

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 2. Выпуск № 4

Innovative Project: научно-исследовательский архитектурный журнал / СамГТУ. Самара: 2017. Т. 2. №4. с.99

Innovative Project

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

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

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

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

Верстка - Захарченко М.А. (Самара, СамГТУ)

Редактирование английских текстов – Швайкина Н.С. (Самара, СамГТУ)

Редакционная коллегия:

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

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

Ефимов А.В. д. арх., профессор (Москва, МАРХИ)

Кияненко К.В. д. арх., профессор, советник РААСН (Вологда, Вологодский государственный университет)

Меерович М.Г., д. ист., д. арх., профессор, чл.-корр. РААСН (Иркутск, ИрННТУ)

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 (Екатеринбург, УралГАХУ)

*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, Ph.D. Arch., Professor (Samara, SamSTU)

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

Design and Layout - Darya Romanova (Samara, SamSTU)

Editing of English texts – Nina Shvaikina (Samara, SamSTU)

Editorial team:

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

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

Andrey Efimov, D. Arch., Professor (Moscow Architectural Institute)

Konstantin Kiyanenko, D. Arch., Professor, RAASN Advisor, (Vologda, Vologda State University)

Mark Meerovitch, Doctor of Historical Sciences, D. Arch., Professor, RAASN Corresponding Member. (Irkutsk, National Research Technical University)

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 (St. Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering)

Julia Jankowski, D. Arch., Professor (Ekaterinburg, USAAA)

*RAASN - Russian Academy of Architecture and Construction Sciences

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

Innovative design department SamSTU

Научное издание

Подписано в печать 30.06.2017 г. Формат 60х90/8. Бумага офсетная.

Печать офсетная. Печ. л. 17. Тираж 300 экз. Заказ №

Отпечатано в типографии ООО «КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО»:

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

СОДЕРЖАНИЕ

5-34	ИСТОРИИ ГОРОДА
6	<i>Филиппов В.Д.</i> ЖИВАЯ ИСТОРИЯ ЛИНЕЙНОГО ГОРОДА
35-48	ПРОСТРАНСТВО ГОРОДА
36	<i>Малахов С.А., Боранов С.С.</i> ДОМ, ГОРОД, БАЗИЛИКА: МЕТАМОРФОЗЫ ИНВАРИАНТНОГО КОДА В СТРУКТУРЕ АРХИТЕКТУРНОГО ПЛАНА
49-58	ЧЕЛОВЕК И ГОРОД
50	<i>Орлов Д.Н., Орлова Н.А.</i> ЮЖНЫЙ ГОРОД. НАЧАЛО
59-69	ГОРОД В ДВИЖЕНИИ
60	<i>Филиппов В.Д.</i> ГОРОД И ДОРОГА. МЫСЛИ О ПРОСПЕКТЕ КАРЛА МАРКСА В САМАРЕ
71-76	ГОРОД ВНЕ ГОРОДА
72	<i>Раков А.П.</i> ОБЪЕКТИВНЫЕ ПРИЧИНЫ ОСВОЕНИЯ ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ СРЕД
77-94	МАСТЕРСКАЯ
78	<i>Базина А.Н., Репин Е.А.</i> ФЕНОМЕНОЛОГИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ МИРА В СРЕДОВОМ ПРОЕКТИРОВАНИИ
95-98	КОРОТКО
96	<i>Раннанпорт А.Г.</i> ТЕОРИЯ И МЕТОД
99	АВТОРЫ ЖУРНАЛА

CONTENTS

5-34	URBAN STORIES
6	<i>Filippov V.D.</i> LIVE HISTORY OF THE LINEAR CITY
35-48	URBAN SPACE
36	<i>Malakhov S.A., Boranov S.S.</i> HOUSE, CITY, BASILICA: METAMORPHOSES OF THE INVARIANT CODE IN THE STRUCTURE OF THE ARCHITECTURAL PLAN
49-58	THE CITY&PEOPLE
50	<i>Orlov D.N., Orlova N.A.</i> SOUTHERN CITY. BEGINNING
59-69	CITY IN MOTION
60	<i>Filippov V.D.</i> CITY AND ROAD. THOUGHTS ON KARL MARX AVENUE IN SAMARA
71-76	CITY WITHOUT THE CITY
72	<i>Rakov A.P.</i> OBJECTIVE REASONS FOR THE DEVELOPMENT OF EXTREME HABITATS

77-94 WORKSHOP

78 *Bazina A.J, Repina E.A.* PHENOMENOLOGICAL MODEL OF THE WORLD IN ENVIRONMENTAL DESIGN

95-98 BRIEFLY

96 *Rappaport A.G.* THEORY AND METHOD

99 JOURNAL AUTHORS

1

5-34

ИСТОРИИ ГОРОДА
URBAN STORIES

Филиппов Василий Дмитриевич

Самарский государственный технический университет

Filippov Vasily

Samara State Technical University

ЖИВАЯ ИСТОРИЯ ЛИНЕЙНОГО ГОРОДА LIVE HISTORY OF THE LINEAR CITY

Рассматривается история градостроительного проекта «Линейный город», оказавшего впоследствии серьёзное влияние на теорию градостроительства во всём мире. Проанализированы причины его возникновения и основные идеи, которые его автор, испанский инженер и предприниматель Артуро Сория, попытался своим проектом реализовать. Изложена подробная хронология возникновения проекта, первоначальных успехов в его реализации, возникших трудностей, с анализом их возможных причин, которые привели в дальнейшем к искажению исходных принципов проекта, полной остановке его развития, последующей деградации и окончательному краху. На том месте, где когда-то располагался мадридский Линейный город, сегодня о нём напоминает лишь станция метро с таким названием и главная улица, носящая имя его автора. Большинство материалов исследования впервые представлены на русском языке, а часть материалов впервые публикуются в научной литературе.

The article dwells upon the history of the urban project “Linear City”, which subsequently had a serious impact on the theory of urban planning throughout the world. It also analyzes the reasons for its occurrence and the main ideas that were implemented by its author, Arturo Soria, a Spanish engineer and entrepreneur. A detailed chronology of the project, initial success during its implementation, difficulties are revealed. The article analyzes potential causes that led to a distortion of the project’s basic principles, a complete halt of its development, subsequent degradation and final collapse. Today only a subway station called the Linear City and the main street bearing the name of its author recalls the Linear City of Madrid that was once located there. Most of the research materials are first presented in Russian, and some of the materials are published for the first time in the scientific literature.

Ключевые слова: транспортная проблема, линейный город, Мадрид, Артуро Сория, Мариано Бельмас, Рамон Гомес де ла Серна, Иларион Гонсалес дель Кастильо, город-сад, рурализация, социальный смысл города.

Keywords: transport problem, linear city, Madrid, Arturo Soria, Mariano Belmas, Ramon Gomez de la Serna, Hilarion Gonzalez del Castillo, garden city, ruralization, social meaning of the city.

Гибель автомобиля в европейском городе

Автомобиль убил большой город. Автомобиль должен спасти его [1]. Сегодня в европейских городах рецепт спасения города видится в ликвидации автомобиля. С ноября 2018 г. в Мадриде запрещён въезд автомобилей в центр города, кроме автомобилей жителей центра, электромобилей, а также такси и автобусов. Осло планирует запретить автомобили в центре города в 2019 г., а через шесть лет этот запрет вступит в силу в городах всей Норвегии. За 20 лет в Гамбурге будет создана gruenes netz (зелёная сеть) пространств, недоступных для автомобилей, которая к 2035 г. охватит 40% города: парки, детские площадки, спортивные сооружения и кладбища. В феврале 2018 г. Высший административный суд Германии разрешил городам запрещать автомобильное движение на своих улицах. Штутгарт и Дюссельдорф, скорее всего, примут первые такие запреты осенью,

и Штутгарт, где расположены Mercedes-Benz и Porsche, недавно их одобрил [2]. Казалось бы, это борьба за чистоту окружающей среды. Но истинная причина не в экологии – из-за ужесточения экологических норм с каждым годом автомобили всё меньше загрязняют окружающую среду.

Истинная причина в том, что автомобиль просто невозможно использовать в Мадриде или Гамбурге (рис. 1) из-за постоянных затруднений в движении – не справляется дорожная сеть. Раз автомобиль нельзя использовать в историческом городе (а речь в упомянутых ограничениях именно о нём), то и общество оказывается готовым к тому, чтобы в таком городе его запретить – даже на родине автомобиля в Германии. Но беда в том, что в большой стране и по-настоящему большом городе невозможно заставить человека отказаться от автомобиля, дающего ничем иным не достижимую свободу передвижения.



Рис. 1. Дорожные затруднения в Мадриде и Гамбурге.

Однако, в истории градостроительства однажды был сформулирован принцип: «Первая, фундаментальная проблема урбанизации, из которой вытекают все остальные, – это проблема передвижения, сообщения одних домов с другими. Форма города идеальна, когда сумма времени, затраченного на сообщение каждого дома со всеми остальными, будет минимальна» [3]. И было даже объявлено о воплощении его в жизнь. В данном исследовании сделана попытка разобраться, как это происходило и что получилось в итоге.

Трамвайный город Артуро Сориа

Артуро Сориа (Arturo Soria y Mata) родился в Мадриде в 1844 г. и прожил насыщенную яркими событиями жизнь [4]. После получения среднего образования он попытался поступить в Школу гражданских инженеров Мадрида, но неудачно. В 1863 г. для подготовки к поступлению в Школу кадастра он по конкурсу устроился на телеграф в провинциальном Сантандере и стал работать помощником телеграфиста. Из-за смерти матери вернулся в Мадрид и стал клерком в статистическом управлении на железной дороге, где продолжил работу и при обучении в Школе кадастра. В 1865 г. он примкнул к антимонархическому движению и в июне 1866 г. участвовал в неудавшемся восстании против королевской власти – избежать тюрьмы или изгнания удалось лишь потому, что он уже был зятем маркиза де Сантьяго, начальника королевской охраны [5]. Школа кадастра была закончена в 1867 г., а в сентябре 1868-го Сориа принял активное участие в революции, завершившейся сменой правящей королевской династии и введением всеобщего избирательного права, свободы

совести, печати и обучения, а также свободы союзов и собраний. После революции занимал должность секретаря в гражданских правительствах ряда городов, а также губернатора Оренсе, где в октябре 1869 г. ему пришлось подавить организованное из Мадрида восстание, за что генерал Серрано наградил его высшей гражданской наградой Испании – орденом Изабеллы Католической, но Сориа от награды отказался. В сентябре 1871 г. он был назначен секретарём Высшего гражданского правительства Пуэрто-Рико и попытался провести в жизнь новое законодательство об отмене рабства. Хотя его администрация смогла разрешить освобождение 355 рабов, в итоге местные помещики всё же вынудили его уйти в отставку. По возвращению на родину он был избран депутатом кортесов (парламента), где, после отречения короля Амадея в феврале 1873 г., проголосовал за провозглашение Испании республикой. После падения республики в 1874 г. надолго полностью ушёл из государственной жизни [4].

Такова была предыстория и в ней ничего не предвещало строительства городов. История Артуро Сориа тоже началась вовсе не с города, а с трамвая в городе. Первый конный трамвай в Мадриде вышел на линию в 1871 г. По возвращению из Пуэрто-Рико в 1872 г. Сориа с двумя молодыми инженерами подготовил подробное обоснование и подал властям города заявку на концессию по строительству и эксплуатации трамвайных линий, соединяющих вокзалы и рынки. Из-за (отчасти описанных выше) политических событий концессия сроком на 50 лет получена была лишь в 1876 г. на прокладку линий между одним из центральных вокзалов и двумя



DON ARTURO SORIA Y MATA
 INVENTOR DE LA CIUDAD LINEAL
 FUNDADOR Y DIRECTOR DE LA COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN
 EX DUTADO A CORTES
 FUNDADOR Y DIRECTOR, DURANTE DOCE AÑOS, DEL TRAMVÍA
 DE ESTACIONES Y MERCADOS DE MADRID

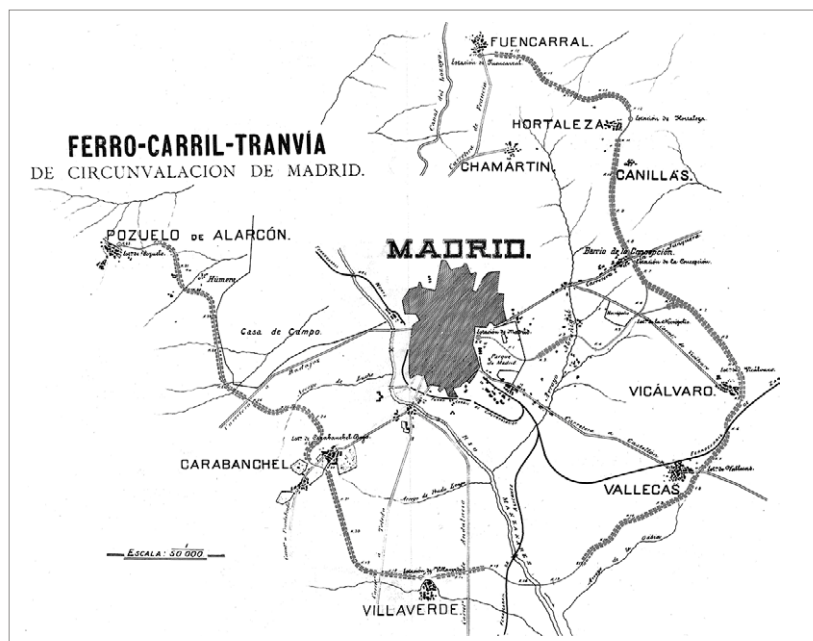


Рис. 2. Артуро Сория [8] и план окружного Линейного города в окрестностях Мадрида [7].

рынками, в ней также предполагался конный трамвай. В марте 1878 г. Артуро Сория с партнёрами основал компанию *Tranvía de Estaciones y Mercados* (Трамвай Станций и Рынков), которая уже в апреле целиком перешла под его управление [6]. Хотя удобного доступа к вокзалам и рынкам компании добиться от городских властей так и не удалось, к 1880 г. трамвайные линии были в основном построены и введены в эксплуатацию. Однако в 1886 г. Сория продал все свои акции и отошёл от управления [3].

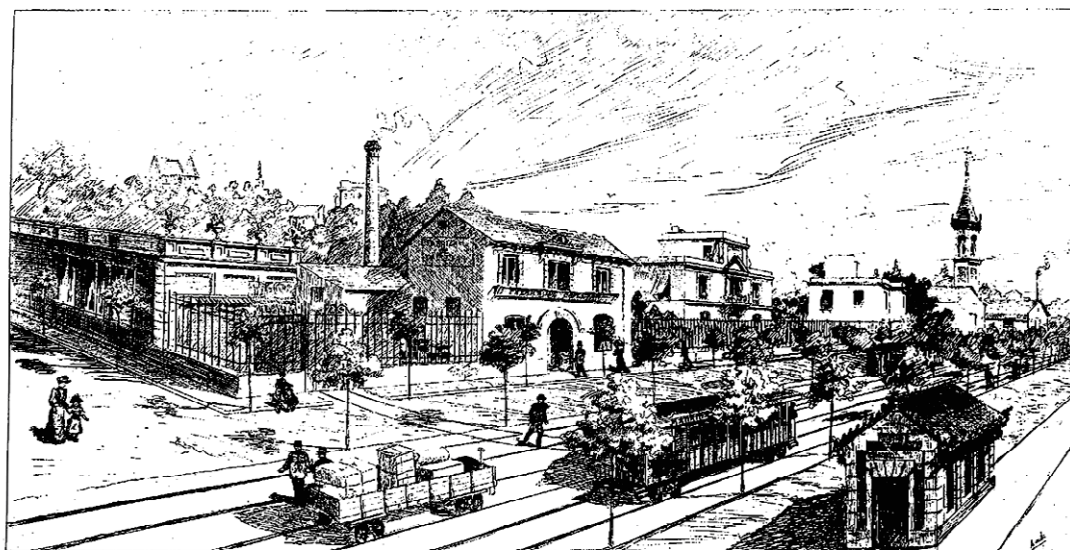
Артуро Сория впоследствии объяснил это тем, что к тому времени у него появилась и окончательно сформировалась идея Линейного города: «В 1882 и 1883 годах я опубликовал в мадридской газете *Эль-Прогресо* ряд статей. В них я сетовал на то, что не было архитекторов, которые могли бы рисовать и строить города так, как нужно их устраивать и возводить дома; и давая волю своей наглости, я пришел не к чему-то иному, а к образцу новой архитектуры. То, что начиналось как игра воображения без какой-либо скрытой цели, произошло и принесло новые идеи. Затем пришло убеждение, что линейный город, который я описал, был возможен и удобен везде, и крайне необходим для снижения смертности и улучшения гигиенических условий в столице Испании» [25].

Истоки появления этой идеи видятся в том, что, руководя трамвайной компанией, Сория регулярно бывал на всех её линиях и замечал не только то, что происходит на них, но и что возникает вокруг их станций и путей. После запуска линий,

которые уходили в пригороды, там вокруг них, где до этого никакого жилья не было, оно стало стихийно появляться. Появляться без какой-то связи с планами развития Мадрида, при полном отсутствии городской инфраструктуры [22]. У этих трущоб для рабочих было единственное городское удобство – доступ к городскому общественному транспорту. Заметив, что люди готовы селиться у трамвайных путей даже при таких условиях, Артуро Сория сделал вывод, что, если предоставить им полноценную городскую инфраструктуру, такой вид расселения не только сможет быть успешным, но и станет обладать значительным преимуществом перед обычным, в те времена крайне загрязнённым, городом – и, прежде всего, для здоровья горожан. Так сформировалась идея Линейного города.

Буквально через несколько недель после опубликования статей о Линейном городе Сория обратился в парламент Испании (Кортесы) за разрешением на обследование пригородных районов и строительство трамвайной линии длиной 50 км, у которой он планировал построить свой город, и в конце 1882 г. такое разрешение получил [22]. Между получением разрешения и появлением проекта прошло почти 10 лет. В это время до 1886 г. Сория руководил «Трамваями Вокзалов и Рынков», в 1889 г. вновь возвратился на государственную службу и почти на год отправился на Кубу, а вернувшись, работал в Министерстве заморских территорий, откуда уже окончательно уволился из чиновников, чтобы посвятить всё время реализации своей идеи.

FERRO-CARRIL-TRANVÍA DE CIRCUNVALACIÓN DE MADRID



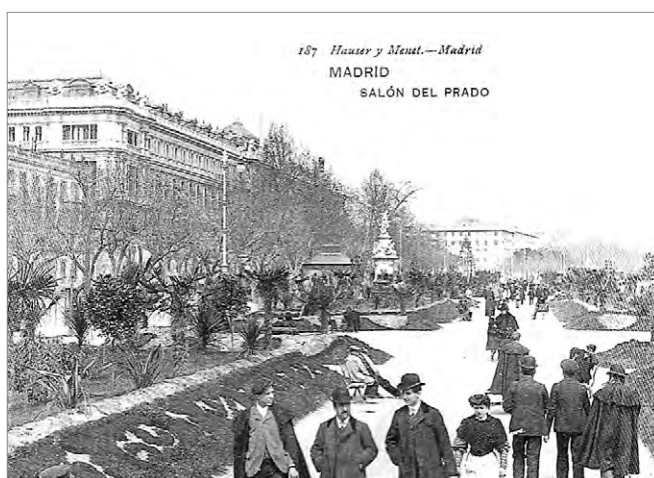
VISTA DE UNA PARTE DE LA CALLE PRINCIPAL Y DE UNA TRANSVERSAL.

Рис. 3. Главная и поперечная улицы окружного Линейного города [7].

В августе 1892 г. появился первый проект Линейного города, разработанный дорожным инженером Хуаном Доменчина (Juan Domenchina). В нём была представлена кольцевая железная дорога вокруг Мадрида (рис. 2), по которой могли ходить как трамваи, так и полноценные поезда. Это видно из первых слов «железнодорожный трамвай» (ferrocarril-tranvía) в названии проекта и на одном из рисунков книги [7], выпущенной как рекламное описание проекта в том же году (рис. 3). Вдоль главной улицы, ширина которой была 40 м, помимо двухпутной железной дороги по центру, должны были пройти две обычных дороги с тротуарами, а под землёй проложены трубы с холодной и горячей водой, электрические и телефонные кабели. Ещё одна труба была предусмотрена для

тогда новшества в системах связи – пневмопочты, но труб для канализации в проекте изначально предусмотрено не было.

По проекту, главная улица каждые 300 м пересекалась поперечными улицами шириной 15 м и протяжённостью по 200 м в обе стороны от железной дороги. Полученные таким образом кварталы делились на участки с минимальными размерами 20 x 20 м, которые могли использоваться как для жилья, так и для размещения всевозможных предприятий и организаций (рис. 5). Начальная станция окружного Линейного города должна была располагаться в центре Мадрида, на одной из его самых красивых площадей Салон-дель-Прадо (рис. 4) и соединяться с основным кольцом железной дороги подземным двухпутным



KIOSCO PRINCIPIO DE LA LÍNEA.

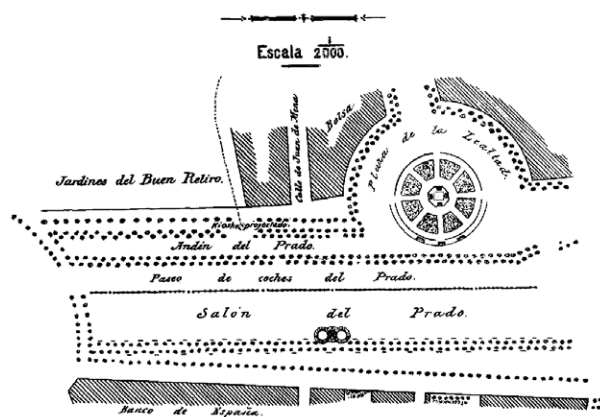


Рис. 4. Мадрид, площадь Салон-дель-Прадо (1896 г.) и проект размещения начальной станции окружного Линейного города [7].

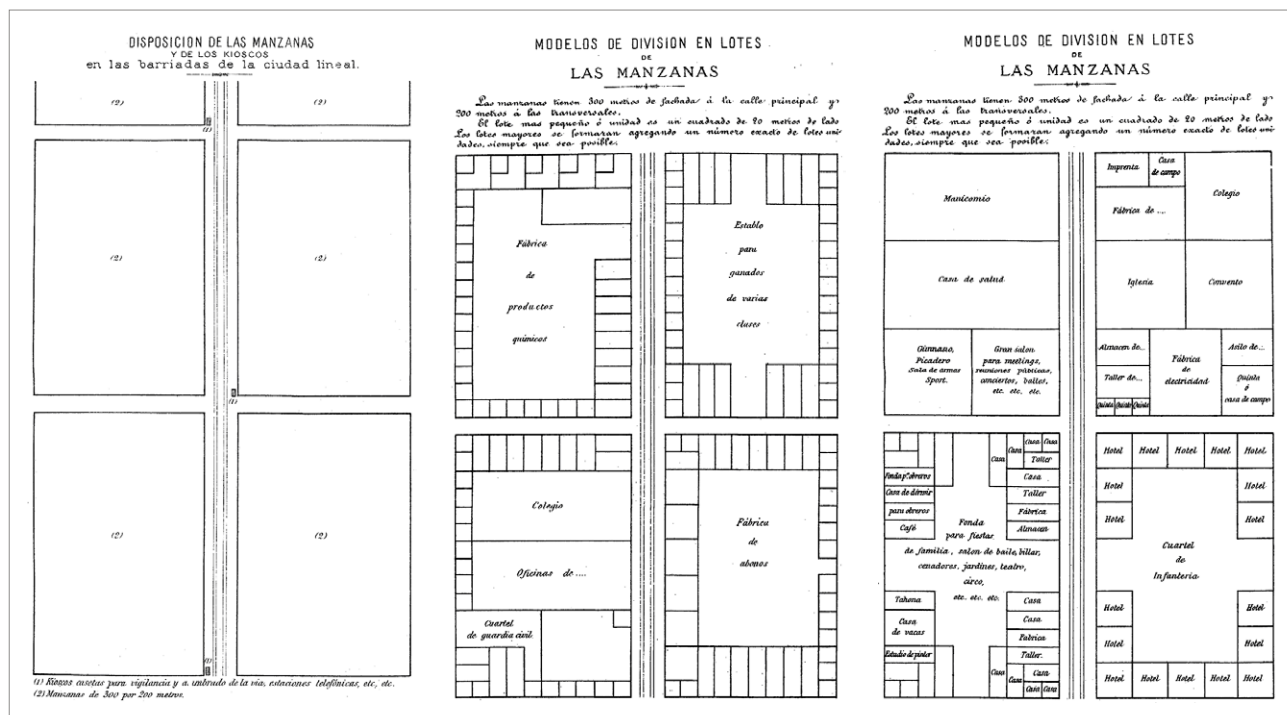


Рис. 5. Кварталы окружного Линейного города со станциями и два варианта их застройки [7].

туннелем. Но городские власти не разрешили использовать это место для размещения главной станции и, хоть ещё в 1882 г. было дано разрешение на постройку окружной дороги, проект в целом так и остался на бумаге [22].

Не получив доступ в центр города, Сория решает начать строительство Линейного города с пригородов Мадрида. В поисках инвесторов для своего проекта он, с июля 1893 г., размещает объявления о нём в газетах, в результате чего в марте 1894 г. было создано акционерное общество Compañía Madrileña de Urbanización (CMU) или Мадридская компания по урбанизации. В её уставе были виды деятельности: купля-продажа земельных участков, строительство (включая водоснабжение), продажа и сдача в аренду зданий, строительство и эксплуатация железных дорог, производство и продажа строительных материалов, а главной целью компании объявили создание и эксплуатацию линейных городов [26]. CMU начала свою работу со скупки земель под строительство и уже в июле 1894 г. состоялась церемония его запуска.

С 1895 г. Сория начал выпускать газету La Dictadura, с подзаголовком «монархическая» (возможно, так он хотел привлечь к своему проекту испанскую аристократию), где появляется изображение уже нового Линейного города (рис.6). Уточнённый и привязанный к месту строительства проект его первой очереди длиной 5,2 км разработал архитектор Висенте Музас (Vicente Muzás) в

1897 г (рис. 6). Между тем, в мае 1896 г. Сория вносит своё разрешение на строительство в уставной капитал CMU, взамен получает 3500 акций компании (из 5000 выпущенных) и таким образом (владея 70% акций) получает практически ничем не ограниченный контроль над ней [26].

Судя по результатам продаж участков под застройку, никто из аристократов не забыл, чем Артуро занимался в годы своей молодости – продаж больших участков практически не было. В результате «монархическая» газета La Dictadura в 1896 г. выходить перестала, а в 1897 г. появился «урбанистический» и уже полностью посвящённый проекту, журнал La Ciudad Lineal («Линейный Город»). В 1898 г., вероятно, из-за неудач в продажах больших участков, ширина квартала уменьшилась от 300 до 100 или 80 м с сохранением глубины 200 м, при этом квартал был поделён на участки площадью 400, 800 и 1200 кв. м. (4, 8 и 12 соток), их разрешалось объединять. Еще в общей планировке появились тыльные улицы шириной 10 м, параллельные основной магистрали [8]. Большие участки выходили на центральную магистраль, средние – на поперечные улицы, малые – на тыльные (которые даже в конце существования Линейного города далеко не везде были проложены [10]) (рис. 7).

Так Артуро Сория в своём городе распределил места для жителей с разными уровнями дохода, которые должны были жить рядом, но отдельно и независимо друг от друга. Впоследствии, в годовом

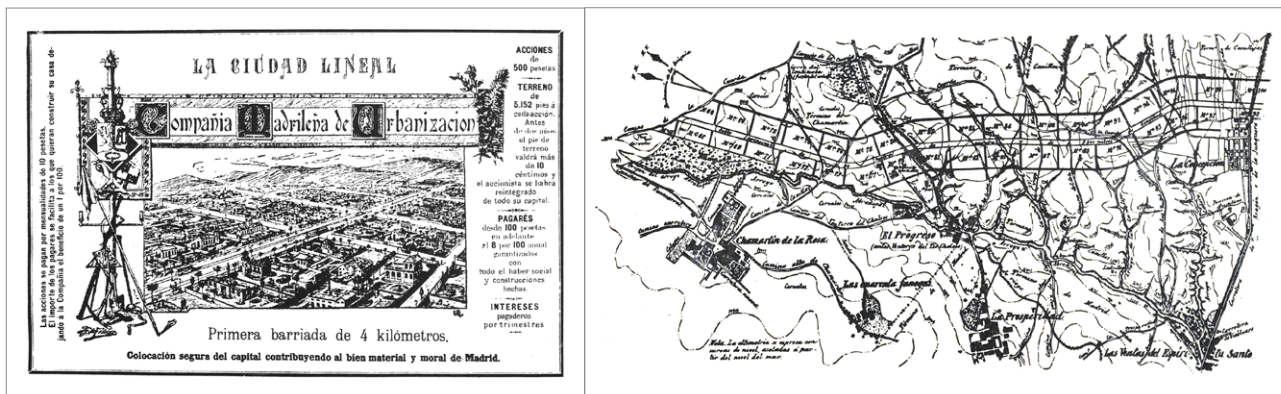


Рис. 6. Эскиз участка главной улицы Линейного города (La Dictadura, No.39, 04.07.1896) и проект (кварталы) первой очереди (арх. Висенте Музас, 1897 г.) [27].

отчёте СМУ 1914 г. Сория изложил десять принципов Линейного города:

1. Первая, фундаментальная проблема урбанизации, из которой вытекают все остальные, - это проблема передвижения, сообщения одних домов с другими. Форма города идеальна, когда сумма времени, затраченного на сообщение каждого дома со всеми остальными, будет минимальна, что происходит в линейных городах.

2. План города всегда должен предвещать строительство города.

3. В геометрических формах улиц и кварталов следует предпочитать простые, они красивее, удобнее и дешевле, чем нерегулярные. Из двух предыдущих принципов логически следует, что форма города должна быть в виде главной улицы, или хребта городского организма, максимальной ширины, в центральной части которой две (или больше) железные дороги. Деление кварталов на участки совершенней и экономичней при одинаковых квадратах, прямоугольниках и трапециях.

4. Разделение площади: 1/5 для жилья на земле,

4/5 для самой обрабатываемой земли. Минимум площади жилища самого небогатого человека – квадрат со стороной 20 метров или 400 квадратных метров, из них 80 – жильё-мастерская, 320 для разведения домашних животных, огорода, сада и фруктовых деревьев.

5. Независимость и полное отделение домов друг от друга. Линейный город имеет формулу урбанизации: для каждой семьи дом, у каждого дома сад и огород.

6. Двойное выравнивание. Между стенами дома и границами участка должно быть расстояние минимум в пять метров, предназначенное для палисадника и объектов украшения, и не только по эстетическим соображениям, но и в предвидении того, что через несколько лет прогресс вполне может потребовать расширения улицы.

7. Триангуляция. Новая архитектура городов не сможет войти в жизнь, не приспособившись к среде, созданной историей. Способ сосуществования с городами прошлого состоит в том, чтобы объединить существующие города или точки

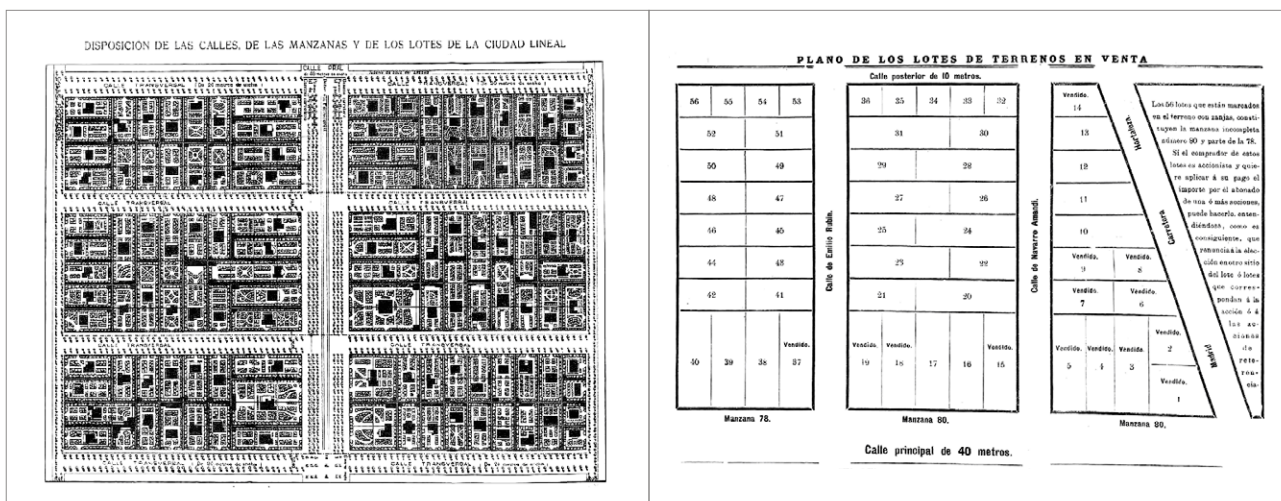


Рис. 7. Планировка кварталов Линейного города и их разбиение на участки (La Ciudad Lineal, 1898, No.22).

городов с помощью линейных городов, образуя со временем в каждой стране сеть триангуляций. В этой сети стороны каждого треугольника с вершинами в старых городах будут новыми линейными городами с новой промышленностью и новым сельским хозяйством.

8. Сложные участки. Чтобы пересечь реки и горы, а также преодолеть препятствия, которые возникнут от существующей урбанизации, из-за обычаев или иных заслуживающих внимания обстоятельств, ширина линейных городов уменьшается до минимально возможной для прокладки двух путей или даже одного пути железнодорожного трамвая.

9. Цивилизованное возвращение к Природе. Линейный Город в состоянии обратить опасный анархический исход городов на заброшенные поля, в мирный исход городов в поля со всеми преимуществами, улучшениями и удобствами цивилизации. Рациональная архитектура городов, возвращающихся к Природе – это зародыши упорядоченного прогресса, неотложной и мирной революции, которая заслуживает внимания всех справедливых и дальновидных правителей.

10. Справедливость в распределении земли. Линейный город – это реализация в консервативном смысле и консервативными процедурами

революционных идей справедливого распределения земли [9].

Часть принципов была сформулирована изначально, ещё до проектирования окружного Линейного города, часть сложилась уже во время строительства. В целостном виде эти принципы нашли своё отражение в строительных нормах, принятых в 1902 г. Кроме перечисленного, в них было указано ограничение на максимальную высоту зданий (не более 15 м) и появились нормы обустройства туалетов и санитарии – они должны находиться на возвышении относительно земли, а колодцы выгребных ям будут располагаться равномерно на улице в 3 м от фасада [4]. Отказ от канализации стал одной из причин ухода первого главного архитектора компании [19].

К концу 1897 г. была запущена насосная станция и в Линейном городе появилось водоснабжение, затем введена в строй электростанция и в 1906 г. здесь появилось уличное освещение. Но «железнодорожный трамвай», на основе которого город и должен был строиться, в Линейном городе так и не появлялся – Сориа упорно пытался получить разрешение на прокладку линий до Салон-дель-Прадо, но власти Мадрида так никогда этого не одобрили. В итоге СМУ купила в 1898 г. уже действующую трамвайную линию «Куатро Каминос



Рис. 8. Схема маршрутов от центра Мадрида (площадь Пуэрта-дель-Соль) до Линейного города (La Ciudad Lineal, 1898, No.25) и трамваи Линейного города: конный, паровой и электрический (1901-1914 гг, printerest.com).

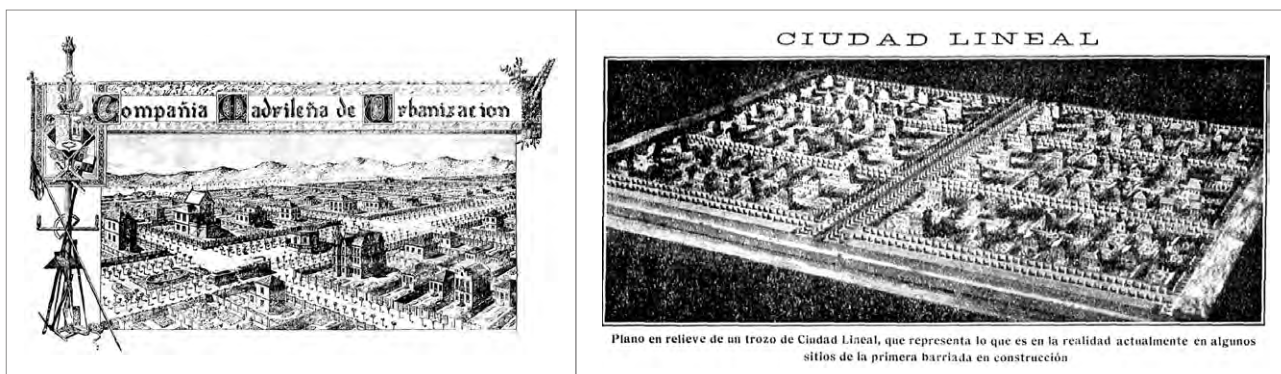


Рис. 9. Эскиз главной улицы: дома, построенные в Линейном городе (La Ciudad Lineal, 1904, No.217) и выставочный макет Линейного города (La Ciudad Lineal, 1912, No.481).

