить период формирования прояпонского марионеточного государства Маньчжоу-Го, образованного в 1932 году. К этому моменту финансовая система Маньчжурии находилась в упадке из-за мирового финансового кризиса и проблем в экономике региона, во многом вызванных правлением фэньтянской клики. Все это привело к банкротству или поглощению мелких банковских учреждений и замедлению

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 20-012-00316. / Acknowledgements: The research was supported by RFBR, project No. 20-012-00316.



< Рис. 3. Отделение Центрального банка Маньчжоу-Го в Шэньяне (бывшее отделение Банка Трех Восточных провинций, 1926)

развития крупных корпораций. На этом фоне ужесточение требований нового правительства к финансовым организациям привело к их постепенному вытеснению японскими и государственными банками. Ключевую роль здесь сыграл Центральный банк Маньчжоу-Го, который был образован в 1932 году путем слияния провинциальных банков – банка Трех Восточных провинций, банков Цзилиня, Хэйлунцзяна и Пограничного банка [11].

Первоначально новая организация располагалась в бывших филиалах этих учреждений, которые отличались различным стилистическим и композиционным исполнением и зачастую являлись примером банковской архитектуры Маньчжурии начала XX века, выполненной в китайско-западном стиле. Так, головной офис располагался в бывшем центральном отделении Банка Цзилиня, построенном в 1908 году в Чаньчуне (рис. 2) [12]. Его образное решение является классическим примером ранней китайско-западной архитектуры, в которой декоративные элементы европейской архитектуры неожиданным образом сочетались друг с другом и нередко повторяли семантику национальной китайской архитектуры [13]. Так, разбивка плоскости фасадов этого здания отсылает к традиционной стоечно-консольной тектонической системе китайской архитектуры, которая в этот период активно вытеснялась западной стоечно-балочной системой.

Другой пример использования построек бывших провинциальных банков представлен в Шэньяне, где офис располагался в отделении бывшего банка Трех Восточных провинций, построенного в 1926 году (рис. 3). Здесь уже прослеживается характерная для этого периода тенденция к использованию приемов неоклассицизма и заимствования ряда идей из архитектуры банковских учреждений Японии. Так, пятый фасад симметричного Г-образного в плане здания был решен в виде лоджии, оформленной портиком с четырьмя спаренными ионическими колоннами. Этот прием применялся в банковских учреждениях Японии, однако использование в шэньянском отделении разновысоких объемов здания и сложного членения фасадов делало эту постройку уникальной и выделяющейся на фоне единообразных банков, расположенных в зоне влияния Японской империи.

Аналогичные примеры можно увидеть в Цицикаре, Харбине, Гирине, где использовались постройки, возведенные в первые десятилетия XX века. К моменту образования Маньчжоу-Го они уже не отвечали ни современным на тот момент требованиям функционально-планировочной организации, ни сложившимся представлениям о банковских учреждениях региона.

Такое положение не могло удовлетворить потребности центрального банка страны, и поэтому уже с 1932 года началось строительство новых и перестройка существующих отделений, в которых стал применяться единый корпоративный стиль, основанный на банковской архитектуре Японии. Следует отметить, что подобные решения были приняты для большинства государственных объектов Маньчжоу-Го, которые зачастую либо возводилась по подобию японской архитектуры, либо проектировалась непосредственно японскими архитекторами. Такой подход привел к трансляции на регион основных направлений архитектуры Японии – синтеза элементов и приемов неоклассицизма и модернизма, которые так и не получил единого названия и в японской литературе



> Рис. 2. Первое головное отделение Центрального банка Маньчжоу-Го, г. Чаньчунь (бывшее центральное отделение Банка Цзилиня, 1908)

> Рис. 4. Головное отделение Центрального банка Маньчжоу-Го в Чанчуне. 1934



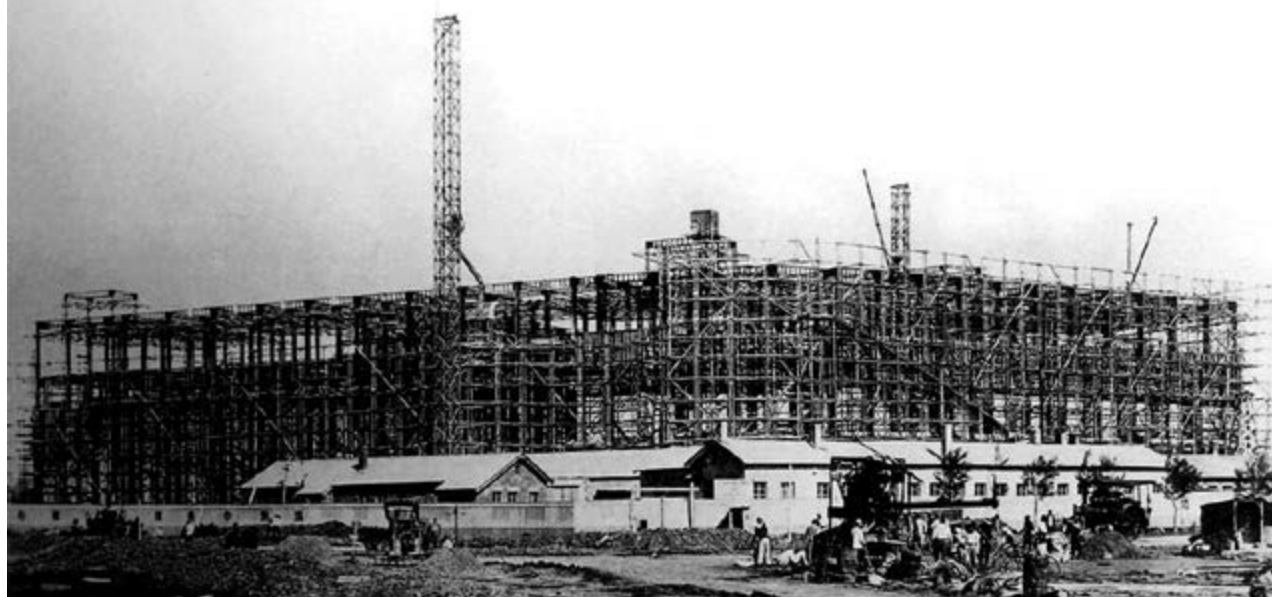
обозначаются термином «сэйёкан» (дословно переводится как «западный стиль» и означает все многообразие стилистики архитектуры Европы). Подобный подход можно было наблюдать и в других регионах Восточной Азии, в частности в Китае, где синтез китайской и европейской архитектуры назывался китайско-западным стилем.

Наиболее значимой постройкой стал головной офис Центрального банка Маньчжоу-Го, который был возведен в 1934–1938 годах в Чанчуне (рис. 4). Отличительной особенностью этого здания стало то, что его проектировал Ёситоки Нисимура, как уже упоминалось ранее, ведущий японский архитектор в области проектирования банковских учреждений [12, 14–15]. Постройка располагается на ул. Жэньминь, 2219, и занимает угловой участок перед одноименной площадью. Его расположение полностью отвечает принципам градостроительства Японии в Маньчжурии, когда наиболее значимые здания группировались вокруг радиальной площади, от которой расходились лучи основных улиц. Этот прием, в свою очередь, во многом был почерпнут японскими градостроителями из русской разбивки основных улиц Даляня, произведенной до 1905 года.

При возведении этого здания огромное внимание уделяли строительным конструкциям и материалам, что во многом было обусловлено потребностью в безопасности здания, так как оно являлась центральным золотохранилищем. Работы выполняли ведущие японские строительные компании того периода – Фукумаса и Обаяси, а материалы привозились со всего света. На момент постройки это было самое большое здание в стране, его площадь составляла 26835 м², а высота наземной четырехэтажной части достигала 27,5 м. В течение первых двух лет были окончены два подземных этажа с деньго- и золотохранилищами, спроектированные в соответствии с наиболее современными на тот момент системами безопасности. Помимо сейфовых дверей весом от 15 до 30 т, привезенных из США, здесь применялась система наблюдения с помощью зеркал, исключавших появление «мертвых» зон. В золотохранилищах была применена акустическая система, усиливавшая звуки и передающая их в охранный центр. В качестве конструкций применялся железный каркас (рис. 5) – прием, позаимствованный

из американской архитектурной школы, бетонные стены были отделаны гранитными плитами, общая площадь которых составляла 7500 м². В работах по возведению здания было занято более 630 тыс. чел., а используемая в строительстве сталь общим весом 5090 т составляла половину всего потребления строительной стали в Маньчжоу-Го в этот период [14,15]. Помимо этого, огромное внимание уделялось инженерным конструкциям. Так, в здании были предусмотрены системы отопления (которые до сих пор не всегда применяются в зданиях Северо-Восточного Китая), вентиляции, пожаротушения, установлено оборудование пневпочты, дезинфекции и сжигатель банкнот. Таким образом, с этим зданием связан важный этап развития архитектуры Маньчжурии, оно являлось воплощением передовых наработок своего времени. Характерно, что западное крыло, являющееся второй очередью строительства, так и не было возведено в период Маньчжоу-Го и было достроено только в 1983–1987 годах.

Само четырехэтажное здание – характерный пример архитектуры Восточной Азии рассматриваемого периода, ближайшим европейским аналогом которой можно считать архитектуру неоклассицизма. Объемно-пространственная композиция была призвана подчеркнуть монументальность сооружения, которая достигалась за счет дорогих отделочных материалов и лаконизма декора. Основная плоскость фасада практически не декорировалась, горизонтальное членение подчеркивались тягой, визуально отбивающей верхний этаж от нижних, и массивным карнизом. В то же время основная акцент сделан на вертикальном ритмометрическом членении, которое было достигнуто использованием характерных для японской архитектуры вытянутых по вертикали прямоугольных окон, сгруппированных на плоскости фасада по два или три проема. Их объединение по вертикали небольшими подоконными нишами позволяло достичь визуального эффекта интерколумния. Однако основной акцент был сделан на входном портале, который представлен массивным портиком с дорической колоннадой, подчеркивающим монументальность сооружения и являющимся одним из характерных элементов архитектуры японских банков.



< Рис. 5. Возведение металлического каркаса головного отделения Центрального банка Маньчжоу-Го в Чанчуне

Величию наружных фасадов отвечало и внутреннее пространство. В первую очередь выделялся огромный операционный холл (рис. 6), перекрытый световым фонарем, состоящим из 96 сегментов, символизирующих площадь всего Китая (9,6 млн км²). Его своды поддерживали массивные тосканские колонны, отделанные японским мрамором, в то время как пол покрывали плиты из мрамора, привезенного из Италии. Также при проектировании особое внимание уделили четвертому этажу, где располагались конференц-зал и рабочие кабинеты топ-менеджеров. Его высота составляла 5,8 м, в то время как остальные этажи имели высоту 4 м.

Однако развитие архитектуры Центрального банка Маньчжоу-Го не было ограничено только строительством нового головного отделения. По всей стране начался процесс создания новых филиалов и перестройки существующих, сформированных на базе бывших провинциальных банков. Все они создавались в рамках упомянутого композиционного решения банковских учреждений Японии. Организационная структура большинства отделений имела небольшие различия. Так, ядром оставался большепролетный операционный зал, перекрытия которого поддерживались колоннами. Их стилистическое решение в основном корреспондировалось с образами фасадов, обеспечивая единое восприятие объектов. В подвальных этажах располагалось деньгохранилище, а на верхних – руководство.

Рассматривая композиционные приемы фасадов, необходимо выделить решения, основанные на применении ордерной системы. Все они в полной мере соответствовали представлениям о банковских организациях Восточной Азии и основывались на композиционной структуре, популяризированной Ёситоки Нисимурой. Так, главный фасад был представлен порталом, фланкированным по бокам плоскостью стен с одним-двумя вытянутыми по вертикали окнами, задающими вертикальное членение. Сам портал был заполнен элементами ордерной системы, представленными либо полу- и трехчетвертными колоннами, либо пилястрами. На сегодняшний день автором не выявлены постройки, за исключением головного офиса и поздних модернистских проектов, в которых бы применялась полноценная классицистическая колоннада,

используемая как в японских, так и в китайских банках региона. При этом за счет применения различной интерпретации колоннады удалось добиться визуализации иерархии объектов. Так, центральные филиалы в крупных городах были представлены фасадами с трехчетвертными колоннами. Подобные примеры можно найти в филиалах в Харбине (отделение в Даоли, рис. 7), филиале в Чанчуне (отделение на пересечение ул. Цзинда и Сисидао), Цзиньчжоу. Полуколонны применялись в отделениях в Инкоу, Дандуне, Телине и Яньцзи. В то же время в наибольшем количестве отделений, таких как в Харбине (район Даовай, рис. 8), Муданьцзяне, Ляояне, Илане, Фушуне, вместо полу- и трехчетвертных колонн применялись пилястры.

Большинство из представленных зданий имели высоту в два этажа, однако площадь застройки существенно различалась в зависимости от расчетного количества посетителей. Таким образом, наиболее репрезентативные отделения находились в крупных городах. Несмотря на единую композиционную структуру, не было примеров использования проектов повторного применения, а такие филиалы, как в Дандуне (рис. 9) и Муданьцзяне сильно отличаются от остальных построек за счет угловой ориентации, при которой галерея и входной портал располагались на полукруглом в плане углу здания.

Интерьеры большинства построек также были выполнены с применением единых композиционных приемов, что в целом отвечает особенностям организации внутреннего пространства в рассматриваемый период. В центре находился операционный зал, по периметру окруженный колоннадой, поддерживающей его большепролетное перекрытие. Такая организация пространства позволила в дальнейшем использовать некоторые отделения в качестве выставочных или культурно-массовых сооружений.

По мере строительства новых филиалов происходил все больший отход от неоклассицизма к чистому функционализму, что особенно выразилось к 1940-м годам. Вероятно, сказалось влияние архитектуры банковских сооружений США, в которых после наступления Великой депрессии (1929–1932) наметился упадок банковского строительства, сопровождавшийся упрощением архитектурных форм [10]. Все это привело к тому, что на началь-



^ Рис. 7. Отделение Центрального банка Маньчжоу-Го в Харбине, район Даоли

ных этапах банковские сооружения стали возводиться с использованием упрощенных элементов неоклассицизма. Примером могут служить отделения в Харбине (район Даолай), Илане, Ляояне и других городах. В основном это отделения, основанные на использовании галерей из полуколонн или пилястр, в которых капители выполнялись за счет небольших поясков без дополнительного декора. Наиболее близким примером такой архитектуры является стиль *stripped classicism*, точного аналога термина которого, к сожалению, нет в российской архитектуре.

Дальнейшее развитие приводило к еще большему упрощению архитектурных форм, в результате чего поздние постройки были полностью лишены какого-либо декора. Примером могут служить отделения в Дунхуа (рис. 10), Вафандяне, Тунляо и других городах. Здесь ордерная система была полностью заменена колоннами и полуколоннами ортогональной формы. Однако характерное композиционное членение, основанное на колоннаде, фланкированной плоскостью фасадов и фризом, сохранялось неизменным. Также хорошо читался входной портал, который за счет отсутствия декора еще сильнее

v Рис. 8. Отделение Центрального банка Маньчжоу-Го в Харбине, район Даолай



v Рис. 6. Операционный зал головного отделения Центрального банка Маньчжоу-Го в Чанчуне



выделялся в объемно-пространственной композиции здания. Вертикальные членения, заданные чередованием колонн и интерколумниев, подчеркивались вертикальными оконными проемами, объединяющими два этажа. К сожалению, большинство подобных зданий, ввиду меньшей репрезентативности по сравнению с более ранними постройками, сегодня утрачено.

В целом можно отметить, что пример архитектуры главного банковского учреждения Маньчжоу-Го, строительство отделений которого заняло всего полтора десятилетия, дает характерное представление об образном решении банковских учреждений Северо-Восточного Китая. Уникальное по своей массовости строительство новых отделений и филиалов в короткий срок позволило продемонстрировать основные подходы к проектированию банков в 1930–1940-е годы как на территории Маньчжурии, так и в целом в Восточной Азии. Смена стилистических приемов от неоклассицизма к функционализму при сохранении единообразной композиционной схемы показывает пример эволюционного развития образного решения Центрального банка Маньчжоу-Го, при котором объемно-пространственная композиция оставалась неизменным ядром, в то время как декоративные элементы постоянно трансформировались, отвечая потребностям места и времени строительства.

Литература

1. История Китая с древнейших времен до начала XXI века. Т. 6 : Династия Цин (1644–1911) / отв. ред. О. Е. Непомнин. – М. : Вост. лит., 2014. – 886 с.
2. Крадин, Н. П. Харбин – русская Атлантида. – Хабаровск : Хабаровская краевая типография, 2010. – 365 с.
3. Левашко, С. С. Русская архитектура в Маньчжурии : конец XIX – первая половина XX в. – Хабаровск : Частная коллекция, 2003. – 174 с.
4. Нилус, Е. Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 гг. – Харбин : Типографии Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. – 690 с.
5. Смольянинова, Т. Проекты консульских объектов Казы-Гирея в Харбине // Проект Байкал. – 2021. – № 4 (70). – С. 147–151
6. Базилевич, М., Ким, А. Русские инженеры – строители банков Маньчжурии // Проект Байкал. – 2021. – № 2(68). – С. 147–151. – DOI: 10.51461/projectbaikal.68.1816.
7. Здания периодов Мэйдзи, Тайсе и Сева, построенные в разных местах // Современная японская архитектура: список объектов //



< Рис. 10. Отделение Центрального банка Маньчжоу-Го в Дунхуа

- Architectural Institute of Japan. – Tokyo : Gihodo Shuppan Co., Ltd., 1983. – 487 p. (на японском языке)
8. Денике, Б. П. Япония. – М. : Изд-во Всес. акад. архитектуры, 1935. – 103 с.
9. Booker, J. M. L. The Architecture of Banking : A study of the Design of British Banks from the 18th Century to Modern Times : thesis ... D. Phil. – York, 1984. – Vol. 1. – 331 p.
10. Farber, A. Historical Echoes: What Makes a Bank Look Like a Bank? // Liberty Street Economics. – 2011 [Электронный ресурс]. – URL: <https://libertystreeteconomics.newyorkfed.org/2011/11/historical-echoes-what-makes-a-bank-look-like-a-bank> (дата обращения: 13.02.2022)
11. Xu, J. Empire of Silver : A New Monetary History of China. – New Haven ; London : Yale University Press, 2017. – 374 p.
12. Tseluiko, D. S., Bazilevich, M. E. The Architecture of Banking Institutions in Changchun City (first third of the 20th century) // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. – 2021. – Vol. 1079. – Chap. 1. – DOI: 10.1088/1757-899X/1079/2/022046
13. Ким, А. А., Лучкова, В. И. Предпосылки и основные этапы формирования эклектичных стилей архитектуры в провинции Гуандун (середина XIX – первая половина XX в.) // Вестн. Санкт-Петерб. унта. Искусствоведение. – 2019. – № 9 (2). – С. 397–420.
14. Чанчунь. Исторические фотографии Центрального банка Маньчжурии (3) –Головной офис «Маньинь» в северо-западном углу площади Жэньминь // NetEase. – 2019 [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.163.com/dy/article/EPUTI2N90537317Z.html> (дата обращения: 13.02.2022) (на китайском языке)
15. Эр Дунцянь: Золото и серебро строят «самую большую» крепость : [о бывшем здании Центрального банка Маньчжурии] // Sohu [Электронный ресурс]. – URL: https://www.sohu.com/a/383489846_777955 (дата обращения: 13.02.2022) (на китайском языке)

References

- Architectural Institute of Japan (1983). *Nihon kindai kenchiku s ran shinpan—kakuchi ni nokoru Meiji Taish Sh wa no tatemono* [New Edition of Modern Japanese Architecture—Buildings of the Meiji, Taisho, and Showa Periods Left in Various Places]. Gihodo Shuppan Co., Ltd.
- Booker, J. M. L. (1984). *The Architecture of Banking: A study of the Design of British Banks from the 18th Century to Modern Times* (Vol. 1) [Doctoral dissertation, University of York]. White Rose eTheses Online. https://etheses.whiterose.ac.uk/14171/1/296266_vol1.pdf
- Bazilevich, M. & Kim, A. A. (2021). Russian engineers—builders of banks in Manchuria. *Project Baikal*, 2(68), 147–151. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.68.1816>.
- Denike, B. P. (1935). *Yaponiya* [Japan]. Izdatelstvo Vsesoyuznoy Akademii Architektury.

Er, D. (2020). [Ēr dōng qiáng shìjiào] huángjīn yǔ bái yín gòuzhù “dì yī dà” bǎolēi: Yuán wěi mǎnzhōu zhōngyāng yínháng jiùzhǐ [[Er Dongqiang’s perspective] Gold and silver build the “first” fortress: the former site of the former puppet Central Bank of Manchuria]. Sohu. https://www.sohu.com/a/383489846_777955.

Farber, A (2011). Historical Echoes: What Makes a Bank Look Like a Bank? *Liberty Street Economics*. <https://libertystreeteconomics.newyorkfed.org/2011/11/historical-echoes-what-makes-a-bank-look-like-a-bank>.

Kim, A. A., & Luchkova, V. I. (2019). The Background and Main Stages in the Formation of Eclectic Architectural Styles in the Province of Guangdong (Mid 19th – First Half of the 20th Century). *Vestnik of Saint Petersburg University. Arts*, 9(2), 397–420. <https://doi.org/10.21638/spbu15.2019.209>.

Kradin, N. P. (2010). Harbin—russkaya Atlantida [Harbin—Russian Atlantis]. *Khabarovskaya Kraevaya Tipografiya*.

Levoshko, S. S. (2003). *Russkaya arhitektura v Manchzhurii: konets XIX – pervaya polovina XX v.* [Russian architecture in Manchuria : the end of the 19th – the first half of the 20th century]. *Chastnaya Kolleksiya*.

Nepomnin, O. E. (Ed.). (2014). *Istoriua Kitaya s drevneyshih vremen do nachala XXI veka. Tom VI. Dinastiya Tsin (1644–1911)* [The history of China from ancient times to the beginning of the 21st century. Vol. 6. The Qing Dynasty (1644–1911)]. *Vostochnaya Literatura*.

Nilus, E. H. (1923). *Istoricheskiy obzor Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi. 1896–1923 gg.* [Historical overview of the Chinese Eastern Railway. 1896–1923]. *Tipografiya Kitayskoy Vostochnoy Zheleznoy Dorogi i Tovarischestva “Ozo”*.

Smolianinova, T. (2021). Projects of consular facilities of Kazy-Girey in Harbin. *Project Baikal*, 4(70), 194–198. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.70.1912>.

Taiyuan redian shi (2019). *Zhǎngchūn gǔn mǎnzhōu zhōngyāng yínháng lǐshǐ zhàopiàn (sān)—rénmín guǎngchǎng xībèi jiǎo “mǎn yín” zǒngháng* [Changchun | Historical Photos of the Central Bank of Manchuria (3) — “Manchuria” Head Office in the northwest corner of Renmin Square]. NetEase. <https://www.163.com/dy/article/EPUTI2N90537317Z.html>.

Tseluiko, D. S. & Bazilevich, M. E. (2021). The Architecture of Banking Institutions in Changchun City (first third of the 20th century). *IOP Conf. Ser.: Mater. Sci. Eng*, 1079, Article 022046. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/1079/2/022046>.

Xu, J. (2017). *Empire of Silver. A New Monetary History of China*. Yale University Press.



< Рис. 9. Отделение Центрального банка Маньчжоу-Го в Дандунде

В статье рассказывается о трех направлениях ориентальной архитектуры – культовом, дворцовом и парковом. Основной блок посвящен архитектуре будапештских синагог. В качестве примера русского ориентализма приводится феномен черноморских дворцов петербургской аристократии. Анализируется венгерский шедевр парковой ориентальной архитектуры – слоновник в зоосаде Будапешта. Делается вывод о том, что ориентализм повлиял на формирование национальных стилей и способствовал развитию ар-нуво, ар-деко и модернизма.

Ключевые слова: ориентализм; стиль синагог; мадьярский сецессион; национальный стиль.

The article is devoted to three directions of oriental architecture – cult, palace and park. Its main part concerns the architecture of the Budapest synagogues. As an example of Russian orientalism, the phenomenon of Black Sea palaces of the highest St. Petersburg aristocracy is given. The Hungarian masterpiece of park oriental architecture, the elephant house in the zoo of Budapest, is analyzed. It is concluded that Orientalism had influence on the formation of national styles and fostered the development of Art Nouveau, Art Deco and Modernism.

Keywords: orientalism; synagogue style; Magyar secession; national style.

«Восточные» направления в русской и венгерской архитектуре / “Oriental” trends in Russian and Hungarian architecture

text

Алина Иванова

Тихоокеанский государственный университет

Юдит Чанади

Венгерский университет изящных искусств /

text

Alina Ivanova

Pacific National University

Judit Csanadi

Hungarian University of Fine Arts

Введение

Статья, написанная в рамках международного проекта «Архитектурный образ Родины: Будапешт, Петербург, Харбин», продолжает цикл публикаций, посвященных параллельным сюжетам в истории русской и венгерской архитектуры середины XIX – начала XX века [1]. В этом обзоре мы рассматриваем наиболее экзотизированное направление австро-венгерской эклектики – Morish Revival – и сравниваем его с русским ориентализмом.

