

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САМАРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Innovative Project

ИННОВАЦИОННЫЙ ПРОЕКТ

НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ АРХИТЕКТУРНЫЙ ЖУРНАЛ
Том 5. Выпуск № 11

САМАРА 2020

Innovative Project: научно-исследовательский архитектурный журнал / СамГТУ. – Самара, 2020. – Том 5. - № 11. – 93 с.

Innovative Project

Учредитель: ФГБОУ ВО «Самарский государственный технический университет» (СамГТУ)

Главный редактор - Малахов С.А., д. арх., профессор (Самара, СамГТУ)

Менеджер проекта, идея, обложка – Филиппов В.Д., (Самара, СамГТУ)

Дизайн – Романова Д.Н. (Самара, СамГТУ)

Верстка – Клюкина Т.П. (Самара, СамГТУ)

Редакционная коллегия:

Ахмедова Е.А., д. арх., профессор, чл.-корр. РААСН* (Самара, СамГТУ)

Вавилонская Т.В. д. арх., профессор (Самара, СамГТУ)

Гельфонд А.Л., д. арх., профессор, чл.-корр. РААСН (Нижний Новгород, ННГАСУ)

Кияненко К.В. д. арх., профессор, советник РААСН (Москва, Московский архитектурный институт, МАРХИ)

Репина Е.А., к. арх., профессор (Самара, СамГТУ)

Самогоров В.А., к. арх., профессор, советник РААСН (Самара, СамГТУ)

Семенов С.В., д. арх., профессор, советник РААСН (Санкт-Петербург, СПбГАСУ)

Янковская Ю.С., д. арх., профессор (Санкт-Петербург, СПбГАСУ)

*РААСН - Российская Академия Архитектуры и Строительных Наук

Адрес редакции: 443001, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 194, каб. 0607

Самарский государственный технический университет. Кафедра инновационного проектирования.

Founder: Samara State Technical University (SamSTU)

Editor in Chief - Sergey Malakhov, D. Arch., Professor (Samara, SamSTU)

Project manager, concept, cover – Vasily Filippov (Samara, SamSTU)

Design - Darya Romanova (Samara, SamSTU)

Layout - Tatyana Klyukina (Samara, SamSTU)

Editorial team:

Elena Akhmedova, D. Arch., Professor, RAASN* Corresponding Member. (Samara, SamSTU)

Tatyana Vavilonskaya, D. Arch., Professor (Samara, SamSTU)

Anna Gelfond, D. Arch., Professor, RAASN Corresponding Member. (Nizhny Novgorod, NNGASU)

Konstantin Kiyanenko, D. Arch., Professor, RAASN Advisor, (Moscow, Moscow Architectural Institute, MARKHI)

Eugenia Repina, Ph.D. Arch., Professor (Samara, SamSTU)

Vitaly Samogorov, Ph.D. Arch., Professor, RAASN Advisor (Samara, SamSTU)

Sergey Sementsov, D. Arch., Professor, RAASN Advisor (Saint Petersburg, SPbGASU)

Julia Jankowski, D. Arch., Professor (Saint Petersburg, SPbGASU)

*RAASN - Russian Academy of Architecture and Construction Sciences

Editorial office: 443001, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya St., 194, office № 0607

Samara State Technical University. Innovative design department

Научное издание

Подписано в печать 28.12.2020 г. Формат 60х90 1/8. Бумага офсетная.

Печать офсетная. Печ. л. 5,58. Тираж 300 экз. Заказ №

Отпечатано в типографии ООО «Слово»:

443070, г. Самара, ул. Песчаная, 1; тел. (846) 267-36-82

© Самарский государственный технический университет, 2020

СОДЕРЖАНИЕ

5-21 ИСТОРИИ ГОРОДА

- 6 Филиппов В.Д. ПРОИСХОЖДЕНИЕ ЧИКАГСКОЙ ШКОЛЫ АРХИТЕКТУРЫ

23-29 ПРОСТРАНСТВО ГОРОДА

- 24 Жоголева А.В., Леонова В.А., Полукеева Т.С. ОСОБЕННОСТИ ВОСПРИЯТИЯ ГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА ИСТОРИЧЕСКОГО ЦЕНТРА КРУПНОГО ГОРОДА

31-53 ЧЕЛОВЕК И ГОРОД

- 32 Гельфонд А.Л. ЗАБРОШЕННЫЕ ОБЪЕКТЫ. ОТ УТОПИИ К РЕАЛЬНОСТИ: КРИТЕРИИ ЖИЗНЕСПОСОБНОСТИ
- 44 Полукеева Т.С., Терягова А.Н. ИССЛЕДОВАНИЕ ДВОРОВОГО ПРОСТРАНСТВА КАК КОНФЛИКТНОЙ ТЕРРИТОРИИ

55-62 ГОРОД В ДВИЖЕНИИ

- 56 Громилина Э.А. ПЛАНИРОВАНИЕ СТРУКТУРЫ ГОРОДА ДЛЯ ЕГО УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

63-72 ГОРОД ВНЕ ГОРОДА

- 64 Терягова А.Н., Ахмедова Е.А., Кузнецов И.В. ЛАНДШАФТНО-РЕКРЕАЦИОННЫЙ КАРКАС ПРИВОКЗАЛЬНЫХ РАЙОНОВ

73-87 МАСТЕРСКАЯ

- 74 Орлов Д.Н., Орлова Н.А. МОДЕЛЬ, КАК СПОСОБ КОММУНИКАЦИИ
- 81 Полянцева Е. Р. КОНТРОЛЬ ДОСТУПА В СЛОЖНЫХ ПЛАНИРОВОЧНЫХ СТРУКТУРАХ

89-92 КОРОТКО

- 90 Малахов С.А. ОБ АРХИТЕКТУРЕ КАК О НАСУЩНОМ

93 АВТОРЫ ЖУРНАЛА

CONTENTS

5-21 URBAN STORIES

- 6 Filippov V.D. ORIGIN OF THE CHICAGO SCHOOL OF ARCHITECTURE

23-29 URBAN SPACE

- 24 Zhogoleva A.V., Leonova V.A., Polukeeva T.S. FEATURES OF PERCEPTION OF URBAN SPACE IN THE HISTORICAL CENTER OF A LARGE CITY

31-53 THE CITY&PEOPLE

- 32 Gelfond A.L. ABANDONED OBJECTS. FROM UTOPIA TO REALITY: CRITERIA OF VIABILITY

44	<i>Polukeeva T.S., Teryagova A.N.</i> THE STUDY OF THE YARD SPACE AS A CONFLICT TERRITORY
55-62	CITY IN MOTION
56	<i>Gromilina E.A.</i> URBAN PLANNING WITH THE GOALS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT
63-72	CITY WITHOUT THE CITY
64	<i>Teryagova A.N., Akhmedova E.A., Kuznetsov I.V.</i> LANDSCAPE AND RECREATIONAL FRAME OF RAILWAY STATION AREAS
73-87	WORKSHOP
74	<i>Orlov D.N., Orlova N.A.</i> MODEL AS A METHOD OF COMMUNICATION
81	<i>Polyantseva E.R.</i> ACCESS CONTROL IN THE POLYCENTRIC PLANNING STRUCTURES
89-92	BRIEFLY
90	<i>Malakhov S.A.</i> ABOUT ARCHITECTURE AS A VITAL.
93	JOURNAL AUTHORS

1

5-21

ИСТОРИИ ГОРОДА
URBAN STORIES

Филиппов Василий Дмитриевич

Самарский государственный технический университет

Filippov Vasily

Samara State Technical University

ПРОИСХОЖДЕНИЕ ЧИКАГСКОЙ ШКОЛЫ АРХИТЕКТУРЫ

ORIGIN OF THE CHICAGO SCHOOL OF ARCHITECTURE

Описаны последствия пожаров 1866-1872 гг. для архитектуры трёх городов США и первые два года восстановления Чикаго после пожара 1871 г. с дальнейшим перерывом до конца десятилетия. Показаны роль этого перерыва в развитии творчества Дженни, которое привело к возникновению Чикагской школы и работа Джеймса Маклафлина, не получившая развития в Цинциннати. Отмечена роль Питера Уайта в пропаганде идей Виолле-ле-Дюка, ставших основой движения, его влияние на ставших лидерами Бёрнема и Рута. Описано партнёрство Адлера и Салливана, их работы, предвещавшие модерн, контакты Бёрнема и Рута с заказчиками братьями Брукс, повлиявшие на развитие и затем на существование Чикагской школы.

The consequences of the fires of 1866-1872 for the architecture of three US cities and the first two years of Chicago's recovery after the fire of 1871 with a further break until the end of the decade are described. The role of this break in the development of Jenney's creativity, which led to the emergence of the Chicago School, and the work of James McLaughlin, which did not develop in Cincinnati, are shown. The role of Peter Wight in promoting the ideas of Viollet-le-Duc, which became the basis of the movement, and his influence on the leaders of Burnham and Root, are noted. It describes the partnership between Adler and Sullivan, their works that foreshadowed Art Nouveau, the contacts of Burnham and Root with the Brooks brothers' developers, which influenced the development and then the existence of the Chicago School.

Ключевые слова: чикагская школа, Уильям Дженни, Питер Уайт, Виолле-ле-Дюк, братья Брукс

Keywords: Chicago School, William Jenney, Peter Wight, Viollet-le-Duc, Brooks' brothers

Пожары и американские города второй половины XIX века

Как известно, в 1871 г. в Чикаго произошёл «великий пожар», уничтоживший 17500 зданий и лишивший жилья треть его жителей. В значительной степени выгорел центральный деловой район (рис. 1), площадь которого была ограничена рекой Чикаго, берегом озера Мичиган и железными дорогами. С этим событием и, как считается, последовавшим за ним строитель-

ным бумом обычно связывают появление Чикагской школы архитектуры.

Но такие явления, как катастрофический пожар и следовавший за ним строительный бум во второй половине XIX в. в США случались регулярно – из-за деревянной застройки городов и отсутствия адекватных строительных норм. Такое происходило не только в Чикаго: за пять лет до этого в 1866 г. выгорел деловой район и треть домов Портленда (рис. 2), а спустя год, в 1872 г. – деловой район и центр Бостона (рис. 3).



FIELD & LEITER'S STORE, BEFORE AND AFTER THE FIRE OF 1871.

LAKE STREET FROM MICHIGAN AVE., BEFORE AND AFTER THE FIRE OF 1871.

Рис. 1. Пожар в Чикаго 1871 г. Универсам Филда и Лейтера, и Лейк Стрит – до и после пожара



Рис. 2. Пожар в Портленде 1866 г.: до пожара, последствия огня и вновь построенные здания (фото 1920 гг.)

В обоих городах после пожаров случился строительный бум, в результате которого, к примеру, Портленд где-то за десятилетие были отстроен [1], были приняты противопожарные нормы, расширены и более рационально проложены улицы, высота зданий увеличилась на пару этажей.

К изменениям в архитектуре двух городов это не привело – в Портленде продолжили строить дома в викторианском стиле, в Бостоне – в стиле романского и классического возрождения, разве что в 1880 гг. дома в Бостоне выросли до 6 этажей [2]. Только в Чикаго возникла новая архитектура, получившая название Чикагской школы. Очевидно, что для её возникновения в этом городе были предпосылки, которых не было в других городах США – их выявлению посвящено исследование.

При восстановлении делового центра Чикаго в 1871 г. также начался строительный бум и коммерческие здания строили по-старому, не было времени уделять внимание архитектуре. Джон Рут (1850-1891), который в этом участвовал, работая у Картера, Дрейка и Уайта, так это вспоминал: «Мы не можем сдержать восхищение людьми, которые под огромным давлением восстановления с октября 1871 по 1873 год так здорово встали между нами и архитектурными мерзостями. В целом Чикаго ... хорошо сравнить с городами, которым потребовались десятилетия, чтобы выполнить то, что здесь было

сделано с немыслимой поспешностью за два года. Старшие представители этой профессии, Бойингтон, Ван Осдел, Уиллок, все скажут вам, что нередко фундаменты планировались и строились даже до уровня тротуара, ещё до того, как были спроектированы первый и другие этажи, и сам архитектор отвечал за то, что в спешке его работы четырехэтажное здание находилось под крышей, прежде чем он «доберётся» до прорисовки фасадов – перекрытия поддерживались снаружи временными опорами» [3].

Обширные планы строительства также привлекли в Чикаго архитекторов, но активное, и, большей частью лихорадочное, восстановление города после пожара продолжалось немногим более полутора лет: биржевая паника 1873 г. переросла в 1874 г. в затяжную экономическую депрессию, которая продолжалась до конца десятилетия. И для архитекторов Чикаго наступили (по выражению Питера Уайта (1838-1925)) «тёмные годы». Во время депрессии строили только самые опытные, работавшие в городе десятилетиями, их и перечислил Джон Рут. Остальные мастера устраивались кто как сумеет: кто-то нанимался в мастерские к тем, кто строил, кто-то ушёл в пригороды, кто-то занимался чем-то ещё – например, сам Джон Рут давал уроки рисования, играл на органе в Первой пресвитерианской церкви и иногда писал рецензии по музыке и искусству в газету «Чикаго Трибьюн» [4].



Рис. 3. Пожар в Бостоне 1872 г.: до пожара, последствия огня и улица города в 1880 гг. (Boston Public Library)



Рис. 4. Первое здание Лейтера, Чикаго, 1879, арх. Уильям Дженни: здание после завершения строительства (рисунок Ирвинга Понда), 1879 г. и здание с достроенным в 1888 г. двумя этажами (фото 1963 г.)

Уильям Дженни

Уильям Дженни (1832-1907) не мог считаться ветераном чикагской архитектуры – он переехал в город в 1867 г. по завершении Гражданской войны, которую он закончил военным инженером в чине майора. Поэтому мастерская, которую, вместе с учеником первого архитектора Чикаго Джона Ван Осдела, Стэнфордом Лорингом, он основал в 1868 г., ей при восстановлении после пожара удалось построить два здания (Портленд и Лейксайд, оба 1872 г.), также, начиная с 1873 г., осталась в городе без заказов [5]. Ещё в 1869 г. Дженни (вместе с Лорингом, который в том же году ушёл из архитектуры, создав фирму по производству стройматериалов) выпустил книгу «Принципы и практика архитектуры», где изложил краткую историю архитектурных стилей (от египетского до готического) и свои идеи: «Принцип в архитектуре: украшать строительство, а не строить ради украшений. Украшение должно естественно вытекать из конструкции, а идея конструкции воплощаться в каждой детали» [6].

Дженни получил своё образование в Париже, окончив в 1856 г., годом позже Гюстава Эйфеля, Центральную школу искусств и мануфактур, где архитектуру читал Луи-Шарль Мэри, на основе лекций Жана-Николя-Луи Дюрана, для которого архитектура была «полным выражением удовлетворенной потребности» [7]. В своей книге Дженни дополнил изложение идеями Оуэна Джонса, Эжена Виолле-ле-Дюка (первый том его «Бесед об архитектуре» вышел во Франции в 1863 г.) и Эдварда Лейси Гарбетта, цитатами из которого были заняты две страницы: «Высшая красота – это пригодность. Когда вы видите что-то очень красивое, остерегайтесь копировать это до зрелого изучения; поскольку чем более красивым (то есть более пригодным) оно может быть в своей ситуации, тем меньше у него шансов быть подходящим (то есть красивым) в любой другой» [8]. Во время своего вынужденного расслабления

при экономической депрессии Дженни строил частные дома и небольшие церкви в пригороде – это давало время для размышлений о путях развития архитектуры, чему в большой степени способствовало приглашение университета Чикаго прочесть лекции по истории архитектуры для только открывшейся при нём в 1875 г. школы архитектуры. Подготовка и чтение в 1876-1877 гг. этих лекций, основой которых стали уже идеи Виолле-ле-Дюка, осмысление им не внешних очертаний, а структурных принципов готики, привели его к новым архитектурным формам.

По окончании экономической депрессии, в 1879 г. Дженни построил для Леви Лейтера 5-этажное здание универмага, названное Первым зданием Лейтера (First Leiter Building). Оно было во многом компромиссным: неполный чугунный каркас, западная кирпичная стена (без которой не разрешали строительство) и кирпичные опоры, перекрытия и полы деревянные. В 1888 г. было достроено ещё два этажа, уменьшена высота карниза, и внешний вид здания приобрел «брутальную прямоу» [9], проявившуюся четыре десятилетия спустя в постройках модернизма (рис. 4).

Любопытно, но годом ранее в другом городе на Западе было построено похожее здание. Это был универмаг Джона Шилито в Цинциннати (рис. 5). Здание спроектировал Джеймс Маклафлин (1834-1923).

В обзоре архитектуры Западных штатов в феврале 1880 г. Уайт написал: «Украшать постройку в коммерческом здании – практика опасная, но в определенной степени допустимая. Умеренность в этом – настоящая жемчужина архитектора. ... Есть несколько примеров таких зданий в западных городах, в основном в Цинциннати и Чикаго. Их главными характеристиками являются отсутствие выступов, кроме подоконников и карниза, причем последний выполнен очень незначительным, прямоугольность проемов, преобладающие вертикальные линии основных опор, горизонтальные линии, выполненные связными рядами, металлоконструкции, выполненные очень



Рис. 5. Универсальный магазин Джона Шиллито, Цинциннати, 1878, арх. Джеймс Маклафлин
(*American Architect & Building News*, Vol.2, No.94, Oct. 13, 1877)

гладко, и карнизы из цельного материала. Этот стиль использовался в Чикаго - во многих коммерческих зданиях умеренного размера и стоимости, а также в нескольких более крупных зданиях. Хорошим примером является магазин, который сейчас строится на углу Пятой авеню и Монро-стрит. Магазин Шиллито в Цинциннати - самое важное здание из всех построенных» [10].

Важным магазин Шиллито был, несомненно, своими размерами - в то время это был крупнейший универсам США. Обратив внимание на внешние формы, Уайт упустил эклектичность этой постройки - для Дженни в здании с такими формами внутренние колонны с коринфскими капителями (рис. 5) были немыслимы. Ну и внешние колонны, составлявшие несущий каркас здания, были полностью каменными - в Цинциннати не было нужды бороться с болотистыми грунтами, уменьшая массу здания.

У Маклафлина такое здание было единственным в его карьере, продолжавшейся до первого десятилетия XX в. Ни до него, ни после него он не строил ничего подобного. И свою работу над зданием он в 1913 г. оценил высоко, но не как архитектор, а как строитель: «это было новой отправной точкой в таких конструкциях, поскольку до этого времени, когда пролеты балок составляли более 25 футов, расстояние между колоннами под несущими балками редко превышало 15 футов. Мистер Маклафлин разделил область на пространства по 24 фута и смело разместил все свои колонны на таком расстоянии от центров. Эту идею сразу же скопировали в Нью-Йорке и других городах, и теперь она стала преобладающим обычаем по всей стране» [11].

Это свидетельство того, что возникновение движения новой архитектуры именно в Чикаго было не случайным, а явилось следствием не одного года работы, проводившейся скорее неосознанно, Уильямом Дженни и самим Уайтом. Об этом же говорит курьёзный случай на первом съезде Западной ассоциации архитекторов

в 1884 г. Несомненно, Дженни знал о здании Шиллито, но, скорее всего, использовал его как пример для убеждения Леви Лейтера в том, что такие формы вообще возможны - у него самого к концу 1870 гг. в этом сомнений не возникало. На съезде Дженни выдвинули на пост председателя Западной ассоциации, но он отказался, предложив вместо себя Маклафлина, вероятно, отдавая ему дань уважения, как первопроходцу. Но тут же выяснилось, что, несмотря на приглашение и 250 миль расстояния между городами, Маклафлин на съезд не явился и первым председателем ассоциации был избран приложивший наибольшие усилия для созыва съезда Даниэль Бёрнем [12]. Дальнейшее творчество Джеймса Маклафлина после универмага Шиллито было в романском стиле Ричардсона, с которого начинал и ряд чикагских архитекторов, но чикагскую школу оно ничем не напоминало.

В 1890 г. «Чикаго Трибьюн» написала: «Деловой район Чикаго, вероятно, расположен более странно, чем в любом другом городе страны. Он представляет собой по сути площадь девяти кварталов. ... Обычаи города в необычной степени породили тенденцию к централизации» [4]. Поэтому цена четверти акра земли, составляя здесь в 1880 г. 130 тысяч долларов, в 1890 г. выросла до 900 тысяч долларов [13]. С ростом цены земли всё менее выгодным становилось содержание коммерческих зданий. Поэтому только увеличение этажности могло привести их хозяев к успеху.

До 1870 гг. сталь была очень дорогой и использовалась для холодного оружия и столовых приборов, но прогресс в металлургии (благодаря Бессемеру, Сименсу и Мартену) привёл к резкому снижению стоимости её производства и массовому применению в рельсах железных дорог, так как стальные рельсы оказались намного долговечнее и надёжнее рельсов из кованого железа. После снижения цен, в 1880 гг. стали применять стальные конструкции и в строительстве. Дженни был талантливым инженером, поэтому он первым в США

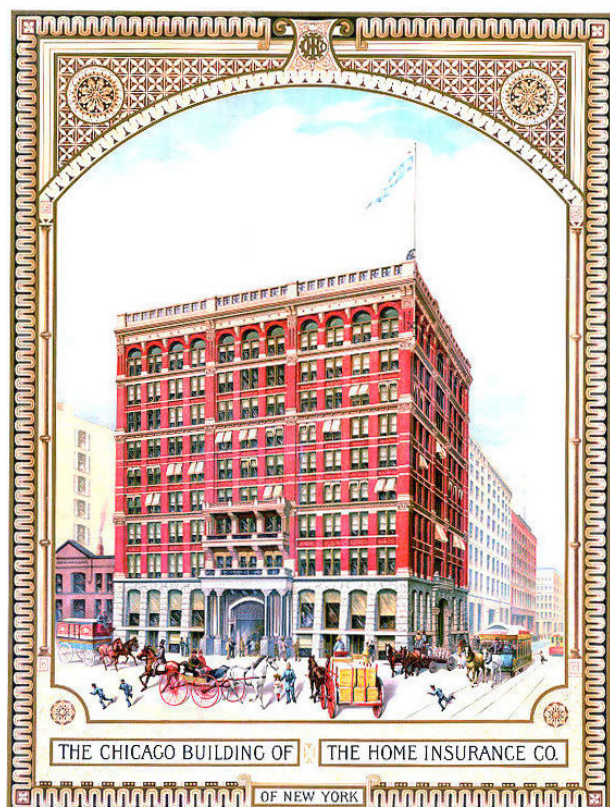


Рис. 6. Уильям Дженни: Здание компании Страхования жилья, Чикаго, 1885-1890 гг.: здание в 1885 г. (плакат) и вид с двумя надстроенными в 1890 г. этажами (Chicago History Museum)

применил сталь в спроектированном им здании Компании Страхования жилья (Home Insurance Building, 1883-1885). Благодаря стальным балкам перекрытий здесь удалось реализовать полностью металлический каркас здания: чугун, кованое железо и сталь. Металлический несущий каркас – это признак небоскрёба, потому что это здание многими считается первым в мире небоскрёбом. Сперва 10-этажное, здание в 1890 г. было достроено до 12 этажей (рис. 6).

Вероятно, решение сложных конструктивных вопросов отодвинуло архитектуру на второй план: здание и в исходном виде не впечатляло своей гармонией, а после добавления этажей его масса совсем разделилась на отдельные слои. Это здание – инженерный, а не архитектурный шедевр, что критикам даёт повод на этом основании считать Дженни не архитектором, а всего лишь инженером. Но его другие проекты, офисное здание Манхэттен (Manhattan Building, 1891), высотой 16 этажей, полностью с несущим каркасом из стали, и 8-этажный универсам, Второе здание Лейтера (Second Leiter Building, 1891) (рис. 7), указывают на необоснованность такого суждения.

Питер Уайт, Бёрнем и Рут, Адлер и Салливан

В 1868 г., через некоторое время после открытия офиса Уильяма Дженни, туда пришёл энергичный молодой человек и, после собеседования, был принят

рисовальщиком в его мастерскую. Молодого человека звали Даниэль Бёрнем (1846-1912), ему был 21 год, к тому времени он успел провалить вступительные экзамены в Гарвардский и Йельский колледжи, но рисовать любил и умел. У Дженни Даниэль надолго не задержался – в 1869 г. он уехал добывать серебро в Неваду, после того, как с серебром не заладилось, безуспешно попытал удачи на выборах в законодательное собрание этого штата, и в 1870 г. вернулся в Чикаго, где в 1871 г. создал партнёрство с Гюставом Лауро, с которым познакомился у Дженни. Партнёрство существовало до «великого пожара», когда Лауро исчез из города. После пожара Бёрнем решил заняться продажей оконного стекла, а затем (чем занимался его отец) медикаментов. Потерпев неудачу в первом деле и оставив родителям второе, в 1872 г. Бёрнем устроился (точнее, его туда уже за руку привёл отец) рисовальщиком к приехавшему из Нью-Йорка Питеру Уайту, в мастерскую Картер, Дрейк и Уайт [14].

Питер Уайт к этому времени уже был признанным мастером: в 1861 г. в возрасте 23-х лет он выиграл конкурс на проект здания Национальной академии проектирования в Нью-Йорке (1863-1865), где приняли участие лучшие архитекторы Нью-Йорка (Ричард Хант, Леопольд Эйдлиц, Джейкоб Моулд и Генри Ван Брант), затем он спроектировал и построил Йельскую школу изящных искусств (1864-1868) и Бруклинскую торговую библиотеку (1867-1869), а с 1869 по 1871 г. был



Рис. 7. Уильям Дженни, Чикаго: Второе здание Лейтера, 1891 г. (фото 1910 г., Chicago History Museum); здание Манхэттен, 1891 г. (современное фото)

национальным секретарём Американского института архитекторов [4]. В январе 1863 г. Уайт, для пропаганды идей Раскина и возрождения готики, вместе другими энтузиастами – художниками, архитекторами, учеными, критиками и коллекционерами – основал «Ассоциацию по продвижению правды в искусстве» и был её секретарём до февраля 1865 г. Это был американский аналог движения прерафаэлитов, подобно созданному Раскином и Моррисом в Англии, но они называли себя проще, «реалистами».

В мае 1863 г. Ассоциация начала издавать журнал «Новый путь» (New Path). Примерно в это время Уайт впервые узнал о работах Эжена Виолле-ле-Дюка, и в 1864 г. в «Новом пути» появилась страница с переведёнными им отрывками Заключения к первому тому, вышедшему в 1858 г., его «Словаря французской утвари от Каролингов до Ренессанса», среди них было: *«мы в состоянии отличить истинное от ложного; почему же тогда мы должны ... цепляться за древние притворства, в которые на самом деле никто не верит?»*, а заканчивались отрывки словами: *«хороший вкус состоит в том, чтобы казаться тем, кем мы являемся, а не тем, кем мы хотим быть»* [15]. Когда в 1863 г. Виолле-ле-Дюк издал во Франции первый том «Бесед об архитектуре», к 1868 г. Уайт перевёл его на английский и представил книгу отделению Американского института архитекторов в Нью-Йорке. Через два года перевод был опубликован в журнале «Промышленник и строитель» с предисловием Уайта, где Эжен Виолле-ле-Дюк был назван *«самым выдающимся из ныне живущих апостолов возрождения готической и рационалистической архитектуры»* [16] – это был первый перевод «Бесед» Виолле-ле-Дюка в США и, вероятно, первый перевод его работы на английский.

В конце 1860 гг. Уайт, помимо архитектуры, всерьёз занялся конструкционной защитой зданий от огня,

в 1869 г. представив съезду Американского института архитекторов доклад по обеспечению огнестойкости конструкций зданий. Видимо, во многом с этим было связано приглашение ему переехать в Чикаго от одного из основателей чикагской архитектуры Ашера Картера (1805-1877), которое Уайт получил после «великого пожара». Но затем это же стало причиной его сегодняшней полной безвестности. В «тёмные годы» Уайт, вместе с бывшим партнёром Дженни Лорингом, выпускавшим терракотовую плитку, помогал оставшимся на плаву в защите строившихся зданий от огня, что привело его к созданию фирмы по огнезащите (Wight Fire Proofing) и полному уходу на десять лет из архитектуры – с 1881 по 1891 гг. [17], именно в годы становления чикагской школы и её расцвета, из которых он себя, как строящего архитектора, таким образом исключил.

Но Уайт переехал в Чикаго после пожара не один. Обустроившись в городе, он отправил в январе 1872 г. в Нью-Йорк телеграмму Джону Руту с приглашением приехать в Чикаго в мастерскую Картера, Дрейка и Уайта главным рисовальщиком. Они познакомились в Нью-Йорке и затем Уайт так об этом вспоминал: *«первое знакомство с ним произошло, когда он появился в моём офисе в Нью-Йорке во второй половине 1871 года. ... Возникло огромное желание взять его в свою мастерскую, потому что он показал мне свои оригинальные проекты, которые полностью соответствовали моим представлениям об архитектуре как изящном искусстве. Но в то время у меня было очень мало дел и помощь мне не требовалась»* [18]. Рут в январе сразу приехал в Чикаго и включился в работу. Её темпы в первые два года восстановления города были таковы, что Ашер Картер их не выдержал по состоянию здоровья и в 1872 г. покинул мастерскую, которая с 1873 г. стала называться Дрейк и Уайт.



Рис. 8. Здание Стюарта-Бентли, Чикаго (1872), арх. Картер, Дрейк и Уайт (рисунок Даниэля Бёрнема); Джон Рут: дом Шермана, Чикаго (1874), арх. Бёрнем и Рут (Art Institute of Chicago)

Джон Рут родился на Юге США, в Атланте (штат Джорджия), и с началом Гражданской войны родные были вынуждены эвакуировать его в Англию, где он в Ливерпуле окончил школу, а затем год учился в Оксфордском колледже рисованию и музыке. Вернувшись в 1866 г. в США, в 1869 г. закончил университет Нью-Йорка, получив степень бакалавра гражданского строительства – архитектурного образования в США тогда ещё не было. Но его целью была архитектура, которую он предпочёл музыке, а образование строителя было к этому начальной ступенью и требовалась архитектурная стажировка. Поначалу её пришлось проходить без оплаты в мастерской у одного из мастеров готического возрождения Джеймса Ренвика (1818-1895), а затем (уже с оплатой) у Джона Снука (1815-1901), одного из пионеров применения металла в строительстве зданий (это были здания в Нью-Йорке с чугунными фасадами), тогда проектировавшего Большое Центральное депо (Grand Central Depot), главный железнодорожный терминал Нью-Йорка. Так в возрасте 20 лет Рут стал руководителем строительства вокзала с гигантским дебаркадером из железа и стекла, который был завершён прибытием первого поезда 8 октября 1871 г., в день начала Великого чикагского пожара [4]. Уайт позже считал, что стажировку Джона Рута «в офисах нью-йоркских архитекторов нельзя рассматривать в свете его образования, поскольку его ранние проекты не содержали доказательств влияния тех, у кого он работал» [18].

Работа Рута в мастерской Дрейка и Уайта была настолько успешной, что Уайт начал подумывать о предложении ему партнёрства. Но в конце 1872 г. в мастерской появился Даниэль Бёрнем. Он сам был отличным рисовальщиком, но не своих проектов (рис. 6), а талант Рута его настолько восхитил, что, освоившись в офисе Уайта, он стал привлекать его к работе в собственных проектах (они вместе рисовали их по ночам), которые Уайт разрешал, и которые, благодаря связям, стали появляться. Рут как-то рассказал редактору Inland Architect Роберту Маклейну, что в их самом первом построенном вместе здании фундамент был заложен по проекту Бёрнема, а его «первой работой было придать зданию форму». Рассказав о проекте нового пригорода Чикаго его друзей, Даниэль в конце концов уговорил Джона вместе уйти от Уайта и начать своё дело.

Первая запись в документах Бёрнема и Рута появилась 5 июля 1873 г., а первым проектом новой мастерской стал дом скотопромышленника Джона Шермана (1874) (рис. 8). Разноцветное (по Раскину) здание (красный прессованный кирпич, жёлтый песчаник, тёмно-синий гранит небольших колонн, чёрный шифер, красная и желтоватая терракота дымоходов), в то же время говорило о влиянии Виолле-Ле-Дюка – маленький угловой эркер на одинокой колонне был почти таким же, как на рисунках в его книге. Если внешний вид здания, отрицавшего простую стену и выражавшего непроницаемую солидность, как бы говорил о рационализме строения,

о его плане такого сказать было нельзя – необычайно длинный коридор в столовую и жёстко разделённые комнаты с двух сторон напоминали общественное заведение. Несмотря на ряд изъянов, дом стал важной отправной точкой партнёрства и сыграл особенную роль в личной жизни Даниэля Бёрнема: здесь он познакомился с Маргарет, дочерью Шермана, которая приходила на строительство, а затем через короткое время они поженились, и Даниэль переехал жить к жене в дом, который фактически построил своими руками [4].

Именно в «тёмные годы», в конце 1873 г. в Чикаго появился Луис Салливан (1856-1924). После года учёбы архитектуре, с сентября 1872 г. по лето 1873 г., в Массачусетском технологическом институте, он переехал жить к деду в Филадельфию и устроился на стажировку к Фрэнку Фёрнессу (1839-1912), который, хотя и был учеником первого американского выпускника Школы изящных искусств в Париже, Ричарда Ханта, следовал принципам готического возрождения Раскина и знал о работах Виолле-Ле-Дюка. От Фёрнесса Луис воспринял любовь к орнаменту, которая затем сопровождала его до конца жизни. По причине депрессии, сократившей число заказов, Фёрнесс был вынужден отказаться в обучении, и Салливану, которому едва исполнилось 17 лет, пришлось в ноябре 1873 г. возвращаться к родителям, которые в 1869 г. переехали в Чикаго.

Как-то в 1874 г., путешествуя по городу, Луис увидел дом Шермана: *«его внимание привлекла резиденция, близкая к завершению, которая казалась намного лучшей, чем средний ряд подобных построек, поскольку проявляла определенную привлекательность или стиль, указывающий на личность. Это была резиденция с лучшей архитектурой, которую он видел в Чикаго»* [19]. Тогда же он познакомился и разговорился с Даниэлем Бёрнемом, найдя его *«мечтателем, человеком твердой решимости и сильной воли»* [19]. После полугода стажировки в мастерской Уильяма Дженни Салливан уехал учиться архитектуре в Париж, в Школу изящных искусств, куда он успешно поступил и за время учёбы успел усвоить французские манеры, однако в самой учёбе во второй раз, так же, как и в Массачусетсе, разочаровался и поэтому в 1875 г. вернулся в Чикаго.

В этом году Барлинг и Адлер получили заказ на строительство синагоги Синайской общины, первой реформистской иудейской общины города. Получение такого заказа в голодные «тёмные годы» было заслугой Данкмара Адлера, чей отец был раввином старейшей в городе традиционной иудейской общины. Когда в здании храма начали отделочные работы, чем занималась мастерская Джонстона и Эдельмана, Джон Эдельман привлёк к росписи фресок своего приятеля ещё со времени работы в мастерской Уильяма Дженни (Эдельман в 1873 г. был у Дженни главным рисовальщиком), Луиса Салливана. Это была одна из первых выполненных работ Луиса (тогда же он расписал фрески в евангельской церкви Муди на Чикаго-авеню, проект Джонстона и Эдельмана) и первое знакомство с Данкмаром Адлером.

Данкмар Адлер (1844-1900) в 10 лет в 1854 г. приехал в США с родителями из Тюрингии, их семья поселилась в Детройте, где его отец, будучи раввином, стал служить в местной синагоге. В 1857 г. Данкмар, хорошо учившийся в школе, пытался поступить в Университет Мичигана, но на экзамене, как он позже вспоминал в автобиографии, собрался *«доказать профессору, что его использование экспонент ... не отвечает [моим] созревшим представлениям о математических приличиях»* [20] и результат доказательства стал закономерен. Далее были попытки пристроить его в деловой мир, но ученичество *«позволило доказать [его] непригодность для коммерческой деятельности»* [20]. Но, так как Данкмар проявил *«большую склонность и некоторые способности к архитектурной работе»* [20], семье уже ничего не оставалось, как это поддержать – и он стал брать уроки рисунка и архитектуры, из которых с благодарностью вспоминал учёбу у инженера и архитектора Элиаса Смита: *«Под его руководством я работал без устали, часто по двенадцать и шестнадцать часов в день, и заложил основу всех фактических знаний о моей профессии»* [20].

В мае 1861 г. раввин Адлер по церковным причинам переехал с семьёй в Чикаго, где его сын был принят в мастерскую Августа Бауэра, также уроженца Германии. К этому времени уже началась гражданская война и в 1862 г. Данкмар, хотя и не обязан был этого делать, так как до 1888 г. не был гражданином США, вступил в Первый полк лёгкой артиллерии штата Иллинойс. Артиллерист Адлер имел возможность возить *«с собой целый ряд научных и исторических книг, неправедную добычу из южных домов, которые изучал настолько старательно, насколько позволяли обстоятельства»* [20]. Были и ранения, о которых он старался не вспоминать, но до конца жизни прихрамывал. В конце войны, в марте 1865 г., он был на несколько месяцев направлен в военно-топографическую службу штата Теннесси, где приобрёл опыт картографии и возведения мостов.

С окончанием войны, в конце июня 1865 г., Адлер вернулся в Чикаго, вновь в мастерскую Августа Бауэра, но вскоре от него ушёл, так как тот счёл его участие в войне *«пустой тратой драгоценного времени»*. С начала 1866 г. он работал в мастерской Озиаса Кинни и его сына Эшли, главным рисовальщиком, а затем, после смерти отца, партнёром Эшли Кинни. С января 1871 г. – главный рисовальщик у одного из основателей архитектуры Чикаго Эдварда Барлинга, с 1872 г. – его партнёр, и до августа 1878 г. ими было построено более 100 зданий.

Джон Эдельман, после завершения партнёрства с Джонстоном работал с архитекторами Кливленда и Чикаго, включая Барлинга и Адлера в начале проектирования Центрального мюзик-холла. И он предложил Адлеру в 1879 г., когда они с Барлингом разошлись, взять в мастерскую Салливана. Салливану была поручена внутренняя отделка здания. Его работа понравилась Адлеру, поэтому ещё до 5 декабря 1879 г., времени

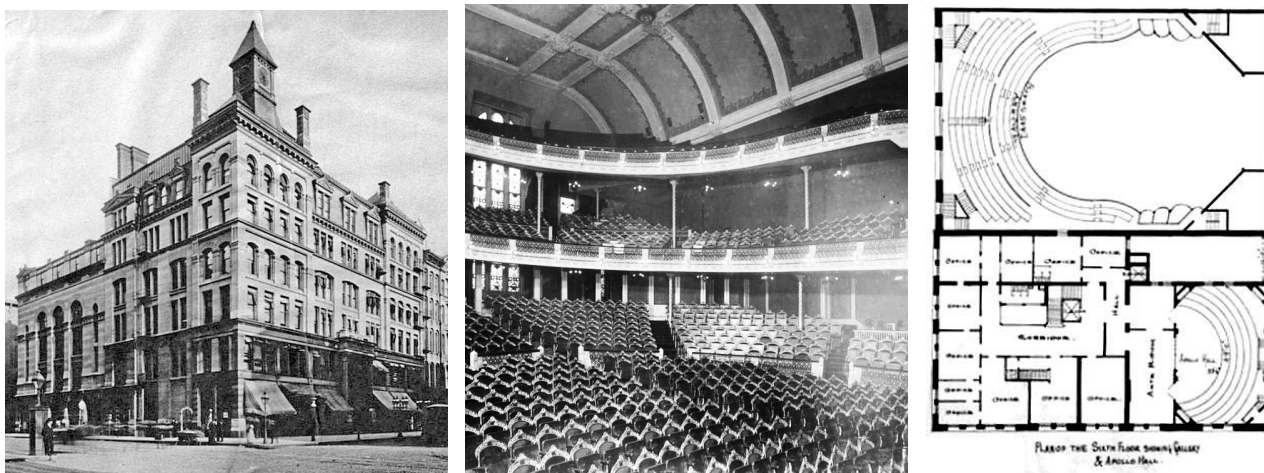


Рис. 9. Данкмар Адлер: Центральный мюзик-холл, Чикаго, 1879. Общий вид здания (фото 1889 г.); интерьер главного зала (фото 1889 г.); планировка этажа (chicagology.com)

открытия, Луис был принят в штат его вновь созданной мастерской. Центральный мюзик-холл (рис. 9) представлял собой 6-этажное здание с главным залом на 2000 мест, двумя залами поменьше, 70 офисными помещениями и 12 магазинами. В главном зале была прекрасная акустика, благодаря чему он сразу стал основным концертным залом города.