до Тетуана» (Cuatro Caminos a Tetuán), продлив её до северной оконечности Линейного города, а в 1899 г. построила линию, соединившую трамвайную сеть Мадрида с его южной оконечностью. И в мае 1898 г. в журнале была впервые опубликована схема проезда в строящийся пригород из центра Мадрида. Вдоль главной улицы Линейного города первая линия трамвая вступила в строй в 1901 г. [8]. Трамваи сначала конные, с 1906 г. – паровые, а с 1909 г. – электрические [4] (рис. 15).

О том, в каких условиях происходило строительство самого Линейного города, есть свидетельство самого Артуро Сория: «В самом начале (1894 г.) сплетни описывали Линейный Город как мошенничество; в 1895 году начали исчезать сомнения в нравственности намерений, но проект был охарактеризован как полная глупость, которую нельзя осуществить (в частных разговорах, конечно) – этими техническими персонажами различного уровня, которые составляют то, что я называю научным населением; в 1896 году мы добились того, что многие, считавшие это утопией, уже рассматривали проект как вполне разумную и возможную вещь, но в очень далёком будущем; уже на четвёртый год, в настоящем 1897 году, хорошее

управление и благие намерения проекта были красноречиво и убедительно подтверждены, и сегодня многие верят в возможность его немедленной реализации, а некоторые – с более глубоким пониманием и более щедрым сердцем – решительно и твёрдо поддерживают наш проект». [9]

В год, когда Сория написал эти строки, у СМУ уже было 600 акционеров, построено 33 здания и Линейный Город был представлен в кварталах от №75 до №100 [9] – это, в общем, соответствует эскизу главной улицы со всеми построенными домами [11], опубликованному в 1904 г. (рис. 9). О движущей силе его проекта, в том же году Сория написал в своей брошюре о Линейном городе: «видя себя покинутым властителями капитала, он мощно взывает к демократии мелких капиталистов, он вдохновляет бедных на свою самообеспеченность – путём добродетели индивидуальных и коллективных усилий». [9]

И, благодаря этой поддержке, строительство Линейного города поначалу было вполне успешным: в 1897 г. – 33 дома, в 1906 г. – 300 [3], в 1911 г. – 680 жилых домов [10]. Главным архитектором и партнёром Сория в СМУ вначале был Мариано Бельмас (Mariano Belmás Estrada) (рис. 10),

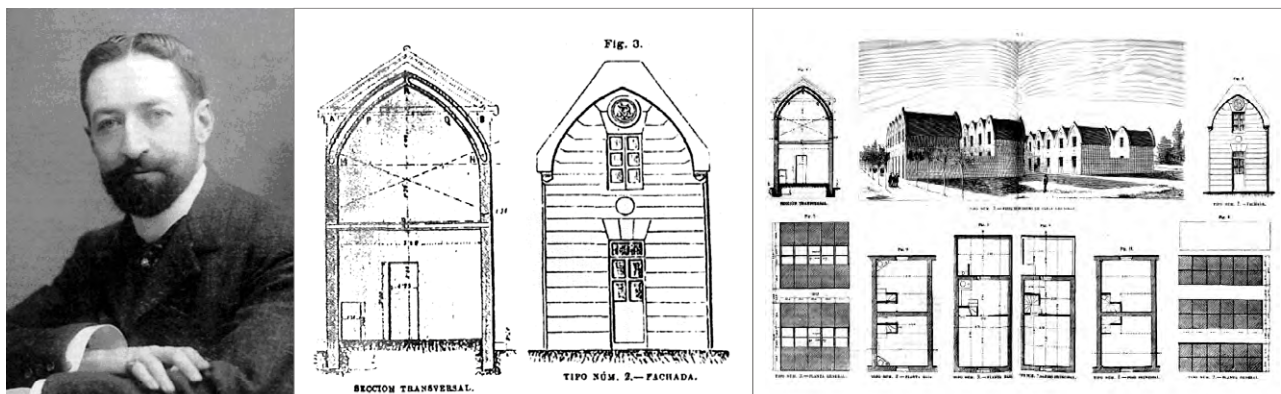


Рис. 7. Планировка кварталов Линейного города и их разбиение на участки (La Ciudad Lineal, 1898, No.22).

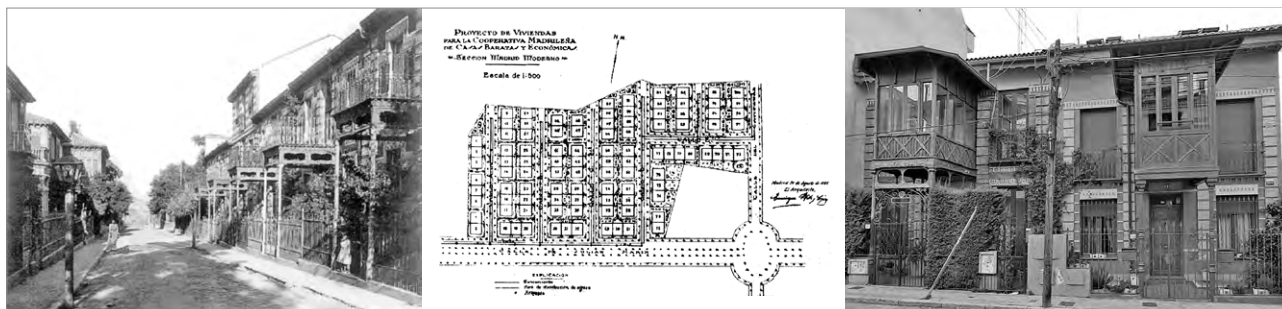


Рис. 11. Улица колонии Madrid Moderno в 1900 г. (urbancidades.wordpress.com), план её уплотнения 1927 г. (eblancooliva.com) и один из сохранившихся домов сегодня.

один из создателей и секретарь Испанского общества гигиены [11]. В проектах города он опирался на свои исследования типологии экономного и гигиеничного дома (рис. 10) и опыт строительства в 1890-х гг. колонии «Современный Мадрид» (Madrid Moderno) (рис. 11) [14].

С началом строительства Бельмас создан перечень типовых проектов Линейного города. Эти дома были трёх видов (с вариантами): «роскошные», «буржуазные» и «дома для рабочих» (рис. 12). Кроме первого (и самого дорогого) «роскошного» дома, который появился в журнале всего несколько раз, типовые проекты массово использовались в строительстве.

Следует сказать, что главная социальная идея, декларируемая Сория – идея проживания богатых и бедных в одном квартале, как это и было заявлено в его принципах. Он критиковал многоквартирные «смешанные» дома для богатых и бедных, появившиеся тогда в Испании (богатые занимали в них нижние этажи, а бедные – верхние): «смешанные дома для бедных и богатых и многие другие гениальные творения созерцают дерево зла с разных сторон, но быют лишь по его ветвям. Корень зла – в форме города, и именно туда следует наносить удар. Нужно, чтобы у каждой семьи был свой дом, совершенно отдельный от других; кусок

земли, каким бы малым он ни был, и исключительно своя часть солнца и воздуха. ... Ни подвал, ни чердак, эти скопления страданий, которые, объединяясь в современных благотворительных сооружениях, порождают новые страдания» [9].

В связи с этим, нужно вкратце описать «смешанные» дома и идеи, лежавшие в их основе, сформулированные одним из виднейших испанских архитекторов конца XIX в. Энрике Мария Репулье (Enrique María Repullés y Vargas), обследовавшим тогда жильё рабочих в Мадриде. Вначале на Конгрессах архитекторов в 1881 г. (Мадрид) и в 1888 г. (Барселона), а затем в 1892 г. в своей книге «Рабочий и общество» он описал такое жильё: «Идеальным был бы дом, цокольный этаж которого предназначен для торговли и промышленности, главный этаж для аристократа, второй для профессионала или делового человека, третий для скромного квалифицированного работника, а также подвал и мансарда для рабочего». Репулье считал, что совместное проживание рабочих семей с семьями из всех слоёв общества, при наличии примерно одинакового уровня обслуживания и регулярного общения между ними, могло способствовать избавлению рабочих от дурных привычек и наклонностей, приобретённых во время жизни в нищете. В целом, благодаря неизбежному общению и помощи

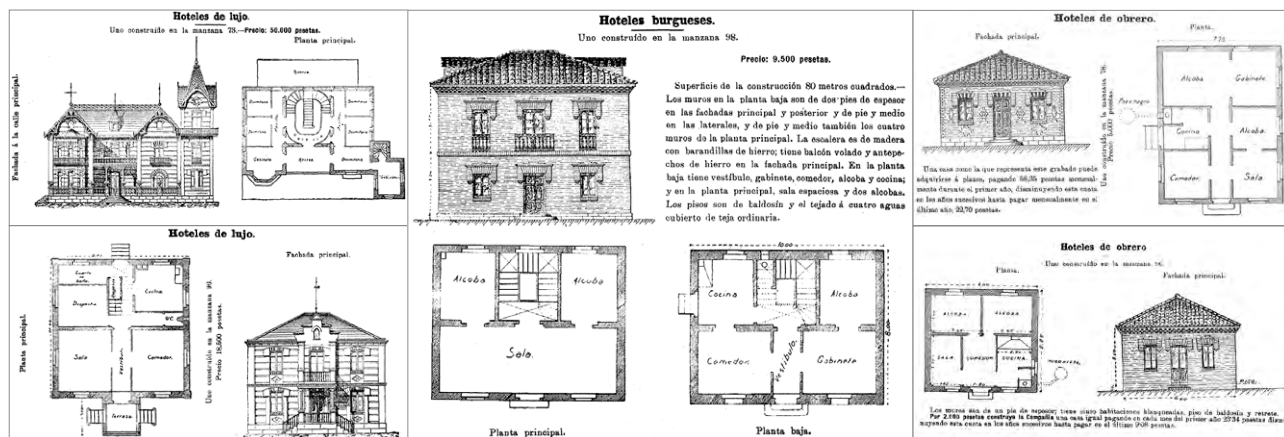


Рис. 12. Дома Линейного города: «роскошные», «буржуазные» и «для рабочих» (La Ciudad Lineal, 1903, No.180).

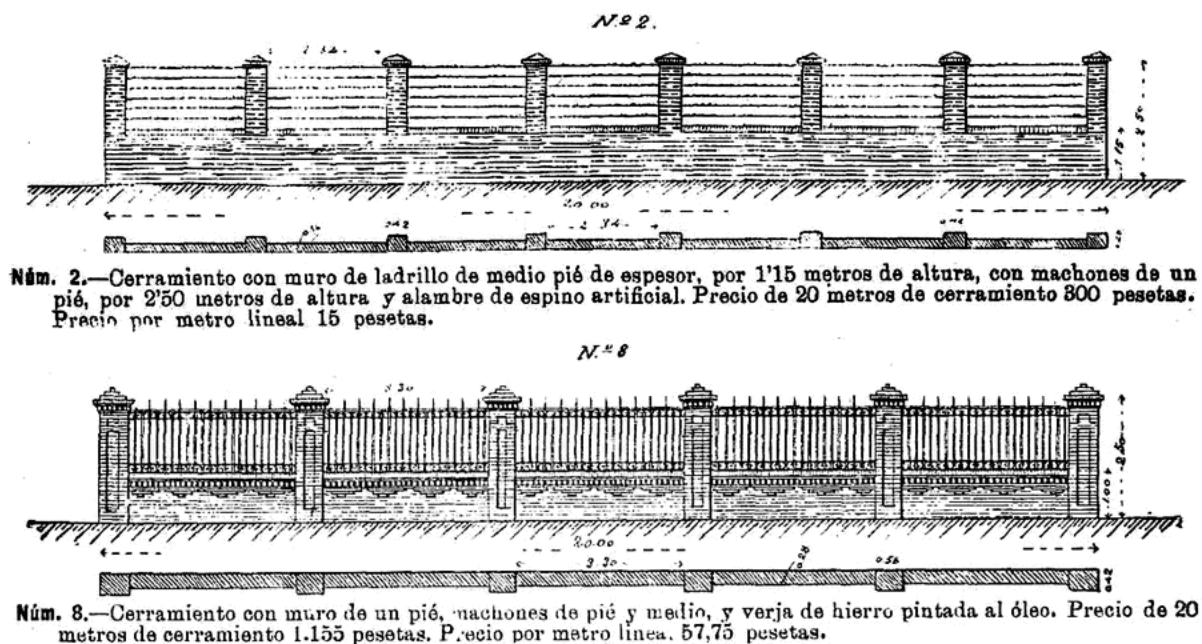


Рис. 13. Некоторые заборы Линеинного города (La Ciudad Lineal, 1901, No.114).

друг другу жильцов такого дома, он представлялся (учитывая популярность в то время революционных идей) средством для достижения социального мира в испанском обществе: «он заметит, что все относятся к нему приветливо и что, если он честен, щедро помогут ему в его неприятностях; он увидит, что богатые не являются врагами бедных, он будет любить их и, в свою очередь, поможет им, когда они нуждаются в нем» [17]. Можно заметить, что по несколько изменившимся причинам, и в несколько изменённом виде (без подвалов в качестве жилья) эти идеи через 100 лет вновь стали актуальны под названием «джентрификация».

Иной подход был у Мариано Бельмаса. На основании своих исследований он пришёл к выводу, что оптимальные со всех точек зрения (и экономики, и гигиены) дома – дома для одной семьи. Но не одиночные дома, а блокированные небольшими группами (от 2 до 4 домов), что, с одной стороны, способствовало общению жителей, а с другой – препятствовало скученности. И обязательно возле такого дома – хотя бы небольшой сад: «Если районы для рабочих понимать, как места в разных точках расселения, на которых расположены дома с большим или меньшим садом для скромных семей, благословенны районы для рабочих, потому что они реализуют прекрасный идеал» [18]. На фотографии «Современного Мадрида» (рис. 18) можно заметить, что пространство дома на улице можно разделить на общее (тротуар), полуприватное (крыльцо дома) и частное (сам дом). Вдохновлённый идеями Сория о социальном единении

всех классов в одном квартале, Бельмас поначалу активно включился в его проект. Но практика реализации привела к тому, что в 1898 г. он покинул компанию [19]. Об одной причине (отказ от канализации как от первого условия гигиены) было сказано выше. Знакомство с практикой строительства наводит на ещё одну вероятную причину. Можно заметить, что принципиальной разницы со «смешанными» домами в итоге не получилось. Это наглядно видно на плане квартала (рис. 15): самые большие («роскошные») участки выходили на главную улицу, средние («буржуазные») – на поперечные улицы, а самые маленькие участки («для рабочих») – на тыльную улицу Линеинного города, которая не всегда существовала. Социальная сегрегация в «смешанном» доме распространялась по этажам или по вертикали, а здесь просто изменила свою форму и стала сегрегацией по участкам, вглубь квартала по горизонтали – и эту сегрегацию Сория считал вполне уместной, что заметно в проектах домов, опубликованных (и изменённых) после ухода Мариано Бельмаса. У «роскошных» и «буржуазных» домов канализация не обозначена (по принятым строительным правилам колодец ямы у них всегда был на улице на расстоянии 3 м от границы участка), а у домов «для рабочих» яма находилась непосредственно возле дома, и это в проектах конкретно указано. Но, в отличие от многоэтажных «смешанных» домов с единой лестницей, на которой все их обитатели с разных этажей могли и должны были встречаться и общаться, в Линеинном



Рис. 14. Первое дерево Линейного города (1897 г. [12] и Фестиваль деревьев (La Ciudad Lineal, 1908, No. 333).

городе для владельцев участков была предусмотрена их полное отделение друг от друга. Также не было возможности их общения и на улице, как это было задумано в «Современном Мадриде».

Для полного разделения жителей СМУ спроектировала и предлагала к строительству 11 видов заборов (рис. 13) – от примитивных с колючей проволокой до изысканных с кованой металлической решёткой. Все они (кроме самого простейшего полутораметрового из деревянных палок с колючей проволокой) были высотой 2,5 метра. Пространство Линейного города не предполагало стихийного общения. Поэтому организованному общению здесь уделялось повышенное внимание.

В 1897 г. в Линейном городе было посажено самое первое дерево и (по предложению Бельмаса) проведён Фестиваль деревьев (Fiesta del Árbol). После прокладки водопровода (рис. 15) с 1898 г. праздник стал ежегодным. Во время фестиваля не только озеленяли пустынную территории, а ещё вместе с этим устраивали всевозможные соревнования и развлечения (рис. 14). За первые три года было высажено более 3000 деревьев [4].

Помимо общественно-полезного труда, Артуро Сория не забыл и про отдых. В 1905 г. тут была

построена арена для боя быков, которая также использовалась в качестве цирка (рис. 22).

В том же году был построен Парк развлечений с театром на две 2500 человек (рис. 16), а в 1907 г. – кафе-ресторан (Kursaal), который впоследствии станет летним театром (рис. 17).

В 1910 г. в Парке развлечений был построен велодром для 20000 зрителей [22], на поле которого в сезоне 1923 г. играл тогда ещё неизвестный за пределами Мадрида футбольный клуб «Реал» (рис. 18) [12].

Кроме того, в 1904 г. в Линейном городе на пожертвования была построена церковь Зачатия (Iglesia de la Concepción) [12], а также медицинский пункт, в 1910 г. – начальная школа, в 1916 г. – очень большая школа (интернат) для сирот флота. Компанией были построены электростанция и мастерские по ремонту трамваев [4] (рис. 19).

Все общественные здания и сооружения были построены самой Мадридской компанией по урбанизации с вполне определённой целью, которую Артуро Сория обозначил 5 января 1901 г. в статье «Новый век, новая жизнь»: «XX век, век великих открытий и прогресса человечества, во всех цивилизованных странах включит в свои достижения

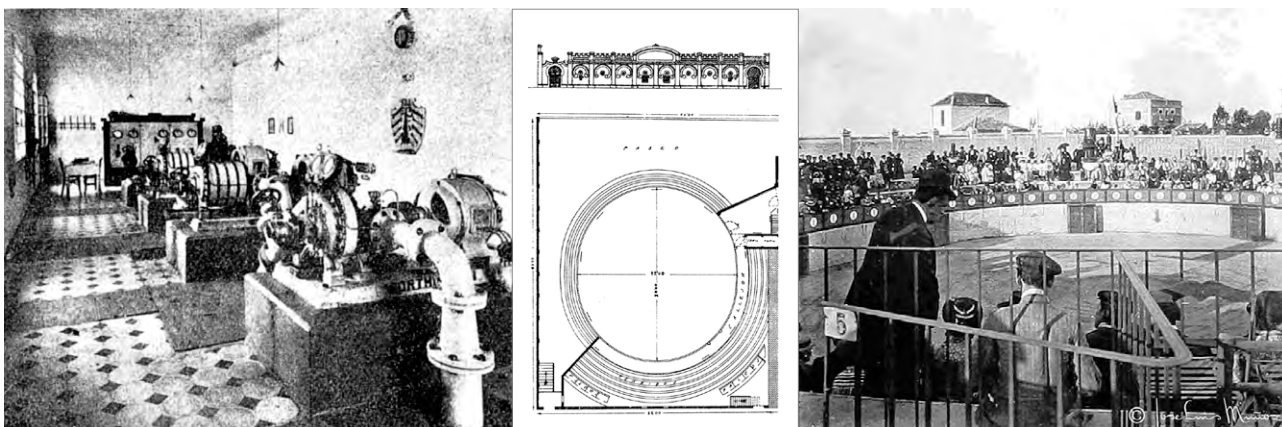


Рис. 15. Насосная станция водопровода Линейного города (1897 г.) [13] и арена для боя быков (1905 г.) [12].

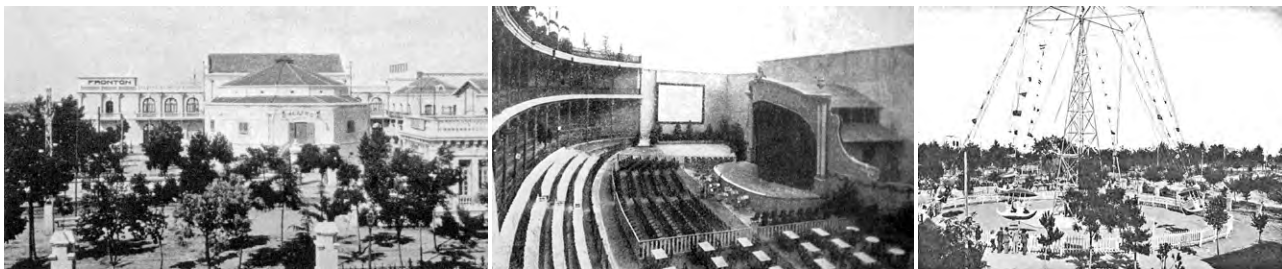


Рис. 16. Парк развлечений, зрительный зал (фронтон) [12] и карусель (La Ciudad Lineal, 1909, No. 382).

линейные города, этот новый образ жизни на рациональном научном уровне, с большим соответствием гигиене тела и души, чем в сегодняшних городах, где дома и муниципальные службы появились лишь в результате случайности, а не математических правил». (La Ciudad Lineal, 1901, No.92)

Таким образом, Линейный город предполагал не только новую форму дорог и кварталов, но и новый образ жизни. То есть проект Артуро Сория содержал, помимо градостроительной, ещё и социальную программу, один из принципов которой был упомянут выше: «для каждой семьи дом, у каждого дома сад и огород». Этот принцип был целиком взят из утопического романа «Год 3000» (L'Anno 3000) [21] написанного в 1897 г. итальянским врачом, гигиенистом, дарвинистом, основателем антропологии и сексологии (также пропагандистом расовой теории, физиогномики, евгеники и листьев коки) Паоло Мантегацца (Paolo Mantegazza), отрывки из которого впервые на испанском языке с восторженным предисловием были опубликованы в 1902 г. в «Линейном городе»: «Дома были только в один или два этажа. Те, у которых был только один этаж, принадлежали бедным или безбрачным. Те, у которых два этажа – богатым или женатым. У каждого одинокого и каждой семьи был свой дом, и у каждого дома был свой собственный сад». (La Ciudad Lineal, 1902, No.142). Помимо этой цитаты, в предисловии к отрывкам

было написано: «Мантегацца, показывая то, к чему мы должны стремиться и что он считает реализованным в 3000 году, полагает, что Андрополис, образцовый город и великий мегаполис мира, построен в стиле, очень похожем на наш «Линейный город».

Как полагал Артуро Сория, «в Линейном Городе преступления исчезнут, полиция будет не нужна, социальным проблемам не останется места и снизится смертность» [20]. И всё это произойдёт благодаря рациональному математическому планированию жизни. Артуро Сория был математик и увлекался геометрическими построениями – построениями всё более сложных многогранников в работе «Вклад в многогранное происхождение видов» (1896 г.) он обосновал, ни много ни мало, а саму эволюционную теорию Дарвина. Такова была, в его понимании, сила математической науки. Будучи дарвинистом, он также был убеждённым либералом и, в ответ на появление в Испании в 1880 гг. «Коммунистического манифеста» Карла Маркса, опубликовал в 1898 г. свой манифест под названием «Неограниченный прогресс». Назвав марксистские идеи «буддийской революцией против прогресса человечества», Сория в ответ излагает свои:

«Истинное фундаментальное разделение людей – это не разделение бедных и богатых. Естественное разделение людей – это разделение



Рис. 17. Театр в кафе-ресторане (Kursaal) [12] и его реклама (сти1894.es).

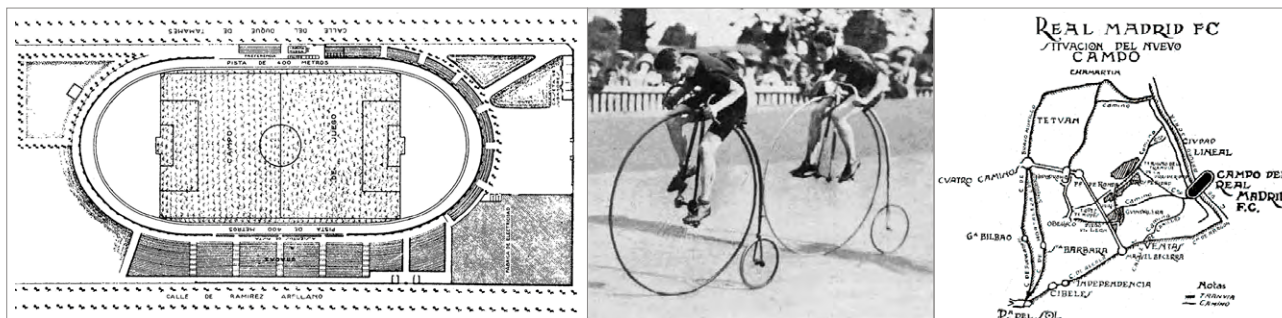


Рис. 18. Велодром Линейного города, велогонки и схема проезда на футбол (1923 г.) [12].

добра и зла, разделение на мудрых и невежественных, разделение на здоровых и больных. ... Более или менее организованная группа сильных, мудрых и добрых людей представляют собой превосходящую доминирующую расу, а набор слабых, невежественных и порочных, другую расу, отличную от доминирующей или поработленную. ... Жесткие разочарования реальности скоро разорвут поэтическую завесу этих лирических мечтаний о братстве. Черно-желтые расы уже представляют серьезную опасность для белой расы и ее цивилизации, и эта опасность возрастает и усугубляется, потому что плодovitость низших рас выше таковой у белых, занимающих вершины цивилизации. ... Давайте сначала установим превосходство белой расы над всеми остальными, жестко и твердо, грубой силой, если это необходимо для самообороны, без социалистической романтики или демократического лицемерия ... Гораздо важнее скрещивание человеческих рас, чем разведение лошадей; и появление новых видов баранов, цыплят, собак и голубей не так интересно, как появление превосходящих нас новых людей, сознательно приобретенных благодаря отбору, мудро направленному и основанному на самом полном знании математических законов эволюции. ... Одно дело с христианским духом признать человеческое достоинство людей низших рас, а другое - оставить им постель, хлеб и законы, готовя и одобряя их господство и наше исчезновение. ... Самые сильные,

самые умные и самые добродетельные работники покорят власть и богатство, а праздные, невежественные и порочные дела уйдут от власти и станут рабами страданий и предпочтительной добычей болезней и смерти, они исчезнут перед праздником жизни. ... Разве большинство бедных состоит из мудрых и хороших людей, а большинство богатых – из невежественных и плохих? ... Добродетельные, умные и энергичные будут богаты, а больные, невежественные и порочные будут бедными. Белая раса сделает еще один шаг на пути неограниченного прогресса» [22].

Такова вкратце была социальная программа Артуро Сория. С одной стороны, она была вдохновлена строительством Линейного города, а с другой стороны – он пытался претворить её в жизнь во время этого строительства. Отчасти её можно оправдать при сравнении с похожими программами, через непродолжительное время реализованными в Италии и Германии – это была не государственная, а его личная программа и Линейный город – это был его «частный город, задуманный, спроектированный, построенный и управляемый акционерной компанией» [20].

Примерно к 1911 году Линейный город, благодаря упорному озеленению и тем массовым развлечениям, что появились здесь, в выходные дни стал местом отдыха для многих жителей Мадрида. Но когда выходные заканчивались, по будням здесь протекала несколько иная жизнь. Первым её

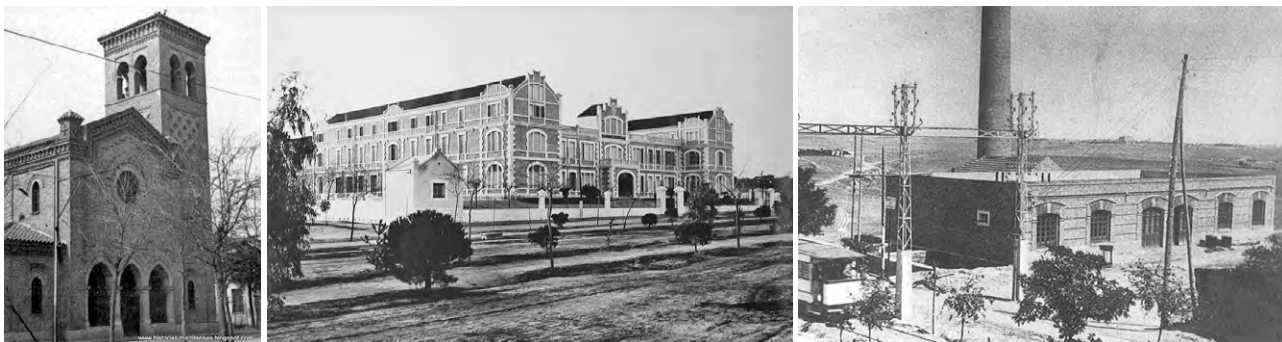


Рис. 19. Церковь Зачатия, школа для сирот флота и электростанция Линейного города [12].



Рис. 20. Фелипе Триго (1910-е гг.), вилла «Луизиана» (1930-е гг.) [35], обложка романа «Шале роз» (1923 г.) и Рамон Гомес де ла Серна (1928 г.).

описал один из основоположников авангарда и модернизма в испаноязычной литературе и основатель испанского Пен-клуба Рамон Гомес де ла Серна (Ramón Gómez de la Serna), который в 1923 г. опубликовал роман «Шале роз» (рис. 20).

Одним из главных прототипов главного героя романа стал очень известный на рубеже веков писатель Фелипе Триго. Добившись успеха в литературе, в 1905 г. он переехал в Мадрид, купил большой участок в Линейном городе и построил там для себя и своей семьи виллу «Луизиана» (рис. 26), «чистый, радостный дом с белыми стенами и большими окнами, через которые проникали солнце и свежий воздух». Триго построил своё шале с желанием «обрести первозданную чистоту природы и спокойствие отдалённости» [23]. Здесь он написал один из лучших своих романов «Жаррапеллейос» (Jarrapellejos) (1914 г., экранизирован в 1988 г.) и книгу эссе «Кризис цивилизации» (1915). Среди своих друзей Триго был восторженным пропагандистом Линейного города. Любитель столярного дела и цветной фотографии, он три года провёл, не выходя из этого дома, на полках и на шкафах которого росли розы. Однажды он появился в Мадриде, побывал во многих местах, там, где собирались литераторы, но затем снова укрылся за четырьмя стенами своего шале. Это

был 1916 год, и через короткое время он в своём доме покончил жизнь выстрелом в голову.

Его смерть была вызвана «одиночеством человека, жаждущего напряженной жизни» [23], известие о ней стало потрясением для интеллектуального и художественного общества Мадрида. Но роман появился не сразу, а лишь после того, как Рамон Гомес де ла Серна узнал про историю парижского серийного маньяка Анри Ландрю, из корысти убивавшего одиноких женщин на своей вилле и пойманного в 1919 г. Так в его романе самоубийца превратился в хладнокровного убийцу, а место действия его первой главы осталось тем же – шале в Линейном городе с белыми стенами, большими окнами и розами повсюду. В романе приведены ощущения автора от самого города: «Печаль Линейного Города была печалью одной из тех новых руин; то есть руин домов, которые не смогли быть достроены в пустынном и необитаемом ландшафте» [38]. А тишина, лишь изредка нарушаемая звуком проезжающего трамвая, наводит Гомеса де ла Серна на такие мысли: «Линейный Город выглядел как кладбище живых, поддельный город-сад и настоящий город-пантеон, и в этом его характеристика» [24]. В целом, автору это место представляется как «город для преступников и особого ордена математиков», и в



Рис. 21. Пейзажи Линейного города (1920-е гг., www.ctu1894.es).

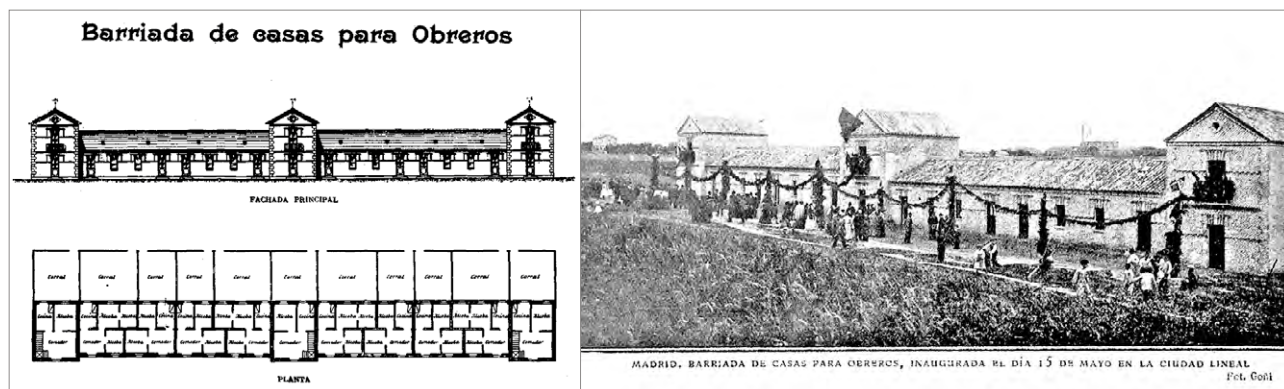


Рис. 22. Новые «дома» «для рабочих» (La Ciudad Lineal, 1906, No.269 и Blanco y Negro (Madrid), 1906, No.785).

речи адвоката, защищавшего убийцу, это «пейзаж Страстной пятницы» и место, провоцирующее преступления [23].

Рамон Гомес де ла Серна был влюблён в живой и многолюдный центр Мадрида, площади Пуэрта-дель-Соль и Пасео-дель-Прадо, рынок Растро и кафе Помбо стали настоящими героями его очерков и романов [23]. И данная им характеристика Линейного города может показаться преувеличением художественного воображения писателя. Но, если взглянуть не на рекламные схемы и парадные фасады домов, а на фотографии среды Линейного города даже в период его расцвета (рис. 21), можно заметить, что городское благоустройство здесь (помимо сооружения заборов) практически отсутствует.

Города здесь нет – это территория, которая «не смогла быть достроенной», и потому, как показала и её дальнейшая история, по этой причине обречённая на хроническую деградацию. Определённый вклад в этот процесс внёс и сам Артуро Сория. Провозгласив принципы гигиены и здоровой жизни он с самого начала, как об этом уже было сказано выше, отказался от проведения здесь городской канализации. После провозглашения принципа «для каждой семьи дом, у каждого дома сад и огород», в 1906 г. здесь был построен новый дом «для рабочих», на которых,

ради снижения цены и тем самым большего их привлечения в Линейный город, этот принцип решили не распространять, предоставив каждой семье место в барачном таун-хаусе и индивидуальный скотный двор. И это сооружение называли не дом, а «дома» (рис. 22).

Но, видимо, столь творческое отношение к собственным принципам показалось чрезмерным и повторения не встречалось – но этот пример указывает на уже возникшие трудности СМУ при заселении города.

В целом, представление о городской среде у Артуро Сория и его последователей было довольно своеобразным и, по сути, свелось к трамваю с водопроводом (электростанция, ввиду её очень малой мощности, обслуживала трамвай и освещала главную улицу – домам подключаться следовало к городской сети Мадрида), проведённым в деревню с полностью сельским укладом жизни (рис. 23).

Молочных ферм в 1930 г. было шестнадцать [13], одну из них разместили прямо на главной улице Линейного города (рис. 25). И, хотя «гигиена не рекомендует жить с животными, но надлежащими мерами предосторожности санитарные правила могут быть согласованы с их разведением» [13], оттого «линейным горожанам» также предлагалось заняться птицеводством, для этого

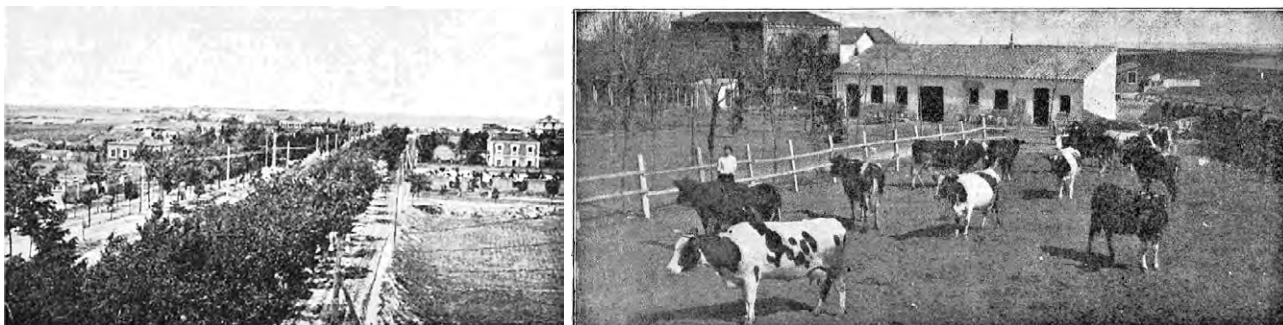


Рис. 23. Общий вид части Линейного города, примыкающей к шоссе Арагон (1908 г. [25]) и молочная ферма с домом господина Сааведры на заднем плане (La Ciudad Lineal, 1912, No. 478).