В 2021 году Будапешт внезапно стал самым популярным туристическим направлением у соотечественников, в связи с чем резко вырос интерес к его великолепному архитектурному наследию. На венгерском языке выходит множество отлично иллюстрированных монографий, посвященных и мадьярскому сецессиону как уникальному культурному явлению, и отдельным персоналиям – от Имре Штейндля и Алайоша Хаусмана до Альберта Кальмана и Кароли Коша. Нам хотелось бы привлечь внимание читателей к фундаментальной монографии Рудольфа Кляйна о мадьярских синагогах 1782–1918 годов [2], изданной еще 10 лет назад, но, по-видимому, до сих пор не переведенной на русский язык.

Архитектура синагог – от ориентализма к национальному возрождению

Главные примеры европейского ориентализма связаны с культовыми постройками, прежде всего с синагогами, поэтому большую часть статьи занимает анализ трансформаций облика синагог – от мавританского стиля до ар-деко. При работе над статьей мы, помимо фотофиксаций, сделанных в ходе совместных с венгерскими коллегами натурных обследований объектов, опирались на книгу Р. Кляйна, хотя некоторые постулаты его исследования нам показались спорными.

Базируясь на анализе сотен венгерских синагог, Р. Кляйн сконструировал оригинальную матрицу, объединяющую восемь типов объемно-пространственных композиций и восемь параметров (характеристики интерьеров и экстерьеров, строительные конструкции и материалы, вместимость и площадь, расположение на участке и в структуре города) [2]. Применяя «комплексный матричный метод» для типологизации синагог, Р. Кляйн

приходит к выводу о свободной комбинаторике, присущей их строителям, которые не были ограничены четко прописанными указаниями о том, как должно выглядеть культовое здание. Поэтому венгерские синагоги конца XVIII – начала XIX века имели вернакулярный характер, мимикрируя под окружающую застройку. Р. Кляйн начинает свою классификацию синагог прямоугольными в плане типами «деревенский дом» и «бюргерский коттедж», затем рассматривает базиликальные «протестантский» и «католический» типы. Наиболее распространен в Венгрии был тип «храм Соломона», но к началу XX века появляются центричные синагоги византийского типа. Автор пишет о том, что синагоги второй половины XIX века повлияли не только на венгерскую, но и на всю европейскую архитектуру, явившись прологом к модернизму и деконструктивизму.

Из 17 сохранившихся будапештских синагог самыми известными являются Большая синагога на ул. Дохань (архитектор Людвиг Фёрстер, 1854–1859), Малая синагога на ул. Румбах (Отто Вагнер, 1869–1872) и ортодоксальная синагога на ул. Казанчи (братья Шиндор и Бела Лёффлеры, 1912–1913 гг.), расположенные недалеко друг от друга в квартале, где традиционно селились евреи (рис. 1). Эти здания резко выделяются на фоне фасадной архитектуры Будапешта, являясь архитектурными манифестами «инаковости».

Рудольф Кляйн со ссылкой на Пьера Жене и Аника Газда упоминает о том, что архитектура синагог была сконструирована на базе ориентализма и неоготики [2]. Похожее суждение применительно к русскому стилю (русский стиль создавался на пересечении «средневековой» готики и ориентализма) нам встречалось в работах Анны Кондорф [3]. Заинтересовавшись этой параллелью, мы задумались об ориентализме и его роли в формировании национальных стилей.

В отличие от Р. Кляйна, нам кажется, что мавританский характер синагог, вопреки распространенному убеждению об исторических традициях, связанных с воспоминаниями о благополучной жизни в андалусском халифате, не был детерминирован культурным кодом (как, скажем, в мечетях и дацанах). С большой долей осторожности можно предположить, что ориентализм в архитектуре

Исследование выполнено при финансовой поддержке гранта РФФИ и РЯИК № 21–512–23004. / Acknowledgements: The reported study was funded by RFBR and FRLC, project number 21-512-23004.



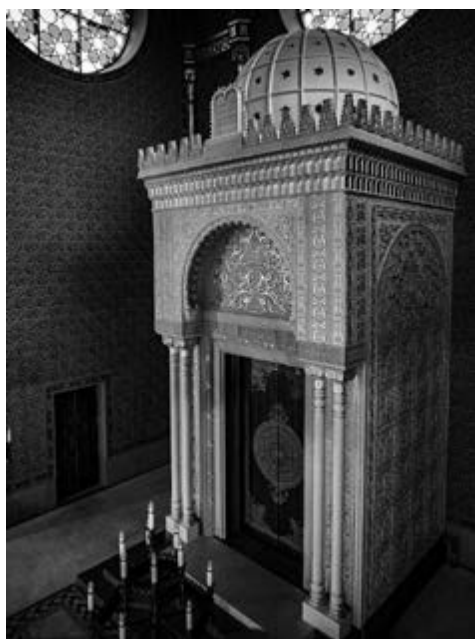
^ Рис. 1. Синагоги Будапешта (слева направо): Большая синагога на ул. Дохань. Архитектор Л. Фёрстер. 1854–1859; Малая синагога на ул. Румбах. Архитектор О. Вагнер. 1869–1872; синагога на ул. Казанчи. Архитекторы братья Лёффлер. 1912–1913. Фото Габор Чанади, январь 2022

европейских синагог – социокультурный конструкт второй половины XIX века. Не исключено, что ориентальный, антиевропейский образ культовых сооружений, предлагаемый немецкими и австрийскими архитекторами иудейским общинам, был призван подчеркнуть изолированность диаспор, их обособленность, выпадение из общего культурного контекста. Не беремся судить, насколько это утверждение коррелирует с реальностью, но заметим, что в XVIII – первой половине XIX века европейские синагоги (как и мечети, и ортодоксальные храмы) оформлялись в классицизме, например: Старая синагога в Берлине (1714), синагога в Ансбахе (1746), синагога в Байройте (1760). В конкурсе проектов Будапештской синагоги (1854) принимал участие ведущий венгерский архитектор середины XIX века Йозеф Хильд, предлагавший решение объекта в классицизме. Крупный немецкий архитектор еврейского происхождения Эдвин Оппле проектировал громадные синагоги, напоминавшие

кайзеровские соборы Вормса и Аахена (Ганноверская синагога, 1863–1870; Новая синагога во Вроцлаве, 1872). Прямо отсылала к Аахенскому собору – главному сакральному объекту Священной Римской империи германской нации – и синагога в Кёнигсберге (архитекторы Кремер и Вольфенштейн, 1892).

Вероятно, первым, кто решил использовать в оформлении североевропейской синагоги ориентальные мотивы, был Готфрид Земпер – крупнейший архитектор Германии и Австро-Венгрии первой половины XIX века (Старая синагога в Дрездене, 1840). Подчеркнуто ориентальный, экзотизированный образ иудейского храма с гипертрофированным гигантским луковичным куполом был закреплен Новой синагогой Берлина (архитекторы Э. Кноблаух и Ф. А. Штюлер, 1866). Будапештская синагога на ул. Дохань (рис. 1, а), построенная общиной неологов по проекту венского профессора архитектуры Людвиг Фёрстера в 1854–1859 годах, была второй по величине в Европе

в Рис. 2. Интерьеры малой синагоги на ул. Румбах в Будапеште. Архитектор О. Вагнер. 1869–1872. Фото Габор Чанади, январь 2022





^ Рис. 4. Интерьеры ортодоксальной синагоги на ул. Казанчи, Будапешт, арх. братья Шпндор и Бела Лёффлер, 1912–1913 гг. Фото Габор Чанади, январь 2022

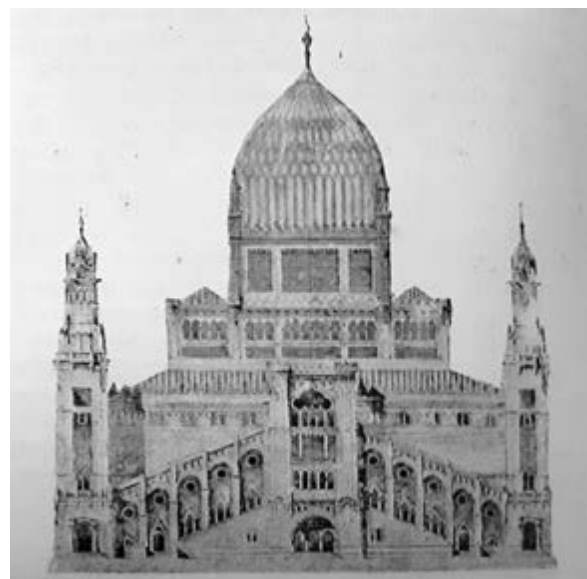
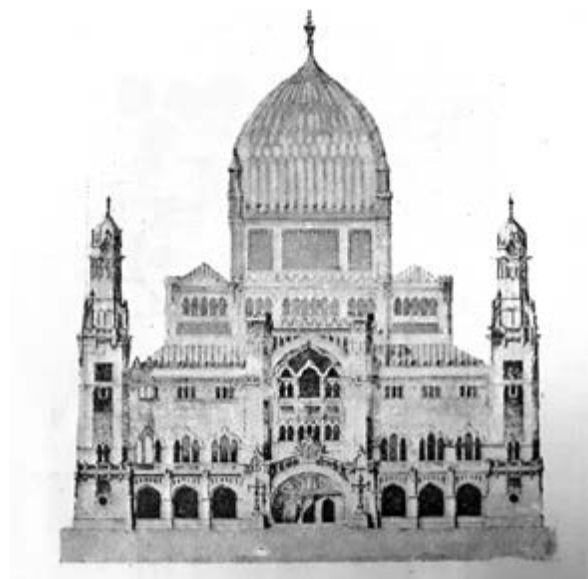
и послужила прототипом для множества других синагог, в том числе нью-йоркской Центральной синагоги на Манхэттене (архитектор Генри Фернбах, 1870–1872). Однако, несмотря на ленточные фризы с восьмиконечными звездами, экзотичные зубцы парапетов, шарообразные купола, венчающие высокие граненые башни и углы здания, творение Фёрстера считается как традиционное для эклектики обращение к романике, недаром Р. Кляйн в своей классификации относит синагогу на ул. Дохань к «католическому» типу.

После успеха здания будапештской синагоги Л. Фёрстер сделал проект синагоги в венском пригороде Леопольдштадт (1858), которая, в свою очередь, послужила образцом для синагог в Загребе, Праге, Кракове и Бухаресте. Как и многие другие синагоги, венская постройка Фёрстера была разрушена в 1938 году.

Более изощренную ориентальную стилизацию предложил ортодоксальной общине Будапешта 28-летний Отто Вагнер. Фасад Малой синагоги, выходящей на узкую улицу Румбах, скрывает восьмиугольный купольный зал

(рис. 2, а), декорированный с явной отсылкой к Альгамбре (рис. 2, б, в). Будущий пионер венского ар-нуво создал изощренную фасадную композицию, «задрапированную» в верхнем ярусе сеткой из серо-голубых майоликовых крестиков, нежно мерцающих на фоне желтой кирпичной кладки. У Р. Кляйна есть очень интересные рассуждения о связи ориентальных синагог с традиционной архитектурой мечетей, откуда идет традиция дематериализации фасадной плоскости, превращенной сплошной орнаментализацией в подобие ковра, скрывающего работу конструкций и внутреннюю структуру зданий: «...можно утверждать, что корни архитектурной деконструкции, представленные Питером Эйзенманом и Даниэлем Либескиндом, уходят далеко в еврейское наследие» [2, с. 590].

Ориентальный образ синагоги был транслирован из Германии и Австро-Венгрии в Российскую империю. Хоральная синагога Санкт-Петербурга (архитекторы Л. Бахман и И. Шапошников при участии В. Стасова и Н. Бенуа, 1883–1893) напоминает постройки Л. Фёр-



> Рис 3. Проект Большой синагоги для Будапешта, архитекторы И. Шеер и Л.-Дж. Ваго (источник: журнал «Строитель», 1899). Слева – западный фасад, справа – восточный фасад



стера (рис. 6, б). Есть указания на то, что мавританский стиль был выбран по совету В. Стасова.

Отечественные архитекторы внимательно следили за трансформациями архитектурного образа синагог. В журнале «Строитель» в 1899 году под рубрикой «Из чужих краев» был опубликован проект новой синагоги в Будапеште (рис. 3) на участке в 1750 кв. саженей, отпущенных городом еврейскому приходу, на 1800 мест для мужчин и столько же для женщин [4]. Конкурсная программа предусматривала изолированную постройку синагоги на участке, расположенном между четырьмя улицами; обращение святилища на восток; орган и хор на 80 человек, размещенные позади святилища; притвор с размерами, позволяющими проводить в нем богослужения, устройство электрического освещения и центрального отопления. Кроме того, требовалось предусмотреть два приемных зала для свадебных гостей, комнаты для служителей, зал для хоровых репетиций, гардеробные, клозеты, квартиру смотрителя и две квартиры для прислуги, а также расположение входов и лестниц, удовлетворяющих требованиям удобств и полицейского надзора. Мы полностью приводим перечень требований, предъявляемых к зданию синагоги в 1899 году, так как это дает представление о типовом функциональном наборе. Бюджет постройки не должен был превышать 2 млн крон (около 800 тыс. руб.).

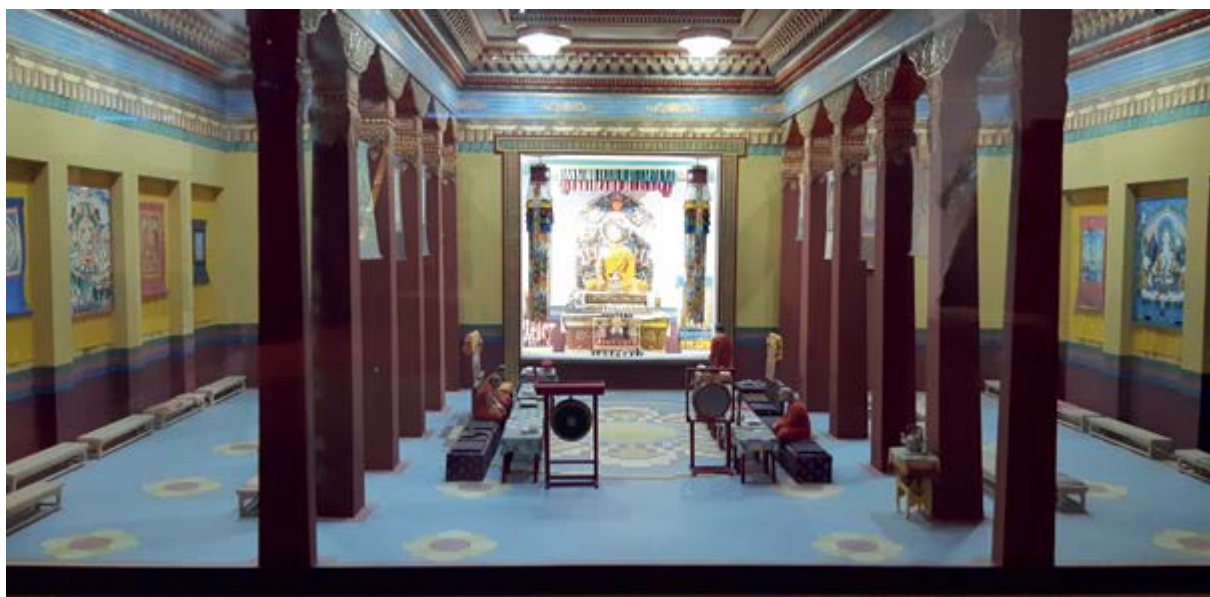
Последним пунктом программы было указание на то, что «выбор стиля предоставляется на усмотрение соискателям», и команда архитекторов И. Шеера и Л.-Дж. Ваго (I. Scheer, L.-J. Vago) не преминула воспользоваться этим разрешением. Проект синагоги и сегодня поражает непринужденным использованием всей линейки историзмов, что, косвенно, свидетельствует о растерянности архитекторов, не понимающих, как, собственно, должен выглядеть иудейский храм, и на всякий случай нагромождающих друг на друга фрагменты англо-венецианской готики, византизмы, ориентализма и элементы мадьярского сецессиона. Все эти фантастические декорации расположены на фоне монументальной фасадной плоскости, «расшитой» византийской полоской, подобно кайзеровским раннероманским соборам.

Как и здание парламента (1885–1896) архитектора Имре Штейндля, строительство которого было приурочено к Миллениуму – тысячелетию государственности, отсчитываемой от прихода армии Аттилы в венгерские степи, синагогу предлагалась увенчать огромным куполом на высоком основании, обрамленном гранеными готическими башенками с пинаклями. Купол был покрыт ажурным рисунком, характерным одновременно и для «пламенеющей» готики, и для мусульманской архитектуры. Композиционным центром западного фасада являлось большое витражное окно, фланкированное гранеными башнями (прием, типичный для английской готики) с фестончатой внутренней аркой и «оплывающим» переплетом, рисунок которого при желании можно интерпретировать и как референс общеевропейскому ар-нуво, и как нечто ориентальное (при этой трактовке элемент считается как гигантский айван). Омегаобразная арка главного входа также имела «мерцающую» семантику – от прямой отсылки к венскому сецессиону до цитаты из лексикона «сарацинских» декораций. Нижний ярус был оформлен крупной аркадой с мощными контрфорсами. «Тюдоровские», четырехцентровые низкие арки-айваны, называемые также арками Аббасидов, одновременно являлись опознавательными знаками и стиля короля Якова, и стиля Великих Моголов (откуда, собственно, британская готика и заимствовала этот элемент), что открывало широкий простор для интерпретаций.

Второй ярус был прорезан стрельчатыми окнами-триформиями, оформленными характерными для мадьярского сецессиона криволинейными архивольтами. Еще выше, под карнизом, шли маленькие строенные романские окошечки, затем – аркады второго света. Фасад фланкировался двумя стройными квадратными в сечении башнями, напоминающими минареты в стиле мудехар и увенчанными стрельчатыми шлемовидными куполами. В качестве ориентального декора использовались треугольные зубцы-вимперги, подчеркивающие линию крыш, основание барабана и верхний край центрального портала-айвана. Еще более эффектно выглядел задний фасад, куда архитекторы смело приставили мост Риалто, с двух сторон обрамляющий сильными диагоналями вос-

^ Рис 5. Синагога общины неологов в Субботице, архитекторы Д. Якаб и М. Комор, 1901–1903. Слева – интерьер, справа – купола синагоги. Фото Габор Чанади, январь 2022

> Рис. 6. Ориентализмы в культовой архитектуре Санкт-Петербурга. Слева – макет интерьера дацана Гунзэчойнэй (Санкт-Петербург), Государственный музей истории религии. Справа – фасад Большой хоральной синагоги, Лермонтовский проспект. Фото А. П. Ивановой, январь 2021



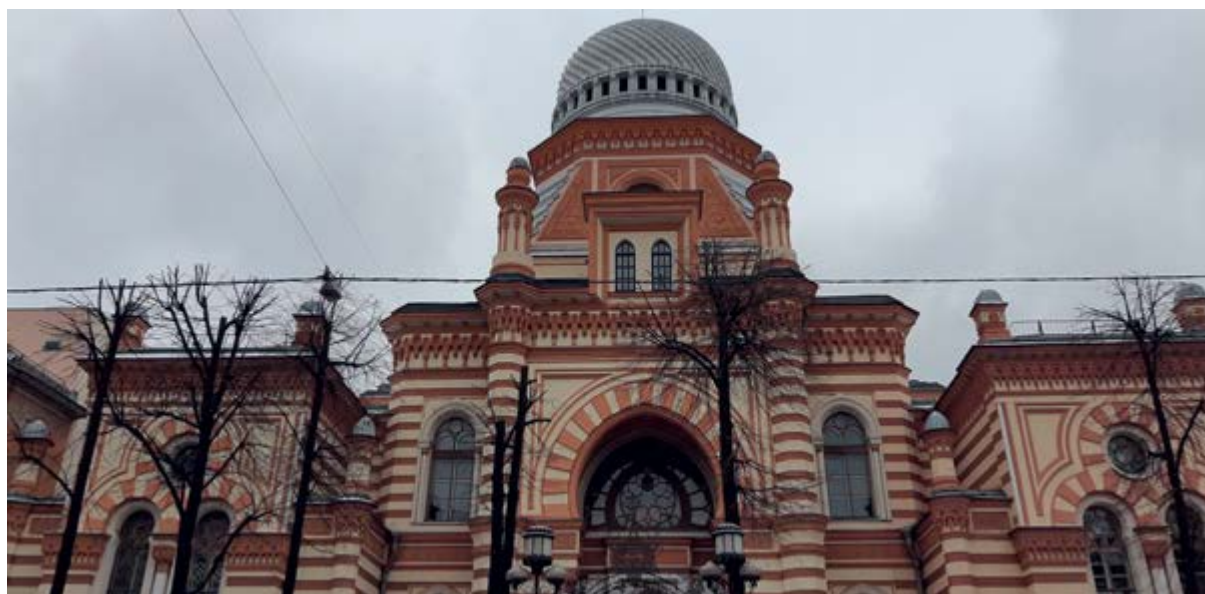
точный портал-айван, также фланкированный гранеными башенками с зубчатыми коронами и разрезанный ярусами разномасштабных и разностильных проемов. На этом фасаде композиционным и смысловым центром являлось криволинейное окно в верхнем ярусе портала. Очень дробное и мелкомасштабное оформление входной группы странно противоречило монументальному глухому объему основания купола, но удачно смотрелось на фоне стены, «расшитой» византийской полоской. По-видимому, широта и смелость стилистических импровизаций, продемонстрированных авторами проекта, полностью удовлетворяли эстетические запросы жюри, которое присудило команде архитекторов первую премию, отметив «оригинальное расположение галерей вокруг внутренней части синагоги и удобное расположение входов».

В 1910 году 23 процента населения 880-тысячного Будапешта составляли евреи. Поиски архитектурного образа синагог продолжались и в комплексе на ул. Казанчи (1912–1913), ориентализм трансформировался в прото-ар-деко. Проектируя фасад, под углом выходящий в узкий проулок, братья Лёффлер отошли от «коврового принципа» и свели декор к минимуму. Лаконичный, монументальный образ вызывает в памяти не ажурные дворцы Альгамбры, а суровые аравийские крепости. Тем поразительней эффект интерьера, не имеющего аналогов и производящего фантастическое впечатление (рис. 4).

Рудольф Кляйн считает, что ориентальные синагоги повлияли на формирование национального венгерского стиля, характерной особенностью которого являлся избыточный декор, превращающий фасадные плоскости в «ковер», сплошь затканый флористическими мотивами. Другой обязательной приметой «мадьярского возрождения» являлись волнообразные края фронтонов, парапетов и проч., напоминавшие типичные мягко закругленные зубцы, венчающие линии крыш синагог. «Ориентализм часто создавал венгерскую специфику дифференциации внутри империи, состоящей из немецкого и славянского населения, которое обычно считалось более западным... Ориентализм, указывающий на восточное происхождение венгров, стал программным для архитекторов с националистическими наклонностями, –

пишет Р. Кляйн. – Дошло до того, что чуть более манящие декорированные фасадные поверхности так называемого венгерского стиля – стиля учеников Лехнера – были названы некоторыми его противниками еврейскими (zsidos)» [2, с. 590]. В то же время узнаваемые черты народного, мадьярского стиля стали использоваться для оформления синагог. Самым известным примером этой диффузии служит синагога в Субботицах (архитекторы Дежу Якаб и Марсель Комор, 1901–1903) (рис. 5), о которой мы писали в предыдущей публикации [5]. Это был смелый жест объединения, включения еврейской общины в мир мадьярской культуры.

В завершение темы культовых сооружений отметим, что и в Петербурге после принятия Манифеста 1905 года, возвестившего начало демократических перемен, ориентализм внезапно стал важным инструментом для демонстрации веротерпимости. В самом сердце метрополии была построена огромная соборная мечеть (архитекторы Н. Васильев, С. Кричинский, 1909–1920) (рис. 7), на которую открывался вид из окон Зимнего дворца. И сегодня это решение выглядит достаточно смело, а в начале XX века подобная толерантность была беспрецедентной. Конкурс на проект соборной мечети объявило Императорское Санкт-Петербургское общество архитекторов по поручению комитета по постройке соборной мечети в 1907 году. Перечень требований к столь крупному и значимому объекту был лаконичен: ориентирование алтарной ниши в сторону Мекки, устройство одного или двух минаретов (при двух минаретах они могут быть разной величины; желательно их расположение по возможности на виду); «желательно увенчать здание куполом. Стиль здания восточный. Фасады предполагается облицевать естественным камнем. Изображение живых существ не допускается» [6, с. 467–468]. На первом этаже требовалось запроектировать помещение для молящихся не менее 200 кв. саженей, в сенях необходимо помещение для хранения и надевания калаш, соответствующих числу молящихся, считая по 10 человек на квадратную сажень. Стоимость здания определялась в 500 тыс. руб., общий объем – 2500 куб. саженей. Крайний срок выполнения работы был назначен на 28 января 1908 года, премиальный фонд, рассчитанный на четы-



ре лучших проекта, составлял 3 тыс. руб., в комиссию входили Л. Бенуа, А. фон Гоген, А. Дмитриев, Ф. Лидваль, А. Померанцев. В мартовском номере «Зодчего» за 1910 год была опубликована заметка, извещавшая, что 3 февраля, в среду, в присутствии эмира Бухарского на Кронверкском проспекте произошла торжественная закладка мечети: «Строители ея – А. И. фон Гоген, С. С. Кричинский и Н. В. Васильев». В «красивой речи эмир описал красоту будущей мечети и привел изречение из Корана: «Бог красив и любит красоту». В завершение корреспонденции было справедливо замечено, что «подобной мечети нет в настоящее время ни в Париже, ни в Лондоне» [7].

Кроме Большой хоральной синагоги и соборной мечети в Петербурге (не без помощи князя Э. Ухтомского), был возведен буддистский дацан Гунзэчойнэй (архитекторы Н. Березовский, Г. Барановский, Р. Берзен, 1909).

