

Громила Эльвира Алексеевна, Самогоров Виталий Александрович, Филиппов Василий Дмитриевич
Самарский государственный технический университет
Gromilina Elvira, Samogorov Vitaly, Filippov Vasily
Samara State Technical University

ЭВОЛЮЦИЯ АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ САМАРЫ С КОНЦА XVIII ПО
НАЧАЛО XXI ВЕКОВ
EVOLUTION OF THE ARCHITECTURAL AND PLANNING STRUCTURE OF SAMARA FROM THE LATE XVIII
TO THE BEGINNING OF THE XXI CENTURY

В статье рассматриваются генеральные планы города Самары с конца XVIII века по начало XXI века, которые анализируются в контексте преемственного развития. Выявлены наиболее характерные исторические, социально-экономические и природно-географические факторы, определившие преемственность планировочного развития города на протяжении указанного периода. Рассматриваются планировочная структура, архитектурно-пространственная среда города, функциональное зонирование территории, а также выявляются особенности взаимодействия исторически сложившейся планировочной структуры и вновь принимаемых планировочных решений по развитию города. Выявляются этапы формирования важнейшего элемента устойчивого развития города – пространственно-планировочного каркаса

The article dwells upon master plans of the city of Samara from the end of the 18th century to the beginning of the 21st century in the context of successive development. The most typical historical, socio-economic and natural-geographical factors that determined continuity of the city planning development during this period were revealed. The planning structure, architectural and spatial environment of the city, functional zoning of the territory and the features of the interaction between the historically established planning structure and the newly adopted planning solutions for the city development are considered. The stages of the formation of the most important element of sustainable urban development - the spatial planning framework - are revealed.

Ключевые слова: Самара, генеральный план, преемственность развития, планировочная структура города
Keywords: Samara, master plan, continuity of development, planning structure of the city

Исследование эволюции развития архитектурно-планировочной структуры города позволяет определить основные элементы, сохранение которых на протяжении веков обеспечивало устойчивое развитие территории вне зависимости от социально-экономических и политических факторов. Вопрос развития городской структуры связан с оценкой влияния предшествующего развития и преемственности городских структур.

Архитектурно-планировочная структура города является результатом длительной эволюции и воздействия природных, социально-демографических, экономических и других факторов. Изменение характера городской среды отражается в соотношении свободной и застроенной территории, а также в интенсивности использования территории. Взаимодействие исторически сложившихся и новых частей города является одной из актуальных проблем градостроительства Самары. Разработка проектов развития городской среды основывается на анализе закономерностей и учете особенностей ее формирования [1]. Наиболее

устойчивыми элементами планировочной структуры являются транспортно-коммуникационный каркас, система городских центров и планировочные модули. В связи с необходимостью регулирования застройки и обеспечения устойчивого развития территории, сохранения окружающей среды и объектов культурного наследия генеральным планом устанавливаются основные регламенты развития планировочной структуры. Генеральный план определяет стратегию и перспективное развитие города. Он регулирует зонирование территории, устанавливает мероприятия, направленные на формирование комфортной среды, решает актуальные задачи. В процессе исследования эволюции городской среды, наблюдается преемственность градостроительных проектных решений [2], что согласно нашей гипотезе определено закономерностями формирования градостроительного каркаса.

Самара обладает уникальной архитектурно-планировочной структурой, которая формировалась на протяжении четырех веков. Ее ценность

заключается не только в объектах культурного наследия, но и характере застройки, параметрах городского пространства. Реки Волга и Самарка, ограничив территорию с западной и южной стороны, определили линейное развитие планировочной структуры на всех этапах. Кроме того, необходимо отметить влияние административно-территориального статуса города на интенсивность процессов развития города.

Освоение территории и формирование дорегулярного города исторически началось со строительства крепости «Самарский городок» в XVI веке. Основными факторами, определившими расположение крепости, являлись: административный – стратегическое размещение для обеспечения безопасности от набегов кочевых племен, расширение Российского государства в Среднем и Нижнем Поволжье, ландшафтный – степная местность на пересечении рек Волги и Самарка, социальный – освоение окраин государства происходило вольными людьми с сильной военной организацией.