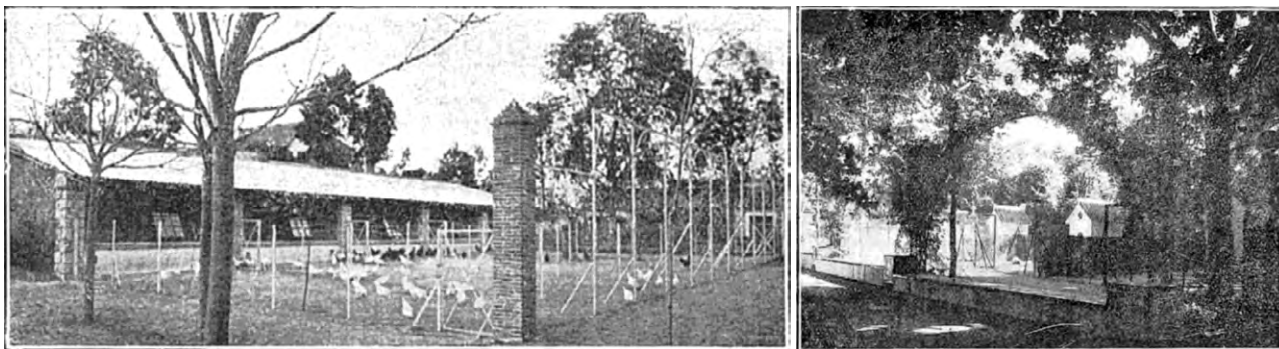


Рис. 24. Модельная птицеферма, предлагаемая СМУ и пример размещения птицефермы в саду у дома [13].

им даже рекомендовали готовые решения (рис. 24). Иные места приложения труда в Линейном городе, свойственные обычному городу, как правило, создавались лишь Мадридской компанией по урбанизации, а если кто-то ещё размещал здесь своё предприятие (желающих было очень немного), о событии сообщал журнал, прилагая фотографию этого подвижника, и это для компании превращалось в праздник (рис. 25).

Пристальное внимание к обыденным для простого города (и необычным для Линейного) предприятиям объяснялось тем, что достижения прогресса, чьим олицетворением должен был стать Линейный город, сюда почему-то не спешили, обходя это место стороной и оставляя его в виде получившегося деревенского захолустья с проложенными в него водопроводом и трамваем. Ещё Линейный город должен был стать символом побед либерального капитализма, то есть, вне какой-то зависимости от государства, добиться всестороннего экономического успеха. А с этим, из-за почти полного отсутствия здесь капитализма промышленного, как фундамента экономики любого города, были проблемы. Пока неуёмной энергии и личных средств Артуро Сория хватало, развитие продолжалось, а с их истощением наступил закономерный итог: так и не добившись окупаемости, начиная с середины первого десятилетия XX в., вопреки его желаниям, проект

постепенно превратился в пирамиду, которая некоторое время держалась за счёт привлечения средств новых вкладчиков.

Тому свидетельством можно считать активизацию, начиная с этого времени, рекламной компании Линейного города. В 1905-1906 гг. в журнале впервые появляется подробная реклама Фестиваля деревьев, в которой город был представлен как многолюдное место для праздничного, рационального и здорового образа жизни его обитателей (рис. 26).

Продолжение последовало в 1907 г., и, согласно журналу, в Линейном городе было всё так же было многолюдно, празднично, рационально и спортивно (рис. 27). В 1908 и 1909 гг., помимо фотографий в журнале (рис. 28), были изданы отдельные, посвящённые Фестивалю деревьев, иллюстрированные брошюры с программами праздника [25], где также были опубликованы фотографии некоторых зданий Линейного города и описаны все его преимущества.

Вероятно, такая реклама долговременного успеха компании не принесла и, начиная с 1910 г., праздник исчезает со страниц журнала, превратившись в рутинное мероприятие.

После завершения в 1904 г. трамвайной линии вдоль главной улицы Артуро Сория упорно добивался расширения Линейного города. Но непреодолимым препятствием этому стал



Рис. 25. Молочная ферма на главной улице, фабрика металлоизделий, кондитерская фабрика (La Ciudad Lineal, 1911, No.441; 1912, No.484,486) и открытие фонтана под председательством Артуро Сория (1920 г.) [12].



Рис. 26. Реклама IX Фестиваля деревьев (La Ciudad Lineal, 1906, No. 274).

именно либеральный капитализм, который Сория пропагандировал. Когда начиналось строительство Линейного города, участки земли стоили очень дёшево. Но когда здесь появилось жильё, цены на землю выросли многократно.

Как об этом было сказано в статье «Линейного города», с целью строительства «нам иногда приходилось иметь дело с владельцами, настолько неуклюжими или непонимающими, что их землю необходимо было экспроприировать после долгой и тяжелой административной волокиты» (La Ciudad Lineal, 1908, No. 350). Даже вдоль главной улицы им не удалось скупить все участки под застройку, и для расширения пришлось строить не там, где вычислила точная математическая наука, а там, где удавалось купить землю по разумным ценам. Так у Линейного города появились «нелинейные» кварталы, не имевшие прямой связи с его главной улицей (рис. 29).

Тем не менее, в 1904 г. был опубликован проект расширения Линейного города, с северной стороны – до Фуэнкарраль (Fuencarral), с его южной стороны – через Викальваро (Vicálvaro) до Вальекас (Vallecas). Концессия на южную линию была предоставлена СМУ в 1907 г. [26]. Этот план, по упомянутым выше причинам, несмотря на опубликованные в журнале неоднократные призывы к собственникам земли в Вальекасе и Викальваро, так и остался на бумаге в течение всего времени активной деятельности СМУ (рис. 30).

В поисках источников прибыли для развития Линейного города, в том же 1904 году Артуро Сория вступает в существовавшую с 1888 г. концессию на строительство железной дороги из Монклоа в Пасифико и организует акционерное

общество Compañía del Ferrocarril de la Moncloa al Pacífico, предоставив переоформленную концессию в качестве своего вклада в уставной капитал. Объявления о привлечении акционеров компании несколько лет публикуются практически в каждом номере журнала (рис. 30), но, так и не собрав нужного количества средств и поэтому не начав строительства, она в 1910 г. прекратила свою деятельность [26]. В 1908 г., планируя расширение Линейного города до Вальекаса, СМУ приобрела компанию Tranvía de Madrid a Vallecas y Las Canteras с уже действующей трамвайной линией, связывающей Мадрид с Вальекасом. Но даже к концу 1912 г. не были подготовлены документы о конфискации земель для строительства трамвайных путей из Линейного города в Вальекас [26] и, кроме убытков, эта линия компании ничего не принесла.

Единственным проектом, который оказался успешным и принёс СМУ прибыль, было, не имеющее отношения к Линейному городу, строительство железной дороги из Куатро Каминос до Фуэнкарраля, а затем в Кольменар-Вьехо. Успешным проект стал благодаря предоставленной городскими властями Кольменара субсидии в размере 250000 песет и права на свободную эксплуатацию находящихся там гранитных карьеров. 23 июня 1911 г. эта линия была открыта (рис. 31) и уже в 1913 г. смогла окупить операционные расходы и получить прибыль [26].

Несмотря на этот успех, 1913 г. стал крайне тяжёлым для СМУ. Об этом свидетельствует редакционная статья в выпуске журнала от 10 марта 1913 г. под заголовком «Линейный город и протекция государства», где Сория впервые обращается к



Рис. 27. Реклама X Фестиваля деревьев (La Ciudad Lineal, 1907, No. 310).



Рис. 28. Реклама XI Фестиваля деревьев (La Ciudad Lineal, 1908, No. 347).

государству за помощь. Упомянув его помощь в виде субсидий, предоставлявшихся частным компаниям, строившим железные дороги, дешёвое жильё и благоустранивавшим города, он заявляет: «Линейный город, который взяла на себя *Compañía Madrileña de Urbanización*, это всё вместе. Это железные дороги; это канализация и водопровод для городских и деревенских нужд; это строительство дешёвых домов не для одного социального класса, а для всех; это открытие и сохранение улиц с высадкой деревьев и обустройством садов». В связи с этим, он предлагает государству предоставить льготы Линейному городу: субсидии на километр города, или аванс капитала, или гарантии процентов, или временное освобождение от налогов, или, «по крайней мере, всеми возможными способами стимулировать строительство линейных городов, давая строительным компаниям возможность реализации их социальных целей посредством объявления общественной полезности Линейного города и принятия в его пользу широкого закона о принудительной экспроприации, который позволит легко и быстро принимать решение о выделении полосы земли шириной не менее 500 метров» (La Ciudad Lineal, 1913, No.514).

Ответа на призыв Сория от государства не последовало. Поэтому, вспомнив опыт рекламы Фестиваля деревьев, давшей компании временную передышку, о ней вновь вспомнили, чтобы привлечь к Линейному городу внимание общества.

В конце лета 1912 г. в Линейном городе был проведён чемпионат мира по греко-римской борьбе, который был повторён в августе 1913 г. –здесь вновь стало, как изначально задумывалось, спортивно и многолюдно (рис. 32).

Не меньшее количество зрителей, во главе с королём Альфонсо XIII, собрали в декабре 1913 г. первые публичные полёты самолёта над Мадридом под управлением лётчиков Доменхоса и Гарнье, которые осуществлялись с велодрома Линейного города (рис. 33).

Возможно, если бы не начало Первой мировой войны, компания вновь смогла бы какое-то время продержаться. Но этот, в общем-то небольшой (Испания в войне не участвовала), толчок привёл к её краху, что выразилось в приостановке платежей, о чём Сория объявил в журнале 30 августа 1914 г., объяснив «прекращением притока капитала от государственных держателей акций и его выводом из сберегательного банка компании частными вкладчиками». Затем его отстранили от управления компанией и была проведена процедура её банкротства. 6 ноября 1920 г. в возрасте 75 лет Артуро Сория умер.

Гибель утопии

После смерти Артуро Сория компанию возглавили его сыновья (рис. 34). Консул Испании на Филиппинах Иларион Гонсалес дель Кастильо (Hilarión González del Castillo) стал акционером

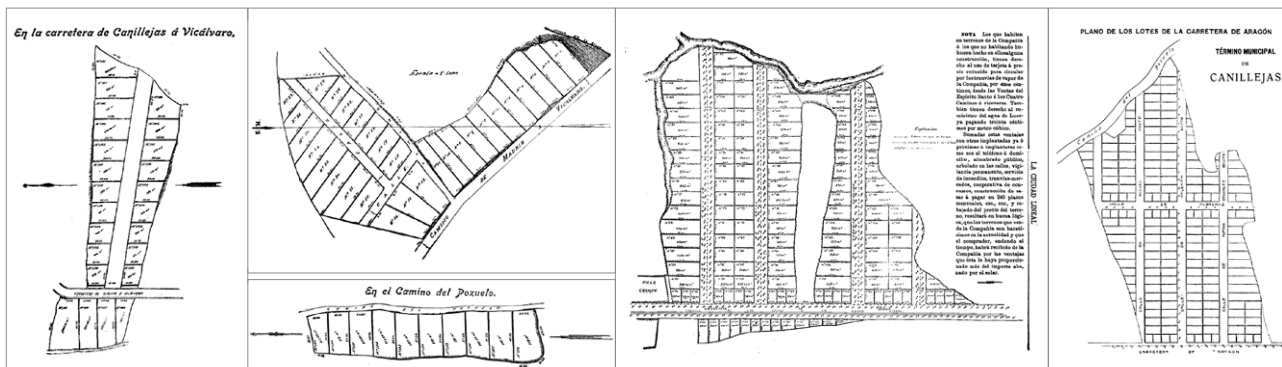


Рис. 29. «Нелинейные» кварталы Линейного города (La Ciudad Lineal, 1903, No.177; 1904, No.201,213; 1907, No.328).

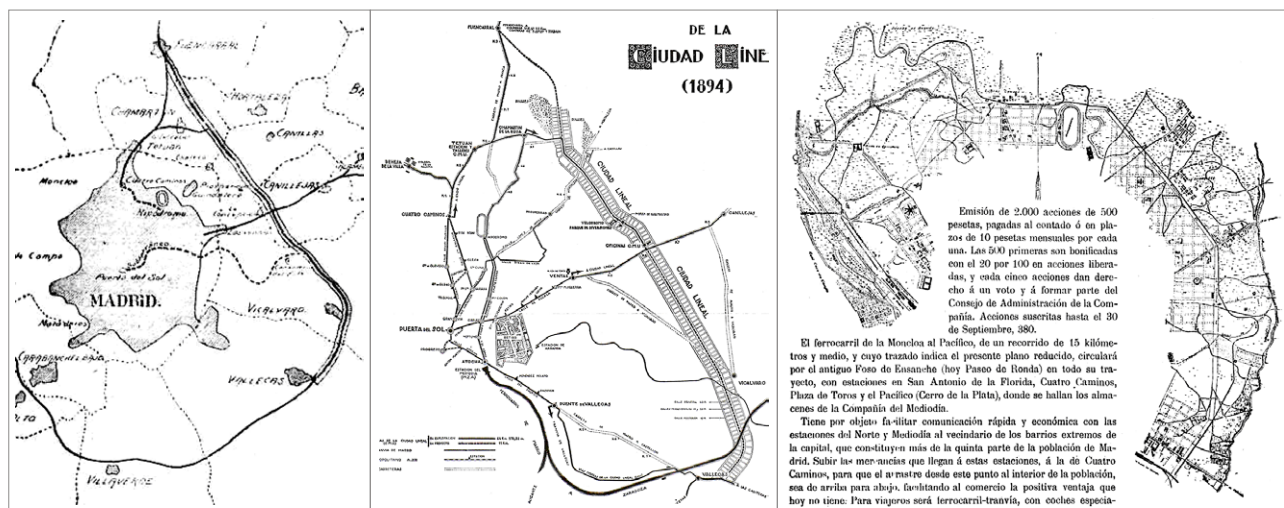


Рис. 30. Планы развития Линейного города в 1904 и 1929 г. Схема железной дороги Монклоа al Pacifico из объявления в журнале в 1904 г. (La Ciudad Lineal, 1904, No.214 и 1929, No.812).

СМУ в 1898 г. и с 1901 г. начал публиковать свои статьи в журнале «Линейный город». После возвращения в Испанию в 1908 г. непосредственно включился в работу компании, стал активным пропагандистом идей Линейного города [27]. Имея международные связи, он неоднократно представлял Линейный город на различных градостроительных конференциях. Так, проект Артуро Сориа в 1913 г. был представлен во время Всемирной выставки в Генте (Бельгия) на Конференции по планированию городов. Несмотря на хвалебный отчёт в журнале от самого Гонсалеса дель Кастильо о проведённой им презентации, отзывы даже идейно близких сторонников города-сада (включая Жоржа Бенуа-Леви), были несколько иными: «Предложение «Линейного города» противоречит концепции самого города, так как, по сути, распространение города заставляет его исчезнуть. Если бы гипотетически города простирались вдоль дорог до точки слияния друг с другом, у нас были бы не города, собственно говоря, а населённые дороги. Это не было бы урбанизмом; до тех пор, пока мы считаем города жилищами цивилизации, наша обязанность – улучшать их, а не заставлять их исчезать» [27].

Вследствие этой критики, проект, представленный в 1914 г. во время Всемирной выставки в Лионе (Франция) на Международной экспозиции урбанизма, уже имел некоторые изменения. Кварталы нового Линейного города не все делились на участки и некоторые из них могли быть полностью заняты парками с застройкой, не содержащей ни одного жилого здания. Это указывает на прямое влияние принципов «Города прекрасного» (City Beautiful) Даниеля Бёрнема (Daniel Burnham), о которых, будучи консулом Испании на Филиппинах, он узнал в 1906 г. из проекта реконструкции Манилы [28], тогда же разработанного и представленного.

Ещё большие изменения в планах Линейного города появились уже после происшедшей реорганизации компании. По окончании Первой мировой войны в Брюсселе (Бельгия) объявили три конкурса проектов послевоенной реконструкции столицы: первый (1917 г.) – с целью определения линий строительства дешёвого жилья, второй (1919 г.) – с целью восстановления разрушенных кварталов и третий (1919 г.) был сосредоточен на планировке городов-садов. Поэтому здесь Линейный город был представлен как испанская



Рис. 31. Строительство дороги Фуэнкарраль – Кольменар-Вьехо и первый поезд, прибывший в Кольменар-Вьехо (первый слева в локомотиве – Артуро Сориа) (La Ciudad Lineal, 1908, No.360; 1909, No.372; 1911, No.452).

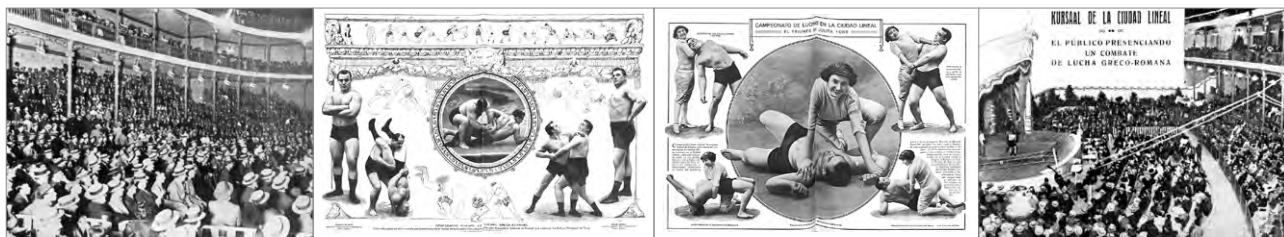


Рис. 32. Чемпионаты мира по греко-римской борьбе в Линейном городе в 1912 и 1913 гг. (*Nuevo Mundo*, 15.08.1912 и 12.09.1912; *La Ciudad Lineal*, 1912, No.497; 1913, No.528).

разновидность города-сада, которая, в отличие от английской, предполагает линейное развитие и расширение [27] (рис. 35).

Самое главное отличие – город стал ограничен в размерах. Территория города расширена до двух других продольных проспектов с каждой стороны главной улицы – всего их пять. Также установлено зонирование: городская, промышленная, сельскохозяйственная и лесная зоны. Главная улица шириной 60 м каждые 1260 м прерывается круглой, эллиптической или многоугольной площадью, в которую она интегрирована. Центральная или городская зона не ограничивается жильём (тут могут быть размещены также общественные здания: офисы, банки, отели), но исключает предприятия, которые находятся в промышленных поясах с каждой стороны главной улицы, между проспектами А и Б. В этих промышленных зонах находятся и дома рабочих, в непосредственной близости от заводов (вероятно, вопросы санитарии и гигиены для этих горожан должны были решаться сами собой). За проспектами Б, с обеих сторон главной улицы – сельскохозяйственные пояса для молочных ферм и огородов, которые должны быть сохранены всегда, а сразу за ними – лесные пояса. Форум или общественный центр расположен в центре города на большой эспланаде шириной 240 м и длиной 560 м., на которой заканчиваются «восемь великих дорог». Максимальное количество жителей 60000 человек, длина города 10 километров, ширина – 2340 метров [27, 29].

Эта модель линейного города-сада, наряду с исходной, также стала известной благодаря дель

Кастильо, но никогда не была реализована на практике. Обе они вдохновляли и продолжают вдохновлять архитекторов, которых, вероятно, как в своё время Артуро Сория, не перестаёт завораживать бесконечная перспектива и кажущаяся простота решения всех проблем городского развития, включая транспортные.

В самом же мадридском Линейном городе, после возрождения компании и несмотря на экономический бум, охвативший после войны Испанию, нового строительства было очень мало. Об этом говорят цифры: при посещении американских архитекторов в 1921 г. было заявлено количество домов «около тысячи» [29], а в путеводителе по Линейному городу, изданном в 1930 г. [13], точной цифры не указано, но сообщается, что домов здесь «более тысячи». Строительство, после частичного решения возникших проблем, СМУ возобновила в 1922 г. Небольшое развитие происходило, но, судя по публиковавшимся в журнале планировкам участков для строительства, ни о каком линейном городе речи уже не было. В одном из самых последних проектов застройки, который компания начала реализовывать в конце 1920-х гг., однозначно заметна классическая планировка города-сада (рис. 36).

Помимо этого, в 1920-х гг. компания начала строить в самом Мадриде – это уже были многоэтажные дома, как доходные, так и офисного назначения (рис. 37). В своём журнале СМУ объяснила это так: «её деятельность, как строительного предприятия, никак не ограничивается строительством Линейного Города. Линейный Город не



Рис. 33. Король Альфонсо XIII наблюдает за первым самолётом в небе Мадрида над велодромом Линейного города (*La Ciudad Lineal*, 1913, No.543).

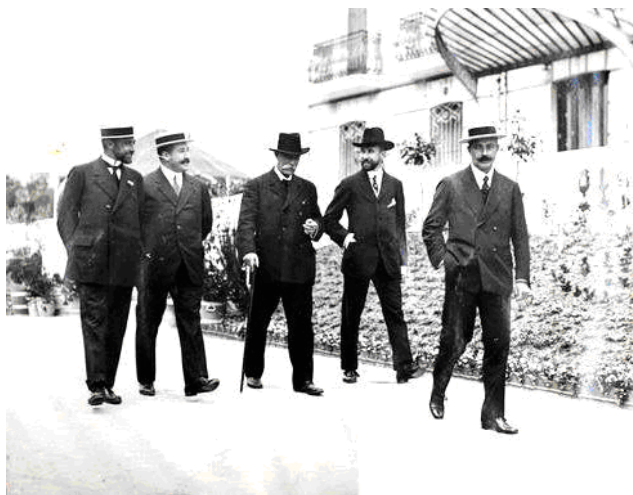


Рис. 34. Артуро Сория (в центре) с сыновьями, 1906 г. (madrid.org).

означает для неё ничего, кроме площадки для экспериментов» (La Ciudad Lineal, 1927, No.793).

Можно сказать, что с уходом из жизни Артуро Сория, внутреннее содержание СМУ, чем дальше, тем больше стало отличаться от её внешнего представления. Наверняка дель Кастильо был против такого строительства, так же, как он боролся против постройки первых мадридских небоскрёбов, символом которых был «Титаник» в Куатро Каминос [23]. Ведь благодаря именно его усилиям, в 1925 г. концепция Линейного города была представлена Жоржем Бенуа-Леви в Лиге Наций, а в 1928 г. в Париже, при содействии Бенуа-Леви, была основана Международная ассоциация линейных городов [4]. Однако, как показывает цитата, сыновья Артуро Сория иначе, чем их отец, представляли себе настоящее и будущее компании. Ведь даже строительство в это время перестало быть главной областью её деятельности и по существу продолжалось лишь ради поддержания широко разрекламированного бренда «Линейный город».

Ещё при жизни Артуро Сория, из-за экономических трудностей, было положено начало ликвидации центров «нового здорового и рационального образа жизни» Линейного города. В 1910 г., через три года после постройки, здание театра было отдано в аренду под казино. В 1918 г., при процедуре банкротства, продали арену для боя быков. В 1923 г. велодром был перестроен в футбольный стадион для сдачи в аренду клубу «Реал» (Мадрид), а после того, как «Реал» построил свой стадион, в 1926 г. велодром был продан. В 1932 г. был сдан в долгосрочную аренду Парк развлечений, и с 1933 г. в его зданиях расположилась киностудия «Испано-американская кинематография»

(Cinematografía Española Americana, CEA) [22]. В 1931 г., в результате забастовки работников типографии СМУ, вначале на четыре месяца, а затем и полностью был прекращён выпуск журнала «Линейный город» [30].

В 1920-е гг. СМУ стала компанией, занимающейся, прежде всего, эксплуатацией своих трамвайных и железнодорожных линий, а другие сферы её деятельности приобрели значительно меньший вес в отчете о прибылях и убытках. Послевоенный экономический бум, который вызвал дальнейшее расширение Мадрида и повышение благосостояния жителей, привёл к повышению спроса на транспортные услуги и постоянному ежегодному увеличению её доходов. За период с 1922 по 1928 гг. доход СМУ от эксплуатации трамваев и железных дорог удвоился [30]. Так продолжалось вплоть до 1929 г. и потому в это время всё остальное отошло на второй план, или, как можно сказать о Линейном городе, с помощью дель Кастильо, – на международный уровень. Однако, в это же время стали появляться в Мадриде другие виды транспорта.

В 1919 г. в городе появилось метро. В самом первом проекте окружного Линейного города (рис. 2), разработанном в 1892 г., был подземный участок «железнодорожного трамвая» (его спроектировал Мануэль Бесерра (Manuel Becerra)), соединявшего Линейный город с площадью Салон-дель-Прадо (рис. 4). В 1898 г. проект скорректировали (рис. 38), и начальная станция стала находиться на Пуэрта-дель-Соль [31]. Последний проект метро СМУ, с учётом всех замечаний королевской бюрократии, был разработан в 1914 г., сообщение о нём появилось в журнале от 20 июня (La Ciudad Lineal, 1914, No.560), а через два месяца компания приостановила платежи. Первая линия мадридского метро, построенного при непосредственном финансовом участии короля Альфонсо XIII и открытая им 17 октября 1919 г., прошла от площади Пуэрта-дель-Соль до Куатро Каминос, что было совсем недалеко от Линейного города [31].

Помимо метро, в 1920-е гг. в Мадриде появились автобусы: городские и междугородные, а также такси. Но это никак не отразилось на услугах, предоставляемых СМУ и, что было вполне логично при таком её отношении, на Линейном городе. Здесь, как и прежде, единственным видом транспорта оставался трамвай. Но, вследствие возросшей конкуренции других видов транспорта и мирового экономического кризиса 1929 г., этот год стал для компании годом снижения всех

экономических показателей. В дальнейшем ситуация лишь усугублялась, и к 1932 г. компания столкнулась с массовыми жалобами на низкое качество услуг и забастовками своих работников, которые требовали повышения оплаты, что приводило к дальнейшему снижению качества услуг. В 1933 г. приняли решение «Прекратить некоторые виды производственной деятельности по известным акционерам причинам, сократить другие до минимальных пределов и поддерживать железную дорогу без будущих возможностей модернизации и обновления подвижного состава» [30]. По этой причине в 1934 г. компанией было полностью прекращено жилищное строительство и тем самым Линейный город, как проект, окончательно перестал существовать.

Коротко о том, что здесь в итоге было построено. В 1903 г., когда дель Кастильо ещё состоял на дипломатической службе, он опубликовал в журнале «Линейный город» письмо Артуро Сориа с впечатлениями о построенных зданиях: «В нашем Линейном городе много домов, стоимость которых значительно возросла бы,

если бы больше заботились о художественном аспекте, что можно было бы сделать с очень небольшими затратами. Если бы, например, вместо грубого неокрашенного кирпичного фасада были окрашенные или оштукатуренные фасады; если бы вместо простых проёмов без каких-либо украшений, они имели углубления, украшенные выступами из кирпича, или гипса, или цемента; если бы вместо обычной входной двери была дверь с простым железным навесом и остеклением» (La Ciudad Lineal, 1903, No.179, 30.10.1903). В статье также были предложения о публикации в журнале проектов домов (чего до этого не было, и что почти сразу же было сделано) и о приёме в компанию скульптора-декоратора чтобы «облагородить» то, что здесь строилось и уже было построено. Второе предложение, судя по фотографиям построенных впоследствии домов, принято не было. Вероятно, оттого, что в сплошном озеленении компании виделось решение всех проблем, в том числе и этой. Здесь всерьёз получилось то, о чём позже грустно пошутил Ф.Л. Райт: «Врач может похоронить свои ошибки, но архитектор

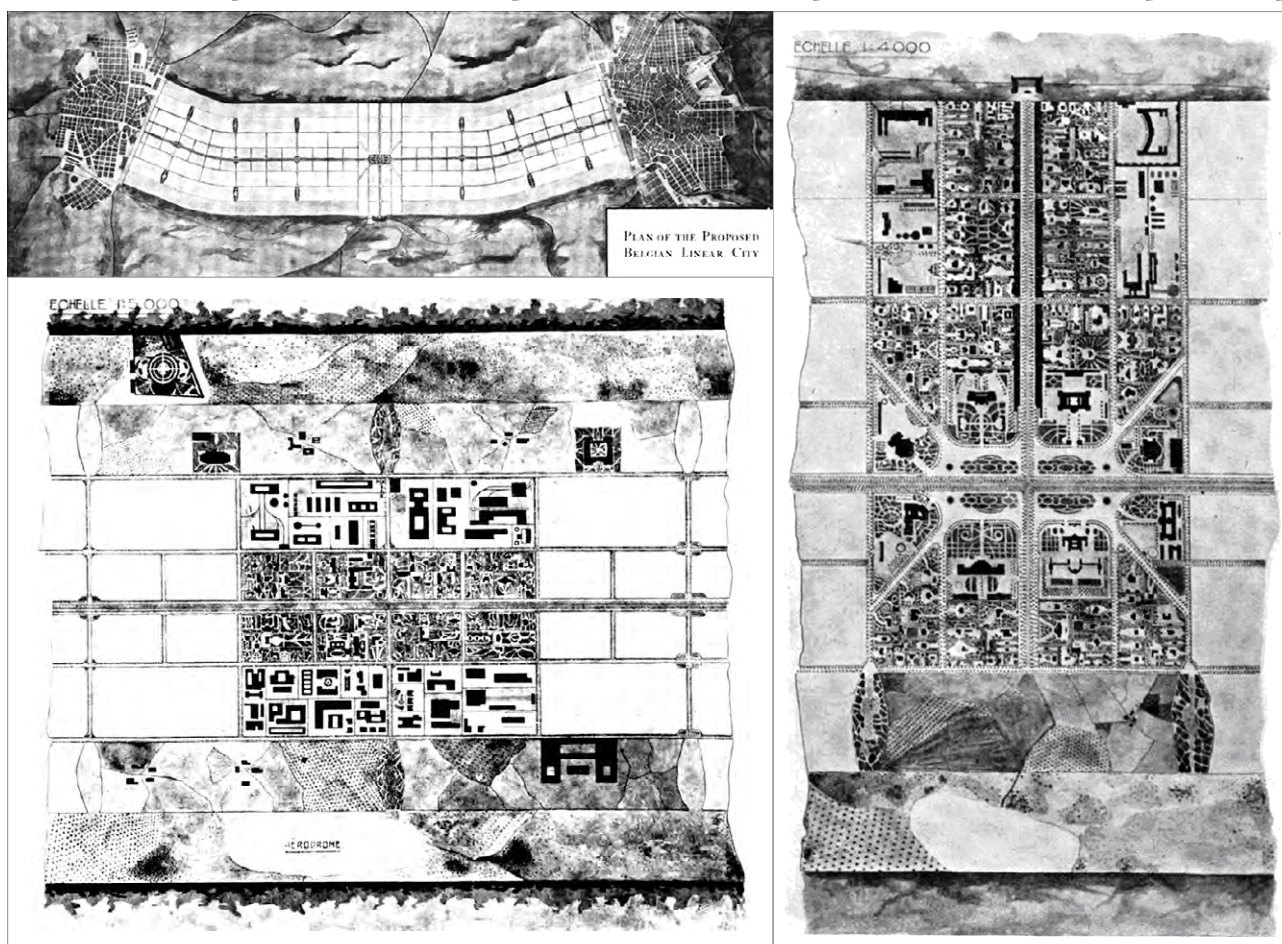


Рис. 35. Линейный город-сад в «бельгийском стиле»: общая планировка, планировка сельскохозяйственного района и планировка городского центра [29].

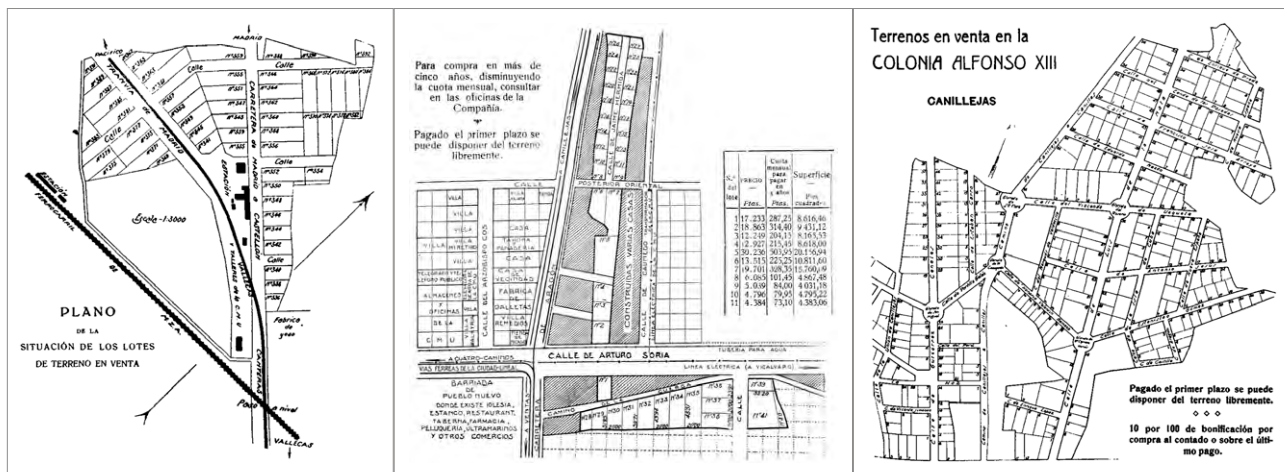


Рис. 36. Планы участков СМУ для застройки в 1920-х гг. (La Ciudad Lineal, 1922, No.735; 1925, No.763; 1928, No.800).

может только посоветовать своему клиенту обсадить их виноградной лозой» (New York Times Magazine, 4 October 1953).

Но единичные образцы архитектуры, которой озеленение не требовалось, в Линейном городе всё же можно было найти – от популярного в Испании на рубеже веков неомавританского стиля и до модернизма – вместе с именами архитекторов, построивших эти здания (рис. 39).

После утопии

В октябре 1934 г. Сория начали переговоры с муниципальной компанией городских перевозок (EMTU), чтобы, вслед за Линейным городом, избавиться и от трамваев – на выгодных условиях отдать свой актив ей в аренду с получением компенсации. После долгих обсуждений такое соглашение в августе 1935 г. было подписано, но в

начале марта 1936 г. городская компания от него по существу отказалась, так как выяснилось, что для приведения в порядок изношенного хозяйства СМУ требуется 6 млн. песет. Из-за угрозы отзыва концессии, рабочие трамвая СМУ, опасаясь потери работы, в середине марта взяли предприятие под контроль своего Комитета, а в начале апреля Министерство общественных работ всё же решило концессию спасти, передав её под управление государства, мотивируя это несоблюдением СМУ обязанностей концессионера. В июле 1936 г. в Испании началась гражданская война, во время которой уже все трамвайные компании Мадрида отдали под управление Рабочего совета [30]. Так СМУ избавилась не только от строительства Линейного города, но и от его трамваев.

Трамваи в СМУ вернулись весной 1939 г., после взятия Мадрида генералом Франко, и с

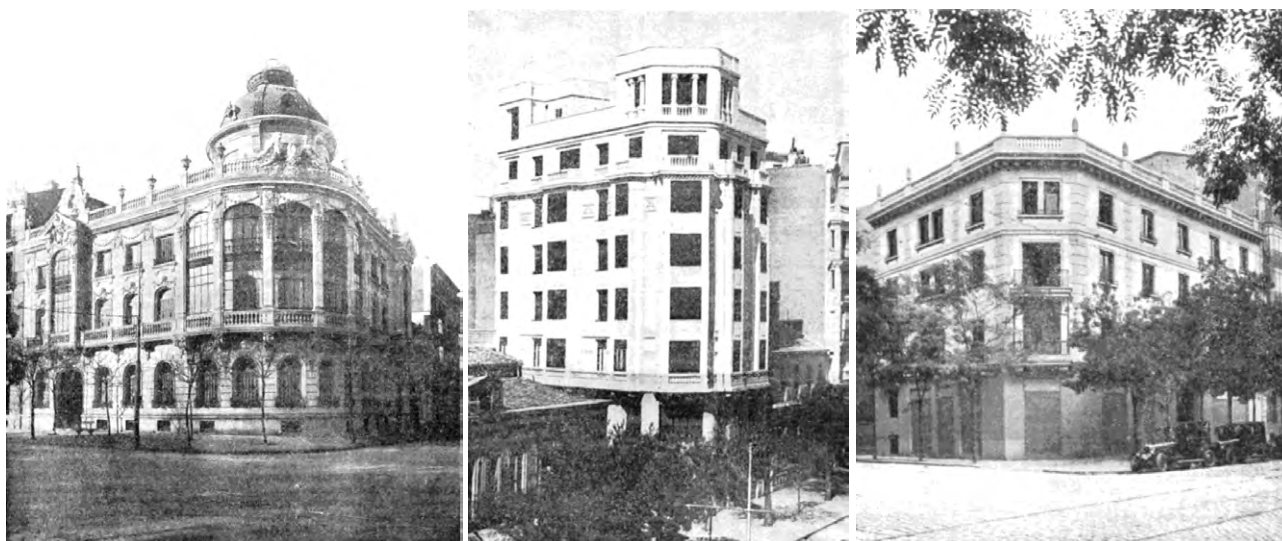


Рис. 37. Здания, построенные СМУ в 1920-х гг. в Мадриде (La Ciudad Lineal, 1923, No.740; 1927, No.793; 1930, No.820).