Интересно отметить, что эта восточная триада: синагога, мечеть, дацан – еще раз повторяется на далеких восточных окраинах империи – в Чите (рис. 9). В этом богатом торговом городе и крупном транспортном узле существовала сильная еврейская община, которая после 1920 года была вынуждена эмигрировать в Харбин. Там в разное время было построено три синагоги – это самый восточный пример русского ориентализма.

Ориентальная дворцовая архитектура. Рассмотрим ориентализмы в культовой архитектуре, перейдем к «восточным» дворцам, которые вошли в европейский культурный ландшафт благодаря бесконечным всемирным выставкам, демонстрировавшим в первую очередь успехи европейского колониализма. Переход от временных выставочных павильонов к стационарным ориентализмам произошел благодаря Людвигу Баварскому, чье значение для развития архитектурного романтизма трудно переоценить.

Баварский король, наряду с другими венценосными особами, побывал на Парижской всемирной выставке 1867 года и был столь впечатлен, что выкупил «турецкий» киоск – перекрытый плоским золотым куполом небольшой квадратный в плане павильон с четырьмя минаретами по углам, возведенный по проекту Карла Вильгельма фон Дибича, – как вклад Пруссии во Всемирную выставку. (Фон Дибича, изучавшего архитектуру Альгамбры

и работавшего в Каире при дворе Исмаила-паши, можно назвать основоположником прусского ориентализма). Мавританский киоск по желанию Людвиг Баварского был дополнен фееричным «павлиньим треном» и установлен в дворцовом парке Линдерхофа.

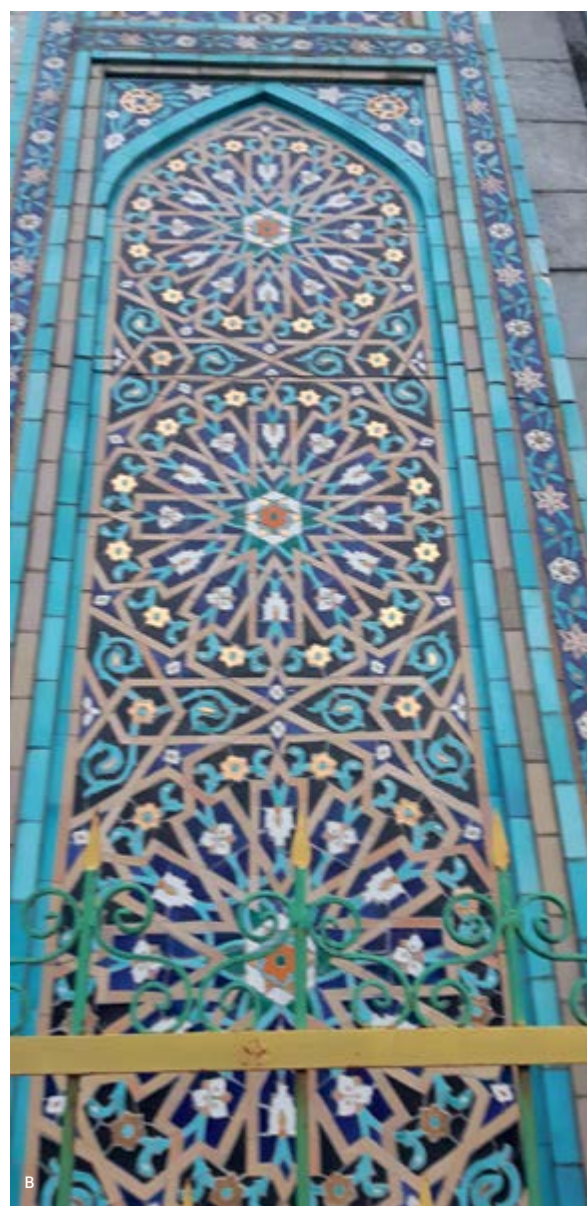
В 1887 году на Всемирной выставке в Париже по приказу короля был выкуплен и перевезен в парк Линдерхофа «марокканский дом», который являлся частью очередного «колониального городка». В 1886 году Людвиг заказал придворному архитектору Юлиусу Хофману и декоратору Кристиану Янку построить на берегу озера Планзее в Тироле Китайский дворец, воспроизводящий разрушенный Летний дворец в Пекине. Этот величественный замысел не был осуществлен из-за гибели короля в 1887 году, но он остался в истории архитектуры как опыт успешного визионерства. У разрозненных немецких земель еще не было своих колоний, но Людвиг II, выстраивавший образ идеального государя, понимал, что наличие собственных заморских владений стало обязательным условием для европейской державы. Он попытался смоделировать архитектурный символ будущих германских завоеваний и, надо отметить, не ошибся в векторе. Уже в 1897 году Циндао был передан Германии, а в 1900-м немецкие войска в составе интернационального корпуса штурмом брали Запретный город.

Российские «восточные» дворцы строились, как правило, в рекреационных пространствах. Большинство из них было сосредоточено в Крыму, на черноморском побережье и в регионе Кавказских Минеральных Вод: дворец великого князя Петра Николаевича в пос. Кореиз в Крыму (1895–1899, архитектор Н. Краснов по эскизам великого князя); Юсуповский дворец в Кореизе (1909, Н. Краснов); дворцы эмира Бухарского в Ялте (1911, Н. Тарасов) и Железноводске (1912, В. Семенов); дача Кичкине великого князя Дмитрия Константиновича в пос. Курпаты в Крыму (1912, Н. Тарасов).

«Черноморский» дворцово-ориентальный стиль, заложенный англичанами в 1830–1840-е годы (Воронцовский дворец), развивался в течение полувека, трансформируясь в «сарацинский», а затем «османский». Главными заказчиками выступали члены императорской фамилии, представители аристократии (Голицыны, Юсу-



Рис. 7. Ориентализмы в культовой архитектуре Санкт-Петербурга. Соборная мечеть. 1909–1920:
 ^ а – постройка. Фото А. Шаргородской, август 2021;
 ^ б – проект на выставке при IV съезде зодчих.
 Архитектор А. фон Гоген, инженер С. Кричинский,
 художник Н. Васильев;
 < v в – детали фасада



повы) и эмир Бухарский. Несмотря на малочисленность объектов этой категории, высокий статус их владельцев инспирировал живой интерес к ориентальной теме среди профессионального сообщества. На страницах художественных изданий регулярно появлялись публикации, посвященные проектам южных резиденций и специфике восточного стиля, на который возлагались большие надежды: «...и если нам суждено когда-либо освободиться от гнетущих оков Ренессанса и, следовательно, перейти от неудобной формы нынешнего дома, с его однообразными комнатами, различаемыми только обоями, – к чему-либо иному, более удобному, что было бы «домом», а не «магазином», то... все указывает на тот же Восток», – декларировал академик Н. П. Кондаков [8, с. 711].

В качестве примера сошлемся на рассказ архитектора В. Швейера о строительстве в Боржоми резиденции великого князя Михаила Николаевича (рис. 10, а), обошедшейся в 163 тыс. руб. (стоимость основного корпуса без мебелировки, отделки и дополнительных служб). Дворец возводился в 1864 году силами интернациональных бригад: русские – плотники, грузины и армяне – столяры и маляры, греки – каменотесы, персияне – каменщики и штукатуры, англичане – машинисты, а для земляных работ набирались местные жители – осетины и грузины. Число рабочих на площадке ежедневно доходило до 500. В. Швейер с интересом описывает особенности местных стройматериалов – квадратные грузинские кирпичи и гипсовый раствор «гаджа», упоминая, что «персияне весьма искусно лепят так называемые сталактиты» [9, с. 70–74].

В июньском номере за 1899 год роскошно иллюстрированного придворного ежемесячника «Искусство и художественная промышленность», издание которого было предпринято как ответ журналу А. И. Мамонтова «Искусство строительное и декоративное», Н. П. Кондаков восторженно описывал еще не законченную резиденцию великого князя Петра Николаевича Дюльбер, возводимую на южном берегу Крыма, близ Ай-Тодорского маяка: «Общий вид дворца чрезвычайно идет к нагорной панораме, отличается необыкновенной живописностью и производит впечатление столь же приятное, сколь и импозантное... столько же истинно-изящное, сколь и необычайное, в высшей степени удачное и целесообразное». Дюльбер представлял собой сложносоставную композицию из разновысотных кубических объемов, перекрытых ребристыми куполами луковичной формы (рис. 10, б). Входные группы были трактованы как порталы-айваны, плоские крыши обрамляли зубчатые парапеты, нижние ярусы фасадов прорезали аркады, средние – галереи. Сложный периметр здания формировал внутренние дворики-патио. Не только внешний вид резиденции, ее террасы и «коригинальные окна, занимающие всю сторону залы», но и внутреннее пространство вызвали одобрение рецензента: «...залы и комнаты, галереи и даже проходы, все приобрело глубину, тихий, ровный свет, получило характер покоев».

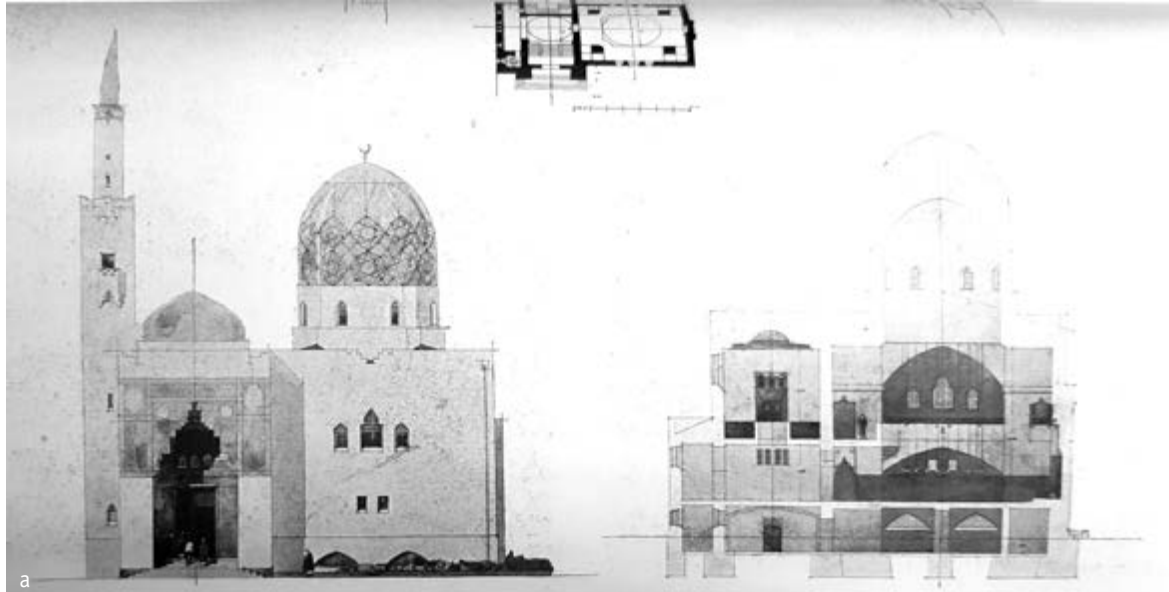
Возможно, комплиментарная оценка была вызвана тем, что «высокий владелец дворца сам начертил его проект, сам выбрал украшения и внес в архитектуру здания... оригинальность своего собственного большого архитектурного таланта» [8, с. 712]. Стилистическая идентификация Дюльбера вызвала некоторые затруднения академика, но он пришел к выводу, что так как «главные декоративные части, например: входы, террасы, плоские крыши, форма дверей и окон, и вообще вся орнаментальная сторона дворца напоминают сарацинские здания Египта и отчасти Сирии, то можно было бы без особой погрешности назвать этот дворец «арабским» или, вернее (по словам С. Леви-Пуля), «сарацинским» [8, с. 712].

Действительно, декор резиденции был достаточно сдержан: «...орнаментация Дюльберовского дворца очень проста и ограничивается резными наличниками дверей и окон, плафонами, балюстрадами, мушарабами. Исполнена эта орнаментация в строгом вкусе лучших памятников Египта X – XII веков. И притом весьма практическими, дешево стоящими способами... не дороже обыкновенных столярных работ» (стоимость 1 кв. сажени облицовки обошлась в 23 руб.). Н. П. Кондаков увлеченно объясняет технологию изготовления лепного декора «отливкой из особой композиции гипса, по обычному восточному способу» и «художественную... разделку панелей гипсовыми отливками», в точности имитирующими вид «драгоценных восточных фаянсов», предостерегая, впрочем, от чрезмерного увлечения «раскраской»: «Не можем не вспомнить, что реставрация Альгамбры сгубила древний памятник именно грубою, пестрою размалевкой» [8, с. 714]. Надо заметить, что окончательное колористическое решение Дюльбера отличалось элегантностью: белоснежные стены, серебристые купола, ярко-синие изразцы, серо-голубые и бирюзовые айваны должны были вызывать ощущение свежести и прохлады. Ярко-белый цвет стен вошел в моду благодаря павильонам колониальных выставок, это была «характерная черта всех построек, относящихся к экзотическим странам, где при ярком солнце другие цвета становятся слишком невыгодными, так как не отражают тепловых лучей» [10, с. 411].

Вслед за аристократическими резиденциями на черноморском побережье стали появляться буржуазные виллы и «гостевые дома» столичной богемы. Эти небольшие объекты часто имели эффектные объемно-пространственные, асимметричные композиции и сложную планировку с перепадами уровней. В архитектурно-художественном еженедельнике регулярно печатались проекты южных вилл, например дача в Гаграх (архитектор П. Толстых), и фотографии реализованных построек, например вилла М. Вандарской в Ялте (архитектор Е. Шретер).

Коммерческие ориентализмы преобладали в индустрии гостеприимства (курортная архитектура и бани/термальные источники). В цитируемой выше статье Н. П. Кондакова с негодованием упоминаются «пустые мавританские декорации, выродившиеся в Европе в мелочную и поверхностную разделку бесцельных киосков... вся орнаментация призвана там служить лишь практическим целям» [8, с. 712]. Но в целом статус ориентальной архитектуры в стилистической иерархии был слабо зафиксирован. Самым уместным пространством для ориентализмов считались парки (зимние сады), что восходило к символике рая, традиционно локализованного на Ближнем Востоке.

Ориентализмы в парковой архитектуре (пагода в Кью, Китайский чайный домик в Сан-Суси, Китайский павильон в Дротнингхольме и проч.) хорошо известны. Рассмотрим одно из ответвлений парковой темы – зверинцы. В монографии доктора искусствоведения Л. Никифоровой упоминается о том, что общеевропейские дворцово-парковые комплексы, послужившие «основой российских дворцов императорского периода», содержали «три пространственные зоны, центрами которых были Большой дворец, Эрмитаж и Зверинец» [11, с. 250]. Эта пространственная схема, оформленная в высоком, среднем и низком стилях, была обязательной, «вне зависимости от пристрастий монархов и монархинь вплоть до середины XVIII века», так как соответствовала «трем образам жизни: государственной службе, воинским подвигам и философскому уединению» [11, с. 251]. Зверинцы, включавшие в себя и охотничьи домики, и охотничьи уголья, и первые зоосады, нередко декорировались в восточном вкусе. Память об этой культурной апропри-



> v Рис. 8. Соборная мечеть в Кронштадте: а – проект на выставке при IV съезде зодчих. Архитектор Косяков; б – проект мечети. Архитектор П. Краснов [б]

v Рис. 9. Ориентализмы в культовой архитектуре Читы: а – дацан (ул. Богомякова, 72). 2002. Архитектор М.-Ж. Дылгыржапов; б – синагога (ул. Ингодинская, 19). 1907–1908 Архитектор Г. Никитин; в – соборная мечеть (ул. Анохина, 3а). 1904–1906. Архитектор Ф. Пономарев. Фото А. Ивановой, июль 2021



ации, когда архитектурные приемы побежденных врагов и завоеванных народов рассматриваются трофеями, наряду с чучелами и шкурами убитых хищников, сохранилась в европейской традиции оформления зоопарков. Наиболее известен Берлинский зоосад с роскошным слоновником (1875), но, на наш взгляд, лучшим образцом этого «архитектурного реванша» являются объекты в зоопарке Будапешта. В этих «зоологических» постройках мы видим изощренное формотворчество с выходом на новую эстетику. Входная группа – прекрасный образец мадьяр-

ского сецессиона, но еще более интересен слоновник, перекрытый бирюзовыми куполами (архитектор К. Нойшлосс, 1910–1912). Высокий (31 м) минарет, являющийся главной вертикальной доминантой Будапештского зоопарка, послужил в 1915 году причиной справедливого протеста со стороны Турции, указывающей на недопустимость использования сакральной архитектуры в столь неподобающем контексте. Минарет разобрали, но сегодня слоновник восстановлен в прежнем виде (рис. 11, а).

Если абстрагироваться от экзотической функции объекта, можно заметить, что К. Нойшлосс обращается к приемам, характерным и для неорусского направления: скульптурность форм, лапидарность декора, сконцентрированного пятнами, использование изразцов и укрупненного, нарочито архаизированного деревянного резного декора. Возможно, именно османскому наследию венско-будапештской сецессии (повлиявший, в свою очередь, на европейский и русский модерн) обязан многими узнаваемыми чертами. Асимметричность живописных объемно-пространственных композиций с контрастными вертикальными доминантами, пристрастие к террасам, верандам и висчым галереям, подковообразные арки, майоликовые фризы, изощренная цветовая палитра, флористические мотивы (маки, гвоздики, гранаты, тюльпаны) – все, что сегодня считается базовыми характеристиками модерна, было типично и для османской архитектуры. Мы понимаем спорность этого поверхностного наблюдения, но, с другой стороны, постулат о влиянии японской культуры на формирование ар-нуво давно стал общим местом, почему бы и не расширить восточный спектр источников вдохновения. В качестве иллюстрации к этому дискуссионному тезису приведем эскиз часовни Одеона Лехнера – пионера мадьярского сецессиона, сформировавшего новый образ венгерской архитектуры. Композиция, построенная на контрасте высокой стройной колокольни и плоского купола, прямо отсылает к типичному объемно-пространственному решению небольшой мечети [12] (рис. 11, б).

В заключение сформулируем несколько тезисов.

Характерные черты раннего ориентализма:

- лишенный классицистических коннотаций геометризованный или флористический декор, превращающий фасадную плоскость в подобие «ковра» – обложки, наброшенной на конструкции и дематериализующий стены;

- отход от тектонической схемы фасада;
- использование полихромии (цветной кирпичной кладки и майоликовых изразцов);

повлияли на формирование новой национальной архитектуры – мадьярского сецессиона и русского стиля.

В отличие от Испании, где неомудехар стал по-настоящему новой национальной архитектурой и использовался во всех сферах, в Российской и Австро-Венгерской империях применение ориентализмов было неофициально, но жестко регламентировано; «восточное» направление специально разрабатывалось немецкими архитекторами как стиль синагог. За исключением культовых построек, примеры проникновения ориентализмов в сложившиеся архитектурные ансамбли Петербурга и Будапешта крайне малочисленны. Использование ориентализмов в фасадной архитектуре доходных домов подразумевало, как правило, «восточное» происхождение (дом Мурузи в Санкт-Петербурге) или эксцентричные вкусы заказчика. Примеры ориентальной коммерческой архитектуры также единичны – Чайный дом Перлова в Москве, торговый дом Шандора Батори, расположенный на пересечении улиц Араникаса и Регипоста в Будапеште (архитекторы Миклош Роман и Эрно Роман, 1912). Все ориентальное выносилось в парковые или формирующиеся курортные зоны.

Интересен феномен «османизации» черноморских дворцов и вилл как способ камерализации памяти места (Крымского ханства). В Венгрии «османизмы» использовались в оформлении водных комплексов и сверхэкзотичных объектов (слоновник в Будапештском зоопарке), но мадьярский правящий класс не рассматривал ориентализм в качестве эстетической программы оформления загородных дворцов.

Вместе с тем наличие цельного стилистически выдержанного «восточного» интерьера (кабинета, ванной ком-

наты или будуара, зимнего сада) было обязательным условием аристократических апартаментов. В буржуазных домах и квартирах «восточное» понималось как «колониальное», и отдельные предметы (ковры, фарфор, пальмы, чайные и шахматные столики, оттоманки, пуфы и проч.) произвольно интегрировались в интерьеры бидермейера, что хорошо заметно по салонной портретной и жанровой живописи середины XIX – начала XX века. Эта привычная экзотизация бидермейера, перенасыщение его «колониальным» спровоцировало качественный скачок и переход к венскому сецессии.

Ориентальные истоки ар-нуво не вызывают сомнения, но интересно, что историк венгерской архитектуры Р. Кляйн считает стиль синагог с его «беспрецедентной в истории архитектуры свободой композиции» предвестником модернизма и деконструктивизма.

Подобно другим этнографическим стилям, ориентализм развивался от мелкомасштабной, дробной, подчеркнуто экзотизированной архитектуры к более лаконичной и цельной версии, где основным средством художественной выразительности выступал не декор, а объемно-пространственная композиция, построенная на контрасте вертикальных доминант и кубических объемов.

Ориентализм использовался и как инструмент исключения из общего культурного поля, и как способ формирования толерантности и уважения к другим конфессиям и другим историческим нарративам.

Литература

1. Иванова, А., Глатоленкова, Е., Базилевич, М. Репрезентации Империи и архитектурный образ Родины: Тихоокеанская Россия и русский Туркестан // Архитектон: известия вузов. – 2021. – № 2 [Электронный ресурс]. – URL: http://archvuz.ru/2021_2/12/ (дата обращения: 12.08.2021).
2. Klein, R. Zsinagógák Magyarországon. 1782–1918. – Budapest : TERC, 2011. – 640 p. (на венгерском языке)
3. Корндорф, А. Дворцы Химеры. Иллюзорная архитектура и политические аллюзии придворной сцены. – Москва : Прогресс-Традиция, 2011. – 624 с.
4. Строитель : Вестник архитектуры, домовладения и сан. зодчества. – 1899. – № 19–20
5. Иванова, А., Глатоленкова, Е., Базилевич, М., Чанади, Г. Архитектурный образ Родины: Санкт-Петербург и Будапешт // Проект Байкал. – 2021. – № 70. – С. 169–178
6. Конкурс на составление эскизного проекта здания соборной мечети в г. Санкт-Петербурге // Зодчий. – 1907. – № 45. – 521 с.
7. Зодчий. – 1910. – № 11. – 135 с.
8. Кондаков, Н. П. Дворец в имении «Дюльбер» на Южном берегу // Искусство и художественная промышленность : Ежемесячное иллюстрированное издание Императорского общества поощрения художеств. – 1899. – № 9–10. – С. 731–734
9. Зодчий. – 1876 (февраль). – С. 70–74
10. Архитектурно-художественный еженедельник. – 1917. – № 21–24
11. Никифорова, Л. В. Чертоги власти: дворец в пространстве культуры. – Санкт-Петербург: Искусство-СПб., 2011. – 703 с.
12. Gerle, J. Lechner Ödön. – Budapest : HÖLNAP KIADÓ KFT., 2003. – 272 с.

References

- Arkhitekturno-khudozhesvennyy ezhenedel'nik [Architectural and Artistic Weekly] (1917). No. 21–24.
- Gerle, J. (2003). Lechner Ödön. Budapest : HÖLNAP KIADÓ KFT.
- Ivanova, A., Glatolenkova, E., & Bazilevich, M. (2021). Representations of the empire and the architectural image of the homeland: Pacific Russia and Russian Turkestan. *Arkhitektion: Proceedings of Higher Education*, 2. DOI: 10.47055/1990-4126-2021-2(74)-12
- Ivanova, A., Glatolenkova, E., Bazilevich, M., & Chanadi, G. (2021). Architectural image of homeland: Saint Petersburg and Budapest. *Project Baikal*, 18(70), 169–178. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.70.1909>
- Klein, R. (2011). *Zsinagógák Magyarországon. 1782–1918*. Budapest: TERC.
- Kondakov, N. P. (1899). *Dvoretz v imenii "Dulber" na Yuzhnom beregu* [Palace in the Dulber Estate on the South Coast]. *Art and Artistic Industry: Monthly illustrated edition of the Imperial Society for the Encouragement of Arts*, 9–10, 731–734.
- Konkurs na sostavlenie eskiznogo proekta zdaniya sobornoi mecheti v Sankt-Peterburge [Contest for the drafting of the Mosque building in St. Petersburg] (1907). *Zodchy*. No. 45.
- Korndorf, A. (2011). *Dvortsy Khimery. Illuzornaya arkhitektura i politicheskie allyuzii pridvornoi stseny* [Palaces of Chimera. Illusive architecture and political allusions of the court scene]. Moscow: Progress-Traditsiya.
- Nikiforova, L.V. (2011). *Chertogi vlasti: Dvoretz v prostranstve kultury* [Chambers of power: The palace in the space of culture]. St. Petersburg: Iskustvo-SPb.
- Stroitel: Vestnik Arkhitektury, Domovladieniya i san. zodchestva [Builder: News of architecture, households and sanitary architecture] (1899). No. 19–20.
- Zodchy (1876, February). Pp. 70–74.
- Zodchy (1910). No. 11.

В Малой Азии (современной Турции) нами был найден пример типичного и хорошо изученного полиса Кианея в провинции Ликия. Выявлены основные принципы формирования полиса на основе центрального расположения главного города асти в окружении районных городов – демосов при сбалансированном развитии всей его территории – хоры. Представлен анализ различных типов малых поселений, дорожной структуры полиса и его внешних связей, подчеркивается важность расстояний и доступности между каждым его элементами и центральным городом как факторами гармоничного и устойчивого развития. Дана оценка населения в эллинистический и римский периоды, предложена схема хоры типичного континентального полиса, позволяющая определить универсальные градостроительные принципы его формирования и использовать как инструмент для дальнейших исследований и применения в современном градостроительстве.