На основании опыта проектирования и строительства здания мюзик-холла Адлер написал несколько статей по акустике и проектированию театров. В автобиографии он отметил, что мюзик-холл «во многих отношениях оказался одним из самых успешных зданий, когда-либо построенных в Чикаго, и который я всегда буду считать основой того профессионального статуса, который я, возможно, приобрел» [20]. По вкладу мюзик-холл можно считать зданием Адлера, вклад Салливана был ещё невелик. В 1881 г. Адлер «оказался настолько загружен работой, что не мог выполнять свои обязанности перед клиентами в одиночку» и пригласил Луиса на должность главного рисовальщика, с этого времени начало складываться их неформальное партнёрство, которое будет зафиксировано изменением названия мастерской на «Адлер и Салливан» 1 мая 1883 г. [21]

Рождение чикагской школы

В течение одного десятилетия школу рационализма, основанную на идеях Виолле-ле-Дюка (не формы готической архитектуры, а её принципы), учителями которой были Уильям Дженни и Питер Уайт, прошли молодые архитекторы. У Дженни работали Даниэль Бёрнем (1868-1869), Мартин Рош (1871-1880), Луис Салливан (1873-1874) и Уильям Холабёрд (1875-1879), а в мастерской вместе с Уайтом – Джон Рут (1871-1873) и вновь Даниэль Бёрнем (1872-1873). Из будущих героев чикагской школы только Данкмар Адлер, в силу возраста, не мог пройти эту школу, но уже в начале 1880 гг. он «передал художественный карандаш» [3]

прошедшему её молодому Луису Салливану. К концу экономической депрессии Питер Уайт практически уже совсем ушёл из архитектуры в огнезащиту зданий, оставшись только в архитектурной критике, а Уильям Дженни продолжал работать. И вслед за его Первым зданием Лейтера подобные здания стала строить уже повзрослевшая молодёжь.

Как и положено молодым, задачу они себе поставили в покорении мира, а именно в выработке своего, американского, национального стиля архитектуры. И Питер Уайт так описал это явление: «Во избежание неправильного понимания того, что подразумевается под национальным стилем, я объясню, что это тенденция ряда архитекторов – независимо, работают они согласованно или нет, – следовать почти единым принципам в строительстве и проектировании, неподконтрольным традициям ранее существовавших стилей. ... Преобладающая тенденция в домашней и коммерческой архитектуре использовать прямые перемиčky, размещаемые заподлицо со стенами и в сочетании с горизонтальными полосами; также сплошные подоконники и видимые связующие слои в опорах, карнизы только для защиты стен, а не для теневых эффектов; и, как правило, украшения на поверхности стен и в плоскости поверхности. На формы таких зданий, хотя они имеют мало общего с каким-либо историческим стилем, в серьёзной степени повлияли исследования средневековой готической архитектуры и работы Виолле-ле-Дюка» [10].

В 1880 г. Бёрнем и Рут начали проектирование 7-этажного здания Гранниса, а Адлер и Салливан – 6-этажного здания Бордена. Здание Бордена (1881), начатое в 1880 г., стало первой работой Луиса как архитектора, хотя с Адлером и явно под его руководством, здание уже было в «национальном стиле», описанном Уайтом, и его изъёмом можно было назвать лишь чердак из глухих плит с прямоугольниками и люнетами (изображавшими аркаду), заполненными орнаментом Салливана (рис. 10).



Рис. 10. Луис Салливан, Чикаго: здание Бордена (Borden Block), 1881 и здание Ювелиров (Jewelers' Building), 1882, (арх. Адлер и Ко.); Виктор Орта, Брюссель: здание Тасселя (Hotel Tassel), 1893.

Второе здание, вышедшее из-под «художественного карандаша» Салливана, магазин Максвелла или здание Ювелиров, в своих формах и вовсе не имело precedents – они появились десятилетие спустя в Европе (рис. 10). Однако логика спекулятивного офисного строительства в Чикаго, толкавшая здания всё дальше и дальше вверх, привела к отсутствию потребности в таких изысканных формах. В дальнейшем у Салливана на такой стиль можно было найти лишь какие-то намёки, например, в здании Шпрингера, перестроенном после Картера, Дрейка и Уайта (Уайт был вне архитектуры в это время). Изысканность форм в его зданиях ушла во внешние украшения и орнамент. Это начало становится заметным уже в следующем за зданием Ювелиров здании Ревелла (1883), где впервые были применены

«чикагские» окна (большое неподвижное стекло в центре и боковые створки для вентиляции), но беспорядочное расположение полос из красного кирпича и жёлтого песчаника, а также нелепые фронтоны с акротериями сверху, разрушали всю его композицию (рис. 11).

Первый заказ на большое коммерческое здание Бёрнем и Рут получили благодаря случайной встрече Джона Рута с Оуэном Алдисом (1853-1925). Алдис с 1879 г. был в Чикаго управляющим недвижимостью братьев Шеперда и Питера Бруксов из Бостона, скупая в их интересах и коммерческие здания, и земельные участки для строительства зданий, с целью извлечения затем прибыли. Однажды, где-то в середине 1880 г., они познакомились на одном из приёмов. Алдис об этом так впоследствии вспоминал: «Никто

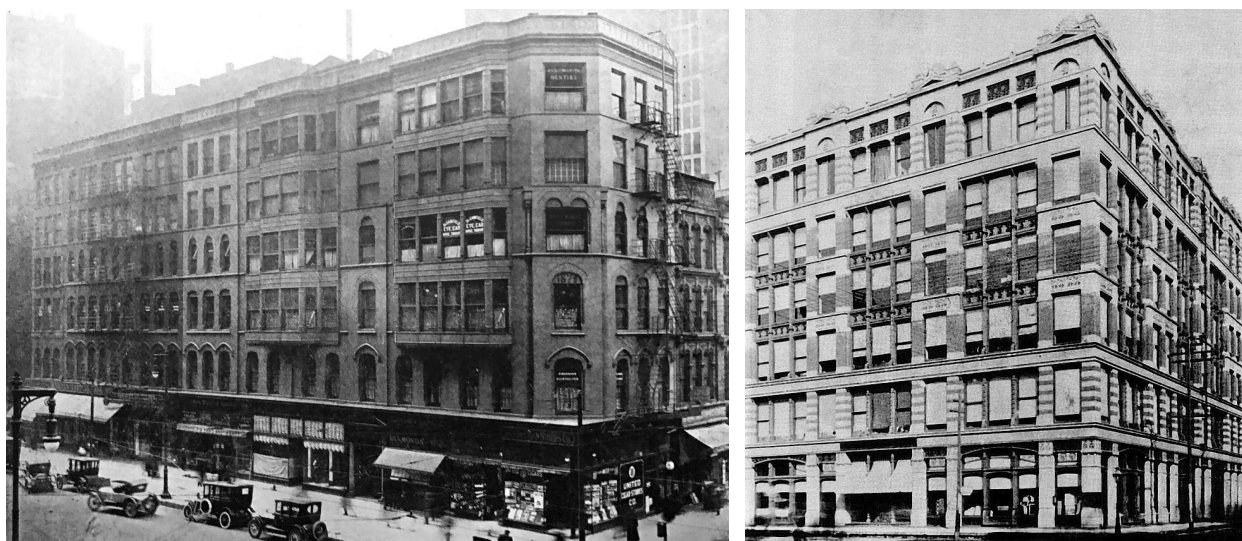


Рис. 11. Чикаго: здание Шпрингера, арх. Картер, Дрейк и Уайт (1872), Адлер и Салливан (1888), фото 1910 г. (chicagology.com); здание Ревелла, арх. Адлер и Салливан (1883) [22]

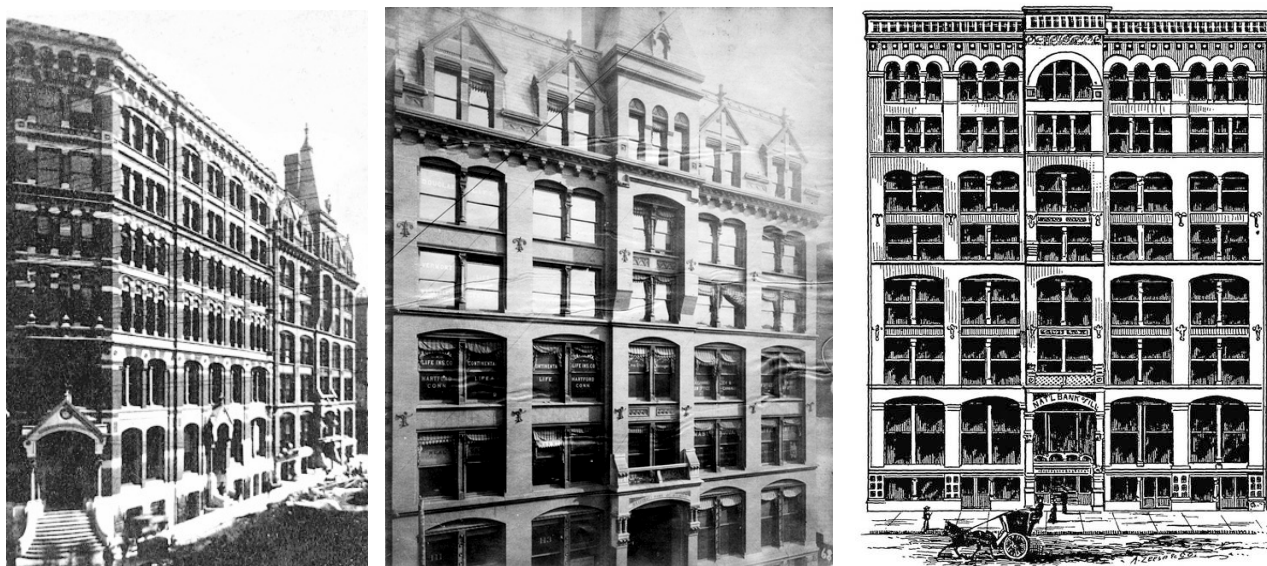


Рис. 12. Здание Портленд (арх. У. Дженни, 1872), за ним здание Гранниса (арх. Бёрнем и Рут, 1881); здание Гранниса до пожара (1884) (chicagology.com) и перестроенное после пожара (Commercial and Architectural Chicago, 1887)

и никогда не производил на меня такого быстрого и глубокого впечатления. Впервые я встретил его на приеме, мы пошли в маленькую комнату, где проговорили до часу ночи. Он не знал, что у меня особый интерес к архитекторам, но с той ночи я понял, что он гений, и на следующий день я принес ему здание» [23]. Здание получило название от имени местного строителя Эймоса Гранниса, который взял в аренду у Шеперда Брукса участок для постройки офисного блока высотой 7 этажей (впоследствии это здание Брукс у него выкупил).

Шеперд Брукс (1837-1922) изучал архитектуру в Гарварде, хоть не занимался ею профессионально, в 1857 г. получил степень бакалавра, в 1872 г. – магистра искусств [24]. В Чикаго не появлялся, поэтому сложно судить, каково было его влияние на это здание и было ли оно вообще. В итоге получилось нечто напоминавшее (но не более того) готику – в основном башней и отчасти мансардой, однако в целом построенное в том же «национальном стиле» (рис. 12). В отличие от зданий Дженни (рис. 4) и Адлера (рис. 10), со слоями красного кирпича и жёлтого песчаника, здание Гранниса было одноцветным, из кирпича с включениями терракоты. Уайт также принимал участие в строительстве, выполнив огнезащиту чугунных колонн, усиливавших кирпичный каркас здания, и, отчасти, перекрытий и полов из дерева, покрыв их снизу терракотовой плиткой – поэтому здание считалось огнестойким. Но у него была система отопления и вентиляции, «особенностью которой является расположение деревянных полов, позволяющих свободно циркулировать свежему тепловому воздуху под каждым полом, нагревая его до температуры, близкой к температуре тела человека. Это не только обеспечивает здоровье и комфорт обитателям, но и предотвращает застой воздуха в здании, способствуя сохранению пола и самой древесины» [25].

В результате, когда 19 февраля 1885 г. в лифтовой шахте начался пожар, за несколько часов здание всё выгорело внутри, уцелел лишь кирпичный каркас с чугунными колоннами, покрытыми терракотой. Сразу после постройки Бёрнем и Рут переехали в помещения на последнем этаже и в начале пожара Бёрнем был там – он распорядился перенести чертежи, над которыми шла работа, в хранилище банка внизу, но на большее у него времени не было, и весь их архив, начиная с 1873 г., был уничтожен огнём. Шеперд Брукс, выкупивший здание за три месяца до пожара, снова сдал то, что от него осталось и это место в аренду. Проект восстановления опять разработала мастерская Бёрнема и Рута. Джон Рут сохранил исходную планировку и нижние этажи, убрав башню и заменив мансарду на два этажа (рис. 12). Здание стало 8-этажным, полностью лишилось намёка на готику, чем-то напоминая палаццо и строившийся тогда универмаг Маршала Филда великого Ричардсона.

Второе здание, получившее название Монтэк (Montauk), Оуэн Алдис «принёс» Джону Руту от старшего из братьев, Питера. Питер Брукс (1831-1920) также закончил Гарвард (1852), но без специализированной архитектурной подготовки. Тем не менее, благодаря переписке, обнаруженной Карлом Кондитом в архиве Алдиса, известно, что он сразу же решил взять всё без исключения под личный контроль. Из письма Брукса Алдису 25 марта 1881 г.: «Прилагаю приблизительные планы, но их достаточно, чтобы выразить мое представление о первом этаже здания на Монро-стрит. ... Я предпочитаю иметь простую структуру из облицовочного кирпича, восемь этажей, а также подвал; с плоской крышей, которая будет по выбору архитектора, и, при необходимости, хорошо укрепленной железными стержнями. Все здание предназначено для использования, а не для украшения. Его красота будет

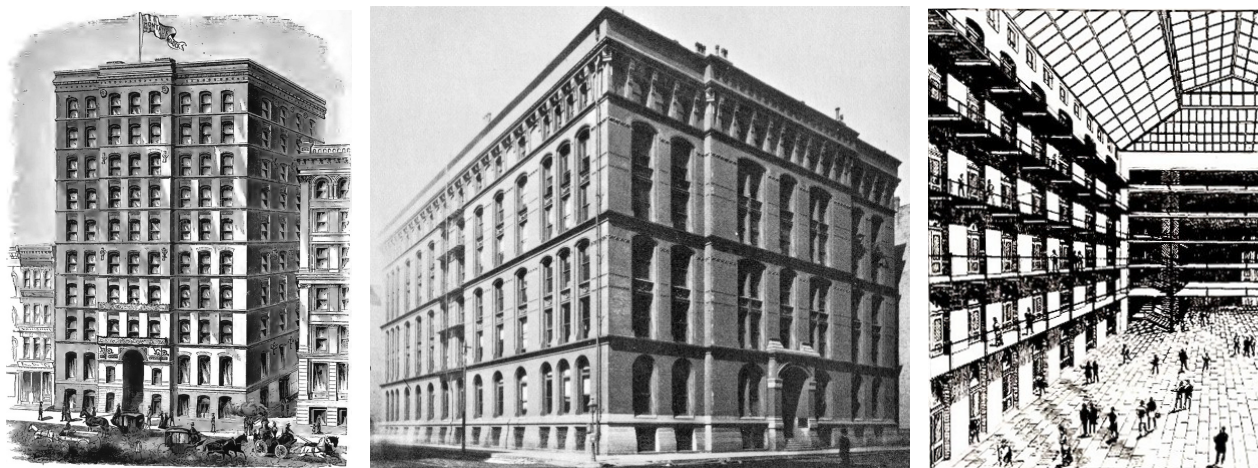


Рис. 13. Здание Монтэк, 1882 (гравюра 1886 г.); здание железнодорожной компании Барлингтона и Куинси, 1883 (фото 1889 г.) и его внутренний световой двор (Daily Graphic) – арх. Бёрнем и Рут

в его полной адаптации к его использованию. Окна, как и двери, должны быть сделаны из кирпича с минимальным количеством камня и терракоты, используя их, чтобы не допустить абсолютной простоты. На фасаде не должно быть выступов (собирающих грязь)» [14].

В июле Бёрнем и Рут завершили очередной проект здания, передав через Алдиса Питеру Бруксу. Из его письма Алдису 23 июля 1881 г.: «Большая часть участка, безусловно, сделана, надо отдать должное архитекторам, но я понятия не имею, как это может быть хорошо построено за предложенную сумму. Здание гораздо более экстравагантное, чем мой первоначальный проект, хотя и находится во многом в том же плане. Архитекторы, конечно же, безразличны к будущим расходам на ремонт и уход, заслуживающим особого внимания. Плитка дорогая, её утомительно содержать в чистоте, она хороша только на первом этаже – и более нигде. ... Стекла слишком много, и стекла следует разделить пополам по горизонтали. В размерах створок, увы, как всегда, архитектор поступил по-своему. Для удобства использования и комфорта я считаю это главным недостатком здания. Цветное стекло – чепуха, преходящая мода, неприемлемая для офисного здания и, что хуже всего, препятствует освещению. Вычеркните все это. Я заметил, что все умывальники должны быть закрыты дверцей внизу, это хорошее место для грязи и для мышей тоже. Откройте снизу трубы, ловушки и все такое, они выглядят неплохо и не должны протекать. Прикрытие труб – это ошибка, они должны быть повсюду открыты, при необходимости хорошо и красиво окрашены» [14].

По воспоминаниям Гарриет Монро, «ограничения были настолько серьезными, что в то время Рут негодовал; различные его проекты были отвергнуты как слишком богато украшенные, и в полном отчаянии он, наконец, создал ещё один, который назвал «сахарный завод», и это было одобрено» [23]. Разрешение на строительство здания, уже ставшего 10-этажным, Бёрнем и Рут получили 20 августа 1881 г. Монтэк стал победой коммерции над архитектурой: ничем, кроме требования вместить

побольше офисов не обусловленный, несимметричный фасад с таким же центральным входом не в центре здания, тяжёлый и мрачный, от декоративных поясов из терракоты, расположенных совсем рядом с окнами, тревожный и как будто сдавленный вид [4] (рис. 13). Но, благодаря невиданному ранее в Чикаго 10 этажам, здание возвышалось над окружающей застройкой, что, вероятно, и стало, вместе с его расположением на оживлённом месте, причиной его коммерческого успеха.

Эти 10 этажей и возросшая из-за них масса здания вызвали проблемы с фундаментом. Как и у зданий Гранниси и Бордена, он был, как предложил в 1873 г. Фредерик Бауман, из изолированных опор [26], представлявших собой каменные пирамиды, на которые опирались несущие колонны. В самом нагруженном месте, под банковским хранилищем, опора, по расчётам её высоты, не только заняла всю высоту подвала, но и вышла на первый этаж. Питер Уайт был консультантом на строительстве Монтэк и об этой проблеме знал, ряд источников называет его автором её решения [17], другие автором идеи называют Джона Рута, но, вероятно, проблема была решена совместными усилиями: каменную пирамиду в этом месте заменили на ростверк из скрещенных стальных рельс, залитых для защиты от коррозии бетоном, и это позволило в 4 раза уменьшить высоту опоры. Такие опоры или «плоты» стали основным видом фундамента во всех высотных зданиях чикагской школы, до изобретения в 1890 г. безопасного метода создания кессонного фундамента глубокого заложения. Здесь Уайт выполнил качественную огнезащиту: весь силовой каркас и перекрытия были защищены огнестойкой терракотовой плиткой с пустотами, что позволило Монтэк, до его сноса в 1902 г., уцелеть в двух пожарах, произошедших в непосредственной близости от здания.

Следующим проектом Бёрнема и Рута стало не коммерческое (спекулятивное), а корпоративное здание железнодорожной компании Барлингтона и Куинси (1883). Здесь вопрос об экономии места не стоял,



Рис. 14. Чикаго: Фондовая биржа, 1894, арх. Адлер и Салливан (фото 1928); здание Маркетт, 1894 (фото 1903) и здание Брукса, 1910 (фото 1930 гг.), арх. Холабёрд и Рош

поэтому, используя по существу те же приёмы, что и в Монтэк, и лишь немного добавив декоративности, Руту удалось создать выразительное и гармоничное здание. Мало того, «это было первое офисное здание в Чикаго, в котором значительное пространство было принесено в жертву освещению. Каждый офис в здании освещался как со двора, так и через проемы во внешних стенах. ... Пол внутреннего двора был из белого мрамора, его стены выкрашены в ярко-белый цвет. Ничто не должно было мешать свету» [4]. Однако и уроки из своего отчаяния при проектировании Монтэк были Руту прочно усвоены – впоследствии он, владея принципами Виолле-ле-Дюка, научился обращать жёсткое давление коммерции в новые художественные формы: «Структура, лежащая в основе этих зданий, стала настолько важной, что она должна абсолютно диктовать общее отклонение внешних форм; и настолько необходимы все коммерческие и конструктивные требования, что все архитектурные детали, используемые для их выражения, должны быть изменены ими» [27].

Заключение

Выше было описано, как принципы рационализма Виолле-ле-Дюка, благодаря Уильяму Дженни и Питеру Уайту, обосновались в Чикаго. Также были приведены работы Дженни, как в самом начале формирования чикагской школы, так и в более позднее время. Приведённые работы архитекторов, первыми последовавших за Дженни (Бёрнем и Рут, Адлер и Салливан), вместе с ним заложивших эту школу, ограничены 1883 г., и это не случайно. В феврале 1883 г. Роберт Маклейн (1854-1933), которому было 28 лет, выпустил первый номер журнала «Архитектор и строитель внутренней страны» (The Inland Architect and Builder). Первой,

после вступительной статьи Маклейна, в номере была напечатана работа Дженни «Реформа в пригородном жилье» со словами: «Архитектурный эффект должен быть простым результатом структуры и практических потребностей» [28]. а первой архитектурной иллюстрацией стал рисунок здания Клуба Трубки мира (Calumet Club House) Бёрнема и Рута. Во втором номере журнала были напечатаны рисунки скромной и рациональной Епископальной церкви в Риверсайде Уильяма Дженни, в которой «эффект создают общие формы и цвет» [29] и корпоративного здания компании Барлингтона и Куинси Бёрнема и Рута, «как архитектурное выражение большой и стабильной железнодорожной корпорации, причем самое пристальное внимание уделяется тем элементам, которые выражают эту цель» [30]. Также во втором номере была начата публикация лекций Дженни по истории и теории архитектуры, прочтённых в 1876-1877 гг. в университете Чикаго [31].

Так новое архитектурное движение получило свой журнал, вокруг которого начали собираться архитекторы Чикаго и Среднего Запада. Благодаря энтузиазму и энергии Маклейна, его офис стал центром становления Чикагской школы архитектуры как явления национального уровня. Здесь 12 ноября 1884 г. состоялось учредительное собрание Западной ассоциации архитекторов, где присутствовали более 140 мастеров из 14-ти штатов, из них более 60-ти были из Чикаго. Ассоциация стала не только местом для общения и обмена опытом архитекторов Среднего Запада и, прежде всего, Чикаго, но и местом творческого роста для самых молодых архитекторов: в марте 1885 г. в офисе Маклейна состоялась первая встреча, затем в апреле первое регулярное собрание Чикагского клуба архитектурных эскизов, на которое пришли около пятидесяти молодых рисовальщиков.

В дальнейшем здесь ведущие архитекторы читали лекции молодым и регулярно проводились конкурсы архитектурных проектов, жюри избиралось на собраниях клуба. Первое жюри, на весь 1886 г., избрали в составе: Джон Рут, Луис Салливан и Уильям Дженни. Так в 1885 г. завершилось формирование Чикагской школы архитектуры. Следующее десятилетие было временем её расцвета и высших достижений. Одним из последних стало здание Чикагской фондовой биржи Адлера и Салливана (рис. 14), построенное в 1894 г., уже после смерти Джона Рута в 1891 г. и Колумбийской выставки в 1893 г., начавшей разворот чикагской архитектуры от рационализма к воспроизведению классического наследия, из-за чего Чикагская школа перестала существовать.

Но в Чикаго осталась одна архитектурная мастерская, продолжившая строить такие здания – это были Уильям Холабёрд и Мартин Рош, начавшие самостоятельную карьеру в 1881 г. и построившие первое большое здание Такома в 1889 г., также по заказу братьев Брукс и Оуэна Алдиса [32]. Вероятно, продолжение деятельности братьев Брукс и Алдиса в Чикаго после 1893 г. поддерживало здесь потребность в такой архитектуре и возможность для архитекторов, с которыми они сотрудничали, реализовывать её принципы. Одним из последних в этом ряду стало здание Брукса 1910 г. Холабёрда и Роша (рис. 14), названием говорящее о заказчике, последнее здание Питера Брукса в Чикаго, который никогда не был среди создателей, но по сути был одним из инициаторов рождения и существования Чикагской школы архитектуры.

Библиографический список

1. Varney, Geo. J. (1886) *History of Portland, Maine: From A Gazetteer of the State of Maine*, Boston: B.B. Russell
2. Damrell, Charles S. (1895) *A Half-Century of Boston's Building*. Boston: Louis P. Hager, 664 p.
3. Root, John W. (1891). *Architects of Chicago*. *The Inland Architect and News Record*. Vol. XVI. No. 8, pp. 91-92
4. Hoffmann Donald (1973). *The Architecture of John Wellborn Root*, Baltimore & London: The Johns Hopkins University Press, 263 p.
5. Randall Frank A. (1949) *History of the development of building construction in Chicago*. Urbana: University of Illinois Press, 388 p.
6. Loring Sanford E., Jenney William L. B. (1869) *Principles and Practice of Architecture*, Chicago: Cobb, Pritchard & Company, 62 p.
7. Nègre, V. (2011). *Architecture et construction dans les cours de l'École centrale des arts et manufactures (1833-1864) et du Conservatoire national des arts et métiers (1854-1894)*. In Garric, J. (Ed.), *Bibliothèques d'atelier: Édition et enseignement de l'architecture*, Paris 1785-1871. Paris: Publications de l'Institut national d'histoire de l'art. DOI :10.4000/books.inha.3189
8. Garbett Edward L. (1850) *Rudimentary Treatise on the Principles of Design in Architecture as Deducible from Nature and Exemplified in the Works of the Greek and Gothic Architects*. London: John Weale, 264 p.
9. Иконников А. В. *Архитектура XX века. Утопии и реальность*, Том 1. 2001. 656 с.
10. Wight, Peter B. (1880) *On the Present Condition of Architectural Art in the Western States*. *The American Art Review*, Vol. 1, No. 4, pp. 137-143
11. Langsam Walter E. (2008) McLaughlin, James W. (Cincinnati, 1834-1923). *Biographical Dictionary of Cincinnati Architects, 1788-1940*. URL: <http://oldsite.architecturecincy.org/dictionary/index.html>
12. *The Official Report of Proceedings of the Convention of Architects, which met at Chicago, November 12, 13 and 14, 1884. First day. The Inland Architect and Builder. November 1884 Vol. IV. No. 4. pp. 3-4*
13. Johnson P., Hitchcock H. R. (1940). *Early modern architecture: Chicago, 1870-1910*. Second edition, revised, March 1940. New York: MoMA, 58 p.
14. Carl W. Condit (1964). *The Chicago School of Architecture: A History of Commercial and Public Building in Chicago 1875-1925*, Chicago: University of Chicago Press
15. [Wight Peter B., translator] (1864) *Medieval and modern furniture. From the "Conclusion" of Viollet-le-Duc's valuable Dictionnaire Raisonné du Mobilier Français, Première Partie, Meubles*. *The New Path Vol. II, No. 3*, p.48
16. [Wight Peter B., translator] Viollet-le-Duc. *The History of Art and Aesthetics from the Earliest Time to the fall of the Roman Empire, Manufacturer and Builder Vol. 2* (Nov. 1870): 323-326; (Dec. 1870): 355-357; Vol. 3 (Jan. 1871): 11-13.
17. Clay William W. (1913) Peter B. Wight (A Biography). *The Illinois Chapter of The American Institute of Architects*
18. Wight Peter B. (1891) John W. Root as a Draftsman. *The Inland Architect and News Record*. XVI. No. 8. p. 88
19. Sullivan Louis H. (1924) *The Autobiography Of An Idea*, New York: Press of The American Institute of Architects, Inc., 329 p., pp. 285-286
20. Elstein, Rochelle B. (2017). Dankmar Adler: A Biography. Publisher Arthur S. Elstein. <https://digital-libraries.artic.edu/digital/api/collection/mqc/id/70186/download>
21. Herbert G., Donchin M. (2016). *The Collaborators: Interactions in the Architectural Design Process*. Routledge, 262 p.
22. Morrison, Hugh (1935) *Louis Sullivan: Prophet of Modern Architecture*, New York: Norton & Co, 1998, 362 p.
23. Monroe, Harriet (1896) *John Wellborn Root; a study of his life and work*. Boston: Houghton Mifflin, 374 p.
24. Shepherd Brooks. *Medford Historical Society Papers*, Volume 28, p. 14. URL: <http://www.perseus.tufts.edu/hopper/text?doc=Perseus%3Atext%3A2005.05.0028%3Achapter%3D4>
25. *The Grannis Block. A Triumph of Architectural and Building Enterprise*. *Chicago Tribune*, May 1, 1881, p. 5
26. Baumann, Frederick (1873). *The art of preparing foundations for all kinds of buildings, with particular illustrations*

of the «method of isolated piers», as followed in Chicago. Chicago: G.M. Wing, 36 p.

27. Root, John W. (1890) A Great Architectural Problem. The Inland Architect and News Record, Vol. XV, No.5, 67-71
28. Jenney W.L.B. A Reform in Suburban Dwellings. The Inland Architect and Builder, Vol.1, No.1, February 1883, 2-3
29. Jenney W.L.B. A Rural Church. The Inland Architect and Builder, Vol.1, No.2, March 1883, pp. 20-21
30. Burnham D., Root J. The Burlington Offices. The Inland Architect and Builder, Vol.1, No.2, March 1883, p. 18
31. Jenney W.L.B. Architecture. Lectures Delivered at The University of Chicago. The Inland Architect and Builder, Vol.1, No.2, March 1883, pp. 18-20
32. Brooks Building 223 W. Jackson Blvd. Commission on Chicago Landmarks, 1980, reprint 1996. URL: https://www.chicago.gov/content/dam/city/depts/zlup/Historic_Preservation/Publications/Brooks_Building.pdf

References

1. Varney, Geo. J. (1886) History of Portland, Maine: From A Gazetteer of the State of Maine, Boston: B.B. Russell
2. Damrell, Charles S. (1895) A Half-Century of Boston's Building. Boston: Louis P. Hager, 664 p.
3. Root, John W. (1891). Architects of Chicago. The Inland Architect and News Record. Vol. XVI. No. 8, pp. 91-92
4. Hoffmann Donald (1973). The Architecture of John Wellborn Root, Baltimore & London: The Johns Hopkins University Press, 263 p.
5. Randall Frank A. (1949) History of the development of building construction in Chicago. Urbana: University of Illinois Press, 388 p.
6. Loring Sanford E., Jenney William L. B. (1869) Principles and Practice of Architecture, Chicago: Cobb, Pritchard & Company, 62 p.
7. Nègre, V. (2011). Architecture et construction dans les cours de l'École centrale des arts et manufactures (1833-1864) et du Conservatoire national des arts et métiers (1854-1894). In Garric, J. (Ed.), Bibliothèques d'atelier: Édition et enseignement de l'architecture, Paris 1785-1871. Paris: Publications de l'Institut national d'histoire de l'art. DOI :10.4000/books.inha.3189
8. Garbett Edward L. (1850) Rudimentary Treatise on the Principles of Design in Architecture as Deducible from Nature and Exemplified in the Works of the Greek and Gothic Architects. London: John Weale, 264 p.
9. Ikonnikov A.V. Architecture of the XX century. Utopias and Reality, Volume 1. 2001. 656 p.
10. Wight, Peter B. (1880) On the Present Condition of Architectural Art in the Western States. The American Art Review, Vol. 1, No. 4, pp. 137-143
11. Langsam Walter E. (2008) McLaughlin, James W. (Cincinnati, 1834-1923). Biographical Dictionary of Cincinnati Architects, 1788-1940. URL: <http://oldsite.architecturecincy.org/dictionary/index.html>
12. The Official Report of Proceedings of the Convention of Architects, which met at Chicago, November 12, 13 and 14, 1884. First day. The Inland Architect and Builder. November 1884 Vol. IV. No. 4. pp. 3-4
13. Johnson P., Hitchcock H. R. (1940). Early modern architecture: Chicago, 1870-1910. Second edition, revised, March 1940. New York: MoMA, 58 p.
14. Carl W. Condit (1964). The Chicago School of Architecture: A History of Commercial and Public Building in Chicago 1875-1925, Chicago: University of Chicago Press
15. [Wight Peter B., translator] (1864) Medieval and modern furniture. From the "Conclusion" of Viollet-le-Duc's valuable Dictionnaire Raisonné du Mobilier Français, Première Partie, Meubles. The New Path Vol. II, No. 3, p.48
16. [Wight Peter B., translator] Viollet-le-Duc. The History of Art and Aesthetics from the Earliest Time to the fall of the Roman Empire, Manufacturer and Builder Vol. 2 (Nov. 1870): 323-326; (Dec. 1870): 355-357; Vol. 3 (Jan. 1871): 11-13.
17. Clay William W. (1913) Peter B. Wight (A Biography). The Illinois Chapter of The American Institute of Architects
18. Wight Peter B. (1891) John W. Root as a Draftsman. The Inland Architect and News Record. XVI. No. 8. p. 88
19. Sullivan Louis H. (1924) The Autobiography Of An Idea, New York: Press of The American Institute of Architects, Inc., 329 p., pp. 285-286
20. Elstein, Rochelle B. (2017). Dankmar Adler: A Biography. Publisher Arthur S. Elstein. <https://digital-libraries.artic.edu/digital/api/collection/mqc/id/70186/download>
21. Herbert G., Donchin M. (2016). The Collaborators: Interactions in the Architectural Design Process. Routledge, 262 p.
22. Morrison, Hugh (1935) Louis Sullivan: Prophet of Modern Architecture, New York: Norton & Co, 1998, 362 p.
23. Monroe, Harriet (1896) John Wellborn Root; a study of his life and work. Boston: Houghton Mifflin, 374 p.
24. Shepherd Brooks. Medford Historical Society Papers, Volume 28, p. 14. URL: <http://www.perseus.tufts.edu/hopper/text?doc=Perseus%3Atext%3A2005.05.0028%3Achapter%3D4>
25. The Grannis Block. A Triumph of Architectural and Building Enterprise. Chicago Tribune, May 1, 1881, p. 5
26. Baumann, Frederick (1873). The art of preparing foundations for all kinds of buildings, with particular illustrations of the «method of isolated piers», as followed in Chicago. Chicago: G.M. Wing, 36 p.
27. Root, John W. (1890) A Great Architectural Problem. The Inland Architect and News Record, Vol. XV, No.5, 67-71
28. Jenney W.L.B. A Reform in Suburban Dwellings. The Inland Architect and Builder, Vol.1, No.1, February 1883, 2-3
29. Jenney W.L.B. A Rural Church. The Inland Architect and Builder, Vol.1, No.2, March 1883, pp. 20-21

-
30. Burnham D., Root J. The Burlington Offices. The Inland Architect and Builder, Vol.1, No.2, March 1883, p. 18
 31. Jenney W.L.B. Architecture. Lectures Delivered at The University of Chicago. The Inland Architect and Builder, Vol.1, No.2, March 1883, pp. 18-20
 32. Brooks Building 223 W. Jackson Blvd. Commission on Chicago Landmarks, 1980, reprint 1996. URL: https://www.chicago.gov/content/dam/city/depts/zlup/Historic_Preservation/Publications/Brooks_Building.pdf

Для ссылок: Филиппов В.Д. Происхождение Чикагской школы архитектуры // Innovative project. 2020. Т.5, №11. С. 6-21. DOI: 10.17673/IP.2020.5.11.1

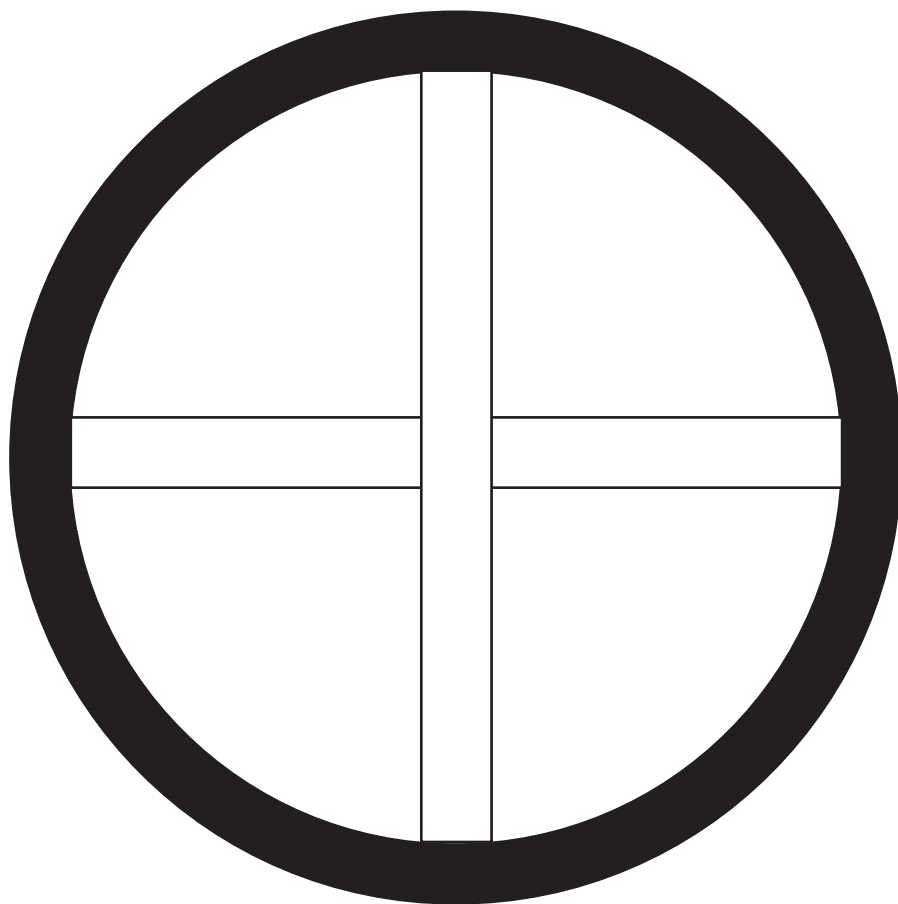
For references: *Filippov V.D.* Origin of the Chicago School of Architecture. Innovative project. 2020. Vol.5, No. 11. pp. 6-21. DOI: 10.17673/IP.2020.5.11.1

2

23–29

ПРОСТРАНСТВО ГОРОДА

URBAN SPACE



Жоголева Анна Владимировна, Леонова Виктория Александровна, Полукеева Татьяна Сергеевна
Самарский государственный технический университет

Zhogoleva Anna, Leonova Viktoria, Polukeeva Tatyana
Samara State Technical University

ОСОБЕННОСТИ ВОСПРИЯТИЯ ГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА ИСТОРИЧЕСКОГО ЦЕНТРА КРУПНОГО ГОРОДА

FEATURES OF PERCEPTION OF URBAN SPACE IN THE HISTORICAL CENTER OF A LARGE CITY

Город развивается с течением времени, создавая непрерывный по времени ряд уникальных впечатлений от восприятия городских пространств. Множество средовых параметров влияют на восприятие городской среды, формируют структуры восприятия и его атмосферные особенности. Социокультурное знание о городе, расширяя глоссарий архитектурно-градостроительной теории, занимается исследованием таких параметров городской среды, как временной фактор восприятия, антропологические параметры, ракурс и масштаб визуального восприятия, градостроительные разрывы, что позволяет расширить представление о городе как об уникальном явлении и процессе. Предпринята попытка исследовать структуру восприятия городского пространства центральной части Самары.

The city develops over time, creating a continuous series of unique impressions from the perception of urban spaces. Many environmental parameters affect the perception of the urban environment, form the structures of perception and its atmospheric features. Socio-cultural knowledge of the city, expanding the glossary of architectural and urban planning theory, is engaged in the study of such parameters of the urban environment as the time factor of perception, anthropological parameters, the angle and scale of visual perception, urban gaps, which allows you to expand the idea of the city as a unique phenomenon and process. An attempt has been made to investigate the structure of the perception of the urban space of the central part of Samara.

Ключевые слова: социокультурные проектирование, психогеография, феноменология архитектурной формы, когнитивная карта, туристический маршрут, исторический центр города, метод дрейфа

Keywords: socio-cultural design, psychogeography, phenomenology of architectural form, cognitive map, tourist route, historical city center, drift method

Историческая среда каждого города уникальна, помимо своих морфологических параметров каждый город обладает уникальной атмосферной надстройкой – нематериальной структурой, которую зритель воспринимает через призму своего ментального опыта. Эта структура создается в ходе всей истории города: был ли он купеческим, какими этапами складывался характер исторической застройки, по каким регламентам формируется новая застройка, сохранился ли до нашего времени кремль с оборонительными стенами и башнями, каковы географические условия расположения города, есть ли водные артерии в городской планировке. Ширина улиц, стеновые и кровельные материалы, применяющиеся в застройке, повседневные маршруты местных жителей дают нам возможность по-разному ощущать городскую среду, и воспринимать каждый город как уникальное явление.