Указ царя Федора Иоанновича стал официальной датой основания города. Крепость была деревянной, обнесена валом и рвом, имела 11 башен и занимала около 5,2 га. С начала XVI в. здесь находилась пристань для судов. Постепенно численность населения увеличивалась, осваивались прилегающие территории. Получение в 1688 году статуса города потребовало разработки первого межевого плана. К 1719 году на территории Самары находилось 210 обывательских дома и 17 домов ясачных крестьян [3].

После подписания Екатериной II приказа «О сделании всем городам, их строению и улицам специальных планов по каждой губернии особо» [3] в 1763 году начата работа по разработке генерального плана города Самары. Несмотря на неоднократную смену административного статуса города: в 1764 – слобода, 1780 – уездный город, и крупные пожары 1765 и 1772 годов, в мае 1782 года Самара получила план с прямоугольной сеткой улиц, ограниченный с двух сторон реками Волгой и Самарой. Его структура не была отражением существующего природного ландшафта и не предусматривала развитие прибрежной зоны р. Волги [5]. Направления улиц были определены направлением протоки, называемой Самарской перебоиной. Функциональное зонирование территории было представлено в основном селитебной территорией с объектами торговли, административными и культовыми строениями. Общественные



Рис. 1. План города Самары. 1733 г. [4]

центры размещались около церквей и судовой пристани. Промышленность в это время была представлена кузницами, находившимися на выездах из города. Кварталы имели одинаковый размер – 60x120 сажений (125x250 м) и представлены малоэтажной усадебной застройкой.

Рост населения города, развитие торговли, активная застройка территории (в сравнении, на 1719 год приходилось 210 обывательских домов, на 1783 год – 634 обывательских дома) получили незначительное отражение в геометрическом плане 1804 года. Город получил дополнительно несколько жилых кварталов. Крепость занимала 3 десятины 821 сажени (около 3,6 га), функционально была разделена на жилую зону, административную (присутственные места, тюрьма, цейхгауз), общественную (суд, дума), торговую, промышленную (склады, пристани, кузницы, амбары) [5].

В 1840 году был составлен третий геометрический план города Самары. Он отражал характер застройки, в основном представленной деревянными

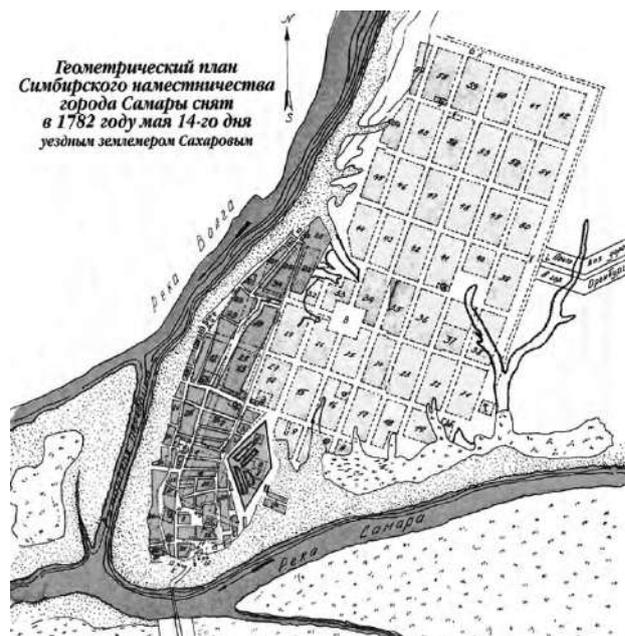


Рис. 2. Первый регулярный план Самары. 1782 г. [6]