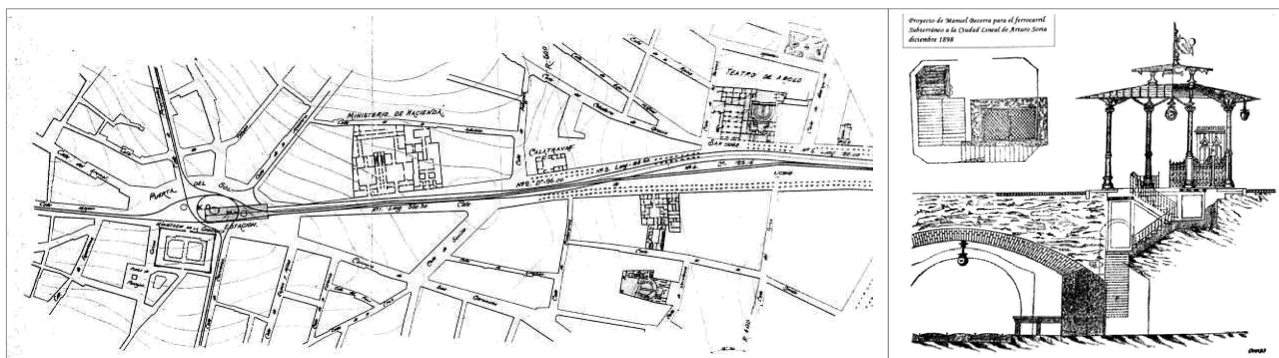


Рис. 38. Проект фрагмента линии метро СМУ по ул. Алкала (1892 г.) и разрез типовой станции (1898 г.) [31].

сентября компания возобновила транспортные услуги, а в 1940 г. в неё пришли новые сторонние акционеры, благодаря средствам которых стали возможными ремонт и обновление её хозяйства, крайне изношенного ещё до войны. В Линейном городе и окрестностях была восстановлена сеть водоснабжения, в гражданскую войну пришедшая в негодность. Транспортные услуги компания оказывала до конца 1951 г., когда всё её хозяйство было продано Муниципальной транспортной компании при Мадридском городском совете, затем полностью сосредоточилась на спекуляциях при купле-продаже земли и недвижимости в Линейном городе и других окрестностях Мадрида [30], чем занимается и сегодня.

По воспоминаниям жившего здесь в 1940-х – начале 1950 гг., «Линейный город отличался спокойствием, так как почти не имел трафика; с боковой улицы шум далекого Мадрида было слышно лучше, чем о какой-либо другой шум, помимо лая собак ночью. Когда наступала ночь, остановки трамвая, освещенные одним светом звезд, были такими одинокими, что, казалось, трамвай хотел их избежать, быстро проходя мимо в своём теплом свете. Типы трамваев, которые мы видели до 1952 года, когда СМУ была поглощена мадридской компанией, все или почти все потом исчезли из-за своего плохого состояния. Все платформы главной улицы и боковые дороги были без

асфальта, то есть под ногами одна земля; кроме того, вы никогда или почти никогда не увидели бы здесь припаркованного автомобиля. С 1940 по 1947 год Линейный город не изменился вообще; с этого года неожиданно начали строить шоссе Баррахас, которое принесло много изменений» [12].

К этому можно добавить, что в 1940 г. тогда ещё недостроенный «Домашний городской университет социальной помощи» (Hogar Ciudad Universitaria, de Auxilio Social; HCU) начал работать, а закончили его в 1941 г. (рис. 40). До середины 1950-х это было единственное построенное здесь в это время (без какого-либо участия СМУ) новое здание. С конца 1940-х здесь началось строительство шоссейных дорог, пересекающих главную улицу Линейного города, а с середины 1950-х, вдоль этих построенных дорог, началось активное жилищное строительство. Но к концу 1950-х Линейный город ещё сохранял свой первозданный сонный вид (рис. 41).

Численность населения Мадрида перед гражданской войной составляла примерно 800000, а в конце 1950-х приблизилась к 2 млн. жителей [10]. В соответствии с этим, росло и количество автомобилей вместе с числом затруднений их передвижения по городу. Так как Линейный город (ещё во время строительства он был назван улицей Артуро Сория) не был приспособлен ни к какому движению, кроме трамвайного, он неизбежно



Рис. 39. Остановочный навильон (1900 г., арх. Manuel Ortiz de Villajos), Teamp (1904, арх. Ricardo Marcos Bauza) [12] и «особая вилла» (1934, арх. Luis Gutierrez Soto) (Arquitectura, 1934, No.5, pp.139-146).

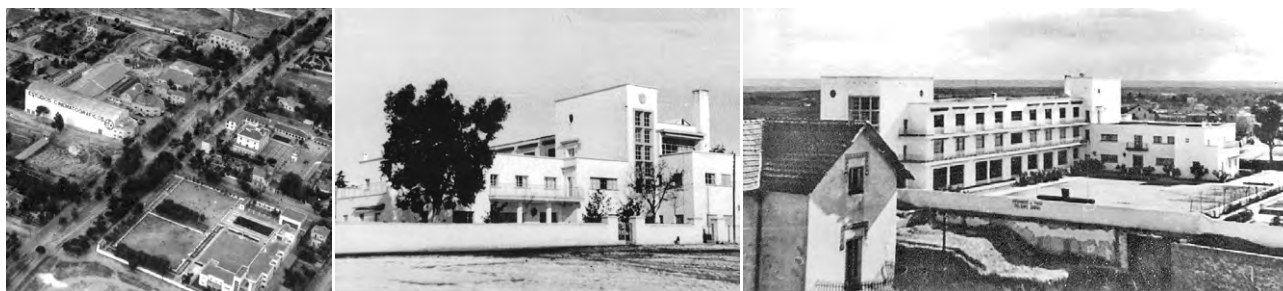


Рис. 40. Домашний городской университет, HCU (1941 г., арх. Antonio Vallejo Álvarez): вид сверху, напротив – киностудия СЕА; боковой вход в здание и университетский двор (фото 1945-1947 гг. [12]).

превратился в одно из таких затруднений. Если внимательно посмотреть на общеизвестные рисунки профиля главной улицы Линейного города, можно предположить причину такой вроде непонятной неприспособленности, которая вышла в итоге. Изображения трамваев на всех, без исключения, вариантах этих рисунков есть всегда, а изображения автомобилей встречаются всего один раз, в 1911 году, и лишь на рисунке продолжении главной улицы, которое построить СМУ так и не удалось (рис. 42).

Незадолго до кончины Артуро Сория посвятил автомобилю статью в своём журнале, в которой было следующее: «Автомобиль дополняет и совершенствует теорию и практику линейного города, основанную на железнодорожном передвижении, демократизированную в форме рельсового трамвая. Цивилизованная жизнь, основанная на комфорте автомобиля, чтобы быть практичной во всех случаях, должна использовать другие системы передвижения или набор новинок, составляющих Линейный Город» (La Ciudad Lineal, 10.06.1914, No.559).

Из этого понятно, что автомобили никогда не рассматривались Артуро Сория как основное средство передвижения. Поэтому до поры до времени они здесь были редким гостями и долго не задерживались. Из двух полос автомобильной дороги, за ненадобностью, с самого начала использовалась одна, а вторая по существу перешла в

полное распоряжение хозяев построек на главной улице, которые включали молочную ферму (или коровник), и по этой причине была непроезжей и никогда не асфальтировалась. Улица, которую строили, исходя из принципа: «сумма времени, затраченного на сообщение каждого дома со всеми остальными, будет минимальна», с развитием автомобильного движения, в противоречие этому принципу (рис. 43) превратилась в проблему для передвижения всего города. К этому можно добавить цитаты из обсуждения с описанием её состояния: «заброшенные или неиспользованные улицы, поваленные деревья, здания, построенные вопреки благородным идеям Линейного Города», «непроходимая и перегруженная трясина» [22]. Это обсуждение развернулось после того, как вначале в 1961 г. городской совет Мадрида утвердил новый Генеральный план города, где эта улица становилась важной обводной магистралью, а затем в 1966 г. начал воплощать план в реальность. С октября по ноябрь 1966 г. были решены вопросы: утверждён проект урбанизации улицы Артуро Сория, соглашение о выкупе земли у СМУ, и, наконец, произведён выкуп полосы земли шириной 40 м, занимаемой улицей, общей площадью 130897 кв. м. [22], на чём СМУ выручила 3 млн. песет.

В том обсуждении было две крайних точки зрения. Первая, которую отстаивали ведущие испанские архитекторы, состояла в том, что это объект «исторического и культурного значения» и



Рис. 41. Главная улица Линейного города (1958 г. [10]) и остановка на главной улице (1959 г. [12]).

поэтому его трогать нельзя, а следует восстанавливать чуть ли не в исходное состояние. Вторую точку зрения, как несложно догадаться, выражали застройщики, и примерно так: «Это позволит модернизировать здания, не препятствуя тому, кто захочет сохранить свои жилые виллы, он сможет сохранить их в текущем состоянии, а необходимость преобразования будет видна сама по себе, как только проспект будет урбанизирован» [22]. При этом все хорошо понимали, что в результате урбанизации Линейного города «невидимая рука рынка» в скором времени не оставит от него ничего, кроме воспоминаний о вкладе Испании в урбанизм. Понимал всё это выдающийся испанский градостроитель Фернандо Теран, попытавшийся тогда сформулировать третий вариант решения проблемы. С одной стороны, ему было очевидно, что транспортные проблемы Мадрида нужно решать и эта магистраль городу необходима. Поэтому он задаётся «вопросом, что значит спасать или защищать. Чтобы Мадрид мог переносить все неудобства, связанные с включением

музейного экспоната такого размера в свою жилую часть, нужна какая-то компенсация городу такого интереса, который отрицали защитники» [22]. А с другой стороны, он понимал, что благодаря «модернизаторам» «Мадрид потеряет Линейный Город, получив взамен очередную печальную цепь пошлостей» [22]. Поэтому третий вариант был, при учёте прокладке автомагистрали, в реконструкции (с объявлением конкурса) Линейного города с целью превращения его в место для отдыха, «в соответствии с современными концепциями и адаптированную к сегодняшним потребностям, что послужит и для решения функциональных проблем, и увековечит память об Артуро Сория, используя структурную основу, которую он завещал» [33].

Исходя из минимизации затрат, город оставил в силе решение о прокладке магистрали по улице Артуро Сория без каких-то дополнительных действий со своей стороны. В результате на сегодняшний день от Линейного города здесь осталось всего несколько домов, в которых люди не живут,

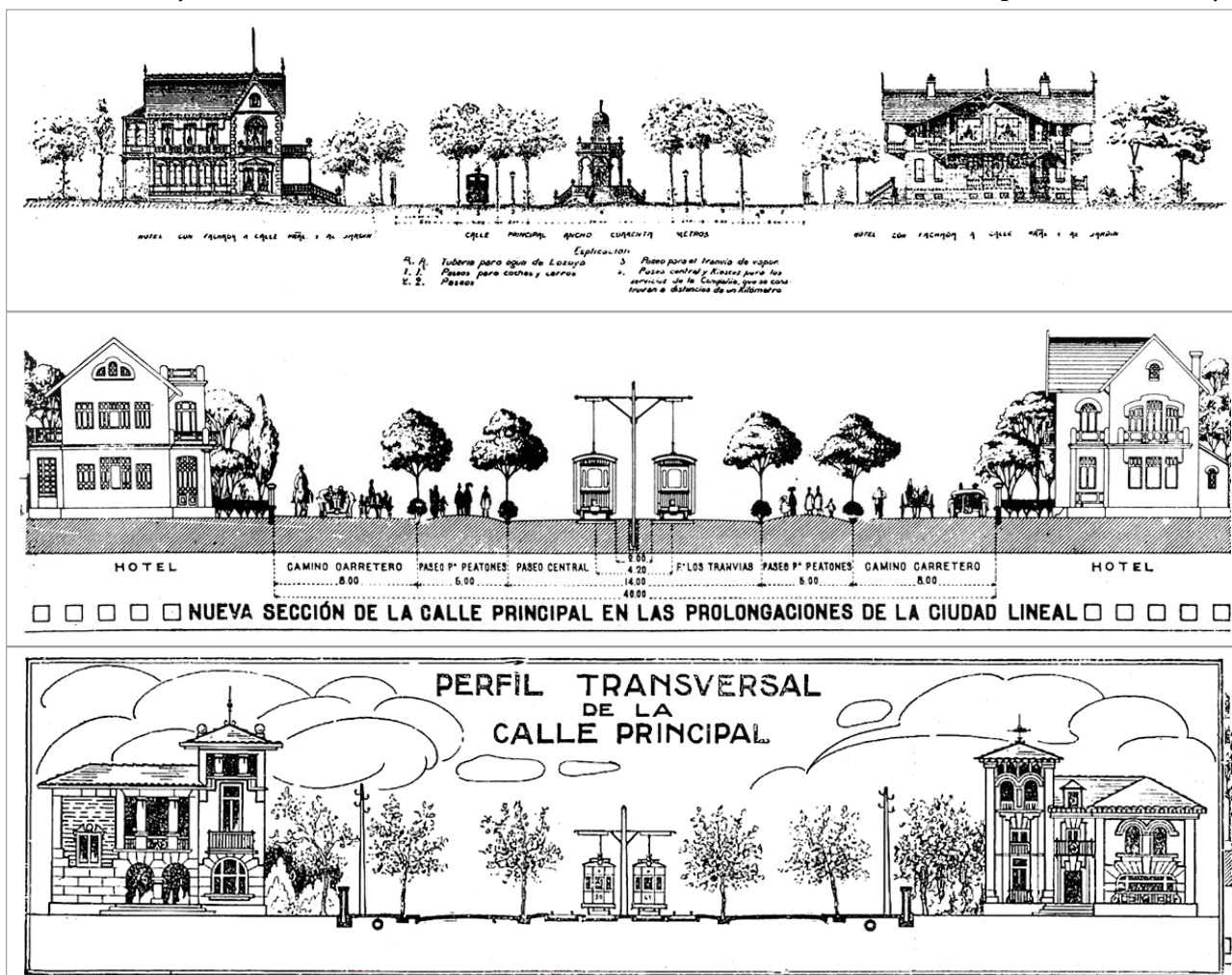


Рис. 42. Изображения профиля главной улицы Линейного города в 1904, 1911 и 1930 гг. (La Ciudad Lineal).



Рис. 43. Улица Артуро Сориа: общий вид (1960-е) и движение в районе киностудии СЕА (1957 г.) [12].

они заняты офисами, а жильё вдоль улицы – в обычных многоэтажных микрорайонах. В 1972 г. с неё были демонтированы трамвайные пути [12] и о том, что здесь когда-то произошло, напоминает лишь её название и станция метро на ней, названная «Линейный город».

Заключение

Анализ причин того, что произошло с Линейным городом Артуро Сориа, может занять ещё не одну страницу и он отчасти, в виде некоторых намёков, есть в самой этой статье. Прежде всего, линейная схема расселения здесь не решила транспортных проблем города, а при массовом появлении автомобилей их усугубила, и ещё перед этим появлением добавила другие проблемы. Следует сказать об одном важном обстоятельстве. Город – это, прежде всего, социальное явление и потому он должен быть местом, где многие люди, взаимно дополняя друг друга, создают некую совместную «добавленную стоимость», принадлежащую всем и никому в отдельности. Всё, что способствует такому сложению усилий и их синергии, способствует успеху города и каждого его жителя. Всё, что этому препятствует, создаёт прямую предпосылку неудачи и города, и всех его горожан. То, что попытка реализовать в своём проекте Артуро Сориа, следует назвать вовсе не урбанизацией, а рурализацией, то есть переселением жителей города в сельскую местность с сопутствующим этому их отделением и отдалением друг от друга. Это отдаление здесь ускорило и усугубило линейное расселение, рассредоточив их на максимально возможное расстояние друг от друга. Поэтому города, как «жилища цивилизации» здесь не получилось и, несмотря на первоначальный успех, в конечном итоге сюда перестали селиться. В этом видится основная причина неудачи Линейного города. В науке не бывает плохих результатов, а

отрицательный результат – это лишь повод задуматься и сделать для себя какие-то важные выводы. В этом и состоит значение проекта и жизни Артуро Сориа для всей градостроительной науки.

Благодарности

Автор считает своим долгом выразить благодарность Национальной библиотеке Испании (Biblioteca Nacional de España <http://www.bne.es/>), Электронной библиотеке сообщества Мадрида (Biblioteca Digital de la Comunidad de Madrid <http://bibliotecavirtualmadrid.org>), Библиотеке «Память о Мадриде» (Biblioteca Digital Memoria de Madrid <http://www.memoriademadrid.es/>) и Библиотеке Политехнического университета Мадрида (Archivo Digital UPM <http://oa.upm.es/>). Без исходных оцифрованных исторических материалов, предоставленных ими в открытый доступ, подготовка этой статьи была бы сопряжена с такими трудностями, что стала бы невозможной.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Le Corbusier «Urbanisme», Éditions Crès, Collection de «L'Esprit Nouveau», Paris, 1924
2. Garfield Leanna “13 cities that are starting to ban cars”. Business Insider, Jun. 1, 2018, URL: <https://www.businessinsider.com/cities-going-car-free-ban-2017-8>
3. Terán, Fernando “Revisión de la Ciudad Lineal: Arturo Soria”. Arquitectura. 1964. No. 72. pp.3-20. URL: <http://oa.upm.es/11030/>
4. Maure Rubio, Miguel “Arturo Soria y Mata”. Real Academia de la Historia, Diccionario Biográfico electrónico. URL: <http://dbe.rah.es/biografias/8378/arturo-soria-y-mata>
5. Arturo Soria. Biografías y Vidas. URL: https://www.biografiasyvidas.com/biografia/s/soria_arturo.htm
6. EMT y sus inicios. Empresa municipal de transportes de Madrid, S.A. Informe Anual 2006. URL: <https://www.emtmadrid.es/Ficheros/EMT-y-sus-Inicios.aspx>
7. Soria y Mata, Arturo “Ferrocarril tranvía de circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza,

- Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo : datos y noticias referentes a su construcción y explotación”. Madrid. 1892. 64 p. URL: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000048268>
8. Muñoz de Pablo, María “Arturo Soria, ideólogo e inventor de la Ciudad Lineal”. Ilustración de Madrid, 2011, No 19, pp. 7-12. URL: <http://oa.upm.es/11679/>
9. Navascués Palacio, Pedro «La Ciudad Lineal de Arturo Soria». Villa de Madrid, 1969, No.28, pp. 49-58. URL: <http://oa.upm.es/7682/>
10. Boileau, Ivan “La Ciudad Lineal: A Critical Study of the Linear Suburb of Madrid”. The Town Planning Review, 1959, Vol. 30, No. 3, pp. 230-238. URL: <http://www.jstor.org/stable/40104780>
11. Alonso Pereira, José «La imagen gráfica de la Ciudad Lineal». Boletín académico, 1992, N.º. 15, pp. 42-49
12. Historias matritenses. Investigación sobre barrios desaparecidos y actuales, de Madrid. URL: <http://historias-matritenses.blogspot.com/>
13. Guia de la Ciudad Lineal, 1930-31. C.M.U. Madrid, 1930. <https://archive.org/download/GuaDeLaCiudadLineal1930-1931/GuaDeLaCiudadLineal.pdf>
14. Sambricio, Carlos “Los orígenes de la vivienda obrera en España: Madrid, 1848-1911” // Arquitectura, 1981, No.228, pp. 65-71.
15. Terán, Fernando de “Arquitectura y Urbanismo”. In Historia de España Menéndez Pidal. Tomo XXXVI. La época de la Restauración (1875-1902), II. Madrid: Espasa-Calpe, 2002, pp. 21-40.
16. Burgos Núñez, Antonio; Olmo García, Juan Carlos; Sáenz Pérez, María Paz. Las viviendas del terremoto de Andalucía de 1884. Una experiencia de arquitectura en serie en el mundo rural de la España del siglo XIX // Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, 2018, vol. 23, No. 1.252
17. Repullés, Enrique María “El obrero en la sociedad”. Madrid Imprenta y lit. de los huérfanos, 1892, 127 p.
18. Pérez-del Hoyo R., García-Mayor C., Serrano-Estrada L. La construcción de barrios obreros: Una aproximación al debate urbanístico en España, 1881-1907 // Scripta Nova, 2016, vol. 20, No.546, DOI: 10.1344/sn2016.20.16892
19. da Roc ha Aranda, Óscar “Mariano Belmás Estrada”. Real Academia de la Historia, Diccionario Biográfico electrónico. URL: <http://dbe.rah.es/biografias/43440/mariano-belmás-estrada>.
20. Sambricio, Carlos “Ciudad Lineal, un ejemplo de urbanismo liberal”. In: «Arturo Soria y el urbanismo europeo de su tiempo 1894-1994: primer centenario de la Compañía Madrileña de Urbanización». Fundación Cultural COAM, Madrid, 1996, pp. 38-49. URL: <http://oa.upm.es/1628/>
21. Mantegazza, Paolo “L’Anno 3000”: Capitulo Quarto, Milano: Fratelli Treves, 1897.
22. Terán, Fernando de “La Ciudad Lineal, antecedente de un urbanismo actual”. Ciencia Nueva, Madrid, 1968, 77 p.
23. Sánchez, David “Un paseo por la Ciudad Lineal”, Ediciones la Librería, Madrid, 2010, 412 p.
24. Correa, Antonio “Paisaje urbano, Ciudad Lineal y masonería” // Villa de Madrid, 1991, No.104, pp. 3-22 URL: http://www.memoriademadrid.es/buscador.php?accion=VerFicha&id=19306&num_id=3&num_total=98
25. Fernández-Medina, Nicolás “La galería comercial de Ramón Gómez de la Serna en El hombre de la galería: la modernidad y la experiencia urbana”. Bulletin of Spanish Studies, 2013, 90:7, 1105-1120, DOI: 10.1080/14753820.2013.839143
26. Programa de la XII Fiesta del Árbol en Ciudad Lineal. Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid, 1909 URL: http://www.memoriademadrid.es/buscador.php?accion=VerFicha&id=150137&num_id=43&num_total=47
27. Peris Torner, Juan “Compañía Madrileña de Urbanización – CMU” // Ferrocarriles de España, URL: <https://www.spanishrailway.com/compania-madrilena-de-urbanizacion-c-m-u/>
28. Sambricio, Carlos “De la Ciudad Lineal a la Ciudad Jardín. Sobre la difusión en España de los supuestos urbanísticos a comienzos del siglo”. Ciudad y Territorio, 1992, No.94, pp. 147-159 URL: <http://oa.upm.es/1551/>
29. Vernon, Christopher “Daniel Hudson Burnham and the American city imperial”. Thesis Eleven, 2014, 123(1):80-105, DOI: 10.1177/0725513614543434
30. Wood, Edith “The Spanish Linear City”. The Journal of the American Institute of Architects, 1921, Vol.9, pp. 169-174
31. López Rodríguez, Armando “La singladura de la Compañía Madrileña de Urbanización a la muerte de su fundador”. Espacio Tiempo y Forma. Serie V, Historia Contemporánea, [S.l.], 2017, No.29, pp. 329-351, DOI: 10.5944/etfv.29.2017.18858
32. Iniesta Muñoz, Alejandro (2018). La arquitectura del Metro de Madrid: conservación y restauración. Proyecto Fin de Carrera / Trabajo Fin de Grado, E.T.S. Arquitectura (UPM)
33. Terán, Fernando de “Ante el proyecto municipal para la Ciudad Lineal de Madrid” // Ciudad y territorio: revista de ciencia urbana, 1969, No.1, pp.58-60 URL: <http://oa.upm.es/12649/>

REFERENCES

1. Le Corbusier «Urbanisme», Éditions Crès, Collection de «L'Esprit Nouveau», Paris, 1924
2. Garfield Leanna “13 cities that are starting to ban cars”. Business Insider, Jun. 1, 2018, URL: <https://www.businessinsider.com/cities-going-car-free-ban-2017-8>
3. Terán, Fernando “Revisión de la Ciudad Lineal: Arturo Soria”. Arquitectura. 1964. No. 72. pp.3-20. URL: <http://oa.upm.es/11030/>
4. Maure Rubio, Miguel “Arturo Soria y Mata”. Real Academia de la Historia, Diccionario Biográfico electrónico. URL: <http://dbe.rah.es/biografias/8378/arturo-soria-y-mata>.

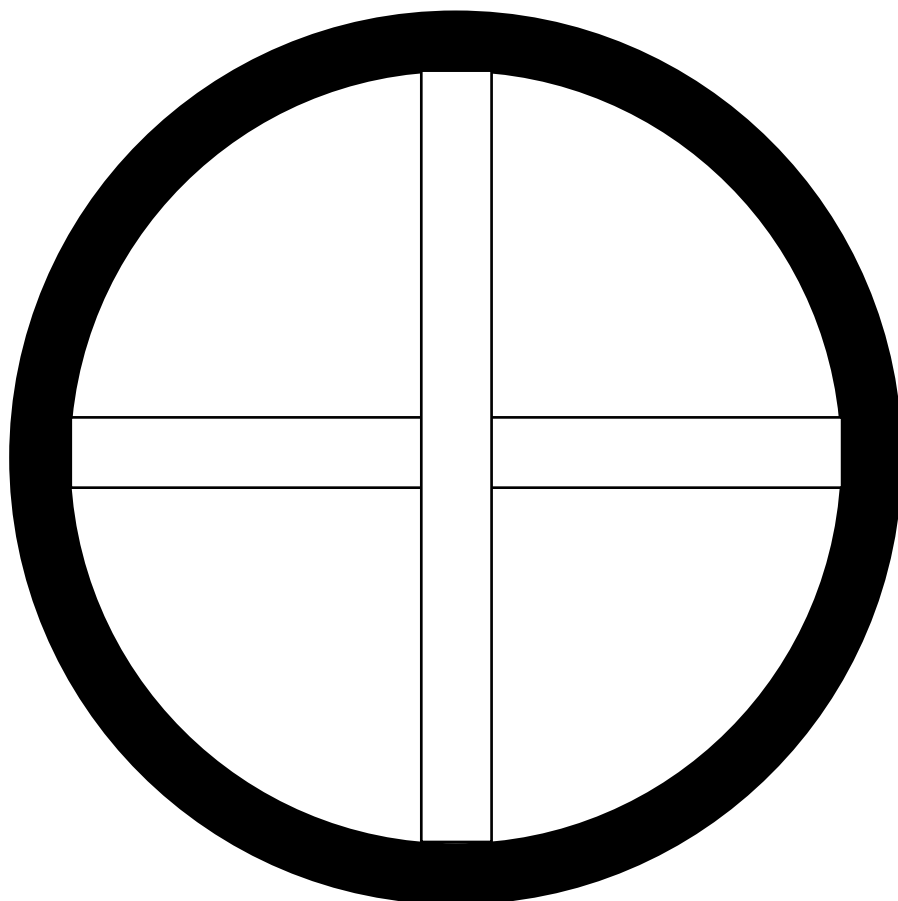
5. Arturo Soria. Biografías y Vidas. URL: https://www.biografiasyvidas.com/biografia/s/soria_arturo.htm
6. EMT y sus inicios. Empresa municipal de transportes de Madrid, S.A. Informe Anual 2006. URL: <https://www.emtmadrid.es/Ficheros/EMT-y-sus-Inicios.aspx>
7. Soria y Mata, Arturo “Ferrocarril tranvía de circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo : datos y noticias referentes a su construcción y explotación”. Madrid. 1892. 64 p. URL: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000048268>
8. Muñoz de Pablo, Maria “Arturo Soria, ideólogo e inventor de la Ciudad Lineal”. Ilustración de Madrid, 2011, No 19, pp. 7-12. URL: <http://oa.upm.es/11679/>
9. Navascués Palacio, Pedro «La Ciudad Lineal de Arturo Soria». Villa de Madrid, 1969, No.28, pp. 49-58. URL: <http://oa.upm.es/7682/>
10. Boileau, Ivan “La Ciudad Lineal: A Critical Study of the Linear Suburb of Madrid”. The Town Planning Review, 1959, Vol. 30, No. 3, pp. 230-238. URL: <http://www.jstor.org/stable/40104780>
11. Alonso Pereira, José «La imagen gráfica de la Ciudad Lineal». Boletín académico, 1992, N.º 15, pp. 42-49
12. Historias matritenses. Investigación sobre barrios desaparecidos y actuales, de Madrid. URL: <http://historias-matritenses.blogspot.com/>
13. Guia de la Ciudad Lineal, 1930-31. C.M.U. Madrid, 1930. <https://archive.org/download/GuaDeLaCiudadLineal1930-1931/GuaDeLaCiudadLineal.pdf>
14. Sambricio, Carlos “Los orígenes de la vivienda obrera en España: Madrid, 1848-1911” // Arquitectura, 1981, No.228, pp. 65-71.
15. Terán, Fernando de “Arquitectura y Urbanismo”. In Historia de España Menéndez Pidal. Tomo XXXVI. La época de la Restauración (1875-1902), II. Madrid: Espasa-Calpe, 2002, pp. 21-40.
16. Burgos Núñez, Antonio; Olmo García, Juan Carlos; Sáenz Pérez, María Paz. Las viviendas del terremoto de Andalucía de 1884. Una experiencia de arquitectura en serie en el mundo rural de la España del siglo XIX // Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, 2018, vol. 23, No. 1.252
17. Repullés, Enrique María “El obrero en la sociedad”. Madrid Imprenta y lit. de los huérfanos, 1892, 127 p.
18. Pérez-del Hoyo R., García-Mayor C., Serrano-Estrada L. La construcción de barrios obreros: Una aproximación al debate urbanístico en España, 1881-1907 // Scripta Nova, 2016, vol. 20, No.546, DOI: 10.1344/sn2016.20.16892
19. da Roc ha Aranda, Óscar “Mariano Belmás Estrada”. Real Academia de la Historia, Diccionario Biográfico electrónico. URL: <http://dbe.rah.es/biografias/43440/mariano-belmas-estrada>
20. Sambricio, Carlos “Ciudad Lineal, un ejemplo de urbanismo liberal”. In: «Arturo Soria y el urbanismo europeo de su tiempo 1894-1994: primer centenario de la Compañía Madrileña de Urbanización». Fundación Cultural COAM, Madrid, 1996, pp. 38-49. URL: <http://oa.upm.es/1628/>
21. Mantegazza, Paolo “L’Anno 3000”: Capitolo Quarto, Milano: Fratelli Treves, 1897.
22. Terán, Fernando de “La Ciudad Lineal, antecedente de un urbanismo actual”. Ciencia Nueva, Madrid, 1968, 77 p.
23. Sánchez, David “Un paseo por la Ciudad Lineal”, Ediciones la Librería, Madrid, 2010, 412 p.
24. Correa, Antonio “Paisaje urbano, Ciudad Lineal y masonería” // Villa de Madrid, 1991, No.104, pp. 3-22 URL: http://www.memoriademadrid.es/busador.php?accion=VerFicha&id=19306&num_id=3&num_total=98
25. Fernández-Medina, Nicolás “La galería comercial de Ramón Gómez de la Serna en El hombre de la galería: la modernidad y la experiencia urbana”. Bulletin of Spanish Studies, 2013, 90:7, 1105-1120, DOI: 10.1080/14753820.2013.839143
26. Programa de la XII Fiesta del Árbol en Ciudad Lineal. Imprenta de la Compañía Madrileña de Urbanización, Madrid, 1909 URL: http://www.memoriademadrid.es/busador.php?accion=VerFicha&id=150137&num_id=43&num_total=47
27. Peris Torner, Juan “Compañía Madrileña de Urbanización – CMU” // Ferrocarriles de España, URL: <https://www.spanishrailway.com/compania-madrilena-de-urbanizacion-c-m-u/>
28. Sambricio, Carlos “De la Ciudad Lineal a la Ciudad Jardin. Sobre la difusión en España de los supuestos urbanísticos a comienzos del siglo”. Ciudad y Territorio, 1992, No.94, pp. 147-159 URL: <http://oa.upm.es/1551/>
29. Vernon, Christopher “Daniel Hudson Burnham and the American city imperial”. Thesis Eleven, 2014, 123(1):80-105, DOI: 10.1177/0725513614543434
30. Wood, Edith “The Spanish Linear City”. The Journal of the American Institute of Architects, 1921, Vol.9, pp. 169-174
31. López Rodríguez, Armando “La singladura de la Compañía Madrileña de Urbanización a la muerte de su fundador”. Espacio Tiempo y Forma. Serie V, Historia Contemporánea, [S.l.], 2017, No.29, pp. 329-351, DOI: 10.5944/etfv.29.2017.18858
32. Inieta Muñoz, Alejandro (2018). La arquitectura del Metro de Madrid: conservación y restauración. Proyecto Fin de Carrera / Trabajo Fin de Grado, E.T.S. Arquitectura (UPM)
33. Terán, Fernando de “Ante el proyecto municipal para la Ciudad Lineal de Madrid” // Ciudad y territorio: revista de ciencia urbana, 1969, No.1, pp.58-60 URL: <http://oa.upm.es/12649/>

2

35–48

ПРОСТРАНСТВО ГОРОДА

URBAN SPACE



Малахов Сергей Алексеевич, Боранов Сергей Сергеевич
Самарский государственный технический университет
Malakhov Sergey, Boranov Sergey
Samara State Technical University

ДОМ, ГОРОД, БАЗИЛИКА: МЕТАМОРФОЗЫ ИНВАРИАНТНОГО КОДА В СТРУКТУРЕ
АРХИТЕКТУРНОГО ПЛАНА
HOUSE, CITY, BASILICA: METAMORPHOSES OF THE INVARIANT CODE IN THE STRUCTURE OF THE
ARCHITECTURAL PLAN

В статье анализируется структура архитектурного плана с позиции влияния на него инвариантных кодов, присущих одновременно таким типам объектов – как дом, город и базилика. Наличие инвариантного кода гарантирует своего рода топологическую устойчивость структуры, невзирая на эксперименты с формой объекта. Представление о топологическом построении складывается на основе аналитических диаграмм, совмещаемых с изображениями планов. Разрушение или девиации кода вызывают вопросы по поводу возможности эффективного функционирования во всех подсистемах объекта. С другой стороны, именно намеренные эксперименты с планом, открывают нам путь к преодолению нормативного сценария архофункции в интересах пространственного приключения и новых «архитектурных историй».

The article analyzes the structure of the architectural plan from the standpoint of the influence of the invariant codes that are simultaneously inherent in such types of objects as a house, a city and a basilica. The invariant code guarantees a kind of topological stability of the structure, regardless of the experiments with the shape of the object. The idea of architectural topology is formed on the basis of analytical diagrams combined with images of plans. The destruction or deviation of the code raises questions about the possibility of effective functioning in all subsystems of the object. On the other hand, it is deliberate experiments with the plan that open the way for us to overcome the normative scenario of archofunction in the interests of spatial adventure and new “architectural stories”.

Ключевые слова: дом, город, базилика, инвариантный код, структура плана, топологическая устойчивость структуры, архофункция, формальная трансформация плана.

Keywords: house, city, basilica, invariant code, planning structure, topological stability of structure, archofunction, formal transformation of the building plan.

1. Дом и город. Многозначность понятий.

Город, как определяет А. Боков¹ в своей статье, написанной в начале 1980-х, представляет из себя устойчивый комплект элементов, обозначаемых такими терминами, как улица, дома, площадь, перекресток, храм, монумент, городские стены и ворота. Со своей стороны, укажем на возможность определения тройного содержания этих терминов и понятий: прямого (дословного), инвариантного и иносказательного [1].

Прямое содержание указывает, что в любом городе, чья форма и структура соотносятся с традицией, существуют именно эти элементы, причем организованные иерархически: как главная улица, главная площадь и главный храм.

¹ Боков А.В. здесь поддерживает дискурс постмодернистских дискуссий 1970-х, инициированный Леоном и Робом Крие и акцентирующий идею возвращения к историческим традициям застройки европейского города.