Социокультурное знание о городе, уже с середины XX века активно развивающееся на разных континентах,

сначала противопоставляется градостроительной теории, но затем интегрируется в нее и расширяет предметное поле исследований города. Психология, социология города, психогеография, феноменология восприятия городской среды привнесли в градостроительную теорию такие понятия как знаковость архитектурной формы [1], атмосферные средовые настройки, сценарность восприятия, образ города [2, 3] и т.д. Создавая и меняя среду города, мы вносим в нее новые сценарии, формируем новые способы и маршруты передвижения, создаем новые точки притяжения и чувственного восприятия.

Карты активности городских перемещений (открытый публичный интернет-ресурс Strava.com, открытый публичный ресурс OpenStreetMap, данные сотовых операторов) позволяют отслеживать треки перемещения людей. Карты наглядно демонстрируют, что городские территории по-разному посещаются людьми: есть улицы, которые словно артерии, принимают большой пешеходный трафик, есть улицы, которые, как

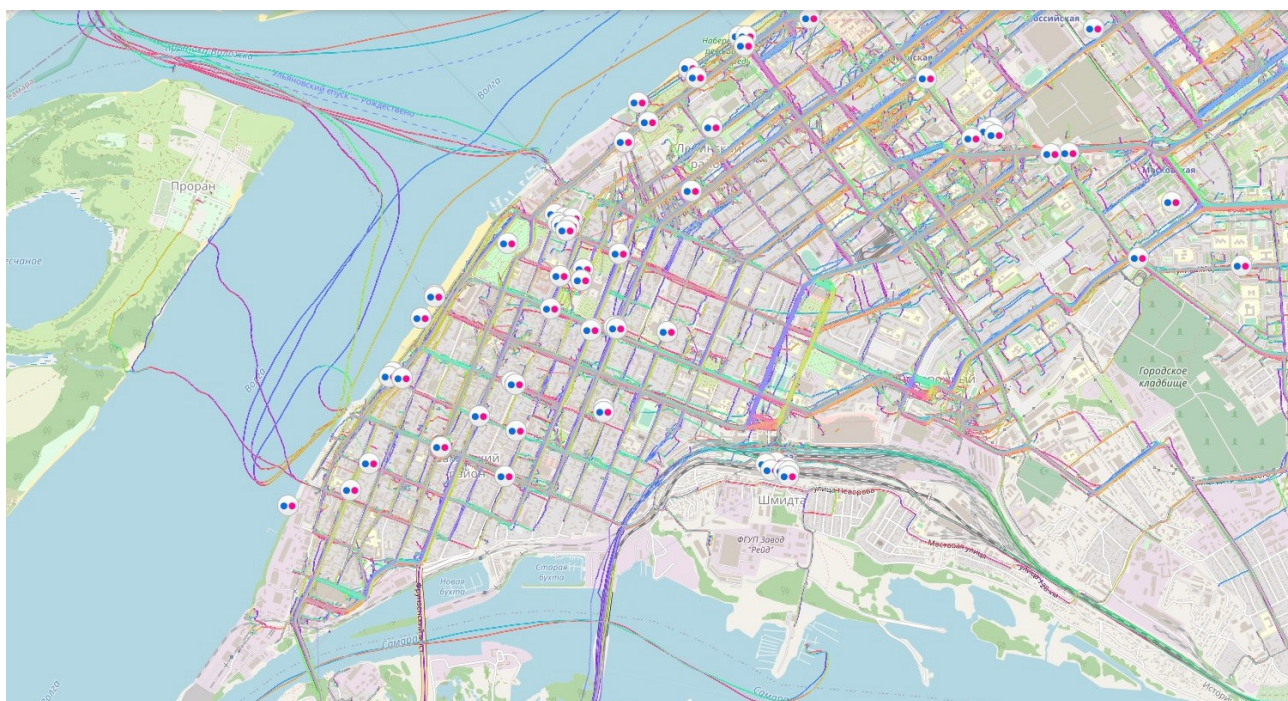


Рис. 1. Карты активности городских перемещений в г. Самара (Strava Global Heatmap [Электронный ресурс] - режим доступа: <https://www.strava.com/heatmap#11.14/50.17198/53.26205/hot/all>; OpenStreetMap Россия [Электронный ресурс] - режим доступа: <https://openstreetmap.ru/#map=12/53.2009/50.1222&layer=MGFO>

капилляры, пропускают лишь небольшое количество пешеходов. Чтобы понять причины и характер такой дифференциации городских пространств, необходимо изучать не только объект исследования – городскую среду (то, что мы наблюдаем в ходе движения по городу), но и обратить внимание на субъект исследования – пешехода, местного жителя, туриста, его психологию, характер и прочие свойства.

Традиционно посещаемость исторического центра города выше. Он обладает туристической привлекательностью, насыщен множеством функций обслуживающего и культурно-развлекательного характера, открытыми пространствами для свободного времяпрепровождения и досуга. Исторические артефакты, неширокие улицы, соразмерная человеку застройка стабильно привлекают внимание изучающего городские пространства. Если взять самые интересные диковинные артефакты и расположить их в пустом пространстве, например, в пустыне, то их ценность будет менее явной вне своего окружения.

Попробуем набросать перечень объектов и явлений, которые влияют на наше восприятие пространства исторического центра: функции, существующие и утраченные, сохранившая историческая застройка и структура кварталов и улиц, люди, живущие и работающие здесь, запахи, грязь и чистота улиц, время суток и многое другое [4]. Возможно ли структурировать это широкое поле, выделить в нем на основе определенных признаков группы факторов, попытаться определить взаимосвязи между объектами и субъектами восприятия, выявить междисциплинарные предметности исследования? Возможно ли выделить определенные чувственно-пространственные взаимосвязи, чтобы на основе их каркаса создать феноменологический каркас восприятия исторического центра города?

Для создания такого каркаса психогеография предлагает использовать метод дрейфа. Дрейф – это «практика обнаружения атмосфер, прокладки новых маршрутов по воле чувств и желаний дрейфующих, а также фиксации этих маршрутов в новой картографии» пространства города [5].

Город с точки зрения психогеографии – это не структура улиц или площадей, раз и навсегда заданная картой, а динамичная и гибкая структура отдельных районов, каждый из которых наполнен своей атмосферой. С одной стороны, границы в этой интерпретации субъективны, зависят от особенностей индивидуального восприятия и не привязаны к территориальным различиям. При этом психогеографическая карта учитывает и географические границы, и стечение обстоятельств посещения места, что в свою очередь создает множественность построения сценариев восприятия городских пространств.

Мы предприняли попытку исследовать структуру восприятия городского пространства центральной части Самары. Выбор территории обследования был

обусловлен следующими параметрами: соразмерность застройки, ее разнообразие (по этажности, стилю, материалам, времени строительства), наличие открытых общественных пространств (городских площадей, скверов), возможность перемещения по территории исторического центра без использования автомобиля, что позволяет сохранить целостность восприятия пространства. В ходе исследования были выделены значимые факторы и критерии восприятия городского пространства:

- **целостность планировочной структуры.** Атмосферность городской среды ощущается погружением внутрь, зритель не может воспринимать атмосферу, не погружаясь в нее, находясь на удалении, извне, обзоре ее исключительно с одной точки зрения. Исследователь должен иметь возможность пешего доступа к окружающей его городской ткани. Погруженность в среду достигается доступом зрителя с разных точек зрения, с разного расстояния к объектам восприятия;
- **пространственный масштаб и плотность городской ткани.** Застройка средней и высокой плотности исторических центров городов насыщена объектами, объектами культурного наследия и средовой застройкой, выразительными архитектурными деталями, обладает богатым архитектурным языком и его значениями. Мы можем видеть отпечатки времени на натуральных материалах, расшифровывать символические значения в архитектурных деталях, чувствовать многообразие фактур на поверхностях – все это помогает создавать атмосферное восприятие городского пространства [6].

Масштаб городской ткани оказывает большое влияние на структуру восприятия городского пространства. Наиболее интересной средой для изучения является соразмерная исследователю среда [7]. Интересными в изучении становятся узкие криволинейные улочки, разнообразные перспективные видовые раскрытия, открывающиеся из них, наличие скрытых за другими объектами объектов архитектуры. Исторический центр Самары имеет регулярный характер планировки улиц и кварталов. Но исторически сложившаяся усадебная парцелляция городских кварталов на небольшие, практически закрытые со стороны красной линии застройки дворники, разделенные брандмауэрами, добавляет городскому пространству индивидуальности, многообразия, многослойности восприятия и разных ракурсов восприятия. Зачастую именно в глубине усадьбы находятся интересные объекты или культурные сообщества;

- **градостроительные разрывы.** К разрывам городской ткани могут приводить, как естественные (реки, овраги, склоны), так и искусственные барьеры (железные дороги, автомагистрали, эстакады и пр.). Речные артерии разделяют город на районы, характер застройки и атмосфера которых может

весьма отличаться. При этом речные берега выступают важной и очень привлекательной площадкой для восприятия городского пространства, на которой размещаются панорамные видовые связи и формируются речные панорамы застройки. Набережные, мосты, причалы и причальные стенки, благодаря интересным объектам благоустройства (подпорные стенки, объекты ландшафта, кованые ограды, фонари, уличные скульптуры) становятся весьма популярными в городской среде. Например, вдоль берега Волги исторически сформировалась парадная панорама города, которая является его визитной карточкой. Там же вдоль берега расположены четыре очереди бульвара вдоль набережной, которые являются местом отдыха горожан, а также площадкой для обзора завожских панорам правого берега реки. Речной транспорт позволяет своим пассажирам не просто видеть городские объекты, но и воспринимать динамично городскую среду, наблюдать неспешную смену городских панорам, проследить преемственность застройки, или наоборот, ощутить ее различия.

Железная дорога в структуре исторических территорий города имеет значение разрыва городской ткани, но также может формировать и уникальное восприятие индустриального городского ландшафта. Этому способствует то, что зачастую железнодорожное сообщение в центральных участках города имеет долгую историю, обрастает памятниками промышленной архитектуры, особым ландшафтом, достопримечательными местами, артефактами.

Исторически Самара получила свое начало на стрелке двух рек: Волги и Самары. Сейчас это место, в недавнем прошлом занятое промышленными объектами, находится в стагнации, как и вся береговая линия р. Самары, отрезанная от исторического центра градостроительным разрывом – железной дорогой. Но и стрелка, и берег реки Самары обладают значительным потенциалом для развития города.

Таким образом, с одной стороны, градостроительные разрывы мешают исследовать город – эти препятствия приходится преодолевать, иногда даже при помощи транспорта. Но при этом «пограничные» территории обладают большой привлекательностью для восприятия городской среды (смотровые площадки, индустриальные пейзажи, видовые связи с рекой, смена локации усадебной жилой застройки на складские и промышленные территории), а также градостроительным потенциалом для дальнейшего развития (пограничные участки вбирают в себя параметры своих «соседей», формируя новые значения, функции, ракурсы в структуре восприятия городской среды);

- **ориентиры и маяки.** Акценты и доминанты являются узловыми элементами структуры восприятия городского пространства. Именно они позволяют выстроить взаимосвязи, «считать» средовую информацию, нанести «открытое поле» на когнитивную

карту. Также, как и разрывы, ориентиры и маяки, обладая важным значением в структуре восприятия города, одновременно являются уникальной площадкой для получения нового пространственного впечатления: круговой, развернутой или неполной панорамы. Ориентиром может выступать природный холм, достопримечательное здание большой высоты, церковь, колокольня, на кровле или площадке которых устраиваются обзорные площадки; **точка обзора, ракурс и масштаб визуального восприятия.** Природный рельеф и организованные на нем смотровые площадки в структуре города позволяют создавать разнообразные видовые связи. Смена ракурса, угла обзора, масштаба обозреваемого фрагмента города, возможность изучения городского пространства не изнутри, а с высокой точки или уровня способствуют формированию новых значений восприятия [8].

Для исторической части Самары террасы высокого волжского берега являются уникальными площадками визуальной связи города и реки, поэтому виды, раскрывающиеся с этих волжских террас (более 10 панорамных раскрытий), стали предметом охраны исторического поселения. Например, предметом охраны видового раскрытия с террасы Пушкинского сквера является закрепленная в северном и западном направлениях панорамная композиционно-видовая связь террасы с застройкой Самарского Иверского женского монастыря, с промышленной архитектурой Жигулевского пивоваренного завода, с природными ландшафтами Жигулевских гор, пойменного Заволжья, акватории реки Волги. Ключевыми точками панорамного обзора Самары стали площадь Славы, Пушкинский сквер, верхняя площадка металлической лестницы на Ульяновском спуске, смотровые обзорные площадки, расположенные на верхних этажах зданий (здание железнодорожного вокзала, бизнес-центра «Волга Плаза», колокольня Иверского монастыря и пр.);

- **антропологические характеристики места.** Пространство исторического города привлекательно своей связанностью с историями жизни горожан, оно «очеловечено», наполнено множеством значений, связанных с проживанием людей на этой территории. Степень «очеловеченности» пространства весьма важна для его восприятия – насколько место посещается, многолюдно, какие люди становятся его жителями и гостями зачастую определяет его характер [9]. Местные жители, их соседства, их образ жизни, уличные торговцы, музыканты, художники, молодежные компании могут рассказать нам о городском общественном и жилом пространстве не меньше, чем морфологические параметры его архитектуры [10].

Существуют городские пространства, скрытые от массового посещения, расположенные вне популярных туристических маршрутов, доступные и освоенные небольшими группами горожан. Они могут

располагаться, например, внутри домовладений усадебной застройки, на периферийных участках исторического центра, в зонах градостроительных разрывов. Эта локация может придавать месту особые значения – организация неформальной деятельности небольших сообществ творческих горожан: художников, скульпторов, музыкантов. Примеры таких городских анклавов есть во многих городах, в том числе и в Самаре, где в закрытых дворовых пространствах художники создают арт-объекты. Подобные пространства оставляют большое впечатление и создают новые ментальные значения восприятия и маяки.

Городские пространства, практически полностью скрытые от горожан, – заброшенные руинированные объекты, подземные неиспользуемые строения, лишённые современного антропологического наполнения, становятся привлекательными объектами для городских исследований, позволяющих погрузиться в историю места, отстранившись от восприятия современных реалий.

- **природные объекты в городской среде.** Любой природный объект (залив или озеро, лесопарк или сквер) оказывает благоприятное воздействие на психику человека и участвует в формировании атмосферы городского пространства.

В достаточно урбанизированном историческом центре Самары удивительным образом сохранилась природная береговая линия реки Самары, сейчас преимущественно находящаяся в деградированном состоянии. Через реку перекинута череда мостов, вдоль береговой линии идет полоса зеленых насаждений, присутствуют небольшие песчаные пляжи, также есть две бухты со стоянками яхт и катеров. Здесь формируется особая атмосфера восприятия городского пространства – неблагоустроенного природно-городского ландшафта вне времени, вне официальных регуляторов и стройных градостроительных концепций, стихийно осваиваемого, местами заброшенного и деградированного, но полного событий.

Объекты ландшафта в историческом городе могут быть созданы человеком – городской сквер, пешеходная площадь, парк, бульвар. Они обладают иной атмосферой – парадный, благоустроенный, качественно озелененный «зеленый оазис» в структуре застроенных территорий, притягивающий к себе посетителей для тихого отдыха в бурном ритме города.

- **временной фактор восприятия.** Время – важнейшая категория восприятия. Течение времени, память места, преемственность поколений, смена исторических эпох и периодов городского развития, смена времен года и даже времени суток – эти временные категории становятся неотъемлемой частью восприятия городской среды [11]. В условиях умеренного климата осенний пейзаж, снежное убранство города, летние зеленые и цветущие открытые городские пространства создают разные эмоции и атмосферы и формируют разные воспринимаю-

щие структуры. Прогулка по ночному городу, например, выстраивает свой сценарий восприятия городского пространства, да и характер перемещений зависит от времени года. Летний сезон располагает к длительному комфортному нахождению на улице, в это время большой популярностью пользуются фестивали и прогулки на открытом воздухе. В зимний период времени большую роль играет убранство городской среды к новогодним праздникам: устройство праздничного антуража, тематических детских зон, зимних развлечений, катков, горок, световых инсталляций создают особую атмосферу зимнего праздника в городе.

- **комфортность перемещения.** Для изучения структуры восприятия городского пространства более всего подходит пешая прогулка, без использования автомобиля и общественного транспорта. Сегодня популярным становится способ передвижения по городу с использованием электрических индивидуальных средств передвижения. Они способствуют более быстрому передвижению и помогают охватить большую территорию для изучения, но при этом исследователем, из-за передвижения на большой скорости могут теряться из вида и упускаться из восприятия детали, интересные объекты, уникальные атмосферы и точки притяжения. Поэтому электротранспорт может выступать эффективным видом транспорта в пешеходном городе, но не станет основным средством перемещения при восприятии города и выстраивании его феноменологического каркаса. Повсеместное использование личного автомобиля мешает развитию пешеходного города и его восприятию. Автомобиль нуждается в приспособлении городской среды под свое использование: расширение проезжих частей, устройство парковок и автостоянок, стоящие вдоль застройки на парковке автомобили мешают воспринимать городские пространства.

В результате, чем более удобным для прогулок может становиться город, тем более сложной и многослойной будет формироваться структура его восприятия.

Подводя итог, необходимо отметить, что, так как все современные способы осмысления городского пространства являются междисциплинарными (на стыке городского планирования, архитектуры, градостроительства, психологии, географии, антропологии, социологии, экономики, культурологии, статистики), не существует единого и универсального метода выявления городских структур и особенностей их восприятия. Но исследования показывают, что жители городского центра видят его более цельно, детально, в их образе все элементы пространственной структуры равнозначны, а с периферии центр видится более размытым, фрагментарным, отдельные улицы в его образе перевешивают значимость всей средовой ткани центра в целом [12]. Поэтому развернутое исследование географических особенностей, урбанистического

сценария, градостроительных параметров, социокультурных значений места, психологических и сценарных параметров восприятия городской среды - это путь к пониманию образа города.

Библиографический список

1. Раппапорт, А.Г. К пониманию архитектурной формы. [Текст]: дис. ...докт. искусствоведения, представленная в форме научного доклада 18.00.01 / А.Г. Раппапорт; МАРХИ. - М., 2000.
2. Линч К. Образ города. Перевод с английского: Глазычев В.Л.; ред. Иконников А.В. Стройиздат. Москва. 1982.
3. Крашенинников А.В. Когнитивная урбанистика: архетипы и прототипы городской среды. Московский архитектурный институт. Москва, 2020. сер. Архитектура и строительство.
4. Психогеография: путешествие одной исследовательской оптики. [Электронный ресурс]. -- Режим доступа: <https://gorod.hse.ru/sourban/news/403673455.html> / (дата обращения: 18.12.2020).
5. Психогеография / Ги Дебор. — М.: Ад Маргинем Пресс, 2017. —112 с.
6. Глазычев В. Л. Социально-эстетическая интерпретация городской среды. М., «Наука», 1984, с. 124, 132.
7. Психогеография – занятие коллективное. [Электронный ресурс]. -- Режим доступа: https://www.nlobooks.ru/magazines/neprikosnovennyu_zapas/82_nz_2_2012/article/18684/ / (дата обращения: 9.12.2020).
8. Крашенинников А.В. Сценарное проектирование городской среды // Архитектура и современные информационные технологии. 2017. № 4 (41). С. 242-256.
9. Среда обитания / Колин Эллард. – М.: Альпина Паблишер, 2016. – 180 с.
10. Почему гулять по городу без цели — это полезно. [Электронный ресурс]. -- Режим доступа: <https://zeh.media/znaniye/filosofiya/7468219-kak-nauchitsya-puteshestvovat-po-khorosho-znakomomu/> / (дата обращения: 21.12.2020).
11. Дуцев М.В. Архитектурная концепция времени / в сборнике: Вопросы теории архитектуры: Архитектура в диалоге с человеком. НИИ теории и истории архитектуры и градостроительства, редакционная коллегия: И.А. Добрицына, И.А. Бондаренко, А.Ю. Казарян, В.В. Карпов, Н.А. Коновалова, Ш.М. Шукуров. Москва, 2013. С. 409-422.

12. Каганов Г.З. Пространственные образы городской среды. «Труды ВНИИТЭ. Техн. эстет.», вып. 40, 1983, с. 7-22.

References

1. Rappaport, A.G. Understanding the architectural form. [Text]: dis. ... doct. art history, presented in the form of a scientific report 18.00.01 / A.G. Rappaport; MARCHI. - M., 2000.
2. Lynch K. The image of the city. Translated from English: V.L. Glazychyev; ed. A.V. Ikonnikov. Stroyizdat. Moscow. 1982.
3. Krasheninnikov A.V. Cognitive Urban Studies: Archetypes and Prototypes of the Urban Environment. Moscow Architectural Institute. Moscow, 2020. Ser. Architecture and construction.
4. Psychogeography: the journey of one research optician. [Electronic resource]. -- Access mode: <https://gorod.hse.ru/sourban/news/403673455.html> / (date of access: 18.12.2020).
5. Psychogeography / Guy Debord. - M.: Ad Marginem Press, 2017. - 112 p.
6. Glazychyev VL Socio-aesthetic interpretation of the urban environment. M., "Science", 1984, p. 124, 132.
7. Psychogeography is a collective activity. [Electronic resource]. -- Access mode: https://www.nlobooks.ru/magazines/neprikosnovennyu_zapas/82_nz_2_2012/article/18684/ / (date of access: 9.12.2020).
8. Krasheninnikov A.V. Scenario design of the urban environment // Architecture and modern information technologies. 2017. No. 4 (41). S. 242-256.
9. Habitat / Colin Ellard. - M.: Alpina Publisher, 2016. -- 180 p.
10. Why is it useful to walk around the city without a goal? [Electronic resource]. -- Access mode: <https://zeh.media/znaniye/filosofiya/7468219-kak-nauchitsya-puteshestvovat-po-khorosho-znakomomu/> / (date of access: 21.12.2020).
11. Dutsev M.V. The architectural concept of time / in the collection: Questions of the theory of architecture: Architecture in dialogue with a person. Research Institute of Theory and History of Architecture and Urban Planning, editorial board: I.A. Dobritsyna, I.A. Bondarenko, A. Yu. Kazaryan, V.V. Karpov, N.A. Konovalova, Sh.M. Shukurov. Moscow, 2013. S. 409-422.
12. Kaganov G.Z. Spatial images of the urban environment. "Proceedings of VNIITE. Tech. est.", no. 40, 1983, p. 7-22.

3

31–53

ЧЕЛОВЕК И ГОРОД
THE CITY & PEOPLE

Гельфонд Анна Лазаревна

Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет

Gelfond Anna

Nizhny Novgorod State University of Architecture and Civil Engineering

ЗАБРОШЕННЫЕ ОБЪЕКТЫ. ОТ УТОПИИ К РЕАЛЬНОСТИ: КРИТЕРИИ ЖИЗНЕСПОСОБНОСТИ

ABANDONED OBJECTS. FROM UTOPIA TO REALITY: VIABILITY CRITERIA

В статье рассматривается изменение архитектурной типологии заброшенных объектов в течение времени. Анализируется влияние времени на их градостроительное положение и типологические составляющие – функцию, конструкцию и форму. Заброшенный объект – сооружение, созданное человеком, но не используемое ныне. Они прошли свой путь «от реальности к утопии». Делается попытка разгадать, почему так произошло и возможен ли обратный путь – «от утопии к реальности». В заключение вводятся понятия общие и средовые критерии оценки жизнеспособности заброшенных объектов, и на их основе формулируется понятие архитектурно-типологический потенциал сооружения.

The article discusses the change in the architectural typology of abandoned objects over time. The influence of time on their town-planning position and typological components - function, design and form are analyzed. Abandoned object - a structure created by man, but not in use today. They went their way "from reality to utopia." An attempt is made to figure out why this happened and whether the return path is possible - "from utopia to reality". In conclusion, the concepts of general and environmental criteria for assessing the viability of abandoned objects are introduced, and on their basis the concept of the architectural and typological potential of a structure is formulated.

Ключевые слова: утопия, реальность, заброшенный объект, жизненный потенциал

Keywords: utopia, reality, abandoned object, life potential

Введение

Неоспоримый тезис «без прошлого нет будущего» раскрывается в архитектурной науке в ряде актуальных теоретических и практических аспектов, прежде всего связанных с архитектурным наследием и природными характеристиками того или иного места. Это проявляется в следующих аспектах:

- во-первых, необходимость разработки методов научного подхода к пониманию взаимосвязи между экологией и урбанизмом;
- во-вторых, повышенное внимание к принципам организации открытых общественных пространств в теории и практике архитектурного проектирования;
- в необходимости разработки дифференцированных подходов к ландшафтно-градостроительному планированию в исторических центрах городов и населенных пунктов, на неподходящих по рельефу территориях – оврагах, в периферийных районах;
- финал, переход от концепции «архитектурной среды» к «культурному ландшафту», где изначально связаны природные и антропогенные принципы [1].

Изучая эволюцию общественных пространств исторических поселений, я выдвинул гипотезу, что она основана на реальном и потенциальном взаимодействии

Истории, Природы и Общества. И это зависело от типа их отношений с Человеком. Я предлагаю рассмотреть эту эволюцию как абстрактную модель.

В этой статье мы обращаемся не только к подходам к работе с наследием, но и к отдельной, пока еще малоизученной теме – проблеме заброшенных объектов. В последнее время это стало особенно актуальным.

Период пандемии и стремление к самоизоляции подвигли горожан на инстинктивный поиск неиспользуемых мест, пустынных маршрутов, которые дали бы возможность уединенно проводить время не только дома, но и на открытом воздухе. Такой процесс определил актуальность научного интереса к выявлению оставленных человеком мест и сооружений. Причем, они могли быть не востребованы адресатом «еще при жизни», или покинуты в период строительства на стадии реализации.

О том факте, что проблема назрела и требует определения научных подходов свидетельствует и проводимый осенью 2020 года конкурс «Architecture of the Abandoned» на лучшую идею превращения заброшенных объектов в нестандартное и функциональное жилье [2]. В отдельных публикациях ученые обращались к анализу данной темы. Так, Е.Р. Возняк видит причины возникновения заброшенных объектов в следующих



Рис. 1. Здания бывшего завода И.С. Колчина – У.С. Курбатова (milutkin.livejournal.com)

позициях: изменение структуры расселения, экономические и политические кризисы, военные и техногенные катастрофы, трансформация функциональных потребностей и образа жизни общества. Рассматривая отрицательные и притягательные стороны заброшенных объектов для туристов и представителей культуры андеграунда, предлагает пути решения проблемы [3]. Особенности развития парадигмы «Город – Природа» раскрываются в научных работах А. Ворониной [4].

Попытаемся проанализировать, какими факторами продиктована данная ситуация и возможно ли возрождение заброшенных объектов. Рассмотрим этот процесс на основе анализа их градостроительного положения – места – и типологических составляющих – функции, конструкции и формы. В полной мере осознавая, что это компоненты одной системы, которые работают только в комплексе, тем не менее, предпримем попытку их разделения как условия эксперимента.

- *Место и время.* Градостроительное положение объекта анализируется в пространственно-временном аспекте, включая коммуникации, а также природные и антропогенные риски.
- *Функция и время.* Анализируются родовая и актуальная функции, механизм трансформации функций.
- *Конструкция и время.* Анализируются масштаб сооружений, усталость конструкций, проблемы долговечности.
- *Форма и время.* Анализируются пустующие объекты, подобные полотнам Джорджо де Кирико, Карло Карра, Хосе Мануэля Баллестера.

- *Объекты культурного наследия и время.* Анализируется приспособление статусных объектов, стоящих на государственной охране, для современного использования.
- *Событийность и связанная с ней проблема адресности архитектурного объекта.*
- *Потенциальные пространственные каркасы, историко-культурные ареалы.* Рассматривается авторская идея формирования потенциальных пространственных каркасов исторических поселений.

Все обозначенные выше аспекты являются крайне важными для города будущего. Города будущего предполагают прежде всего неразрывную взаимосвязь природных, историко-культурных (антропогенных) и социально-экономических составляющих в своем развитии, поэтому отдельное внимание уделяется в статье этому аспекту, который логично раскрывается на примере заброшенных архитектурных сооружений.

Место и время

Территория комплекса судостроительного завода И.С. Колчина – У.С. Курбатова по ул. Красная Слобода (рис. 1) находится в историческом центре Нижнего Новгорода между двумя значимыми транспортными коммуникациями Казанским съездом и Нижневолжской набережной. С одной стороны – берег Волги, с другой Крутой склон с ОКН Александровский сад. Казалось бы, территория с высоким историко-культурным и природным потенциалом, но она имеет депрессивный вид. Состояние зданий и коммуникаций



Рис. 2. Дом отдыха «Лесной курорт» (фото автора)

неудовлетворительное. Строительство «механического заведения с судостроительной верфью» началось в 1857 году. Несколько объектов комплекса является ОКН: здание правления, в котором был организован первый марксистский кружок в Нижнем Новгороде; общежитие для рабочих; два служебных здания. С марта 2020 года выполняется проект их реставрации. Прекрасное природное окружение – близость реки, крутой склон Дятловых гор с красивыми деревьями, с одной стороны, и наличие транспортных коммуникаций, – с другой, не обеспечивают событийности этого места. Оно заброшено. Почему? Загадка не разгадана.

После исторического центра Нижнего Новгорода обратимся к достаточно удаленному району Нижегородской области. В заброшенном, или почти полностью заброшенном состоянии находится дом отдыха «Лесной курорт» (рис. 2), который расположен в одном из северных районов Нижегородской области – Краснобаковском – в живописном сосновом бору на берегу Ветлуги, точнее, старицы Ветлуги. Во времена правления Петра Первого на месте дома отдыха располагалась «Баковская корабельная дача». Раньше река была судоходной, добирались до дома отдыха от станции также и водным путем по Ветлуге на лодках, пароме

или барже. Это одна из старейших здравниц Нижегородской области, курорт был открыт в мае 1935 года Союзом рабочих автомобильной промышленности, включал деревянный административный корпус, деревянные жилые корпуса, эстраду с танцевальной площадкой.

В годы Великой Отечественной войны в доме отдыха располагался международный детский интернат Исполнительного Комитета Коммунистического Интернационала. «Лесной курорт» стал домом для детей немецких, венгерских, румынских, финских, австрийских, японских антифашистов, домом для русских, американцев, англичан. Всех накормили, всех спасли, никого не обидели. Нет прекраснее места на земле, чем «Лесной курорт». В 1944 году детский интернат был расформирован.

В начале 1950-х гг. были построены столовая на 200 чел., клуб (летний кинотеатр) и лодочная станция. В 1967–1968 гг. Проектное управление ГАЗ по заказу Горьковского «Союзкурорта» разрабатывало генеральный план, согласно которому предполагалось строительство четырех новых спальных корпусов, летней эстрады и снос четырех существующих корпусов. В это же время была выполнена привязка типового проекта спального корпуса на 262 места, который был введен

в строй в 1972 году, построены также жилой дом для сотрудников, очистные и инженерные сооружения. В 1986 году был разработан проект спального корпуса на 256 мест, реализация которого была остановлена.

Симметричный Т-образный в плане объем столовой имеет развитую композицию: два взаимно перпендикулярных разновысоких объема перекрыты высокими двускатными кровлями «на четыре лица» и дополнены боковыми галереями и портиком главного входа по продольной оси. В этом же стиле – деревянного неоклассицизма начала 1950-х гг. – построен клуб – летний кинотеатр с открытой галереей. Боковые портики увенчаны треугольными фронтонами с полуциркульными вырезами. Третий объект этого же стиля и периода – лодочная станция – открытое сооружение – воздушная беседка на берегу. Три центральных арки обозначают главный вход в виде широкой лестницы, по которой центральная аллея выходит к реке.

Проанализировав историю развития, эволюцию и современное состояние дома отдыха, приходим к выводу, что, несмотря на несоответствие условий в целом современным требованиям проживания, место обладает высоким градостроительным потенциалом, т.к. это:

- место с живописной целительной природой;
- место с богатой историей;
- место лишено общественной жизни: необходима модернизация дома отдыха, включающая комплексный предпроектный анализ, историко-культурную и инженерную экспертизу существующих объектов, и строительство новых корпусов на основе современных архитектурной, конструктивной и инженерной концепций.

На этом примере мы обратились к актуальной проблеме ревитализации недействующих учреждений отдыха, которую можно наблюдать, к сожалению, повсеместно и которая требует решения в свете возрождения интереса к внутреннему туризму. Зброшенные места подобны работам Хосе Мануэля Баллестера – картинам, из которых убрали людей, но вместе с людьми убрали и саму картину – жизнь. Как палимпсест они проступают сквозь новый рисунок, нанесенный неуловимым временем. Загадка не разгадана.

Функция и время

Время оказывает влияние на все факторы, формирующие архитектурную типологию здания: функциональное назначение, планировочную структуру, композицию и художественный образ. «Вторгаясь» в целостное сооружение, оно диктует новые требования, и на первый план при этом, всегда выступает функция. Она является наиболее восприимчивой и подвижной составляющей любого типа здания. Именно функция в какой-то момент способна продиктовать любую форму, равно как и подчиниться

любой форме. Сооружение, желая уцелеть под воздействием новых требований времени, открывает в себе внутренние резервы, функциональный потенциал (Лежава И.Г.), подобно тому, как человек мобилизует в трудный момент всю свою гибкость. Во время приспособления объекта для современного использования на передний план выступает одна из сопутствующих или несколько сопутствующих функций, а доминирующая функция временно отступает, скрывается, становится латентной.

В этой связи приспособить для современного использования проще то, что изначально включало элемент многофункциональности, универсальности, способности к трансформации, конструктивной гибкости, обладало универсальными и специальными внутренними и внешними коммуникациями, а также опережало время технологически и экологически.

В качестве иллюстрации тезиса об особой роли в этом процессе внутренних горизонтальных и вертикальных коммуникаций представляет интерес судьба крупных административных советских зданий 1970-х годов. Здания НИИ, проектных организаций, управлений, являющиеся определенным символом города периода «развитого социализма», в целом ряде случаев оказались в 1990-е годы лишены своей изначальной, первичной функции. Наступил период забвения, «простаивания», который грозил, казалось бы, завершиться полной гибелью объекта. Однако сооруженные со строгим учетом строительных норм и правил, в том числе, противопожарных, эти здания оказались способными позитивно отреагировать на смену организационной парадигмы и уцелеть.

Обращаясь к теме событийности и связанной с ней темой адресата архитектурного объекта, необходимо отметить следующее.

Термин «адресат архитектуры» был введен ранее (2002 г.) автором настоящей статьи в диссертации на соискание ученой степени доктора архитектуры по аналогии с «адресатом творчества» [5]. С того времени с разных сторон эта тема неоднократно анализировалась в авторских публикациях. Автор неоднократно подчеркивает, что архитектурное произведение по своей природе переживает и архитектора, и заказчика и редко сохраняет первоначальную родовую функцию, конструкцию и форму. В авторской схеме смены адресатов архитектуры, центральное положение отводится функциональному потенциалу места. В трех временных измерениях — вчера, сегодня и завтра — рассматриваются две системы адресатов архитектуры — реальный и потенциальный. Термин «функциональный потенциал места», под которым предлагается понимать диапазон потенциальных возможностей территории при смене функций, вводится по аналогии с понятием «функциональный потенциал здания и сооружения». Особое внимание с этой точки зрения должно уделяться событийности как наполнению заброшенного объекта актуальными, возможно, временными функциями.



Рис. 3. Таллин. Горхолл – бывший Дворец культуры и спорта (арх. Р. Карп, Р. Алтмяэ, 1980, fofoi.ru, 2015) и Национальная библиотека Эстонии (арх. Р. Карп, 1984-1992, *Eesti Rahvusraamatukogu*)

Конструкция и время

Самый загадочный объект в Таллине – Горхолл, построенный как Дворец культуры и спорта в 1980 г. к Олимпийским играм на берегу Финского залива (арх. Р. Карп, Р. Алтмяэ). А.В. Иконников писал об идее архитекторов: «Связывая город и море, они стремились сделать здание ненавязчивым визуально. По их идее, оно должно было быть не преградой, но мостом, открывающим путь к морю... Идея «моста» определила осевую структуру объема и его периметральный силуэт, напоминающий пирамиды-платформы культуры майя в Центральной Америке» (Иконников 2003: 433). В этой цитате словно предсказана постсоветская судьба заброшенного объекта. Огромный и пустой, словно метафизические картины Карло Карра и Джорджо де Кирико, Горхолл притягивает к себе внимание, обозначая неуместный для небольшого европейского города «имперский» размах. Крупный масштаб выступает одной из причин не востребованности.

С этой позиции, интересным является тот факт, что другой очень крупный объект этого периода в Таллине живет и имеет множество адресатов. Это здание Национальной библиотеки Эстонии (арх. Р. Карп, 1984–1992 гг.), которое называют последним памятником советской архитектуры, т.к. реализация была закончена уже после распада СССР в период становления в Эстонии независимого государства. Крупномасштабный объект включает помимо помещений библиотечного назначения выставочные пространства, театральные и конференц-залы. Вероятно, именно многофункциональность наряду с актуальной доминирующей функцией библиотеки обеспечивает постоянное присутствие здесь людей [6].

Отдельная проблема – проблема долгостроя. Оставленные еще на стадии строительства здания и сооружения затем сложно возвращаются к жизни. Естественное старение и усталость конструкций, нарушение температурно-влажностного режима в результате долгого стояния без отопления приводят к тому, что эти объекты иногда превращаются в руины. Экспертиза несущих

и ограждающих конструкций показывает порой их аварийное состояние, возникшее в период забвения, и как следствие этого – отсутствие конструктивного потенциала.

Форма и время

Западные ворота Белграда Башня GENEX (арх. Михайло Митрович, 1980) – высотное 35-этажное здание $h = 119$ м. Оно расположено на въезде в город в районе Новый Белград. Объемная композиция – гигантская арка из двух разновысоких башен, соединенных двух-



Рис. 4. Белград. Башня GENEX (autotravel.ru, 2020)

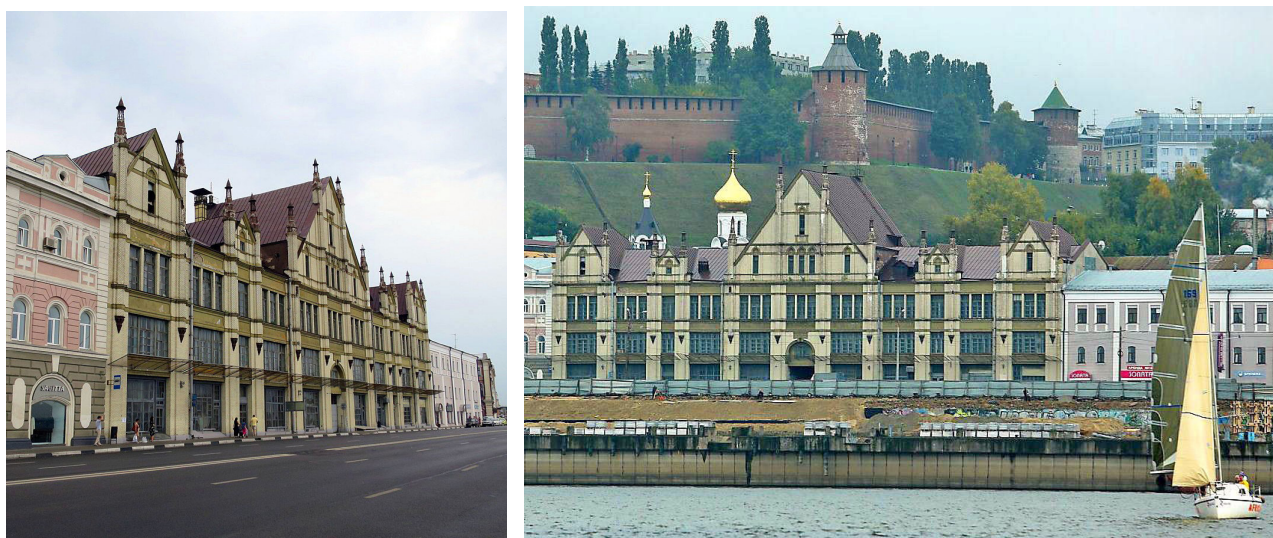


Рис. 5. Нижний Новгород, арх. Ф.О. Шехтель: торговый дом (1911-1914) С.М. Рукавишникова
(фото автора и Евгения Алексеева, stnmedia.ru, 2018)

этажным мостом, с вращающимся панорамным рестораном на вершине. Одна из башен – деловой центр компании GENEX, вторая, более высокая, является жилой. В жилом доме два подъезда с полукруглыми в плане лестницами. В настоящее время офисный центр почти полностью пустует, ресторан закрыт. Компания GENEX – ранее масштабный холдинг с различными направлениями деятельности – авиаперевозки, туристический бизнес, внешняя торговля – практически прекратил свое существование. В этой связи вызывает опасение судьба здания, являющего собой двухпорную арку – цельную неразрывную форму и конструкцию.