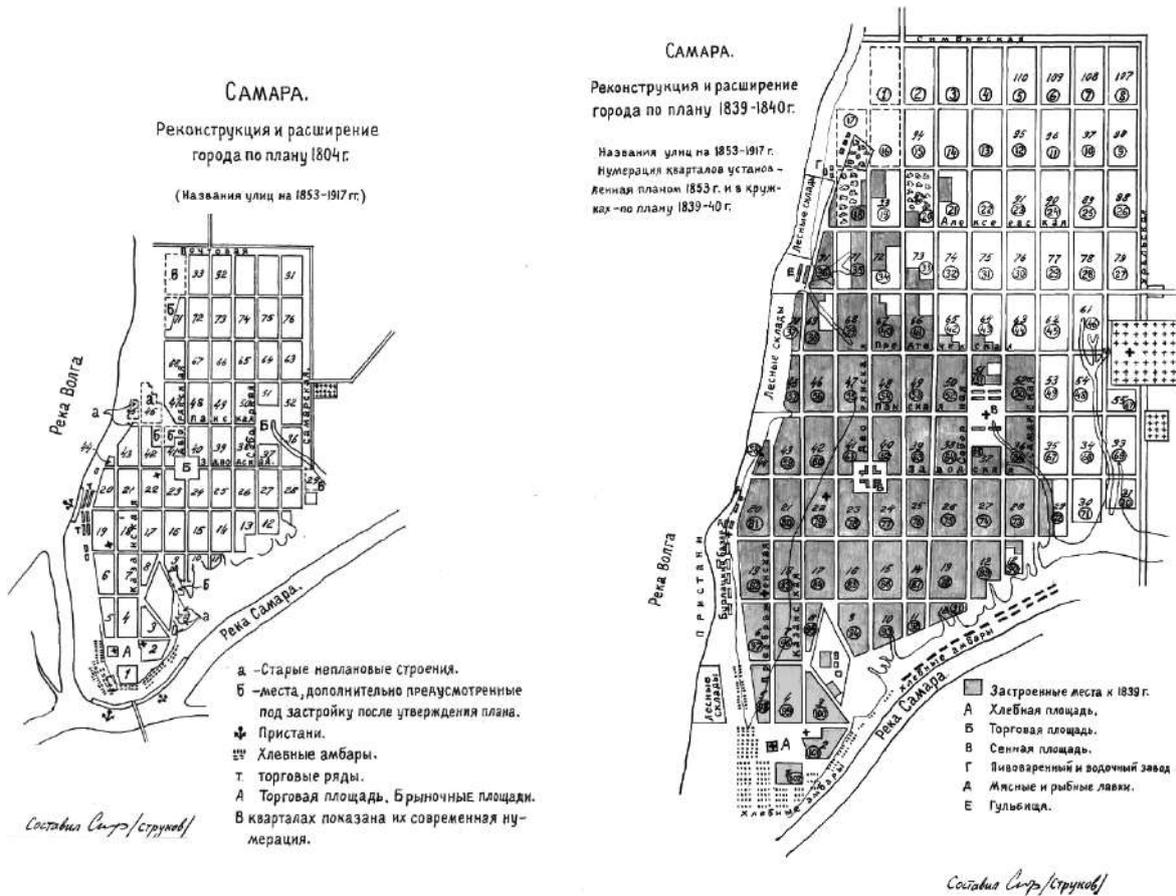


Рис. 3. Реконструкция и расширение Самары по планам 1804 и 1840 года [7]



Рис. 4. Реконструкция и расширение Самары по генеральному плану 1853 года [7]

зданиями. Каменные дома составляли всего 10% от общего числа. Размеры кварталов остались прежними, развитие города происходит за счет прилегающих земель, используемых под сельское хозяйство. Развивается водный транспорт, появляется железная дорога, растет промышленность.

Несмотря на очередной крупный пожар 1850 года, строительство в городе ведется интенсивно. Получение в 1851 году статуса губернского города определило развитие города как центра торговли.