Инвариантное значение этих терминов и понятий определяется возможностью проследить структурные особенности любого объекта как тождественные указанным элементам городской формы, придавая им значение инварианта с условным названием – «элементы городского кода». И поэтому дом становится своеобразной версией города, благодаря воспроизведению этого инвариантного кода, но в виде элементов, ассоциируемых с формой и топологией элементов инварианта (рис.1).

Иносказательное содержание характеризуется наличием метафизических ассоциаций, обусловленных визуальным и функциональным содержанием инвариантных элементов. И в этом смысле термин «улица» отсылает нас к представлению о пути, в свою очередь, ассоциируемым с вектором судьбы или странствий. То же относится к терминам и понятиям «дом», «ворота», «храм», «перекресток».

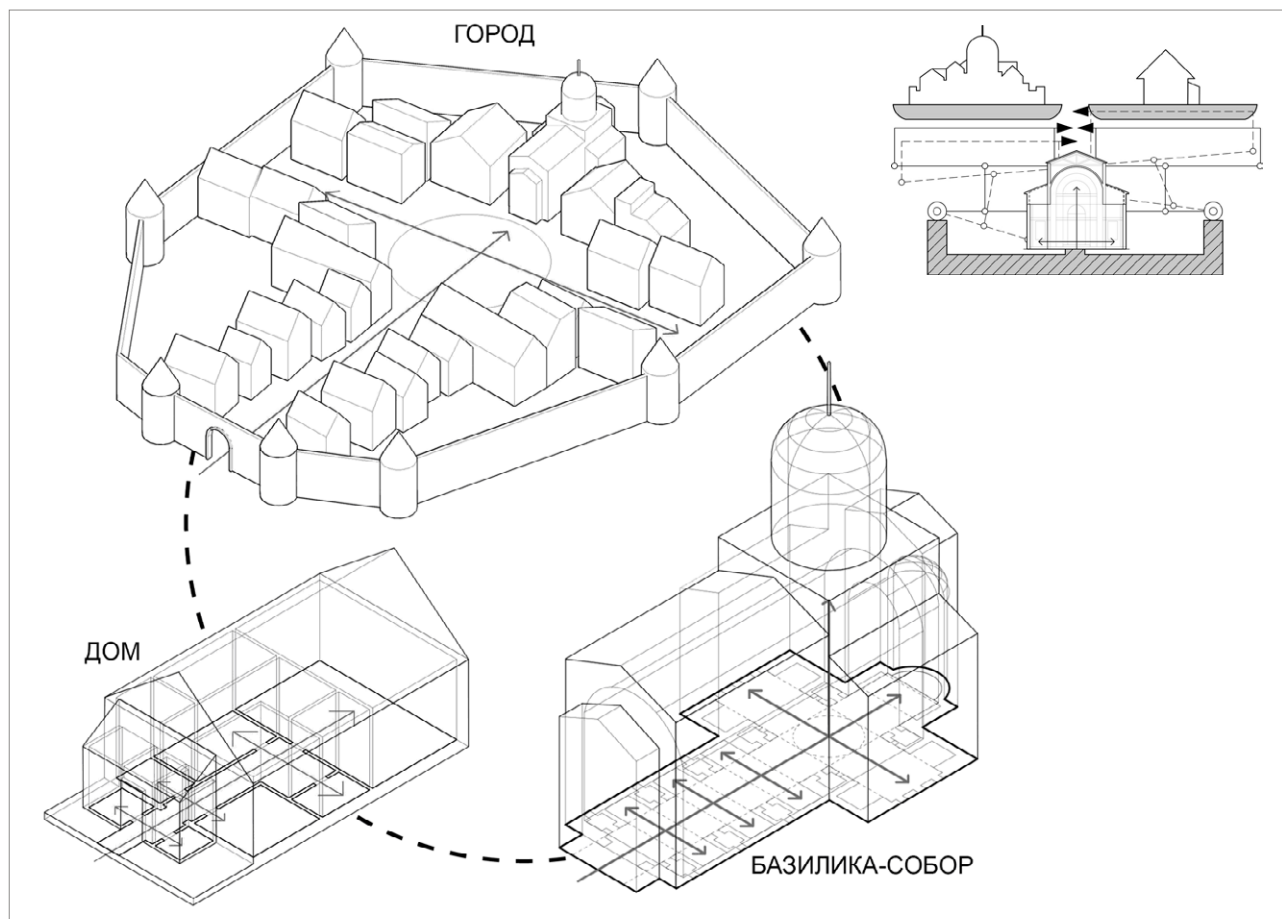


Рис. 1. Дом, город и базилика три элемента с универсальной структурой. Схема механизма весов Беранже символически представляет базилику в центре взаимоотношений между двумя крайними архитектурными оппозициями – домом и городом – так как именно размер базилики позволяет максимально проявить эффективные свойства универсальной иерархической структуры объекта.

2. Дом – это город, а город – это дом.

Подобное перетекание смысловых коннотаций отмечается Аланом Колкьюхауном в статье, посвященной структуралистской концепции Хермана Херцбергера на примере его проекта “Centraal Beheer”² (рис. 2).

Два типа структуры: иерархическая и свободная

На самом деле, в приведенном анализе Колкьюхаун поднимает широкий, и одновременно специфический блок проблем, охватывая не только взаимоотношения парадигм дома и города, рассматриваемых с довольно предвзятых позиций, но и такие концептуальные аспекты профессии, как спор сторонников жесткой иерархии и свободы [2].

Иерархия плана, зонирование и предписанная целесообразность частей была присуща жизнестроительным концепциям сообщества

2 С точки зрения Колкьюхауна, Херцбергер не являлся функционалистом и жизнестроителем, подобно Ле Корбюзье, а стремился представить пользователям свободу в рамках заданной архитектором структуры.

модернистов, с некоторой неосторожностью возглавленного Ле Корбюзье, впоследствии все же изменившего свое отношение к жестким моделям «правильной архитектуры» просто в силу своего художественного таланта. Колкьюхаун пишет: «В 1920-х и 1930-х годах считалось, что могут быть установлены всеобщие потребности человека, и поэтому различные части здания должны соответствовать именно этим потребностям. Архитекторы *Neue Sachlichkeit*³ считали, что

3 «Новая объективность» или «Новая вещественность» – движение в немецком искусстве, возникшее в 1920-х годах как реакция против экспрессионизма. Этот термин был придуман Густавом Фридрихом Хартлаубом, директором Kunsthalle в Мангейме. Новая объективность – это термин, используемый для характеристики отношения общественной жизни в Веймарской Германии, а также к искусству, литературе, музыке и архитектуре, созданной для адаптации к ней. Вместо какой-то цели философской объективности она должна была означать поворот к практическому взаимодействию с миром, а именно: деловое отношение, культ цели, жесткий факт, склонность к функциональной работе, профессиональная добросовестность и полезность.

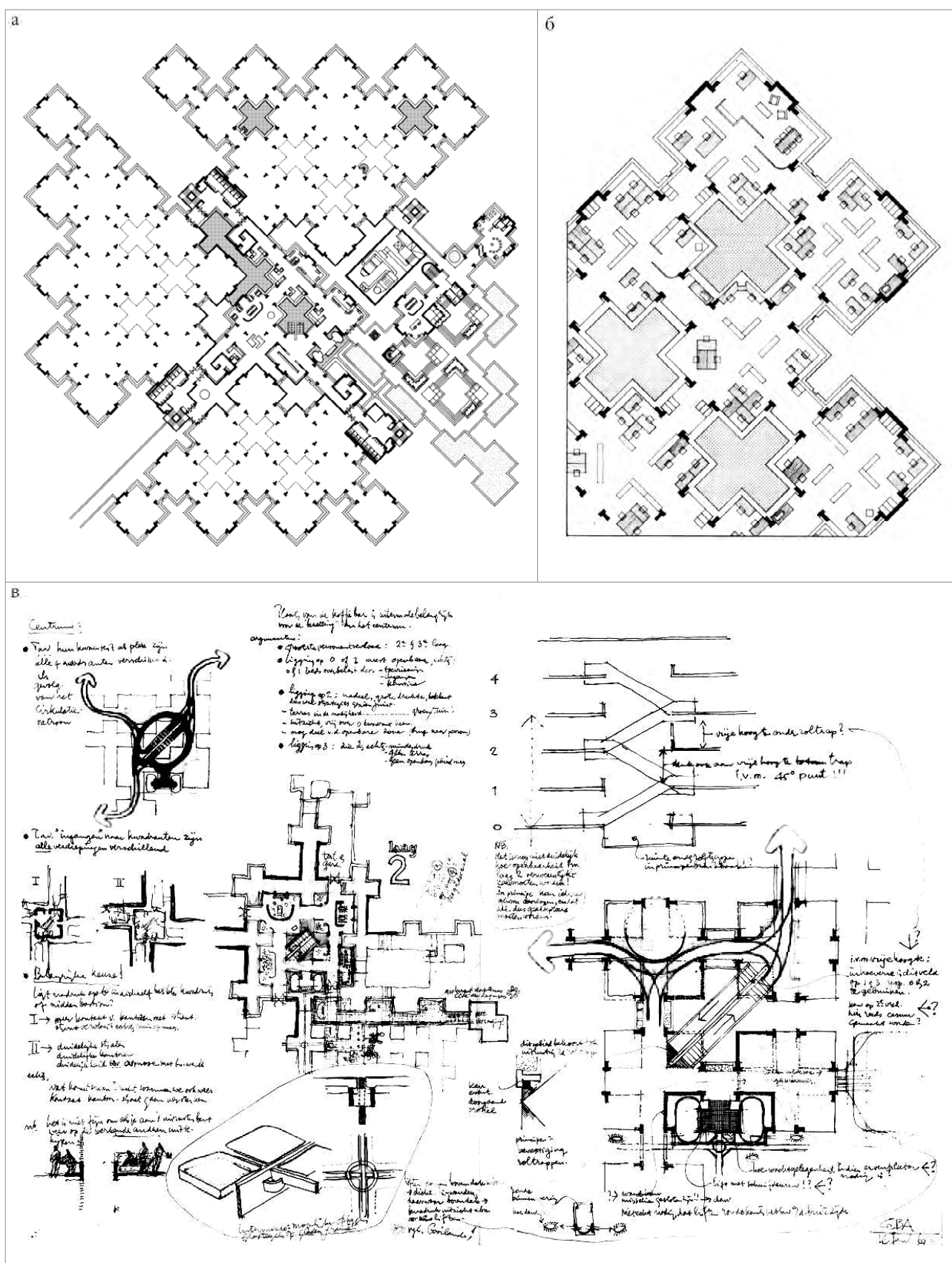


Рис. 2. а,б) - Планы проекта *Centraal Beheer*, арх. Херман Херицбергер. План объекта намеренно скрывает логику иерархической структуры при наличии «ясного структурного образа» как стилистического концепта. Однако собственные эскизы Херицбергера (в) свидетельствуют о его стремлении «разобраться» с действительной структурой объекта.

единственная задача архитектора лежит в аналитической деятельности, но те, кто, как и Ле Корбюзье, были наделены более тонким складом ума, поняли, что за удовлетворением «всеобщих» потребностей, лежала обширная область метафор и поэзии, которая была доступна всем, но архитектор, через его контроль формы, наиболее подходит для ее воплощения. Поэтому формообразующая роль архитектора рассматривалась как художественное творчество, направленное на увеличение благосостояния клиента» [2].

Взаимоотношения города и дома – идеи, пришедшие в критическое пространство архитектурной теории вновь, спустя шесть с лишним веков с того момента, как появилось сформулированное определение Альберти, что «здание – небольшой город, и город – большое здание» [3].

Алан Колкьюхаун: концепция модуля как нового типа структурной организации в «духе Херцбергера» – потенциал самоорганизации за счет отсутствия иерархии

Колкьюхаун определяет две принципиальные формулы архитектурной деятельности, которые интегрируются в сюжет с новым типом здания, «радикально изменившим масштаб окружающей среды». Этот новый тип можно назвать «модулем», и он будто бы не имеет «никаких прямых прототипов», считает Колкьюхаун, Природа «модуля», или «формула № 1» – иерархическая система, «функциональный детерминизм» (основана на «биологической аналогии»), или «формула №2» – «формальный волюнтаризм». Одновременно обе эти формулы «отвергаются теми, кто видят здания как потенциально саморегулируемую систему». И в этом смысле Hertzberger в числе сторонников подобных систем, воспринимаемых как альтернатива двум выше приведенным «формулам Модуля».

«Модуль по Херцбергеру» – возвращает нас к концепту Альберти и «интерпретирует здания как маленький городок». «Архитектор не должен пытаться установить модель поведения или конкретные формальные иерархические структуры, но должен сосредоточиться на представлении возможности целеустремленным» [2]. Для осуществления своего замысла в неиерархические построения объекта Херцбергер создает универсальную структуру из одинаковых клеток площадью девять квадратных метров, связанных мостами и промежуточными пустотами, играющими роль общественных «городских пространств».

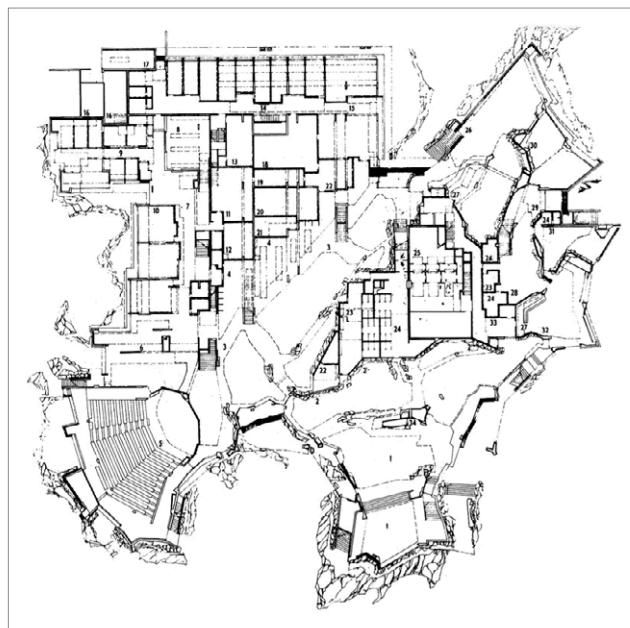


Рис. 3. План Dipoli Zenrum Otaniemi, арх. Raili and Riema Pietila План центра в Otaniemi соединяет формальную свободу, ассоциативные ссылки на иконический прообраз с почти античной идеей города, вписанного в богатый природный ландшафт и ясно сформулированную иерархическую структуру.

«Маленький городок» Херцбергера напоминает средневековые лабиринты, «городские» и «домашние» одновременно. Здесь, действительно, присутствие иерархии становится не столь ощутимым, как в объектах с жестким функциональным зонированием, а вернее – в объектах с выраженной ролью симметрии и центральных элементов «города».

Неисчезающий инвариант структуры

Но все же, Колкьюхаун заблуждается, пытаясь провести жесткую границу между «разными типами дома-города»: вне иерархии, наполовину скрытой как у Херцбергера, или выявленной как в случае, например, с проектом Dipoli Zenrum Otaniemi (Raili and Riema Pietila, 1966) (рис. 3), или реализованным проектом Calver Passage в Штутгарте (Kammer and Beltz and Partner, 1975 -1978) (рис. 4) [4].

Стараясь все же обеспечить преемственность инвариантной формулы «Дом-Город», несмотря на попытку противопоставления разных типов «маленького города» внутри «большого дома», Колкьюхаун ищет и находит аналогии с проектом Херцбергера, структурно относящиеся скорее к плану базилики, чем к типологии «городов-лабиринтов». «Несмотря на то, – пишет автор, – что такие здания не строил никто раньше в таких масштабах, и с такой последовательностью и вниманием

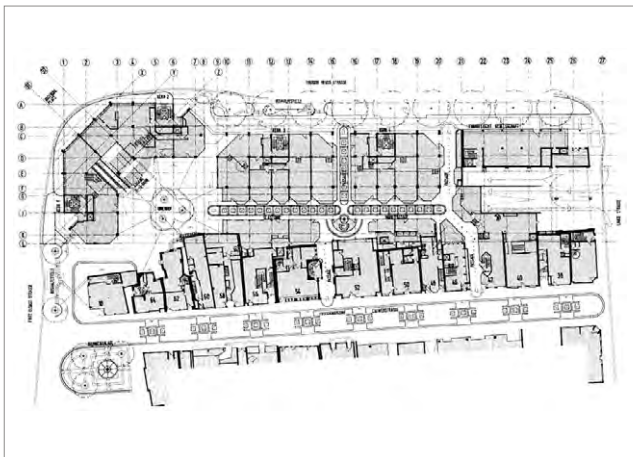


Рис. 4. План Calver Passage в Штутгарте, арх. Kammer and Beltz and Partner. План пассажа не уклоняется от абсолютного воспроизведения структуры плана базилики, но преодолевает ее жесткую симметрию за счет интеграции элементов реального средневекового города.

к деталям, можно найти частичные прототипы этого здания. В офисном здании компании Ларкин, построенном архитектором Фрэнком Ллойдом Райтом, огромное офисное пространство сконцентрировано вокруг большого холла, который освещается сквозь здание. Двусмысленность между внутренним и внешним пространством проглядывает в многочисленных галереях восемнадцатого и девятнадцатого веков по всей Европе, также, как и контраст в масштабе маленьких помещений и общественного пространства, из чего выходит модель улицы в городе» [2]. Собственно, именно модель улицы и площади – ключевых общественных пространств города – реализует Херцбергер в ряде своих других проектов, в первую очередь, в зданиях школ.

Далее Колкьюхаун в качестве прототипов и аналогов, сближающих проект Херцбергера одновременно с «городом-лабиринтом» («городом-структурой») и «городом-базиликой» приводит в пример проекты Луиса Кана («Кан заново представил принцип эпохи Возрождения, согласно которому пространство возникало из секций, подчиненных «конкретной» структуре»), Ле Корбюзье (неосуществленный проект госпиталя в Венеции), Альдо ван Эйка (Детский дом в Амстердаме).

При всем уважении к попыткам Херцбергера отстраниться от «архитектуры впечатления» и перейти «к архитектуре пользы», в оценке критиком степени решения всех ключевых взаимоотношения города и дома, внешнего и внутреннего, впечатления и пользы, Херцбергер не всегда выигрывает по сравнению с другими авторами, в то время, как другим авторам – приходится преодолевать все эти препятствия метода. У «структуры» Херцбергера, например, с трудом обнаруживается главный вход; может быть, он этого и хотел, но по факту – этот результат скорее следует отнести к списку проблем.

Далее мы наблюдаем следующий интересный эффект. Во-первых, структурность, когда она перестает формулироваться на уровне метафоры («структурного образа»), как у Херцбергера, притупляется любой организованной архитектурной форме. В случае с методом Херцбергера «структура» просто пытается играть роль материализованных пустот, всегда будто бы готовых выполнить вновь назначенное функциональное наполнение, скрывая при этом иерархию – существенный принцип универсальности. В противоположном жанре, как например в творчестве Хуго Херинга, структура

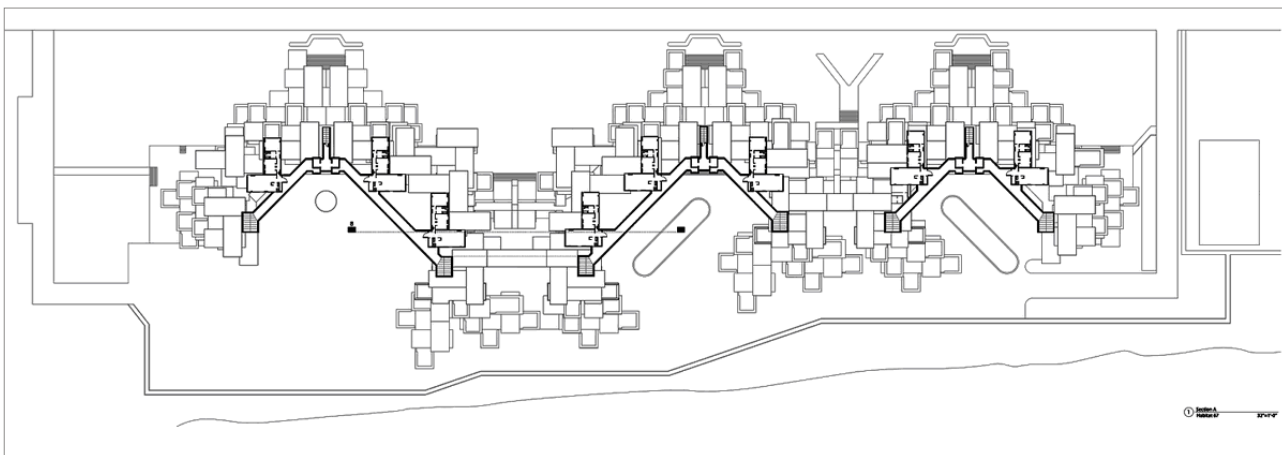


Рис. 5. План проекта «Хабитат», арх. Моше Сафди. Воплощенная третья часть задуманного проекта может рассматриваться как самостоятельная иерархически организованная система. Но в случае полной реализации трех связанных и одновременно самодостаточных систем, понадобилась бы система более общего уровня со своей собственной иерархией.

целиком скрыта за развернутой картиной «функциональных предназначений» слишком индивидуализированных по форме «пустот». Но и здесь она существует, но лишь в виде кода, утаенного под многочисленными слоями «выращенной» Херингом формы [4]. Понятно, что чем более индивидуализирована форма, тем менее она будет готова к адаптации сменяющихся функциональных сценариев. Однако, сама структура, включая иерархический код пространства, все равно продолжает существовать. Для ее обнаружения необходимо провести соответствующие графические манипуляции с планом.

Мутация «структурного образа» Херцбергера в «структуру базилики»

Во-вторых, «структурный образ» Херцбергера, инициирующий дискуссию об инвариантности плана, будучи включенным в процесс игровой трансформации, может постепенно, сменяя множество формальных сюжетов, привести нас к плану традиционной базилики, структурность которой визуализирована в более правдивой версии универсальности без особых претензий на соответствующий «художественный образ»⁴.

Таковыми «промежуточными» сюжетами могут быть, «Хабитат» Моше Сафди (рис. 5), план «Дома для сирот» Альдо ван Эйка (выявление иерархии за счет системы «форумов-площадей») (рис. 6), план «Children's Center for Psyciatric Rehabilitation» Соу Фуджимото (спонтанное нарушение ортогональной системы квадратных модулей «структуры Херцбергера») (рис. 7), план «Dipoli Zentrum» Рейли и Реитемы Пиетила (экспрессионистское игровое очертание «главной улицы» и периметра) (рис.3), план Калвер-пассажа в Штутгарте (сближение с «простой структурой» базилики) (рис.4) [4]. Понятно, что подобные трансформации – есть результат воображаемого действия и напоминает метаморфозы, происходящие с личинкой, гусеницей, куколкой, превращающихся постепенно в чудесную бабочку (имаго). Живое существо при этом, как мы знаем, остается одним и тем же⁵.

4 Взято в кавычки, так как как мы не думаем, что художественные амбиции Херцбергера могли быть в приоритете по отношению к осмысливаемой им новой концепции «правильной» организации пространства.

5 Перед появлением новой бабочки, проходит определенный цикл метаморфоз с личинкой и гусеницей. Это просто невероятный механизм превращения, разработанный самой природой. Чтобы гусеница превратилась в бабочку, она переваривается с использованием ферментов, продуцированных гормонами. Затем спальные клетки (похожие на стволовые) превращаются в части тела будущего насекомого.

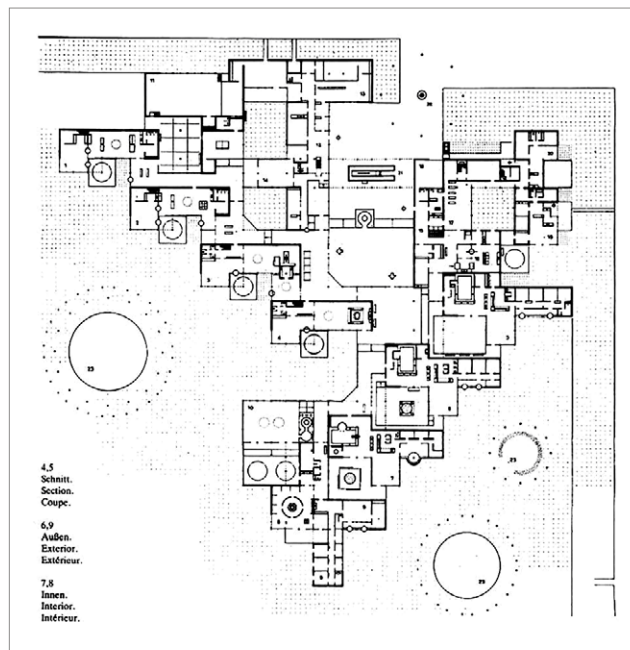


Рис. 6. План «Дома для сирот», арх. Альдо ван Эйка. Характер плана демонстрирует сходство с деревом и его кроной. Лабиринтные построения коммуникаций не нарушают иерархии «ствола» и «веток», но порождают соблазнительные намеки на сказку и атмосферу родного дома.

Таким образом, в путешествиях, осуществляемых методом на дистанции между домом и городом, повсеместно присутствует «дух инвариантной структуры», как если бы у разных бабочек, порхающих на лугах, существовала одна гусеница-прародитель. Удобно и даже оправданно считать этим инвариантом базилику. Удобно просто в силу того обстоятельства, что базилика воплощена в нашей реальности как более универсальный архитектурный модуль среды, чем все остальные. Это воплощение универсальности проявляется в следующих очевидных чертах: 1) простой образ закрепленной материально иерархии пространственных ячеек; 2) центральный неф, а по сути – улица, и алтарь, а по сути – площадь, сообщающие нам, что базилика – это одновременно и город; 3) стены, крыша, купол и фасад, – свидетельствуют, что базилика также является домом. 4) базилика обладает размером и формой, позволяющими применять ее далеко не только как публичное пространство, подобное форуму или храму, но и в качестве любых функциональных «модулей», включая фабрику, госпиталь и отель. 5) формальная и даже масштабная трансформация базилики не ведет к утрате ее структурного кода.

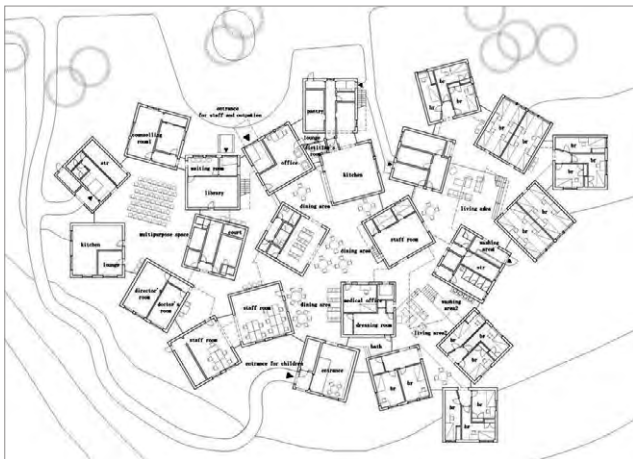


Рис. 7. План Children's Center for Psychiatric Rehabilitation, арх. Соу Фуджимото. Главный перекресток коммуникаций искусно прячется автором с тем, чтобы не напоминать маленьким клиентам о разрушающей психику формальной жесткости иерархической структуры. Игра в пространство становится более актуальной, чем его целенаправленное применение.

3. Структура базилики как идея инвариантного кода

Рассмотрение темы, связанной с идеей базилики как инвариантной модели архитектурного структурного кода, определяется в следующей последовательности: 1) анализ структуры базилики как инварианта универсального построения пространства архитектурного объекта; 2) стабильность топологической конструкции инварианта при изменении размеров, типологии и формы объекта; 3) план базилики и диаграмма, демонстрирующие устойчивость инвариантной структуры; 4) парадоксы и привлекательность формального эксперимента в аспекте архофункции как феномена проектного поиска; 5) компромисс инварианта и новой формы как способ эффективного синтеза архофункции.

Структура базилики как инварианта универсальной организации пространства архитектурного объекта

Как уже отмечалось выше, базилика демонстрирует тип устойчивой структуры, характеризуемой присутствием универсальных элементов и взаимосвязей, присущих деятельности человека (рис. 8, 9). Специальная диаграмма в виде связанных векторов, совмещенных с планом, показывает, что и у структуры базилики, и у организации нашей деятельности – общими элементами являются: 1) путь к главной цели; 2) начало движения (вход); 3) перекресток (точка выбора дальнейших

действий); 4) боковые (параллельные и поперечные) ответвления и второстепенные цели; 5) объекты, сопровождающие движение к цели; 6) главное пространство; 7) главный объект (главная цель).

При воспроизведении этой структуры в процедурах деятельности и в пространстве базилики открывается феномен взаимной метафоризации деятельности и пространства: деятельность, выстроенная в соответствии с идеей достижения цели, становится метафорой движения к алтарю и соответствующей организации пространства базилики, а пространство базилики, демонстрирующее организацию последовательного движения к алтарю, выступает как метафора целеполагания в деятельности. В результате подобного сопоставления деятельности и пространства одновременно артикулируются иерархические выстроенные жизненные и архитектурные смыслы. Доминирующим принципом подобной артикуляции является принцип целеполагания.

Сохранение топологической конструкции инварианта при изменении размеров, типологии и формы объекта

Топологические характеристики структуры базилики определяются неразрывностью взаимосвязанных векторов и пространств вышеописанной диаграммы, а также сохранением иерархии размеров главных и второстепенных путей, пространств и объектов. Инвариантные свойства структуры базилики гарантируют сохранение топологической конструкции инварианта при изменении размеров, типологии и формы объекта. Для подтверждения устойчивости топологической конструкции базилики авторами настоящего исследования были проведены эксперименты с трансформацией моделей структуры, выполненных из разных материалов. Эксперименты подтвердили тезис о том, что именно сохранение неразрывности инвариантной топологической конструкции обеспечивает возможность экспериментировать с формой и типологией без опасений утратить гарантии функциональной эффективности объекта.

План базилики и диаграмма, демонстрирующие устойчивость инвариантной структуры

План является основной проекцией, актуальной для демонстрации устойчивости инвариантной структуры и топологической конструкции базилики. В экспериментах с архофункцией (сценарием

доминирования формы над функциональной программой) план может быть изображен как чертеж с нанесенной цветной векторной диаграммой, а затем подвергнут физическим манипуляциям – вплоть до трехмерных трансформаций.

То есть, плоское изображение изгибается или скручивается в процессе эксперимента, но при этом структурная диаграмма не перестает выдавать свое зримое присутствие в форме. Более сложные действия совершаются с планами, соединенными в многоуровневые модели, но для демонстрации принципа устойчивости инвариантной структуры, мы ограничились манипуляциями с одним единственным уровнем. Следующим показательным действием с планом становится замена конкретного прототипа на его стилистическую девиацию, представленную, к примеру, каким-нибудь современным проектом: будь это монастырь Ла Туррет Ле Корбюзье, зигзагообразный план Музея Холокоста в Берлине Либескинда, или Музея Гуггенхайма в Бильбао (рис. 10) [5].

Парадоксы и привлекательность формального эксперимента в аспекте архофункции как феномена проектного поиска

Трансформация структуры базилики как инвариантного прототипа дома и города преследует цель усиления роли формального и одновременно типологического эксперимента, то есть – актуализирует феномен архофункции. По сути, формальный эксперимент порождает особую обстановку и атмосферу осуществления тех или иных действий, «пространственное обрамление» которых (по С. Анвину) [6] позволяет уйти от банального воспроизведения привычного

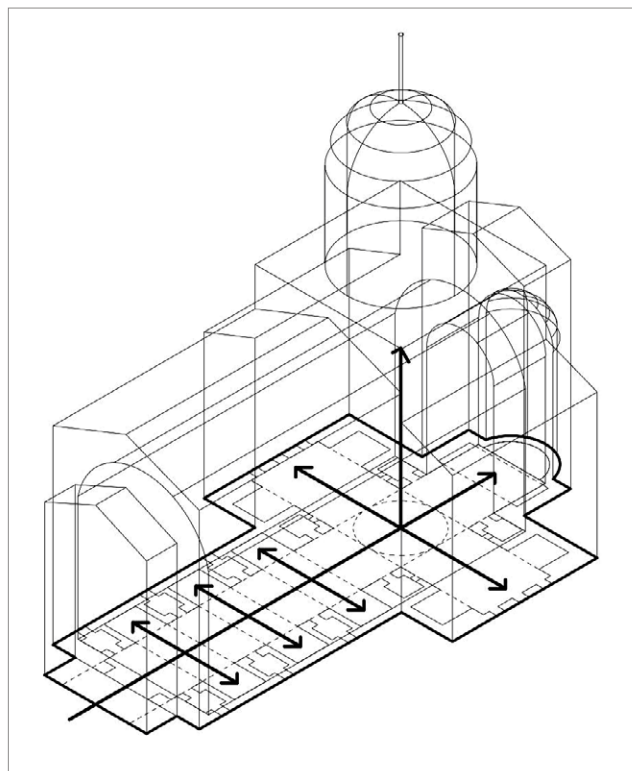


Рис. 8. Схема организации пространства базилики. Жесткая симметричная структура организации пространства базилики напоминает о неизменной сущности деятельности: движения к некой цели с соблюдением принципов сопутствующего обеспечения и возможностей выбора.

образа функции. Архофункция всегда индивидуализирует архитектурное влияние на процессы, понимание которых мы ассоциируем с рядом устойчивых представлений. Подобная индивидуализация обусловлена контрастным, нюансным, фантастическим, игровым и иными способами архитектурного выражения.

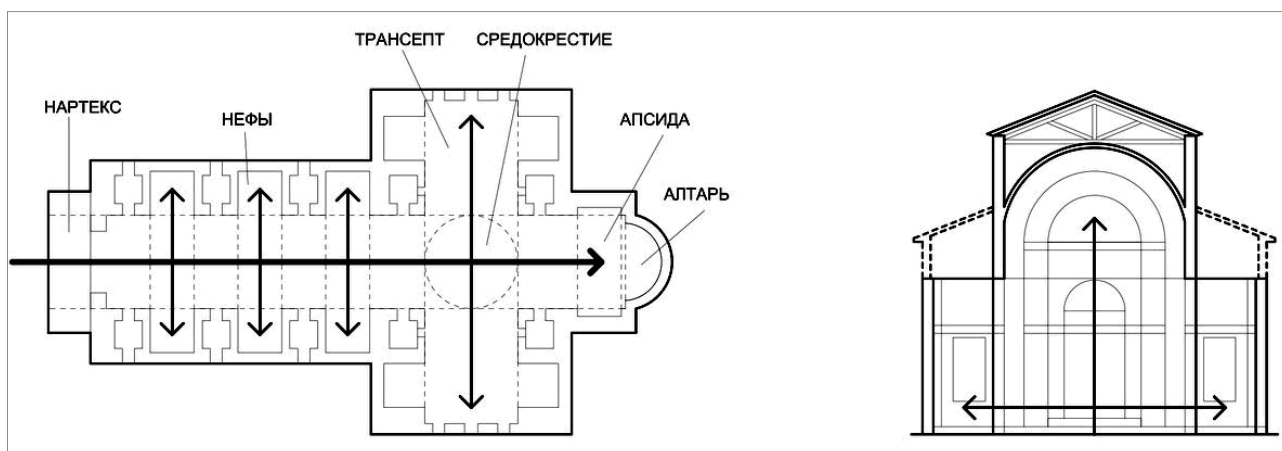


Рис. 9. Схема устойчивой инвариантной структуры плана базилики и сечение. Так как купол неизменно устанавливается над средокрестием, это дает нам подсказку, что все главное свершается именно на перекрестке, когда мы останавливаемся в раздумье перед алтарем.