Теоретики архитектуры неоднократно обращались к анализу отношений архитектурной формы и функции сооружения. Так, И.Г. Лежава отмечал, что «в архитектурной форме неразрывно соединено пространственное, образное и функциональное начало» и что «любая форма обладает определенным функциональным потенциалом, расширяющим спектр ее предназначения». Он писал: «Функциональный потенциал – обобщающий термин, заключающий в себе разветвленную иерархию многозначных понятий... Адаптационные возможности, вероятно, одна из основ, на которых развивается взаимодействие архитектурной формы и функции» (Лежава 1988: 38).

Обратим внимание на слово «взаимодействие». Логично предположить, что сооружение обладает не только функциональным, но и композиционно-художественным потенциалом, который заявляет о себе наиболее громко, когда речь идет об эстетически значимых произведениях архитектуры.

Приспособление объектов культурного наследия для современного использования

Тема приспособления объектов культурного наследия (ОКН) для современного использования в течение

целого ряда лет является одной из наиболее частых проектных задач, социальным заказом. Объекты находятся в разном состоянии, которое фиксирует первичная учетная документация. Важный аспект проблемы – то, что приспособляемые под новые функции ОКН подлежат государственной охране в целях предотвращения их повреждения, разрушения или уничтожения, изменения облика и интерьера, нарушения установленного порядка их использования. Это накладывает определенные регламенты при работе как с местом расположения – территория памятника, границы охранных зон и зон регулирования застройки, так и с самим объектом – учет предмета охраны.

В канун 800-летия Нижнего Новгорода, которое состоится в 2021 г., обратимся к ОКН федерального значения – комплексу банка С.М. Рукавишникова, архитектор Ф.О. Шехтель. Комплекс состоит из двух самостоятельных корпусов – банка (1908–1910 гг.), обращенного главным фасадом на ул. Рождественская, – нижегородский Сити XIX – начала XX вв., и торгового дома (1911-1914 гг.) (рис. 5), обращенного главным фасадом на Нижневолжскую набережную. Торговый дом С.М. Рукавишникова – произведение позднего модерна – играет важную роль в речной панораме города, прекрасно воспринимается с Волги, своим крупным масштабом и высокими кровлями, напоминающими готику, формирует выраженный силуэт и запоминающийся образ. Является акцентным объектом для Нижневолжской набережной, которая в настоящее время полностью благоустроена.

Кроме градостроительного и композиционно-художественного объект обладает также высоким функциональным и конструктивным потенциалом. Крупные нерасчлененные зальные пространства, гибкая каркасная конструктивная схема – те качества архитектурного объекта, которые дают возможности для его приспособления под новые функции с целью создания

здесь значимого общественного пространства. Назначение здания изменилось вскоре после постройки: в связи с начавшейся первой мировой войной в 1915 г. в нем разместилась эвакуированная швейная мастерская, и можно сказать, что с тех пор здесь располагались предприятия легкой и швейной промышленности. Так, долгое время здесь располагалась швейная фабрика «Маяк», которая съехала отсюда в 2015 г.

В 2018 г. специалистами ННГАСУ методом неразрушающего контроля были проведены исследования строительных конструкций сооружения. Исследования показали, что имеющиеся повреждения, а именно трещины и разрушения отдельных элементов, в том числе отделочных слоев, в основном являются следствием нарушения параметров микроклимата внутри помещений. Здание долгое время не отапливалось, что привело к промораживанию строительных конструкций и активизировало процессы разрушения. Локальные протечки и замачивания грунтового основания повлияли на сохранность ОКН. Фасады требуют ремонтно-восстановительных работ. При этом здание сохранилось достаточно неплохо.

Наряду с инженерными обследованиями на кафедре архитектурного проектирования в ходе курсового проектирования было выполнено проектное предложение по приспособлению Торгового дома Рукавишниковых под Центр индустриальных инициатив. Была намечена общая концепция приспособления и конкретное назначение помещений в зависимости от их композиционно-художественного и планировочного решения, от вертикальных и горизонтальных коммуникаций.

Историко-культурные ареалы, потенциальные пространственные каркасы

Характерным является тот факт, что исторические здания, приспособленные под новые функции, как правило, широко востребованы. Хотя их статические показатели, связанные с конкретным объемно-планировочным решением, уступают вновь запроектированному объекту с заданной первоначальной функцией. Однако динамические показатели, связанные с качеством архитектурной среды, диктуют повышенный спрос на такие объекты.

Для каждого исторически сложившегося города, или его центрального ядра, городская ткань выступает не совокупностью отдельных зданий, связанных каркасом пешеходных и транспортных коммуникаций, а единой архитектурной средой. С этой позиции, памятник архитектуры, включенный в реестр, не отдельный объект с конкретной функцией, конструкцией и формой, а некая «единица», несущая в себе исторический код места. Вокруг этих объектов неизбежно формируются коммуникации, связывающие их с другими подобными объектами. Постепенно эти коммуникации превращаются в транзитные общественные пространства. В результате, не будучи объединенными

непосредственными функциональными связями, эти сооружения завязываются в единую систему – пространственный каркас, историко-культурный ареал. Как показывает анализ, такая сеть позволяет выявить пространственные особенности исторического поселения, с одной стороны, и существенно повышает востребованность каждого здания или сооружения, включенного в нее, – с другой.

Анализируя контекстуальные подходы к проектированию, обратимся к пространству человека. Рабочее место. Комната. Квартира. Дом. Двор. Микрорайон. Город. Страна. Континент. Планета. Информационное пространство. Что же воспринимает человек из этого «набора», прежде всего? Инженерные и планировочные коммуникации дома и на работе: лифт, лестницу, коридор, тепло, свет, интернет. Дорогу на службу и домой: пешеходные или транспортные пути и благоустройство территорий между магистралями. Исходя из такой позиции, получается, что наряду с архитектурными объектами и помещениями горожанин востребует также пространственные связи между ними.

Представляется, что одна из причин заброшенности здания или сооружения – исключение его из цепочки объединенных драматургией движения по городу объектов, или из историко-культурного ареала. Возможный путь возвращения к наполнению жизнью – создание потенциальных пространственных каркасов, основанных на сценарном подходе к драматургии движения, трактовка таких маршрутов как чередования зон рецепции (архитектурный объект или памятник) и релаксации (коммуникации).

Эволюция общественных пространств исторического поселения складывается на основе реального и потенциального взаимодействия истории, природы и общества и определяется их отношениями с человеком – адресатом. «Потенциальный пространственный каркас исторического поселения формируется как интегральный на основе природно-экологического, историко-культурного, общественно-делового пространственных каркасов и отражает неповторимость полилога Природы, Истории и творчества людей. В зависимости от заданной «доминанты», диктующей конкретный тип ППК, он может быть музейно-выставочным, паломническим, туристическим, физкультурно-спортивным, этнографическим, etc.» (Гельфонд 2019: 13).

Архитектурно-типологический потенциал сооружения

Тема настоящей статьи задает необходимость определения критериев жизнеспособности заброшенных зданий и сооружений. Материалы проведенного анализа позволяют выдвинуть гипотезу, что жизнеспособность архитектурного объекта определяется его типологическим потенциалом.

Архитектурно-типологический потенциал складывается на основе градостроительного, функционального,

конструктивного и композиционно-художественного потенциала. Является не их суммой, а переходит в новое синтетическое качество под воздействием природных, историко-культурных и социально-экономических условий, с одной стороны, и средовых характеристик – доступности, безопасности, комфортности, безопасности, информативности, – с другой.

В соответствии с моделью эволюции общественных пространств (Гельфонд, 2013) потенциал развития исторических поселений включает в себя природные, исторические, социально-экономические, а также новые потенциальные возможности. Показательно, что с этими основаниями совпадают критерии обоснования выбора места организации общественных пространств, приводимые в документах конкурса «Формирование комфортной городской среды»¹:

- наличие потенциала пространственного расположения (природа);
- наличие культурно-исторической ценности (история);
- наличие социально-экономического потенциала (общество);
- наличие градостроительного потенциала.

Предлагаем трактовать эти требования как общие критерии оценки жизнеспособности заброшенных объектов. Кроме этого, считаем необходимым ввести средовые критерии. Для этого обратимся к критериям приспособления (адаптации) окружающей среды для маломобильных групп населения². Считаем такую позицию вполне уместной, т.к. объекты настоящей статьи – заброшенные сооружения – требуют исключения всевозможных рисков в случае их использования. К средовым критериям относятся:

- доступность места обслуживания, обеспечения беспрепятственного перемещения посетителей;
- безопасность путей движения, мест обслуживания и отдыха посетителей;
- комфортность среды пребывания и обслуживания посетителей;
- информативность – обеспечение своевременного получения полноценной и качественной информации.

Необходимо подчеркнуть, что эти группы требований работают только в комплексе, в синтетической взаимосвязи, при условии сбалансированности и соподчинения. Если одна из составляющих выпадает, система уже не работает, или работает по-другому.

Критерии оценки жизнеспособности заброшенных объектов

Предлагаем оценивать жизнеспособность заброшенных объектов и выявлять их архитектурно-типо-

логический потенциал для определения возможности ревитализации по таблицам 1 и 2. В них раскрываются проявления каждого из общих или средовых критериев с точки зрения каждой из типологических составляющих объекта. При этом выше уже было указано, что критерии работают только совместно.

Обсуждение

Ученые о концепции места

Данная методика является авторской: понятие архитектурно-типологический потенциал сооружения вводится впервые. Также впервые предлагается оценивать жизнеспособность объекта в неразрывной связи его типологических составляющих с общими и средовыми критериями их оценки.

При этом необходимо отметить, что в ряде работ ученые обращались к концепции места с точки зрения выявления его жизнеспособности.

В известной книге «Город-коллаж» Ф. Кёттера и К. Роу 1979 года Авторы, отвергая грандиозные утопические концепции «тотального планирования» и «тотального дизайна», предлагают вместо этого «город-коллаж», который может вместить целый ряд утопий в миниатюре [7]. В книге указывается на то, что город-музей возникает, когда «в утопию перестают верить, а от традиции отрешиваются». При этом авторы трактуют музей как как хранилище автономных самодостаточных экспонатов, не связанных между собой. Наша позиция, как было сказано выше, предсказывает возвращение жизнеспособности заброшенных объектов только в случае включения их в пространственные каркасы, историко-культурные ареалы [5].

С этой позиции, комплексный предпроектный анализ не случайно предлагается начинать именно с оценки градостроительного положения заброшенного объекта, места его расположения. Потому что неизбежно в результате анализа появятся и объекты, которые не могут быть возвращены к жизни. Подтвердим нашу позицию теоретическими посылами известных ученых. Понятие «не-место» ввел французский антрополог Марк Оже. Он писал: «если место может быть определено как создающее идентичность, формирующее связи и имеющее отношение к истории, то пространство, не определяемое ни через идентичность, ни через связи, ни через историю, является не-местом» [8]. То есть «не-место» – пространство, лишенное смысла.

Другая позиция касается ставшего в последнее время актуальным понятия «событийность». Выше мы остановились на теме адресности архитектурного объекта. Подчеркнем, что, полностью разделяя нашу позицию, ученые выявляют тему событийности как одну из определяющих с точки зрения жизнеспособности архитектурной среды города, допуская при этом разные ее проявления. «Принципы игры и игровое поведение активно развиваются, позволяя пользователю-реципиенту вступать в прямой диалог с местом

¹ Конкурс «Исторические поселения и малые города». <https://konkurs.gorodsreda.ru> Минстрой РФ, 2018.

² СП 136.13330.2012. Здания и сооружения. Общие положения проектирования с учетом доступности для маломобильных групп населения. Москва, 2012. Режим доступа: <http://www.norm-load.ru/PB/NORM/SP/138.htm>

Таблица 1

Общие критерии оценки жизнеспособности заброшенных объектов

КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ЖИЗНЕ- СПОСОБНОСТИ ЗАБРОШЕННЫХ ОБЪЕКТОВ	МЕСТО И ВРЕМЯ	ФУНКЦИЯ И ВРЕМЯ	КОНСТРУКЦИЯ И ВРЕМЯ	ФОРМА И ВРЕМЯ
Наличие потенциала пространственного расположения (ПРИРОДА)	природные условия – рельеф, акватории, раститель- ность	природные условия для организации бла- гоустройства и озеленения	природные условия для организации пешеходных и транспортных ком- муникаций	природные условия для организации визуальных взаимосвя- зей
Наличие культурно-и- сторической ценности (ИСТОРИЯ)	историческая «легенда», идентифи- цирующая место	исторически сложив- шееся функциональ- ное наполнение	исторические кон- структивные элементы	наличие ОКН или ценных объектов среды
Наличие социаль- но-экономического потенциала (ОБЩЕСТВО)	возможность присут- ствия людей	возможность времен- ного наполнения – организация выставок и фестивалей	возможность приспо- собления объектов для современного использования	возможность сохранения эстети- чески выразительной архитектурной среды
	↓	↓	↓	↓
Наличие архитектур- но-типологического потенциала	наличие градострои- тельного потенциала	наличие функцио- нального потенциала	наличие конструктив- ного потенциала	наличие композици- онно-художествен- ного потенциала

Таблица 2

Средовые критерии оценки жизнеспособности заброшенных объектов

КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ЖИЗНЕСПОСОБНО- СТИ ЗАБРОШЕННЫХ ОБЪЕКТОВ	МЕСТО И ВРЕМЯ	ФУНКЦИЯ И ВРЕМЯ	КОНСТРУКЦИЯ И ВРЕМЯ	ФОРМА И ВРЕМЯ
ДОСТУПНОСТЬ сохранились, частично утрачены, утрачены	доступность пешеход- ных и тран- спортных внешних коммуникаций	доступность гори- зонтальных и верти- кальных внутренних коммуникаций	доступность сохра- нившихся конструк- ций зданий и сооружений	доступность сохра- нившихся эстетиче- ски выразительных зданий
БЕЗОПАСНОСТЬ высокая, невысокая, низкая	безопасность посещения места без риска получения травм	безопасность использования зданий и сооружений	безопасность исполь- зования конструкций и инженерных комму- никаций	безопасность исполь- зования внутренних пространств
КОМФОРТНОСТЬ высокая, невысокая, низкая	комфортность использования инженерных и транспортных ком- муникаций	комфортность использования зданий и сооружений	комфортность исполь- зования вспомога- тельных помещений	комфортность использования вну- тренних пространств
ИНФОРМАТИВ- НОСТЬ высокая, невысокая, низкая	информативность (на- сыщенность содержа- нием) места	информативность (насыщенность со- держанием) зданий и сооружений	информативность (насыщенность со- держанием) навига- ция коммуникацион- ных пространств	информативность (насыщенность со- держанием) внутрен- них пространств
	↓	↓	↓	↓
АРХИТЕКТУРНО-ТИ- ПОЛОГИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ высокая, невысокая, низкая	возможность изме- няться на основе градостроительного потенциала	возможность изме- няться на основе функционального потенциала	возможность изме- няться на основе конструктивного потенциала	возможность изме- няться на основе композиционно- художественного потенциала

во всей совокупности его контекстов и функций. Все это определяет новые условия для творческой деятельности архитектора, художника, дизайнера в городском пространстве, которое приобретает черты целостного архитектурно-художественного выражения» [9].

Анализируя жизнеспособность архитектурного объекта, А. Шабага отмечал, что «уже приступая к работе над проектом, архитектор думает не о сиюминутной востребованности, а о многолетней жизнеспособности своего объекта, ибо «если пространство не меняется (точнее не воспринимается его создателями как меняющееся), то и время считается «застывшим». Таким образом, только изменение пространства (внешнее или внутреннее) дает субъекту точку отсчета времени» [10].

Витторио Греготти, который скончался весной 2020 г. в период пандемии, писал в своем манифесте об особой роли архитектуры: «Сражаться с природой или постигать ее, извлекать диалектические аспекты из ее единства, геометрически организовывать или, разбивая сад, делать из нее природу идеальную, улучшенную, космологическую модель, земной рай, природу, благосклонную к человеческому бытию, противостоящую природе дикой, или зеркало правды и доброты, заложенных в человеке, – это трактовки, которые всегда находили свои точные и определенные ответы в архитектуре» [11].

Согласно нашей гипотезе, обозначенные выше позиции находят свое отражение и при работе с заброшенными объектами.

В свою очередь предложенная нами авторская методика работы с заброшенными объектами может быть использована и при выполнении научно-проектной документации по сохранению объектов культурного наследия. Проследим ее внедрение на конкретном примере. Предлагаем в конце статьи рассмотреть пример сохранения конкретного ОКН как абстрактной пространственной модели взаимосвязи Природы, Истории и Общества.

Целостность рукотворного и природного

Обратимся к Нижнему Новгороду, который в 2021 г. отмечает свое 800-летие. Именно в последнее время здесь проявляется повышенный интерес к организации общественных пространств. Эта тема объединяет целый ряд концептуальных и проектных работ разного масштаба и уровня: это проекты редевелопмента городских территорий, приспособление для современного использования отдельных зданий и сооружений, а также – проекты благоустройства улиц, площадей, скверов. При этом границы проектирования подчас расширены на неосвоенные участки, примыкающие к этим территориям. Создан специальный центр «Среда-800», деятельность которого направлена на программу благоустройства. Актуальная задача объединила создание прогулочных маршрутов, как по традиционно эксплуатируемым и знакомым местам, так и по не используемым в настоящее время. Драматургия

беспрепятственного движения по городу, в частности, по его историческому центру – это тот потенциал, на котором строится возрождение мест и отдельных заброшенных объектов.

Одновременно выполняется капитальный ремонт ряда сооружений, в том числе, объектов культурного наследия и ценных объектов среды.

Объект культурного наследия регионального значения «Лестница от памятника В.П. Чкалову к реке Волге (Чкаловская)» в Нижнем Новгороде, (архитекторы Л.В. Руднев, В.О. Мунц, А.А. Яковлев (старший), 1943–1949 гг.) – мемориальный памятник победе в Сталинградской битве на Волге (рис. 6). Уникальность Нижнего Новгорода в том, что из-за богатого рельефа здесь есть верхняя и нижняя набережные, и монументальная лестница связывает их в единую систему, активно участвуя в формировании речной панорамы города – его главного фасада с реки. Одновременно вертикальная коммуникация и значимое общественное пространство, этот рукотворный памятник, воспринимается как неотъемлемая часть природного ландшафта. Словно о таком подходе писал Джордж де Кирико: «Архитектура дополняет природу. В этом состоял прогресс человеческого интеллекта в сфере метафизических открытий» [12].

Причем, это взаимосвязь может проявляться не только со знаком «плюс», но и таить в себе скрытые природно-антропогенные угрозы. Так, 8 сентября 2019 г. на участке верхней смотровой площадки лестницы произошло обрушение подпорной стенки, включая парапетную часть. Это потребовало проведения работ по сохранению объекта культурного наследия. В результате комплексных исследований, выполненных учеными ННГАСУ в составе научно-проектной документации (рук. И.С. Соболев, ГАП А.Л. Гельфонд, ГИП А.А. Шапошников), удалось выявить, что разрушение было вызвано природными и антропогенными факторами. Оползневые явления на склоне, вынос грунта, нарушение системы сбора и отвода атмосферных осадков и одновременно замачивание конструкций, разрушения по бетону и железобетону подпорной стенки и ее деформация, множественная коррозия рабочей арматуры, нарушение анкерных креплений в опорной зоне – неразрывно взаимосвязанные явления. Поэтому и проект реставрации памятника включал конструктивные решения по самой лестнице и по укреплению склона: замену несущих конструкций верхней смотровой площадки с устройством буронабивных свай с сохранением геометрии сооружения; противооползневые мероприятия, обеспечивающие его устойчивость и сохранность, организацию сбора и отвода атмосферных осадков снаружи и в пространстве под лестницей сооружения с восстановлением поврежденных элементов.

Каждый объект культурного наследия как часть целого включает в себя весь набор закономерных и особенных черт исторического поселения, природных и антропогенных, поэтому подчас и заброшенные



Рис. 6. Нижний Новгород. Лестница от памятника В.П. Чкалову к реке Волге (Чкаловская)
(арх. Л.В. Руднев, В.О. Муни, А.А. Яковлев (старший), 1943-1949). <https://admgor.nnov.ru/>

объекты выступают как природно-антропогенный гибрид, в котором присутствуют самобытные, неповторимые качества, воспринятые ими от окружения.

Заключение

В заключение выскажем ряд тезисов касательно возвращения заброшенных объектов к жизни, проследив их возможный путь «от утопии к реальности».

1. Оценивая жизнеспособность заброшенного объекта по предложенной выше методике (табл. 1, 2), в каждом случае можно выявить пути его дальнейшего развития.
2. Некоторые вопросы развития архитектурной среды городов, затронутые пандемией, стали актуальными ранее.
3. Это касается, в частности, темы создания рекреационных зон в городах. На это направлен национальный проект «Формирование комфортной городской среды». Пандемия только обострила значимость темы создания «тотальной» комфортной городской среды, в которой каждый сможет выбрать себе беспрепятственный маршрут, в том числе, в немногочисленных местах. В аспекте настоящей статьи представляется, что возможные преобразования в развитии городов в период после пандемии пойдут дальше по этому пути.
4. При этом в ареалы благоустройства будут включены, в том числе, и неудобья, «бросовые» терри-

тории – овражно-балочные, сложно доступные места. Сегодня пустующие, эти лакуны в городах – потенциальные маршруты нового освоения городского пространства.

5. Зброшенный объект, который возникает на маршруте такого следования, также несет важную информацию для понимания идентичности того или иного города.
6. В то же время городские пространства не смогут в полной мере обеспечить полноценный отдых современного горожанина. Поэтому другая сторона вопроса касается восстановления не функционирующих ныне загородных учреждений отдыха. Известно, что целый ряд рекреационных комплексов – баз отдыха, детских летних лагерей, санаториев, профилакториев, кемпингов, охотничьих и рыболовных баз – прекратил свою работу в середине 1990 – начале 2000 годов.
7. В этой связи необходимо включение программ реновации ныне недействующих, но обладающих потенциалом развития учреждений отдыха в стратегию развития регионов. Восстановление коммуникаций и инфраструктуры таких учреждений является, по нашему мнению, одной из первоочередных задач в период после пандемии.

Вернутся ли заброшенные объекты, ставшие утопиями, к реальности? Рискнем предположить, что да, и именно в безлюдные места и покинутые сооружения потянется человек после пандемии в поисках самоизоляции, и возможно, эти места оживут.

Библиографический список

1. Gelfond A.L. The evolution of architecture of public spaces of the historic center of Nizhny Novgorod. *International Journal of Applied Engineering Research*. 2016. Vol. 11. Number 3, 1728-1738
2. International Architectural Competition «Architecture of the Abandoned» / <https://www.architime.ru/activity/2020/competition080620big.htm>
3. Возняк Е.Р. Проблема заброшенных строений и объектов // *Современные проблемы истории и теории архитектуры: Материалы IV Всероссийской научно-практической конференции*. отв. ред. М. В. Золотарева. Издательство: СПбГАСУ (Санкт-Петербург), 2018, С. 40–45.
4. Воронина А.В. Нижний Новгород: к вопросу о парадигме "город – природа" в постиндустриальный период // *Приволжский научный журнал*, 2015, №3 (35), 172-177.
5. Гельфонд А.Л. Концепция формирования потенциальных пространственных каркасов исторических поселений // *Academia. Архитектура и строительство*, 2019, № 1, С. 12–20.
6. Gelfond A.L. 2020 Contemporary architecture of the Baltic capitals: the global in the identical, the identical in the global / *CAEST* 2019, 19 November 2019, Published online: 17 April 2020. *IOP Conf. Ser.: Mater. Sci. Eng.* 775
7. Koetter F and Rowe C 1979 *Collage City* / Hardcover Out of Print ISBN: 9780262180863 192 pp.
8. Оже М. Не-места. Введение в антропологию гипермодерна / «НЛО», 1992 — (Studia Urbanica) ISBN 978-5-4448-0862-7/ пер. с франц. А. Ю. Коннова. — М.: Новое литературное обозрение, 2017. — 136 с.
9. Dutsev M.V. 2018 Modern urban environment: consumption, game and art / *Series: Advances in Social Science, Education and Humanities Research: Science, Experience, Education*, 456–462.
10. Шабара А. Исторический субъект во времени и пространстве <https://iarex.ru/articles/52572.html> 28.04.2016.
11. Греготти В. Территория архитектуры, 1966 / цит. по Рациональный акцент на природе / <https://archi.ru/world/85804/racionalnyi-akcent-na-prirode>. 16 марта 2020.
12. Джорджо де Кирико. Метафизические прозрения. *Metaphysical visions*: изд. к выставке Госуд. Третьяковская галерея 20 апреля – 23 июля 2017 / Чувство архитектоники в старой живописи, 1920. – Antiga Edizioni, 2017.

References

1. Gelfond A L 2016 The evolution of architecture of public spaces of the historic center of Nizhny Novgorod / *International Journal of Applied Engineering Research*. Volume 11, Number 3, 1728-1738
2. International Architectural Competition «Architecture of the Abandoned» / <https://www.architime.ru/activity/2020/competition080620big.htm>
3. Voznyak E R 2018 The problem of abandoned buildings and objects // *Modern problems of the history and theory of architecture: Proceedings of the IV All-Russian scientific conference*. Ed. M.V. Zolotaryova. Publishing house: Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering (Saint-Petersburg), 40–45 (in Russ.)
4. Voronina A 2014 Nizhny Novgorod: on the issue of the “city – nature” paradigm in the post-industrial period / *Dissertation for the PhD academic degree*, National School of Architecture of Grenoble, Grenoble
5. Gelfond A L 2019 The concept of formation of potential spatial frameworks of historical settlements // *Academia. Arkhitektura i stroitelstvo*, 1, 12–20 (in Russ.)
6. Gelfond A L 2020 Contemporary architecture of the Baltic capitals: the global in the identical, the identical in the global / *International conference on Civil, Architectural and Environmental Sciences and Technologies (CAEST) 2019* 19 November 2019, Published online: 17 April 2020. *IOP Conf. Ser.: Mater. Sci. Eng.* 775
7. Koetter F and Rowe C 1979 *Collage City* / Hardcover Out of Print ISBN: 9780262180863 192 pp.
8. Augé M 2017 *Non-places. Introduction to hypermodern anthropology* / «NLO», 1992 — (Studia Urbanica) / translated A. Yu. Konnova. — M.: Novoe literaturnoe obozrenie, 136 p.
9. Dutsev M V 2018 Modern urban environment: consumption, game and art / *Series: Advances in Social Science, Education and Humanities Research: Science, Experience, Education*, 456–462.
10. Shabaga A 2016 Historical subject in time and space <https://iarex.ru/articles/52572.html> 28.04.2016 (in Russ.)
11. Gregotti V 2020 The territory of architecture <https://archi.ru/world/85804/racionalnyi-akcent-na-prirode>. 16.03.2020
12. Giorgio de Chirico 2017 *Metaphysical visions: State Tretyakov Gallery 20.04 – 23.07 2017* / *A sense of architectonics in old painting, 1920 (Antiga Edizioni)*

Для ссылок: Гельфонд А.Л. Заброшенные объекты. От утопии к реальности: критерии жизнеспособности // *Innovative project*. 2020. Т.5, №11. С. 32-43. DOI: 10.17673/IP.2020.5.11.3

For references: Gelfond A.L. Abandoned objects. From utopia to reality: criteria of viability // *Innovative project*. 2020. Vol.5, No. 11. pp. 32-43. DOI: 10.17673 / IP.2020.5.11.3

Полукеева Татьяна Сергеевна, Терягова Александра Николаевна
Самарский государственный технический университет

Polukeeva Tatiana, Teryagova Aleksandra
Samara State Technical University

ИССЛЕДОВАНИЕ ДВОРОВОГО ПРОСТРАНСТВА КАК КОНФЛИКТНОЙ ТЕРРИТОРИИ

THE STUDY OF THE YARD SPACE AS A CONFLICT TERRITORY

Рассматриваются аспекты взаимного влияния характера среды и местных сообществ на различных уровнях пространственного освоения. На примере города Самара изучается, каким образом социальный и демографический состав жителей оказывают непосредственное влияние на территориальные отношения внутри района. Приведены основные тенденции и перспективы саморазвития для характерных социально-пространственных единиц города, а также планировочные и административные способы предотвращения территориальных конфликтов. Излагаются необходимые условия для пространственной самоорганизации и формирования жизнеспособных городских сообществ.

The aspects of the mutual influence of the environment and local communities at various levels of spatial development are considered. Using the example of the city of Samara, it is studied how the social and demographic composition of the inhabitants has a direct impact on territorial relations within the district. The main trends and prospects of self-development for characteristic socio-spatial units of the city, as well as planning and administrative methods of preventing territorial conflicts are presented. The necessary conditions for spatial self-organization and the formation of viable urban communities are described.

Ключевые слова: пространственная самоидентификация, территориальное поведение, вернакулярный район, территориальная идентичность, локальные сообщества, типы территорий, двор, благоустройство, маркировка, персонализация, соучаствующее проектирование

Keywords: spatial self-identification, territorial behavior, vernacular area, territorial identity, local communities, types of territories, yard, landscaping, marking, personalization, co-participating design

Городские сообщества формируют среду, а среда формирует городские сообщества оказывая друг на друга взаимовлияние. Территориальная организация общества в пределах городского пространства не эффективна если административное деление не отражает культурно и исторически сформировавшиеся территориальные единицы и не учитывает сложившиеся на основе исторического опыта проживания территориальные отношения. Проведенный опрос наглядно показал, что практически никто из коренных жителей города не может по памяти назвать все 9 административных районов города, при этом большая часть опрошенных неверно определяет их местоположение на карте. В целях выработки более эффективных методов благоустройства, необходимо изучить, как феномен территориальности влияет на комфортность среды.

Пространственное освоение среды происходит на двух уровнях: от самоидентификации к самоорганизации. Пространственная самоидентификация формируется на основании четырёх пространственных аспектов:

- 1) национальный – восприятие себя как жителя страны;
- 2) региональный – восприятие себя как представителя региона, образованного благодаря историческим, географическим и культурным предпосылкам;

- 3) городской – восприятие себя как горожанина;
- 4) локальный – восприятие себя как жителя места.

В данном случае особое значение имеют два последних. Территориальная идентичность — «это комплекс когнитивных представлений, эмоциональных состояний и поведенческих интенций, связанных с местом проживания человека. Территориальная идентичность у человека может быть с тем местом, где он проживает сейчас, где он проживал ранее или с тем, где он не проживает постоянно, но бывает время от времени или посетил когда-то. Это признание какого-то места «своим», чувство принадлежности данному месту, ощущение «я на своем месте» [1]. Пространственным выражением феномена территориальной идентичности являются вернакулярные районы – это элементы пространства, обладающие общим распознаваемым характером, представления о которых сложились в обществе на основе исторического опыта проживания на данной территории. Являясь выражением общественного сознания, район существует, пока он значим для людей, которые помещают его на свою когнитивную карту. Большинство людей упорядочивают свой город по районам с большей или меньшей четкостью.

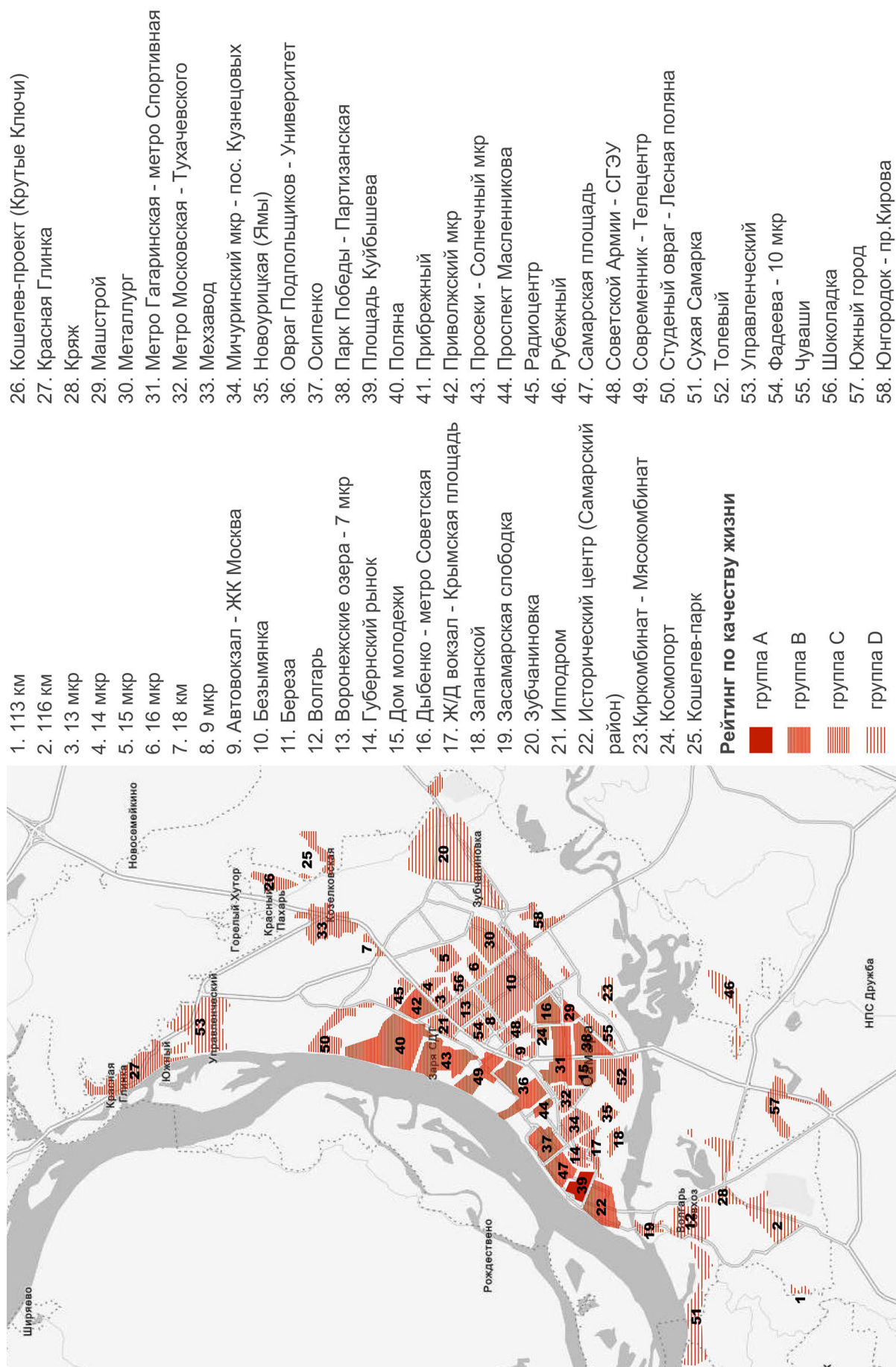


Рис.1 Карта сложившихся территориальных сообществ города

Благодаря социологическому исследованию естественного деления Самары на районы, была составлена карта сложившихся территориальных сообществ города (рис.1) [2].

Город увеличивался не последовательно от исторического центра к периферии, а более сложно. Эвакуация промышленных предприятий во многом определила фрагментарность пространственной структуры, а также целостность застройки «старого города». В военное и послевоенное время исторический центр остался практически не тронут благодаря тому, что все строительные ресурсы были брошены сначала на создание, а затем на сращивание с городом нового промышленного центра на Безымянке.

В 1950-1960-е гг. застраиваются внутренние свободные территории, разделяющие структурные части Куйбышева, и формируется компактная планировочная зона основного города. В 1960-х гг. с распространением микрорайонного принципа планировки и застройки развиваются отдаленные планировочные части, обособленные от основного города. К концу 1960-х гг. Куйбышев представлял компактную планировочную зону и ряд сельских поселений и рабочих поселков, расположенных на большом расстоянии от основного города. В 1970-1980-гг. осваиваются территории между сложившейся застройкой Кировского района и приволжской зеленой зоной. Планировочная организация осваиваемых территорий произвольная, микрорайонного типа. Завершается формирование компактной структуры основного города [3]. В 1990-2000-гг. происходило ее уплотнение. Город увеличивается преимущественно в направлении Красноглинского района, район за рекой Самарой развивается медленнее. В значительном удалении от центра возникают пригородные поселения (Крутые ключи, Южный город).

Характер застройки, положение в структуре города, социальный и демографический состав жителей оказывают непосредственное влияние на территориальные отношения внутри района. Рассмотрим основные тенденции и перспективы.

1. Микрорайоны и рабочие поселки в структуре города.

Общей проблемой такого типа застройки является отсутствие социальных и/или соседских связей, которые способны повлиять на улучшение территорий. Среда не способствует общению людей – жильцы многоэтажных домов зачастую не знают даже своих соседей по лестничной клетке. Дворы не выполняют свою главную функцию пространства социализации, а служат лишь промежуточной зоной между квартирой и улицей.

Несмотря на одинаковый типовой характер застройки, перспективы развития значительно различаются в зависимости от степени включенности района в систему городского транспорта и удаленности от исторического центра. Разный спрос на недвижимость повлиял на скорость обновления поколений

на территории: на периферии обновление происходит медленнее, район быстрее стареет, количество экономически активного населения уменьшается, ведение бизнеса становится экономически невыгодным (табл. 1). Следствием этих процессов является комплексная деградация территории.

2. Исторический центр

Время во многих случаях является далеко не самой существенной причиной деградации районов исторической застройки. С началом послереволюционной массовой урбанизации в исторических зданиях началось «уплотнение» жильцов: усадьбы были поделены на квартиры, а на месте обычных квартир появились коммуналки. Здания фактически лишились хозяев, постоянно следивших за их состоянием, что в итоге привело к утрате самой культуры ухода за историческими зданиями и их быстрому ветшанию. На людей, ставших в ходе приватизации собственниками жилья, ложится бремя содержания и ремонта исторических зданий даже если они попали в реестр объектов культурного наследия. Фактически у большинства из них нет средств, чтобы содержать хоть в приемлемом и пригодном для жизни виде свою собственность, а по закону это должны делать именно они. Большинство из них себя ощущают временными обитателями этих пространств, потому как постоянно находятся под угрозой уничтожения их жилищ. Это не способствует бережному отношению к окружающей среде и её истории и приводит к дальнейшей деградации территорий, а также распространению мнения об отсутствии ценности исторической застройки в целом, со ссылкой на ее плачевное состояние. Так как из всех исторических зданий невозможно сделать музеи и бюджетные учреждения, перспективы развития таких территорий будут зависеть от создания достаточной мотивации для привлечения сознательных собственников, понимающих плюсы и минусы жизни или ведения бизнеса в историческом здании, при этом имеющих возможность решать возникающие проблемы. Благодаря наличию целостности исторической застройки старого города, насыщенной внутриквартальной социальной жизнью, уничтоженной в других местах города радикальными преобразованиями, территория обладает высокой степенью привлекательности. Основной проблемой для ее развития является сложное наложение имущественных отношений: на отдельных участках исторического центра менее 10% земли находится в собственности жителей.

3. Новые пригородные поселения

Являются монофункциональной средой, не дающей выбора временипровождению, не обеспеченной социальной инфраструктурой. Наличие вблизи крупного торгового центра становится единственно

Таблица 1

**Демографическая нагрузка на население трудоспособного возраста
по муниципальным образованиям Самарской области [4]**

	Медианный возраст жителей	Городское и сельское население			Городское население		
		На 1000 жителей трудоспособного возраста приходится лиц нетрудоспособного возраста	в том числе		на 1000 жителей трудоспособного возраста приходится лиц нетрудоспособного возраста	в том числе	
			детей и подростков (0-15 лет)	лиц старше трудоспособного возраста		детей и подростков (0-15 лет)	лиц старше трудоспособного возраста
Самарская область		625	238	387	612	230	382
Городской округ Самара		610	210	400	610	210	400
г. Самара	39,6	610	210	400	610	210	400
в том числе внутри- городские районы:							
Железнодорожный	40,1	622	209	413	622	209	413
Кировский	40	641	221	420	641	221	420
Красноглинский	40,6	650	222	428	650	222	428
Куйбышевский	35,8	509	213	296	509	213	296
Ленинский	42,1	682	203	479	682	203	479
Октябрьский	39,9	636	194	442	636	194	442
Промышленный	39,5	600	212	388	600	212	388
Самарский	39,6	604	232	372	604	232	372
Советский	39,1	572	194	378	572	194	378

возможной формой обслуживания слабо развитой территории, где организация других форм обслуживания не рентабельна. Жилье не соответствует нормативным стандартам комфорта, застройка формирует монотонную дезориентирующую среду. Положительными факторами являются отсутствие визуальной ветхости, молодость населения и активное локальное интернет-сообщество, вовлеченное во все происходящие внутри процессы. Благодаря тому, что большая часть жилья приобретается молодыми семьями по условиям ипотеки, жители высоко мотивированы к поддержанию порядка, а также имеют эффективные инструменты взаимодействия. Труднодоступность

новых пригородных районов (Крутые Ключи, Южный город) от ближайших мест приложения труда накладывает свой отпечаток на социальный фон, усиливая напряженность [5]. Несмотря на факт собственности, людям требуются дополнительные гарантии принадлежности к местам проживания и самоидентификации в этом месте.