Ключевые слова: полис; хора; демос; асти; симполития; эллинистический; римский; устойчивое развитие; Кианея. /

In Asia Minor (modern Turkey), the authors found an example of a typical and well-studied polis of Kyaneai, province of Lycia. The article reveals the basic principles of the formation of this polis on the basis of the central location of the main city surrounded by district cities – demoses with a balanced development of its entire territory – chora. An analysis of various types of small settlements is provided, the road structure of this polis and its external relations is revealed, the importance of distances and accessibility between each of its elements and the central city as factors of harmonious and sustainable development is emphasized. An assessment of its population in the Hellenistic and Roman periods is given, and on this basis, a scheme of the chora of a typical continental polis is proposed, which allows to determine the universal principles of its formation and use them as a tool for further research and application in modern urban planning.

Keywords: Polis; Chora; Demos; Asty; Sympolitia; Hellenistic; Roman; sustainable development; Kyaneai.

Хора в системе античного градостроительства / Chora in the urban planning of antiquity

текст

Александр Колесников
РУДН; МГСУ
Максим Татарinov /
text

Aleksander Kolesnikov
Peoples' Friendship
University of Russia; MGSU
Maxim Tatarinov

1. Общая организация полисов в эллинистический и римский периоды представляется стабильной в своей основе вплоть до V века н. э. Завоевание Римом территории Малой Азии в середине I века н. э. коснулось в основном политической и военной сфер жизни, а также обогатило репертуар общественных пространств и сооружений. В градостроительстве же и администрировании территории власть полисов осталась прежней, сохраняя преемственность полисной культуры. То же можно сказать и о Кианея.

2. Хора Кианея была впервые подробно описана в исследовании проф. Франка Колба из университета города Тюбинген (Германия) и дополнена несколькими турецкими работами по разным аспектам географии и истории этих мест. На основании исследования доктора Колба выполнены изображения основных поселений, интерпретированные автором [7].

Население в государстве должно удовлетворять себя во всех потребностях жизни, но в то же время оно должно быть таково, чтобы его было легко окинуть взглядом

Аристотель

Введение

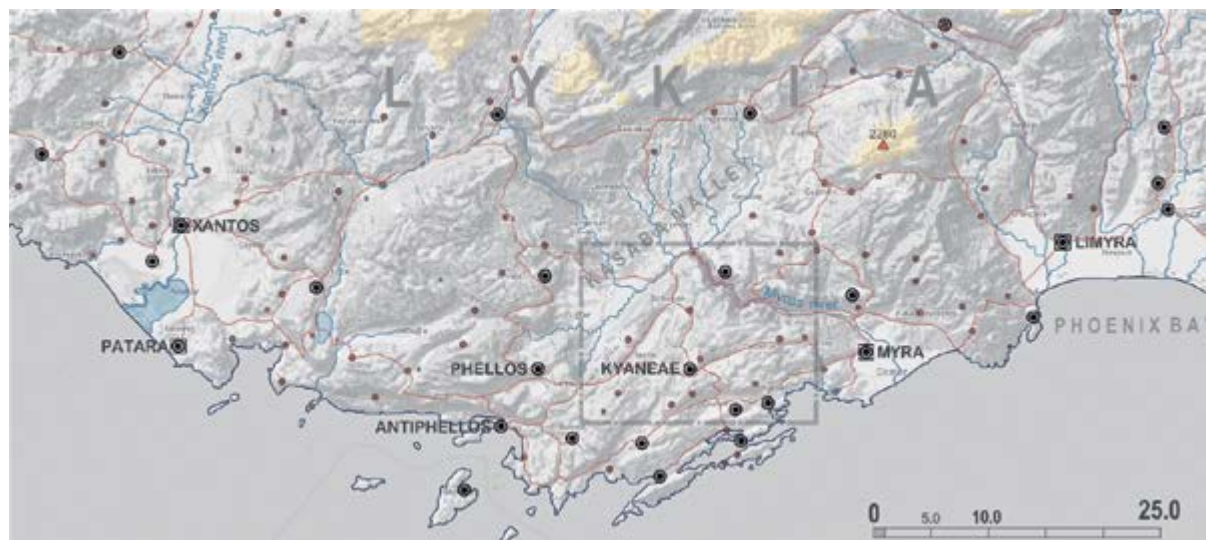
Общепринятое понятие античного полиса, или города-государства, несет в себе прежде всего политический смысл, оставляя на втором плане вопрос о том, какова же была его организация с территориально-градостроительной точки зрения. Необходимо отметить, что сама территория полиса – хора – не состояла исключительно из центрального города и его пригородов, а представляла собой сбалансированное государство с внутренними коммуникациями, природными ландшафтами, сельскохозяйственными угодьями, производственными сооружениями и различными типами поселений, каждое из которых имело свою функцию и соподчиненность. Хора полиса нуждалась в центральном городе как концентрации культуры, власти и торговли; в той же степени город нуждался в хоре с ее ресурсным и рекреационным потенциалом. Вместе они составляли единый организм, призванный способствовать гармоничному развитию живущих на его территории граждан и имеющий значительную экономическую, политическую самодостаточность, находясь при этом под сенью общей греко-римской культуры и ордерной планировочной системы. Полисы в итоге колонизации и территориального развития, основанного на равномерности расселения с учетом условий местности, отличались по своей структуре, размеру и роли, которую они играли между собой. Так, малые полисы имели организацию, подчиненную в большей степени центральному городу, но при этом в целях выживания они часто объединялись в союзы – симполитии, создавая многополюсные расширенные территории. Более крупные и крупнейшие полисы имели и более сложную структуру расселения, иногда включающую в себя подчиненные полисные центры, города районного коммунального подчинения – демосы, малые поселения, отдельно стоящие дома и усадьбы, фермы, крепости различных типов. Наиболее распространенными и типичными

для понимания их градостроительной структуры являются средние по размеру полисы с единственным центральным городом, сильные в политическом отношении и имеющие компактную, но достаточно обширную территорию для устойчивого развития. Многочисленные свидетельства о существовании таких полисов в провинциях Малой Азии; по ним можно судить об организации территории хоры, основанной на иерархии поселений, самостоятельности составляющих ее коммун и объединенных вокруг центрального символического города – асти. Один из таких примеров – это типичный полис Кианея в Малой Азии. Хора рассмотрена как единое градостроительное пространство, существовавшее в эллинистический и римский периоды на протяжении семи веков, начиная с IV века до н. э.¹

1. История идеального полиса

Кианея является характерным примером среднего по размеру полиса с развитой и хорошо изученной хорой²; он находится в Малой Азии на юге древней провинции – бывшем государстве Ликия между известными центрами Антифеллос и Мира. Территория полиса лежит среди живописных холмов и равнин нагорья на высоте 400–800 м над уровнем моря. С севера и северо-запада она ограничивается глубоким ущельем реки Мирос и соседней долиной Касаба, а с юга – малыми прибрежными полисами Исинда, Аполлония, Аперлае и Симена, лежащими ниже, под крутым уступом в 300 м. Эти города входили в союз и отделяли Кианею от побережья Средиземного моря. С востока находился один из крупнейших городов Малой Азии – Мира, в подчинении у которого находились Тибериссос, Истлада и Андриаке. Последний считался одним из важнейших портов на Средиземноморье. С запада находятся малые горные полисы Кандиба и Феллос, а также Антифеллос, о котором упоминалось выше. Между Мирой и Антифеллосом через Кианею проходила стратегическая дорога на Ксантос и далее на Эфес.

Геологическая структура и удаленность нагорья Кианея способствовали высокой сохранности археологических памятников и позволили получить достаточно полную картину расселения в античную эпоху. Первые греческие колонии начали образовываться здесь, види-



мо, в VIII – VII вв. до н. э., но многие из этих поселений имели, конечно, более древнюю, ликийскую основу. Уже в классический период, к V в. до н. э. на двух холмах, в районе местечка Авзар Тэпэзи развилось поселение, получившее статус города и ставшее резиденцией местных правителей. Совсем недавно по древним надписям было установлено имя этого города – Загаба; название явно ликийское. Особенность этого города состоит в том, что он как центр, образовавшийся в классическую династическую эпоху, просуществовал недолго, около ста лет, и уже к концу IV в. до н. э., потеряв свое значение, был покинут в пользу нового города Кианея, в 3–х км к северо-востоку. Это было уже новое, греческое название; в переводе кианеос значит лазурит (камень) или лазурный цвет. Кианея расположилась в геометрическом центре полиса равноудаленно от окружающих его поселений на доминирующей возвышенности с широким видом на море и окружающие горы и долины (Рис. 1). При этом театр и агора были обращены к лазурному Средиземному морю, так что название новому городу, видимо, было дано неслучайно. Сам факт перемещения главного города в более центральное место, из которого можно окинуть взглядом всю хору, прямо следует из рекомендаций Аристотеля, высказанных в его трудах³, и говорит о значении, которое придавалось гармоничным

торговым, оборонным и культурным взаимосвязям внутри полиса, а также престижу его центральной власти.

Кианея состоит из верхнего и соразмерного ему по площади нижнего города. Верхний город укреплен мощными стенами и состоит из плотной жилой застройки, имеющей черты регулярности. В ней необходимо отметить довольно обширную верхнюю агору, находящуюся в самом центре, к которой от южных ворот ведет колоннадная улица, образуя вместе короткую ось юг-север. Состав общественных сооружений верхнего города довольно обширен: он состоит из терм, библиотеки и нескольких базилик. Одна из базилик изначально была булеветерионом; все они располагаются вокруг агоры, формируя ядро общественного центра. Общая площадь верхнего города составляет 2,5 га. Нижний город имеет театр на 2500 мест, обширную агору с интегрированным стадионом и более поздний крытый рынок в виде базилики. Театр обращен на юг с впечатляющим видом на эспланаду агоры и далее на южные границы хоры и море. Здесь также можно проследить городскую ось: она начинается от пространства между театром и агорой, проходит через рынок и, изгибаясь, достигает южных ворот. Расположенный на обширном плато, нижний город не имеет стен, что характерно для многих городов Ликии: его можно считать общественным пространством для всего полиса, местом встречи и торговли.

3. Аристотель являлся главным идеологом организации и развития эллинистического полиса; свидетельства воплощения его наставлений, от общих концепций до деталей компоновки городов и строительства поселений, можно встретить повсеместно [15, кн. 3].

1. Дорога
2. Театр
3. Нижняя агора
4. Крытый рынок
5. Захоронения
6. Уступ скалы
7. Скальный мост
8. Крепостная стена
9. Верхний город
10. Цистерна
11. Базилика
12. Верхняя агора
13. Термы
14. Саркофаг
15. Арочный зал



< Рис. 1. План города Кианея. Вид из театра на нижнюю агору, южные границы полиса и море



> Рис. 2. План-схема полиса Кианея с его предполагаемыми границами

Сама хора полиса Кианея имеет приблизительно ромбовидную форму в плане, 19 км × 11 км и площадь в 144 км² (Рис. 2), ее границы легко фиксируются по естественным уступам рельефа. При всем единстве необходимо отметить большое топографическое богатство данной территории, где есть небольшие плодородные долины, мягкие возвышенности и склоны различной ориентации с возможностями террасного земледелия, скалистые горы и хребты, удобные для возведения оборонительных сооружений, что создает своеобразный микрокосмос идеальной жизни. Все это способствовало возникновению самых разнообразных поселений, отличающихся по своему размеру, расположению и композиции. Основной всей структуры являлись небольшие города, которые собирали вокруг себя жизнь местных коммун.

2. Города-демось

В ходе развития полиса еще с классического династического периода в нем сформировалось 6 демосов – районных центров в виде небольших укрепленных городов-акрополей с прилегающей жилой застройкой, которые располагаются по периметру от центра. Эти города имели ограниченную власть над тяготеющими к ним коммунами – коми, которую они осуществляли через свои выборные собрания, а также несли оборонную функцию и были местом для защиты живущего вблизи населения. Демось располагали финансами, они тратили их на свои нужды, а также получали помощь из центра, например, в случае стихийных бедствий, о чем имеются письменные свидетельства⁴. Внутри этих городов не было развитых общественных пространств и зданий, за исключением небольших агор, которые ближе к понятию стоя (крытая небольшая площадь или проход), и базилик, появившихся уже в позднеримскую эпоху. Не обнаружено в них также и крупных терм. Поэтому всю значимую общественную и административную функцию брал на себя центральный город асти⁵. В этом контексте интерес представляет удаленность районных городов-демось от центра, отраженная в таблице 1.

Как видно, все города имеют прямое расстояние до центра не более 7,8 км, т. е. 32 стадии, что обеспечивает хорошую визуальную связь на случай обороны,

Таблица I. Расстояние от городов-демось до Кианея

| | Хориан | Корба | Онинда | Триса | Тузэ | Тиинда |
|---------------------------|--------|-------|--------|-------|------|--------|
| Прямое расстояние (км) | 5.6 | 4.8 | 3.9 | 7.8 | 6.4 | 7.5 |
| Расстояние по дороге (км) | 8.0 | 6.1 | 5.1 | 9.5 | 8.5 | 9.4 |
| Время доступности (час) | 2.1 | 2.0 | 1.8 | 3.0 | 2.7 | 2.9 |

* С учётом +10% на участки с крутым рельефом

** С учётом +25% на участки с крутым рельефом

которая считается гарантированной даже плохую погоду в пределах 10 км (40 стадий), а по пешеходной доступности, с учетом рельефа дорог, укладывается в 3 часа пешего перехода. Таким образом, в течение дня население и местная администрация могли плодотворно общаться с центром. Если вспомнить, что более высокие по рангу представители общества пользовались лошастью, то это время сокращается еще в 1,5 раза. Самым близким к центру городом является Онинда, которая приняла, видимо, часть населения покинутого города Загаба, бывшей столицей полиса в классическую эпоху. Самый далекий – Триса, который располагался на возвышенном плато на краю полиса в сторону Миры и имел особый статус – пограничного охранного города периполиона по договору между соседними полисами. Между собою города-демось имеют приблизительно такие же расстояния, как между городами и центром, что позволяло жителям коммун укрываться уже за 1,5 часа. При максимальном радиусе доступности около 4 км это дает ощущение устойчивости и сбалансированности всего градостроительного пространства полиса. На план-схеме хоры (рис. 2) показаны зоны коммун, подчиненных городам-демось и непосредственно центральному городу асти. Всего получается 7 таких коммун, имеющих в своем ведении весь комплекс других поселений и сельскохозяйственных угодий, с площадью 20–25 км² каждый, которые меняются в зависимости от условий местности.

Композиционно города-демось делятся на две категории: с расположением по хребту горы (Триса, Хориан) или на вершине холма (Корба, Тузэ, Тиинда и Онинда). В обоих случаях речь идет, видимо, о древнем принципе расположения поселений, уходящем еще в архаическую эпоху. Сами города-демось имеют разный размер, форму и население (таб. 2). Каждый город имеет компактный акрополь с набором небольших публичных пространств и зданий, а также храмом. Акрополи обычно бывают продолговатой или округлой формы в зависимости от конфигурации вершины, на которой они находятся. Они, как правило, окружены плотной жилой застройкой непосредственно под стенами или на отдалении и занимающей до ¼ площади поселения. Каждый город оснащен одной или несколькими цистернами для снаб-

4. Описание этих интересных свидетельств, обнаруженных в ходе исследования Кианея, можно найти в статье [8].

5. Следует уточнить, что по своему статусу главный город асти был средоточием гражданства, сакральным центром с единственным на весь полис театром, где проходили регулярные действия, а также местом главного рынка агоры, куда стекались основные товары.

жения водой; они располагаются как на периферии, так и в центре, на Акрополе. Размер и значение городов зависят от заселенности подчиненных им коммун, обширности принадлежащих им сельскохозяйственных угодий и ресурсов. Так же, как и полисы, города-демосы находятся в центре отведенных им территорий с постоянной визуальной и дорожной связью (Таб. 2).

Соответственно своему населению города окружены некрополями, которые иногда располагаются внутри городов в виде усыпальниц и героонов. Некропольная архитектура по своему престижу и присутствию в ландшафте конкурирует с гражданской и формирует ее характерное видимое окружение⁶ (Рис. 4).







Наиболее значимым из городов-демосов является Триса, население которого могло достигать 500 человек. Когда-то, как пишут некоторые исследователи, до возвышения Кианеи, он также претендовал на роль полиса, что отразилось впоследствии на его особом статусе. В Трисе имеются руины знаменитого героона (Рис. 3),

построенного около 380 года до н. э. Он представляет собой замкнутое квадратное сооружение с двором, где находится могила героя, по периметру проходит барельефный фриз, рассказывающий о его подвигах. Фриз, имеющий большую историческую ценность, находится в историческом музее в Вене.

Следующим по размеру является город Тузэ с населением до 450 человек, который фланкирует территорию полиса с западной стороны. Тузэ располагался на возвышенности, идущей по западной границе с юга на север, и вдоль нее располагалась самая плодородная долина полиса (Рис. 5). Другие города имеют меньшие размеры с населением от 200 до 400 человек.

Характерным примером города на продолговатой возвышенности с компактным акрополем является Онинда (Рис. 6). Основные общественные здания подчинены линейной анфиладной композиции с небольшой агорой в центре. Жилая застройка расположена на южном склоне в виде разрозненных комплексов с элементами

6. Некрополи с надгробиями со своеобразным «готическим» завершением, являются неотъемлемым элементом пейзажа Ликии и важным свидетельством общей градостроительной активности.

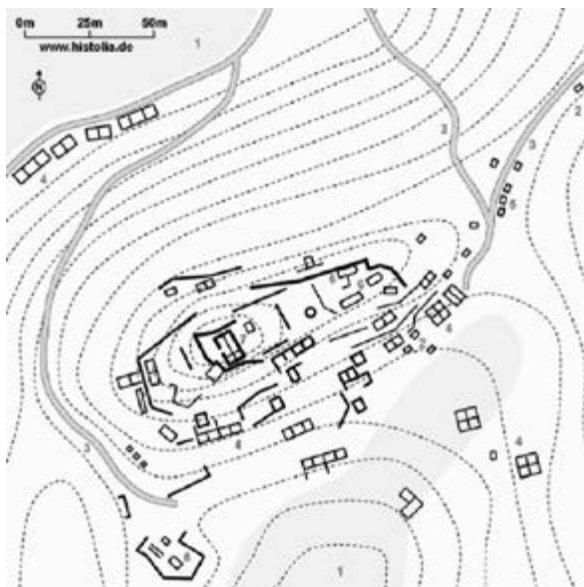
| | | |
|---|--|--|
| <p>Хориан</p>  <p>0 50 100</p> <p>300 чел., 1.9 га</p> | <p>Корба</p>  <p>0 50 100</p> <p>350 чел., 2.3 га</p> | <p>Онинда</p>  <p>0 50 100</p> <p>400 чел., 3.2 га</p> |
| <p>Триса</p>  <p>0 50 100</p> <p>500 чел., 5.1 га</p> | <p>Тузэ</p>  <p>0 50 100</p> <p>450 чел., 4.1 га</p> | <p>Тиинда</p>  <p>0 50 100</p> <p>200 чел., 2.1 га</p> |

< Таблица 2. Пятна застройки городов-демосов



< Рис. 3. Героон в Трисе. Реконструкция

< Рис. 4. Типичный некрополь в Кианея



> Рис. 6. План города Онинда

> Рис. 7. План города Корба

1. долина
2. саркофаг
3. дорога к городу
4. жилые комплексы
5. некрополь
6. капелла
7. акрополь
8. усыпальница

> Рис. 5. Вид из акрополя Тузэ на подчиненную ему долину и хору Кианея



регулярности. На самой юго-западной оконечности этого склона находится нижний акрополь в виде теменоса с усыпальницей. Онинда сочетает в себе осевую композицию с принципами живописного расположения на рельефе. Другой пример города на возвышенности – Корба (Рис. 7). Этот город имеет округлой формы акрополь, очень развитую жилую застройку, покрывающую южный и юго-западные склоны холма, а также сторожевую башню на соседней возвышенности. Особенность Корбы – наличие нижней агоры и сопутствующих торговых и хозяйственных сооружений и значительных размеров базилики, возникшей, видимо, в позднеримский период. Застройка вокруг нижней агоры носит явные черты регулярности: от нее также начинается ось, направленная в сторону акрополя, что придает этому городу, несмотря на его небольшие размеры, большую монументальность сравнительно с центральным городом полиса.

Площадь застройки и конфигурация планов городов-демосов очень схожи с малыми полисами, расположенными южнее Кианеи и объединенными в симполицию, например, Исинда или Аполлония. Все эти города объединяет расположение на возвышенности с визуальным контролем небольшой доступной территории, поиск монументальности, наличие скромных общественных пространств, но при этом судьба их сложилась по-разному на основе разных исторических условий.

3. Малые поселения

После городов-демосов следующими в иерархии являются так называемые внестеновые (т. е. вне пределов стен городов) поселения общего типа. Повсеместное распространение таких поселений по всей площади хоры, разнообразие композиционных принципов формирования таких поселений в свое время явилось настоящим



1. смотровая башня
2. саркофаги
3. акрополь
4. жилые комплексы
5. дорога
6. нижняя агора
7. дорога на запад
8. лавки
9. Базилика

открытием. Всего около 60 таких поселений было обнаружено на территории хоры Кианеи. Они были записаны как «сельские поселения» и, согласно сложившейся в научной среде методике, должны иметь не менее 3 домов, а в среднем от 10 до 20 домов; расстояние между поселениями должно быть не менее 150 метров. Некоторые из них имели до 100 жителей и потому сопоставимы с городами по численности населения. В процессе исследования было выявлено два основных типа таких поселений:

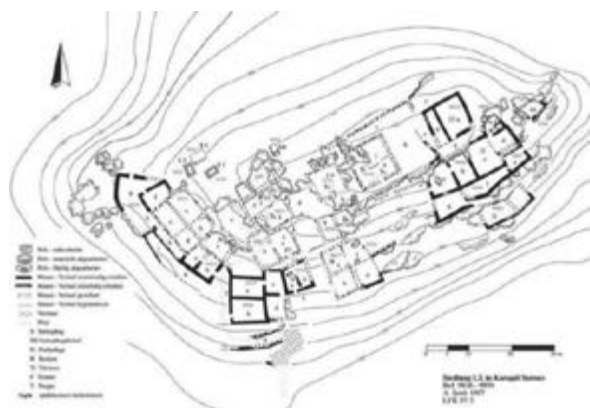
Тип I. Это компактная композиция. Располагается на вершинах и склонах холмов в виде сомкнутых групп домов и комнат, повсеместно включая части естественных скальных образований в свою структуру (Рис. 8); она имеет внутренние проходы, площадки и подпорные стенки и носит оборонительный характер. Всего насчитывается 8 поселений этого типа, построенных, как правило, в классический период⁷.

Тип II. Характеризуется слабо сгруппированной серией зданий, построенных вокруг башенных ферм эллинистического периода и усадеб, о которых будет рассказано ниже. Эти поселения рассеянного типа можно найти либо на плоских склонах холмов, либо на равнине среди плодородных земель без элементов оборонительного строительства или доминирующего расположения на рельефе. Плодородные возделываемые участки земли почти всегда находятся на базе склонов этих поселений. Они, как правило, имели также один или два храма, расположенных в центре или на периферии. Кроме того, были обнаружены некоторые поселения, имеющие гибридные формы: они имели своеобразное компактное ядро, состоящее из группы зданий, и более рассеянную окраину (Рис. 9).

Следующим основным базовым типом поселений являются сельскохозяйственные фермы и усадьбы. Наличие примерно 60 так называемых башенных усадеб и 430 изолированных ферм было документально подтверждено на территории хоры Кианеи. Эти сельские усадьбы часто включают тумулусы, камерные гробницы различного типа, саркофаги, сельскохозяйственные и складские сооружения, обширное террасирование, прессы и мельницы, цистерны и желоба для кормления и подачи воды, откры-

7. Эти компактные поселения были характерны в основном для классической и эллинистической эпох и с наступлением пацификации римского периода уступили место более свободному, рассеянному типу.

8. Пример такого агро-комплекса можно найти в статье Ulf Hailer, Aysun Şanlı «Gehöfte und kleine ländliche Seildungen auf dem Gebiet von Kyaneai», Kolloquien 54. – München, 2004. – P. 240–241.



^ Рис. 8. Пример поселения компактного типа



^ Рис. 9. Пример поселения рассеянного типа



^ Рис. 10. План фермы с башней

тыми и закрытыми стойлами для животных. Расположенные поблизости захоронения свидетельствуют о жилой функции усадеб на базе одной семьи, а сельскохозяйственные и животноводческие сооружения подчеркивают их экономическую базу.

Тип 1. В верхней части иерархии изолированных усадеб находятся так называемые башенные фермы. Большинство таких ферм состоят из следующих элементов: центральная, башня с жилыми комнатами на верхних этажах и рабочей зоной и стойлом на первом этаже, складские помещения, вспомогательные здания и огороженный стеной двор. Обычно крупная башня, сложенная из тесаного камня, указывает на ее подчеркнуто репрезентативный характер (Рис. 11). С точки зрения типологии зданий фермы с башней также архитектурно моделируют резиденции классического династического периода. В эллинистический период существовала уже единая типология этих зданий (Рис. 10), которая, как представляется, охватывала все Восточное Средиземноморье. Некоторые различия между классической и эллинистической фермой с башней можно наблюдать особенно в отношении расположения. Усадьбы классической династической эпохи обычно находятся на хорошо защищенной возвышенности и потому носят больше характер «замка», в то время как фермы с башней эллинистического периода часто встречаются на склонах вблизи сельскохозяйственных угодий или на легкодоступных низких холмах недалеко от плодородных равнин, что перекликается с расположением рассеянных поселений Типа II, куда они часто были интегрированы. Надписи и археологические свидетельства подтверждают непрерывное существование этого типа поселения и в римский период.