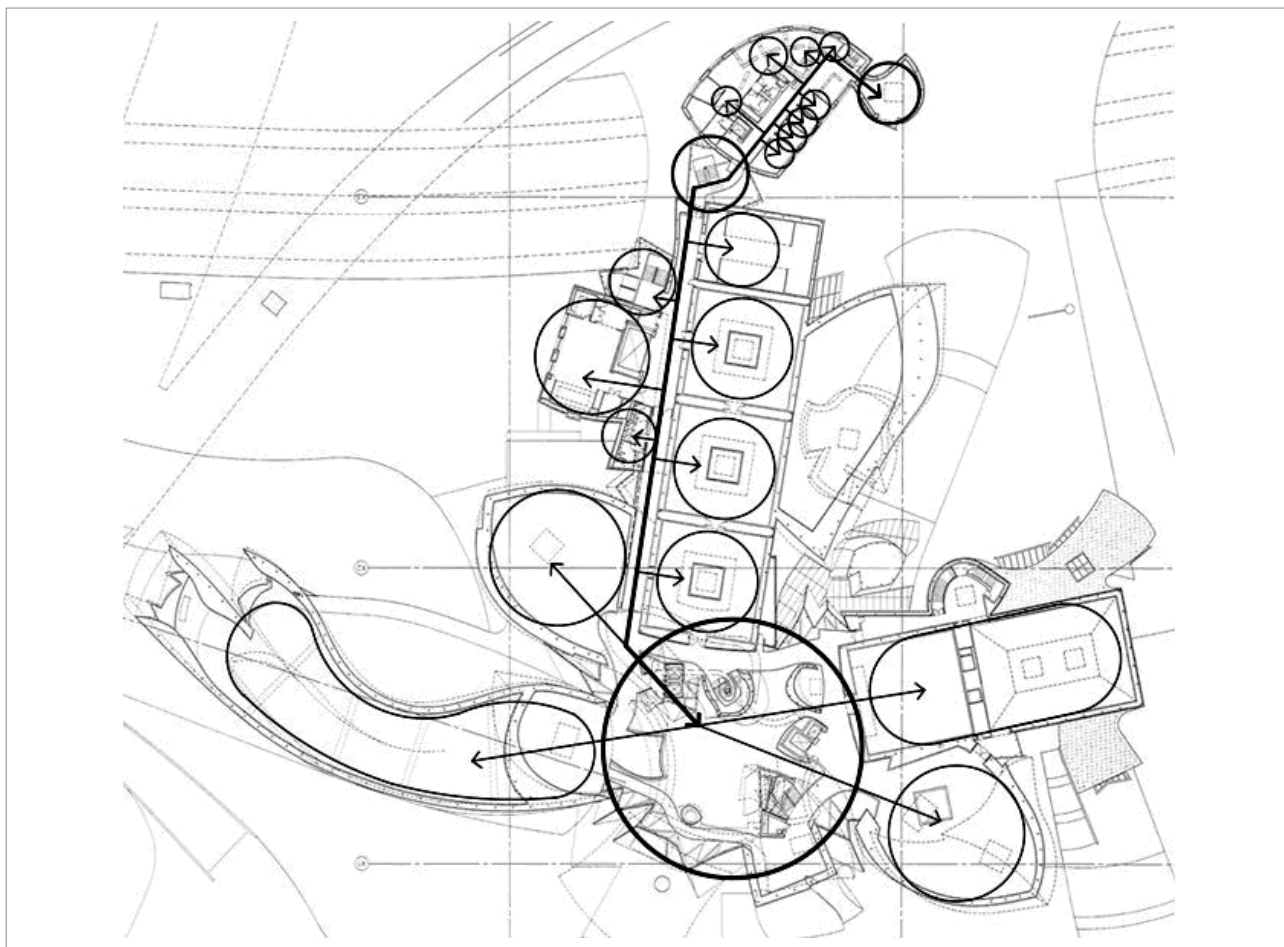


Рис. 10. Схема, демонстрирующая устойчивость инвариантной структуры базилики на плане Музея Гуггенхайма в Бильбао. Столкновение форм, стихийные движения оболочек, скульптурные жесты, экспрессия, - все эти приемы формообразования, присущие Фрэнку Гери, удивительным образом не противоречат традиционной структуре, но позволяют посетителю на какое-то время отвлечься от жесткого функционального сценария повседневности.

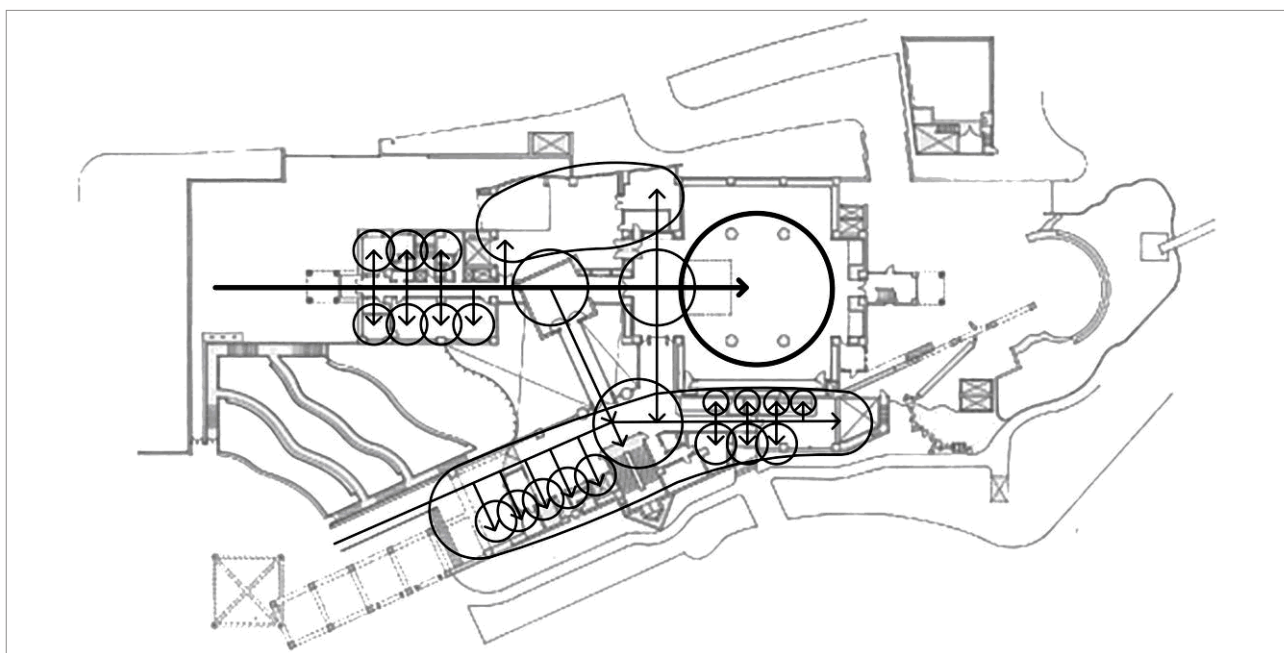


Рис. 11. Выявление структуры базилики в плане Музея Современного искусства в Нагоя. Пространство музея ставит нас перед дилеммой: или мы имеем дело с двумя базиликами, или в роли центрального нефа выступает каскадный двор.

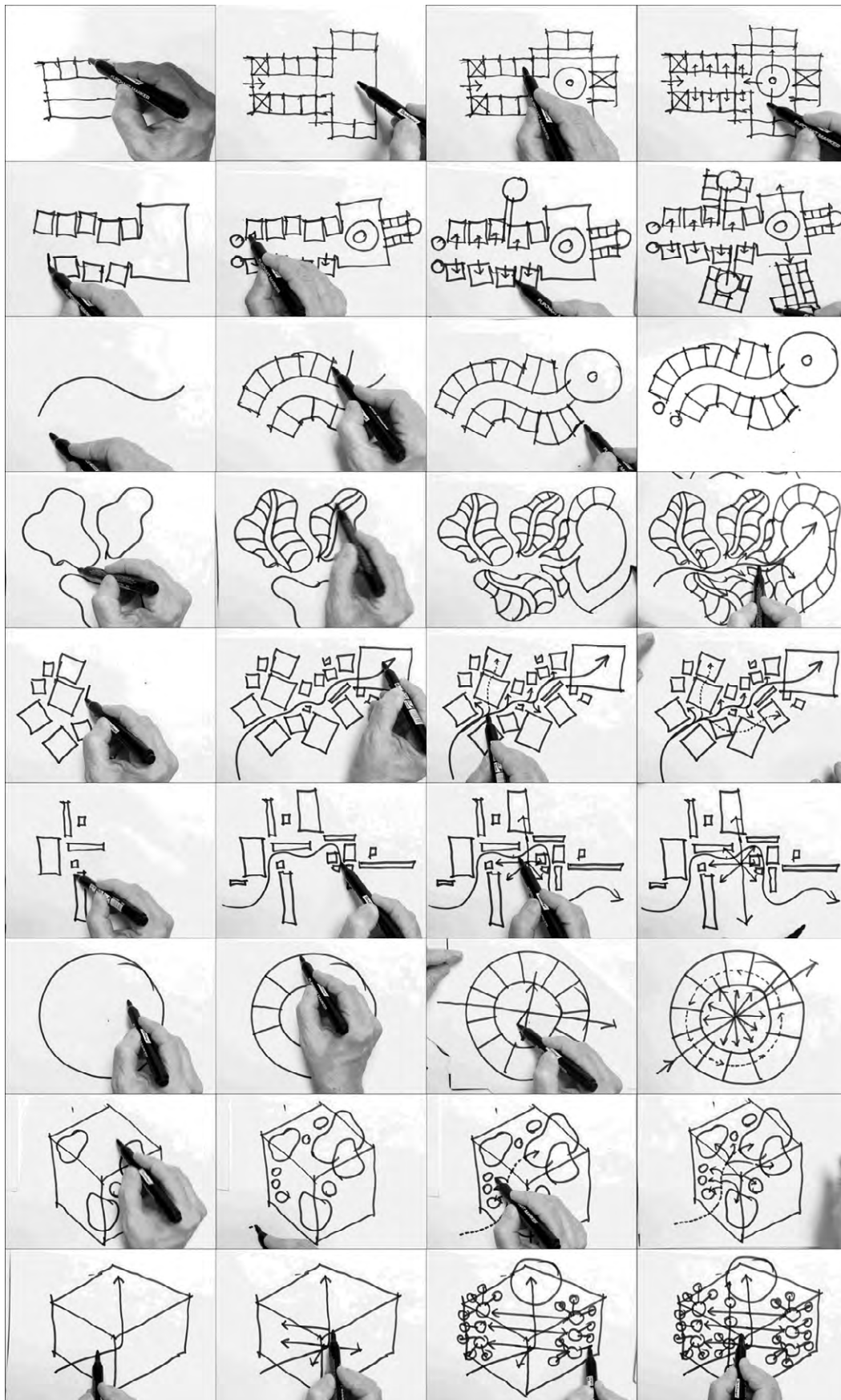


Рис. 12. Быстрый эксперимент с прорисовкой диаграмм, доказывающих тщетность усилий проектировщика избежать демонстрации структуры целополагания в любой приемлемой модели культурной формы пространства.

Компромисс инварианта и новой формы как способ эффективного синтеза архофункции

Формальный эксперимент таит опасность разрушения устойчивой инвариантной структуры базилики, что может спровоцировать функциональный хаос. В самом контрастном варианте действий с архитектурной формой структура базилики представляет крайне любопытный элемент всей системы объекта, так как выявление этого элемента одновременно приветствуется и отвергается. Это объясняется стремлением авторов концептуальных проектов сохранить дух нецелесообразности и приключения наперекор прагматическим основаниям исходного прототипа. Скульптурные методы отвлеченного моделирования, принятые композиционным методом за основу телесно-чувственной практики формообразования [7], поддерживают принцип вторичности функции по отношению к форме, что порождает парадоксальные варианты синтеза функциональных сценариев и архитектурной сценографии, как например – в проектах «Дэй Гилберт», «Гнезда для горожан», или «Зеленый Завод» [8]. Дух приключения доминирует в этих проектах. Проблема заключается в том, чтобы функциональные взаимосвязи все равно оказались осуществимы. В силу этой задачи, формальный эксперимент лишь обостряет инициативу автора проекта в поиске наиболее оригинального синтеза формы и функции, и в этом смысле – привлекает особое внимание к концепции компромисса элементов этой неразрывной диады.

4. Демонстрация консервативного поведения структуры инвариантного кода.

В серии быстрых скетчей нами продемонстрирована идея устойчивости иерархической организации структуры плана, начиная от узнаваемого плана базилики и традиционного города и заканчивая биоподобной формой (рис. 12). Две пространственные модели, добавленные к общему диаграмматическому ряду, показывают, как в случае с проектом Херцбергера, что в оптимизированной версии формообразующего алгоритма план лишь одного уровня перестает объяснять наглядно, как в действительности организована структура объекта. Диаграмма инвариантного кода в трехмерной модели превращает процесс расследования структуры в увлекательный аналитический поиск. Во многих случаях, когда реализация проекта обязывает сохранять ясный

коммуникативный сценарий, авангардная форма вынуждена «просить перемирия» у традиционной структуры. Соответственно архитекторам приходится моделировать модель компромисса между кодами Функционального Ордера (традиционной культуры) и Супрематического (культуры авангарда). Преимущество бинарной формы заключается в осознании важности предварительного разделения кодов перед тем, как будет найдена формула компромисса. Строгость иерархии и свобода спонтанной формы – два разных типа архитектурного сообщения, и поэтому они требуют сохранения артикулированного диалога двух субъектов – двух типов кода. Вопрос современной архитектуры во многом заключается в разрешении этого компромисса.

Выводы:

1. План – важнейшая проекция архитектурной модели объекта. Действия архитектора-автора, направленные на поиск сценария архофункции, в первую очередь, отражаются на форме плана. Важнейшей информацией, содержащейся в этом типе архитектурных проекций, является сообщение по поводу функционального кода пространства, или – структуры. Прочтение подобного сообщения является легкой или трудно выполнимой задачей, что сказывается на функциональных качествах объекта.

2. Как показывает анализ, наиболее устойчивым типом подобного сообщения является структура, обладающая генеративными и топологическими признаками элементов традиционного города. Эти элементы выстраиваются в иерархическую систему, что обеспечивает выполнение функциональных программ, соотносящихся с идеей целеполагания.

3. В компактном виде подобная устойчивая структура воплощается в построении пространства базилики виде трёхчастной организации плана, артикуляцией «главной улицы» и «боковых» элементов («домов»), «центральной площади» и «перекрестка». На основе простейшей базилики в процессе эволюции этого универсального типа объектов возникли и сложились многие другие типологии общественных объектов и пространств, универсальным образом реагирующих на любые функциональные, а также формальные трансформации.

4. Дом, являющийся масштабной, функциональной и метафизической оппозицией городу,

находится на противоположной чаше «весов Беранже», в то время как базилика играет роль центрального опорного узла. Дом интерпретирует коды города, но использует базилику в качестве идеального объекта-посредника.

5. Более сложным для прочтения типом структуры является организация плана, основанного на спонтанной или метрической сетке с невыраженными иерархическими и топологическими признаками инварианта. Такие типы формы присущи современной и авангардной архитектуре, одним из примеров которой послужили объекты Херцбергера, концептуальному замыслу которого парадоксальным образом присущи идеи «структуры как сообщения».

6. В других примерах современная архитектура еще в большей степени стремится отойти от очевидных признаков универсального кода, то есть от «базилики как инварианта структуры».

7. Объекты современной архитектуры ориентированы на пространственное приключение в большей степени, чем традиционные. Приключение, происходящее из архофункции (формального эксперимента) во многих случаях становятся естественным результатом формального поиска, приводящего к тому, что план передает свои прежние «программы трансляции кода» внутрь и вовне трехмерных моделей.

8. Тем не менее, более корректной методологической установкой – по сравнению с произвольным формообразованием, следует считать принцип осознанного компромисса кодов традиционной и авангардной культуры.

9. Бинарное моделирование архитектурной формы и архофункции предпочтительно для постсовременной практики архитектурного формообразования в силу того обстоятельства, что основой культурного сообщения становится трансляция диалога кодов, а не их потери или вытеснения одного кода другим.

10. Суммируя вышесказанное, отметим следующие основные аспекты: 1) базилика как типологический и исторический прецедент архитектурной истории максимально аккумулирует свойства инвариантной пространственной организации структуры любого объекта архитектурной деятельности; 2) топологические свойства базилики как инварианта обнаруживают свою устойчивость в формальных и типологических экспериментах любого типа при условии сохранения неразрывности векторной диаграммы взаимосвязей и взаимной иерархии инвариантного комплекта структурных

элементов; 3) формальный эксперимент с инвариантной структурой ориентирован на актуализацию феномена архофункции – пространственного приключения и переживания «атмосферы необычного», – но обязывает автора архитектурной модели обращать особое внимание на исследование и конструирование компромисса в бинарной оппозиции отвлеченной формы, игрового сценария с рациональной организацией деятельности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Боков А.В. Категория культурного ландшафта // Техническая Эстетика, 1982, №8.
2. Colquhoun, Alan. *Centraal Beheer*. Collected essays in architectural criticism. Introduction by Kenneth Frampton. Black Dog Publishing. London. UK. 2009).
3. Della Architettura della Pittura e della Statua. L.B. Alberti. 1782 (Десять книг о зодчестве. Альберти Л.Б., 1935).
4. Hugo Hering in Seiner Zeit. Bauen in Unserer Zeit. Symposium und Ausstellung. Biberch A.D. Riss, Mai 1982
5. Малахов С.А. Категория отвлеченной формы в структуре композиционного метода проектирования. Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2015. № 4 (21). С.37-42.
6. Анвин, Симон. Основы архитектуры. Simon Unwin. *Analysing Architecture*. Third addition. Routledge. London and New York, 2009. Пер. на русский язык ООО Издательство «Питер», 2012.
7. Малахов С.А. Композиционный метод проектирования. Приоритет телесного опыта в процессе формальной интерпретации прототипа. «Дом – город» как исходная формула архитектурного объекта. Известия Самарского Научного Центра Российской Академии Наук. 2013. Т.15. №2, С. 249–255.
8. Малахов С.А., Боранов С.С. Возникновение архофункции вследствие формальной трансформации «стандартного» разреза объекта. // Innovative Project, 2017, T.2, №1, С. 69-82.

REFERENCES

1. Bokov A.V. Category of cultural landscape // Technical Aesthetics, 1982, №8.
2. Colquhoun, Alan. *Centraal Beheer*. Collected essays in architectural criticism. Introduction by Kenneth Frampton. Black Dog Publishing. London. UK. 2009).
3. Della Architettura della Pittura e della Statua. L.B. Alberti. 1782 (Десять книг о зодчестве. Альберти Л.Б., 1935).
4. Hugo Hering in Seiner Zeit. Bauen in Unserer Zeit. Symposium und Ausstellung. Biberch A.D. Riss, Mai 1982
5. Malakhov S.A. The category of abstract form in the structure of the composite design method. Bulletin SHASU. Urban planning and architecture. 2015. № 4 (21). pp. 37-42.
6. Simon Unwin. *Analysing Architecture*. Third addition. Routledge. London and New York, 2009.

7. Malakhov S.A. Composite design method. The priority of bodily experience in the process of formal interpretation of the prototype. "House - city" as the initial formula of an architectural object. News of the Samara Scientific Center of the Russian Academy of Sciences. 2013. T.15. №2, pp. 249–255.
8. Malakhov S.A., Boranov S.S. The emergence of archofunction due to the formal transformation of the «standard» section of the object. // Innovative Project, 2017, V.2, №1, pp. 69-82.

3

49–58



ЧЕЛОВЕК И ГОРОД

THE CITY & PEOPLE

Орлов Дмитрий Николаевич, Орлова Наталья Александровна
Самарский государственный технический университет
Orlov Dmitry, Orlova Natalia
Samara State Technical University

ЮЖНЫЙ ГОРОД. НАЧАЛО SOUTHERN CITY. BEGINNING

Статья посвящена новому явлению в современном российском градостроительстве – комплексному жилому району, расположенному на свободном участке в непосредственной близости к крупнейшему городу. Статья носит информационный характер и рассказывает о истории проектирования одного из таких жилых районов, о структуре жилой группы, о целях и задачах, которые ставились в процессе проектирования. В статье раскрывается методика проектных работ в режиме девелоперского бизнес проекта. Эти сведения помогут лучше понять это новое градостроительное явление, значение которого пока трудно предсказать. Будет ли новый жилой район, по численности населения равный крупному городу, оттягивать ресурсы у метрополии или это проявление роста агломерации, связанное с дальнейшей модернизацией российского общества и ростом урбанизации?

The article is devoted to a new phenomenon in modern urban construction, a complex residential area located on a vacant plot in close proximity to the largest city. The article is informative and tells how one of these residential areas was designed. It also dwells upon the structure of the residential group, the goals and objectives that were set in the design process. The article reveals the methodology of design work in the mode of the development business project. This information will help to better understand this new urban phenomenon, the value of which is difficult to predict. Will the new residential area, equal in the population of a large city, draw resources from the metropolis or is it the growth of agglomeration associated with the further modernization of Russian society and the growth of its urbanization?

Ключевые слова: Южный город, выселки, субурбия, градостроительство, урбанизация, массовое жилье.

Keywords: Southern city, settlements, suburbia, urban planning, urbanization, mass housing.

Южный город – это градостроительное явление, которому пока трудно дать определение. Географически это часть поселка Придорожный Волжского района Самарской области. Граница Южного города проходит в 800 метрах от границы Самары. Административно это часть посёлка Лопатино. Его называют жилым районом, микрорайоном, посёлком. По завершении это будет город – по крайней мере, по масштабу. Запланированная численность населения Южного города – 325 000 тысяч человек, его следует отнести к категории крупных городов, если эти планы сбудутся. Близкие по численности города – это Смоленск и Саранск. При этом фактически это удалённый район Самары – по месту приложения труда его жителей, как минимум. В материалах застройщика – на сайте, в рекламе и в документах – Южный город – это «проект». Слово «город» – без кавычек. Такой скромный эвфемизм. Безусловно, группа компаний «Бизнес-Сфера» и входящее в неё девелоперское предприятие «Древо» рассматривают этот проект как именно город. Новый город. И в тоже время как часть Самары. Такое своеобразное воплощение агломерационных процессов. «Первая

очередь проекта Южный город» – так называется официально градостроительное новообразование, о котором мы хотим рассказать (рис 1). Текст основан на воспоминаниях одного из авторов, принимавшего активное участие в его проектировании.

Компания «Древо» оказалась владельцем обширных, более 60 Га, земель возле Яицких озёр и реки Подстёпновки (рис.2). Эти ровные, как стол, поля, раньше использовались для выращивания овощных культур. Они были снабжены системой искусственного орошения, по всей площади была устроена система арыков. Неумеренная мелиорация привела к вырождению почв, и к описываемому времени на этих полях даже трава росла с трудом.

В 2010 году стартовало строительство знаменитого теперь посёлка «Крутые ключи», и к 2012 году коммерческий успех этого проекта был сенсацией года. Нет никаких сомнений, что именно этот пример использования свободных земель стал вдохновляющим образцом. Опыта реализации таких крупных градостроительных проектов у «Древа» не было, но был достаточно позитивный опыт управления разнонаправленным крупным



Рис. 1. Первая очередь Южного города. Снимок из космоса. 2019 г.. (Google Maps).



Рис. 2. Территория «Южного города» перед началом строительства, 2012 г.

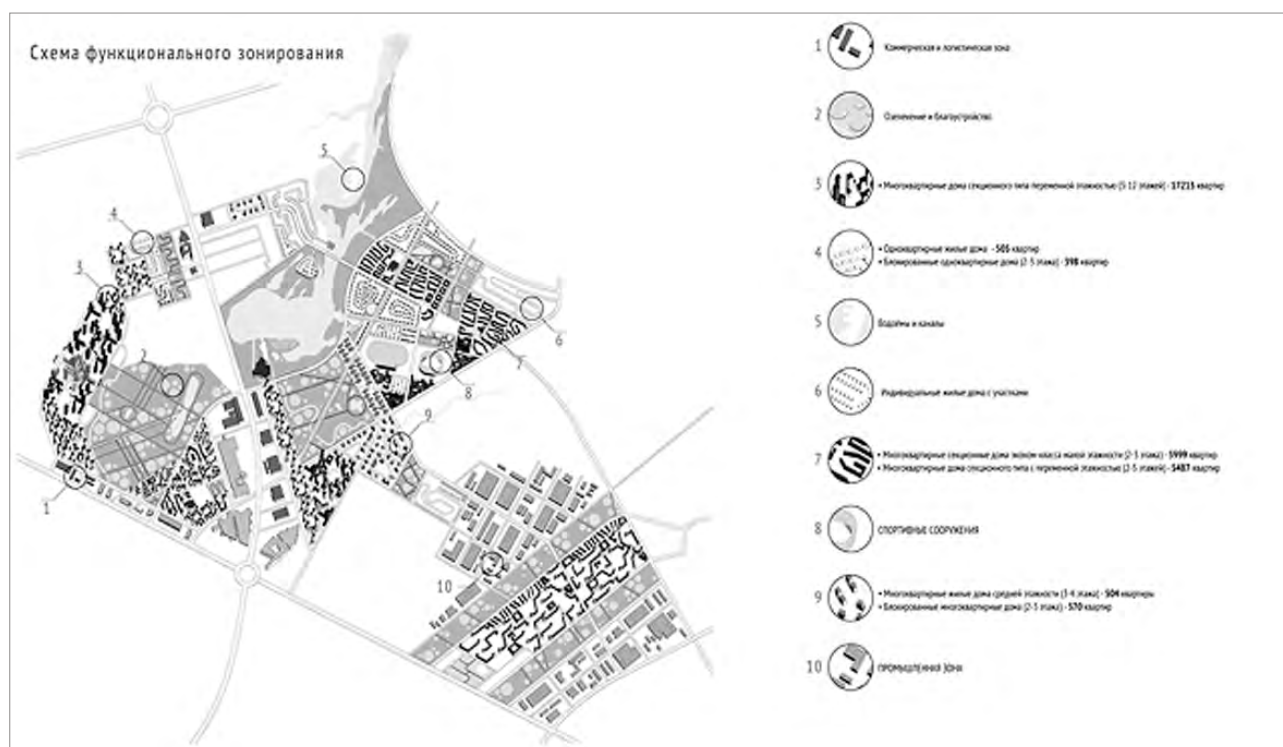


Рис. 3. Схема функционального зонирования Южного города, разработанная ТМ, 2011 г.

бизнесом и системное мышление. Руководил проектом Е.Н. Чудаев, на тот момент выпускник экономического университета.

В 2011 году Мастерской ТМ (А. Шуткин, И. Фишман) был подготовлен эскизный проект комплексной застройки этой территории (рис 3). На сайте ТМ он называется «мастер-план». Довести эту работу до уровня действительного мастер-плана ТМ не удалось, но основной принцип зонирования территории сохранился и был реализован.

С июня 2012 года генеральным проектировщиком проекта Южный город стал ЗАО «Индустройпроект», также, как и «Древо» входящий в группу компаний «Бизнес-Сфера». Это было довольно крупное предприятие, специализирующееся на проектировании объектов энергетики – линий электропередачи, подстанций и т.п. В Самаре располагался основной офис, в котором работало больше ста человек. Было еще два филиала в других городах. Одним из направлений деятельности «Бизнес-Сферы» было строительство объектов энергетической инфраструктуры – линий электропередачи, подстанций, электростанций – в достаточно крупных масштабах, поэтому понадобился свой проектировщик. Этот бизнес не вполне оправдывал возложенные на него надежды, поэтому появились новые планы. В связи с ними было решено реформировать проектный институт. Большая часть сотрудников «Индустройпроекта»

занимались только энергетикой. Нужно было формировать команду, приглашать новых людей, отрабатывать технологию проектирования. Летом 2012 года в общестроительном отделе «Индустройпроекта» была архитектурная группа из 4-х человек, из которых только один имел архитектурное образование, конструкторская группа, два технолога, специалист по охране окружающей среды, и несколько инженеров-сетевиков. Всего 20 человек. Проектирование подстанций, административно-бытовых корпусов и контрольно-пропускных пунктов не требовало большего. К осени была сформирована полноценная команда архитектурного отдела, закуплена техника и программное обеспечение. Другие отделы было решено усилить за счет привлечения субподрядчиков.

Первые месяцы работы были посвящены «ликвидации безграмотности» по вопросам градостроительства среди менеджеров и предпроектному анализу территории. Неожиданным образом ситуация, когда большая часть команды не имела опыта подобных работ, сказалась на общем результате проекта только положительно. Ничему не верили на слово, каждое утверждение проверялось. Проводились, например, собрания на тему «Зачем нужен генплан», «Что такое улица», «Зачем нужны дворы» и т.п. Часть информации для лучшего усвоения подавалась в виде инфографики (рис.4).

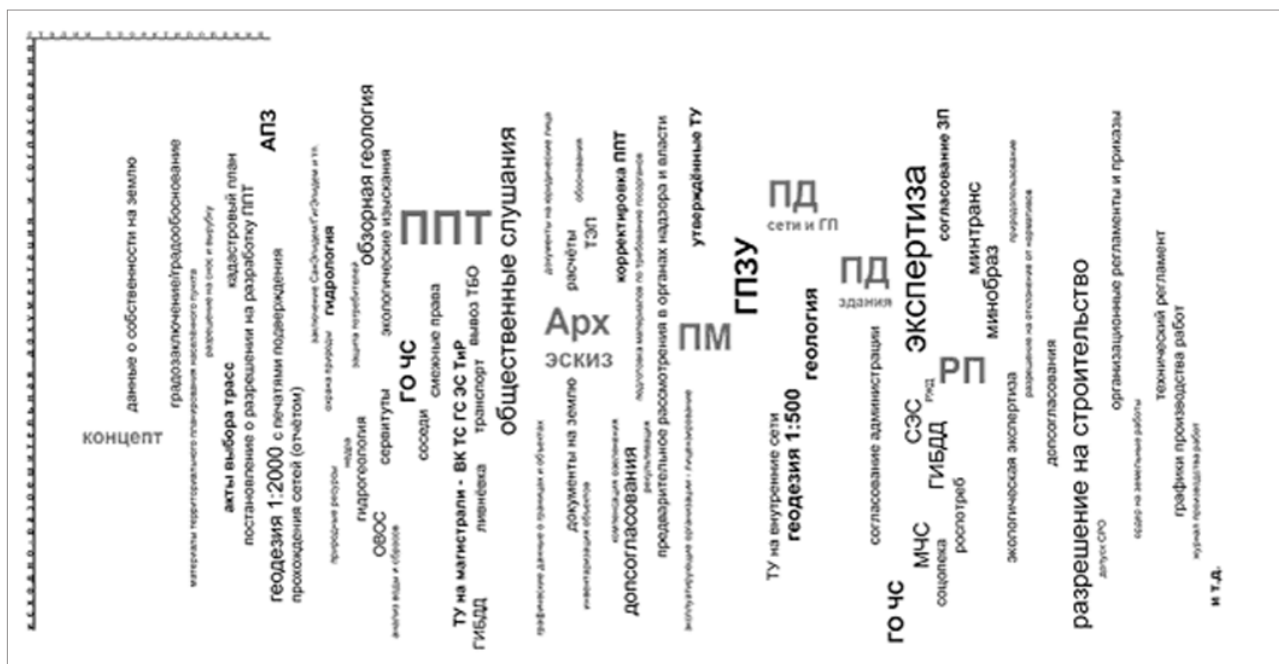


Рис. 3. Схема функционального зонирования Южного города, разработанная ТМ, 2011 г.

Через некоторое время сложилась структурированная междисциплинарная команда по ведению предпроектных работ. Состав её был следующим (без иерархии любого вида, как вспомнилось):

- Финансово-политическая группа. Занималась выбором оптимальных кредитных линий и поиском возможностей взаимодействия с государством – включением в госпрограммы и различные льготные проекты. Вела стратегическое руководство проектом.
- Градостроительная группа. Это был «Индустройпроект» как генеральный проектировщик, «Стройсила» и Ю.М. Корякин как разработчики проекта планировки территории (ППТ) и команда О. Никитенко в качестве разработчиков Правил землепользования и застройки (ПЗЗ) и корректировки генплана села Лопатино.
- Архитектурная группа. «Индустройпроект» визуализировал вновь найденные идеи и предлагал пространственные и эстетические решения
- Риэлторская группа. Вела постоянный мониторинг рынка недвижимости как в Самаре, так и по всей России. В техническом задании на застройку были подробнейшие требования к квартирам и жилой среде, которые оперативно менялись вместе с колебаниями рынка, что приводило архитекторов в перманентное отчаяние.
- Группа службы заказчика. Занималась организацией инженерной подготовки территории с решением сложнейших организационных и технических проблем нового строительства в чистом поле.

В результате стройка началась с планомерной прокладки инженерных систем.

- Группа маркетинга. Занималась продвижением проекта в информационном поле и определением его параметров. Оказывала значительное влияние на ход всей работы. Вела исследования на тему потребительских предпочтений.
- Группа по организации собственного производства стройматериалов. Провела анализ рынка стройматериалов Самарской области, изучала российский и зарубежный опыт. Были проведены семинары с участием германских, итальянских и российских предприятий. Представители группы посетили все значимые стройки России. Итогом стало приобретение и модернизация завода железобетонных изделий (ЖБИ).
- Торговый дом (отдел снабжения). Провел свой мониторинг рынка стройматериалов, проанализировал его во временном аспекте. Были выявлены сезонные колебания рынка и его скрытые дефекты. В результате пришлось вводить значительные поправки в проектную документацию, чтобы исключить позиции с потенциальной дефицитностью или рискованные при заключении контрактов. К началу строительства были готовы долгосрочные договоренности на поставку всех необходимых материалов и изделий по разработанному графику.
- Техническая группа. Инженеры «Индустрой-проекта» и подрядной строительной организации рассматривали все современные строительные технологии. Были выполнены аналитические

исследования, например – определение наиболее эффективного типа систем отопления (вывод – для выбранного типа застройки это квартирные котлы), определение удельного веса различных элементов здания в структуре его стоимости (вывод – наибольший ценовой вес имеют ЖБИ, в результате было отменено решение строить свой кирпичный завод и принято решение о покупке завода ЖБИ), анализ эффективности конструкций ограждающих стен (не дал значимого результата). Были внимательно изучены полученные шпионским способом рабочие проекты конкурирующих компаний, в результате сметная стоимость строительства в Южном Городе оказалась ниже конкурентов при более сложном архитектурном решении и без потерь потребительских качеств.

Состав этой междисциплинарной команды носит явно выраженный коммерческий характер. Такая группа может решать только задачу выработки и эффективной реализации бизнес-плана. Никаких научно-градостроительных или стратегических расселенческих задач перед ней не стояло. Только задачи экономного, качественного и быстрого строительства и продажи. Но было и новое для самарского девелопмента – проект изначально был долговременный. После продажи наступал этап эксплуатации, компания оставляла функцию управления недвижимостью и ЖКХ за собой. Поэтому внимание к инженерной и социальной инфраструктуре было в этом проекте для Самары беспрецедентным. Пожалуй, это был первый в истории район массовой застройки со сразу исправно работающей, ещё до въезда первых жильцов, ливневой канализацией. В Южном городе никогда не было проблем со школой, детскими садами, поликлиникой или магазинами. Все объекты вводились планомерно, с необходимыми мощностями и без задержек. Не отставало от строительства благоустройство, всегда хватало парковочных мест.

Период предпроектной проработки был в основном закончен к началу 2013 года. По ряду направлений работа еще продолжалась, и, насколько известно, продолжается до сих пор. Но по первой пусковой очереди все основные параметры проекта стали ясны после полугода предварительных работ. Разработка ППТ велась параллельно и согласованно с архитектурным решением. Была определена система красных линий, улично-дорожная сеть, функциональное зонирование, была разработана схема прохождения инженерных систем и организации рельефа.

В самом начале работ руководством была сформулирована общая концепция застройки. Это высказывание на языке продавцов, коммерсантов, способное своей циничностью шокировать архитектора. Это должно быть жильё эконома класса, никогда не надо забывать, что это эконом класс. Но это должно быть на один шаг лучше, чем то, что предлагает «Кошелев проект». На один, не на два и не на три. Нужно сохранить экономическую эффективность модели, но предусмотреть конкурентное преимущество. В чём оно будет? Возможно более качественное строительство, возможно благоустройство более высокого уровня. Все эти варианты рассматривались и обсчитывались.

В результате, после долгих консультаций и исследований, остановились на выборе другого варианта планировочного решения жилых групп. Благоустройство и качество домов и квартир решено было оставить примерно на уровне «Крутых ключей». Конкурентным преимуществом стал другой подход к пространству – формирование кварталов с чётким выделением частных дворов и публичных улиц. Прорабатывались небольшие закрытые кварталы без доступа машин, потом – кварталы покрупнее. При выборе решения учитывались трассы инженерных сетей, вертикальная планировка, господствующие ветра, ну и, конечно, экономика – эффективность использования земельных участков. В окончательном варианте, который был реализован, решение компромиссное. Риэлторы потребовали не менее 70% однокомнатных квартир, это вызвало применение большого количества меридиональных секций, позволяющих инсолировать квартиры, собранные вдоль длинного коридора. Часть разработанных нами угловых секций была признана экономически неэффективной, получалась высокая себестоимость квадратного метра. Поэтому от замкнутых кварталов пришлось отказаться.

Получившееся решение напоминает укрупненные кварталы 1930-50-х годов (рис. 5). В 1960-х уже совсем не применялись угловые секции и не формировались единые фасады основных улиц. Застройка первой очереди Южного города складывается из типовых 3-х и 5-ти этажных секций трёх типов с небольшими модификациями внутри каждого типа. Это широтная секция с двумя однокомнатными и двумя двухкомнатными квартирами на этаже (есть версия с двумя 3-комнатными вместо двухкомнатных), меридиональная с 9-ю однокомнатными и 1-й двухкомнатной квартирами на этаже, и угловая с тремя двухкомнатными



Рис. 5 Схема генплана первой очереди строительства Южного города, начало 2013 г.