Изучение территории дает возможность проанализировать пространственную и социокультурную структуру проживающего на ней сообщества.

Территориальное поведение характеризуется определенным отношением человека к некоторой территории, характеризующееся наличием специфических

Таблица 2

Территориальное поведение на первичной, вторичной и общественной территории

Тип территории	Степень владения территорией / Степень воспринимаемой собственности	Количество персонализации / Вероятность защиты в случае нарушения
Первичная территория (например, дом, спальня)	Высокая. Воспринимается как своя собственность на относительно постоянное время.	Интенсивная персонализация. Владелец имеет полный контроль, и вторжение представляет собой серьезную проблему.
Вторичная территория (например, рабочее место, аудитория)	Умеренная. Не собственность, владелец воспринимается другими как один из небольшого количества специальных пользователей.	Может быть персонализировано в некоторой степени в течение периода законного владения. Возможна небольшая регулирующая власть, когда владение законно.
Общественная территория (например, пляж, вокзал)	Низкая. Не собственность. Территорию сложно контролировать, владелец воспринимается другими как один из большого количества возможных пользователей.	Иногда персонализируется временным способом. Небольшая вероятность защиты.

когнитивных, эмоциональных и поведенческих паттернов, субъективным чувством собственности или контролем над территорией; идентификацией с территорией и ее защитой [6]. Территориальное поведение у человека проявляется в различных формах в зависимости от типа территории, а последние различаются степенью владения (личным ощущением собственности).

Существует несколько классификаций типов территорий. И. Альтман предложил типологию, которая учитывает не только физические критерии территорий, но и значение, которое они имеют для людей. Согласно Альтману [6], люди используют три типа территорий. Они различаются по важности, которую имеют в жизни владельцев – человека или группы: первичные территории, самые важные, вторичные и общественные. Они отличаются по степени безопасности и контроля, испытываемых человеком на данной территории. Различные типы территорий вызывают в людях разные мысли и чувства, а в случае их нарушения люди будут использовать разные способы защиты. Поведение на первичной, вторичной и общественной территории отражено в таблице 2.

Первичные территории – это места, в которых владельцы чувствуют, что они имеют полный контроль над доступом и использованием пространства. Это безусловная собственность владельца. Она занимает центральное место в повседневной жизни хозяина и тщательно охраняется от незваных гостей. К этой категории можно отнести прежде всего жилище и спальню – самые существенные в жизни пользователей территории. Владельцами первичных территорий выступают отдельные люди или группы людей, и это право обычно признается другими.

Вторичные территории не являются центральными в повседневной жизни и меньше находятся под контролем, чем первичные территории. Права челове-

ка на такие территории не исключительны. Вторичные территории содержат в себе смесь общественного пространства и частного контроля и служат мостом между первичными и общественными территориями. Примерами могут служить бары, улица, на которую выходят окна дома, купе в поезде, койка в больничной палате или место за столиком в кафе и т. д. Из-за того, что граница личного и общественного размыта, обычно бывает трудно определить эту территорию, поэтому такие области потенциально конфликтны.

Общественные территории – это места временно-го владения для всех людей, если они не нарушают правила, связанные с их использованием. Люди обычно используют эти места кратковременно для достижения краткосрочной цели. Они не являются центральными в жизни пользователей и не связаны с чувствами собственности и контроля, что типично для первичных и вторичных территорий. Однако если общественная территория используется человеком неоднократно и с определенной целью, иногда она скорее может оцениваться как вторичная.

Данные исследований всех типов территорий обнаруживают, что люди действительно имеют больший контроль на первичных территориях, чем на вторичных и общественных, и их поведение существенно отличается. Благодаря этой классификации достаточно ярко высвечиваются проблемы вторичных территорий, возникающие из-за неопределенности правил, регулирующих их функционирование и использование. Одним из примеров конфликтной вторичной территории является дворовое пространство. Рассмотрим его с точки зрения сигналов территориальности. Основными признаками присвоенной территории являются:

1. **Маркировка**, означает помещение объекта или вещества в пространство, для того чтобы обозначить наличие владельца территории (рис. 2). Люди

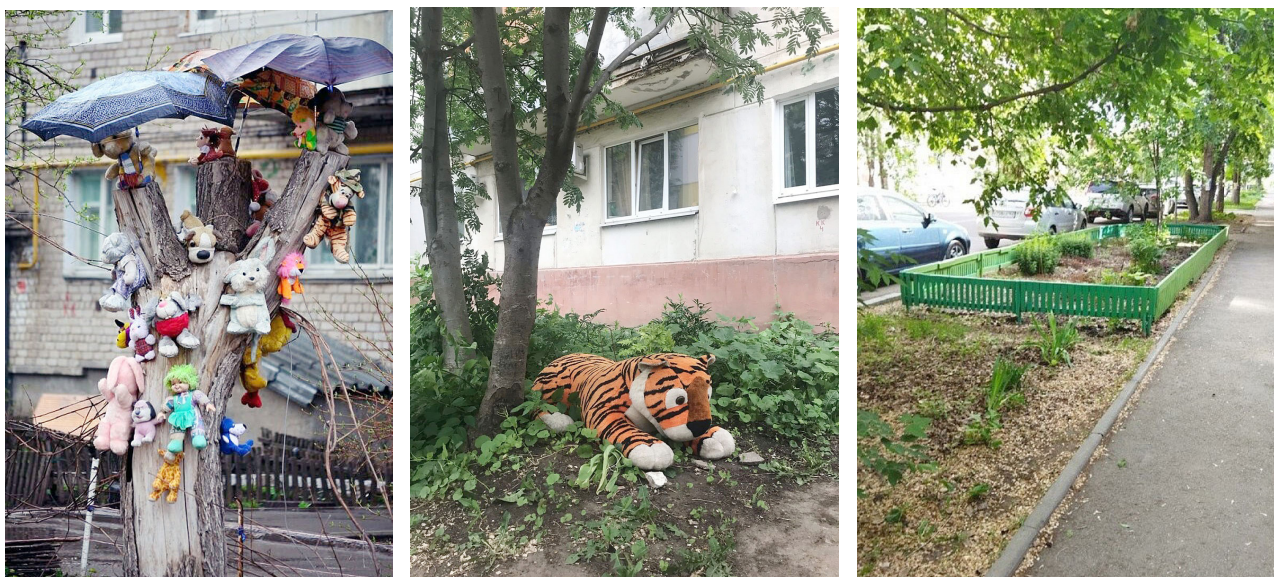


Рис. 2. Маркировка предметами – пос. Управленческий и 15 микрорайон. Маркировка ограждениями

используют практически все доступные вещи для обозначения своего территориального присутствия, а также самодельные ограждения. Б. Браун [6] указывает, что на общественных территориях для защиты от вторжения обычно не используются ценные маркеры, так как высок риск их кражи.

2. **Персонализация** – маркировка таким образом (возможно, характерным для определенной личности), чтобы оставить информацию о своей личности. В персонализации отражается значение, которое данное пространство имеет для ее владельца. Более того, она часто служит способом его самовыражения и самоидентификации. Исследование Д. Лей и Р. Цибриковского [6] выявило связь надписей на стенах и территориальной собственности местных группировок (рис. 3).

Б. Браун [6] указывает, что первичные территории часто отмечаются способами, которые отражают ценности и личные особенности их владельцев, в то время как вторичные и общественные территории

помечаются с целью требования места. Так можно предположить, что на значимых территориях будет, скорее всего, использоваться персонализация, а на общественных – маркировка.

Даже оказываясь первый раз в новом месте, человек бессознательно считывает сценарии поведения, сложившиеся годами спецификой использования территории (например, ощущение дискомфорта при фотографировании дворов старого города).

Игнорирование правил использования территории (сценариев поведения) может быть воспринято как территориальная агрессия. В настоящее время выделяют три ее типа [6]:

- 1) Нарушение границы – использование чужой территории без разрешения;
- 2) Вторжение – попытка завладеть территорией другого человека;
- 3) Контаминация – «осквернение» чужой территории не своим присутствием, а тем, что остается после него (например, мусор).



Рис. 3. Примеры персонализации: персональное кресло или старый диван во дворе вместо нейтральной лавочки (Самарский район); надписи с обозначением присутствия. (Безымянка).



Рис. 4. Примеры присвоенных территорий: навес над тротуаром, самодельная лавочка и ограждение газона предупредительной лентой (Самарский район); личный стул при наличии лавочки, дополнительная урна, надпись на стене, уход за озеленением (Крутые ключи)



Рис. 5. Примеры защиты территории: предупреждающая надпись, самодельный шлагбаум, табличка. (Самарский район)



Рис. 6. Перегороженная улица делает невозможным проезд по ней (Железнодорожный район); попытка присвоить парковочное место привязанной шиной (15 микрорайон)



Рис. 7. Зброшенныя дома – аб'ект вандалізма (Железнодорожный район); даўно не адкрывавшаяся дзверь (Самарскі раён)

Паводленне на агульных тэрыторыях можа быць звязана з неасознаемай агрэсіяй. Асноўныя тыпы абароны тэрыторыі – прадупрэджэнне, прэвентывная абарона і рэакцыя.

Узвядзенне пачуцця бяспекнасці жыхароў звязана з узмацненнем іх кантроля над тэрыторыяй, а таксама з устанавленнем большага колькасці тэрытарыяльных маркераў, сведчальных аб правах уладальца на яе. Спорушы тэрыторыя спосабуе п'яв'яленню і узмацненню агрэсіі.

Абсутства агароджання са староны дарогі можа быць следствіем лібо тесных зв'язей у саагчестве, когдa рыск воровства практычэскі равен нулю, лібо адміністраывным въздействіем. Абсутства маркераў прынаадлежности и неопрытны вонешний вид жилого дома гаворау о том, что его владельцы не заинтересованы в его защите и провоцируют тэрытарыяльную агрэсію (рис. 7). В некотрых странах уход за жилищем и придомовой тэрыторыяй абязателен и строго регламентірован вплоть до высоты газона на придомовой тэрыторыи.

Іменню поэтому прэжде чэм начынаць на тэрыторыи какие-то действа по благоустройству, важно знать границы неформальных владений и договориться с владельцами.

Для выявлєния присвоенных тэрыторий нужны четкие критерии присвоєния пространства. Но поскольку уже определєно, что главными признаками такого присвоєния являются маркировка, персонализация и защита, целесообразно использовать их в качестве критеріев.

С помощью натурного обследования городских пространств, можно сделать выводы об эффективности социальных взаимодействий, разобщенности, потенциале для пространственной самоорганизации. По результатам полевого исследования можно сделать несколько выводов:

1. Для районов с разными типами застройки характерны разные виды маркировки и персонализации тэрыторыи, а также само количество тэрытори-

альных маркераў. Для районов микрорайонной застройки их количество увеличивается от центра к периферии [7]. Это говорит о том, что для жителей центральных, расположенных вблизи крупных транспортных и пешеходных потоков, районов с высокой проходимостью посторонними, придомовая тэрыторыя в гораздо меньшей степени связана с чувствами собственности и контроля. Тогда как в районах исторической застройки само присутствие на дворовой тэрыторыи, а иногда даже только интерес к ней постороннего человека, могут рассматриваться жителями как акт вторжения.

2. По характерному для данной тэрыторыи виду маркераў присвоєния пространства, можно определить наиболее конфликтные точки. Самое высокое их разнообразие можно наблюдать на тэрыториях близкого соседства исторической застройки с многоэтажной в Самарском и Железнодорожном районах, что говорит о высокой степени конфликтности среды [8]. Для районов с высокой плотностью застройки наиболее характерным проявлением тэрытарыяльной агрэсіи является присвоєние парковочных мест; во дворах, близких к школам, можно обнаружить увеличение количества тэрытарыяльных маркераў, связанных с благоустройством (покрышки, клумбы и т. д.). Для жителей района Крутые Ключи с монотонной единообразной застройкой наиболее характерным маркером является выделение балкона различными предметами, либо с помощью установки нецелесообразных в практическом смысле конструкций типа прозрачных козырьков. В районах исторической застройки намного чаще, чем в других местах встречаются запретительные надписи, предупреждения о видеонаблюдении и охране, угрозы потенциальным нарушителям. Для периферийных районов микрорайонной застройки с высоким процентом пожилого населения характерна персонализация

объектов благоустройства [9]: замена стандартных лавочек на старые стулья, диваны, кресла, самодельные скамьи.

3. Сильнее всего чувство локальной идентичности проявляется у пожилых людей и подростков, следовательно, эти группы населения чаще вступают в территориальные конфликты и требуют особого внимания при проектировании благоустройства. Подобные конфликты могут решаться символическим присвоением территории с регламентированным установлением границ.

Чем более точно установлено персональное пространство людей, тем положительнее они оцениваются друг другом и тем большая совместная деятельность характерна для них. Следовательно, это является необходимым условием для пространственной самоорганизации и формирования жизнеспособных городских сообществ. Чтобы предотвратить возникновение конфликтов на вторичных территориях и сделать их комфортными для людей любого возраста, знания об особенностях территориального поведения должны учитываться при проектировании.

Для выявления присвоенных территорий необходимо провести тщательное обследование территории, фиксируя на фото и на плане территории примерные границы зон, характеризующиеся признаками присвоения пространства: где видно вмешательство рук человека (украшения и клумбы), факт использования пространства (автостоянка, места встреч, детские площадки, огороды), границы (заборы, ограждения, шлагбаумы и проч.), явные следы человека. Однако метод обследования территории может не дать всей полноты информации о границах присвоения пространства, поэтому метод обследования территории можно использовать совместно с методом картирования, когда на карту территории респондент под руководством архитектора сам наносит границы присвоенных территорий.

На данный момент в практике проектирования существует три практических способа решения подобных конфликтов:

- 1) Санкционированный вандализм – локализация конфликта в строго организованной форме. Пример: когда стало невозможно бороться с попытками туристов оставить надпись или какое-либо умышленное повреждение на Великой китайской стене, пришлось выделить специальный участок для памятных надписей, где туристы могли делать это легально.
- 2) Деление уже существующих присвоенных территорий методами проектирования.
- 3) Соучаствующее проектирование – включение как можно большего количества жителей в процесс проектирования и создания объектов совместно используемого благоустройства [10]. Привлечение жителей помогает формированию социальных связей и дает им средства для цивилизованного выражения сигналов территориальности.

Библиографический список

1. Самошкина И. С. Территориальная идентичность — психологический феномен и экономический фактор. Материалы Седьмой международной конференции Российского общества экологической экономики. СПб. 2005.
2. Проект «Открывая город. Исследование естественной географии и качества жизни в микрорайонах Самары». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://opensamara.com/> (дата обращения: 05.06.2021).
3. Веретенников Д.Б., Мятешин М.Д. Генезис компонентов планировочной структуры Волгограда (Царицына – Сталинграда) с 1589 до 90-х годов XX века. Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура: научно-технический журнал / СГАСУ. – Самара, 2015. – Вып. № 3 (20). – 121 с.
4. Возрастно-половой состав населения Самарской области. Часть 1 (Городские округа и муниципальные районы Самарской области): Статистический сборник / Самарстат, 2012 – 299 с.
5. Филиппов, В. Д. Эволюция строчной застройки: Крутые ключи, Самара, 2010-2015 гг. / В. Д. Филиппов // Градостроительство и архитектура. – 2016. – № 4(25). – С. 112-121. – DOI 10.17673/Vestnik.2016.04.21
6. Смолова, Л.В. Психология взаимодействия с окружающей средой: учебные материалы / Л.В. Смолова. – Санкт-Петербург: Типография "Чайка", 2006. – 88 с.
7. Филанова, Т. В. Поселок управленческий: история и рекреационный потенциал / Т.В. Филанова, В.Д. Филиппов, А. Екатеринбург // Innovative Project. – 2019. – Т. 4. – № 10. – С. 56-67. – DOI 10.17673/IP.2019.4.10.5.
8. Малахов, С. А. Безобразная жилая среда: фатум или насущная проектная цель? / С. А. Малахов // Innovative Project. – 2017. – Т. 2. – № 1(5). – С. 122-124. – DOI 10.17673/IP.2017.2.01.12.
9. Жоголева, А. В. Градостроительное исследование особенностей урбанизации Куйбышевского района Самары / А. В. Жоголева, А. И. Казановская // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре: Сборник статей 77-ой всероссийской научно-технической конференции, Самара, 26–30 октября 2020 года. – Самара: Самарский государственный технический университет, 2020. – С. 178-191.
10. Каракова, Т. В. Средовые проблемы мегаполиса в контексте эволюции средового сознания горожан / Т. В. Каракова, В. М. Мельникова // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. Социальные, гуманитарные, медико-биологические науки. – 2018. – Т. 20. – № 3. – С. 48-53.

References

1. Samoshkina I. S. Territorial identity — a psychological phenomenon and an economic factor. Materials of the seventh international conference of the Russian society of ecological economics. St. Petersburg, 2005.

2. The project «opening the city. Research of natural geography and quality of life in samara micro districts». [Electronic resource]. - Access mode: <http://opensamara.com/> (accessed: 05.06.2021).
3. Veretennikov D. B., Myatezhin M.D. The genesis of the components of the planning structure of Volgograd (Tsaritsyn – Stalingrad) from 1589 to the 90s of the twentieth century. Messenger of the SSASU. Urban planning and architecture: scientific and technical journal / SSASU. - Samara, 2015. - vol. No. 3 (20) – - 121 p.
4. Age and gender composition of the population of the samara region. Part 1 (City districts and municipal districts of the samara region): statistical collection. / Samarastat, 2012 -299 p.
5. Filippov V.D. Line building evolution: Krutye Klyuchi, Samara, 2010-2015 // Urban Construction and Architecture. 2016. No4 (25). pp. 112-121. DOI: 10.17673/Vestnik.2016.04.21.
6. Smolova, L. V. Psychology of interaction with the environment: educational materials / L. V. Smolova. - St. Petersburg: Printing house “Chaika”, 2006. - 88 p. 6.
7. Filanova, T. V. Village of management: history and recreational potential / T. V. Filanova, V. D. Filippov, A. Ekatherinskaya // Innovative Project. – 2019. – T. 4. – No. 10. – S. 56-67. – DOI 10.17673/IP.2019.4.10.5.
8. Malakhov, S. A. Ugly residential environment: the fatality or urgent project goal? / S. A. Malakhov // Innovative Project. – 2017. – T. 2. – № 1(5). – P. 122-124. – DOI 10.17673/IP.2017.2.01.12.
9. Zhogoleva, A.V. Urban planning research of the features of urbanization of the Kuibyshev district of Samara / A.V. Zhogoleva, A. I. Kazanovskaya // Traditions and innovations in construction and architecture : Collection of articles of the 77th All-Russian Scientific and Technical Conference. - Samara: Samara State Technical University, 2020. 178-191.
10. Karakova, T. V. Environmental problems of the megapolis in the context of the evolution of the social consciousness of citizens / T. V. Karakova, V. M. Melnikova // Proceedings of the Samara Scientific Center of the Russian Academy of Sciences. Social, humanitarian, medical and biological sciences. - 2018. - Vol. 20. - No. 3. - pp. 48-53.

Для ссылок: Полукеева Т.С., Тeryагова А.Н. Исследование дворового пространства как конфликтной территории // Innovative project. 2020. Т.5, №11. С. 44-53. DOI: 10.17673/IP.2020.5.11.4

For references: Polukeeva T.S., Teryagova A.N. The study of the yard space as a conflict territory. Innovative project. 2020. Vol.5, No. 11. pp. 44-53. DOI: 10.17673/IP.2020.5.11.4

4

55–62

ГОРОД В ДВИЖЕНИИ
CITY IN MOTION

Громилина Эльвира Алексеевна

Самарский государственный технический университет

Gromilina Elvira

Samara State Technical University

ПЛАНИРОВАНИЕ СТРУКТУРЫ ГОРОДА ДЛЯ ЕГО УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ**URBAN PLANNING WITH THE GOALS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT**

Проблема проектирования архитектурно-планировочной структуры в условиях глобализации и интенсификации роста городов рассматривается в контексте устойчивого развития. В соответствии с положениями ООН-Хабитат планирование городского развития должно соответствовать пяти принципам: компактности, высокой плотности, смешанного использования, разнообразия, неограниченности функционального зонирования территории. Компактное городское развитие является моделью устойчивого развития города, в основе которой лежит синергия трех основных аспектов: социальных, экономических и экологических. В отличие от подхода к зонированию территории модель компактного города уделяет внимание не только развитию смешанного землепользования, но и социальным потребностям в местах приложения труда, досуга, рекреации, а также необходимости экономических ресурсов. Для выявления стратегий проектирования устойчивой архитектурно-планировочной структуры исследуются теоретические подходы в практике городского планирования. Реализация положений ООН-Хабитат направлена на снижение энергопотребления и вредных выбросов, сохранению биоразнообразия, снижению стоимости инфраструктуры и повышению производительности труда, что способствует достижению баланса социальных, экономических и экологических целей устойчивого развития.

The problem of urban planning in the context of globalization and the intensification of urban growth is considered in the context of sustainable development. Under UN-Habitat regulations, urban development must be in line with five principles: compactness, high density, mixed use, variety, limited land-use specialization. Compact urban development is a model for sustainable urban development, based on the synergy of three main dimensions: social, economic and environmental. In contrast to the approach to territorial zoning, the compact city model pays attention not only to the development of mixed land use, but also to social needs in places of employment, leisure, recreation, as well as the need for economic resources. In order to identify strategies for designing a sustainable architectural and planning structure, theoretical approaches to the practice of urban planning are investigated. Implementation of the provisions of UN-Habitat is aimed at reducing energy consumption and harmful emissions, preserving biodiversity, reducing the cost of infrastructure and increasing labor productivity, which helps to achieve a balance of social, economic and environmental goals of sustainable development.

Ключевые слова: архитектурно-планировочная структура города, устойчивое развитие, компактный город, принципы проектирования

Keywords: architectural and planning structure of the city, sustainable development, compact city, design principles

Введение

Развитие города в соответствии с глобальными целями устойчивого развития предполагает комплексный подход, направленный на эффективное использование экологических, экономических, социальных ресурсов. Проблемы, связанные с интенсивной урбанизацией, такие как повышение потребления энергии, загрязнения воздуха, истощение ресурсов, социальное неравенство, плохие жилищные условия, являются одним из факторов снижения эффективности системы управления городской инфраструктурой. Используя инструменты городского планирования, можно

обеспечить устойчивость и повысить сбалансированность между социальным, городским и природным пространством.

ООН-Хабитат в своих отчетах и программах предлагает подход, в котором городское пространство обладает компактностью, интегрированностью и взаимосвязанностью. Данная теория основана на 5 принципах: эффективной уличной сети, высокой плотности, смешанного использования, социального разнообразия, ограничение монофункциональных кварталов в районе [1]. С целью реализации программ по устойчивому развитию городских территорий ООН-Хабитат предлагает использовать модель

компактного города, которая служит эффективным инструментом планирования за счет сокращения количества перемещений транспорта и времени пути, количества автомобилей, ограничения расхода строительных материалов и плотной инфраструктуры, разнообразия мест приложения труда, ограничений потерь природных территорий [2]. В целом, компактный город использует преимущества агломерации и обеспечивает баланс между экономическими, экологическими и социальными аспектами устойчивого развития проектными методами.

Однако некоторые исследования критически относятся к модели компактного города [2,3], так как при ее реализации нет гарантий по достижению необходимых показателей, и результат может быть непредсказуем. Это связано в свою очередь с системой управления городской инфраструктуры и объектами, а также с проблемами реализации градостроительной политики. Эти вопросы часто связаны с упрощенным подходом к городской системе и отсутствием комплексного подхода.

Исследование модели компактного города направлено на выявление стратегий проектирования устойчивой городской структуры и ее взаимосвязь с экологическими, экономическими и социальными аспектами. Реализация политики по созданию комфортной среды рассматривается в комплексе с мерами по снижению энергопотребления, сохранению природных ландшафтов, снижению стоимости инфраструктуры и повышению производительности труда [4, 5].

Модель компактного города как подход к устойчивой структуре города

Существует несколько взглядов на устойчивое развитие городских территорий. Изучение взаимосвязей городского планирования и развития архитектурно-планировочной структуры города, направленных на обеспечение долгосрочных планов по реализации концепции устойчивого развития посредством сокращения материалов, потребления энергии, загрязнений воздуха, а также повышения благополучия населения, является основой устойчивого урбанизма [6]. Компактный город не является устойчивым сам по себе, так как под влиянием различных факторов и местного контекста, соотношение социальных, экономических и экологических аспектов постоянно меняется. Данную модель можно охарактеризовать как городскую структуру с относительно высокой плотностью застройки, смешанным землепользованием, сформированную на основе эффективной системы общественного транспорта и имеющую размеры, обеспечивающие пешеходную доступность и способствующую развитию велосипедных маршрутов [7].

Одним из преимуществ компактного города является развитие архитектурно-планировочной структуры города в соответствии с разработанным планом,

которое отличается экологически безопасной, экономически жизнеспособной и социально выгодной формой [8]. Данная модель является комплексной, охватывающей проблемы функционирования городского пространства, методы планирования и стратегий развития. С точки зрения концепции устойчивого развития, преимущества компактной формы городской территории в аспектах экологической, экономической и социальной устойчивости выражаются рядом характеристик.

Экологическая устойчивость проявляется в следующем:

- снижение уровня энергопотребления на 1 жителя и необходимость в меньшем и более дешевом обеспечении инфраструктуры,
- снижение потребления энергии и уменьшение загрязнения благодаря близости к рабочим местам, объектам и местам общего пользования,
- снижение потребности в поездках и времени пути,
- минимизация транспортировки энергии, материалов, воды и продуктов за счет компактности застроенной среды, оптимизация системы общественного транспорта,
- ограничение расхода строительных материалов
- снижение зависимости от автомобиля и соответственно сокращение выбросов за счет пешеходной доступности и развитости системы велосипедных маршрутов
- снижение нагрузки на экосистемные услуги и биоразнообразие путем обеспечения городским озеленением,
- ограничение потери природных территорий, защита сельскохозяйственных земель от дальнейшего развития.

Экономическая устойчивость проявляется в следующем:

- поддержка местных служб и предприятий за счет плотности населения, увеличение количества посещений
- оживление городских центров за счет развития плотной жилой застройки, торговых объектов, а также доступной инфраструктурой
- расширение и улучшение инфраструктуры и объектов общественного транспорта
- создание рабочих мест вблизи от мест проживания
- содействие предприятиям – работодателям для большего разнообразия возможностей трудоустройства

Социальная устойчивость проявляется в следующем:

- повышение качества жизни за счет большего социального взаимодействия, культурной жизни общества благодаря близости к объектам, услугам, удобствам, рабочим местам, общественным местам, общественному транспорту, а также пешим и велосипедным прогулкам

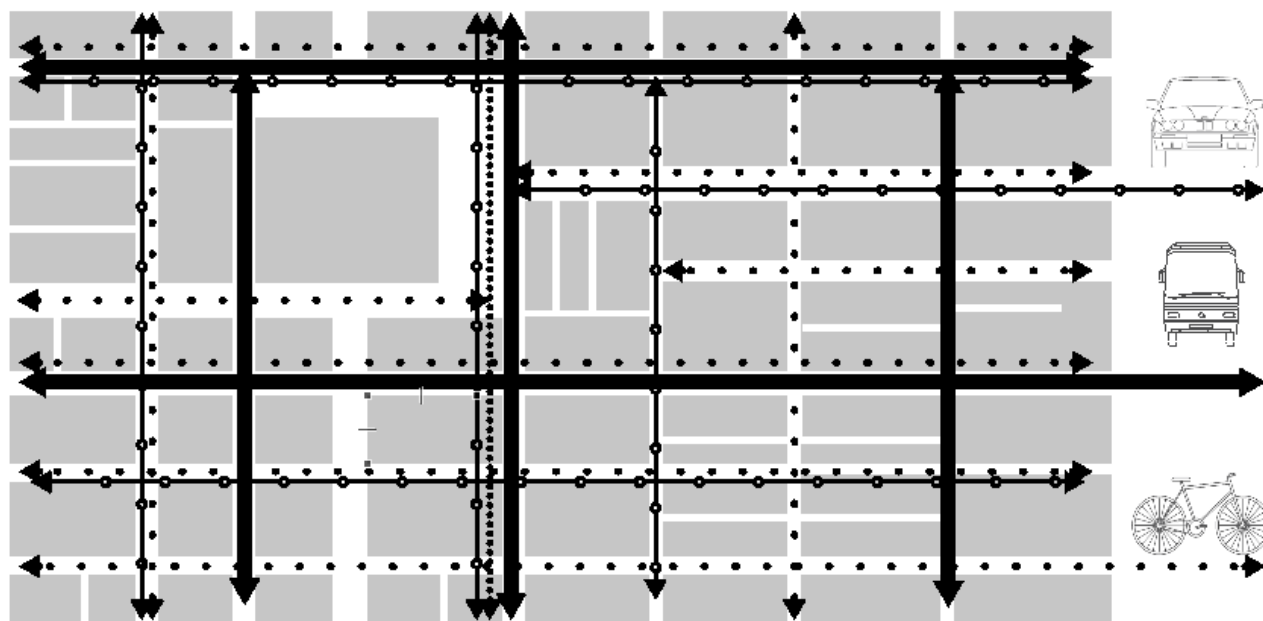


Рис. 1. Развитость системы транспорта

- снижение уровня преступности и обеспечение чувства безопасности за счет естественного наблюдения
- повышение социальной справедливости за счет улучшения доступа к объектам путем проектирования гибкой системы расселения
- повышение социальной сплоченности за счет свободного доступа к открытым ландшафтам, его пешеходной доступности и социального взаимодействия.

Вместе с тем модель компактного города имеет ряд недостатков. Так, например, небольшие расстояния между улично-дорожной сетью, жилой застройкой, местами приложения труда и обслуживания создает высокий шумовой фон. Высокая плотность и отсутствие мер по снижению негативного воздействия оказывает негативное влияние на здоровье населения. Кроме того, высотная плотность застройки может вызывать негативные взаимоотношения между населением и повышение уровня преступности. Как следствие может вырасти стоимость жилья и увеличиться разрыв в уровнях доходов [9].

Однако, вышеуказанные проблемы характерны и для других моделей расселения. Причинами их возникновения могут быть связаны не только с компактностью, но и привлечением менее обеспеченных людей к местам концентрации финансовой и социальной активности.

Высокая плотность компактной структуры также характеризуется утратой зеленых зон в кварталах. Этот процесс затрагивает любую исторически сложившуюся среду, так как развитие системы транспорта и застройки чаще всего происходит за счет природных компонентов. Данная проблема является общей для всех городов и нуждается в комплексном подходе системы планирования и реализации программ по развитию территории [2].

Составление долгосрочных планов состоит из сопоставления путей развития между прошлым и будущим. Имея нормативный характер ретроспективное прогнозирование наиболее оптимально в вопросах устойчивости, так как связано с постановкой цели и разработки стратегических мероприятий для ее реализации.

Урбанизация происходит за счет увеличения численности населения и в том числе изменения землепользования. Городское планирование в условиях роста является фактором устойчивого развития, которое состоит из принципов и стратегий. Здесь «принцип» - это предложение, которое служит основой для модели компактного города, а «стратегия» - подход, который используется для достижения целей устойчивого развития. Компактное планирование как следствие ведет к созданию плотно застроенных территорий со смешанным набором функций и демографических характеристик, с развитой системой устойчивого транспорта и озеленением. Планы и стратегии развития основываются на 5 принципах устойчивого развития, изложенных ООН-Хабитат [1].

Эффективная уличная сеть предполагает уравновешенность потребности населения в мобильности, доступности, сохранения качества экологии и обеспечивает удобство. Развитая система дорог обеспечивают устойчивое развитие застройки с высокой плотностью и разнообразием функционального назначения компактной городской системы. Общественный транспорт как ключевой компонент включает в себя не только саму инфраструктуру, но и качество оказываемых услуг [2].

Планирование развития эффективной уличной сети заключается, в том числе и в планировании новых узлов, которые должны быть расположены в близости железнодорожных станций, аэропортов, крупных



Рис. 2. Фрагменты планов городов Гонконг, Буэнос-Айрес, Москва (<https://yandex.ru/maps>)

предприятий, зон рекреации, а также обеспечивает устойчивую мобильность населения на общественном транспорте, вело транспорте, а также пешеходную доступность.

Развитая система улиц и дорог связывает жилье с рабочими местами, магазинами, услугами и обеспечивает равный доступ для населения. Общественный транспорт сокращает расходы на поездки и поддерживает экономику города. Развитие велосипедных маршрутов и сокращение использования автомобилей позволяет снизить количество вредных выбросов в атмосферу.

Высокая плотность ключевой принцип компактного развития архитектурно-планировочной структуры города, которая рассчитывается исходя из соотношения жилья (населения) к площади земельного участка. Уплотнение происходит в реконструируемых районах. Перспективное планирование на долгий срок включает не только увеличение плотности населения в отдельных районах, но и создание более компактной формы архитектурно-планировочной структуры в целом, предполагающей развитие плотных узлов. Такая стратегия подразумевает сокращение расширения новых зон застройки, использование внутренних территориальных ресурсов. Целью уплотнения и компактности является создание узлов, вокруг которых ведется строительство функционально разнообразное в сочетании с хорошим доступом к транспорту и прямыми связями с остальной частью города. Плотность города положительно влияет на развитие города с учетом одновременного воздействия экологических, экономических и социальных аспектов [10].

В соответствии с положениями ООН-Хабитат плотность городского населения должна составлять 150 чел. на 1 га [1]. Для сравнения в самых плотно населенных городах как Гонконг - 530 чел./га, Бомбей - 435 чел./га [11], что превышает показатель практически в 3 раза. Рекомендуемую плотность имеет Буэнос-Айрес, который имеет одну из наиболее развитых транспортных систем, смешение разных социальных районов и многофункциональную застройку [12].

Вместе с тем, плотность населения в Москве составляет 49 чел./га, в Санкт-Петербурге - 38 чел./га [13, 14], что говорит о рассредоточенной городской форме расселения. Российскими нормами проектирования (СП 42.13330.2016. Градостроительство) предусмотрена

максимальная плотность 450 чел./га. При обеспеченности 40 кв. м./чел общей площади жилья 150 чел./га будет обеспечено при коэффициенте плотности застройки равном 0,6, который рассчитывается как отношение общей площади жилья к площади участка, что соответствует застройке блокированными жилыми домами с придомовыми земельными участками.

Воздействие плотной численности населения и застройки влияют на устойчивость путем оптимизации потребления ресурсов - воды, электричества, материалов, земли, инфраструктуры. Вместе с тем, увеличение интенсивности отрицательно влияет на экологию и микроклимат. Проблема воздействия на окружающую среду в части увеличения уровня шума и качество воздуха должна входить в комплекс компенсирующих мероприятий как, например, создание зеленых защитных зон вдоль проезжей части.

Количество положительных эффектов от высокой плотности значительно превышает число негативных факторов, которые возможно сбалансировать путем принятия определенных мер на этапе планирования.

Смешанное функциональное использование предполагает разнообразие и близость совместимых видов использования, сочетание жилой, коммерческой, институциональной и культурной инфраструктур. Развитие разнообразной застройки частично совпадает с землепользованием, а также повышает плотность застройки, разнообразие типов жилья, баланс между местами приложения труда и проживания отражает социально-культурный контекст.

Существует четкая связь между ростом населения, плотностью и смешанным землепользованием. Количество объектов обслуживания и предприятий увеличивается с повышением плотности населения, что особенно характерно для стратегических центров города. Привлекательность в этом контексте отличается сложностью организации пространства, его визуальным разнообразием, способностью объединять людей.

Модель компактного города направлена на развитие привлекательных и безопасных районов и улиц, которая привлекает больше молодежи и создает общедоступные места коммуникаций и встреч для населения. Смешанное использование способствует изменению людских потоков в различное время суток, особенно в вечернее время, когда снижается деловая активность, за счет добавления коммерческих и рекреационных функций.

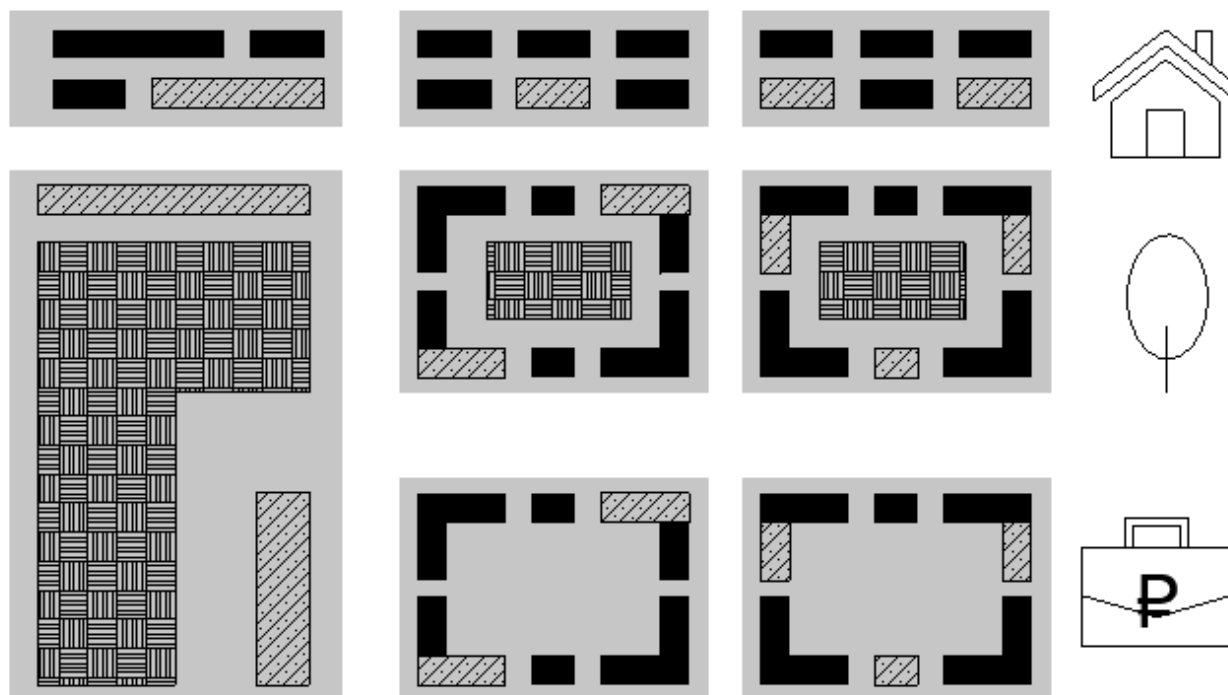


Рис. 3. Смешанное функциональное использование

Сочетание различных типов жилья и рабочих мест в узловых центрах обеспечивает постоянный приток людей, что способствует экономической устойчивости. Также это сокращает внутренние миграционные потоки и сокращению количества личного автотранспорта, что благоприятно с экологической точки зрения. Небольшие расстояния между различными объектами, в том числе товарам повседневного спроса, местам отдыха и работы создает комфортную социальную среду, способствует общению и взаимодействию. Равномерное использование территории в течение всего времени суток, как днем, вечером и в выходные дни за счет привлечения людей к различным функциям позволяет повысить уровень безопасности города.

Социальное смешение направлено на решение проблемы сегрегации путем расширения центра города, который является совместным общественным пространством, для объединения различных групп интересов. Одним из способов нивелирования существующих социально-экономических различий является обеспечение хороших связей во всех частях города, а также использование нового строительства для их обеспечения. Планирование как инструмент стратегии устойчивого развития увеличивает жилищное строительство в районах с низким уровнем проходимости объектов услуг и торговли для привлечения населения. Это способствует тому, что среда становится более разнообразной и дает жителям равные права на доступные социально-экономические ресурсы [15].

В принципах ООН-Хабитат рекомендуется отводить под жилую застройку от 20 до 50 процентов, при

этом один тип не должен превышать 50 процентов от общего количества зданий. Это позволяет соблюдать баланс между объектами, находящимися в частной собственности, и муниципальными, сдающимися в аренду, что создает благоприятный инвестиционный климат. Одним из методов достижения социального смешения является предоставление участков разного размера и с разной ценовой политикой для увеличения разнообразия вариантов жилья [1].

Ограничение монофункциональных кварталов в районе, так же, как и смешанное использование предполагает внесение разнообразных объектов для увеличения интенсивности использования. Данный принцип работает с городским зонированием, которое используется при разработке генеральных планов городов. Монофункциональные кварталы являются источником таких проблем как большая загруженность дорог, сегрегация, зависимость от автомобилей и т.д. Одним из способов реализации принципа ограничения специализации землепользования являются: корректировка правил землепользования и застройки, реформирование микрорайонов с целью объединения совместимых видов использования в единый квартал при соблюдении рыночного спроса и градостроительных регламентов.