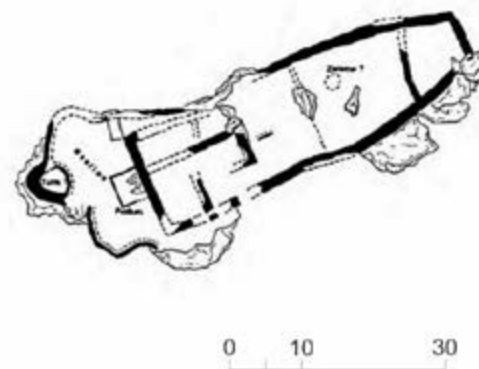
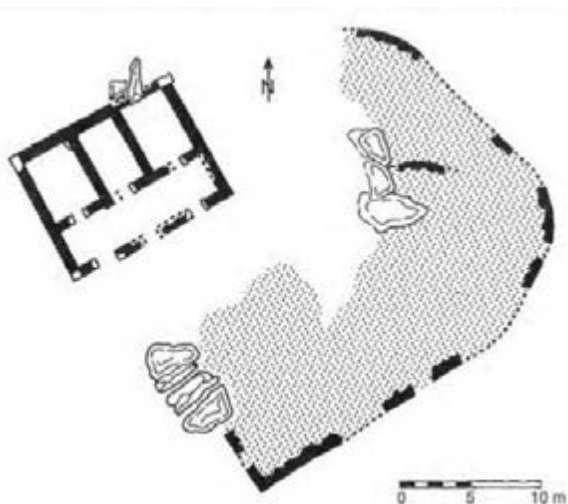
Тип 2. На местах исследования усадьбы без башни представляют собой большинство зарегистрированных изолированных ферм. Распространились они в основном в позднеэллинистический и римский периоды, когда необходимость в самозащите ослабела и произошел своего рода взрыв освоения земли, носящий более демократический характер. Этот тип варьируется от одной и двух комнат небольших ферм до больших многоквартирных зданий. Крупные поместья состоят из таких составных



< Рис. 11. Фрагмент кладки из тесаного камня

частей: основные и вспомогательные здания, сельскохозяйственные и подсобные сооружения и загоны для животных. Нередко части не составляют монолитного целого и свободно расположены на территории соответственно функциональности. Уже в римскую эпоху фермы стали объединяться в комплексы с использованием земли по наделам и широкомасштабным террасированием земли, что свидетельствует об интенсификации аграрного производства в более позднюю эпоху и смещении акцентов с зерноводства на оливковое и винное производство.

В системе поселений следует также упомянуть отдельно здания, которые не связаны ни с сельскохозяйственными комплексами, ни с оливковыми и винными прессами и которые можно идентифицировать как в основном жилые сооружения; они условно разделены на четыре группы. Первый тип состоит из комплекса помещений, построенных в виде спускающихся сомкнутых рядов, расположенных на террасированном склоне. При этом скальные образования, существующие на территории, часто включены в структуру дома. Здания, принадлежащие ко второму типу, обычно разбросаны по всему поселку или вне его в виде однокомнатных конструкций. Эти однокомнатные здания часто идентифицируются как жилые помещения, но они также могли бы функционировать как конюшни или загоны для животных.



> Рис.12. Пример дома тип 3 с двором

> Рис. 13. План крепости

Третий и самый многочисленный тип определяется прямоугольной формой зданий, имеющих от двух до четырех комнат. Эти здания часто состоят только из прихожей и главной комнаты; все комнаты выходят только в прихожую и не имеют связи между собой. Этот третий тип дома также характеризуется огороженным двором, представляя собой своеобразную микроусадьбу (Рис. 12).

Четвертый и последний тип носит замкнутый характер и представляет собой сгруппированные вокруг двора сооружения. Примеры этого типа дома чаще встречаются на равнинах, чем на склонах холмов и, по сути, состоят из нескольких комнат, открывающихся во двор, вместе со вспомогательными зданиями, которые, вероятно, служили в качестве подсобных или производственных помещений.

Последним важным звеном в территориальной организации полиса являются крепости и смотровые башни без постоянного пребывания ополченцев, своеобразные микроагрополи. Они имели важное значение для оповещения и контроля и располагались по всему периметру хоры, между городами-демосами, а также кое-где внутри территории (Рис. 2). Большинство из них возникло в классическую эпоху, когда полис еще только утверждался и потребность в охране территории была особенно велика. Таких крепостей много на западной границе, где естественный уступ рельефа не такой явный и требуется дополнительная защита. Типичный пример такой крепости приведен на Рис. 13. Эти крепости, видимо, управлялись и заполнялись из городов-демосов, составляя единую систему защиты; всего их было около 12. Стоят они, как правило, на крутых возвышенностях и имеют прямую визуальную связь с Кианеей. Имея в большинстве своем функциональную продолговатую форму, некоторые из них достигали в длину 60 метров, ширину около 10 метров и могли при обороне вмещать, видимо, до 30 воинов.

Таким образом, в иерархической градостроительной структуре полиса мы видим следующую последовательность: А) центральный город асти; Б) районные города-демосы; С) малые поселения компактного и рассредоточенного типа; Д) усадьбы и семейные фермы;

Е) отдельно стоящие группы домов; Ж) крепости и смотровые башни. В целом создается впечатление большой свободы в формировании типов поселений и их разнообразия в зависимости от экономической целесообразности, ландшафтных условий и близости к градообразующим элементам. Общее количество поселений вместе с фермами и усадьбами составляет около 520, то есть около 5 на км² обследованной территории в 106 км². Если принять во внимание потери от эрозии, разрушений и поглощений современными образованиями, то можно дать поправку на 5–7% увеличения и предположить, что начальная плотность поселений составляла около 5,5 на км² территории, один из самых высоких показателей в Средиземноморье. Практически это значит, что в древнюю эпоху в среднем на расстоянии в 300–350 метров можно было обнаружить поселение, ферму или крепость.

4. Экономика и связи

Вся территория хоры Кианея несет следы высокой экономической и градостроительной активности в эллинистический и римский периоды. На обследованной площади в 106 км² из 144 км² общей площади хоры было обнаружено примерно 3100 объектов, в среднем чуть менее 30 на км². Эти выводы касаются самых различных категорий сооружений. Такими могут быть, помимо поселений, изолированно расположенная цистерна или пресс-центр, могила, участок древней дороги, остатки карьера или комплекса террасных стен. Так, было обнаружено около 430 печей для производства керамики и извести, включая 77, которые имели башню, 400 сооружений для отжима оливкового масла и винограда, около 40 отдельно стоящих изолированных вольеров для скота в дополнение к тем, которые находились в составе фермерских хозяйств. Также вне поселений и ферм на территории хоры имеется около 170 малых однокомнатных домов, которые из-за их малого размера, отсутствия рядом других хозяйственных сооружений, а также редких керамических остатков классифицированы в большинстве своем как хозяйственные здания сезонного или однодневного характера. Можно предположить, что это были загородные хозяйственные и жилые постройки среднего класса горожан.



Кроме того, обнаружено 20 языческих святилищ в виде открытого культа со скальным алтарем или храмом и 60 церквей и часовен, более 1000 могил и усыпальниц, около 450 из которых находятся вне прилегающих к поселениям территорий. Интенсивное ведение сельского хозяйства и развитость общей инфраструктуры иллюстрируется наличием 350 террасных стен, около 100 из которых можно описать как большие, а по крайней мере 3 отвечают критериям комплекса, так как занимают целый склон. Значительное потребление воды и малочисленность открытых источников привело к обустройству сотен цистерн, которые равномерно располагаются по всей территории. Многие из этих цистерн используются до сих пор, что говорит в целом о достатке воды в регионе несмотря на то, что он отделен естественными преградами от соседних вышестоящих гор, затрудняющим проведение акведуков.

Кианея со временем стал не просто политическим, но культурным и экономическим центром своей области. В римский период происходило значительное распространение урбанизации. Город расширился до 4,5 га путем террасирования и насыпи, что сопровождалось демографическим ростом и концентрацией элиты в центре города. Об этом свидетельствуют около 300 имперских саркофагов. Театр, который служил, несомненно, не только для праздничных представлений и фестивалей, но прежде всего для народного собрания с его вместимостью 2500 человек, обеспечивает пространство для всех кланов граждан территории, потому что в самом городе, как уже было сказано, было едва ли более 1000 жителей. Некоторые известные семьи и личности с их финансами, по крайней мере во II веке н. э., внесли свой вклад в замечательные памятники градостроительства. Источником этого богатства были рыночно-ориентированное аграрное хозяйство с производством масла и вина, лесного хозяйства или даже рыболовства с торговлей через порт Теимиуса. Многочисленные торговцы со всего Средиземноморья, некоторые из которых умерли в Теимиуса, оставили свои надписи на саркофагах. Надписи свидетельствуют как об их существовании, так и о существовании, судя по многочисленным портовым сооружениям, наемного и рабского труда. В Теимиуса имперского



периода есть косвенные доказательства рыболовства в промышленном масштабе. Керамика, прежде всего поздней античности, которая находится здесь в больших количествах, свидетельствует о важности и богатстве этого маленького порта. Мы знаем, что он формировал симполитию с Тибериссом в эллинистические времена, будучи в подчинении у соседнего крупного полиса Мира, но, вероятно, никогда у Кианеи. Право доступа Кианеи к порту Теимиуса определялось специальными соглашениями с Мирой⁹. Порт был, таким образом, торговыми и культурными воротами Кианеи.

Как в эллинистический, так и в римский период численность жителей в окрестностях была по крайней мере в 4 раза больше, чем в центральном городе асти. Оценочную численность населения можно рассчитать следующим образом. В семи городах-демсах жило от 200 до 500 жителей, что дает общую цифру 2200. Из 70 небольших поселений, существовавших в императорском периоде, около 60 могли быть заселены одновременно. В среднем каждое имеет, например, шесть домов. Если представить по 5 жителей на дом, то это добавляет еще около 1500 людей. Приблизительно 250 отдельных ферм и усадеб использовались одновременно, из-за их большей вместимости одно строение могло уже вмещать до 6 жителей, поэтому вы можете добавить здесь около 1500 людей также. Это в общей сложности дает 5200 жителей окрестностей, которые можно обоснованно записать. Кроме того, есть слабо исследованные области особенно на севере хоры, которые, были отделены от центров и их население проживало в небольших поселениях и усадьбах, по меньшей мере 700 человек,



9. Договор описан в статье [8, р. 87–102].

во время имперского периода. Всего около 5900 жителей территории, к которым нужно добавить 1000 граждан города асти Кианеи, поэтому мы получаем 6900 жителей во всем полисе (см. Таб. 3).

Таб. 3: Баланс населения полиса Кианея

| | Хора | Асти Кианея | Города | Малые поселения | Усадьбы и фермы | Прочее |
|-----------------------------------|------|-------------|--------|-----------------|-----------------|--------|
| Население (чел.) | 6900 | 1000 | 2200 | 1500 | 1500 | 700 |
| Доля от общего населения хоры (%) | 100 | 15 | 31 | 22 | 22 | 10 |

Как видно из анализа баланса населения, 54% процента проживало вне 6 районных городов и центрального города асти Кианея. Это соотношение только акцентировалось в период поздней античности, где общее число жителей вряд ли существенно уменьшилось. Средняя плотность населения хоры Кианеи при этом получается 48 чел./км². Если сравнить при этом рассчитанное население полиса с описью 1985 года¹⁰ на аналогичной территории, которая была в 1640 жителей, а позже население проживало, видимо, и в XIX веке, то открывается картина драматического падения численности населения от античного периода до современной эпохи.

Основой экономической деятельности Кианеи являются четыре вида сельского хозяйства: хлеб, садоводство, оливковое производство и виноделие, а также сопутствующее им подсобное овощеводство. Большая площадь равнинных плодородных земель свидетельствует о возможности производства хлеба даже на экспорт.

На план-схеме полиса (Рис. 2) выделены так называемые сельскохозяйственные земли, а точнее – плоские заливные, слабо террасированные поля для производства зерна и овощей (Рис. 16). Эта реконструкция использования земель сделана на основе оценочного анализа растительности и археологии, она носит приблизительный характер, но достаточно точна, чтобы дать общую площадь этих земель – около 2200 га. Еще один вид деятельности – промышленное рыболовство осуществлялось через южный порт-полис Теимиуса на договорной основе. Анализ баланса территории полиса (Таб. 4)¹¹, где площадь лесов составляет 73%, дает основание утверждать также, что активным было и деревянное производство конструкций домов и судов. Источник этого дерева достаточно близок от берега и вместе с тем имел высокую долю регенерации. Естественным дополнением экономической модели полиса являлось гончарное производство, которое выявлено повсеместно, но в небольших самодостаточных количествах, добыча и обработка местного камня, а также активная торговля, которая использовала выгодное географическое положение полиса.

Таб. 4: Баланс территории хоры полиса Кианея

| | Территория хоры | Каменные и горные участки | Водоемы и реки | Леса | Плодородные земли | Города | Сельские поселения и фермы |
|-----------------------------|-----------------|---------------------------|----------------|-------|-------------------|--------|----------------------------|
| Площадь (га) | 14400 | 1000 | 400 | 10500 | 2200 | 45 | 150 |
| Доля от территории хоры (%) | 100 | 7 | 3 | 73 | 15 | 0.3 | 1 |

Полис Кианеи имел развитую дорожную сеть (Рис. 17)¹². Дорога, пересекающая его территорию с востока на запад, соединяла Миру с Феллосом и далее с Ксантосом, это была стратегическая связь, которая проходила под стенами Кианеи по спокойному рельефу,

что позволяет считать Кианею важным транзитным центром. Была и другая дорога – юг-север. Она начиналась во взятом в аренду порте Теимиуса, поднималась по уступам на плато и, проходя мимо Кианеи, уходила на Корбу, пересекая весь полис, и далее на север через стратегическую крепость на реке Мирос на Арнеи, значимый полис в долине Касаба. Эта важная связь, таким образом, соединяла прибрежные полисы с континентальными территориями, минуя Миру. Обе дороги пересекались в районе города Кианея, а на границах хоры оформляли четыре основных выхода: № 1 на западе в сторону Феллоса, № 2 на востоке в сторону Миры, № 3 на юге, на уступе плато в сторону моря и Теимиуса, и № 4 на севере в сторону Арнеи (Рис. 16). От Кианеи же расходились и другие дороги к районным центрам коме, формируя местную безопасную сеть сообщений. На конце этих связей в свою очередь находились дополнительные выходы с территории хоры Кианеи к соседним полисам. Так, с запада от городов Тузз и Корба были построены две дороги, спускающиеся к долине Касаба с выходами № 5 и 6. С севера от города Триса оформлен спуск к долине реки Мирос и далее к соседствующим городам Трагаласос и Требендаи (№ 7). На продолжении дороги Кианея-Онинда имеется дополнительный спуск к морю (№ 8) и сообщение с малыми полисами Аполлония и Аперлае.

Еще один выход на юг (№ 9) был западнее предыдущего и обеспечивал локальную связь юго-западной коммуны с морем и городом Аполлония. Всего у полиса Кианея насчитывалось 9 основных обустроенных выходов с территории, обеспечивающие связь с соседними полисами. При общей длине границы хоры Кианея в 57 км расстояние между выходами в среднем получается расстояние в 6,3 км, что соответствует приблизительно 2 часам хода в горной местности. Только в одном случае это расстояние значительно превышает между выходами 4 и 7 на северной границе и составляет 9,8 км, но это связано с трудным характером рельефа, формирующим ущельем реки Мирос вдоль этой границы с крутыми перепадами высот более 400 м. В целом транспортная инфраструктура полиса производит впечатление равенства между открытостью к соседним полисам и морю, защитой границ и обслуживанием внутренних перемещений. Так, общая протяженность основных мощных дорог внутри хоры Кианея, отмеченных на план-схеме, составляет 112,8 км, не считая многочисленных местных путей сообщения. Получается, что на каждого жителя приходилось приблизительно по 150 метров дорог – недостижимый показатель для более поздних эпох.

Заключение, выводы

1. Кианея представляет из себя классический образец полиса, не большого и не малого, с развитой системой коммунальных центров – демосов, где главный город асти, благодаря своему центральному расположению и доступности, являлся средоточием культурной и общественной жизни – «театром» под открытым небом, формируя общее градостроительное пространство хоры. Благодаря сбалансированности, полноценности своей структуры и сохранности многих элементов этот полис является хорошим образцом для изучения.

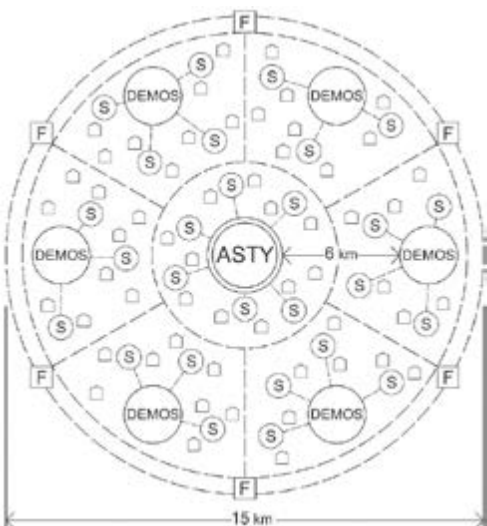
2. Высокая освоенность всей территории хоры Кианеи говорит об интенсивном способе ведения хозяйства того времени с отлаженной системой безопасности и развитыми транспортными связями. Следствием этой освоенности является большая доля малых поселений и фермерских усадеб по отношению к центральному городу асти и районным городам-демосам. Это состояние устойчивого развития продлилось на протяжении семи веков, вплоть до поздней античности.

3. Полис Кианея, можно сказать, открыл меру плотности расселения античного мира. Впервые на примере это

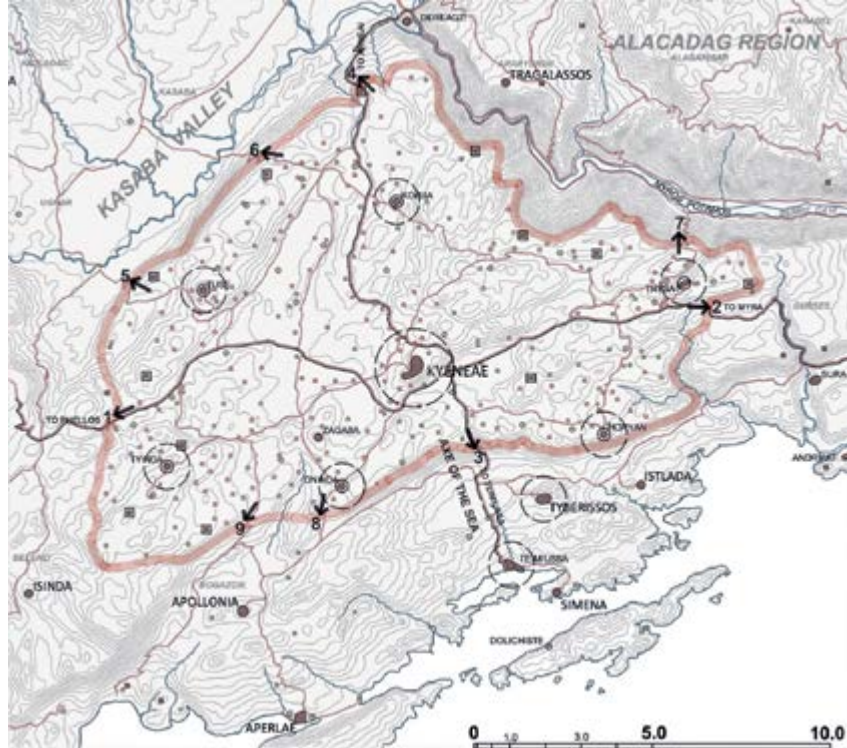
10. Данные этой описи взяты из статьи [7].

11. Баланс территории полиса посчитан автором на основе компиляционного анализа данных карт из статьи [7, р. 16–20].

12. Дорожная сеть полиса реконструирована на основе наблюдений автора и публикаций по изучению *Stadiasmus Patavensis* (см. библиографию), авторских наблюдений на местности и карт Google Map.



^ Рис. 18. Модель-схема идеального полиса



^ Рис. 17. План-схема связей полиса

полиса можно сделать предположение о плотности населения Малой Азии и в некоторой степени всей материковой Греции. Даже если представить, что случай Кианея носит некоторые черты уникальности благодаря его географии и климату, все же можно утверждать, что плотность населения на указанных территориях была, видимо, значительно выше, чем ранее предполагалось, и достигала 35–40 чел./км². Предварительные визуальные обследования территорий соседних полисов – Феллоса, Аполлонии и Требендаи или более далеких, как Тлос и Сидима подтверждают наличие такой же высокой плотности расселения¹³.

4. Кианея является примером экономически самодостаточного и экологически сбалансированного полиса, у которого не было узкой специализации: он был в меру транзитным торговым центром, производителем разнообразной сельскохозяйственной продукции для внутреннего и внешнего потребления, переработчиком дерева и камня, производителем керамики, учитывая возможности сформировавшегося еще в классический период расселения и не перегружая природный потенциал территории. Опыт Кианея показывает, что одно только удачное стратегическое расположение на торговых путях не является единственным условием успеха. Пример некоторых других полисов – Бальбура, Сидима, Кадиянда в Ликии или таких крупных, как Алинда и Афродизиас в Кари, – убеждают, что достаточно иметь разнообразную и полноценную ресурсную базу, чтобы развиваться в крупное и значимое образование, даже если в стратегическом плане оно может находиться в стороне от основных торговых путей¹⁴. В конце концов сами эти же полисы в процессе своего самодостаточного развития в свою очередь становились, как правило, центрами притяжения для торговли и культуры, формируя вокруг подчиненное им окружение.

5. Кианея можно считать типичным полисом среднего размера также и в отношении политико-территориальной организации. На его примере интересно представить себе модель-схему идеального полиса континентального расположения, как показано на Рис. 18. Схема эта имеет условно круглую форму, что подчеркивает саму идею центричности полиса, хотя в реальности, конечно, он

подвергался воздействию топографии и соседних поселений и потому часто приобретал неправильные очертания. Территория полиса формируется вокруг главного города асти (ASTY) и далее циклично распределяется через коммуны и представляющие их районные города города-демосы (D), которые имеют в своем подчинении малые поселения (S) и фермы, а также крепости (F), расположенные по периметру. Следует обратить внимание на такой важный аспект схемы, как расстояния. Оптимальные расстояния между центром и демосами, между поселениями и демосами являлись факторами не только выживания, но сакрального и культурного общения. Они иногда могли сокращаться сообразно условиям местности, но никогда не увеличивались существенно. При таком сценарии разрушалась бы вся градостроительная ткань хоры полиса, невозможно было бы ежедневное эффективное общение жителей. Видимо, диаметр территории среднего полиса в 15 км является оптимальным, чтобы расстояние от центра до границ полиса было около 7–8 км¹⁵. В равной степени важно и расстояние в 6 км между демосами и центральным городом, которые приводят, в свою очередь, к комфортным 2–3 км между демосами и малыми поселениями. Эти правила можно считать универсальными: вместе с анализом местности они позволяют прогнозировать местонахождение еще не найденных поселений, а также точнее описывать структуру и границы полисов и даже открывать новые¹⁶.

6. Свойством зрелого полиса является равномерное, сбалансированное заселение его территории. Обширные пустоты внутри полисов и между ними, которые можно наблюдать на общих картах, являются скорее результатом сознательного незаселения некоторых пространств по причинам геологическим (трещиноватые породы, отсутствие водных источников), ландшафтным (сложный рельеф, высота) а, возможно, и сакральным, образующим своеобразные рекреационные зоны, они же могли являться и резервной ресурсной базой. Но это уже предмет для отдельного углубленного исследования.

7. Последний вывод уместно отметить в будущее. Пример Кианея дает нам образец организации территории как единого градостроительного пространства на основе баланса центра и подчиненных ему частей.

13. Эти территории, в основном, оценочно обследованы авторами. Отдельно по хоре города Тлос имеется подробная публикация [14].

14. Пример города Афродизиас очень характерен. Сначала это был небольшой подчиненный полис в долине реки, впадающей в Меандр, вдали от основных путей. Но потом, на рубеже I века до н. э. произошел взрыв развития благодаря ценным мраморным карьерам и обширности ресурсов долины, так, что уже ко II веку н. э. Афродизиас превратился в город-гигант и составил конкуренцию таким центрам, как Лаодикея и Коллосае.

15. Параметры расстояний не касаются, конечно, крупных полисов, которые, как правило, имели в подчинении другие города, а также имели необходимость контроля удаленных источников водоснабжения и, как следствие, более сложную структуру расселения. Но даже в этих случаях полисы редко превышали в ширину 20 км. Ярким примером является хора Афродизиаса, имеющая приблизительно квадратную форму 20 × 20 км, множество разнообразных поселений и один подчиненный полис.

16. Эти правила могут быть использованы для поиска поселений и неоткрытых еще полисных образований, в частности, в северной Ликии, а также в восточной Кари, о чем авторы статьи готовят публикации.