Рис. 6. Фасады типовых пятиэтажных секций, 2013 г.



Рис. 7. Николаевский проспект – главная улица первой очереди (Яндекс-панорамы).



Рис. 8. Один из дворов.

квартирами на этаже. Выбор малоэтажного жилья был вызван экономическими соображениями – минимизацией затрат на первом этапе строительства.

По результатам опросов, проведенных маркетинговой службой «Древа», наиболее привлекательными с точки зрения покупателей оказались «сталинки» – и с точки зрения фасадов, и с точки зрения организации пространства дворов. Предпочтение было с большим отрывом. Как методологически проходило исследование сказать сложно, стали известны только его результаты. Так или иначе, укрупненный квартал из 1930-х, с явно артикулированными улицами и нечеткими границами дворов, как и стилизованная классика фасадов, которую ещё более стилизовали строители – всё это нашло своего покупателя. А нам не удалось найти потом негативных откликов ни в прессе, ни в соцсетях, а ведь найти их совсем нетрудно, о чём бы ни шла речь. Наверное, маркетологи знали своё дело. Проект оказался чрезвычайно коммерчески успешным.

Окончательное цветовое решение тоже дело рук маркетологов. На рис. 6 можно увидеть, каким его видели архитекторы. Логика прочтения формы при реализации была полностью утеряна.

Через год проект первой очереди был завершен. Всего были разработаны 141 жилая секция и план благоустройства прилегающих дворов и улиц. Рабочее проектирование велось генеральным проектировщиком «Индустройпроект» и субподрядчиками – Куйбышевпромстройпроект, ВТС-проект и компанией ОККО.

Проектирование началось в июне 2012 года, а уже к концу 2013 года первая очередь Южного города была построена и началось её заселение. По завершению проекта первой очереди институт Индустройпроект был ликвидирован. Про проектирование и строительство следующих очередей мы уже ничего рассказать не можем.

Следующие очереди Южного города – многоэтажные. Во второй очереди допущены значительные отклонения от разработанного Ю.М. Корякиным и компанией «Стройсила» ППТ. Торговая улица с большим количеством коммерческих помещений под аренду заменена на прогулочную площадь, замощенную плиткой. Говорят, что по результатам опроса жильцов. Это вполне возможно, так как отклонений от общепризнанных ценностей урбанизма в этом проекте достаточно, и они действительно вызваны предпочтениями жителей.

С точки зрения урбанистики безусловно представляет научный интерес детальное изучение этого градостроительного феномена, тем более что строительная практика последнего времени предоставила достаточно материала для сравнительного анализа. Аналогов «Южного Города» предостаточно даже в пределах городского округа Самары. Это и Кошелев проект, и Эко-Град Волгарь, и «Новая Самара». Это своего рода розеттский камень для урбанистики. Четыре примера схожего по сути явления, воплотившегося в абсолютно разных формах. Нам еще предстоит выяснить социальную структуру покупателей такой недвижимости и их происхождение – выходцы ли это из города или это сельчане, и в какой пропорции, являются ли эти новые градостроительные образования проявлением роста самарской агломерации или, наоборот, признаком упадка Самары как метрополии? Станут ли эти выселки специфической благополучной русской субурбией или превратятся в гетто?

Уже сейчас известно, что появление Южного города, расположенного за пределами городского округа, привело к сокращению населения Самары. Как сложится дальнейшее судьба этих новостроек – ждет их судьба Pruitt-Igoe или, наоборот, они будут обживаться и превращаться в подобие уютных «Черёмушек», ожидая в далёком будущем своей реновации?

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Орлова Н.А., Орлов Д.Н. Особенности проектирования и строительства социального жилья в современной ситуации самарского рынка недвижимости // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре: материалы 71-й Всероссийской научно-технической конференции / Самара, 2014 г. С. 526-528
2. Орлов Д.Н., Орлова Н.А. Особенности проектирования новых селитебных территорий в составе агломерации // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре: материалы 70-й Всероссийской научно-технической конференции / СГАСУ. Самара, 2013 г. С. 406-407
3. Синельник А.К. История градостроительства и заселения Самарского края / Монография – Самара: Издательский дом «Агни», 2003. – 228 с.
4. Райт Ф.Л. Исчезающий город / Пер. с англ. М.: Strelka Press, 2016. – 180 с.
5. Флорида Р. Кто твой город? Креативная экономика и выбор места жительства / Пер. сангл. - М.: Strelka Press, 2014. – 368 с.
6. Колхас Рем Мусорное пространство. – М.: ООО «Арт Гид», 2015. – 84 с.

7. Сторпер М. Ключи от города: Как устроено развитие? / Пер. с англ. – М.: М.: Strelka Press, 2018. – 368 с

REFERENCES

1. Orlova N.A., Orlov D.N. Features of the design and construction of social housing in the current situation of the Samara real estate market // Traditions and innovations in construction and architecture: materials of the 71st All-Russian Scientific and Technical Conference. Samara, 2014 S. 526-528
2. Orlov D.N., Orlova N.A. Design features of new residential areas as part of the agglomeration // Traditions and innovations in construction and architecture: materials of the 70th All-Russian Scientific and Technical Conference. Samara, 2013 pp. 406-407
3. Sinelnik A.K. The History of Urban Planning and Settlement of the Samara Territory / Monograph - Samara: Agni Publishing House, 203. - 228 p.
4. Wright F.L. Disappearing city / Transl. from English M. : Strelka Press, 2016. -- 180 s.
5. Florida R. Who is your city? Creative economy and choice of place of residence / Transl. Sangl. - M. : Strelka Press, 2014. -- 368 p.
6. Koolhaas Rem Trash space. - M.: LLC «Art Guide», 2015. - 84 p.
7. Storper M. Keys to the city: How is the development? / Per. with eng. - M. : M. : Strelka Press, 2018. -- 368 p.

4

59–69

ГОРОД В ДВИЖЕНИИ
CITY IN MOTION

Филиппов Василий Дмитриевич

Самарский государственный технический университет

Filippov Vasily

Samara State Technical University

ГОРОД И ДОРОГА. МЫСЛИ О ПРОСПЕКТЕ КАРЛА МАРКСА В САМАРЕ CITY AND ROAD. THOUGHTS ON KARL MARX AVENUE IN SAMARA

Описана функция дорожной сети города как одного из условий его формирования и существования, а также особенности её строительства в Советском Союзе при движении к светлому будущему. Приведён пример проспекта Карла Маркса в Самаре, уже более 90 лет присутствующего в планах развития города, но, несмотря на выделение земель под строительство, до сих пор не построенного. Обсуждаются последствия незавершённого строительства для дорожного движения и для городской среды окружающих жилых районов, а также его состояние на сегодняшний день и возможные последствия его успешного завершения в будущем. Описана разница в приоритетах для дорожного и жилищного строительства в современных российских городах как причина хронического ухудшения транспортной ситуации, а также постоянного невыполнения планов по городскому дорожному строительству.

The function of the city's road network as one of the conditions for its formation and existence, as well as the features of its construction in the Soviet Union when moving towards a brighter future, is described. Samara's Karl Marx Avenue, which has been present in the plans for the city development for more than 90 years, is exemplified. But it has not yet been built, despite the allocation of the land for construction. The consequences of construction in progress for traffic and the urban environment of the surrounding residential areas are discussed. The article also dwells upon its current state and potential consequences of its successful completion in the future. The difference in priorities for road and housing construction in modern Russian cities is described as the reason for the chronic deterioration of the transport situation, as well as the constant failure to fulfill plans for urban road construction.

Ключевые слова: город и дорога, строительство жилья, дорожное строительство, планирование.

Keywords: city and road, housing, road construction, planning.

Любой город когда-то начинался с дороги. Он мог возникнуть как место осуществления власти, затем, и в дополнение к этому, как место для осуществления торговли (в России – посады и слободы, в Европе – рыночные города (market town в Англии или minderstadt в Германии)). И обе предпосылки возникновения городов нуждались в дорогах. Первая – для сбора податей с уже покорённых властью территорий и дальнейшего расширения таких территорий. Вторая же без дорог была и вовсе немыслима, потому что торговые города без торговых путей возникнуть просто не могли [1]. Город-завод, возникший на Западе как итог промышленной революции, а в СССР как результат индустриализации, в Советском Союзе можно назвать способом реализации первой предпосылки – индустриального обеспечения победы власти в грядущей мировой революции, в случае Запада – второй, как способ, путём снижения издержек за счёт концентрации, достичь победы в конкуренции и, следовательно, преуспеть в торговле. Такие промышленные города также были невозможны без транспортных путей для подвоза сырья и вывоза их готовой продукции.

В уже возникших городах сразу же появилась необходимость воспроизводства условий их появления – власти и торговли. Поэтому, как средства такого воспроизводства, в сам город, из породивших учреждений церкви (монастырей), мигрировали места осуществления образования и здравоохранения, для доступа к которым, как и раньше, но уже внутри города, оказались нужны дороги. Точно так же они понадобились средствам воспроизводства, зародившимся уже в самом городе, местам для отдыха – паркам, спортивным сооружениям и учреждениям культуры. Сперва дороги внутри города были пешеходными, затем стали конными, а, начиная с начала XX в., постепенно превратились в автомобильные. По этой причине во всех городах росли ширина и протяжённость дорог.

В советское время перед градостроителями поставили «задачу наилучшей планировки города, выпрямления улиц, а также архитектурного оформления города, в целях придания ему должной красоты» (Л.М. Каганович, доклад «О Московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР» на пленуме ЦК ВКП(б), июнь 1931 г.) [2]. Это было сказано, прежде всего, про

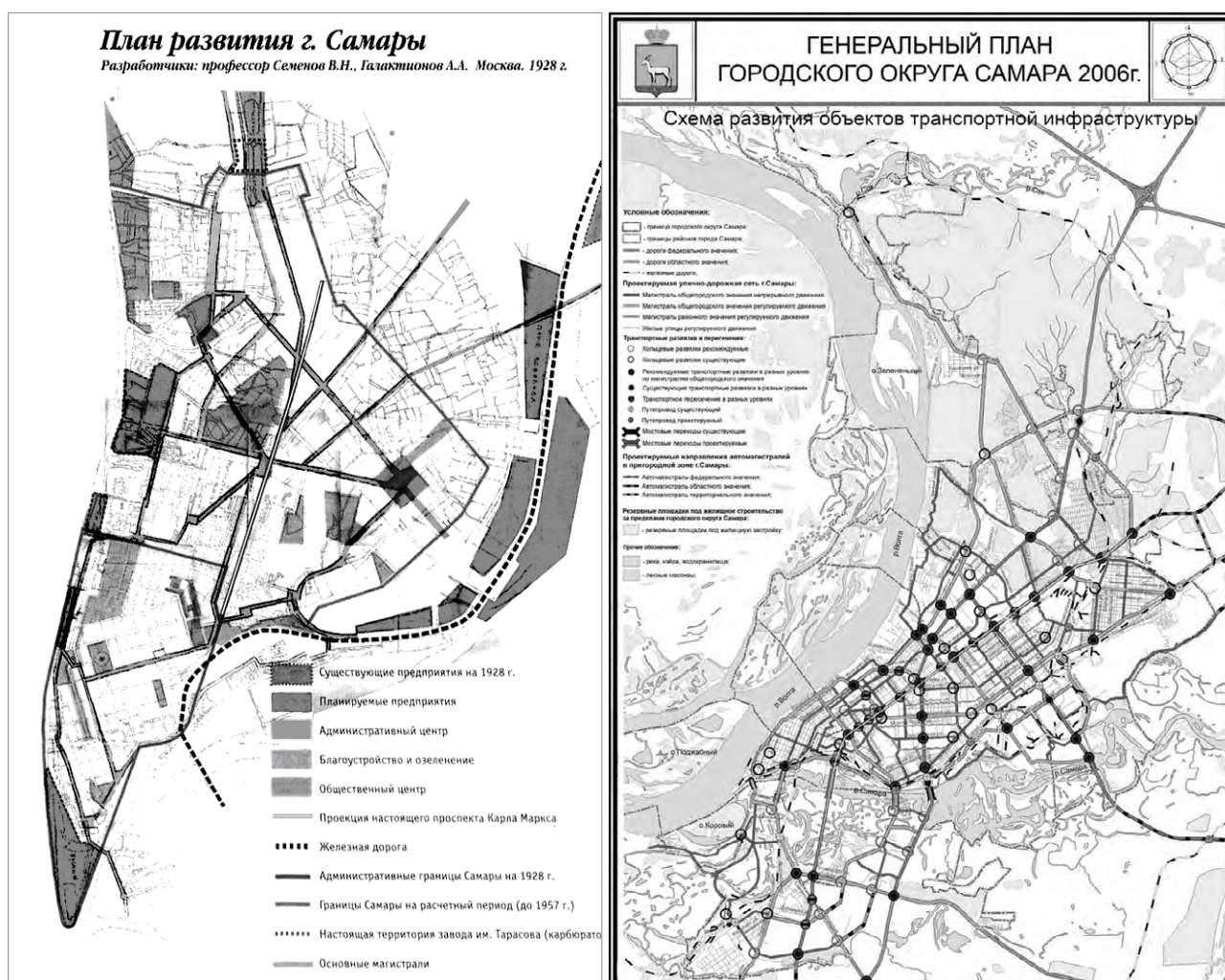


Рис. 1. Проспект Карла Маркса (ул. Сызранская) и Самаре на генеральных планах 1928 [7] и 2006 [8] гг.

Москву, но немедленно стало целью и для других городов. Можно заметить, что про улицы сказано лишь в части их выпрямления. После решения этой задачи городские проспекты должны были в праздники обеспечивать организованные и надлежащим образом оформленные шествия трудящихся, а по будням – подвоз этих трудящихся общественным транспортом к рабочему месту и отвоз их тем же транспортом в жилые районы. При уровне автомобилизации в 1938 г. – 6 на 1000, а в 1991 г. – 60 легковых автомобилей на 1000 жителей, большего не требовалось. Дорожная сеть советских городов строилась на перспективу построения коммунизма из расчёта 180 машин на 1000 горожан [3]. По состоянию на начало 2017 г., уровень автомобилизации по России составлял 288 на 1000, а в Самаре – 334 автомобиля на 1000 жителей [4]. К середине 2018 г. личных автомобилей в среднем по России из расчёта на 1000 человек стало 297 [5].

Проспект Карла Маркса в Самаре

В мире есть три основных традиции выделения городской территории для строительства дорог – североамериканско-австралийская, европейская и азиатская. Согласно первой дорожная сеть обычно занимает 30-35%, второй – 20-25%, и третьей – 10-12% пространства города. Эти традиции сложились исторически, как результат обеспеченности городов территориальными ресурсами в различных странах – в Северной Америке таких ресурсов больше, чем в Европе, в Европе больше, чем в Сингапуре. Типичные города первой традиции – Хьюстон, Сидней и Торонто, второй – Париж, Лондон и Мюнхен, третьей – Токио, Сингапур и Гонконг. В Москве по состоянию на 2010 г. дорожная сеть занимала 8,7% территории города [6]. То есть столица России, имеющей лучшие в мире ресурсы территорий, оказалась обеспечена автомобильными дорогами хуже Сингапура, практически не имеющего территорий для



Рис. 2. Проспект Карла Маркса в Самаре (Яндекс-Панорамы и Google Maps, 2015-2018 гг.).

своего развития. Это закономерный итог десятилетий движения к светлому будущему по пути обществения всего, включая транспорт. Пример того, когда территориальные ресурсы есть и даже постоянно заносятся в Генеральный план города, а городской дороги до сих пор не существует, есть в Самаре.

В 2018 г. уже можно было бы отметить 90-летний юбилей первого появления в генплане проспекта Карла Маркса (тогда улицы Сызранская – В.Н. Семенов и А.А. Галактионов, проект «Большая Самара»), который следовало проложить через весь город (рис. 1). Во многих местах, хотя проспектом такое назвать трудно (это скорее проезд), дорога была проложена и вскоре, из-за отсутствия по ней сквозного движения и необходимого для этого её обустройства, эти места начали приходить в упадок, в котором находятся на сегодняшний день. Места вокруг, которые были запланированы под автомагистраль, сегодня, благодаря успешно проведенной приватизации, являются или объектами частной собственности в виде гаражей и автостоянок, или (где приватизировать не было возможности или смысла) представляют собой обыкновенный и ничем не обустроенный пустырь, вдоль которого были построены и сегодня продолжают строиться многоэтажные жилые дома (рис. 2).

Местами проспект Карла Маркса представляет собой аналог «тропы Хо Ши Мина» (рис. 3), но неизменными на всём его протяжении являются

элементы «благоустройства»: ржавые гаражи, законные и незаконные автостоянки, окружённые такими же ржавыми заборами, сараи и иногда даже стихийные свалки (рис. 4). Это последствия постоянного не выделения средств на дорожное строительство.

«Транспортные проблемы г.о. Самара, зафиксированные в двух стратегических документах генерального планирования (генеральный план от 1978 г. и 1994 г.), так и не нашли своих решений, несмотря на экстенсивное территориальное развитие города. Площадь города в границах городской черты увеличилась за 30 лет в 1,5 раза, а улично-дорожной сети всего на 7,5 %. Недалёк тот день, когда горожане и профессиональное сообщество будут отмечать 100-летие концепции скоростной магистрали непрерывного движения (проспект Карла Маркса – магистраль «Центральная»), заложенной в генеральном плане 1928 г. (разработан профессором В.Н. Семеновым и А.А. Галактионовым). Это пример игнорирования общесистемных интересов территории и города, когда застройка пустырей, а не «главной улицы» города, присвоение почтовых адресов на проспекте Карла Маркса с видом на гаражные зоны, привели к ситуации отсутствия главной «артерии» при наличии места для неё». [9]

К этому нужно добавить, что, кроме проблем с передвижением по городу в час пик (в Самаре пробки 8 баллов по Яндекс-практически ежедневно, а с ухудшением погоды – регулярно несколько



Рис. 3. Проспект Карла Маркса в Самаре в районах пересечений с ул. Санфириковой, ул. Малокаменной и в районе жилого дома № 95 (Яндекс-Панорамы и Google Maps, 2015-2018 гг.).



Рис. 4. . Проспект Карла Маркса в Самаре: «благоустройство» (Google Maps) и движение, где оно есть (63.ru).

раз в месяц случается 10 баллов), это не строительство городской магистрали вызывает и другие проблемы. Городская среда, примыкающая к такой не построенной главной дороге (это дворовые проезды, пешеходные дорожки, дворовые территории) по этой причине не благоустраивается и обитатели таких районов, хоть в уже и не новых, но весьма достойных и по качеству, и по техническому состоянию домах, фактически живут на нарушенной [10], затем заброшенной, оттого хронически деградирующей территории. Это наглядный пример так называемой безобразной жилой среды [11], в которой никому жить не следует, но некоторым, не самым бедным горожанам, жить приходится.

В дополнение следует сказать, что согласно плану, с 2005 по 2009 гг. строили продолжение проспекта за городом, магистраль Центральную (это имя впервые появилось в плане «Большой

Куйбышев» 1937 г. [7] как название не построенного проспекта с нынешним именем Карла Маркса) для соединения с Обводной дорогой. Но из-за отсутствия средств, из 14 км построили 11 км двухполосной автодороги [12] с железнодорожными мостами, которая от Обводной дороги на данный момент приводит в дачные участки (рис. 5).

Начиная с 2012 г., вновь начали проектирование и подготовку к строительству магистрали, которое планируется с 2020 г. и отношения к городу она пока иметь не будет (рис. 6).

В заключение надо сказать, что при планировании проспекта Карла Маркса и строительстве прилегающих микрорайонов, судя по всему, предусматривалось передвижение жителей общественным транспортом, и поэтому необходимого числа парковочных мест здесь нет. Сегодня, когда Самара устойчиво удерживает одно из первых мест по



Рис. 5. Окончание (или начало) магистрали «Центральная» в Волжском районе [13].



Рис. 6. Примерный план достраивания магистрали «Центральная» (Google Earth).

автомобилизации в России, так и не построенный проспект в местах его высотной застройки стал огромной автостоянкой (рис. 7) и нетрудно догадаться, где окажутся эти автомобили, если магистраль

непрерывного движения всё же будет построена. В связи с этим, представляется разумным учесть сложившееся развитие города и отказаться от строительства проспекта как магистрали непрерывного



Рис. 7. Проспект Карла Маркса в роли парковки длиной 800 м. (Google Earth).

движения, проложив на запланированной территории обычную магистральную улицу со светофорным регулированием, разместив на освободившихся краях общедоступные парковочные зоны, как это делается в больших американских городах.

Дорожное и жилищное строительство в городе

Нельзя сказать, что подобная ситуация везде. Например, в Москве картина совсем иная – благодаря унаследованной от советского времени предельной концентрации ресурсов (к которой в не советское время добавилась та же концентрация капитала) в столице страны, у этого города есть возможность развивать свою дорожную сеть. Начиная с 2011 по 2018 г. в Москве было построено свыше 670 км новых дорог [14]. Однако, примеры подобных городов в России можно пересчитать по пальцам. Всем прочим большим городам остаётся уповать на дотации из центрального распределителя, который тоже был бережно сохранён как полезное советское наследие. Получение дотаций обычно происходит в связи с неким исключительным событием, например, с проведением чемпионата мира по футболу. На строительство новых дорог средств при этом не находится, в лучшем случае происходит ограниченная реконструкция ряда магистралей и во всех случаях – приведение в порядок существующей дорожной сети. Именно так произошло в Самаре, и лишь благодаря этому проезжая часть её давно существующих дорог стала по-настоящему проезжей.

Однако, проблема не только в отсутствии выделения средств и возможности развивать дорожную сеть города. Проблема ещё и в строительстве. Строительстве совсем не дорожном, а жилищном: *«Застройщик, допущенный на местный рынок, может строить везде, где найдет или расчистит место для котлована. Наличие дорог и прочего транспортного ресурса, сообразного вновь возникающей функциональной нагрузке, считалось не принципиальным: если «таможня дает добро», то строй свой дом хоть поперек дороги. Озабоченным горожанам настоятельно рекомендовалось принимать этот порядок как должное. ... Застройщик мог поставить 30-этажную башню на месте снесенной пятиэтажки, предусмотрев в подземном паркинге всего-то 70 автомест на 100 квартир. Никаких особых улучшений в окружающей транспортной инфраструктуре, как правило, не производилось вовсе. Недвижимость во всех случаях успешно продавалась; штук 150-200 автомобилей сверх подземных счастливицев притыкались во*

дворе и в междомовых проездах; окрестные улицы немедленно становились точками концентрации хронических заторов». [15]

Это описание совсем недавней практики строительства жилья в Москве. В Самаре, при несопоставимом уровне развития дорожной сети, уровне выделяемых средств на её содержание и расширение, и превосходстве над столицей по числу легковых автомобилей на 1000 жителей (на начало 2017 г. – 334 против 307-ми), такая практика, также в превосходящих столичные мерки масштабах, успешно существует сегодня. В феврале 2017 г. власти Самары утвердили норматив, по которому в каждом строящемся жилом доме на каждую квартиру должно быть предусмотрено не менее одного парковочного места в подземном паркинге или на придомовой территории [14]. Этот норматив (1/1), по московскому опыту (цитата выше), нельзя назвать вполне приемлемым, но он всё-таки выше считающегося неприемлемым для Москвы соотношения 7/10. Тем не менее, летом 2018 г. ряд застройщиков получили от мэрии разрешение на отклонение и от таких весьма либеральных норм жилищного строительства. На пересечении ул. Советской Армии и Дыбенко будет построен многоэтажный жилой дом с соотношением 4/10, на 18 км Московского шоссе – многоэтажный дом с соотношением 3,5/10. Три многоэтажных дома на участках: в границах ул. Физкультурной, Победы, Кузнечного проезда и Псковской; в границах улиц Гагарина, Победы и Первого Безымянного переулка; в границах ул. Красноармейской, Ленинской, Рабочей, Братьев Коростелевых – все эти дома было разрешено строить исходя из соотношения 3/10. Наконец, на пересечении Московского шоссе и ул. Димитрова было разрешено строить жилой дом «высотой до 80 м», в котором предусмотрено 15 парковочных мест на 100 квартир [16].

Несложно предположить, каким образом будет решаться проблема парковки во вновь построенных по таким нормативам жилых домах. В зависимости от существования вблизи домов свободного, но не предоставленного застройщику места (например, из-за наличия в этом месте инженерных сетей), возможны два варианта. В случае, когда такое место есть, оно, в нарушение всех норм, будет использовано под гаражи и автостоянки – примерно таким образом, как оказался «благоустроен» описанный выше проспект Карла Маркса. В случае, когда такого места нет (а это наверняка произойдёт в исторической части города), «лишние» автомобили будут припаркованы на проезжей части



Рис. 8. Рим, Аппиева дорога (IV в. до н.э.) [17] и Самара, ул. Революционная (XXI в. н.э.) (Яндекс-Панорамы).

близлежащих городских дорог, ограничивая их пропускную способность, или же «машины будут стоять на песочницах, газонах и детских площадках» [16]. Опыт применения второго варианта для решения проблем с парковкой в многоэтажных жилых комплексах Самары также уже достаточно хорошо известен.

Современный большой город, присоединив окружающие территории и, по существу став агломерацией, сконцентрировал в себе в разных сочетаниях все свои причины и следствия, в значительной степени уже может быть самодостаточным, и нуждается в дорогах, прежде всего, для своего внутреннего существования и развития. Казалось бы, это не подлежит сомнению, но история развития российских городов показывает, что выводов в наших условиях из этого (за очень редкими исключениями) не делается, практика застройки даёт примеры противоположного свойства, вплоть до применения в городском дорожном строительстве нормативов Древнего Рима (рис. 8).

В СССР, согласно приведённому выше руководящему указанию, градостроители были заменены архитекторами, которые в первую очередь стали выполнять понятное им «архитектурное оформление города». Безусловно, архитекторы старались быть в курсе современных достижений градостроительства, но реализовать им эти достижения удавалось лишь на периферии основного городского строительства – например, при строительстве рабочих посёлков [18]. Но и в этом редком случае дорожному строительству значения не придавалось совсем, по причине практически полного отсутствия у населения личных автомобилей. Лишь после ухода теоретиков «оформления города» ситуация изменилась, оформление отошло на второй план, но личный транспорт у горожан так и не появился. Поэтому советское

градостроительство (которое уже в общем-то соответствовало этому названию), имея в виду близкую перспективу победы коммунизма или полного обобществления всего, занималось планированием городских дорог, прежде всего, для общественного транспорта. Результатом ухода теоретиков обобществления, а с ними и целостного городского планирования советского образца [19], стало то, что о дорогах в городе вовсе забыли. Вспомогательную роль играют и сами архитекторы, а главный в российском городе теперь застройщик, который сегодня строит не город, а дома в городе. Дома чем выше, и чем в них больше квартир, тем лучше – это снижение издержек на землю и инженерную инфраструктуру, и отсюда увеличение прибыли.

Как и во всём мире, у нас существует разделение труда – застройщик строит дома, а город строит дороги. Но у нас так сложилось, что у застройщика деньги есть, а у городских властей денег на строительство дорог, за редкими исключениями, нет. Поэтому новые дома в российских городах строятся постоянно (и городские власти об этих успехах застройщика даже обязаны отчитываться), а новые дороги в большинстве случаев – лишь по праздникам и только на дотации из центрального распределителя. В этом заключена причина хронически углубляющихся транспортных проблем многих российских городов. Возможность строить вначале дома или их массивы, а (по факту) лишь потом дороги является исключительно российским изобретением, благоприятным для застройщика, с возможностью неограниченного извлечения им прибыли. Архитектору дороги тоже неинтересны: дому, исходя из творческих соображений, можно придать форму, ведь именно создание формы является основой архитектурной профессии, и форма также является признаком профессиональных

достижений. Дороге каким-то особенным образом форму придать невозможно: она либо прямая, либо изогнутая – но всегда плоская и на уровне земли, лишь многоуровневые развязки могут иметь какую-то форму, но и она жёстко функционально обусловлена, потому объектом для архитектурного творчества являться не может.

Планирование городского дорожного строительства и его реализация в Самаре

В 2006 г. в Самаре была разработана Концепция пространственного развития города и примерный сценарий его развития на десять лет [20], после публичных слушаний, работы с замечаниями и согласования с Правительством России, в марте 2008 г. в виде Генерального плана они были утверждены Думой городского округа Самара [7]. Создание Генерального плана Самары происходило с использованием последних технологических достижений, например, впервые была применена единая цифровая картографическая основа (ЕЦКО) [21], тем не менее, на методических принципах советского градостроительного планирования. В очередной раз в план было включено и строительство одного из участков проспекта Карла Маркса. Однако, всё то, что было намечено в Генеральном плане, развитием города, происходившим в течение более 10 лет, во многом, если не во всём, было проигнорировано. Особенно это заметно в дорожном строительстве, где в очередной раз внимание было уделено лишь магистральным улицам, опять имея в виду их назначение для движения общественного транспорта:

«Из тринадцати планируемых мероприятий по реконструкции существующих магистральных улиц и строительству новых за десять лет полностью выполнено только одно – это реконструкция ул. Солнечной. Не построены такие важнейшие элементы улично-дорожной сети города, как Южная обводная дорога от Хлебной площади до Южного моста и часть проспекта Маркса (магистральной Центральной) на участке от Ракитовского шоссе до пр. Кирова; не построен также фрагмент магистральной Центральной от Ракитовского шоссе до восточной городской черты. Не реализованы планы строительства улиц, соединяющих Московское шоссе и ул. Ново-Садовую. Это продолжения улиц Мичурина, Авроры, 22-го Партсъезда, Ново-вокзальной. Не выполнено также продолжение улицы Владимирской до ул. Промышленности и не реконструирован проспект Кирова с доведением его параметров до уровня магистральной общегородского значения» [21].

Нет никаких оснований ставить под сомнение профессионализм создателей Генерального плана Самары. В очередной раз в истории градостроительства произошло подобное тому, что когда-то, в конце XIX в., случилось со столь же проработанным с точки зрения потребностей города (но не потребностей горожан) планом Мюнхена: *«Город возрос над нами и приобрёл такое расширение, что все надо охватывать гораздо дальше и больше, чем это можно было себе представить» [22].* Как и в тот раз, причина в неадекватности исходных предпосылок городского планирования. В том случае, и в этом случае генплана советского образца: с одной стороны, было проигнорировано частная собственность на землю, с другой стороны, не было введено адекватных градостроительных ограничений в использовании этой частной собственности ради общего блага горожан. Примеры успешного городского планирования, учитывающего оба этих обстоятельства, существуют как в европейской практике, так и в градостроительстве США. Как некий предельный, но успешный случай, можно привести пример американского города Хьюстона с населением 2,4 миллиона (4-й по величине город США), где нет (и никогда не было) зонирования, где по сути нет генерального плана (до 2015 г. его не существовало формально), но всегда был, есть и выполняется план развития и реконструкции его городских дорог [23]. Часть принципов адекватного планирования, например, квартальная застройка, уже изложены и на русском языке [24]. Также не лишним в планах будет учесть совсем не идеальное, но уже сложившееся развитие города. Тем не менее, пока у нас не придёт реальное осознание, что город начинается с дороги, вряд ли в жизни российских городов что-то сможет измениться.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Иванов И.А. Дороги мира. История и современность. М.: Инфра-Инженерия, 2017 г., 310 с.
2. Медведев Р.А. Ближний круг Сталина. Соратники вождя - Москва: Яуза Эксмо, 2005. – 349 с
3. Блинкин М.Я. Автомобили в городе: особенности национального пути // Архитектурный вестник. 2010. №2 (113). С. 42-45
4. Тимерханов Азат “Рейтинг российских городов-миллионников по обеспеченности автомобилями” // Пресс-релиз Автостат. URL: <https://www.autostat.ru/press-releases/29680/>
5. Лобода Виктория “На 1000 россиян приходится 297

- легковых автомобилей" // Новости Автостат. URL: <https://www.autostat.ru/news/35771/>
6. Блинкин М.Я. Автомобили в городе: особенности национального пути // Архитектурный вестник. 2010. №4 (115). С. 60-63
 7. Синельник А.К., Самогоров В.А. Архитектура и градостроительство Самары 1920-х - начала 1940-х гг. – Самара, 2010
 8. Генеральный план городского округа Самара. Т. 1 «Положения о территориальном планировании, карты и схемы». Самара, 2008.
 9. Головин А.Г., Лёушкина Т.А. «Ишемия и атеросклероз сосудов» города и концепция опережающего приоритетного развития транспортного каркаса Самары // А.С.С. - Проект Волга. 2013. № 32-33. С. 69-73.
 10. Володина Н.Н. Контактная территория как объект исследования и проектирования. Классификация нарушенных земель контактных территорий крупнейшей агломерации, их инвентаризация // Вестник СГА-СУ. 2010. С. 39-45
 11. Малахов С.А. Безобразная жилая среда: фатум или насущная проектная цель? // Innovative project. 2017. T.2, No1. С. 122-124. DOI: 10.17673/IP.2017.2.01.12
 12. Портнов Георгий «В Самаре спланируют территорию под строительство дороги на проспекте Карла Маркса и реконструкцию автомагистрали «Центральная» // Коммерсантъ, 30.01.2019, URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3867877>
 13. Карягин Александр «За 8 минут весь проспект Карла Маркса г. Самара». URL: <https://www.youtube.com/watch?v=OFvETp98Uso>
 14. Собянин С.С. «Москва - 2018. Новые дороги». 22.03.2018 г. URL: <https://www.sobyanin.ru/moskva-2018-novye-dorogi>
 15. Блинкин М.Я. Город, удобный для жизни // Forbes, 04.03.2011 <http://www.forbes.ru/ekonomika-column/vlast/64312-gorod-udobnyi-dlya-zhizni>
 16. Вавина Елена «Парковку поделили на семь квартир» // Коммерсантъ (Самара) №116 от 05.07.2018, URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3676852>
 17. Аппиева дорога. Часть 11. Конец пути. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=pSfKrn2S2SQ>
 18. Филиппов В.Д. Братья Веснины и «Коломенград» как прототип массовой жилой застройки // Innovative Project. 2016. T.1. №1. С. 34-41. DOI: 10.17673/ip.2016.1.01.6.
 19. Ахмедова Е.А. Современный генеральный план города и возможности его реализации в условиях рынка // Промышленное и гражданское строительство. 2010. № 8. С. 6-10.
 20. Ребайн Т.Я., Корякин Ю.М., Васильчикова С.Ф. Концепция пространственного развития города Самары. Департамент строительства и архитектуры Администрации г. Самары. Самара, 2006.
 21. Корякин Ю.М. Генеральный план Самары: проект и реальность // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Архитектура и градостроительство: сборник статей. – Самара, 2019, с. 656-665
 22. Steffan, Felix (2013) Theodor Fischers Stadtplanungen für München im Kontext der Städtebauplanung um 1900. Die Prinzregentenstraße. Ludwig-Maximilians-Universität München. Faculty of History and the Arts, DOI: 10.5282/ubm/epub.19145
 23. Houston Complete Streets and Transportation Plan. Executive Orders 1-15. November 1, 2013. URL: <https://www.houstontx.gov/execorders/1-15.html>
 24. Стандарт комплексного развития территорий. Книга 1. - Минстрой России, ДОМ.РФ, КБ Стрелка. Редакция от 15 марта 2019 г. URL: <https://xn--dlaqf.xn--plai/development/urban/printsipy-kompleksnogo-razvitiya-territoriy/>

REFERENCES

1. Ivanov I.A. The roads of the world. History and modernity. M.: Infra-Engineering, 2017, 310 p.
2. Medvedev R.A. The inner circle of Stalin. Companions of the Leader - Moscow: Yauza Eksmo, 2005. - 349 p.
3. Blinkin M.Ya. Cars in the city: features of the national path // Architectural Bulletin. 2010. No2 (113). S. 42-45
4. Timerkhanov Azat "Rating of Russian cities with population over a million people by car availability" // Press release Avtostat. URL: <https://www.autostat.ru/press-releases/29680/>
5. Loboda Victoria "There are 297 passenger cars per 1000 Russians" // News Avtostat. URL: <https://www.autostat.ru/news/35771/>
6. Blinkin M.Ya. Cars in the city: features of the national path // Architectural Bulletin. 2010. No4 (115). pp. 60-63
7. Sinelnik A.K., Samogorov V.A. Architecture and urban planning of Samara in the 1920s - early 1940s. - Samara, 2010
8. The general plan of the Samara city district. T. 1 «Provisions on spatial planning, maps and schemes.» Samara, 2008.
9. Golovin A.G., Lyoushkina T.A. «Ischemia and vascular atherosclerosis» of the city and the concept of advanced priority development of the transport framework of Samara // A.S. - The Volga project. 2013. No. 32-33. pp. 69-73.
10. Vologdina N.N. Contact territory as an object of research and design. Classification of disturbed lands of contact territories of the largest agglomeration, their inventory // Bulletin of SASU. Samara, 2010.pp. 39-45
11. Malakhov S.A. An ugly living environment: a fatum or an urgent project goal? // Innovative project. 2017. V.2, No1. pp. 122-124. DOI: 10.17673/IP.2017.2.01.12
12. Portnov Georgy "In Samara, they plan the territory for the construction of a road on Karl Marx Avenue and the reconstruction of the Central highway" // Kommersant, 01/30/2019, URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3867877>
13. Karyagin Alexander "In 8 minutes, the whole avenue of Karl Marx, Samara." URL: <https://www.youtube.com/watch?v=OFvETp98Uso>