Озеленение является неотъемлемой частью городской структуры и важным экологическим аспектом устойчивого развития города. Оно включает в себя как природные территории, городское озеленение, водные объекты, сельскохозяйственные земли. Озеленение как единая структура представляет природный

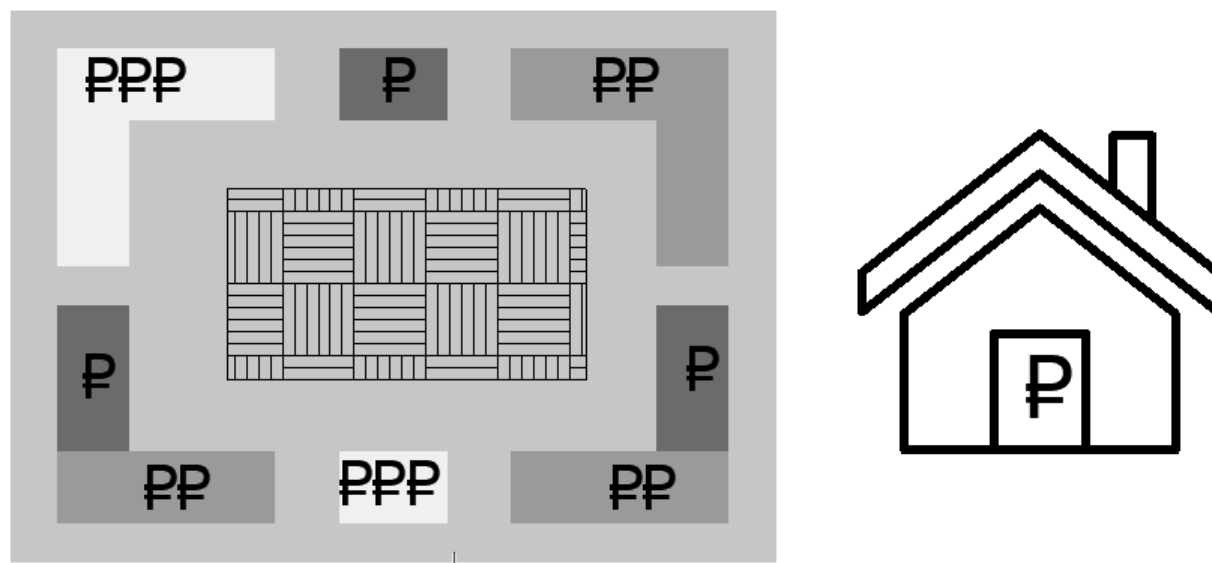


Рис. 4. Застройка с широким диапазоном стоимости

каркас города. Зеленые насаждения особенно важны для здоровья, отдыха населения и повышения качества жизни.

Качество окружающей среды является одной из целей, которые имеют особое значение для городского планирования при решении проблем качества воздуха, уровня шума и биоразнообразия. Озеленение – это не только зоны рекреации, она улучшает городскую среду, очищает воздух, улучшает эстетику, таким образом, делая ее социально привлекательной и как следствие экономически устойчивой.

Целью компактной модели городского планирования является ограничения разрастания урбанизированных территорий, что позволяет сохранить естественные природные ландшафты. Городское озеленение обеспечивает комфортные условия в плотной застройке и должны быть интегрированы в архитектурно-планировочную структуру таким образом, чтобы образовать равномерный каркас, доступный для всех жителей [16].

Выводы

К основным стратегиям планирования архитектурно-планировочной структуры города в соответствии с целями устойчивого развития относятся: эффективная уличная сеть, плотная застройка, смешанное функциональное и социальное землепользование, равномерное озеленение. Реализация стратегий должна носить комплексный характер и учитывать региональные особенности, исторически сложившуюся структуру, социальные и экономические аспекты.

Принципы модели компактного города могут использоваться при городском планировании для создания комплекса мер, повышающих эффективность отдельных элементов системы. Кроме того, наличие и качество

инфраструктуры общественного транспорта является одним из факторов стимулирования городского развития в стратегических центрах и обеспечения общей устойчивости. Близость, смежность функциональных зон и их хорошая взаимосвязь, высоко интегрированные транспортные и ландшафтные компоненты, направлены на экологически безопасное, экономически жизнеспособное и социально выгодное развитие.

Экологическая устойчивость обеспечивается за счет сокращения поездок на автомобилях, развития сети велосипедных маршрутов и пешеходной доступности. Компактный город включает в себя озеленение как элемент планировочной структуры, который способствует разнообразию биоразнообразию.

Экономическая устойчивость за счет развития плотной застройки жилых домов, предприятий, объектов, развитой системы транспорта делает возможным организацию дополнительных мест приложения труда, обеспечивает более интенсивное посещение учреждений и объектов торговли и делает город более привлекательным для инвестиций.

Социальная устойчивость направлена на улучшение социальной справедливости, интеграции, социальной сплоченности, а также улучшения качества жизни за счет социального взаимодействия, свободного доступа к услугам и объектам, а также зеленым зонам и местам отдыха.

Цели устойчивого развития должны быть дополнительно подкреплены с помощью институциональной практики и методов проектного управления. Компактный город может рассматриваться в качестве комплексного подхода к городскому планированию, который учитывает экономические, экологические и социальные аспекты устойчивого развития. Устойчивые города представляют собой сложную систему, которая динамично меняется, адаптируется и развивается.

Библиографический список

1. UN-Habitat. A new strategy of sustainable neighbourhood planning: Five Principles. <https://unhabitat.org/a-new-strategy-of-sustainable-neighbourhood-planning-five-principles>.
2. Bibri, S.E. Data-driven smart sustainable urbanism: the intertwined societal factors underlying its materialization, success, expansion, and evolution. *GeoJournal* 86, 43–68 (2021). <https://doi.org/10.1007/s10708-019-10061-x>.
3. Джекобс Дж. Смерть и жизнь больших американских городов: [пер. сангл. Л. Мотылев]. М. Новое изд-во, 2011. 457 с.
4. Дмитриева Н.Н., Сабрекова А.А. Новый урбанизм: зарубежный и отечественный опыт // Фотинские чтения. 2015. No 2 (4). С. 165–168.
5. Кителева А.Г. Концепция «Компактный город» в контексте повышения конкурентоспособности территории // Наука и бизнес: пути развития. 2015. No 1 (43). С. 51–53.
6. Данциг Дж. Т. Саати. Компактный город: Проект организации гор. среды: [пер. с англ.]. М. Стройиздат, 1977. 199 с. ил.
7. Какими должны быть города XXI века. [Электронный ресурс] URL: <https://media.strelka-kb.com/bulletin4-cities-xxi> (дата обращения: 10.06.21)
8. UN-Habitat. Cities and Climate Change Initiative Newsletter. <https://unhabitat.org/cities-and-climate-change-initiative-newsletter-march-2014>
9. Bibby P, Henneberry J, Halleux J-M. Incremental residential densification and urban spatial justice: The case of England between 2001 and 2011. *Urban Studies*. July 2020. DOI: 10.1177/0042098020936967.
10. Чиркунов О. Компактный город // Экономическая политика. 2011. No 2. С. 85–94.
11. Планирование устойчивых городов: глобальный доклад о населенных пунктах 2009. [Электронный ресурс] URL: <http://www.unhabitat.org/grhs/2009> (дата обращения: 09.06.21)
12. Управление Федеральной службы государственной статистики по г. Москве и Московской области. <https://mosstat.gks.ru/folder/64634> (дата обращения: 11.06.21).
13. Управление Федеральной службы государственной статистики по Санкт-Петербургу и Ленинградской области. <https://petrostat.gks.ru/folder/27595> (дата обращения: 11.06.21).
14. Орлова Н.А., Орлов Д.Н., Маслова Е.А. Проблемы компактного города провинциальной России XXI века // Градостроительство и архитектура. 2019. Т.9, No1. С. 101–108. DOI: 10.17673/Vestnik.2019.01.16
15. Burton E. Measuring Urban Compactness in UK Towns and Cities. *Environment and Planning. B: Planning and Design*. 2002; 29(2):219-250. DOI: 10.1068/b2713.

References

1. UN-Habitat. A new strategy of sustainable neighbourhood planning: Five Principles. <https://unhabitat.org/a-new-strategy-of-sustainable-neighbourhood-planning-five-principles>.
2. Bibri, S.E. Data-driven smart sustainable urbanism: the intertwined societal factors underlying its materialization, success, expansion, and evolution. *GeoJournal* 86, 43–68 (2021). <https://doi.org/10.1007/s10708-019-10061-x>.
3. Jacobs J. Death and life of large American cities. Moscow, 2011. 457 p.
4. Dmitrieva N.N., Sabrekova A.A. New urbanism: foreign and domestic experience. *Fotinskie readings*. 2015.No 2 (4). pp. 165-168. (in Russian)
5. Kiteleva A.G. The concept of “Compact city” in the context of increasing the competitiveness of the territory. *Science and business: ways of development*. 2015. No 1 (43). pp. 51–53. (in Russian)
6. Danzig J. T. Saaty. Compact City: Mountain Organization Project. Wednesday. Moscow, 1977. 199 p.
7. What cities of the XXI century should be like. <https://media.strelka-kb.com/bulletin4-cities-xxi> (Accessed: 10.06.21)
8. UN-Habitat. Cities and Climate Change Initiative Newsletter. <https://unhabitat.org/cities-and-climate-change-initiative-newsletter-march-2014>
9. Bibby P, Henneberry J, Halleux J-M. Incremental residential densification and urban spatial justice: The case of England between 2001 and 2011. *Urban Studies*. July 2020. DOI: 10.1177/0042098020936967.
10. Chirkunov O. Compact city. *Economic policy*. 2011. No 2. pp. 85–94 (in Russian).
11. Planning for Sustainable Cities: Global Report on Human Settlements 2009. <http://www.unhabitat.org/grhs/2009/> (Accessed: 09.06.21)
12. World Population Review. <https://worldpopulationreview.com/world-cities/buenos-aires-population>
13. Office of the Federal State Statistics Service for Moscow and the Moscow Region. <https://mosstat.gks.ru/folder/64634> (Accessed: 11.06.21).
14. Office of the Federal State Statistics Service for St. Petersburg and the Leningrad Region <https://petrostat.gks.ru/folder/27595>
15. Orlova N.A., Orlov D.N., Maslova E.A. Problems of Compact Cities of Provincial Russia of the XXI Century. *Urban Construction and Architecture*. 2019. V. 9, 1. Pp. 101–108. DOI: 10.17673/Vestnik.2019.01.16.
16. Burton E. Measuring Urban Compactness in UK Towns and Cities. *Environment and Planning. B: Planning and Design*. 2002; 29(2):219-250. DOI:10.1068/b2713

Для ссылок: Громилиа Э.А. Планирование структуры города для его устойчивого развития // Innovative project. 2020. Т.5, №11. С. 56-62. DOI: 10.17673/IP.2020.5.11.5

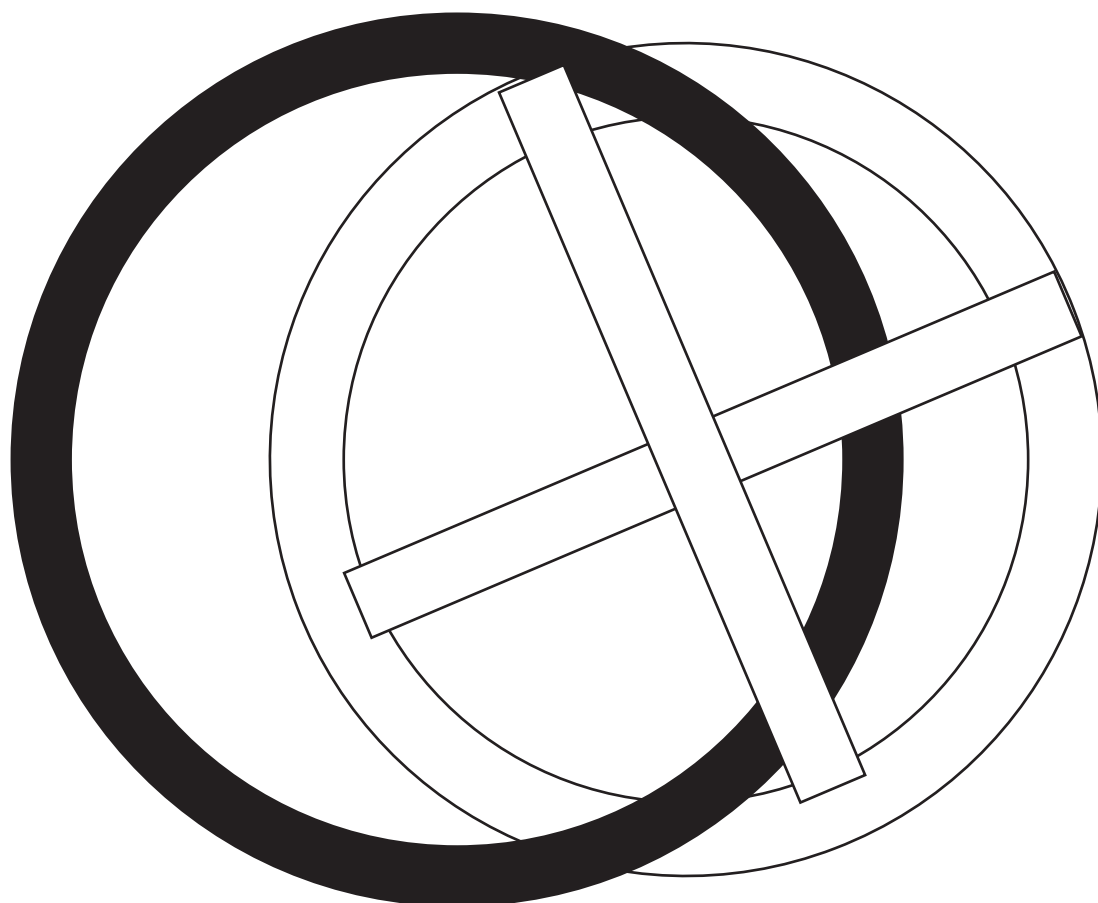
For references: Gromilina E.A. Urban planning with the goals of sustainable development. Innovative project. 2020. Vol.5, No. 11. pp. 56-62. DOI: 10.17673 / IP.2020.5.11.5

5

63–72

ГОРОД ВНЕ ГОРОДА

CITY WITHOUT THE CITY



Терягова Александра Николаевна, Ахмедова Елена Александровна, Кузнецов Илья Вячеславович
Самарский государственный технический университет

Teryagova Alexandra, Akhmedova Elena, Kuznetsov Ilya
Samara State Technical University

ЛАНДШАФТНО-РЕКРЕАЦИОННЫЙ КАРКАС ПРИВОКЗАЛЬНЫХ РАЙОНОВ

LANDSCAPE AND RECREATIONAL FRAME OF RAILWAY STATION AREAS

В статье обозреваются проблемы, с которыми сталкиваются в процессе своего развития привокзальные территории крупнейших городов. Раскрываются такие понятия, как ландшафтно-рекреационный каркас территории его функции, поиск возможных резервов для пространственного развития и улучшения качества экологии среды. Анализируются природные и антропогенные факторы, влияющие на формирование и работу элементов каркаса.

The article examines the problems that the station areas of the largest cities face in the process of their development. The article reveals such concepts as the landscape-recreational frame of the territory, its functions, the search for possible reserves for spatial development and improving the quality of the ecology of the environment. Natural and anthropogenic factors influencing the formation and operation of the frame elements are analyzed.

Ключевые слова: градостроительство, прирельсовая зона, привокзальная территория, ландшафтно-экологический каркас, рекреационная зона, городское озеленение, универсальный дизайн, устойчивое развитие, джентрификация

Keywords: urban planning, railroad zone, station area, landscape and ecological frame, recreational zone, urban greening, universal design, sustainable development, gentrification

Введение

Историческое наложение градостроительных преобразований, подчиненных характерным тенденциям различных периодов формирования городских районов не дает широкого поля для трансформации. Привокзальные районы городов с историей зачастую являются высоко урбанизированными территориями со сложившимся каркасом транспортной и инженерной инфраструктуры. Контрапунктом современного градостроительства и архитектуры является вектор на устойчивое развитие городов. Положения данной инициативы напрямую связаны с формированием и поддержанием работоспособного ландшафтно-рекреационного каркаса урбанизированных территорий. В наше время процесс формирования ландшафтно-рекреационного каркаса подменяется тенденциями «озеленения городских территорий», что ни в коей мере не равнозначно. Ландшафтно-рекреационный каркас (ЛРК) - это часть системы жизнеобеспечения города, как и составляющие техногенного каркаса. Как и любая другая основа городской ткани ландшафтно-рекреационный каркас стремится быть непрерывным, связанным с внешними элементами, развиваться в пространстве и времени без ущерба для уже сформированных элементов. Формирование и эксплуатация ландшафтно-рекреационного

каркаса – это стратегия, включающая в себя локальный инструментарий: озеленение, благоустройство, создание «зеленых маршрутов».

Одним из срезом, в котором важно рассматривать развитие привокзальных территорий и формирование их комфортной среды является ландшафтно-рекреационный каркас. Он включает в себя не только природные, экологические и ландшафтные характеристики территории, но и сложившиеся в этих районах рекреационные зоны. Ландшафтно-рекреационный каркас привокзальных районов (как и города в целом) представляет собой связанные с его планировочной структурой территории с высоким уровнем биохимической активности ландшафта [1], нацеленной на осуществление компенсаторных функций [2, с. 77]. Элементами ЛРК являются парки, сады, скверы, озеленённые площади, бульвары, аллеи, жилые дворы и т.д. [2, с. 96].

Резервами для развития ландшафтно-рекреационного каркаса привокзальных территорий являются не облагоустроенные, но озеленённые участки города. К ним можно отнести неосвоенные постиндустриальные пространства, часто примыкающие к привокзальным районам, заросшие неиспользуемые железнодорожные пути, прибрежные зоны водоемов, не включенные в каркас из-за разрывов городской ткани. Часто данные элементы

не воспринимаются полноценными элементами городского ландшафта. Однако такая растительность способствует увеличению разнообразия городской экосистемы, иногда частично удовлетворяя потребность горожан в отдыхе на открытом воздухе [3, с. 308].

В привокзальных районах ощущается максимальная необходимость поиска ресурсов природы и рекреации, которые помогут нивелировать острые проблемы, связанные с необходимостью экономического роста транспортных узлов (вокзалов), минимизацией их отрицательного воздействия на экологию и качество городской среды, вследствие расширения, и в целях поддержания высокого качества жилых районов, находящихся поблизости.

Привокзальные территории - это участки городской среды с локализованным центром притяжения - транспортным узлом, который является целевым пунктом назначения для множества транспортных и пешеходных потоков. Вокзалы как элементы транспортной системы более крупного территориального образования - региона или даже страны должны обладать качеством максимальной доступности. В настоящее время от инфраструктуры вокзалов и привокзальных районов зависит пространственная и социальная мобильность индивидов на региональном уровне. Среда привокзальных районов должна быть доступной, безопасной, информативной и комфортной, а подходы к формированию ЛРК - соответствующими требованиям экологии.

Проектирование в соответствии с этими требованиями является актуальным направлением в современном архитектурно-градостроительном комплексе.

Цель данного исследования: выявить основные современные тенденции формирования и развития ландшафтно-рекреационного каркаса привокзальных городских районов.

Для достижения цели было необходимо решить следующие задачи:

- изучить мировой опыт развития ландшафтно-рекреационного каркаса привокзальных районов крупнейших городов;
- выявить основные тенденции и особенности формирования ландшафтно-рекреационного каркаса в привокзальных городских районах.

Объектом исследования являются привокзальные городские районы, предметом - ландшафтно-рекреационный каркас таких районов. Пространственные границы исследования охватывают городскую среду привокзальных городских районов (на примере Самары), временные же границы охватывают конец XX в. и начало XXI в.

Материалы и методы

В процессе работы для решения поставленных задач и достижения цели авторы прибегли к ландшафтно-рекреационному анализу территории (в определенных

ранее пространственных границах). Кроме того, в статье были использованы материалы социологического исследования, которое было проведено в форме анкетного опроса экспертов с различными компетенциями. Результаты анкетирования помогли более детально изучить поднятую проблему.

Основные функции ландшафтно-рекреационного каркаса привокзальных районов можно разделить на внутренние и внешние относительно портала - то есть вокзала, как входа в город.

Внутренние функции неотделимы от значения общегородского ландшафтно-рекреационного каркаса. Они ориентированы на жителей и внутригородских пользователей привокзальных районов. К ним можно отнести:

- повышение уровня комфортности среды;
- достижение установленных параметров мезо- и микроклимата города, определенных на базе медицинских показателей здоровья населения за счет производства и транспортировки обогащенного кислородом, охлажденного, увлажненного, очищенного от вредных примесей воздуха в необходимых объемах (Л.Ю. Лунц, 1974) [4];
- сохранение ландшафтно-экологического потенциала рассматриваемой территории путем включения формируемого каркаса в существующую экосистему.

Внешние функции ландшафтно-рекреационного каркаса, направленные на гостей города и пребывающих на исследуемую территорию извне. Это функции, ориентированные на имидж и эстетический характер городской среды, следовательно, они обеспечивают:

- повышение туристического потенциала города путем включения в ландшафтно-рекреационный каркас объектов культурного наследия и благоустроенных рекреационных зон;
- создание комфортной транзитной среды для гостей;
- обеспечение информативности ландшафтно-рекреационного каркаса, как основы пешеходной среды.

Грамотное планирование и универсальность использования широким кругом пользователей озелененных городских зон, как рекреационных, так и специального назначения (например, кладбища), важно для многих частей города, в том числе и для привокзальных районов, которые первыми открываются приезжающим на железнодорожный вокзал гостям города [5] и потому обладают большим туристическим потенциалом [6].

Проведенный ландшафтно-рекреационный анализ территории выявил ограничения и резервы для развития существующего каркаса. Привокзальные районы города (примыкающие к железнодорожному вокзалу города Самара) сформированы застройкой различной этажности и относящейся к различным временным периодам. Тем не менее, данная территория была частично включена в проект границ исторического поселения

из-за большого количества объектов культурного наследия, находящихся на ней. Система доминант сформирована в 70-80 годы двадцатого века, а главная доминанта - комплекс железнодорожного вокзала, построен в 90-е годы, взамен утраченного исторического здания. В настоящее время здание вокзала является композиционным завершением перспектив улиц Льва Толстого и Спортивной, а также единственной точкой кругового обзора на данной территории. Здание вокзала участвует в формировании внешней панорамы города с рек Самара и Волга, а также внутренней панорамы Комсомольской площади.

Территории, относящиеся к привокзальным в городе расположены на характерном рельефе левого берега реки Волги. Ландшафтно-рекреационный потенциал базируется на:

- «мысовом» размещении города на берегу при слиянии рек Волги и Самары;
- водных пространствах: акватории реки Волга, и акватории реки Самары;
- активном рельефе;
- регулярной планировочной структуре центральной части города, сформировавшаяся в XIX – первой половине XX веков (частично).

Планировочный каркас улиц является продолжением регулярной системы исторического ядра города. Эти же улицы и составляют основу ландшафтно-рекреационного каркаса, поскольку их оси направлены строго перпендикулярно береговым линиям рек Волги и Самары - мощной природной основе города. Узлы ландшафтно-рекреационного каркаса сформированы площадями и скверами. В состав территории входит парк Щорса и, на востоке обширная территория специального назначения - городское кладбище. Восточная и северо-восточная часть привокзальных территорий застраивается весьма активно, при этом, к сожалению, потребности в развитии ландшафтно-рекреационного каркаса игнорируются. Новая застройка формируется на базе существующих узлов и осей ЛРК. Линейные элементы ландшафтно-рекреационного каркаса привокзальных территорий нельзя охарактеризовать как непрерывные. Тем самым подтверждается отсутствие комфортной пешеходной досягаемости транспортного узла, прерывистость и дискомфорт пешеходного движения в данном районе. Имеются большие резервы для развития ландшафтно-рекреационного каркаса, поскольку в индустриальный период территории возле железной дороги были заняты промышленно-складскими объектами, утратившими свои первоначальные функции, частично руинированными. Эти территории вкпе с железнодорожным полотном создают главный разрыв ландшафтно-рекреационного каркаса, препятствуя его развитию в сторону берега реки Самара, привлекательного своей природой. Одновременно эти территории могли бы органично встроиться в идею непрерывного ЛРК.

Результаты исследования

Для выявления характерных современному этапу градостроительного развития территории ситуаций, связанных формированием ландшафтно-рекреационного каркаса привокзальных районов крупнейших городов в рамках данной работы был мировым опытом. Во многих крупных городах Европы, существуют проекты, направленные на развитие и поддержание природной составляющей привокзальных территорий. Подобные тенденции прослеживаются в Китае, Корее и странах Америки. Преобразования сложившихся транспортных узлов и прилегающих территорий ведутся с сохранением их природного и рекреационного характера.

Бари (Италия)

В 2013 году архитектурная мастерская Масимилиано Фуксаса в соавторстве с командой архитекторов под руководством Jordi Henrich выиграло конкурс на градостроительное преобразование привокзального района Baricentrale в портовом городке Бари на юге Италии. В рамках проекта была предложена реконструкция района площадью около 78 га, через который проходит железная дорога (рис. 1). С момента строительства и на протяжении многих лет она разрывает городскую ткань города. Важнейшим критерием оценки проекта стало не только преодоление градостроительного разрыва в виде железной дороги и увеличение существующей плотности застройки, но и широкое применение городского озеленения, а также повышение уровня экологической устойчивости района. Проектом предусматривается заглубление железнодорожных путей под землю и обустройство большого озеленённого городского парка с развитой пешеходной и велосипедной инфраструктурой и созданием общественного и культурного центра города [7].

Мюнхен (Германия)

На границе районов Schwabing-West и Milbertshofen-Am Hart находится линейный парк Petuelpark. Он был спроектирован бюро Otto A. Bertram, Kiessler + Partner и открыт в 2004 г. Парк находится над автомобильным тоннелем Petueltunnel. На западном окончании парка к нему примыкает перпендикулярная ось другого линейного парка. Этот элемент связывает парк Petuelpark с железной дорогой, проходя под ней тоннелем, и дальше с малоэтажной застройкой района Milbertshofen-Am Hart (рис. 2). После улицы Rathenaustraße ось парка сдвигается восточнее. Рассматриваемая территория находится в непосредственной близости от существующей индустриальной зоны научно-исследовательского центра BMW, однако сам факт заглубления автомобильной трассы под землю и устройства на уровне земли озеленённого парка говорит об улучшении качества городской среды.

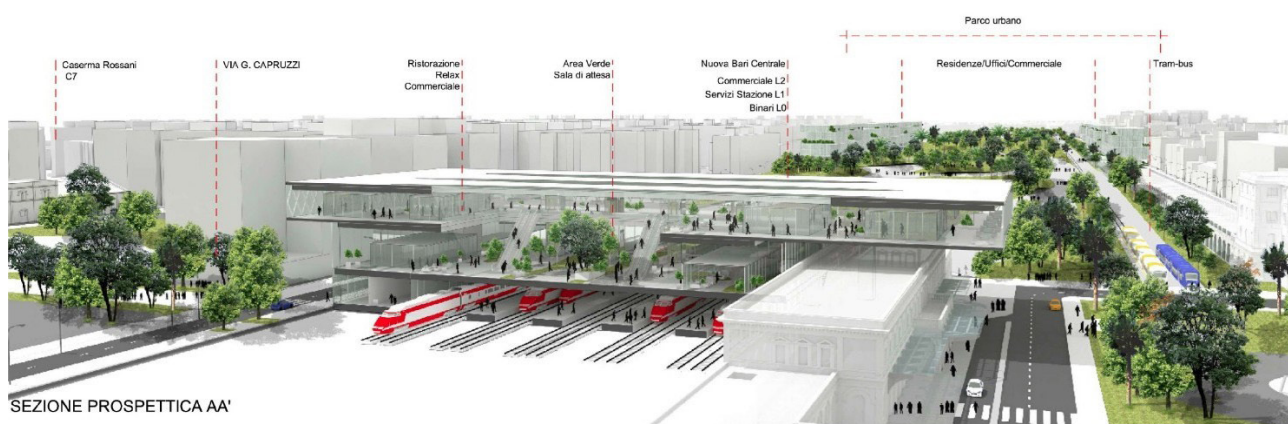


Рис. 1. Baricentrale, Бари, Италия (Studio Fuksas): генеральный план, разрез, перспектива (fuksas.com)

Сеул (Республика Корея)

Важным элементом ландшафтно-рекреационного каркаса Сеула в 2017 г. стал парк Seoulllo 7017 Skygarden. Его проект был разработан архитектурной мастерской MVRDV. Парк представляет собой общественное пространство, возведённое на конструктивной базе бывших автомобильных эстакад, построенных ещё в 1970-х гг. Они опутывают главный железнодорожный вокзал города, который расположен в самом центре на границе округов Yongsan-gu и Jung-gu. Вокзал Сеула является одним из крупнейших транспортно-пересадочных узлов как города, так и всей

Южной Кореи, и возникновение озеленённого парка с ним по соседству добавило биоразнообразия высокоплотному привокзальному району южнокорейской столицы. Застройка здесь преимущественно многоэтажная и высотная. Городская застройка отделена от железной дороги широкими многополосными проезжими частями улиц и полосами городского озеленения (рис. 3).

Нью-Йорк (США)

Парк High Line в Нью-Йорке представляет собой реконструированную железнодорожную эстакаду, которая



Рис. 2. Petuelpark в Мюнхене: генеральный план и ландшафтные зоны (oabertram.de)

не была разрушена, а была превращена в озеленённый линейный парк. Надземная железнодорожная ветка была проложена для транспортной связи промышленного района с жилым пригородом. Однако, к середине XX в. предприятия пришли в упадок, а окружающие районы начали деградировать, повысился уровень преступности. Возрождение объекта транспортной инфраструктуры в виде крупного общественного пространства дало району импульс к развитию и формированию комфортной и безопасной городской среды. Линейный парк сконцентрировал вокруг себя культуру, предпринимательство, торговлю, политику и стал визитной карточкой города. Богатое озеленение благоприятно воздействовало на экологическую обстановку бывшего промышленного района (рис. 4). Для озеленения эстакады было использовано более двухсот видов растений, в том числе множество кустарников, цветов и трав. Идея зелёного парка High Line разлетелась по всему миру и стала источником вдохновения для архитекторов из Роттердама, Сингапура, Гонконга и других городов [8].

Вена (Австрия)

Как и во многих европейских городах, в Вене железная дорога проходит по многим историческим районам.

В районе Althangrund и соседних с ним районах расположен железнодорожный вокзал Wien Spittelau Bahnhof. Это крупный многоуровневый транспортно-пересадочный узел. Рядом с ним находится знаменитый мусоросжигательный завод Spittelau, построенный в 1988–1997 гг. На узком участке вдоль Дунайского канала находится жилой комплекс Spittelau Viaducts (рис. 5), построенный в 1994–2006 гг. по проекту архитектора Захи Хадид. Объект располагается на неиспользуемом ныне виадуке, который раньше был предназначен для наземной линии городского метрополитена. Участок зажат между действующей линией метрополитена и набережной канала. В 200 метрах западнее от этого места находится еврейское кладбище Беринга (нем. Jüdischer Friedhof Währing), рядом с которым находится парк Беринга (нем. Währinger Park), вагонного депо и станция наземного метро.

Обсуждение

Данное градостроительное исследование дополняют материалы экспертного опроса, который показал, что выявление экологического потенциала территории и формирование ландшафтно-рекреационного каркаса является одним из самых важных требований к архитектурно-градостроительной

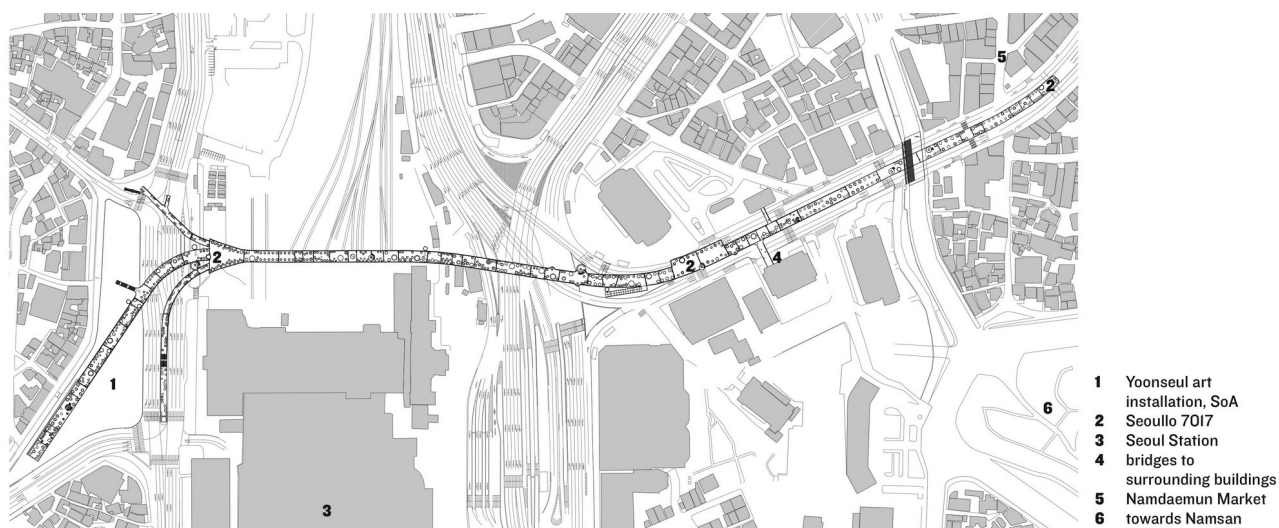


Рис. 3. Seoulo 7017 Skygarden, Сеул, Республика Корея: генеральный план (The Architectural Review, 2018) и фотографии парка Fernando Herrera (flickr.com)

деятельности и предметному дизайну в границах привокзальных городских районов. По результатам опроса выявлены основные составляющие функционирования ландшафтно-рекреационного каркаса привокзальных территорий.

Экологическая составляющая - создание буферных зон, защищающих городские районы от вредных воздействий - шума, вибрации, изменений химического состава воздуха.

Коммуникационная составляющая - узлы и оси ЛРК являются наиболее комфортной частью системы внутригородского пешеходного движения, способной обеспечить минимальное попутное обслуживание и кратковременный отдых.

Разграничительная составляющая. Структурно и последовательно выделенный элемент ЛРК способен не только дифференцировать функциональные зоны привокзальных районов, но и сдерживать нежелательную экспансию негармонично развивающихся городских территорий [10].

Рекреационная - самая очевидная составляющая ЛРК, как территорий для размещения общегородских зон отдыха, спортивных и культурных пространств.

Эстетическая составляющая - за счет большого скопления транспорта, людей, разнообразного сопутствующего обслуживания эстетическое восприятие привокзальных районов часто идет со знаком минус. Природный ландшафт, улучшение экологических качеств среды способствует созданию положительного образа. Элементы ЛРК позволяют сохранить акценты на ценных исторических объектах, участвуют в формировании внешних и внутренних городских панорам.

Альтернативное использование - функциональная составляющая ЛРК, выявленная на основании проведенного анализа мирового опыта и результатам опроса. Она сводится к возможности размещения дополнительных источников энергии, а также «городских ферм» для выращивания продуктов питания, элементов озеленения, сырья.

Экспертное сообщество в процессе опроса предложило следующие улицы в качестве основы для крупной рекреационной озеленённой пешеходной зоны:

- Первая очередь - комплекс проспекта Карла Маркса и площади Урицкого;
- Вторая очередь - улицы Владимирская, Спортивная и Дачная.

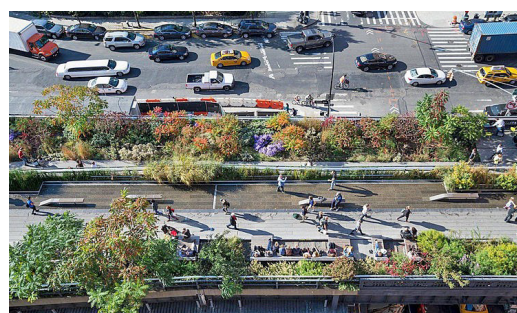
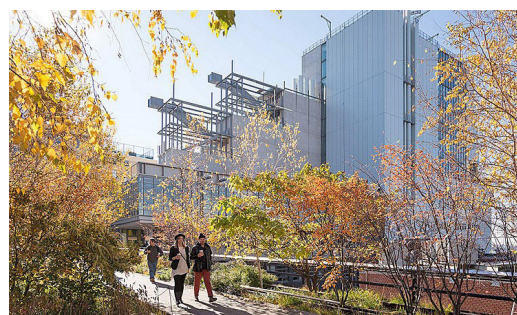
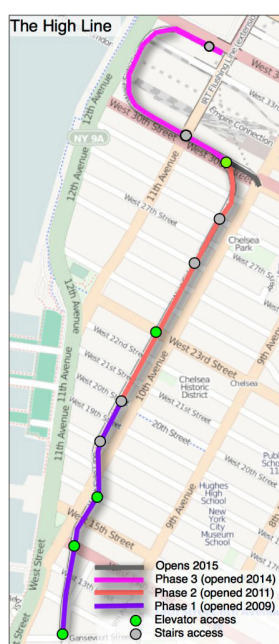


Рис. 4. High Line, Нью Йорк, США: заброшенная линия железной дороги до реконструкции (фото Joel Sternfeld, 2000), план линейного парка и фотографии парка Timothy Schenck (thehighline.org)



Рис. 5. Spittelau Viaducts, Вена, Австрия. Архитектор Заха Хадид (фото Mitja Kobal)

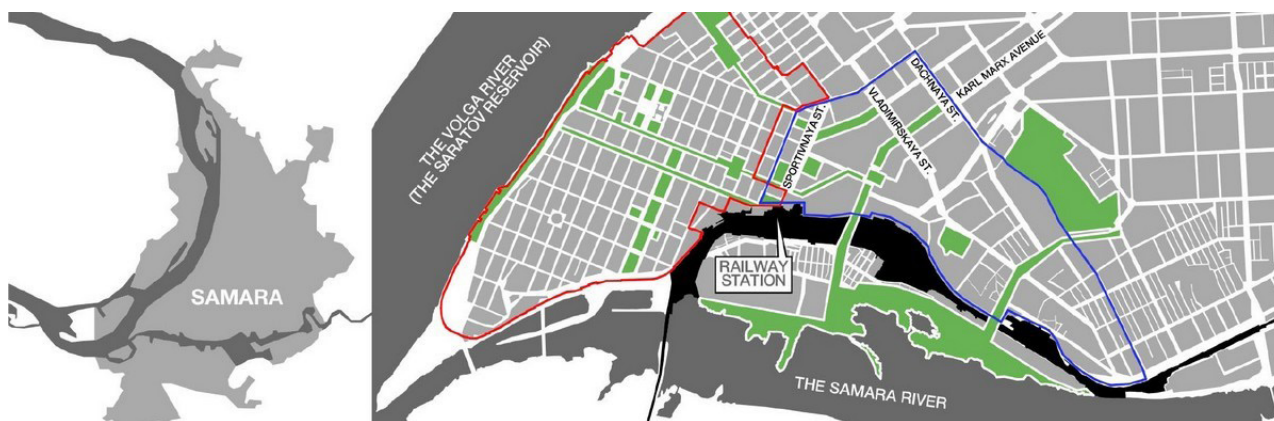


Рис. 6. Ситуационная диаграмма Самары и её привокзальной зоны:

красная линия слева – границы исторического поселения регионального значения «Городской округ Самара», синяя линия справа – примерные границы территории железнодорожного вокзала, зеленый цвет – резервы для развития ландшафтно-рекреационной базы (включая планировочные связи с историческим центром и набережной рек Волга и Самара), черный цвет – зона железной дороги и её инженерной инфраструктуры

Большинство респондентов видит необходимость в преодолении разрыва городской ткани, создаваемого железными дорогами. Реализовать это можно велосипедными и пешеходными мостами, включёнными в общую рекреационную систему озеленения района и города. Однако целесообразность такого решения будет только в том случае, если будет благоустроена береговая линия реки Самары, но на данный момент её благоустройство отсутствует [11].

Выводы

На основании вышеизложенного опыта можно сделать вывод, что прилегающие к железным дорогам и железнодорожным вокзалам территории обладают своей спецификой и не всякие общественные пространства, и гражданские здания могут эффективно функционировать, если они расположены в таких зонах.

В результате проведённого анализа мирового опыта можно увидеть, что значительная доля элементов ландшафтно-рекреационного каркаса (парки, скверы, кладбища и т.п.) тяготеют к железной дороге. Их размещение обусловлено тем, что они отлично играют роль санитарно-защитной зоны, которая необходима железной дороге, чтобы компенсировать её негативное воздействие на городскую застройку. Озеленённые территории хорошо справляются с шумом, вибрацией и другими видами физического воздействия на окружающую среду.