Агломерация центрального города не распространяется на всю территорию, а находится в состоянии равновесия с окружающими его коммунами, в которые входят и малые поселения, оставляя между собой места для природы и ее регенерации.

Очень важно, чтобы эти принципы были использованы в современном градостроительстве при составлении схем территориального планирования регионов и генеральных планов поселений и вошли в нашу современную градостроительную культуру.

Глоссарий

Агора – «место собраний», главное открытое публичное пространство в городе, обычно окруженное колоннадой, имеющее также функции рыночной площади; включало вокруг и другие важные общественные сооружения.

Асти – главный город полиса внутри своих стен, жители которого были наделены гражданскими правами.

Булевтерион – дом, специальное крытое здание заседаний Совета, Ассамблеи или Сената граждан полиса.

Демос – районный город полиса, центр коммуны, наделенный правами местного самоуправления.

Героон – святилище в память о герое на его предполагаемой могиле, месте гибели или у кенотафа.

Коме – поселения и коммуна, которая вокруг него находится.

Периполион – сторожевой город, укрепленное место на границах полиса с особым статусом.

Полис – государственное образование, объединяющее граждан и их территорию; в градостроительном смысле это самоуправляемая территория, самостоятельно принимающая решения землепользования и развития.

Стоя – галерея-портик, линейная крытая колоннада, часто заменяла (в малых городах) или дополняла агору.

Симполития – «совместное гражданство», союз; политическое и правовое слияние двух и более полисов.

Темнос – святилище, специально выделенный уникальный участок, предназначенный божеству.

Тумулус – купольная гробница, некрополь в виде кургана.

Хора – вся территория полиса, за пределами собственно главного города асти.

Glossary

Agora – “gathering place”, the main open public space in the city usually surrounded by a colonnade, which also had the functions of a marketplace and included other important public buildings nearby.

Asty – the main city of the polis within its walls, whose inhabitants were endowed with civil rights.

Bouleuterion – a special covered meeting building of the Council, Assembly, or Senate of citizens of the polis.

Cenotaph – a tombstone, a kind of symbolic grave without the remains of the deceased.

Chora – the entire territory of the polis, outside the main city (asty).

Demos – the district city of the polis, the center of the commune, endowed with the rights of local self-government.

Heroon – a sanctuary in memory of the hero on his supposed grave, the place of death or at the cenotaph.

Kome – the settlements and the surrounding commune.

Peripolion – a town, a fortified place on the borders of a polis with a special status.

Polis – a state formation that unites citizens and their territory; in the urban planning sense, it is a self-governing territory that independently makes decisions on land use and development.

Stoa – a portico, a linear covered colonnade, which often replaced (in small towns) or supplemented the agora.

Sympolitia – a “joint citizenship”, a union; a political and legal merger of two or more poleis.

Temenos – a sanctuary, a specially designated unique site dedicated to the deity.

Tumulus – a domed tomb, necropolis in the form of a mound.

Литература

1. The Princeton Encyclopedia of Classical Sites by Richard Stillwell, 1976. – URL: <http://www.perseus.tufts.edu/>
2. Digital Atlas of the Roman Empire (DARE), University of Gothenburg, Sweden. – URL: <https://dh.gu.se/>
3. Barrington Atlas of the Greek and Roman World, Princeton University Press (2000)
4. An Inventory of Archaic and Classical Poleis by Mogens Herman Hansen, Thomas Heine Oxford University Press
5. The Historical Geography of Asia Minor by W. M. Ramsay, 1890
6. Tabula Imperii Byzantini (TIB) Austrian Institute for Medieval Research. – URL: <https://tib.oeaw.ac.at/>
7. Frank Kolb, Andreas Thomsen “Forschungen zu Zentralorten und Chora auf dem Gebiet von Kyaneai (Zentrallykien): Methoden, Ergebnisse, Probleme”, Kolloquien 54, R.Oldendourg Verlag München 2004., pages 1–42
8. Christof Schuler “Politische Organisationformen auf dem Territorium von Kyaneai”, Kolloquien 54, R.Oldendourg Verlag München 2004., pages 87–102
9. Mehmet Alkan Parerga to the Stadiasmus Patavensis (8): On the named places in the journeys of sacrifice recorded in the Vita of Saint Nicholas of Holy Sion / Pages: 99-124 GEPHYRA 8 (2011)
10. Mehmet Oktan, Parerga to the Stadiasmus Patavensis (12): The routes 56 – 57 (Phellos – Kyaneai – Myra) / Pages 97-108 by Fatih ONUR, GEPHYRA 10 (2013)
11. Burak TAKMER, Parerga to the Stadiasmus Patavensis (13): The road system in the mountainous area of Alacadağ in central Lycia and the roads indicated in the Vita of Nicholas of Sion / Pages: 109-123, Mehmet ALKAN GEPHYRA 10 (2013)
12. Fatih ONUR, Parerga to the Stadiasmus Patavensis (15): The Road Network around Kasaba Plain / Pages: 89–109 GEPHYRA 12 (2015)
13. Fatih Onur, Parerga to the Stadiasmus Patavensis (16): The Roads, Settlements and Territories / Pages: 89–118 GEPHYRA 13 (2016)
14. Taner Korkut: Tlos, İstanbul, 2015
15. Аристотель. Политика – Москва : Академический проект, 2015. – 318 с.

References

- Alkan, M. (2011). Parerga to the Stadiasmus Patavensis (8): On the named places in the journeys of sacrifice recorded in the Vita of Saint Nicholas of Holy Sion (pp. 99-124). GEPHYRA 8.
- Aristotle (2015). Politics. Moscow: Academic project.
- Barrington Atlas of the Greek and Roman World (2000). Princeton University Press.
- Digital Atlas of the Roman Empire (DARE) (n.d.). University of Gothenburg, Sweden. Retrieved from <https://dh.gu.se/>
- Hansen, M. H., & Nielsen, Th. H. (2004). An Inventory of Archaic and Classical Poleis. Oxford: Oxford University Press.
- Kolb, F., & Thomsen, A. (2004). Forschungen zu Zentralorten und Chora auf dem Gebiet von Kyaneai (Zentrallykien): Methoden, Ergebnisse, Probleme. Kolloquien 54 (pp. 1-42). R. Oldendourg Verlag München.
- Korkut, T. (2015). Tlos. İstanbul.
- Onur, F. (2015). Parerga to the Stadiasmus Patavensis (15): The Road Network around Kasaba Plain (pp. 89-109). GEPHYRA 12.
- Onur, F. (2016). Parerga to the Stadiasmus Patavensis (16): The Roads, Settlements and Territories (pp. 89-118). GEPHYRA 13
- Onur, F., & Oktan, M. (2013). Parerga to the Stadiasmus Patavensis (12): The routes 56 – 57 (Phellos – Kyaneai – Myra) (pp. 97-108). GEPHYRA 10.
- Ramsay, W. M. (1890). The Historical Geography of Asia Minor.
- Schuler, Ch. (2004). Politische Organisationformen auf dem Territorium von Kyaneai. Kolloquien 54 (pp. 87-102). R. Oldendourg Verlag München.
- Stillwell, R. (Ed.) (1976). The Princeton Encyclopedia of Classical Sites. In G. R. Crane (Ed.), Perseus Digital Library. Retrieved from <http://www.perseus.tufts.edu/>
- Tabula Imperii Byzantini (TIB) (n.d.). Austrian Institute for Medieval Research. Retrieved from <https://tib.oeaw.ac.at/>
- Takmer, B., & Alkan, M. (2013). Parerga to the Stadiasmus Patavensis (13): The road system in the mountainous area of Alacadağ in central Lycia and the roads indicated in the Vita of Nicholas of Sion (pp. 109-123). GEPHYRA 10.

Статья посвящена проблеме относительной самостоятельности архитектуры от ее теории. С XVIII по XX век архитекторы вслед за наукой стали изобретать теории с использованием чисел, формул, фигур, пытались осмыслить архитектуру с помощью категорий пространства и времени, применяли к архитектуре биологические и лингвистические теории. Автор утверждает, что объяснение феномена теории архитектуры возможно только из постулата об ее независимости как формы человеческой культуры.

Ключевые слова: теория архитектуры; наука; отсутствие теории; социальная реальность; развитие; ретроспективизм. /

This article is devoted to the problem of architecture's relative independence from its theory. From the 18th to the 20th century, architects followed scientists in inventing theories using numbers, formulas and figures. They tried to comprehend architecture with the help of space and time categories, applying biological and linguistic theories to architecture. The author states that the phenomenon of architectural theory can only be explained from the postulate of its independence as a form of human culture.

Keywords: architectural theory; science; lack of theory; social reality; development; retrospectivism.

Почему не развивается теория архитектуры / Why architectural theory is not developing

За последнее столетие в физике, математике, генетике и других науках происходили потрясающие изменения именно в теории. В архитектуре самым значимым явлением XX века был авангард и его архитектурные чудеса, но эти чудеса имели не теоретический, а практический характер. Архитектура авангарда породила произведения пластического искусства, используя особые конструкции с применением новых материалов. Сами же материалы: сплавы, виды стекол, бетонов и пр. – достижения прежде всего химии и физики.

В физике в это время рождались различные теории с их частицами, силами, трением, ускорением, пространством и временем. В поэзии появилась теория языка, и многие лингвисты стали объяснять поэтические эксперименты с помощью лингвистических теорий. Но и в физике, и в лингвистике был противоположный процесс. Не лингвистические теории порождали поэзию – стихи рождались интуитивно. Лингвистика использовала поэтические эксперименты для построения теорий.

Но поскольку авторитет науки и особенно научных теорий в XVIII–XX веках стал велик, то и архитекторы поспешили изобретать теории с использованием чисел, формул, фигур, категорий пространства и времени. Пытались использовать биологические и лингвистические теории.

До конца XX века это более или менее удавалось. Например, удавалось переводить философские теории на язык архитектурных форм, превращая архитектуру в своего рода диаграммы и модели философской мысли. Но к началу XXI века бурное развитие теоретической мысли в Европе замедлилось, и попытки применить теоретические модели из других областей к архитектуре стали реже.

Ответ на вопрос, почему не развивается теория архитектуры, достаточно прост. В архитектуре на самом деле и не было никакой теории. В XVII веке теорию архитектуры вслед за Витрувием [1], который писал, что архитектура состоит из практики и теории, стали считать существующей. Практика – это то, что архитектор строит (и проектирует), а теория – это то, о чем он размышляет.

Но о чем мог думать архитектор? Разумеется, об архитектуре, уже имеющейся в его памяти в виде схем,

пропорций, форм. Теория архитектуры по Витрувию строилась так же, как кулинарные рецепты, в которых сказано, сколько чего класть, как резать, сколько варить. Она была и остается нормативно-рецептурной. Так сегодня и биологи могут объяснять рецепты какими-то витаминами, кислотами, сахарами, углеводами, но из таблицы Менделеева или списка органических веществ никакая каша не сварится. Объяснять архитектуру математикой, физикой и механикой никто не запрещает, но порождающей силы для архитектуры эти науки не имеют.

Наверное, в любой теории науки можно выявить нормативное ядро. Вопрос, однако, в том, как оно работает в механизмах интеллектуальной работы над предметом. В строительной технике то же самое: новые конструкции изобретали инженеры, объясняя свои изобретения физикой и механикой, но строительная инженерия – это просто иной вид механического искусства, которое объясняли и отчасти использовали в конструкциях, а архитектура опиралась уже на эти готовые конструкции, а иногда и сама делала открытия в мире конструкций.

Что же касается самой архитектуры как искусства создания художественных сооружений с особыми смыслами, то их можно объяснять и физикой, и теологией, и эзотерикой, но эти объяснения в теорию архитектуры не превращаются. Объяснения служат для увеличения самоуважения профессионалов.

Фокусник или гадалка могут объяснять свои фокусы чем угодно, если они получаются, а если не получаются, то никакие объяснения не помогут.

Хуже всего то, что в архитектурной педагогике делается вид, что изучение наук и техники может породить архитектуру. Это обман, на котором до сих пор держатся все академии архитектуры и архитектурные школы.

Правда, и ученые не всегда знают, как им удается делать открытия. Хотя они располагают возможностью ставить эксперименты и исключать участие человека в процессах взаимодействия предметов и сил. Но теории они изыскивают в каких-то туманных фантазиях, придумывая понятия атомов, молекул, кварков, бозонах...

Различия наук и архитектуры в том, что ученым не приходится строить растения, миры, галактики, взрывы и пр. Они их либо имеют готовыми, либо создают как техники.

текст
Александр Раппапорт /
text
Alexander Rappaport

Очень редко им удается заранее понять, как, к примеру, устроить взрыв атомной бомбы, а потом осуществить его. Архитекторы же в большинстве случаев сначала придумывают проект и строят сооружение, а уж потом ломают голову над тем, что же получилось и почему.

У физиков есть поговорка: «Ваша теория никуда не годится, ибо она недостаточно абсурдна». Архитектор боится абсурда и старается думать правильно, что, во-первых, невозможно, а во-вторых, он этому никогда не учился.

Физик сначала становится в тупик перед природой, потом придумывает какие-то кварки и струны, законы четности и нечетности, затем с удивлением обнаруживает, что они работают (хотя бы в ограниченном диапазоне и некоторое время)!

За последние сто лет архитекторы запутались в своих и чужих теориях и отчасти потеряли интуицию, так что не рожают ничего нового, а переключаются (из пустого в порожнее) с места на место – сверху вниз, снизу вверх – там искривляют, тут исправляют... И все ломают голову над якобы возможными теориями, пытаюсь найти их в атомах галактиках, головном мозгу или архаических сооружениях.

Пора бы понять, что тут что-то не так, и вместо того, чтобы тибрить, пардон, использовать чужие идеи присмотреться к тому, как эти идеи возникают в головах биологов, химиков, математиков и астрономов. Открывается интереснейшая картина. Непонятно, как эти идеи рождаются и откуда у самих физиков и химиков. Порой и во сне, как у Менделеева.

И вот тут мы с новой стороны подходим к эзотерике и интуиции. Иногда физики открывают и такие законы природы, которые сама природа еще не освоила. Оказывается, к примеру, что возможное число элементарных частиц практически бесконечно, а природа освоила только шесть.

Семьдесят процентов мира и Вселенной для нас были и остаются по сей день совершенно невидимы и непонятны, и уму нечего с ними делать. И нечего о них думать и конструировать в своем профессиональном воображении.

И вот, наконец, открывается главное: нужно понять, что мы еще не начинали даже думать о теории архитектуры, зубря Витрувия, и даже не знаем, способны ли мы на теоретическое осмысление архитектуры и нужна ли нам теория. Или нам нужно вообразить подлинного Бога Зодчества и молиться ему усердно три раза в день.

Литература

1. Витрувий Поллион, Марк. Десять книг об архитектуре = De architectura. Libri decem / пер. с лат. Ф. А. Петровского. – Москва : URSS : КомКнига, 2005 (000 Ленанд). – 317 с. : ил. – (Из истории архитектурной мысли / Рос. акад. архитектуры и строит. наук, Науч.-исслед. ин-т теории архитектуры и градостроительства)

References

Vitruvius, P. M. (2005). De architectura. Libri decem (F. A. Petrovsky, Trans.). In From the History of Architectural Thought. Russian Academy of Architecture and Construction Sciences, Scientific-Research Institute of Architectural Theory and Urban Planning. Moscow: URSS: KomKniga (000 Lenand).

Тайна и парадокс теории архитектуры / The mystery and paradox of architectural theory

ТЕКСТ
Александр Раппапорт /
text
Alexander Rappaport

Анализируются разные аспекты и парадоксы современной теории архитектуры. На язык архитектурных форм стали переводить идеи физики, философии, поэзии и теории языка. Отсутствие теории архитектуры иллюстрируется архитектурной практикой авангарда.

Рассматривается историческое движение, эпохи во взаимодействии социальной реальности и теории архитектуры, подтверждающие синкретизм практики и теории архитектуры.

Ключевые слова: архитектура; история; человеческая деятельность; авангард; интуиция; Витрувий. /

Тайна и парадокс теории архитектуры состоит в том, что необходимость самой архитектуры невозможно доказать точно так же, как невозможно доказать необходимость теории архитектуры для архитектора. На первый взгляд (только на первый!), человек может прожить без архитектуры, архитектор – без теории архитектуры. Так что и тот, и другой от теории могли бы свободно отказываться. Но это иллюзия, причины которой теория архитектуры как раз и должна объяснить.

Вы скажете, что существуют же академии, институты, в которых какое-то место уделяется теории архитектуры. Но все это – след второстепенных свойств идеологической организации жизни. Академии архитектуры были созданы и поддерживались императорами из осознания важности разумной организации жизни, а сами члены академий так и не могли понять, зачем они нужны, и постоянно пытались изобрести какие-то доказательства собственной необходимости. Так было в XVII, XVIII, XIX, XX веках, так оно и сейчас.

Авангард начала XX века упразднил значение архитектуры прошлых веков и академий, но собственной теории так и не создал. Пришлось восстановить прежнюю. Когда в середине 1950-х годов Н. С. Хрущёв упразднил старую

The article analyses different aspects and paradoxes of the contemporary theory of architecture. The ideas of physics, philosophy, poetry and language theory have been translated into the language of architectural forms. The absence of architectural theory is illustrated by the avant-garde architectural practices.

The article studies the historical movement, epochs in the interaction of social reality and architectural theory confirming the syncretism of architectural practice and theory.

Keywords: architecture; history; human activity; avant-garde; intuition; Vitruvius.

академию (он делал это в борьбе с «архитектурными излишествами»), то проще было бы сказать, что и сама архитектура – излишество.

В эпоху Возрождения церковь много сделала для восстановления архитектуры языческой античности, хотя самого язычества не возродила. Этот союз возрождений архитектуры и церкви сохранил свое значение в новой церкви – партийной власти идеологий. И опять-таки архитектура и церковь держались друг за друга, отдавая на слова первенство религии, а на деле – архитектуре.

В известной мере это можно объяснить феноменом письменности: религия могла бы прожить и без священных писаний, как это было в архаических обрядах, однако письмо заставило иудаизм, индуизм, ислам и христианство воплощаться в текстах. Но если для христиан «в начале было слово», то для архитекторов едва ли можно сказать, что сначала возникла «теория архитектуры». И все же, несмотря на всю историко-философскую запутанность вопроса, факты показывают, что в Новое время немедленно начали строить некую теорию архитектуры. И начали с перевода Десяти книг Витрувия.

Теорию готики пришлось писать задним числом: она добилась своих поразительных успехов без теории, и ког-



< Аллегория архитектуры.
1679

да эту теорию стали сочинять в XX веке, то опять-таки ухватились за схоластику. Наконец, сталинский ампиризм лепили по нормам античного классицизма, но «на словах» уверяли всех и себя, что теория сохраняет свою ведущую роль, даже не сумев построить ее для «социалистического реализма» [2].

Получается, что архитектура и ее теория срослись как сиамские близнецы, хотя порой могут и оторваться друг от друга, как в Средние века.

В демократиях XX века теория архитектуры стала прирастать к истории культуры и к разного рода наукам, хоть каким-то боком причастным к строительству и идеологии красоты [3]. Ее вывели из пространства и психологии, то из строительной техники, то из пропаганды нового образа жизни. До сегодняшнего дня теория архитектуры не исчезает из титульных наименований институтов, хотя никто в них этой теорией не занимается и ее повсеместно заменяют «историей воззрений»; декларируется же теория архитектуры как «наука» (и искусство тоже), так как отделаться от этой связи для управления культурой и профессией по многим соображениям практически невозможно. При этом и культура, и профессия страдают от этого, пожалуй, больше всех.

Вот это действительно феномен и факт, объяснить который было бы крайне важно. Но вместо поисков объяснения его просто восстанавливают и выдают как нечто желанное и необходимое. В результате теория архитектуры как некое странное дерево растет, а на его ветвях появляются всевозможные изобретения и цветы все более сложной и изысканной формы и структуры.

Создается впечатление, что невозможность объяснить необходимость теории архитектуры и самой архитектуры есть не какой-то дефект культуры, а ее основной постулат. Он может звучать так: «Архитектура и ее теория есть формы человеческой культуры, необходимость которых невозможно доказать, как и необходимость самой жизни, которая доказывается не в теории, а в самом воспроизводстве жизни». И к теории архитектуры это имеет прямое отношение: ее необходимо опираться на неустрашимость, которая воспроизводится в мысли и текстах как способах ее культурного и смыслового существования, так же, как и жизнь воспроизводится в своих коммуникативных отношениях в поэзии, традициях и законода-

тельстве, которые не являются естественными науками, но жизнестроительными практиками.

И архитектура, и ее теория – две жизнестроительные практики, имеющие две необходимые формы своего реального существования – деятельную (смысловую) и словесную (знаковую). Это две проекции одной и той же смысловой структуры, которые соответствуют, но не выступают в качестве причины и следствия. Обе имеют прямую связь с опытом и с тем, что этот опыт делает возможным в мире реального и трансцендентного порядка.

Попытки опровергнуть этот вывод ссылками на науку и инженерию несостоятельны. Наука сама по себе не дает оснований для инженерных решений, хотя инженерные решения могут опираться на науку (а могут действовать и на основе интуиции). С другой стороны, теория архитектуры часто опирается на результаты самой архитектурной практики, как и наука часто опирается на технические изобретения. В этом отношении технические проекты постановки физических опытов так же важны для науки, как и строительство архитектурных сооружений для теории архитектуры. Они в принципе важны, но часто научные теории обходятся воображением и интуицией.

Литература

1. Цапенко, М. П. О реалистических основах советской архитектуры. – Москва : Государственное издательство литературы по строительству и архитектуре, 1952. – 396 с.
2. Бэнэм, Р. Взгляд на современную архитектуру : Эпоха мастеров / пер. с англ. А. М. Христиани, Е. С. Гринкрэг; под ред. Е. В. Асса, А. В. Бокова. – Москва : Стройиздат, 1980. – 172 с. : ил.
3. Раппапорт, А. Г. Диалектика памяти и привычки: ситуация в архитектуре XXI века. – Проект Байкал. – 2022. – №71. – С. 20–23

References

- Banham, R. (1980). Age of the masters: A personal view of modern architecture (A. M. Khristiani, & E. S. Grinkrug, Trans.; E. V. Ass, & A. V. Bokov, Eds.). Moscow: Stroyizdat.
- Rappaport, A. G. (2022). The dialectic of memory and habit: The situation in the 21st century architecture. Project Baikal, 19(71), 20-23. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.71.1937>
- Tsapenko, M. P. (1952). O realisticheskikh osnovakh sovetskoi literatury [On the Realistic Foundations of Soviet Architecture]. Moscow: Gosudarstvennoe izdatelstvo literatury po stroitelstvu i arkhitekture.

Постулирование новых принципов бытия философами-постмодернистами – хаотичности, децентрации, ризоматичности, плюральности – отразило нелинейный характер развития социальной системы, одной из проекций которой явилось формирование принципиально новой архитектуры.

Анализ работ теоретиков архитектурного постмодернизма позволил выявить влияние их мировоззренческой парадигмы на трансформацию архитектуры как ответ на социальные вызовы современности. Экспликация принципов постмодернизма в архитектуре выразилась в преобразовании ее знаково-символического пространства, которое рассмотрено в статье посредством семиотического анализа ряда архитектурных объектов.

Ключевые слова: философия постмодернизма; нелинейное развитие; знаково-символическое пространство архитектуры; архитектурный постмодернизм, неоавангардная архитектура, метафора в архитектуре; язык архитектуры. /

The postulation of the new principles of being (decentration, plurality, chaoticness, rhizomaticity) by the philosophers-postmodernists reflected the nonlinear nature of the development of the social system, one of the projections of which was the formation of a new direction of architecture.

Analysis of the works of the theorists of postmodernism revealed the influence of the new worldview paradigm on the transformation of architecture as a response to social challenges of our time. The explication of the principles of postmodernism in architecture expressed itself in the transformation of its iconic-symbolic space, which is discussed in the article through semiotic analysis of a number of architectural objects.

Keywords: postmodern philosophy; nonlinear development; architectural postmodernism, iconic-symbolic space of architecture; Neo-avant-garde architecture; metaphor in architecture; language of architecture.

Экспликация идей философии постмодернизма в архитектуре / Explication of postmodern philosophy ideas in architecture

текст

Эльнара Думнова

Новосибирский государственный университет экономики и управления

Олег Романиков

Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств им. А. Д. Крячкова

Татьяна Гудкова

Новосибирский государственный архитектурно-строительный университет /

text

Elnara Dumnova

Novosibirsk State University of Economics and Management

Oleg Romannikov

Kryachkov Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts

Tatyana Gudkova

Novosibirsk State University of Architecture and Civil Engineering

Постмодернизм как многогранный социокультурный феномен манифестировал рождение новой мировоззренческой парадигмы в различных плоскостях социокультурного пространства и постулировал произошедшие изменения в мировоззрении, социальном и духовном развитии общества. Феномен постмодернизма получил многогранное преломление в культуре последней трети XX – начале XXI в.

Усложнение социальной структуры, трансформация общественных отношений, углубление социальной дифференциации в обществе в целом определило его сложность и хаотичность, находящую специфическую объективацию в разных сферах социальной жизни. Трансформация общества детерминировала новые качества постмодернизма и вместе с тем незавершенность процесса их формирования выразились в его переходности и нестабильности, что стало объективными внешними факторами-детерминантами основных его принципов.