Генеральным планом 1853 года регулировалась застройка только в границах городской черты, за ее пределами освоение прилегающих земель велось стихийно. Рост города происходил в северо-восточном направлении. В связи с интенсивным развитием сельского хозяйства на территории появляются промышленные объекты по ее переработке. За рекой Самарой действовало 7 салотопленных заводов, за городом – 40 ветряных мельниц, в городе – кожевенные, маслобойные, кирпичные заводы. Наличие рек Волги и Самары, как важнейших транспортных магистралей, определило местоположение промышленных

объектов в прибрежной полосе и на мысу, в месте слияния рек. Как следствие, развитие железнодорожного транспорта происходит на участке между городом и пристанями.

В 1877 году введена в эксплуатацию частная Оренбургская железная дорога. К 1887 году решен важный вопрос по строительству водопровода и благоустройству города, расширены мостовые, в 1892 вдоль берега Волги около речного вокзала сооружена каменная набережная. К концу XIX – началу XX веков происходит уплотнение застройки, увеличивается этажность. В связи с тем, что река Волга являлась важной транспортной артерией, промышленная зона города формируется вдоль берегов и на Мысу, где располагаются пристани, лесопилки, склады, мельницы. Прибрежная зона еще не включена в градостроительную ткань города. Однако, эти значительные изменения в архитектурно-планировочной структуре города происходят стихийно и не регулируются генеральным планом.

На рубеже XIX-XX веков Самара становится крупным промышленным, торговым и административным центром. Русско-японская война 1904-1905 годов определила приоритеты в развитии железной дороги, а также строительстве оборонных объектов. В 1911 году был построен Трубочный завод, около которого формируется «рабочий поселок». К началу XX века архитектурно-планировочная структура Самары в границах улицы Полевой и современной улицы Агибалова была сформирована.

Изменение социально-экономических условий градостроительного развития после революции 1917 года привело к отмене частной собственности

на землю и передаче земли в руки государства. Определено основное направление в градостроительстве – генеральный план должен стать программой организации городской жизни. Однако, начало XX века характеризуется экономическим спадом, в связи с чем новое строительство почти не ведется [9]. Происходит реновация существующего жилого фонда под новые условия.

Быстрый рост Самары в советский период требовал разработки нового генерального плана, в котором бы комплексно решались проблемы дальнейшего развития города. Генеральный план 1937 года был рассчитан на перспективу до 1956 года. Генплан не только отражал существующую градостроительную ситуацию, но и предусматривал дальнейшее развитие территории. «Творчество советских архитекторов не может ограничиваться постройкой отдельных зданий; оно базируется на решении градостроительных задач. Новая архитектурная практика определяется рациональной планировкой, застройкой кварталов, магистралей, площадей, районов и города в целом. Создавая красоту грандиозных архитектурных ансамблей, советские архитекторы расширяют свои творческие замыслы и воплощают в своих произведениях великие идеи социалистической эпохи» [10]. Значительное расширение города, его ориентированность на промышленное развитие, отразились в генеральном плане появлением главной композиционной оси – вдоль водораздела рек Волги и Самары, и второй композиционной оси – улицы Ново-Садовой. В структуре были обозначены городские центры – Самарская площадь, район Ботанического сада. Главный центр административно-общественной



Рис. 5. План Самары с линиями конного и электрического трамвая, 1916 г. [8]

зоны города был размещён в геометрическом центре: на пересечении главной продольной оси города и поперечной, ориентированной в сторону Волги (район Ботанического сада). Генпланом определялась еще одна композиционная ось в направлении от железнодорожного вокзала к пристаням.

Генеральным планом 1937 года было предусмотрено развитие новой планировочной структуры с укрупненными структурно-планировочными элементами размером до 6 га. Планировалось новое высотное строительство. Существующая историческая застройка подвергалась реновации и повторному освоению. Территории кладбищ и церковей освобождались под размещение новых общественных и культурных объектов. Предполагалось увеличить мощность ГРЭС и построить БТЭС, как условия дальнейшего индустриального развития города.