Для сбалансированной застройки неосвоенных территорий вокруг транспортных узлов крупнейших городов необходимы сдерживающие факторы. Таким фактором может служить создание и сохранение природного каркаса территории, закреплённого в отдельной стратегии развития и документах территориального планирования. Создание рационального ландшафтно-рекреационного каркаса привокзальных районов способно привести к рациональному экологическому освоению резервных территорий

с возможностями для их альтернативного использования в целях улучшения их мезо- и микроклимата [10].

Анализ международного опыта показал, что формирование ландшафтно-рекреационного каркаса привокзальных районов целесообразно вести на всех доступных пространственных уровнях: наземном, подземном и надземном с целью разграничения транспортных и пешеходных потоков и преодоления разрывов городской ткани.

Гармоничному формированию рекреационных зон уделяется большое внимание при градостроительном планировании привокзальных городских районов многих крупнейших городов мира. Особое внимание уделяется таким параметрам, как доступность, безопасность, информативность, комфорт и требования экологии. Устойчивое развитие названных территорий имеет реальные перспективы только при условии соблюдения этих требований в рамках концепции универсального дизайна.

Библиографический список

1. Лекарева Н. А., Брыксина О. С. Элементы зеленого каркаса в современной архитектурно-градостроительной практике // Постиндустриальная среда российских мегаполисов: сборник статей по материалам научно-технической конференции с международным участием. Самара: СамГТУ, 2020. С. 121–126.
2. Лекарева Н. А. Ландшафтная архитектура и дизайн. Единство и многообразие: Учебник для студентов архитектурных и дизайнерских специальностей. Самара: СГАУ, 2011. 248 с.
3. Schiemann J., Weyers O., Araripe Rand L., Repina E., Malakhov S., Gnilomedov A. The Samarsky Yard. – Yekaterinburg: TATLIN, 2020. – 448 p.
4. Водяник А. Р., Природный каркас городов – мост из прошлого в будущее // УРТ 2016, № 2 / Электронный ресурс. Режим доступа: <https://urtmag.ru/public/336/>

5. Лекарева Н.А. Градостроительная организация транзитных прирельсовых территорий // Научное обозрение. 2015. №14. С. 47–49.
6. Орлова Н. А, Орлов Д. Н., Грумеза О. Д. Потенциал самарского железнодорожного вокзала как центра туристических услуг // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Градостроительство. Самара, 2018. С. 328–332.
7. Медведева А. С., Терягова А. Н. Доступность пассажирских станций железной дороги. Международный опыт // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Градостроительство. Самара, 2018. С. 129–134.
8. Vavilova T., Kuznetsov I. Gentrification of Urban Railroads and Stations Surroundings for Sustainable Development. *Architecture and Modern Information Technologies*, 2020, no. 4(53), pp. 191–203. DOI: 10.24411/1998-4839-2020-15312
9. Akhmedova E A and Leonova V A 2020 IOP Conf. Ser.: *Earth Environ. Sci.* 579 012144 DOI: 10.1088/1755-1315/579/1/012144
10. Верженюк Н.С., Янковская Ю.С., Формирование природного каркаса как инструмента устойчивого развития приаэропортовых территорий крупнейших городов // Проблемы «зеленой» архитектуры и устойчивого развития городов. – Санкт Петербург, 2018. – С.34–39.
11. Lynch K. *The Image of the City*. The MIT Press. 1960.
12. Лекарева Н.А., Заславская А.Ю. Эволюция городского ландшафта Самары // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Градостроительство: сборник статей 74 международной научно-технической конференции. Самара, 2017. С. 128–132.
13. tific and technical conference with international participation. Samara: SamSTU, 2020, pp. 121–126.
2. Lekareva N.A. *Landscape architecture and design. Unity and Diversity: A Textbook for Architectural and Design Students*. Samara: SGASU, 2011. 248 p.
3. Schiemann J., Weyers O., Araripe Rand L., Repina E., Malakhov S., Gnilomedov A. *The Samarsky Yard*. - Yekaterinburg: TATLIN, 2020. - 448 p.
4. Vodyanik A.R., *Natural framework of cities - a bridge from the past to the future* // URT, 2016, No. 2 / Electronic resource. Access mode: <https://urtmag.ru/public/336/>
5. Lekareva N.A. *Urban planning organization of transit near-rail territories* // *Scientific Review*. 2015. No. 14. S. 47–49.
6. Orlova N. A, Orlov D. N., Grumeza O.D. *Potential of the Samara railway station as a center of tourist services* // *Traditions and innovations in construction and architecture*. Urban planning. Samara, 2018, pp. 328–332.
7. Medvedeva A.S., Teryagova A.N. *Accessibility of passenger railway stations. International experience* // *Traditions and innovations in construction and architecture*. Urban planning. Samara, 2018, pp. 129–134.
8. Vavilova T., Kuznetsov I. *Gentrification of Urban Railroads and Stations Surroundings for Sustainable Development*. *Architecture and Modern Information Technologies*, 2020, no. 4 (53), pp. 191–203. DOI: 10.24411 / 1998-4839-2020-15312
9. Akhmedova E A and Leonova V A 2020 IOP Conf.: *Earth Environ. Sci.* 579 012144 DOI: 10.1088 / 1755-1315 / 579/1/012144
10. Verzhennyuk N.S., Yankovskaya Yu.S., *Formation of the natural framework as a tool for sustainable development of near-airport territories of the largest cities* // *Problems of “green” architecture and sustainable development of cities*. - St. Petersburg, 2018. - pp. 34–39.
11. Lynch K. *The Image of the City*. The MIT Press. 1960.
12. Lekareva N.A., Zaslavskaya A.Yu. *Evolution of the urban landscape of Samara* // *Traditions and innovations in construction and architecture*. Urban planning: collection of articles of the 74th international scientific and technical conference. Samara, 2017, pp. 128–132.

References

1. Lekareva N.A., Bryksina O.S. *Elements of a green frame in modern architectural and urban planning practice // Post-industrial environment of Russian megacities: a collection of articles based on the materials of a scientific and technical conference with international participation*. Samara: SamSTU, 2020, pp. 121–126.

Для ссылок: Терягова А.Н., Ахмедова Е.А., Кузнецов И.В. Ландшафтно-рекреационный каркас при вокзальных районах // Innovative project. 2020. Т.5, №11. С. 64–72. DOI: 10.17673/IP.2020.5.11.6

For references: Teryagova A.N., Akhmedova E.A., Kuznetsov I.V. *Landscape and recreational frame of railway station areas*. Innovative project. 2020. Vol.5, No. 11. pp. 64–72. DOI: 10.17673 / IP.2020.5.11.6

6

73–87

МАСТЕРСКАЯ

WORKSHOP

Орлов Дмитрий Николаевич, Орлова Наталья Александровна
Самарский государственный технический университет

Orlov Dmitry, Orlova Natalia
Samara State Technical University

МОДЕЛЬ, КАК СПОСОБ КОММУНИКАЦИИ

MODEL AS A METHOD OF COMMUNICATION

Статья посвящена общим теоретическим вопросам коммуникаций при восприятии архитектуры. При принятии аксиоматической позиции об адекватности восприятия архитектуры «на месте», т.е. при непосредственном физическом и визуальном контакте субъекта восприятия с архитектурным объектом, авторы ставят вопрос о трансляции этого восприятия другому субъекту не имеющего возможности прямого восприятия посредством деконструкции полученного образа, формирования на этой основе модели, как объекта трансляции. Воспринимающий субъект, т.е. «субъект два» в свою очередь дешифрует модель и на ее основе путем экстраполяции формирует новый образ, гомогенный первичному впечатлению в случае успешной трансляции. Статья описывает нюансы и сложности такого процесса.

The article is devoted to general theoretical issues of communication in the perception of architecture. When adopting the axiomatic position about the adequacy of the perception of architecture “on the spot”, i.e. with direct physical and visual contact of the subject of perception with the architectural object, the authors raise the question of the translation of this perception to another subject who does not have the possibility of direct perception by deconstructing the resulting image, forming on this basis a model as an object of translation. The perceiving subject, i.e. “subject two”, in turn, deciphers the model and, based on it, forms a new image by extrapolation, homogeneous to the primary impression in the case of successful translation. The article describes the nuances and complexities of such a process.

Ключевые слова: восприятие архитектуры, коммуникация, субъект восприятия, форма описания объекта, интерпретация, повествование

Keywords: perception of architecture, communication, subject of perception, form of object description, interpretation, narrative

Впечатление от архитектурного произведения создается при непосредственном переживании архитектуры. В самом простом случае, когда здание стоит на открытой местности, по мере приближения к нему сначала мы видим силуэт здания, воспринимаем его пропорции и масштаб, потом начинаем различать архитектурную пластику [1]. Это детали фасадов и крыш, окна, двери, их обрамления. Воспринимать архитектурную пластику помогает свет и цвет. Потом становится различимой фактура поверхностей. Тактильное восприятие, если мы дотронемся до стен, поручней и т.п. – это тоже часть архитектурного образа, так же, как и перепад температур, движение воздуха и распространение звука. Особенно сильно осязательные и звуковые впечатления от архитектуры проявляются в интерьерах. Иногда к ним добавляется и запах.

Также существенным элементом архитектуры является время. Время в архитектуре – это продолжительность пути из помещения в помещение, наполненное сменой от пространственных ощущений, или это время, длящееся, когда мы обходим здание вокруг.

Все эти ощущения вместе, постоянно изменяющиеся – настоящее, то, что мы видим сейчас, прошлое, то, что осталось у нас в памяти и будущее, то, что мы предвосхищаем в своих ожиданиях, – все это вместе сочетается в едином образе здания [2]. Это впечатление многократно усиливается, если здание является частью архитектурного ансамбля или городской улицы, достигая максимального эффекта в архитектурном образе целого города.

Такое впечатление – это восприятие полного и подлинного высказывания на языке архитектуры. Единственный способ поделиться им с кем-то без потери смыслов и нюансов – привести другого человека в это же место. Не всегда это возможно. Особенно если здание еще не построено или уже разрушено. Физически оно может не существовать уже или ещё, но его архитектурный образ живет в сознании.

Для того, чтобы поделиться этим образом с другими, используются разнообразные модели. Один из видов модели – это подробный словесный рассказ. В этом случае рассказчик ничего не обобщает,

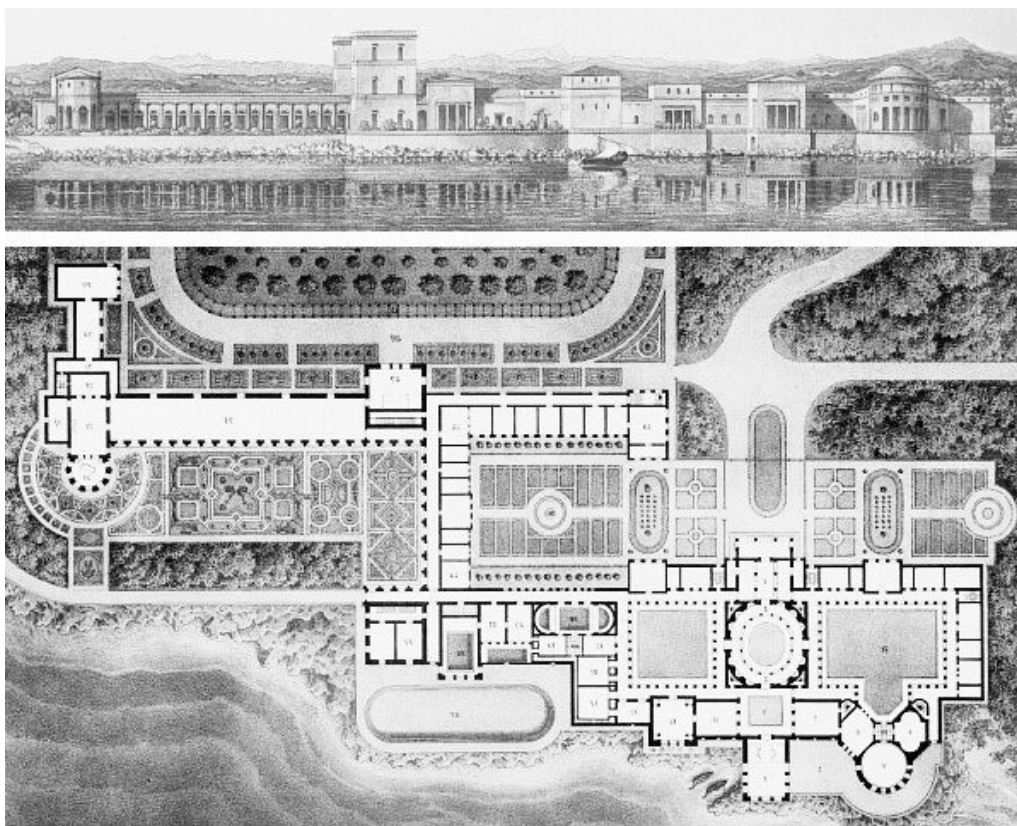


Рис. 1. Karl Friedrich Schinkel, Reconstruction of Pliny's Villa Laurentina (1835)

не делает выводов, не использует метафоры, сравнения, а подробно и последовательно описывает то, что видит. Другие варианты моделирования – это изображения. Они могут быть представлены в виде чертежей – планов, фасадов, разрезов, аксонометрий. Это могут быть перспективные виды здания или интерьеров, выполненные с фотографической реалистичностью или художественно переработанные, гиперболизированные. Это может быть видео, это может быть архитектурный макет, наконец это может быть информационная компьютерная модель здания.

Каждая из этих моделей представляет архитектурный объект с ограниченной, неполной достоверностью. Никакая модель, включая самую детальную версию, например, выполненную в виде файла виртуальной реальности, даже не претендует на то, чтобы передать полное впечатление об объекте. Мы можем говорить только о некотором подобии модели и ее прототипа. Но, тем не менее, цель модели – максимальное следование источнику, пусть в отдельном избранном аспекте. И качество модели оценивается по степени её достоверности и точности. Моделируя какой-то один из аспектов объекта, мы не искажаем остальные – мы просто выводим их из поля рассмотрения, выносим за скобки. Монохромный архитектурный макет здания не утверждает, что здание не цветное, он просто не показывает цвет, подразумевая его существование в объекте-источнике.

Во всех случаях, когда используется один из видов моделирования, целью такого действия будет передача

невербальной информации. Даже в том случае, когда модель состоит из слов. В этом нет противоречия – словами передаётся изначально формальное – выраженное материалом, светом, цветом, пространством и т.д.

Почему словесное описание приравнивается в данном случае к изображению или макету? Напомним, что речь идет о последовательном и подробном описании объекта без метафор, сравнений и обобщений. В этом случае слова нужны для того, чтобы вызвать в сознании человека сменяющиеся во времени визуальные образы. «Как только зрительный образ начинает нечто значить, он сам становится письмом, а в качестве письма он предполагает и некое словесное оформление» [3]. Если рассказчик не пытается размышлять или рассуждать о здании, не анализирует его, т.е. не абстрагирует, не классифицирует и не сравнивает – значит он описывает или, иначе говоря, моделирует. Такое описание почти не отличается от изображения, оно может быть исчерпывающим документом, по которому с высокой степенью достоверности, почти как по чертежу, можно воспроизвести архитектурный объект.

Примером такого описания можно считать письма Плиния младшего, в которых он описывает виллы в Лаврентинуме и Тускулуме [4]. Если вы почувствуете разницу между изображающим описанием и рассуждением об архитектурном произведении, тогда не составит труда увидеть рассуждение-интерпретацию в макете, скетче или даже в фотографии архитектурного объекта (рис. 1).

«Отсюда тянется криптопортик; по величине это почти общественная постройка, с окнами по обеим сторонам; в сторону моря их больше, в сторону сада меньше: по одному на два с противоположной. В ясный безветренный день они открыты все; когда с какой-то стороны задует ветер, их можно спокойно держать открытыми с той, где его нет. Перед криптопортиком цветник с благоухающими левкоями. Щедрые солнечные лучи, отражаясь от криптопортика, становятся еще горячее: он и удерживает тепло, и презграждает дорогу аквилону: насколько нагрета передняя сторона, настолько же противоположная холодна. Ставит он презграду и африку: ударившись об его стены — один об одну, другой — о другую — они обессиливают. Поэтому в нем так приятно зимой, а еще больше летом: тень от него лежит до полудня на цветнике, а после полудня на ближайшей к нему части аллеи и сада; она растет и умалывается вместе с днем: то укорачивается, то удлиняется с той и другой стороны. В самом криптопортике солнца вовсе не бывает тогда, когда оно, пышащее жаром, стоит над его крышей. К тому же через открытые окна его продувает фавонием: воздух в нем никогда не бывает тяжел и не застаивается» [4].

Существует ли разница между изображением, описанием, повествованием или рассуждением? Напомним, что речь конечно идет об изображении архитектурного произведения — материального объекта, существующего в пространстве, для полного восприятия которого требуется время и движение. В этом случае изображение будет показывать одну определенную точку восприятия. Для более полного описания объекта потребуется некоторое множество изображений или изображение комбинированное, т.е. интеллектуально обработанное, а значит содержащее «рассуждение», т.е. уже не прямое впечатление, но некоторую логическую цепочку сравнений, обобщений и выводов. Такой подход слишком далек от того, чтобы быть адекватным оригинальному архитектурному высказыванию.

Описание — это более информационно насыщенное сообщение. Если изображение — это фотография объекта, то описание — это фотография в высоком разрешении с большим количеством деталей и нюансной передачей подробностей. Еще раз напомним, что и изображение, и описание, и рассуждение может быть подано и словами, и картинками, и чертежами. «Именно с глаза для каждого из нас начинается пространство, тяготеющее к бесконечности, пространство настоящего, поражающее нас с большей или меньшей интенсивностью. Оно тут же, изменяясь на ходу, сворачивается в воспоминание. Из всех имеющихся средств выражения фотография — единственное, которое способно зафиксировать конкретное мгновение» [5]. И любая из этих подат будет только трансляцией или переводом с подлинного архитектурного языка, который говорит посредством артикулированной формы, размещенной в пространстве.

В таком случае повествование — это ряд описаний, развернутых во времени. Если продолжить нашу

метафору сравнения с фотографией, то повествование — это кинематограф. Последовательный, подробный ряд описаний, в своей последовательности следующий тому порядку восприятия объекта, которому следует и зритель посетивший архитектурный объект, таким образом, будет наиболее точной моделью этого объекта. Ограниченность такого рода модели состоит в отсутствии вариативности движения вокруг или внутри объекта.

При словесной подаче — это будет подробный рассказ о сооружении, описывающий наше приближение к зданию, постепенное разглядывание со все большим уменьшением масштаба деталей, их «разглядыванием», с сохранением логики связи сменяющих друг друга пространств, сохраняющее также темп нашего движения по зданию.

Если мы решили подать информацию изобразительными средствами, то повествование наиболее полно будет выражено в видеороликах или в объекте виртуальной реальности с возможностью плавного и вариативного движения. Именно так сейчас, с появлением соответствующих технических возможностей, должна выглядеть идеальная подача архитектурного проекта.

В истории архитектуры немного примеров повествований, особенно графических. Конечно, это вызвано техническими причинами. Вероятно, в ближайшем будущем подача архитектурных проектов в виде видеороликов и VR-сцен постепенно вытеснит более привычную нам графику.

Из традиционных средств подачи наиболее повествовательным примером модели, до появления видео, был макет. Главным преимуществом макета является его пространственность или трёхмерность. Никакой другой вариант моделирования не способен показать формы в пространстве в одновременном вариативном множестве его ракурсов.

В то же время существенным недостатком макета является невозможность достоверной демонстрации и интерьера, и экстерьера в одной модели, а также сложность трансляции масштабных и фактурных характеристик. Также к недостаткам макета можно отнести несоответствие точек восприятия реальным, свойственным человеку, находящемуся в непосредственном контакте с архитектурным объектом и несоответствие последовательности восприятия здания. Т.е. именно той характеристики, которую мы особенно выделяем в моделях повествовательных.

Итак, для адекватной передачи впечатления от непосредственного общения с архитектурным сооружением наиболее адекватным способом является повествование. Адекватность в данном случае понимается как наибольшее соответствие, как достижение максимально полной передачи информации. Информацией в данном случае является весь набор впечатлений, полученных при восприятии архитектурного произведения.

Существенной частью такого повествования будет описание признаков формы объекта. Это силует

всего здания, это линии его фасадов, которые могут тянуться параллельно друг другу или пересекаться перпендикулярно, ломаться или плавно изгибаться, складываться в метрические или ритмические ряды, или становиться уникальными акцентами, рассекать форму или объединять ее контуром. Линия может быть границей или связью. Пятна, которые обладают фактурой, текстурой и цветом, а для более внимательного наблюдателя, визуальным весом и силой притяжения и отталкивания. Совокупность линий и пятен могут превратиться в структурный каркас или создавать впечатление неупорядоченного броуновского движения. Различные элементы здания могут вступать во взаимодействие между собой. Например, включаться в игру сравнений, быть равными, симметричными или отличаться контрастно, или нюансно, могут быть подобными друг другу, но не равными. Тогда слово «сравнение» будет превращаться в слово пропорционирование. Все это мы увидим не сразу и не одновременно. Это займет некоторое время, и мы воспримем это в определенной последовательности. Также как звуки речи, которые ничего не значат сами по себе, но произнесенные в нужной последовательности и с нужным темпом, образуют понятную и связную речь – слова и предложения.

Только что прочитанное вами перечисление «признаков формы» было примером повествования о них. Они перечислены в тексте в определенной последовательности – от общего к частному, примерно так, как их выхватит зрение человека, впервые подходящего к архитектурному сооружению. Сначала он увидит общий силуэт, затем линии и пятна, обозначит границы частей формы и их свойства, затем он сравнит эти формы между собой и обнаружит в них закономерность или ее отсутствие, а потом, когда он захочет рассказать об этом другим, он должен будет вновь проговорить, нарисовать, вычертить или смоделировать в редакторе общий силуэт, линии и пятна образующие формы, которые следует между собой сравнить и найти или не найти закономерности.

Впечатления, полученные человеком при посещении архитектурного сооружения непосредственно, «своими глазами» или опосредовано – из «повествований» других людей, в совокупности формируют целостный образ.

Образ – это вся сумма впечатлений и проделанной сознанием зрителя работы по обнаружению закономерностей, совпадений или контрастов, это интерпретация прочитанных знаков. Важно осознать, что сам образ выходит за пределы языкового высказывания. Это значит, что образ невозможно передать языковыми средствами в целостном виде. Каждый раз при попытке передать образ, мы должны его вновь разобрать на составные элементы, вновь проговорить, изобразить, смоделировать, а затем вновь собрать воедино в качестве модели образа, и уже на основе представленной нами модели, собеседник сможет воспроизвести образ в своём сознании.

Например, увидев красивый закат над озером и получив при этом эстетическое впечатление, мы запоем его в качестве образа заката. Для того, чтобы поделиться этим образом с другим, мы должны будем рассказать про него или изобразить его – создать его модель. Для этого нам понадобятся слова и их сочетания, или разноцветные пиксели, или линии и пятна краски, а зрителю придется выслушать слова, рассмотреть пиксели, линии и цветные пятна и вновь собрать или скомпилировать эти смысловые единицы-знаки в целостное сообщение – образ, подобный исходному. При этом степень его уподобления будет тем выше, чем точнее и подробнее будет повествование. Такая мыслительная операция по разбору целостного впечатления на части, превращающиеся в знаки понятные другому, которые другой может прочитав вновь собрать в целостный образ – и является в нашем понимании языковой формой передачи информации, переводом с языка действительной формы на язык коммуникации.

Повествование – информационное сообщение, представляющее собой последовательность знаков – изображений или слов, описывающих какое-либо событие или объект. Выше мы сравнивали это с кинематографом. Минимальным элементом, атомом, клеткой кинематографа является кадр, проецирующийся на экран. Для повествовательного изложения такой единицей мы будем называть проекцию. Собственно, каждый кадр в кино это и есть проекция с пленки или с матрицы на экран. Для более полного понимания, что такое проекция, уместно будет обратиться к метафоре, которую употребил Платон в седьмой книге его диалога «Государство». Для краткости перескажем отрывок своими словами [6].

Платон сравнил наш мир с пещерой, куда проникает немного света (рис. 2). В этой пещере живут рабы, прикованные цепями таким образом, что они видят только стену перед собой, на которую проецируются тени проходящих людей, проносимых предметов, проплывающих облаков. И проживая всю жизнь в этой пещере, не имея других сведений о происходящем, рабы принимали эти проекции за единственную реальность, вернее – строили своё представление о мире на основе этих проекций. По Платону и мы, подобно рабам в пещере, строим своё понимание мира, наблюдая тени реальных предметов – феномены, явления. Эта метафора для архитектора понятнее, чем для представителей других профессий, набор проекций – его основной инструментарий. В узком архитектурском смысле, проекция – это способ организации чертежа, наиболее экономно и в то же время полно и точно передающего форму объекта. Этот инструментарий остается основным даже с появлением BIM.

Столетиями архитектор оперировал основными проекциями – планом, фасадом, разрезом, аксонометрией и перспективой. Вращая на экране цифровую модель здания мы плавно и последовательно, повествоательно меняем одну проекцию за другой – аксонометрии, перспективы – с кинематографической скоростью.

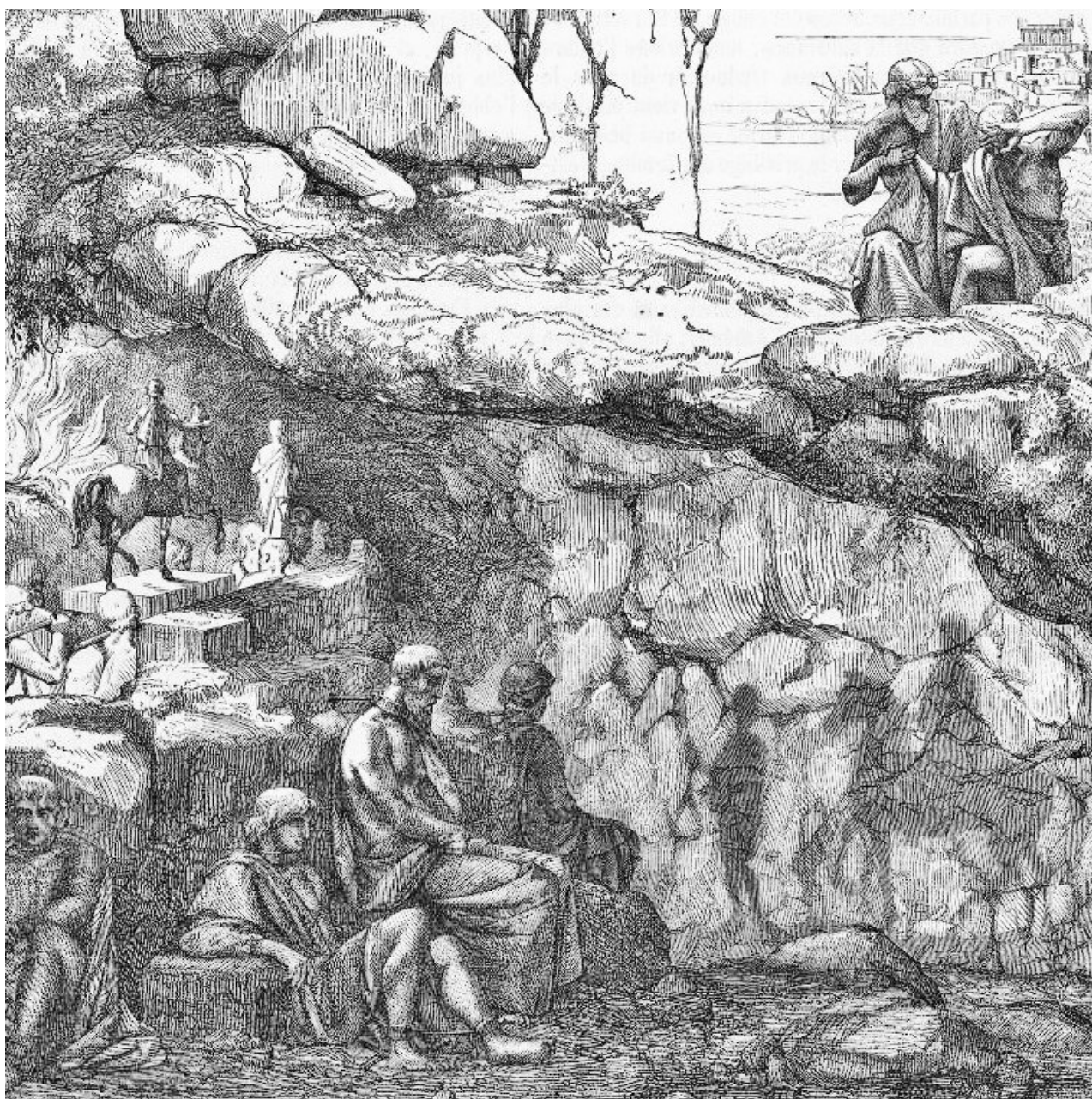


Рис. 2. Пещера Платона. Гравюра (Mary Evans, 1855)

Проекцией для нас будет любое единичное восприятие впечатления от объекта, не только чертеж, но и рассказ, текст, картинка, фотография, макет – любая попытка поделиться с другим своими впечатлениями. *Проекция – это акт преобразования впечатления в любого рода сообщение, трансляция образа в форму, пригодную для коммуникации.*

В чем разница между проекцией и моделью? Модель – это совокупность проекций, максимально полно описывающих весь объект или один из его существенных аспектов. Проекция, в свою очередь, всегда описывает только один аспект. Собственно, слово «аспект» вполне может заменить слово «проекция» в нашем рассуждении. Это почти синонимы. Еще слова из этого смыслового ряда – ракурс, вид, точка зрения (рис. 3).

Вспомним ещё одну метафору – про слепых, пытающихся, ощупывая слона, понять, что это такое. Один, взявшись за хобот, сказал – это змея, другой, взявшись за ногу, сказал, что это дерево. Слепые говорили о своих ограниченных ощущениях – о не визуальных проекциях. Если бы они потратили достаточное время на накопление нужного количества таких проекций – ощупали бы слона целиком – у них сложилась бы целостная модель слона, осязательная, но не менее полная, чем визуальная.

Каждая проекция – это акт подлинной и достоверной передачи информации, ограниченный точкой зрения. Если наблюдатель фиксирует и транслирует другому последовательность проекций, то ограниченность одной точкой зрения технически снимается, и трансляция становится адекватной моделью, и превращается

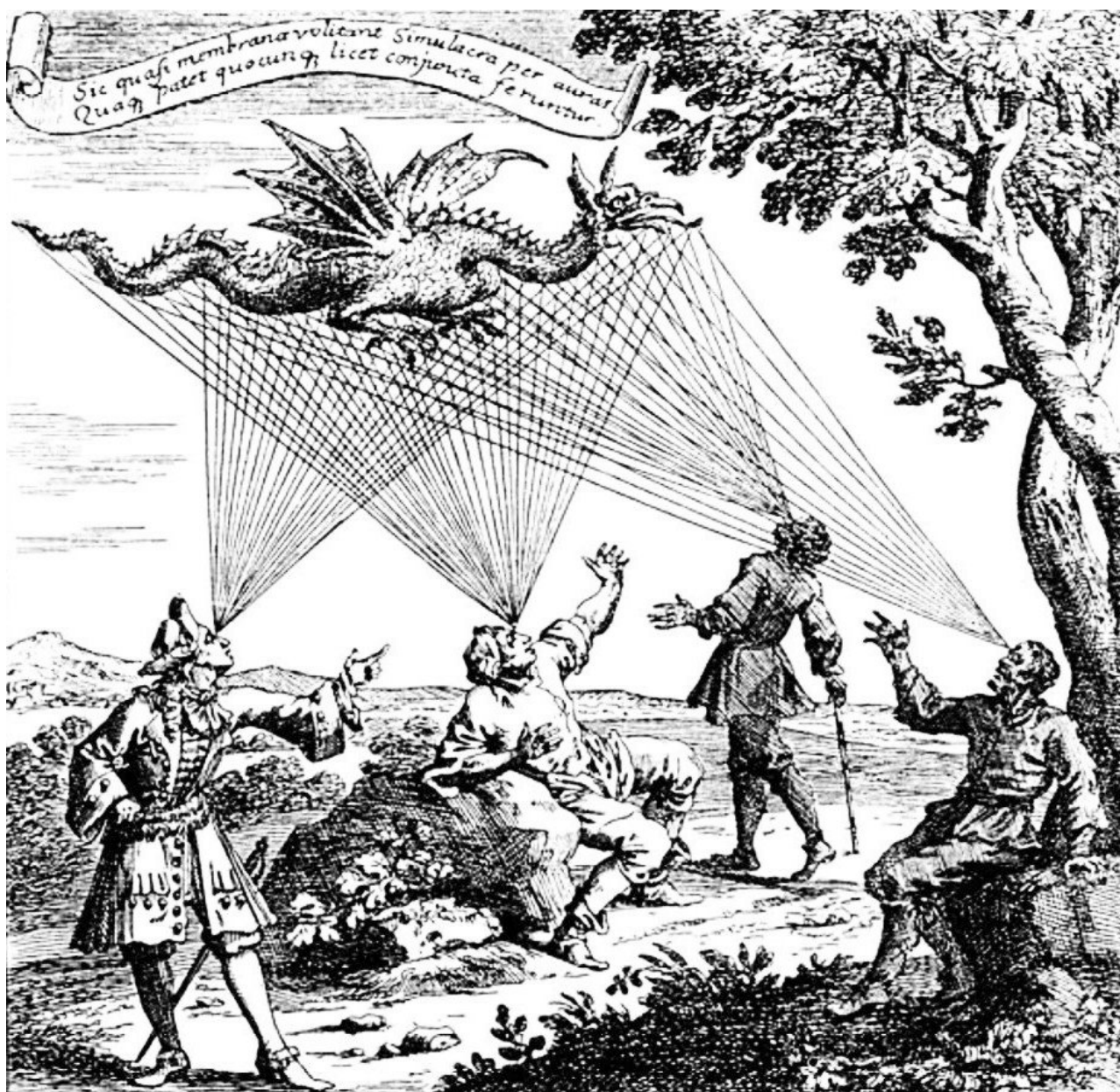


Рис. 3. Излучающий глаз. Дракон, видимый под различными углами зрения.
Johannes Zahn, «The Radiating Eye» from *Oculus Artificialis Teledioptricus Sive Telescopium* (1702)

в повествование. Например, показав план, четыре фасада и разрез, мы получаем достаточно полную информацию, чтобы представить объект и воспроизвести его, построить. Утратив одну из проекций мы уже не сможем достоверно и полно представить эту форму. Не обозначив линию разреза, неточно артикулируя связь между планом и фасадами, мы также теряем необходимую полноту достоверности объекта. В данном случае мы теряем последовательность и связность изложения. Поскольку проекция превращает впечатление в *сообщение*, в той или иной форме, следует говорить о появлении языковой формы коммуникации.

Итак, последовательное и полное по набору проекций (изобразительных, вербальных, осязательных или каких угодно) описание явления можно считать

достаточным способом, чтобы поделиться с другим впечатлением о нём. Назовём это актом коммуникации с языковой формой передачи информации.

Библиографический список

1. Кандинский В.В. Точка и линия на плоскости. – СПб: Азбука, 2008. – 560 с.
2. Раппапорт А.Г. К пониманию архитектурной формы: Автореф. дис.д-ра искусствовед.: 18.00.01/Рос. акад. арх. и строит. наук.— М., 2002.—38с.
3. Барт Р. Мифологии / пер. С. Зенкина. - М.: Академический Проект, 2008. – 351 с.
4. Плиний Младший (61 или 62-ок. 114.). Письма Плиния Младшего: Кн. I-X. [Перевод] / Изд. подгот.

- М. Е. Сергеевко, А. И. Доватур; [Примеч. М. Е. Сергеевко и др.]. - 2-е изд., перераб. - М.: Наука, 1982. - 407 с.
5. Платон, Сочинения в четырех томах. Т. 3. Ч. 1 / Под общ. ред. А. Ф. Лосева и В. Ф. Асмуса; Пер. с древнегреч. — СПб: Изд-во С.-Петерб. ун-та; «Изд-во Олега Абышко», 2007. — 752 с.
 6. Картье-Брессон, Анри Воображаемая реальность / эссе. — СПб: Лимбус Пресс, ООО «Издательство К. Тублина», 2008. — 128 с.

References

1. Kandinsky V.V. Point and line on a plane. - SPb: Azbuka, 2008. - 560 p.
2. Rappaport A.G. On the understanding of architectural form: Author's abstract. Doctor of Art: 18.00.01 / Russian Acad. arch. and builds. sciences. - M., 2002. - 38p.
3. Bart R. Mythology / trans. S. Zenkina. - M.: Academic Project, 2008. - 351 p.
4. Pliny the Younger (61 or 62-c. 114.). Letters of Pliny the Younger: Book. I-X. [Translation] / Ed. prepare M. E. Sergeenko, A. I. Dovatur; [Note. ME Sergeenko and others]. - 2nd ed., Rev. - M.: Nauka, 1982. - 407 p.
5. Plato, Works in four volumes. T. 3. Part 1 / Under total. ed. A. F. Losev and V. F. Asmus; Per. from ancient Greek. - SPb: Publishing house of St. Petersburg University; Oleg Abyshko Publishing House, 2007. - 752 p.
6. Cartier-Bresson H. Imaginary Reality / Essay. - St. Petersburg: Limbus Press, K.Tublin Publishing House, 2008. - 128 p.

Для ссылок: Орлов Д.Н., Орлова Н.А. Модель, как способ коммуникации // Innovative project. 2020. Т.5, №11. С. 74-80. DOI: 10.17673/IP.2020.5.11.7

For references: Orlov D.N., Orlova N.A. Model as a Method of Communication. Innovative project. 2019. Vol.5, No. 11. pp. 74-80. DOI: 10.17673/IP.2020.5.11.7

Полянцева Екатерина Романовна

Уральский государственный архитектурно-художественный университет

Polyantseva Ekaterina

Ural State University of Architecture and Art

КОНТРОЛЬ ДОСТУПА В СЛОЖНЫХ ПЛАНИРОВОЧНЫХ СТРУКТУРАХ

ACCESS CONTROL IN THE POLYCENTRIC PLANNING STRUCTURES

Статья сосредоточена на изучении комплексных полицентричных планировочных структур, наиболее характерных для крупных многофункциональных зданий. Изучается вопрос объемно-пространственной типологии многофункциональных общественных зданий, кратко рассматриваются различные планировочные принципы ограничения доступа. Планировочная система может быть открытой во внешнюю городскую среду, т.е. экстравертированной, и закрытой, опирающейся на внутренний контроль, т.е. интровертированной, а также складываться как традиционная система преград. Автором описывается связь защиты и проницаемости пространств, в том числе визуальной и физической. Исследуется вопрос обеспечения безопасности и контроля доступа в подобных мегаструктурах, делается вывод о том, что их объемно-планировочная организация строится как система преград, разделяющих пространства здания на разные уровни доступа, что обеспечивается коммуникационным каркасом.

The article focuses on the study of complex polycentric planning structures that are most characteristic of large multifunctional buildings. The question of the spatial typology of multifunctional public buildings is studied, various planning principles of access restriction are briefly considered. The planning system can be open to the external urban environment, i.e. extroverted, and closed, based on internal control, i.e. introverted, and also develop as a traditional system of barriers. The author describes the relationship between the protection and the permeability of spaces, including visual and physical. The issue of ensuring security and access control in such megastructures is investigated, it is concluded that their space-planning organization is built as a system of barriers dividing the building spaces into different access levels, which is provided by a communication framework.

Ключевые слова: контроль доступа, наблюдение, безопасность, планировочные структуры, типология

Keywords: access control, surveillance, security, planning structures, typology

Введение

Исследование ограничится изучением многофункциональных планировочных структур как получающих все большее распространение. Пространства, отвечающее современному образу жизни и постоянной смене видов деятельности, должны соответствовать своим особым требованиям: легко приспосабливаться, обладать гибкой планировочной структурой, свободной или трансформируемой. В то же время важным для них становятся требования контроля доступа или безопасности. Для сложных планировочных структур они становятся иерархичными. Каждый архитектурный объект формируется как система преград, и формы организации этих преград станут предметом исследования в данном исследовании. Планировочная организация объекта подразумевает форму функционирования. Пространство здания ограничивается ограждениями, или преградами, но современные формы организации архитектурных объектов предусматривают, что эти

преграды могут быть как многослойными, так и почти отсутствующими, размытыми.

Большая часть многофункциональных зданий предусматривают общественную функцию в своем составе и являются активной частью городской среды, поэтому часть пространств внутри будет относиться к публичным, часть к приватным. Подробнее примеры организации рассмотрим ниже.