Философские концепции постмодернизма явились его фундаментальной теоретической основой, сквозь призму которой формируется новое культурное поле последней четверти XX века. Теоретики постмодернизма Ж. Бодрийяр, Ф. Гваттари, Ж. Делез, Ж.-Ж. Деррида, Ж. Лиотар постулируют новые принципы бытия: утрату структурой центра, множественность смыслов (плюральность), хаотичность, ризоматичность, которые отражают нелинейный характер развития как общества в целом, так и культуры, в частности.

Архитектура как часть культурной подсистемы общества представляет собой определенный камертон социальных изменений и развития мировоззренческой системы. Она органично объединяет в рамках создаваемого архитектурного пространства результаты творения ряда искусств: живописи, скульптуры, зодчества, дизайна. Архитектурное пространство обладает рядом системных признаков и выступает в качестве открытой динамической системы, активно взаимодействующей с окружающей средой и во многом зависящей от специфики конкретного отрезка исторического времени, в пределах которого она формируется, развивается и впоследствии трансформируется. Так, современный отечественный исследователь Н. И. Коновалова выделяет важные критерии изменения архитектурного пространства, в числе которых

раскрытие назначения здания через форму: рациональная организация функционального пространства; отношение архитектора к системе и структуре здания; тип каркаса и его развитие и т. д. [1, с. 83–85].

Представляется весьма значимым выявление теоретических связей и специфики экспликации философских идей в архитектурной практике.

Проявление идей постмодернизма в современной архитектуре в большей степени исследуется с позиций архитектурологического, семиотического и культурологического подходов. Но дальнейшего изучения требует отражение постулатов постмодернистской философии в прикладной сфере, в частности, в области архитектурного неоавангарда с позиций социально-философского подхода.

В данной статье рассматривается экспликация теории постмодернизма в архитектуре как динамической открытой системе. В этой связи методологическая платформа представлена комплексом научных подходов, в числе которых социально-философский, семиотический и синергетический, что позволит разносторонне осветить столь многогранный социокультурный феномен.

Одной из реперных точек в процессе социокультурных преобразований конца XX в. явилась индивидуализация социальной жизни и системы ценностей. З. Бауман вводит новое обозначение современности, называя ее «текущей современностью» [2, с. 30]. Этот термин позволил исчерпывающе охарактеризовать специфику социальных трансформаций современного общества как эссенциально, так и процессуально. «Текущесть» характеризуется утратой институциональных признаков, что, в свою очередь, ведет к ослаблению системности социальных практик. Социальная жизнь все больше становится дискретной. Дискретность проявляется во множественности социальных ролей индивида, которые составляют фрагменты его жизни, а также в наличии различных несвязанных целей и задач; это выражает децентрацию субъекта, неустойчивость и подвижность его ценностной вертикали. Глубинные изменения, происходящие в обществе, З. Бауман выявляет, сравнивая предыдущую эпоху с современной. Он пишет, что на смену тяжелой/твердой/плотной эпохе пришла новая – легкая/жидкая/расплавленная/диффузная; вместо утраченной системности

сформировался сетевой принцип. Эта эпоха открыла дверь «случайности, разнообразию, неопределенности, индивидуальным способностям» [2, с. 32]. Но полученная человеком новой эпохи долгожданная мыслимая свобода стала граничить с бессилием и одиночеством. А. Турен видит проявление этого противоречия в том, что человек может найти защиту своей культурной и психологической специфики только внутри себя, а не «в социальных учреждениях и универсальных принципах» [3, с. 177]. Так, «текущая современность» продиктовала новые принципы социальности, во многом обусловленные технизацией общества, изменением потребностей и, соответственно, ценностей. Закрепление индивидуалистических ценностей привело к «атомизации» индивидов в обществе. Экспликация ценности свободы в «текущей современности» оказалась весьма обширной, противоречивой и неоднозначной. Свобода получила выражение в возможности выбора форм социального взаимодействия, языка и формата общения, оценки, сочетания различных жизненных траекторий, а главное – в отстаивании собственной индивидуальности. Основные черты нового мировоззрения объективировались, в частности, в трансформации эстетической парадигмы в культуре постмодернизма. Квинтэссенцией отражения социальных процессов в культуре стало формирование постмодернизма как системы художественного мировоззрения.

Генезис постмодернизма как нового типа мышления прослеживается с 1970-х годов и отражает специфику современного мира в философских концепциях, объективирующихся в знаково-символических системах прикладных искусств. Социальные изменения проецируются на неоавангардную архитектуру последней трети XX – начале XXI в. посредством рождения принципиально нового формообразования и нового языка архитектуры.

Архитектурное пространство многогранно, что выражается в широком спектре его функций, в том числе программной, знаково-символической, мировоззренческой. Неоавангардная архитектура, к которой можно отнести архитектурные постмодернизм, деконструктивизм и «архитектуру сложности», выполняя роль камертона социального времени, неразрывно связана с постмодернистской философией, выступающей ее теоретическим ядром [4].

Усложнение архитектуры по большей части имеет объективные детерминанты. С середины 1960-х годов началось осознание того, что упрощенная современная/модернистская архитектура обедняет окружающую среду. Протестом против распространения модернизма стал архитектурный постмодернизм как художественное явление, возникшее в США. Профессор Йельского университета американский архитектор Р. Вентури в книге «Сложность и противоречия в архитектуре» пишет, что эти черты архитектуры обусловлены традиционным сочетанием пользы, прочности и красоты, названных еще Витрувием. При этом усложнение и углубление противоречивости архитектуры последней трети XX в. усугубилось, по мнению Р. Вентури, ростом ее масштаба. Архитектор обозначает важнейшие черты новой архитектуры, ставшие ее визитной карточкой – «беспорядочная жизненность», «непоследовательность и двойственность». Рассматривая их как преимущества архитектуры совершенно нового типа, Вентури отмечает, что «действенная архитектура несет многоплановость значений и комбинаций фокусных точек: ее пространства и ее элементы могут восприниматься и будут работать в нескольких направлениях одновременно» [5]. Он очень точно отмечает, что наделенная неопределенностью, эта архитектура лишена безликости и скучных традиционных форм, поскольку ее обогатили гибридными и, вместе с тем, новаторскими, двойственными элементами. Протест Р. Вентури против упрощения и схематизации жизни, изложенный в его книге, содержит очень важный тезис

о том, что «стремление к сложности вновь своевременно как в отношении средств архитектуры, так и программы архитектуры» [5]. Кроме того, новые множественные и усложняющиеся задачи архитектуры должны сочетаться с использованием разнообразия, состоящего в многозначности визуального восприятия.

Кроме Р. Вентури, архитектура как коммуникация исследовалась У. Эко. Его тексты также содержат критику модернистской архитектуры. У. Эко определил архитектуру как коммуникативное пространство, безусловно наделенное «языком архитектуры», используемым автором и зрителем, который вовлекается в акт коммуникации, созерцая архитектурное творение [6, с. 208]. Таким образом, усложнение феномена архитектуры предполагает применение к нему различных семиологических схем. Восприятие архитектуры сквозь призму семиотики позволило выявить недостатки идеологии модернизма. Развитие прагматики – раздела семиотики – способствовало рассмотрению отношения знака и субъекта, воспринимающего знак.

У. Эко, обращаясь к Случайности, Неопределенности, Вероятности, Двусмысленности, Многозначности как чертам современности, обосновывает необходимость введения в научный оборот понятия «открытое произведение» [7, с. 4]. Возникновение «открытого произведения» стало реакцией искусства на новую картину мира. У. Эко акцентирует внимание на множественности, полисемии в искусстве и на смещении интереса к читателю в процессе интерпретации художественного произведения. Он подчеркивает, что текст содержит большое количество потенциальных значений, но ни одно из них не может быть доминирующим [8].

Проблема двойственности смыслов, присущих произведению искусства, получила развитие и в Европе, и в США. Так, Л. Фидлер в работе «Пересекайте границы, засыпайте рвы» обосновывает новое веяние в искусстве, выраженное в стирании границ между элитарной и массовой культурами. Он отмечает приобретение произведением искусства таких характеристик, как «многоязычность» и смысловое «двойное кодирование», получивших выражение на социологическом и на семантическом уровнях [9].

Теоретик архитектуры постмодернизма Чарльз Дженкс в одном из своих интервью отмечает: «Что принципиально отличает постмодернистскую архитектуру и что действительно важно – это ее способность сознательно общаться через различные вкусы, языки и модели поведения с различными культурными слоями, которые могут оказаться отраженными в архитектуре. И вся проблема здесь в том, что, несмотря на постмодернистскую ситуацию и готовность культуры (включая архитектурную культуру), соответствовать ей, отражать ее, в обществе доминируют политики и силы, выступающие как радикальные модернисты. Вот почему даже сегодня в Англии мы слышим, как политики и принц говорят о единой нации, о правильном вкусе и т. д., что кажется ужасно простым и ограничительным» [10, с. 44].

Идея «двойного кодирования» получила особое звучание в работе Ч. Дженкса «Язык архитектуры постмодернизма». Архитектурный объект постмодернизма стал доступен для восприятия и понятен дифференцированной аудитории, подразделяющейся на творческую элиту и обывателя, а не только специалистам-архитекторам, благодаря использованию принципа, предполагающего двуслойность языка кодирования [11, с. 26–27]. Сфера архитектуры переориентировалась на глубоко эмоциональную и индивидуальную реакцию зрителя, на усиление ассоциативного мышления и активную личностную интерпретацию образа.

Кроме того, представляется весьма важной идея Ч. Дженкса о роли метафоры как способа новой архитектурной коммуникации. Использование метафоры

> Рис. 2. Оперный театр в Сиднее, Австралия. Архитектор Й. Уотсон. 1959–1973



> Рис. 1. Капсул-билдинг «Накогин» в Токио, Япония. Архитектор К. Курокава. 1971–1972



неразрывно связано с языком «двойного кодирования», поскольку метафоры имеют свои культурные границы [12, с. 275–277]: одна и та же метафора может по-разному восприниматься представителями различных культур. Например, Капсул-билдинг «Накогин» в Токио, построенный по проекту японского архитектора К. Курокава в 1971–1972 гг. (рис. 1), содержит квартиры-капсулы, которые японцам напоминают птичьи гнезда, а американцам – стиральные машины.

Некоторые здания характеризуются множественностью кодов, объединяя в себе разнообразные метафоры. Наиболее ярким из них является здание оперного театра в Сиднее, созданное по проекту Й. Уотсона в 1959–

1973 гг. (рис. 2). Как отмечает Ч. Дженкс, именно это здание вызвало многочисленные метафорические трактовки. Это объясняется тем, что необычные визуальные образы театра имели продолжительный ассоциативный ряд, включающий метафоры «долек апельсина», «крыла летящей птицы», «белых морских раковин», «белых парусов», а также «бурного роста цветка – разворачивающихся лепестков» и проч. Ч. Дженкс отмечает, что «эластичность архитектурных метафор» слабо связана с интерпретацией метафор разговорного или письменного языка [13, с. 45–46].

В архитектуре принято выделять два вида метафор: однозначную и намекающую [11, с. 30]. Однозначная метафора представляет собой языковую аналогию, выступающую прямым прообразом идеи, заложенной архитектором в объект, визуальный код которой выступает как популярное значение. Намекающая метафора отличается своей неявностью, состоящей в отдаленном представлении об образе, визуальный код которого представлен в виде элитарного значения [14, с. 50].

Оперный театр Сиднея олицетворяет намекающую метафору во всей ее глубине хитросплетений и силе одновременно. В этом и состоит основная функция визуальной метафоры, лежащей в основе архитектурной коммуникации, которая, по сути, отражает неоднозначность, слоистость и контекстуальность социальной коммуникации эпохи постмодерна. Это пример вариативности прочтения метафор, демонстрирующий их разграничения в рамках одной культуры. Восприятие во многом обусловлено обучением, уровнем образования, групповой ментальностью, что в совокупности и определяет способ прочтения и формирование различных культурных кодов у представителей одной культуры. Так проявляется наличие представителей разных субкультур в архитектурной коммуникации. При этом разнообразие кодов может доходить до их конфликтности.

В результате для архитектора возникает главный, не теряющий актуальности вопрос, имеющий глубинную социальную природу: какими знаками и метафорами архитектор должен наполнять свои произведения, чтобы они были декодированы и, при всей «текучести» современного общества, могли бы осуществлять свою коммуникативную функцию. Теоретики архитектуры,



< Рис. 3. Еврейский музей в Берлине, Германия. Архитектор Д. Либескинд. 1989–1999

анализируя архитектуру эпохи постмодерна, в качестве такого приема предлагают использование традиционных знаков и метафор в комплексе с архитектурным новоязом. В традиционном архитектурном словаре закреплены смысловые целостности (единства): «двери, окна, колонны, простенки» [13, с. 54; 66], об интерпретации которых пишут У. Эко и Ч. Дженкс, последовательно обосновывая гибкость, полиморфность и, что самое важное, контекстуальность архитектурных «слов». Их смысл столь же динамичен, сколь подвижно сознание и мировоззрение современного человека; архитектура оказалась наделена процессуальной характеристикой пластичности, что еще раз подтверждает ее неразрывную связь с вектором социального развития.

Нелинейность развития архитектурного пространства выразилась в резком переходе к постмодернистскому мышлению, наполненному новыми смыслами и несущими принципиально новые идеи. Идея хаоса, являясь ключевой в рамках парадигмы постмодернизма, получила развитие посредством категорий «децентрация», «ризома», «плюральность».

Ж. Деррида впервые вводит понятие «децентрация» в своей ранней работе «Структура, знак, и игра в дискурсе о гуманитарных науках», обосновывая отсутствие единого центра в структуре при ее сохранении и наличии [15, с. 352–368]. Децентрация может рассматриваться как децентрация смысла и как децентрация формы с ее структурой. Ярким архитектурным примером следования принципу децентрации является здание Еврейского музея в Берлине (архитектор Д. Либескинд) (рис. 3). Децентрация формы с ее структурой в архитектуре эпохи постмодерна выражена в использовании неуравновешенной асимметрии и образа-метафоры лабиринта, которые легли в основу нового формообразования. У. Эко рассматривал эту метафору как наиболее эффективное средство выражения децентрации постмодернистского мира, отличающегося отсутствием центра, системы и структуры. Философ проводит аналогию между ним и лабиринтом, отмечая, что «в нем нет тупиков и разветвлений, отсутствует ситуация перманентного выбора <...>» [16, с. 225]. Лабиринт – это текстовое поле, наделенное антиструктурностью или полиструктурностью, отсутствием начала и конца, отражающее интертекстуальность бытия.

Немаловажно, что децентрация порождает поливариативность прочтения авторского текста-замысла, что приводит к смещению акцента значимости с Автора на Читателя («диалогизм как присутствие Другого») [17, с. 74], с творца на потребителя, от которого зависит результат декодирования.

Ж. Деррида формулирует тезис об отсутствии объективного центра структуры: центр не является атрибутом сущности структуры, следовательно, она может быть как хаотична, так и плюральна.

Плюральность смыслов в структуре архитектурного пространства эпохи постмодернизма выражается в наличии двойного кодирования, что отражает и нелинейность функционирования данной системы, и ее неустойчивость. Так, плюральность в отсутствии единого смысла может иметь различные траектории развития системы. Во-первых, это потенциально может порождать плюральность интерпретаций и их последующий конфликт. Во-вторых, обращение архитектора одновременно к элите и к массе посредством двойного кодирования и утрате единого смысла может привести к диффузии элитарного и массового искусства. Следовательно, под влиянием конкретных факторов среды в результате флуктуаций система изберет один из возможных вариантов ее дальнейшего развития. В обоих случаях реализуется синергетический принцип открытости, на основании чего происходит диффузионирование или иные интерпретации смыслов конкретного архитектурного объекта.

Отсутствие единого смыслового центра выражено в мифологеме «ризоматическая культура». Впервые термин «ризома» был введен в предметное поле философии Ж. Делёзом и Ф. Гваттари в их совместной работе «Rhizome» («Корневище») (1976) [18]. Метафора корневища используется для обозначения возникновения в системе множественных, бесструктурных, хаотичных связей, что становится основой формирования новой нелинейной эстетической парадигмы.

Таким образом, методически значимым представляется специфика трактовки понятий децентрация, ризоматичность и плюральность с позиции архитектурного подхода (архитектурного постмодернизма).

Архитектура представляет собой открытую и сложноорганизованную систему, развивающуюся согласно

принципам синергетики: гомеостатичности, открытости, наблюдаемости, эмерджентности, нелинейности, неустойчивости, неравновесности и иерархичности [19]. Каждый из отмеченных принципов эксплицируется на определенном временном отрезке в той или иной форме, наполняясь оригинальным содержанием. Единое архитектурное пространство, состоящее из архитектурных объектов, результатов дизайнерских решений организации пространства, произведений живописи и монументально-декоративного искусства, функционирует как организующаяся система, что позволяет говорить о ее синергичности в двух аспектах – пространственном и процессуальном.

Синергичность архитектуры наиболее рельефно прослеживается со второй половины XX в. В ней сосредоточены весьма противоречивые тенденции развития мышления общества и, соответственно, архитектурного искусства, в котором визуализировался дух эпохи.

С легкой руки Ч. Дженкса к архитектуре, развивающейся по этим законам, можно отнести ветвь эволюционирующих направлений последней трети XX – начала XXI века. Это архитектура 1970–1980-х, охваченная идеями философского постмодернизма (у Ч. Дженкса в первых изданиях «Языка архитектуры постмодернизма» она обозначена как «радикальная эклектика», а в более поздних – как «классицизм в свободном стиле» или как «современная версия неоклассицизма») [20]. Далее, это архитектура 1980–1990-х, отринувшая путь постмодернизма 1970-х и соединившаяся с деконструктивистским философским методом (в российских источниках ее обозначают как деконструктивизм). Кроме того, архитектура «новой парадигмы», объединенная идеями теории сложности и нелинейности, которая в 1997 г., благодаря Ч. Дженксу, была условно обозначена как новая формирующаяся тенденция и названа «архитектурой сложности» («Complexity Architecture»). К ней были отнесены архитектурные сооружения, не имеющие стилистически общих черт, но объединенные в чем-то схожими концепциями и особыми техниками моделирования архитектурной формы, где в основе проектного моделирования лежат компьютерные нелинейные процессы: «глобитура» или глобизм (Globitecture), нелинейная архитектура (Nonlinear Architecture), «космогенная» архитектура (Cosmogenic), «киберархитектура» (Cyberspace), «гибридная» архитектура (Hibrid/Hyperspace) и т. д. [11, с. 211]. Архитектурный постмодернизм как тип сознания проектировщика, пропитанный постмодернистской философией, складывался в 1970–1980-е годы. Ч. Дженксом было выделено семь особенностей архитектуры, характерных для этого периода, через которые реализовывались философские постмодернистские категории: историзм, частичный историзм, неорегионализм, контекстуализм с ад-хокизмом, метафоричность, лиминальность постмодернистского пространства [11]. Суммируя итоги постмодернистского движения, он сформулировал знаменитые тринадцать принципов постмодернизма, в числе которых, кроме вышеперечисленных семи особенностей, вошли мультивалентность, сложность и противоречие, «двойное кодирование», коллажность и прочие, взятые архитекторами-постмодернистами в качестве инструментов преобразования ее знаково-символического пространства [21, с. 123].

Архитектура описываемого периода уже впитала идеи плюральности, выражавшейся, прежде всего, в полистилизме и множественности творческих подходов, а также в метафоричности и диалогизме. Наиболее точным примером, демонстрирующим «плюральность» постмодернистской архитектуры, является Площадь Италии архитектора Ч. Мура в Новом Орлеане, где перед зрителем разворачивается игра точной иконографии («сапог» Италии) и множества исторических ордеров (рис. 4).

Кроме того, в структуре постмодернистского архитектурного пространства 1970–1980-х гг. начинают про-

являться идеи децентрации и ризоматичности. Дженкс обозначает признаки такого пространства: нарушение структуры, фрагментарность, незаконченность геометрических форм плана («полуформы»), сложность, непостижимость (нарушение нормального представления о продолжительности и протяженности), резкие изменения масштаба, эксцентричная смена акцентов [13, с. 117–126]. Эти идеи ярко раскрываются в студенческом комплексе Кресдж-колледжа (совместный проект Ч. Мура и В. Тернбулла), где принципы архитектурной децентрации и ризомы соединяются с метафорой места и общины (рис. 4).

Альтернативой архитектурному постмодернизму 1970-х выступила архитектура, которая связала себя с философским деконструктивизмом. В результате этого архитектурного эксперимента произошло переоткрытие авангарда и создано впечатление, что постмодернизм был вытеснен на задворки современной архитектуры. Как оказалось, архитектура деконструктивизма была смещенной реакцией на модернизм и постмодернизм. Поэтому большинство исследователей сходятся во мнении, что различия постмодернизма и деконструктивизма носят условный характер. Это подтвердил Ч. Дженкс в «Языке архитектуры постмодернизма», куда были включены Дом III для Миллера 1971 г. и Дом VI для Франков 1975 П. Эйзенмана. На их примере Дженкс описывал ламинальность постмодернистского пространства, которое является носителем философских идей плюральности. Осуждая пуристский язык Эйзенмана, он заострил внимание на том, что пространство его домов имеет определенные иронические штрихи и игру в трансформации синтаксических элементов. Дженкс отметил, что, несмотря на характерный для Эйзенмана модернистский язык, заботливый по отношению к синтаксису и презирующий функцию, «многозначность и чувственность пространственных изобретений – это постмодернизм» [13, с. 117–118] (рис. 5).

При том, что и постмодернизм, и деконструктивизм демонстрируют кризис традиционной архитектурной эстетики, они имеют специфику теоретических оснований.

Так, философская идея «плюральности» была перенесена в деконструктивистскую архитектуру прежде всего как отказ от монологизма. А идея децентрации и ризоматичности – для узаконивания вытеснения человека из центра мира, отрицание идеи авторства, отрицания фрагментарности («знаки без значения») и разрушения исходной целостности модернистских форм как традиционных ценностей архитектуры.

Кроме того, если ранние постмодернисты (прежде всего Ч. Дженкс) связывают формирование новой эстетики с осмысленностью и возвратом архитектуре «человечности», что содержится в принципе «двойного кодирования» и текстуальности архитектуры, то деконструктивизм развивается из идеи разрушения смыслов, отказа от иллюзии целостности архитектуры – деконструкции. Деконструктивисты провозглашают отказ от детерминации формы функцией, признавая независимость формы. Философский постмодернизм порождает архитектурный дискурс, основанный на плюральности эстетических решений, продолжающийся с формированием архитектурного деконструктивизма, расширившего его предметное поле. В качестве примера можно привести киноцентр фирмы УФА архитектурного бюро Кооп Химмельблау. Он демонстрирует нарочито агрессивную форму, перед которой зритель замирает, как перед видом природного катаклизма. Вступая в диалог на уровнях метафоры и двойного кодирования (отсылка зрителя к модернистской архитектуре и природному хаосу одновременно), архитекторы создают диалог посетителей и городских жителей за счет прозрачности фасада и возможности взаимно видеть внешние и внутренние сложные потоки людей (рис. 5).



Рис. 4.

а) Площадь Италии, Новый Орлеан, США. Архитектор Ч. Мур, 1965–1974

^ 4_1. Вид

v 4_2. Макет. Вид сверху

б) Кресдж-колледж, Калифорнийский университет, Санта-Круз, США. Архитекторы Ч. Мур и В. Тернбулл. 1972–1974

v 4_3. Вид

v 4_4. План



Вместе с тем, смена мировоззренческой парадигмы, связанная с формированием новой, нелинейной картины мира, ознаменовала переход архитектуры к новому витку развития – к «архитектуре сложности» (по Ч. Дженксу). Философская «кризисность» в совокупности с метафорическим прочтением идей нелинейности в 1990-е годы снова привела к новой концептуализации архитектуры через призму образа нелинейных процессов в природе.

И. А. Добрицына обосновывает нелинейность развития технологий в рамках концепции свободной формы, в которой доминирующей становится идея «формы-движения» [22]. Ее практическая реализация стала возможной благодаря современным компьютерным способам создания форм, позволившим уйти от евклидовой геометрии.

Эти идеи получили экспликацию в творчестве ряда архитекторов новой парадигмы цифровой нелинейности, в том числе у Ф. Гери.

Наиболее известной работой Гери стал Музей Гугенхайма в Бильбао (рис. 5). Для объекта характерны мягкие контуры и беспорядочные изгибы, метафоричность, а также деформация внутренних и внешних оболочек.

Переход к новому витку социального развития – к эпохе постмодернизма (Post-Modernity) – стал результатом

формирования нового типа мышления, который объективировался в разных сферах деятельности человека и наиболее ярко проявился в культуре.

Многогранный социокультурный феномен постмодернизма отразил изменения в социальном пространстве, манифестируя новые принципы его организации и развития. Несмотря на относительную автономию культурной подсистемы и ее компонентов, в том числе архитектуры, проведенный нами комплексный анализ позволил выявить неразрывную диалектическую связь преобразований социальной жизни, формирования нового мировоззрения и развития архитектуры в русле постмодернистской парадигмы.