Период активного изменения структуры города, связанный с размещением промышленных объектов во время Великой Отечественной Войны,

Генплан г. Куйбышева на период 1937–1956 гг.

Авторы проекта: Китевский А.Л., Бузин В.Н., Нишинов А.М.
Соавтор: Бойченко Л.С.
Инженер: Малиев П.Б.
Консультант: академик Козли Н.Я.
Архитектор: Кузнецов А.В.

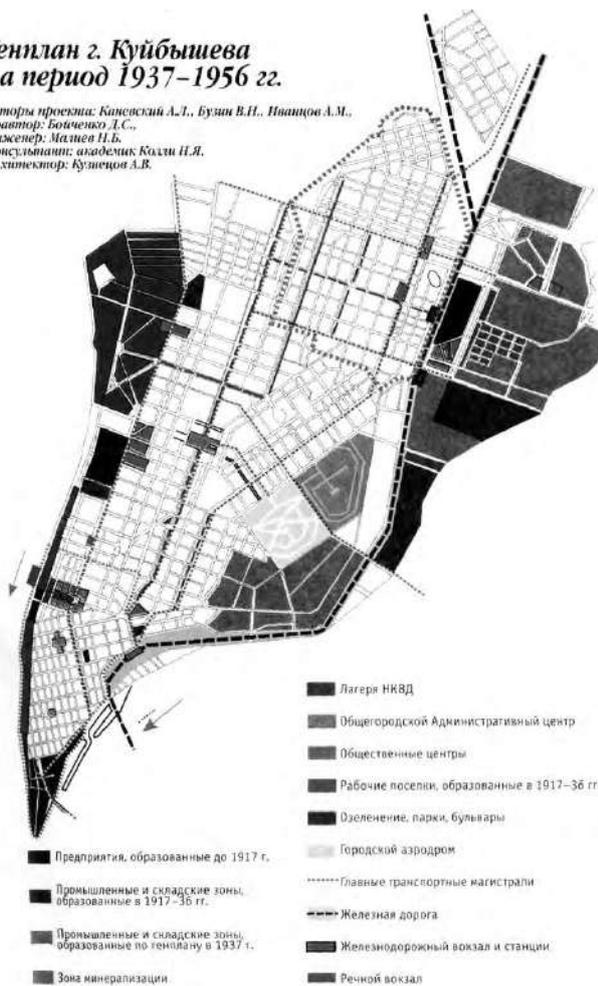


Рис. 6 Генплан г. Куйбышева на период 1937-1956 гг. [11]

определил необходимость разработки генерального плана в 1949 году с перспективой развития до 1965 года.

В новой схеме генерального плана 1949 года определены пути дальнейшего развития транспортного каркаса города. Процесс преобразования пространственно-планировочной структуры предполагал обновление городской среды, улучшение экологической ситуации в связи с активным строительством производственных объектов [12].

Важным в развитии промышленности явилось то, что металлообработка и нефтепереработка за годы войны получили значительное развитие. Необходимо отметить, что строящиеся предприятия по металлообработке получили иной профиль, чем это планировалось генпланом 1937 года.

В послевоенное время идет интенсивное развитие города. Застраивается Кировский район, посёлок Кряж, устье Сухой Самарки, ведутся работы по благоустройству города, реконструкции площадей (пл. Куйбышева, пл. Чапаева), ЦПКиО. Генеральным планом корректируется планировочная структура, прорабатываются вопросы создания архитектурно-художественного облика социалистического города. Градостроительный каркас образуют основные магистрали и общественные центры, связывающие удаленные районы с исторической частью города.

Активное строительство жилья в 1960-е годы происходило не только на свободных территориях, но за счет сноса бараков, построенных в военные годы. Генеральный план города 1967 года регулировал не только существующую застройку, но затрагивал и перспективное развитие территории. Застройка характеризуется массовостью, укрупненным масштабом. Внедряются новые планировочные принципы, кроме квартальной застройки впервые применяется такой планировочный элемент, как микрорайон. Архитектурный облик объектов при этом имел тенденцию к упрощению, что позволяло увеличить объемы строительства и сократить сроки.