Объемно-планировочная структура здания как организованная система преград

Безопасность и ограничение доступа могут обеспечиваться несколькими способами планировочной организации: во-первых, объект может представлять собой систему традиционных непроницаемых преград, во-вторых, его планировочная структура может формироваться на основе преград с разной степенью проницаемости. Его структура тогда может быть интровертированной, экстравертированной, однонаправленной,

вложенной. Это определяется действием влияний окружающего климата и градостроительными условиями. Отсюда появляются такие планировочные структуры как свободная, перетекающая и разветвленная, линейная и центричная, отдельный вид представляет собой фрактальная или вложенная структура, многоядерная или фокусная [1]. Многофункциональные структуры как правило не представляют собой один из этих типов в чистом виде, они имеют более сложную организацию. Для них становится важен выбор правильных схем планировочной организации для каждой функциональной зоны, безопасность и способность функционировать для каждого из таких отдельных элементов (автономно в той или иной мере), а также адаптивность, или способность приспосабливаться, также обретает первостепенное значение. Адаптивность понимается как способность к изменениям, заложенная в структуре здания, и она может изменяться как вследствие природных воздействий, например, смены погоды, так и вследствие изменившихся требований к функционированию данного архитектурного объекта [2].

Связь планировочной организации здания с его безопасностью впервые начала изучаться в шестидесятых годах прошлого века. Криминологи и архитекторы совместно указывали на сходные черты городских пространств и отдельных зданий. Которые делают их более или менее защищенными от преступных посягательств. В книге «Защищаемое пространство» архитектор и исследователь городской среды О. Ньюман сослался на влияние окружающего городского пространства на безопасность отдельных участков и районов; он утверждал, что имеет место влияние местоположения здания в определенной городской среде, прилегающей к «безопасной» или «небезопасной» зоне деятельности.

Ньюман анализирует жилые пространства, но выводы его работы помогают анализировать пространственную конфигурацию объектов любого назначения. Помимо деления пространств по степени приватности, он указывает на важность сопоставления входов в здания с окружающей средой. Важно расположение входов и их число: таким образом, коридорного типа здание, в коммуникации которого выходит большое число ячеек, менее выгодно с точки зрения контроля, чем несколько блоков, поделенных между меньшего размера общими коммуникациями. С другой стороны, меньшее число входов позволяет легче держать их под контролем, но если общая коммуникация является публичным пространством, вход в каждую ячейку (или вложенное пространство) должен быть защищен. Следующий вопрос состоит в том, как осуществляется контроль при перемещении между пространствами разного уровня. Досмотр и процедура пропуска должны осуществляться в специально выделенных тамбур-шлюзах, если речь идет о перемещении из пространства одного уровня приватности в другое [3].

Более современные исследования также указывают на важность соотношения планировочной организации

здания с окружающим контекстом в границах всего проекта. Они указывают, что отношение к внешнему пространству описывается через пространственную конфигурацию, что имеет большое значение для построения сценария действий. Например, как атриумное здание облегчает ориентацию во внутренней структуре с одной стороны, но фокусирует внимание на его интерьере – с другой. Зарубежные исследования указывают, что, хотя здания обращены внутрь как в конфигурации проницаемости, так и в конфигурации видимости, важно учитывать восприятие со стороны участка, то есть окружающей городской среды [4].

В частности, восприятие структуры здания как изнутри, так и снаружи важно для контроля доступа и для наблюдения. Существует концепция, разработанная как система мер защиты, ограничивающая потенциальных нарушителей доступа к потенциальным целям. Она известна как естественный контроль доступа и направлена на сокращение возможностей для совершения преступлений за счет создания у правонарушителей повышенного восприятия риска. Она также дает возможность следить за пространствами и потенциально вмешиваться. Существует также формальный или организованный контроль доступа (например, сотрудники службы безопасности) и механический контроль доступа (например, замки и засовы), а дополнительными планировочными средствами являются зонирование, которое в свою очередь помогает управлять восприятием пространства и его использованием [5].

Вопрос контроля доступа и наблюдения за внутренними пространствами здания важны для многофункциональных структур в первую очередь из-за их сложности. Интеграция функций в одном здании в настоящее время связана с ожиданиями инвестора, который определяет свои требования в проекте. Многофункциональные здания поглощают все большее число людей благодаря постоянно расширяющемуся сектору услуг. Городские центры расширяются главным образом за счет их интенсивного развития, где в одном месте пересекаются потребности многих различных пользователей. Процесс проектирования новых многофункциональных зданий должен быть адекватным потребностям современного общества, а анализ такого типа структур по заданному набору критериев является многофакторным процессом, поскольку конструкция здания зависит от набора внешних воздействий, которые включают в себя климатические, социальные, экономические, градостроительные, конструктивные, транспортные и другие факторы [6].

В свою очередь, анализ зарубежной и отечественной нормативной литературы указывает на то, что функционально-планировочные компоненты многофункциональных зданий и комплексов должны быть функционально и планировочно обособлены. При этом допускается обеспечивать их взаимосвязь с общими вертикальными и горизонтальными внутренними

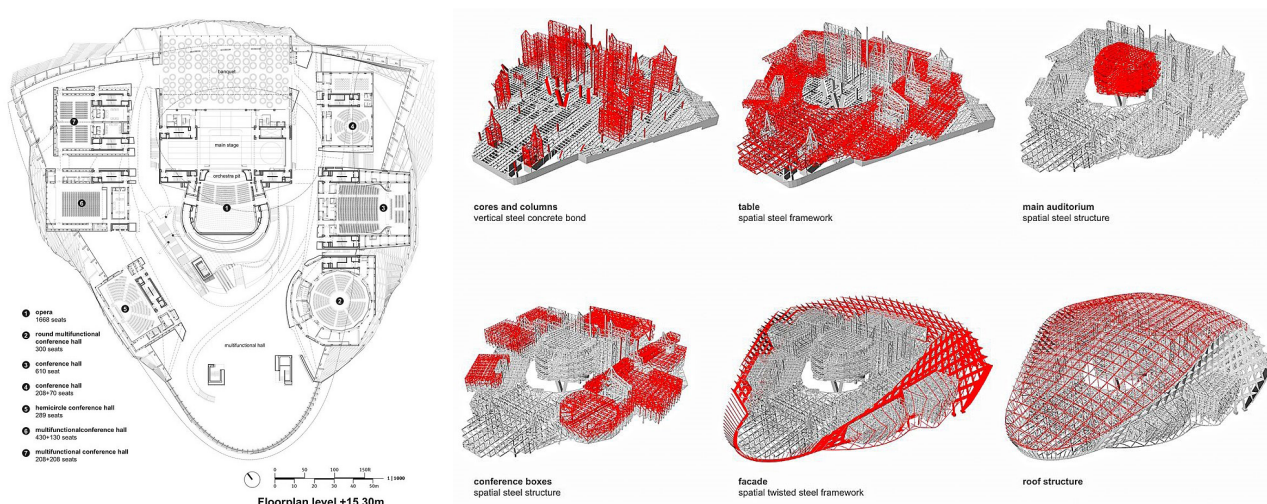


Рис. 1. Далиньский международный конференц-центр. Архитектурное бюро Coop Himmelb(l)au [10]

коммуникационными пространствами, включая общие холлы и вестибюли, переходы и галереи [7, 8].

Большая часть последних исследований в сфере архитектурной безопасности предполагает, что влияние всех физических, социальных и пространственных факторов на безопасность определяется повседневным использованием места. Предполагается, что повседневная деятельность в определенном месте будет оказывать прямое влияние на физические характеристики защищаемого пространства в данной области и наоборот. Если место является высоко доступным и привлекает большое количество посторонних, вполне вероятно, что присутствие физических барьеров, таких как стены, заборы или ворота, будет неудачным, то есть открытость структуры здания будет более предпочтительна [9].

Планировочный анализ зданий, сформированных на основе вложенных многофокусных структур

Традиционная система преград может основываться как на внутреннем контроле, так и на внешнем, или

же совмещать оба этих вида для отдельных планировочных элементов.

Экстровертированная система представляет собой такой вид организации пространства, при котором контроль осуществляется внешними силами, и городское пространство активно включено в функционирование публичных зон. Интравертированная схема замкнута, внешний ее периметр (он может начинаться уже от границ участка или от входа в само здание) защищен, контроль осуществляется изнутри. Проницаемость нужна для организации зон влияния, преграды – для их ограничения. Проницаемость в разной степени может обеспечить различные варианты приспособления к требованиям среды.

Следующий момент – это организация образцов передвижения внутри здания. Эта схема может быть свободной, замкнутой или однонаправленной.

Средства защиты от потенциальных угроз в данном случае – независимые конструктивные системы вложенных структур, трансформируемые оболочки и перегородки, преграды различной проницаемости. Отдельный вклад в безопасность здания делает

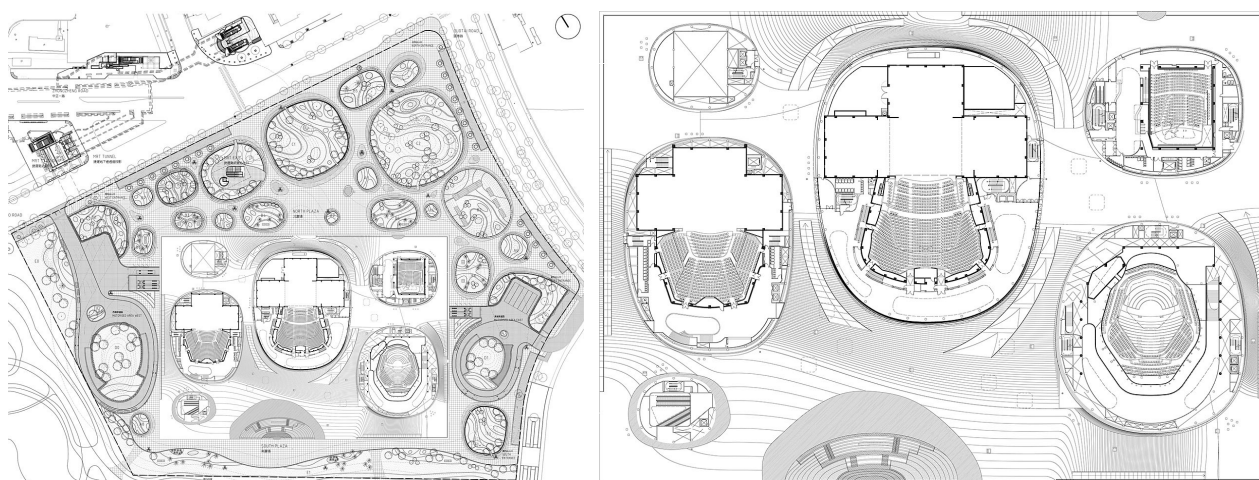


Рис. 2. Национальный центр искусств Гаосюнь. Архитектурное бюро Месапоо [11]

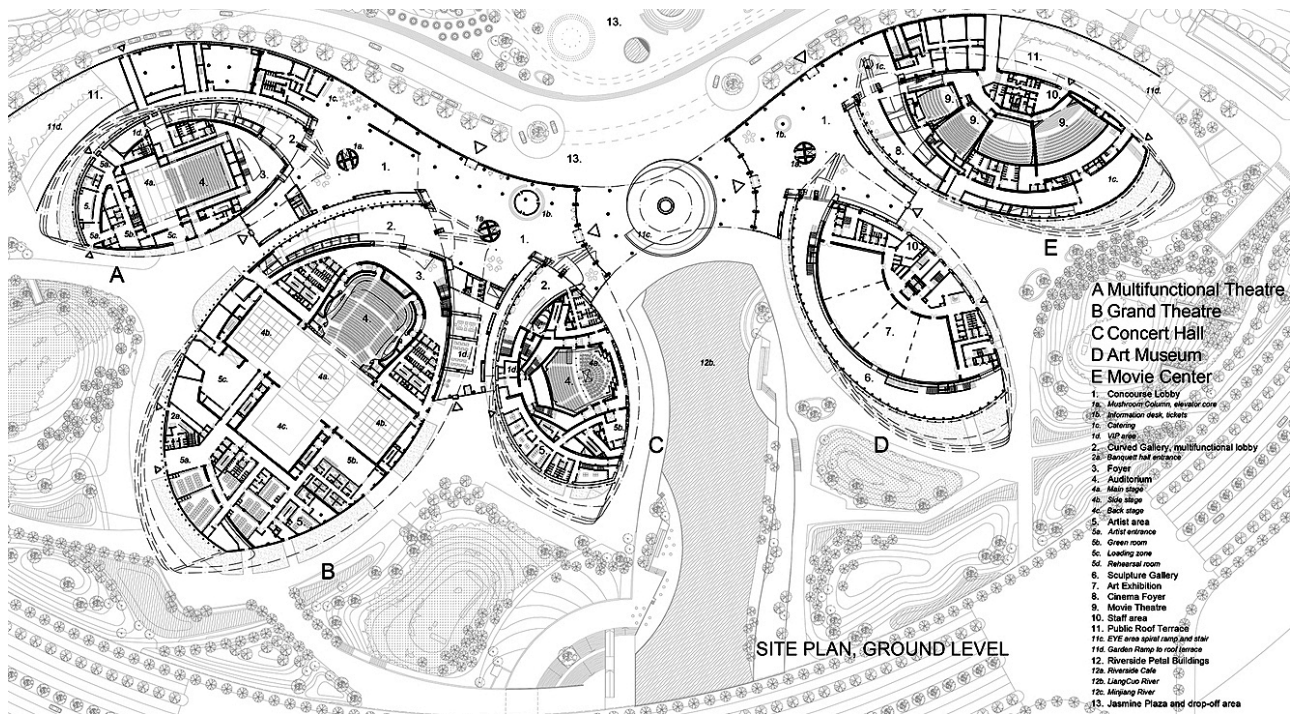


Рис. 3. Центр культуры и искусства пролива Фучжоу. Архитектурное бюро PES-Architects [12]

продуманный сценарий его использования, или маршрут передвижения, который должен продумываться перед новым строительством или реконструкцией старого здания.

Центр представляет собой пример изолированной вложенной структуры. Наружная оболочка отделяет его от внешней среды и реагирует на ее влияние (регулируется поступление света через панели внешней оболочки), внутреннее общее пространство объединяет несколько отдельных планировочных элементов. Вложенная планировочная структура состоит из структуры первого порядка, объединяющей вестибюль/холл, и структур второго порядка, зальных или зально-ячейковых, с распределительными коммуникациями второго порядка (коридорами и лестничными

клетками). Внутренний контроль на первом уровне осуществляется благодаря наблюдению – свободно просматриваемое внутреннее пространство; на втором уровне благодаря ограничению доступа.

Центр искусств сформирован по аналогии с лесным массивом, первый этаж – частично открытое общественное пространство, второй этаж – многоуровневая система коммуникаций. Вложенные структуры – зально-ячейковые, имеющие собственную оболочку. Публичное общедоступное пространство первого этажа предназначено для внешнего городского контроля: ландшафт участка спроектирован таким образом, чтобы вовлекать людей в его использование и сделать пространство под зданием частью генерального плана. Во вложенных структурах контроль осуществляется

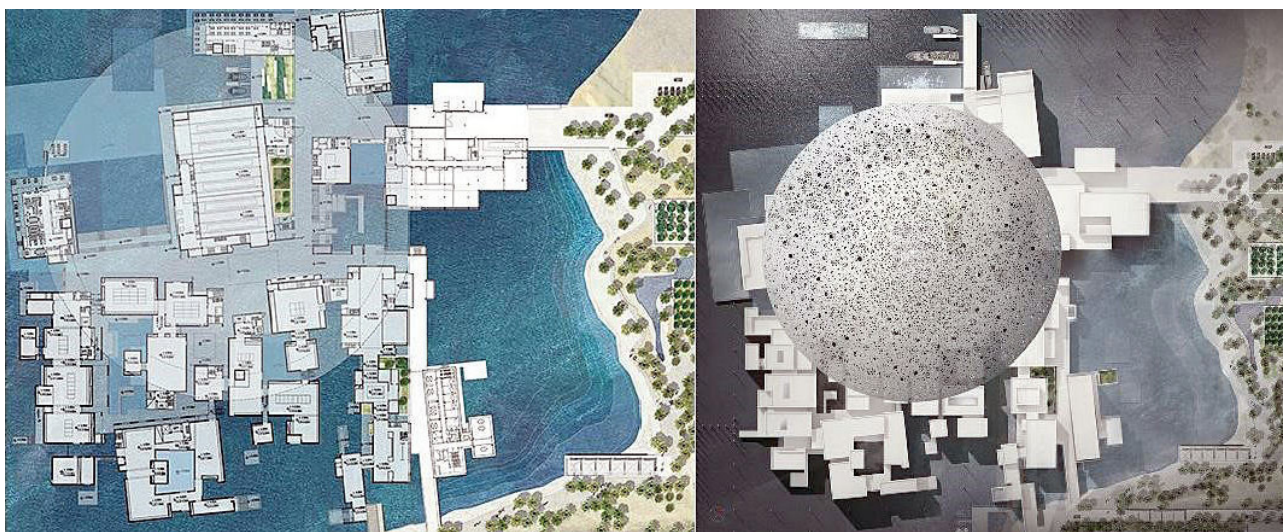


Рис. 4. Лувр в Абу-Даби. Архитектурное бюро Жана Нувеля [13]

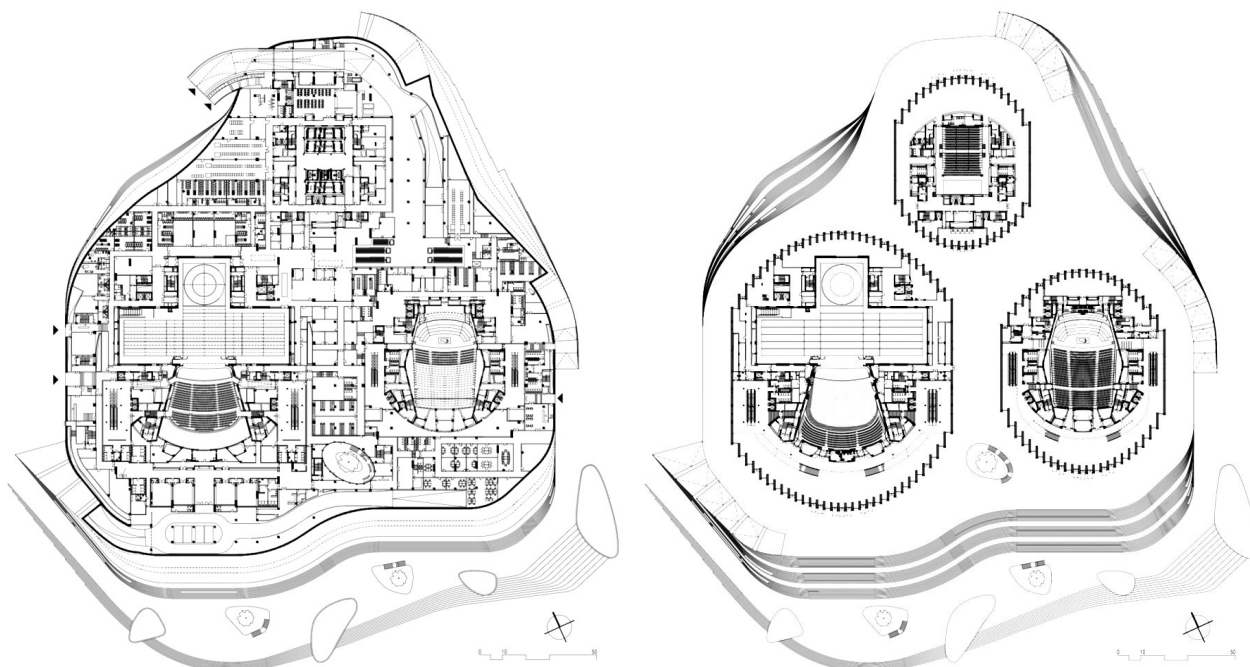


Рис. 5. Центр культуры и искусства в Гуанси. Архитектурное бюро gmp Architects [14]

распределительными системами вертикальных и горизонтальных коммуникаций второго порядка, зоны контроля – тамбур-шлюзы при входах или переходах из публичной зоны в полу-публичную.

В проекте вложенные структуры объединены общим распределительным пространством частично. Сложные системы залов со вспомогательными пространствами являются вторичными по отношению к пространству первого уровня. Многоядерная структура имеет несколько композиционных центров. Система безопасности формируется центральным распределительным холлом (сквозное пространство, открытое полностью с одной стороны для улучшения видимости), в котором ведущими принципами обеспечения безопасности являются наблюдение и внешний контроль, во вложенных объемах зальных и зально-ячеековых структурах ведущим принципом является контроль доступа и более строгое вычленение пространств ограниченного доступа.

Здание благодаря куполу, накрывающему сеть отдельных пространств и их групп, балансирует между открытым и закрытым пространством первого уровня доступа. Общее распределительное пространство имеет визуальные связи с окружающей акваторией, но все же доступно лишь опосредованно, через мосты-переходы, и вода является естественной преградой, защищающей его. Сложный маршрут внутренней циркуляции предусматривает несколько маршрутов, что нехарактерно для музея со сценарной экспозицией. Контроль доступа в этом случае обеспечивается благодаря природной преграде и ограниченному числу точек доступа, первичный контроль осуществляется на входе, благодаря чему строгое ограничение доступа необходимо лишь для групп служебных помещений.

Крайняя степень открытости общего распределительного пространства, предназначенного для общего доступа, выражена в проекте центра культуры и искусства в Гуанси. Оно находится на верхнем уровне, объединяет собой три зрительских комплекса и полностью открыто – попасть на него можно по пешеходным лестницам и пандусам с уровня земли. Первый этаж представляет собой сложную структуру вспомогательных и распределительных пространств, на втором расположены системы залов со своими фойе. Три фокусных структуры, объединенных наружной прогулочной зоной второго уровня, являются вложенными, но в то же время, как и в предыдущем примере, полуоткрыты во внешнюю среду, что помогает улучшить и проницаемость структуры, и типологически выявить ее назначение.

Выводы

Суммируя данные анализа полицентрических вложенных структур, можно выявить общие черты как в типологии, так и в принципах организации систем безопасности, затрагивая именно защиту от криминала архитектурно-планировочными средствами. С точки зрения объемно-пространственной организации рассмотренные примеры планировочной организации зданий сочетают в себе признаки разветвленной, фрактальной и фокусной систем. Они строятся на пространственной иерархии пространств – от общих распределительных структур к частным структурам второго порядка. В каждой из них общие пространства, объединенные единой оболочкой, выделенные планировочно или средствами ландшафтной организации участка (в тех случаях, когда первый этаж сливается

с участком), являются структурой первого порядка. А фокусные структуры, т.е. системы планировочных ядер, представляют собой системы второстепенных каркасов и элементов его заполнения.

Говоря о барьерной теории, которая вытекает из защитной функции каждого архитектурного объекта, мы можем рассмотреть рассмотренные планировочные структуры крупных многофункциональных зданий как иерархическую систему преград. На первом уровне они сочетают в себе элементы экстротерриторированной системы преград, открытой во внешнюю среду. На втором уровне, переходя к отдельным планировочным ядрам, мы говорим о вложенных структурах, в которых функция наблюдения и контроля обращена вовнутрь, она уже лежит не на посетителях и наблюдателях, а на службах охраны, если говорить об организационных средствах обеспечения безопасности. Эти системы могут как сохранять черты экстротерриторированных, так и превращаться в традиционные системы преград. И если говорить о планировочных принципах, то в их число входят создание коммуникационных структур ограниченного доступа и защита потенциально уязвимых зон системами преград.

Заключение

Анализ отечественной и зарубежной литературы указывает на сложность учета всех критериев, влияющих на то, как складывается объемно-пространственная структура многофункционального здания или комплекса. Существуют сложившиеся базовые типы планировочных структур, каждая из которых в свою очередь состоит из выделяемых тем или иным способом коммуникационного каркаса и его заполнения. Именно коммуникационный каркас, система распределяющих пространств, является наиболее важным в формировании иерархии уровней доступа внутри здания.

Изучение нормативной литературы указывает на необходимость в строгой дифференциации зон доступа внутри здания, потребность многофункциональных зданий в адаптивности, гибкости планировочной структуры и в то же время в достаточной изоляции разных функциональных зон.

Статья анализирует примеры многофункциональных зданий, в частности, их планировочную организацию. Планировочное выделение отдельных функциональных элементов и зон происходит не механически, объемно-пространственная структура данных зданий складывается под влиянием различных факторов – климатических, социальных, градостроительных и других. В статье проанализирована именно связь фактора защиты от неблагоприятных воздействий окружающей среды и защиты от преступных посягательств и нежелательного доступа с пространственной структурой зданий. Организация внутреннего пространства связана с защитой, поскольку здание

рассматривается как система преград. В свою очередь, многофункциональные структуры являются многофокусными, сложными по своей организации, и подобные системы преград складываются на основе разных базовых типов планировочных структур.

Библиографический список

1. Янковская Ю.С. Архитектурный объект: образ и морфология: автореферат дисс. ... доктора архитектуры [Текст] / Юлия Сергеевна Янковская // Моск. архитектур. ин-т., Москва, 2006.
2. Янковская Ю.С. Морфологическая структура и адаптивность архитектурного объекта [Текст] / Ю.С. Янковская // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. 2015. – № 3. – С. 25-28.
3. Newman O. Creating Defensible Space [Электронный ресурс] / Oscar Newman // Washington: US Department of Housing and Urban Development, 1996. – Режим доступа: <https://www.humanics-es.com/defensible-space.pdf>
4. Koch D. The Architectural Interface Inside-Out: Interior-exterior relations, spatial models, and configurational mirroring [Электронный ресурс] / Daniel Koch // The Proceedings of the Ninth International Space Syntax Symposium. Seoul: Sejong University, 2013. https://www.researchgate.net/publication/280836164_The_Architectural_Interface_Inside-Out_Interior-exterior_relations_spatial_models_and_configurational_mirroring
5. Cozens P, Love T. A Review and Current Status of Crime Prevention through Environmental Design (CPTED) [Электронный ресурс] / P. Cozens, T. Love // Journal of Planning Literature I-20. – pp 8-9. – Режим доступа: https://www.researchgate.net/publication/281604957_A_Review_and_Current_Status_of_Crime_Prevention_through_Environmental_Design_CPTED.
6. Gerigk M. Multi-Criteria Approach in Multifunctional Building Design Process [Электронный ресурс] / Mateusz Gerigk // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, Volume 245, Issue 5. – 2017. – Режим доступа: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/245/5/052085/pdf>
7. СП 160.1325800.2014 Здания и комплексы многофункциональные. Правила проектирования. – Москва, 2014.
8. FEMA 430. Site and Urban Design for Security. Guidance against potential terrorist attacks [Электронный ресурс] / December 2007. – Режим доступа: <https://www.fema.gov/sites/default/files/2020-08/fema430.pdf>
9. Reynald D, Eiffers H. The Future of Newman's Defensible Space Theory. European Journal of Criminology 6(1). – January 2009. – pp. 25-46. – Режим доступа: https://www.researchgate.net/publication/249752224_
10. Dalian International Conference Center [Электронный ресурс] // <https://www.archdaily.com/> – Published on

July 23, 2013. – Режим доступа: <https://www.archdaily.com/405787/dalian-international-conference-center-coop-himmelb-l-au>

11. National Kaohsiung Center for the Arts / Mecanoo [Электронный ресурс] / <https://www.archdaily.com> – Published on 2018. – Режим доступа: <https://www.archdaily.com/904019/national-kaohsiung-center-for-the-arts-mecanoo>
12. The Fuzhou Strait Culture and Art Centre / PES-Architects [Электронный ресурс] / ArchDaily Website. – 2018. – Режим доступа: <https://www.archdaily.com/904225/the-fuzhou-strait-culture-and-art-centre-pes-architects>
13. Louvre Abu Dhabi / Ateliers Jean Nouvel [Электронный ресурс] / ArchDaily Website. – 2017. – Режим доступа: <https://www.archdaily.com/883157/louvre-abu-dhabi-atelier-jean-nouvel>
14. Guangxi Culture & Art Center / gmp Architects [Электронный ресурс] / ArchDaily Website. – 2018. – Режим доступа: <https://www.archdaily.com/901449/guangxi-culture-and-art-center-gmp-architects>

References

1. Yankovskaya Yu.S. Architectural object: image and morphology: abstract of diss.... Doctor of Architecture [Text] / Yulia Sergeevna Yankovskaya // Mosk. Architectural Institute. Moscow, 2006.
2. Yankovskaya Yu.S. Morphological structure and adaptability of an architectural object [Text] / Yu.S. Yankovskaya // Academic Bulletin UralNIIproekt RAASN. 2015. - No. 3. - S. 25-28.
3. Newman O. Creating Defensible Space. Washington: US Department of Housing and Urban Development, 1996. –<https://www.humanics-es.com/defensible-space.pdf>
4. Koch D. The Architectural Interface Inside-Out: Interior-exterior relations, spatial models, and configurational mirroring // The Proceedings of the Ninth International Space Syntax Symposium. Seoul: Sejong University, 2013. https://www.researchgate.net/publication/280836164_The_Architectural_Interface_Inside-Out_Interior-exterior_relations_spatial_models_and_configurational_mirroring
5. Cozens P, Love T. A Review and Current Status of Crime Prevention through Environmental Design (CPTED). Journal of Planning Literature I-20. pp 8-9. https://www.researchgate.net/publication/281604957_A_Review_and_Current_Status_of_Crime_Prevention_through_Environmental_Design_CPTED.
6. Gerigk M. Multi-Criteria Approach in Multifunctional Building Design Process. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, Volume 245, Issue 5. 2017. <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/245/5/052085/pdf>
7. SP 160.1325800.2014 Multifunctional buildings and complexes. Design rules. - Moscow, 2014.
8. FEMA 430. Site and Urban Design for Security. Guidance against potential terrorist attacks. December 2007. <https://www.fema.gov/sites/default/files/2020-08/fema430.pdf>
9. Reynald D, Eiffers H. The Future of Newman's Defensible Space Theory. European Journal of Criminology 6 (1). – January 2009. – pp. 25-46. https://www.researchgate.net/publication/249752224_
10. Dalian International Conference Center. July 23, 2013. <https://www.archdaily.com/405787/dalian-international-conference-center-coop-himmelb-l-au>
11. National Kaohsiung Center for the Arts / Mecanoo. 2018. <https://www.archdaily.com/904019/national-kaohsiung-center-for-the-arts-mecanoo>
12. The Fuzhou Strait Culture and Art Centre / PES-Architects. ArchDaily Website. 2018. <https://www.archdaily.com/904225/the-fuzhou-strait-culture-and-art-centre-pes-architects>
13. Louvre Abu Dhabi / Ateliers Jean Nouvel. ArchDaily Website. 2017. <https://www.archdaily.com/883157/louvre-abu-dhabi-atelier-jean-nouvel>
14. Guangxi Culture & Art Center / gmp Architects. ArchDaily Website. 2018. <https://www.archdaily.com/901449/guangxi-culture-and-art-center-gmp-architects>

Для ссылок: Полянцева Е. Р. Контроль доступа в сложных планировочных структурах // Innovative project. 2020. Т.5, №11. С. 81-87. DOI: 10.17673/IP.2020.5.11.8

For references: Polyantseva E.R. Access control in the polycentric planning structures. Innovative project. 2020. Vol.5, No. 11. pp. 81-87. DOI: 10.17673/IP.2020.5.11.8

7

89–92

KOPOTKO
BRIEFLY



Малахов Сергей Алексеевич

Самарский государственный технический университет

Malakhov Sergey

Samara State Technical University

ОБ АРХИТЕКТУРЕ КАК О НАСУЩНОМ

ABOUT ARCHITECTURE AS A VITAL

Архитектура – пространственный феномен человеческой культуры. Ее происхождение озадачивает непременными ссылками на материальность и разграничения между пространством укрытия и окружением. Но именно эти ссылки уводят нас в сторону от нескольких важных концептов.

Architecture is a spatial phenomenon of human culture. Its origins are puzzling with indispensable references to materiality and the distinction between shelter and surroundings. But it is these links that take us away from a few important concepts.

Ключевые слова: архитектура, место для человека, обитание и событийность, экстракты, путешествие

Keywords: architecture, a place for humans, habitation and eventfulness, extracts, travel



Рис. 1. Вид из окна поезда. Архитектура как пространственно-культурный феномен. Возникновение обитаемого места. Интеграция (слияние, взаимное проникновение, гармония) деревни, склонов, реки.



9.11.06

Рис. 2. Архитектура без архитекторов. Самарский двор – феномен обитания.
Событийность ритуалов и уникальная атмосфера.

Архитектура – пространственный феномен человеческой культуры. Ее происхождение озадачивает неперенными ссылками на материальность и разграничения между пространством укрытия и окружением. Но именно эти ссылки уводят нас в сторону от нескольких важных концептов, заставляя смешивать то, что способно воодушевить, с тем, что свидетельствует о устоявшемся человеческом намерении не особо беспокоиться о душе.

В результате подобного смешения мы как будто оделись в каменные одежды и приняли априори уверения в правоте таких примитивных действий как строительство бесконечных коммерческих емкостей, поделенных на частные гнезда. В эти частные изолированные гнезда (ячейки) мы покупаем вещи, в числе которых особым приоритетом пользуются унитаз, кухонная плита и кровать.

В данной ситуации настораживают многочисленные отступления от многочисленности и многозначности нашего замечательного мироздания: как будто мы сами заставляем себя мучиться и скучать. Ну, вот, например, наступает лето, а у нашего каменного гнезда не оказы-

вается деревянной террасы с прислонившимся к перилам кустом сирени. Или, если вас занесло на двадцать шестой этаж, и теперь, увы, ваш выбор вовсе не в том, чтобы медитировать на крыльце, или рассматривать муравьев. Дальше-больше: в гости теперь приходится «по звонку», у детей нет компании во дворе, никто из соседей давно не читал Флобера, да и самих соседей вы не знаете по именам. Матрица антиутопии размножает не сложное, а простое. Не глубокое, а мелкое и поспешное. Одинаковое, а не разное. И где здесь архитектура?

В чем же ее «пространственный и культурный феномен»?

В том, как упомянуто выше, этот феномен отсутствует.

Достоверность определения архитектуры обретается с помощью перестановки акцентов: в центре дискурса вместо гнезда будет предложено место для человека. Этот человек стремится к обитанию, и соответственно – архитектура начинает играть роль соответствующей декорации к сценарию. Обитать – значит создавать собственную реальность. Архитектура – отклик на человеческое стремление к событийности.

Но именно обитание понимается как событийность. Круг замыкается, и в центре круга – субъект. Не важны его статус, образование и материальный доход. Архитектура – это синтез средовых историй, включая старые и новые вещи, двор, дом, камни, берег, небо, ручей, крыльцо, пришедших гостей. Экстракт в виде дома – разумное допущение, профессиональное самоограничение, но не более того. Пространственный феномен – всегда больше постройки. Поэтому научить архитектуре в университете – невозможно. Или почти невозможно. Учить архитектуре – это все равно, что учить становиться субъектом своей реальности.

Поэтому, если мы хотим поставить знак равенства между архитектурой и пространственно-культурным феноменом, то архитектуры как профессии не существует. При этом есть некая договоренность – работать с экстрактами, и – соответственно – выстраивать особую профессиональную философию, касающуюся ценности экстрактов и соответствующих действий с ними. Исходя из этой договоренности, создаются профессиональные структуры, занимающиеся домами, не обращая внимания, на то, как люди хотели бы жить. Большинство принимают подобные предложения за насущное, соглашаются покупать и вселяться в бетонные гнезда, или восхищаться объектами-ат-

тракционами, повышающими самооценку политиков и профессионалов. Университетские программы ориентированы на архитектуру как науку об экстрактах.

Кроме коммерческих ячеек, профессионалы умудряются, время от времени, спроектировать и построить «дома для людей», и вот именно на этом архиве воздвигнута история архитектуры со всеми ее дисциплинами: но упомянуты в ней не только чувственный Бродский, но и самонадеянный и дорогостоящий Либескинд. Бытуют внутри этой истории и витрувианские банальности про «триаду», и высокопарные восхваления леонидовских небоскребов у кремлевской стены (равно взамен Кремля), и уж совсем примитивные споры по поводу того, чья «архитектурная школа» лучше.

На все на это хочется ответить предложением сесть в поезд, идущий из Санкт-Петербурга в Самару, а лучше – в Петропавловск Камчатский, устроиться у окна и смотреть на то, что люди построили без всяких архитекторов и выдающихся школ. Смотреть на одиноко светящиеся окна, тальвеги, хутора, огороды, станционные строения, дачи, и прочее, слившееся в нечто единое, и потом еще увидеть человека, или сидящего в лодке, или идущего по тропе. Поезд и путешествие могут научить нас почувствовать архитектуру как целостность и событийность места, – действительно обитаемого пространства.

• • •

АВТОРЫ ЖУРНАЛА

	Страницы
<i>Ахмедова, Елена Александровна</i> – зав. кафедрой «Градостроительство» СамГТУ, профессор, доктор архитектуры, член-корреспондент РААСН (Самара, Россия)	64-72
<i>Гельфонд, Анна Лазаревна</i> – зав. кафедрой Архитектурного проектирования ННГАСУ, доктор архитектуры, профессор, член-корреспондент РААСН (Нижний Новгород, Россия)	32-43
<i>Громилина, Эльвира Алексеевна</i> – аспирант кафедры «Архитектура» СамГТУ (Самара, Россия)	56-62
<i>Жоголева, Анна Владимировна</i> – доцент кафедры «Градостроительство» СамГТУ, кандидат архитектуры (Самара, Россия)	24-29
<i>Кузнецов, Илья Вячеславович</i> – аспирант кафедры «Градостроительство» СамГТУ (Самара, Россия)	64-72
<i>Леонова, Виктория Александровна</i> – аспирант кафедры «Градостроительство» СамГТУ (Самара, Россия)	24-29
<i>Малахов, Сергей Алексеевич</i> – зав. кафедрой «Инновационное проектирование» СамГТУ, профессор, доктор архитектуры (Самара, Россия)	90-92
<i>Орлов, Дмитрий Николаевич</i> – старший преподаватель кафедры «Реконструкция и реставрация архитектурного наследия» СамГТУ (Самара, Россия)	74-80
<i>Орлова, Наталья Александровна</i> – старший преподаватель кафедры «Реконструкция и реставрация архитектурного наследия» СамГТУ (Самара, Россия)	74-80
<i>Полукеева, Татьяна Сергеевна</i> – аспирант кафедры «Градостроительство» СамГТУ (Самара, Россия)	24-29, 44-53
<i>Полянцев, Екатерина Романовна</i> – доцент кафедры Архитектурного проектирования УрГАХУ, кандидат архитектуры (Екатеринбург, Россия)	81-87
<i>Терягова, Александра Николаевна</i> – доцент кафедры «Градостроительство» СамГТУ, кандидат архитектуры (Самара, Россия)	44-53, 64-72
<i>Филиппов, Василий Дмитриевич</i> – ведущий инженер дирекции Академии строительства и архитектуры СамГТУ (Самара, Россия)	6-21

JOURNAL AUTHORS

	Pages
<i>Akhmedova, Elena</i> – Head of the Department of Urban Planning, SamSTU, Professor, Doctor of Architecture, Corresponding Member of the RAASN (Samara, Russia)	64-72
<i>Gelfond, Anna</i> – Head of the Department of Architectural Design, NNGASU, Doctor of Architecture, Professor, Corresponding Member of RAASN (Nizhny Novgorod, Russia)	32-43
<i>Gromilina, Elvira</i> – post-graduate student of the department “Architecture” SamSTU (Samara, Russia)	56-62
<i>Zhogoleva, Anna</i> – Associate Professor of the Department of Urban Planning, SamSTU, Candidate of Architecture (Samara, Russia)	24-29
<i>Kuznetsov, Ilya</i> – post-graduate student of the Department of Urban Planning, SamSTU (Samara, Russia)	64-72
<i>Leonova, Viktoriya</i> – post-graduate student of the Department of Urban Planning, SamSTU (Samara, Russia)	24-29
<i>Malakhov, Sergey</i> – Head of the Department of Innovative Design, SamSTU, Professor, Doctor of Architecture (Samara, Russia)	90-92
<i>Orlov, Dmitry</i> – Senior Lecturer, Department of Reconstruction and Restoration of Architectural Heritage, SamSTU (Samara, Russia)	74-80
<i>Orlova, Natalya</i> – Senior Lecturer of the Department of Reconstruction and Restoration of Architectural Heritage, SamSTU (Samara, Russia)	74-80
<i>Polukeeva, Tatyana</i> – post-graduate student of the Department of Urban Planning, Samara State Technical University (Samara, Russia)	24-29, 44-53
<i>Polyantseva, Ekaterina</i> – Associate Professor of the Department of Architectural Design, USUAA, Candidate of Architecture (Yekaterinburg, Russia)	81-87
<i>Teryagova, Alexandra</i> – Associate Professor of the Department of Urban Planning, SamSTU, Candidate of Architecture (Samara, Russia)	44-53, 64-72
<i>Filippov, Vasily</i> – Leading Engineer of the Directorate of the Academy of Construction and Architecture of SamSTU (Samara, Russia)	6-21