Слоистость ментального пространства отражает сложную структурированность и социокультурную мозаичность общества, сочетающего в себе антиномичные характеристики: индивидуализм-коллективизм, элитарность-массовость, что, в свою очередь, определяет его полярность, но общество продолжает оставаться единым организмом-системой. Для поддержания данного единства необходимо обеспечение в нем соответствующей универсальной коммуникации между различными социальными слоями и группами. Один из таких новых

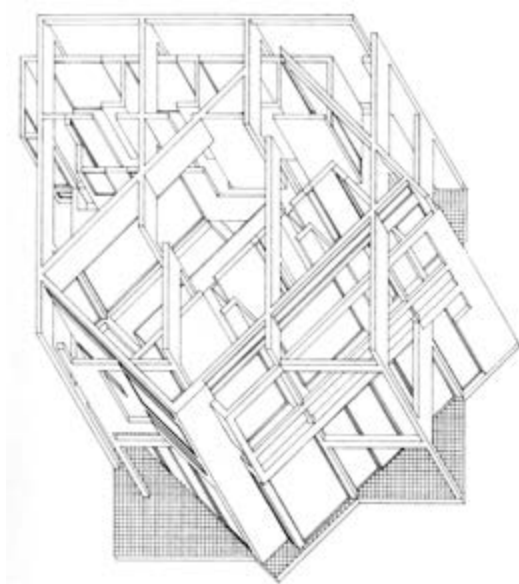


Рис. 5.
 ^ 5_1. Дом III для Р. Миллера, США. Вид, аксонометрия. Архитектор П. Эйзенман. 1971
 ^ 5_2. Киноцентр фирмы УФА, Германия. Общий вид. Арх. бюро Кооп Химмельблау. 1993–1998
 > 5_3. Музей Гуггенхайма, Бильбао, Испания. Общий вид. Архитектор Ф. Гери. 1992–1997



универсальных видов коммуникации представлен неоавангардной архитектурой.

Архитектура как одно из важнейших коммуникативных пространств своим переходом к новому стилюобразованию олицетворила происходящие социальные изменения. Плюральность, ризоматичность, децентрация как основные принципы постмодернизма отразили специфику социальных взаимодействий и организации жизни в условиях «текущей современности». Множественность и подвижность жизненных целей и траекторий, неустойчивость и вариативность жизненных сценариев (стратегий) на микро- и макроуровнях подчеркивают нелинейный характер развития социальной системы и ее составляющих. Эти основные свойства нелинейного развития общества нашли отражение в формировании современных тенденций развития архитектуры, которые, по сути, ознаменовали переход к качественно новому уровню архитектуры, отличающейся следующими чертами:

- отражение нелинейного развития, идеи свободы в новом формообразовании, преодолевшем классические каноны. Текучесть, плавность линий, отсутствие единого центра, принцип лабиринта, отражающего текучесть современности, неуловимость изменений;
- реализация «открытого произведения» в архитектуре посредством смещения акцента с автора на читателя.

Послание автора архитектурного объекта может по-разному трактоваться представителями разных социальных категорий, что делает смысловую наполненность архитектурного объекта более гибкой, универсальной, позволяя в итоге преодолеть грань между массовой и элитарной культурой. Открытое произведение как одна из ключевых характеристик искусства эпохи постмодерна несет в себе глубокий смысл и, по словам У. Эко, олицетворяет «смерть одного нравственного и философского мира и рождение другого» [7, с. 4];

– архитектурное произведение приобрело широкую направленность посредством применения таких приемов, как метафора, язык «двойного кодирования». Новая архитектурная поэтика усилила свободу восприятия архитектурного объекта, что можно рассматривать как одну из вероятностных проекций свободы посредством коммуникации.

В конце XX – начале XXI столетия идеи философии постмодернизма легли в основу формирования трех неоавангардных течений в архитектуре. Каждое из них представляет собой возможный сценарий дальнейшего развития. При этом их взаимодействие отражает диалектичность. В результате противостояния разных «языков архитектуры» возникает, с одной стороны, умоглядный полилог между ними и рождение новых смыслов, а с другой, – выбор наиболее приемлемого сценария.

Литература

1. Коновалова, Н. Архитектура русского авангарда и японского метаболизма: параллели форм и смыслов // Проект Байкал. – 2019. – № 62. – С. 82–90
2. Бауман, З. Текущая современность / пер. с англ. под ред. Ю. В. Асочакова. – Санкт-Петербург: Питер, 2008. – 240 с.
3. Touraine, A. (1998) Can we live together, equal and different? // *European Journal of Social Theory*. 1998. November. – P.177
4. Добрицына, И. А. От постмодернизма – к нелинейной архитектуре. Архитектура в контексте современной философии и науки: автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора архитектуры. – URL: http://www.niitiag.ru/pub/pub_cat/dobritsyna_i_a_ot_postmodernizma_k_nelineynoy_arhitekture (дата обращения: 16.04.2022)
5. Вентури, Р. Из книги «Сложность и противоречия в архитектуре» / под общ. ред. А. В. Иконникова, И. Л. Маца, Г. М. Орлова. – Москва, 1972. – С. 543–558 (Мастера архитектуры об архитектуре). – URL: <http://opentextnn.ru/man/venturi-r-iz-knigi-slozhnost-i-protivorechija-v-arhitekture/> (дата обращения: 14.04.2022)
6. Эко, У. Отсутствующая структура. Введение в семиологию. – Санкт-Петербург: Петрополис, 1998. – 432 с.
7. Эко, У. Открытое произведение: Форма и неопределенность в современной поэтике. – Санкт-Петербург: Академический проект, 2004. – 384 с.
8. Дианова, В. М. Постмодернистская философия искусства: истоки и современность // Постмодернистская философия искусства: истоки и современность. – Санкт-Петербург: Издательство «Петрополис», 1999. – URL: <http://anthropology.ru/ru/text/dianova-vm/postmodernistskaya-filosofiya-iskusstva-istoki-i-sovremennost#ss-1-postmodernistskaya-situaciya-v-zapadnoy-kulture-i-filosofskiy-postmodernizm> (дата обращения: 27.03.2022)
9. Фидлер, Л. Пересекайте границы, засыпайте рвы // Современная западная культурология: самоубийство дискурса. – Москва, 1993. – С.462–518
10. Станишев, Г. Ситуация постмодерна // Проект Байкал. – 2019. № 59. – С. 40–50 – URL: <https://projectbaikal.com/index.php/pb/article/view/1429> (дата обращения: 04.05.2022)
11. Jencks, Ch. *The New Paradigm in Architecture: The Language of Post-Modernism* / Ch. Jencks. – New Haven; London: YaleUniversity Press, 2002. – 280 p.
12. Филиппов, В. Зарубежная архитектура XX века: Очерки по истории модернизма: учебное пособие – Новосибирск: НГУАДИ, 2016. – 298с.
13. Дженкс, Ч. Язык архитектуры постмодернизма / Пер. с англ. А. В. Рябушина, М. В. Уваровой; под ред. А. В. Рябушина, В. Л. Хайта. – Москва: Стройиздат, 1985. – 136с.
14. Швец, А. В. Теоретические идеи архитектуры второй половины XX века (на основе изучения работ Чарльза Дженкса) // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. – 2013. – № 3. – С. 48–53. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskie-idei-arhitekturny-vtoroy-poloviny-hh-veka-na-osnove-izucheniya-rabot-charlza-dzhenksa> (дата обращения: 25.04.2022)
15. Деррида, Ж. Структура, знак и игра в дискурсе гуманитарных наук / Деррида Ж. Письмо и различие. – Санкт-Петербург: Академический проект, 2000. – С. 352 – 368
16. Эко, У. Из заметок к роману «Имя розы»: постмодернизм, ирония, удовольствие / Называть вещи своими именами: Программные выступления мастеров западно-европейской литературы XX века – Москва: Прогресс, 1986. – С. 224–229
17. Добрицына, И. А. От постмодернизма – к нелинейной архитектуре: Архитектура в контексте современной философии и науки. – Москва: Прогресс-Традиция, 2004. – 416 с.
18. Delenze, G. Gvattari, F. (1980) Rhizome. In *Capitalisme et schizophrénie*. Mille plateau. – Paris: Les Editions de Minuit
19. Буданов, В. Г. Методология синергетики в постнеклассической науке и образовании. – Москва: Издательство ЛКИ, 2009. – 240 с. (Синергетика в гуманитарных науках)
20. Elie Haddad (2009) Charles Jencks and the historiography of Post-Modernism, *The Journal of Architecture*, 14:4, 493-510, DOI: 10.1080/13602360902867434 URL: <https://doi.org/10.1080/13602360902867434>
21. Jencks, Ch. (1997) Ch. Post-modern Architecture and Time Fusion/ in *International Postmodernism: Theory and literary practice*/ed. By H. Bertens, D. Fokkema – Amsterdam/Philadelphia: John Benjamins Publishing, 1997
22. Добрицына, И. А. Плюрализм современной архитектуры – поле возможностей // Вопросы теории. – 2005. – № 6. – URL: http://asm.rusk.ru/05/asm6/asm6_10.htm (дата обращения: 22.03.2022)

References

- Bauman, Z. (2008). *Liquid Modernity*. (J. V. Asochakov, Trans). Saint-Petersburg.
- Budanov, V. G. (2009). *Synergetics methodology in post-non-classical science and education*. Moscow: Izdatelstvo LKI.
- Deleuze, G., & Gvattari, F. (1980). Rhizome. In *Capitalisme et schizophrénie*. Mille plateau. Paris: Les Editions de Minuit.
- Derrida, J. (2000). La structure, le signe et le jeu dans le discours des sciences humaines. In D. J. Kralechkin (Trans.), *L'écriture et la différence* (pp. 352-368). Saint-Petersburg.
- Dianova, V. M. (1999). *Postmodern Philosophy of Art: Origins and Contemporaneity*. Saint-Petersburg: Petropolis. Retrieved March 27, 2022, from <http://anthropology.ru/ru/text/dianova-vm/postmodernistskaya-filosofiya-iskusstva-istoki-i-sovremennost#ss-1-postmodernistskaya-situaciya-v-zapadnoy-kulture-i-filosofskiy-postmodernizm>.
- Dobritsyna, I. A. (2004). *From postmodernism to non-linear architecture: Architecture in the context of contemporary philosophy and science*. Moscow: Progress-Traditsiya.
- Dobritsyna, I. A. (2005). Pluralism of modern architecture – a field of opportunities. *Issues of Theory*, 6. Retrieved from http://asm.rusk.ru/05/asm6/asm6_10.htm.
- Dobritsyna, I. A. (2007). *From postmodernism to non-linear architecture. Architecture in the context of modern philosophy and science: Abstract of dissertation*. Retrieved April 16, 2022, from http://www.niitiag.ru/pub/pub_cat/dobritsyna_i_a_ot_postmodernizma_k_nelineynoy_arhitekture.
- Eco, U. (1986). *Postmodernism, Irony, the Enjoyable*. In *Call things by their own names: keynote addresses by masters of Western European literature of the 20th century* (pp. 224-229). Moscow: Progress.
- Eco, U. (2004). *Opera aperta. Forma e indeterminazione nelle poetiche contemporane* (A. Shurbelev, Transl.). Saint-Petersburg.
- Eco U. (1998). *La struttura assente. Introuzione alla ricerca semiologica* (A. G. Pogoniailo, & V. G. Reznik, Trans.). Saint-Petersburg: Petropolis.
- Haddad, E. (2009) Charles Jencks and the historiography of Post-Modernism. *The Journal of Architecture*, 14:4, 493-510. <https://doi.org/10.1080/13602360902867434>
- Fiedler, L. (1993). *Cross the Border – Close the Gap*. In *Contemporary western cultural studies. Discourse suicide* (pp. 462-518). Moscow.
- Filippov, V., Kiselnikova, D., & Tereshina, S. (2016). *Foreign Architecture of the 20th Century: Essays on the History of Modernism: A Study Guide*. Novosibirsk: NGUADI.
- Jencks, Ch. (1985). *The Language of Post-Modern Architecture* (A. V. Riabushkin, & M. V. Uvarova, Trans.; A. V. Ryabushin, & V. L. Khait, Eds.). Moscow: Stroizdat.
- Jencks, Ch. (1997). *Post-modern Architecture and Time Fusion*. In H. Bertens, & D. Fokkema (Eds.), *International Postmodernism: Theory and literary practice*. Amsterdam; Philadelphia: John Benjamins Publishing.
- Jencks, Ch. (2002). *The New Paradigm in Architecture: The Language of Post-Modernism*. New Haven; London: Yale University Press, 2002.
- Konovalova, N. (2019). *Architecture of Russian avant-garde and Japanese metabolism: Parallels of forms and meanings*. *Project Baikal*, 16(62), 82-90. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.62.1552>
- Shvets, A. V. (2013). *The theoretical ideas of architecture of the second half of the 20th century (based on a study of works of Charles Jencks)*. *Akademicheskii vestnik UralNIIProekt RAASN*, 3, 48-53. Retrieved from <https://cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskie-idei-arhitekturny-vtoroy-poloviny-hh-veka-na-osnove-izucheniya-rabot-charlza-dzhenksa>.
- Stanishev, G, & Lidin, K. (2019). *The Postmodern Condition*. *Project Baikal*, 16(59):40-50. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.59.1429>
- Touraine, A. (1998, November). *Can we live together, equal and different?* *European Journal of Social Theory*, 177.
- Venturi, R. (1972). *From “Complexity and Contradiction in Architecture”*. In A. V. Ikonnikov, I. L. Mats, & G. M. Orlov (Eds.), *Masters of architecture about architecture* (pp. 543-558). Moscow. Retrieved from <http://opentextnn.ru/man/venturi-r-iz-knigi-slozhnost-i-protivorechija-v-arhitekture>.

авторы

Багина Елена Юрьевна – кандидат архитектуры, доцент Строительного института Уральского федерального университета им. Б. Н. Ельцина (Екатеринбург)

Базилевич Михаил Евгеньевич – кандидат архитектуры, доцент ТГУ (Хабаровск)

Бушуев Виталий Васильевич – доктор технических наук, профессор Объединенного института высоких температур РАН (Москва)

Васильев Николай Юрьевич – кандидат искусствоведения, доцент кафедры «Теория и история архитектуры, реставрация и реконструкция историко-архитектурного наследия» Национального исследовательского Московского государственного строительного университета (НИУ МГСУ)

Григорьева Анна Сергеевна – заместитель директора по международной деятельности АНО «Востоксибакадемцентр» (Иркутск)

Григорьева Елена Ивановна – член-корреспондент РААСН, вице-президент СА России, заслуженный архитектор России

Грязнова Надежда Владимировна – кандидат архитектуры, ведущий научный сотрудник отдела истории архитектуры и градостроительства Нового времени НИИ теории и истории архитектуры и градостроительства, профессор МАРХИ, советник РААСН

Гудкова Татьяна Валентиновна – кандидат архитектуры, доцент кафедры архитектуры и реконструкции городской среды Новосибирского государственного архитектурно-строительного университета (СИБСТРИН),

Десятов Леонид Владимирович – профессор кафедры теории архитектуры и профессиональных коммуникаций Уральского государственного архитектурно-художественного университета (УрГАХУ, Екатеринбург), директор ООО АМД, член правления Свердловской организации САР

Дружинина Инна Евгеньевна – профессор ВАК, профессор кафедры архитектурного проектирования Института архитектуры, строительства и дизайна Иркутского национального исследовательского технического университета (ИАСИД ИРНТУ), советник РААСН, член правления Иркутской региональной организации СА России

Думнова Эльнара Михайловна – доктор философских наук, профессор кафедры философии и гуманитарных наук Новосибирского государственного университета экономики и управления НИНХ

Иванова Алина Павловна – кандидат архитектуры, доцент кафедры дизайна архитектурной среды ТОГУ (Хабаровск)

Капустин Петр Васильевич – кандидат архитектуры, профессор, зав. кафедрой теории практики архитектурного проектирования Воронежского государственного технического университета

Ким Антон Андреевич – кандидат архитектуры, старший преподаватель кафедры архитектуры и урбанистики ТОГУ (Хабаровск)

Колесников Александр Альбертович – кандидат архитектуры, доцент департамента архитектуры РУДН, доцент кафедры градостроительства МГСУ, главный архитектор АО «ГИПРОГОР», советник РААСН

Лидин Константин Львович – кандидат технических наук, докторант психологии (София, Болгария)

Малахов Сергей Алексеевич – доктор архитектуры, профессор кафедры архитектуры МГСУ, академик Национальной академии дизайна РФ

Малинович Роман Дмитриевич – руководитель АНО Клуб Молодых Архитекторов (Иркутск)

Маяренков Сергей Юрьевич – член Общественной палаты г. Иркутска, руководитель АНО «Иркутские кварталы»

Мякота Алексей Дмитриевич – руководитель АДМ, член Правления Красноярской региональной организации СА (КРО СА)

Раппапорт Александр Гербертович – кандидат архитектуры, доктор искусствоведения (Латвия)

Репина Евгения Александровна – кандидат архитектуры, доцент кафедры архитектуры МГСУ

Романиков Олег Дмитриевич – кандидат исторических наук, доцент, зав. кафедрой гуманитарных и социально-экономических дисциплин Новосибирского государственного университета архитектуры, дизайна и искусств им. А. Д. Крячкова (НГУАДИ)

Салмин Леонид Юрьевич – кандидат искусствоведения, профессор кафедры графического дизайна УрГАХУ (Екатеринбург)

Смолянинова Татьяна Анатольевна – старший преподаватель кафедры архитектуры и урбанистики ТОГУ (Хабаровск)

Соловьев Дмитрий Александрович – кандидат физико-математических наук, старший научный сотрудник Института океанологии им. П. П. Ширшова РАН (Москва)

Татаринов Максим Всеволодович – архитектор-исследователь (Монреаль, Канада)

Ткачева Марина Львовна – кандидат философских наук, доцент ВАК, культуролог, редактор Иркутского областного художественного музея им. В. П. Сукачёва

Хныченкова Виктория Ратмировна – член правления Свердловской организации Союза архитекторов России (Екатеринбург)

Холявко Анастасия Олеговна – ведущий архитектор ООО «Сибирская лаборатория урбанистики» (Иркутск)

Чанади Юдит – доктор наук, профессор Венгерского университета изящных искусств (Будапешт, Венгрия)

Шилова Любовь Андреевна – кандидат технических наук, доцент кафедры информационных систем, технологий и автоматизации в строительстве МГСУ

Издатель выражает благодарность Франку ван дер Хувену за поддержку и создание сайта. Благодарим за участие в подготовке номера и работе редакции архитектора Евгению Сурикову и администратора ИДА Наталью Князеву (Иркутск)

Elena Bagina – Ph.D. in Architecture, Ass. Professor at Institute of Construction of Ural Federal University named after B. N. Yeltsin (Yekaterinburg)

Mikhail Bazilevich – Ph.D. in Architecture, Ass. Professor of the PNU (Khabarovsk)

Vitaly Bushuev – Doctor of Technical Sciences, Professor, Joint Institute for High Temperatures of the Russian Academy of Sciences (Moscow)

Nikolai Vassiliev – Ph.D. in cultural studies, Ass. Professor of the Department of Theory and History of Architecture, Restoration and Reconstruction of Historical and Architectural Heritage at National Research Moscow State University of Civil Engineering (NRU MGSU)

Anna Grigorieva – deputy director for international activity, ANO Vostoksibacademcenter (Irkutsk)

Elena Grigoryeva – corresponding member of the RAACS, vice president of the Union of Architects of Russia (UAR), honored architect of the RF

Nadezhda Gryaznova – Ph.D. in Architecture, leading researcher, Department of the Modern History of Architecture and Urban Planning, Scientific Research Institute of Theory and History of Architecture and Urban Planning, professor of MArchI, adviser of the RAACS

Tatyana Gudkova – Ph.D. in Architecture, Ass. Professor of the Department of Architecture and Reconstruction of the Urban Environment, Novosibirsk State University of Architecture and Civil Engineering (SIBSTRIN)

Leonid Desyatov – professor of the Department of Theory of Architecture and Professional Communications, Ural State University of Architecture and Art (Yekaterinburg), director of OOO AMD, member of the Board of Sverdlovsk Organization of UAR

Inna Druzhinina – professor of the Department of Architectural Design, Institute of Architecture, Construction and Design, INRTU, adviser of the RAACS, member of the Board of Irkutsk Regional Organization of UAR

Elnara Dumnova – Doctor of Philosophy, Professor of the Department of Philosophy and Humanities, Novosibirsk State University of Economics and Management

Alina Ivanova – Ph.D. in Architecture, Assistant Professor of the Design of the Architectural Environment Department, PNU (Khabarovsk)

Petr Kapustin – Ph.D. in Architecture, professor, head of the Department of Theory and Practice of Architectural Design at Voronezh State Technical University

Anton Kim – Ph.D. in Architecture, Associate Professor, Department of Architecture and Urbanistics, PNU (Khabarovsk)

Alexander Kolesnikov – Ph.D. in Architecture, Ass. Professor of the Department of Architecture, Peoples' Friendship University of Russia, Ass. Professor of the Department of Urban Planning, MGSU, chief architect of AO GIPROGOR, adviser of the RAACS

Konstantin Lidin – Ph.D. in Engineering, candidate for degree of Doctor of Psychology (Sofia, Bulgaria)

Sergey Malakhov – Doctor of Architecture, Ass. Professor at the Department of Architecture, MGSU, academician of the National Design Academy of the RF

Roman Malinovich – head of the ANO Club of Young Architects (Irkutsk)

Sergey Mayarenkov – member of the Civic Chamber of Irkutsk, director of the ANO "Irkutsk Quarters"

Alexei Myakota – head of the ADM, member of the Board of the Krasnoyarsk Regional Organization of the UAR

Alexander Rappaport – Ph.D. in Architecture, Doctor of Art History (Latvia)

Evgeniya Repina – Ph.D. in Architecture, Ass. Professor of the Department of Architecture, MGSU

Oleg Romannikov – Ph. D. in Historical Sciences, Ass. Professor, head of the Department of Humanitarian and Socio-Economic Disciplines, Kryachkov Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts

Leonid Salmin – Ph.D. in Art History, professor of the Department of Graphical Design at Ural State University of Architecture and Art (Yekaterinburg)

Tatiana Smolianinova – senior lecturer of the Department of Architecture and Urbanism, PNU (Khabarovsk)

Dmitry Solovyev – Ph.D. in Physics and Mathematics, senior researcher, Shirshov Institute of Oceanology, Russian Academy of Sciences (Moscow)

Maxim Tatarinov – architect, researcher (Montreal, Canada)

Marina Tkacheva – Ph.D. in Philosophy, culturologist, editor of V. P. Sukachev Irkutsk Regional Museum of Fine Arts

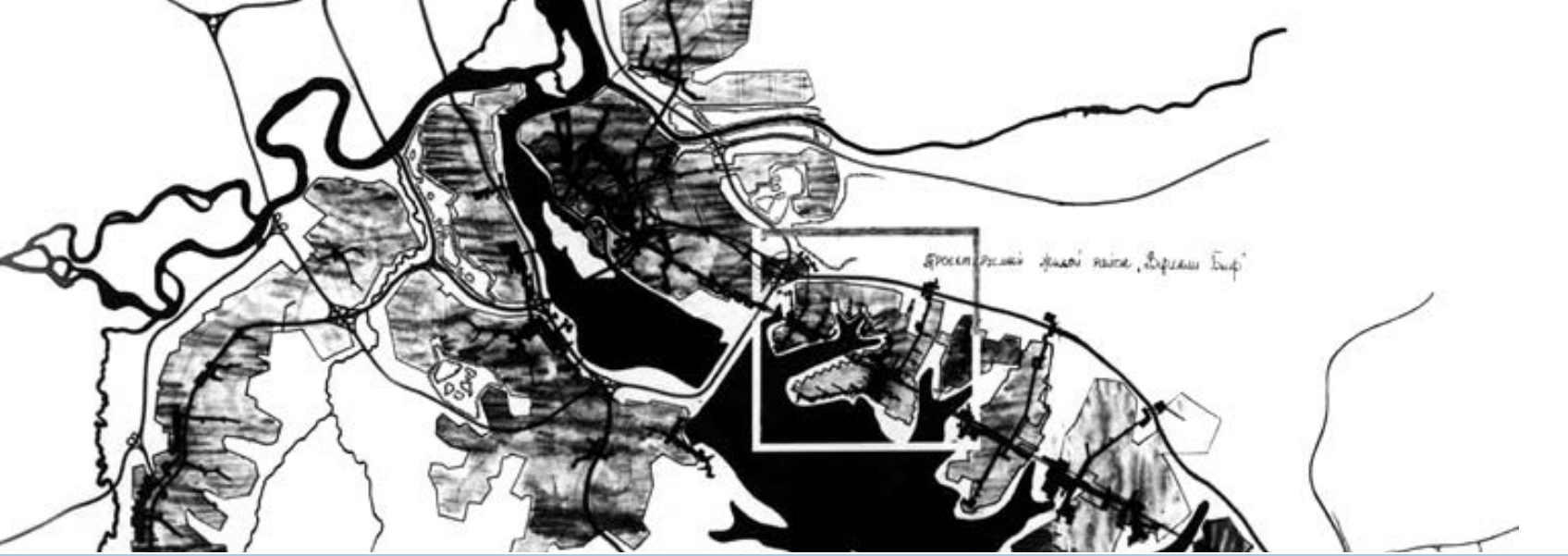
Victoria Khnychenkova – member of the Board of the Sverdlovsk Organization of the Union of Architects of Russia

Anastasia Kholiyavko – leading architect, OOO Siberian Laboratory of Urbanistics (Irkutsk)

Judit Csanadi – DLA, Fine Arts, Hungarian University of Fine Arts (Budapest, Hungary)

Liubov Shilova – Ph.D. in Engineering, Ass. Professor of the Department of Information Systems, Technologies and Automation in Construction, MGSU

Special thanks to Frank van der Hoeven for his support and website development, and to architect Evgeniya Surikova and manager of the Irkutsk House of Architects Natalia Knyazeva (Irkutsk) for their help with the preparation of the issue and the editorial work.



projectbaikal.com

project baikal | journal of architecture, design and urbanism