С 1980-х развитие города во многом постепенно переходит в функциональное насыщение территории, на решение проблем «квадратных метров». Генпланом 1987 года минимально затронуты территории лесного фонда, предусмотрена реконструкция исторической части города и строительство жилого района в пойменной части реки Самарки. И хотя одним из пунктов основного положения генерального плана было

3) Конец XIX – начало XX веков – реновация исторической части города и появление новых районов за счет освоения прилегающих к городу сельскохозяйственных земель. Регулярная структура, заложенная ранее сохраняется, а застройка регламентируется только в границах города. За установленными пределами формируется новые функциональные зоны. Развивается транспортный каркас – развивается железнодорожный транспорт, появляется трамвай.

4) 1937-1949 гг. – формирование города на основе генерального плана «Большой Куйбышев», пространственное развитие города осуществляется как за счет реконструкции существующей застройки, так и за счет образования новой.

5) 1949-1965 гг. – генеральный план 1949 года, развивается транспортная система, ведется строительство нового промышленно-селитебного района Безьямки. Период активного освоения новых территорий и образование новых магистралей. Образование новых планировочных единиц – микрорайонов.

6) 1965-2000-е гг. – развитие сложившейся планировочной структуры происходит путем реновации и повторного использования исторической части. Происходит интенсификация использования ранее застроенных территорий в условиях отсутствия территориальных ресурсов дальнейшего развития города.

В процессе исследования эволюции планировочной структуры Самары в аспекте преемственного развития городской среды, выявлена тенденция существования элементов планировочной структуры, значение которых важно для обеспечения устойчивого социально-экономического и градостроительного развития. Для определения этих устойчивых элементов городского плана авторами исследуется понятие пространственно-планировочного каркаса города. К устойчивым элементам пространственно-планировочного каркаса относятся транспортные коммуникации, инженерная инфраструктура, общественные центры, объекты историко-культурного наследия, промышленные территории. Согласно гипотезе предстоящего исследования, именно они реализуют преемственность развития планировочной структуры города.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Ахмедова Е.А., Галахов С.И. Принципы формирования архитектурно-планировочной структуры

офисно-деловых центров в исторической застройке крупнейших городов // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2014. Вып. № 1 (14). С. 6-12.

2. Яковлев И.Н. Преемственность как свойство градостроительных процессов // Градостроительство. Теория и практика: межвуз. сб. тр. Л.: ЛИСИ, 1983. С. 8-15.

3. Алабин П.В. Самара: 1586-1886 годы. - Самара: Кн. изд-во, 1991. - 247 с.

4. Дубман Э.Л. Историческая записка к археологическим работам на территории Самары. // Самарское археологическое общество. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://archsamara.ru/krepost/dubman2/>

5. Гурьянов. Е.Ф. Древние вехи Самары: Очерки об истории градостроительства - Куйбышев: 1986. -136 с.

6. Синельник А.К. История градостроительства и заселения Самарского края / Монография – Самара: Издательский дом «Агни», 2003. - 228 С.

7. Струков О.С. История развития г. Самары // Вопросы формирования планировочной структуры расселения: межвузовский сборник научных трудов. Куйбышевский гос. университет. Куйбышев: 1983. С.97-114.

8. Кондратьев И.А. Самара крупным планом // Блог Игоря Кондратьева, 06.12.2010. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://gregorkon.wordpress.com/2010/12/06/6-12-10-2/>

9. Синельник А.К., Самогоров В.А. Архитектура и градостроительство Самары 1920-х - начала 1940-х годов / СГАСУ. Ин-т архитектуры и дизайна. Самара: 2010. - 478 с.

10. Архитектура города Куйбышева и области. - ОГИЗ. Куйбышевское областное издательство: 1947. - 60 с.

11. Бичуров Г.В. Самара в открытках и фотографиях. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://bichurov.ru/>

12. Темникова Е.А. Архитектурно-композиционные принципы развития города Куйбышева по генплану 1949 года // Градостроительство и архитектура. 2017. Т.7. №1. С. 98-101.

13. Постановление Совета Министров РСФСР от 01.06.1987 № 226 «О генеральном плане г. Куйбышева».

14. Ребайн Т.Я., Корякин Ю.М., Васильчикова С.Ф. Концепция пространственного развития города Самары. Департамент строительства и архитектуры Администрации г. Самары. Самара, 2006.

15. Веретенников Д.Б. Метод преобразования сложившихся планировочных структур крупнейших городов // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2015. №4(21). С. 13-22.

REFERENCES

1. Akhmedova E. A., Galakhov, S. I. the Principles of formation of the architectural-planning structure of the office and business centers in the historic building of the largest cities // Bulletin. Urban planning and architecture. 2014. Issue. № 1 (14). pp. 6-12.

2. Yakovlev I. N. Continuity as a property of town-

- planning processes // Town planning. Theory and practice: interuniversity. SB. Tr. HP: LISI, 1983. pp. 8-15.
3. Alabin P. V. Samara: 1586-1886 years. - Samara: KN. ed., 1991. - 247 p.
 4. Dubman E. L. Historical note to archaeological works on the territory of Samara. // Samara archaeological society. [Electronic resource.] - Access mode: <http://archsamara.ru/krepost/dubman2/>
 5. Guryanov. E.F. Ancient history of Samara: Essays on the history of urban development/ Kuybyshev, 1986 -136 p.
 6. Sinelnik A. K. History of urban planning and settlement of Samara region/ Monograph – Samara: Publishing house «Agni», 2003. - 228 P.
 7. Strukov, O. S. history of the development of the city of Samara the formation of the planning structure of the settlement: interuniversity collection of scientific papers. Kuibyshev state University. Kuibyshev, 1983. pp. 97-114
 8. Kondratiev I. A. Samara close up // Blog Igor Kondratiev, 06.12.2010. [Electronic resource.] - Access mode: <https://gregorkon.wordpress.com/2010/12/06/6-12-10-2/>
 9. Sinelnik A. K., Samogorov V. A. Architecture and urban planning of Samara in the 1920s - early 1940s / SGASU. In-t architecture and design. Samara, 2010, 478 p.
 10. The architecture of the city of Kuibyshev region. - Ogiz. Kuibyshev regional publisher. 1947. 60 p.
 11. Bichurov G. V. Samara in postcards and photographs. [Electronic resource.] - Access mode: <http://bichurov.ru/>
 12. Temnikova E.A. Architectural and compositional principles of the development of the city of Kuibyshev on the general plan of 1949 // Urban planning and architecture. 2017. V.7. No.1. pp. 98-101.
 13. Resolution of the Council of Ministers of the RSFSR of 01.06.1987 № 226 «On the General plan of city of Kuibyshev».
 14. Rebain T. I., Koryakin Yu. M., Vasilchikova, S. F. the Concept of spatial development of the city of Samara. Department of construction and architecture of Samara city Administration. Samara, 2006.
 15. Veretennikov, D. B. a Method for the conversion of the existing planning structures of the largest cities // Urban planning and architecture. 2015. No.4 (21). pp. 13-22.

Для ссылок: Громилина Э.А., Самогоров В.А., Филиппов В.Д. Эволюция архитектурно-планировочной структуры Самары с конца XVIII по начало XXI веков// Innovative project. 2017. Т.2, №3. С.6-13. DOI: 10.17673/IP.2017.2.03.1

For references: Gromilina E.A., Samogorov V.A., Filippov V.D. The evolution of the architectural and planning structure of Samara from the end of the XVIII to the beginning of the XXI centuries. Innovative project, 2017, Vol.2, No.3, p. 6-13, DOI: 10.17673 / IP.2017.2.03.1