14. Sobyenin S.S. "Moscow - 2018. New roads". 03/22/2018
URL: <https://www.sobyenin.ru/moskva-2018-novye-dorogi>
15. Blinkin M.Ya. A city convenient for life // Forbes, 03/04/2011 <http://www.forbes.ru/ekonomika-column/vlast/64312-gorod-udobnyi-dlya-zhizni>
16. Vavina Elena "The parking lot was divided into seven apartments" // Kommersant (Samara) No. 116 dated 07/05/2018, URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3676852>
17. Appian Way. Part 11. The end of the road. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=pSfKrn2S2SQ>
18. Filippov V.D. The Vesnin brothers and Kolomengrad as a prototype of mass residential development // Innovative Project. 2016. V.1. No. 1. pp. 34-41. DOI: 10.17673/ip.2016.1.01.6.
19. Akhmedova E.A. The modern master plan of the city and the possibility of its implementation in a market // Industrial and civil construction. 2010. No. 8. pp. 6-10.
20. Rebain T.Ya., Koryakin Yu.M., Vasilchikova S.F. The concept of spatial development of the city of Samara. Department of construction and architecture of the Administration of Samara. Samara, 2006.
21. Koryakin Yu.M. General plan of Samara: project and reality // Traditions and innovations in construction and architecture. Architecture and urban planning: a collection of articles. - Samara, 2019, pp. 656-665
22. Steffan, Felix (2013) Theodor Fischers Stadtplanungen für München im Kontext der Städtebauteorie um 1900. Die Prinzregentenstraße. Ludwig-Maximilians-Universität München. Faculty of History and the Arts, DOI: 10.5282/ubm/epub.19145
23. Houston Complete Streets and Transportation Plan. Executive Orders 1-15. November 1, 2013. URL: <https://www.houstontx.gov/execorders/1-15.html>
24. Standard for integrated development of territories. Book 1. - The Ministry of Construction of Russia, DOM.RF, KB Strelka. March 15, 2019 revision URL: <https://xn--d1aqf.xn--plai/development/urban/printsipy-kompleksnogo-razvitiya-territoriy/>

Для ссылок: Филиппов В.Д. Город и дорога. Мысли о проспекте Карла Маркса в Самаре // Innovative project. 2017. T.2, №4. С. 60-69. DOI: 10.17673/IP.2017.2.04.4

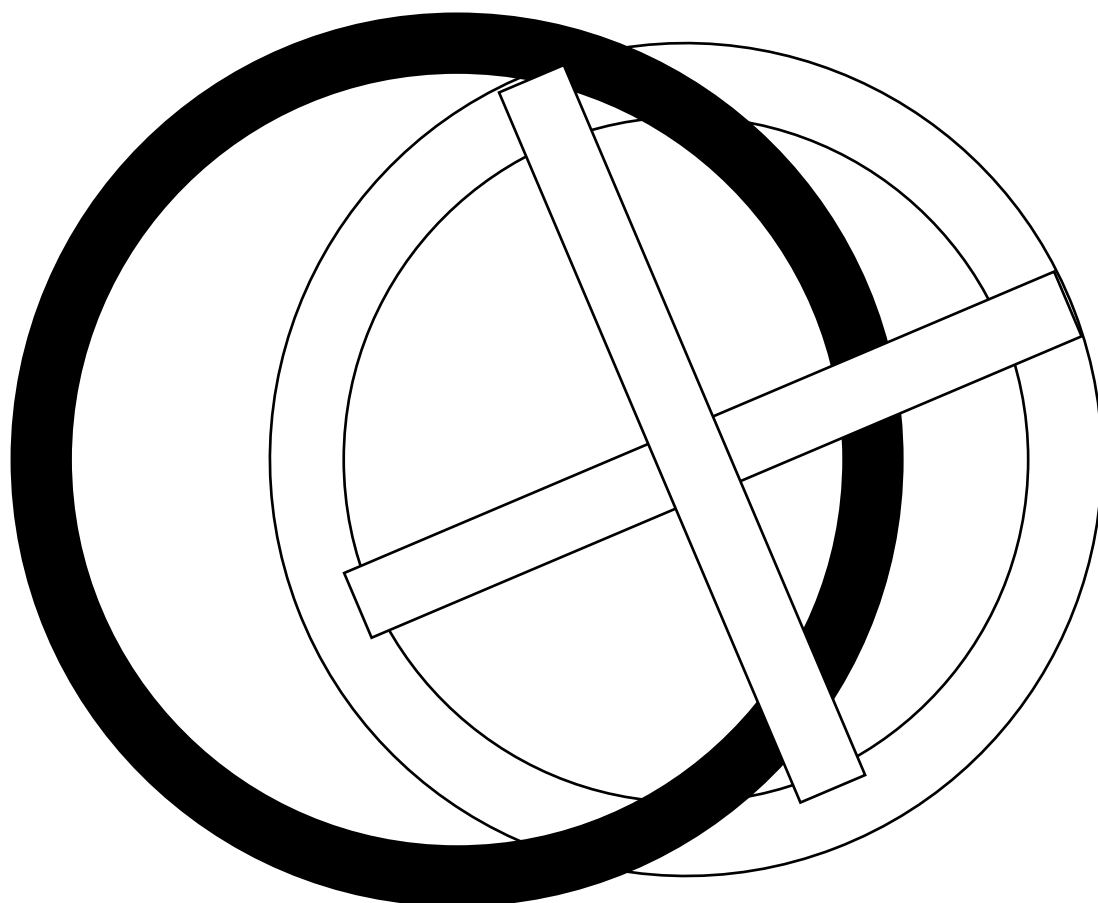
For references: Filippov V.D. City and road. Thoughts on Karl Marx Avenue in Samara // Innovative project. 2017. T.2, №4. pp. 60-69. DOI: 10.17673/IP.2017.2.04.4

5

71–76

ГОРОД ВНЕ ГОРОДА

CITY WITHOUT THE CITY



Раков Антон Петрович

Самарский государственный технический университет

Rakov Anton

Samara State Technical University

ОБЪЕКТИВНЫЕ ПРИЧИНЫ ОСВОЕНИЯ ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ СРЕД OBJECTIVE REASONS FOR THE DEVELOPMENT OF EXTREME HABITATS

Эволюция проектной культуры, совпадает с исторически обусловленной моделью освоения большого количества новых территорий и является своеобразной моделью, которая иллюстрирует эволюцию видов в живой природе. Стремление осваивать новые территории является генетически обусловленной необходимостью. Естественно, что человек на протяжении всей истории стремился освоить неосвоенное и познать непознанное. В наши дни экстремальная среда – это самое многообещающее направление архитектурной науки. Мы можем видеть, что задача изучения космического пространства дополняется задачей использования изучаемой среды.

The evolution of the project culture coincides with the historically determined model of development of a large number of new territories and is a kind of model that illustrates the evolution of species in nature. The desire to develop new territories is a genetically determined necessity. It is natural that men throughout history sought to master the undeveloped and to know the unknown. Nowadays, an extreme environment is the most promising area of architectural science. We can see that the task of studying outer space is complemented by the task of using the studied environment.

Ключевые слова: экстремальная архитектура, экстремальный дизайн, космос, концепция «полного мира», освоение экстремальных сред, освоение Луны и Марса.

Keywords: extreme architecture, extreme design, space, the concept of «full world», the development of extreme environments, the development of the Moon and Mars.

Эволюция проектной культуры, совпадает с исторически обусловленной моделью освоения всё большего количества новых территорий и является в этом смысле своеобразной моделью, символически иллюстрирующей эволюцию видов в живой природе. Стремление осваивать новые территории является генетически обусловленной необходимостью. Естественно, что человек на протяжении всей истории стремился освоить неосвоенное и познать непознанное.

Современная биология убедительно доказывает, что стремление к максимальному расселению закреплено у всех живых организмов на Земле. В соответствии с общеизвестной теорией Чарльза Дарвина все виды живых существ на Земле эволюционируют под действием двух факторов влияния: мутации и естественного отбора. Живой организм, стремящийся освоить дополнительное пространство, получал дополнительные возможности для выживания в ходе естественного отбора, так как только при условии максимального удаления от себе подобных обеспечивается выживание вида в целом (вероятность возникновения условий обитания, несовместимых с жизнью на большой территории сразу, небольшая).

Из современных исследований в области геологии, географии, археологии и антропологии известно, что на планете Земля на разных этапах развития

наступали и крайне тёплые, и крайне холодные периоды. Известно также и то, что человек, анатомически близкий к современному виду, смог пережить глобальное похолодание (ледниковый период). В определённом смысле выживание в условиях ледникового периода можно отнести к освоению экстремальных условий.

Однако всё чаще можно услышать тезисы о том, что естественное расширение ареала обитания для человека, если не остановилось, то, как минимум, замедлилось. Дело в том, что человеческая цивилизация во все времена развивалась в условиях, так называемого, «пустого мира», когда вокруг было много неизведанных территорий и ограниченность в ресурсах чаще всего имела искусственный, а не природный характер. Сравнительно недавно, американским экологом и экономистом Германом Дэйли была предложена концепция «полного мира», согласно которой мы живём в мире «заполненном до краёв», в котором всё освоено и дальнейшее расширение границ не представляется возможным. Альтернативным сценарием развития человеческой цивилизации может стать переход от освоения «полного мира» к освоению экстремальных сред и «пустого космоса».

Итак, причинами, обуславливающими расширение архитектурных и дизайнерских типологий в сферу экстремальных условий обитания,

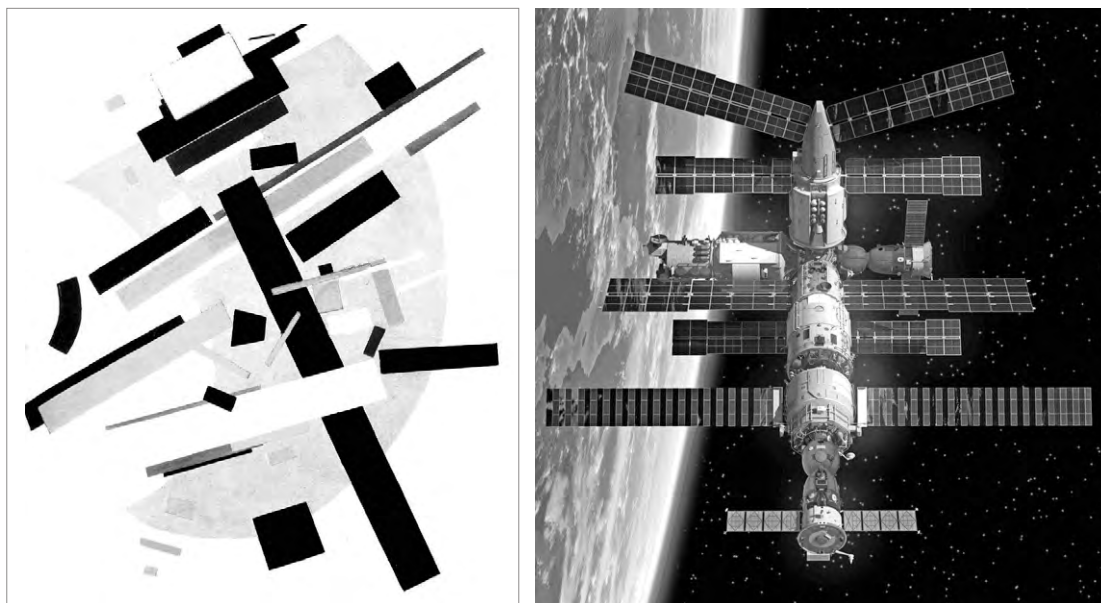


Рис. 1. Казимир Малевич «Супрематизм №8 (1916) и Международная космическая станция (начало 2000 гг.).

являются глобальные катаклизмы природного характера, прогнозы по поводу возможных экологических катастроф и уже свершившийся факт перенаселения планеты.

Примерно с середины XX века существуют развивающиеся типологии объектов, которые зарождаются в пограничных областях дизайна и архитектуры. Возникновение этих типологий тесно связано с освоением человеком новых условий обитания. В настоящее время происходит активное освоение Арктики и Антарктики. Сразу в нескольких местах на Земле планируется строительство подводных ресторанов и отелей. Развиваются проекты по космическому туризму. В современной прессе распространено мнение о том, что в ближайшей перспективе станет возможным промышленное освоение Луны с целью добычи полезных ресурсов. В России и за рубежом проводятся конференции по космическому праву. Ведутся исследовательские программы, нацеленные на колонизацию Луны и Марса.

Рассматривая архитектуру с позиции освоения ещё более необычных экстремальных пространств, мы понимаем, что говорим о сравнительно небольшом отрезке времени. С точки зрения новейшей истории, в экстремальных условиях, и тем более за пределы биосферы, человек начал проникать совсем недавно.

«Покорение человеком экстремальных условий обитания изобилует всемирно известными и значимыми достижениями. Первый город на воде – Венеция – был основан в IX веке, первые поселения появились ещё в V веке до н. э. Первая вёсельная подводная лодка была построена и испытана

в XVII веке (Великобритания, Лондон, 1620 год). Первая полярная дрейфующая станция «Северный полюс-1» появилась в XX веке (СССР, 1937 год, 6 июня). Первая морская нефтяная платформа появилась в XX веке (США, штат Луизиана, 1938 год). Первая временная станция в Антарктиде создана в XX веке (СССР, 1958 год, 14 декабря). Первый обитаемый объект в космосе – космический корабль «Восток-1» вышел на околоземную орбиту в XX веке (СССР, 1961 год, 12 апреля). Первый космический корабль (обитаемый) приземлился на Луне (море Спокойствия) в XX веке (США, 1969 год, 20 июля). Первый обитаемый объект, построенный в космосе, на орбите Земли, из отдельно доставленных частей, – это орбитальная станция «Мир», построенная в веке XX (СССР, 1986 год, 19 февраля). И это далеко не полный перечень практически осуществлённых и успешных попыток освоения экстремальных условий человеком».

Стоит отметить, что за пределами земного притяжения, а именно на поверхности других планет или спутников планет человек не строил вообще. Не исключено, что очень скоро мы станем свидетелями строительства первых сооружений на Луне или Марсе. «Гипотез по поводу первых сооружений немало. Интересно то, что идеи об освоении водной стихии, полярных территорий и космического пространства появлялись в мировой культуре вскоре после заметных научных открытий. Идеи об освоении экстремальных условий чаще всего выдвигались профессиональными фантазёрами – писателями, художниками и философами. Затем учёные, вдохновляясь произведениями своих современников, двигали

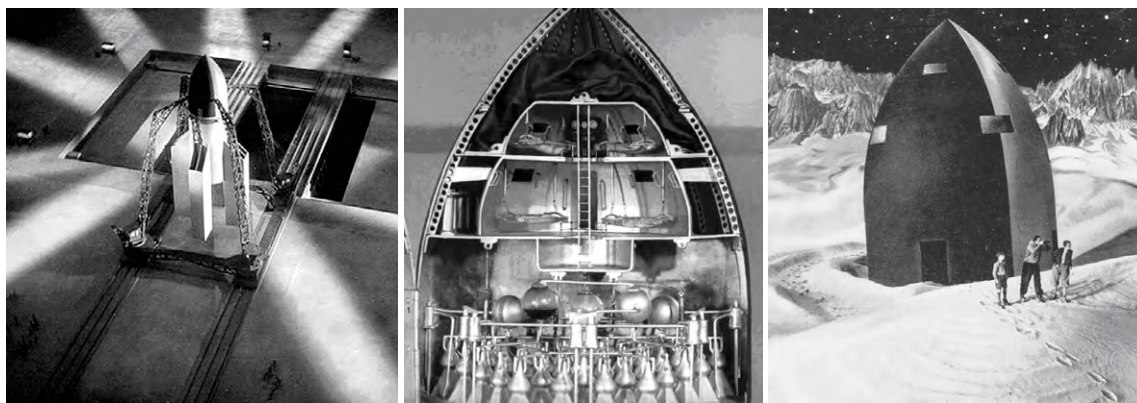


Рис. 2. Фриц Ланг «Женищина на Луне» (1929): ракета перед стартом, ракета в разрезе и ракета на Луне.

науку дальше, изобретая уже практический способ реализации художественного замысла. Идею тоннеля под Ла-Маншем предложил в 1802 году французский инженер Альбер Матье-Фавье, а реализована идея была только в 1994 году в виде объекта под названием «Евротоннель».

Самый яркий пример такого взаимодействия учёных и художников – это полёт на Луну. Сначала, продолжая работу, начатую Гиппархом и Птолемеем, Николай Коперник определил действительное положение, а точнее, траекторию небесных тел в пространстве. Потом писатели Сирано де Бержерак, Бернар Ле Бовье де Фонтенель и Жюль Верн в своих произведениях допустили возможность присутствия человека на поверхности другого, ближайшего к нашему, мира – на Луне. Далее Константин Эдуардович Циолковский и затем Герман Оберт развили идею практического осуществления полётов в космос и на Луну. Герберт Уэллс, продолжая фантазировать на тему «Первых людей на Луне», укрепляет интерес мировой культуры к космическому пространству. В итоге Сергей Королёв в СССР и Вернер фон Браун в США сделали мечту реальностью и создали технику, могущую долететь и доставить в целости и сохранности полезный груз на Луну и обратно. Нил Армстронг и Эдвин Олдрин – первые люди, ступившие на поверхность Луны и пробывшие там 21 час 36 минут. Сейчас в мировой культуре наблюдается заметный интерес к возможности создания постоянно действующей обитаемой базы на Луне и Марсе. Любопытно, что похожим образом возникали, развивались и воплощались, пожалуй, все идеи освоения новых всё более экстремальных пространств.

Идея свободно летящего сооружения имеет два основных направления развития. Первое направление – это сооружения для атмосферы (аэростаты, дирижабли и т.п.). Второй вариант трактовки свободного полёта – это полёт орбитальный, за пределами атмосферы. В числе первой можно назвать авангар-

дные искания Г. Крутикова, которые, являясь интерпретациями простого воздушного шара, остаются популярными и у современных архитекторов, художников и писателей-фантастов.

Примером второй трактовки летающего сооружения могут стать сооружения в невесомости – орбитальные космические станции (ОКС). Одним из первых о состоянии невесомости в момент падения задумался Галилео Галилей. После Галилея Исаак Ньютон впервые выдвинул предположение, что действие силы тяжести при некоторой скорости может быть уравновешено действием центробежной силы. Поразительно, но Ньютон ещё в XVII веке, по сути, предсказал возможность орбитального полёта и создания искусственного спутника Земли. В начале XX века появляются практические шаги по освоению космического пространства. Значительный вклад в дело освоения космоса внесли такие всемирно известные учёные, как Константин Циолковский и Герман Оберт, их научные достижения не могли не повлиять на авангард в искусстве того времени. Любопытно, что композиции Казимира Малевича буквально пропитаны мечтой о космосе, а современные фотографии космических кораблей и орбитальных станций очень напоминают супрематические композиции (рис. 1).

Идея посещения Луны не покидала людей ровно с того момента, как человеку стало понятно, что Луна – это физическое тело, до которого можно добраться. Интересно понаблюдать, как развивались представления людей о том, что это можно сделать. Любая идея развивается синтетически, то есть фантазия всегда заимствует образы из культурного контекста. Жюль Верн, работая над романом «С Земли на Луну» (*De la Terre à la Lune*), выстреливает своих героев на Луну посредством особой пушки и вагона-снаряда. К 1865 году ещё не было представлений о реактивном движении, и, наверное, естественно, что в качестве формы для межпланетных перелётов был выбран

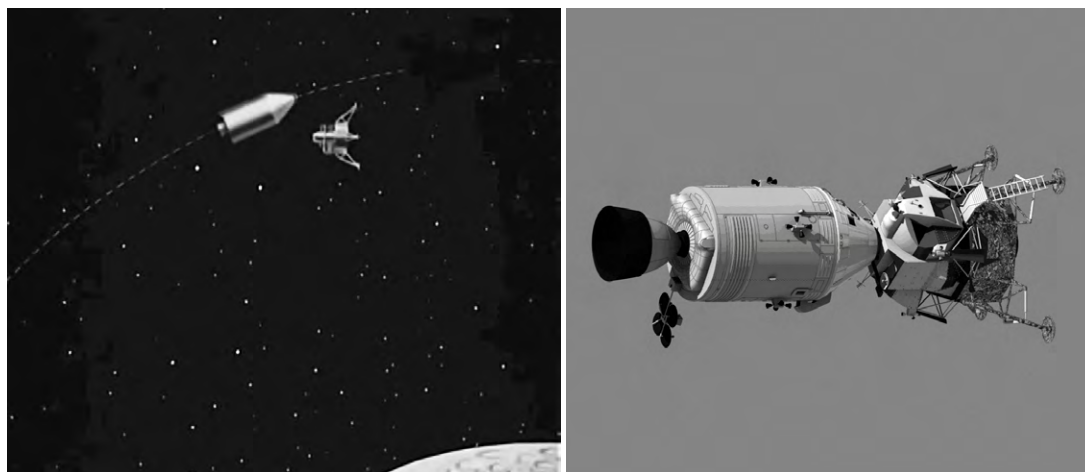


Рис. 3. Павел Клушанцев: кадр из фильма «Луна», СССР (1965) и космический корабль Apollo-11, США (1969).

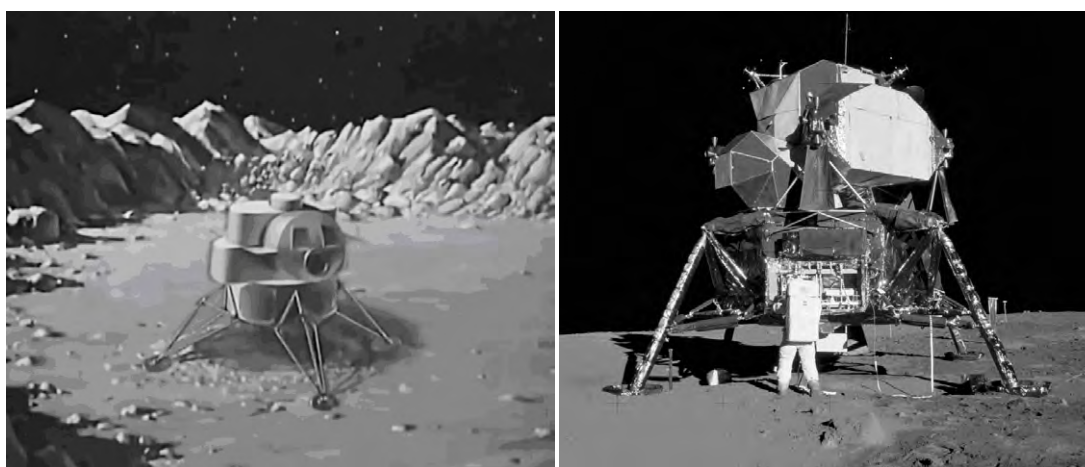


Рис. 4. Павел Клушанцев: кадр из фильма «Луна», СССР (1965) и лунный модуль корабля Apollo-11, США (1969).

пушечный снаряд тех времён. И что особенно интересно, форма пушечного снаряда была популярна вплоть до начала практического освоения космоса.

Даже в фильме Фрица Ланга «Женщина на Луне» (Frau im Mond, 1929, консультант Герман Оберт), посадочный модуль всё ещё выглядит как пушечный снаряд (рис. 2). Орбитальный модуль корабля «Apollo» – это топологически пушечный снаряд. Единственное существенное отличие формы орбитального модуля «Apollo» от снаряда – большое сопло реактивного двигателя в задней части. На уровне идеи полёт на Луну реализован, образ значительно изменился, а технические решения, предполагаемые в XIX веке, вовсе не осуществились. Благодаря научным достижениям, сегодня понятно, что всё содержимое снаряда было бы уничтожено начальным ускорением за доли секунды, а тогда многим действительно казалось, что людей возможно отправить на Луну внутри пушечного снаряда. Но в данном случае важно не то, насколько писатель был точен в расчетах, а то, что тема полёта к Луне получила еще большее общественное внимание.

Важно установить следующую закономерность: чем ближе первоначально фантастическая идея к реализации, тем более похожими становятся прототипы формы у разных независимых авторов. Примеров такого сходства в истории много, но в данном случае следует привести пример совпадения программы полёта на Луну у СССР и США. В фильме Павла Клушанцева «Луна», который был снят в 1965 г., и программа полёта, и морфология форм идентичны американской программе Apollo (рис. 3,4), реализованной четырьмя годами позже. Способ преодоления границ возможного чаще всего оказывается единственным.

Следующими идеями, которые касаются освоения ближайших к Земле небесных тел, стали концепция первого искусственного сооружения на Луне и программа высадки человека на Марс. Работы по созданию первого искусственного сооружения на Луне уже велись. База на Луне проектировалась во времена космического противостояния СССР и США. Под руководством академика В.П. Бармина в составе большого количества специалистов над проектом

настоящей лунной базы работал архитектор Игорь Козлов. Из интервью, которое Игорь Козлов дал А.В. Кафтанову (опубликовано в журнале «Проект Россия»), становится понятно, что проект Лунной базы был разработан очень подробно. И, если бы не серия резких исторических трансформаций в СССР и в России конца XX – начала XXI века, вполне вероятно, что база на Луне уже была бы построена.

Вопрос освоения и закрепления на новых, внеземных территориях очень серьёзен. Многими государствами мира ещё в XX веке были подписаны документы, регламентирующие международные отношения по этому вопросу. Хотя в наше время становится очевидной необходимость уточнения и доработки этих документов. Представители государств, имеющих собственные программы по освоению космоса, всё чаще заявляют о намерениях создать постоянно действующие базы на Луне и Марсе, а также называют достаточно конкретные сроки. Мысль о том, что мы станем современниками первых сооружений на Марсе, Луне или других естественных спутниках планет Солнечной системы, вызывает всё меньше сомнений.

Кроме военных и учёных, в освоение экстремальных условий обитания активно включаются предприниматели. К настоящему моменту известно несколько десятков очень крупных коммерческих организаций, зарабатывающих деньги на космосе и претендующих на участие в новой космической гонке.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Балашова, Г. А. Архитектура на орбите. Галина Балашова: каталог / Г. А. Балашова, А. В. Кафтанов. – М. : [б. и.], 2000.
2. Багров А.В., Нестерин К.М., Пичхадзе К.М., Сысоев В.К., Сысоев А.К., Юдин А.Д. Анализ методов строительства конструкций лунных станций // Вестник НПО им. С.А. Лавочкина. - 2014. - №4. - С. 75-80.
3. Кафтанов, А. От науки к фантастике. Интервью с Игорем Козловым / А. Кафтанов // Проект Россия. – 2000. – № 1 (15). – С. 25-28.
4. Малахов С.А., Раков А.П. Футуристическое предсказание в формообразовании // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2012. Т. 14. № 2-1. С. 260-263.
5. Микулина Е. Космические миры: между раем и адом / Е. Микулина // Проект Россия. – 2000. – № 1 (15). – С. 68-73.
6. Нефёдов, И. Ледовая лихорадка / И. Нефёдов // ГЕО. – 2004. – № 6. – С. 19-20.

7. Освоение Луны: от фантастических сценариев к реальным проектам // Forbes.ru: электронная версия журнала URL: <http://www.forbes.ru/tehnologii/341999-osvoenie-luny-ot-fantasticheskikh-scenariiev-k-realnym-proektam> (дата обращения: 30.04.2017).

8. Раков А.П. Метод гуманизации технических концепций в архитектуре экстремальных условий обитания: дис. канд. арх. наук: 05.23.20. Нижний Новгород, 2013.

9. Раков, А. П. Обитаемые объекты на Луне. Прогноз и реальная форма / А. П. Раков // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре: материалы 67-й Всерос. науч.-техн. конф. / Самар. гос. архитектур. -строит. ун-т. – Самара, 2010. – С. 383-384.

10. Раков, А. П. Принципы работы с формой в архитектуре экстремальных условий обитания / А. П. Раков // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. – Самара, 2010. –Т. 12, № 5. – С. 567-570.

REFERENCES

1. Balashova, G. A. Architecture in orbit. Galina Balashova: catalog / G. A. Balashova, A. V. Kaftanov. - M., 2000.
2. Bagrov A.V., Nesterin K.M., Pichkhadze K.M., Sysoev V.K., Sysoev A.K., Yudin A.D. Analysis of the methods of construction of structures of lunar stations // Vestnik NPO im. S.A. Lavochkina. - 2014. - No. 4. - pp. 75-80.
3. Kaftanov, A. From science to science fiction. Interview with Igor Kozlov / A. Kaftanov // Project Russia. - 2000. - No. 1 (15). - pp. 25-28.
4. Malakhov S.A., Rakov A.P. Futuristic prediction in shaping // Bulletin of the Samara Scientific Center of the Russian Academy of Sciences. 2012. T. 14. No. 2-1. pp. 260-263.
5. Mikulina E. Cosmic worlds: between heaven and hell / E. Mikulina // Project Russia. - 2000. - No. 1 (15). - pp. 68-73.
6. Nefyodov, I. Ice Fever / I. Nefedov // GEO. - 2004. - No. 6. - pp. 19-20.
7. Development of the Moon: from fantastic scenarios to real projects // Forbes.ru: electronic version of the magazine URL: <http://www.forbes.ru/tehnologii/341999-osvoenie-luny-ot-fantasticheskikh-scenariiev-k-realnym-proektam> (accessed date: 04/30/2017).
8. Rakov A.P. The method of humanization of technical concepts in the architecture of extreme living conditions: dis. Cand. arch. Sciences: 05.23.20. Nizhny Novgorod, 2013.
9. Rakov, A. P. Inhabited objects on the Moon. Forecast and real form / A. P. Rakov // Traditions and innovations in construction and architecture: materials of the 67th All-Russian. scientific and technical conf. according to the results of research - Samara, 2010 - pp. 383-384.
10. Rakov, A. P. Principles of working with form in the architecture of extreme living conditions / A. P. Rakov // Bulletin of the Samara Scientific Center of the Russian Academy of Sciences. - Samara, 2010. -T. 12, No. 5. - pp. 567-570.

Для ссылок: Раков А.П. Объективные причины освоения экстремальных сред // Innovative project. 2017. T.2, №4. С. 72-76. DOI: 10.17673/IP.2017.2.04.5

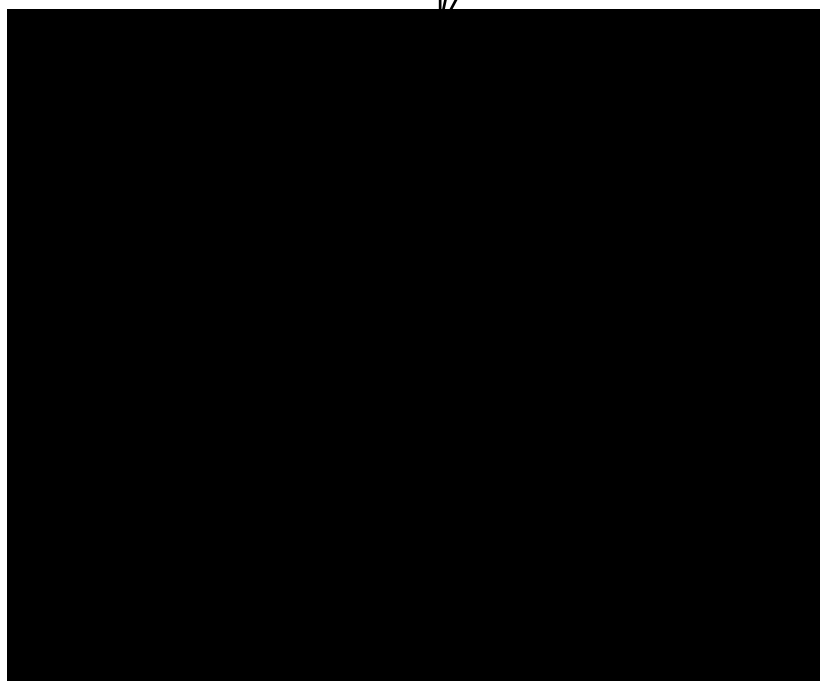
For references: Rakov A.P. Objective reasons for the development of extreme habitats. Innovative project. 2017. Vol.2, No 4. pp. 72-76. DOI: 10.17673/IP.2017.2.04.5

6

77–94

МАСТЕРСКАЯ

WORKSHOP



Базина Анна Николаевна, Репина Евгения Александровна
Самарский государственный технический университет
Bazina Anna, Repina Evgenia
Samara State Technical University

ФЕНОМЕНОЛОГИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ МИРА В СРЕДОВОМ ПРОЕКТИРОВАНИИ PHENOMENOLOGICAL MODEL OF THE WORLD IN ENVIRONMENTAL DESIGN

В архитектурной теории и практике существует тенденция обращения к феноменологическим концепциям. Это связано с тем, что они способны реабилитировать значения архитектуры, репрессированные вследствие гуманистического кризиса, спроецированного на современный метод проектирования: тела, чувства, места, природы, памяти и т.п. В статье авторы на основе интерпретации идей М. Хайдеггера применительно к средовому проектированию предлагают концепцию феноменологической модели мира, описывающей взаимосвязь реальности и объекта проектирования. Выдвинута гипотеза, что данная модель может выступать в качестве методологической основы средового проектирования с применением феноменологического подхода. Авторы обосновывают вероятность гипотезы путём анализа творческих методов архитекторов феноменологической архитектуры С. Холла, П. Цумтора, школы МАРШ, мастерской С. Малахова и Е. Репиной на основе предлагаемой модели. Гипотеза подтверждается в курсовом проектировании с применением модели.

Theory and practice of architecture tends to turn to phenomenological concepts. These concepts are viewed as able to restore the meaning of architecture, which has been subject to "repression" due to the humanitarian crisis in its relation to modern design methods. Using M. Heidegger's ideas as applied to environmental design, the authors offer a concept of the world's phenomenological model, which describes the relation between reality and an object of design. The authors make a hypothesis that the model can be used as a methodological basis of environmental design in terms of the phenomenological approach. The authors support their ideas by analyzing creative methods of such representatives of phenomenological architecture as S. Holl, P. Zumthor, architectural school MARSH, S. Malakhov and E. Repina's artistic studio on the basis of the described model. The hypothesis is proved in course projects where the described model is applied.

Ключевые слова: феноменология, феноменология, экзистенциализм, феноменологическая архитектура, чувственная архитектура, субъективное, тело, подлинность, духовность.

Keywords: phenomenology, existentialism, phenomenological architecture, sensual architecture, subjective, body, authenticity, spirituality.

В последнее время существует тенденция обращения теоретиков и практиков архитектуры к феноменологическим концепциям. Это связано с тем, что данные концепции способны реабилитировать значения архитектуры, репрессированные вследствие гуманистического кризиса, спроецированного на современный метод проектирования: тела, чувства, места, природы, памяти т.п. Некоторое влияние феноменологии можно наблюдать в творчестве таких архитекторов, как А. Сиза, Г. Мёркатт, М. Ботта, Ж.Херцог и П.Де Мэрон, Ж.Нувеель, Т.Андо [1]. С. Холла и П. Цумтора можно назвать современными практиками феноменологической архитектуры. В России к ним можно отнести Е. Асса, А. Бродского, А. Козыря, мастерскую С. Малахова и Е. Репиной.

Среди трудов философов, сформировавших феноменологический подход, наиболее часто теоретиками архитектуры интерпретируются работы

М. Хайдеггера. Так К. Норберг-Шульц в книге «Дух места: к феноменологии архитектуры» основывает некоторые идеи на концепциях Хайдеггера [2]. Надер Эль Бизри, как отмечает М. Невлютов, проясняет мысли Хайдеггера касательно «жилая» и «бытия и пространства» через критическое понимание «пространства» и «места», эволюционировавших в архитектурной теории и истории [1, 3]. А. Шарр в книге «Хайдеггер для архитекторов» интерпретирует представления философа применительно к практической архитектуре [4]. Творческие позиции С. Холла и П. Цумтора так же имеют отсылки к его идеям. Концепции Хайдеггера интересны для изучения с целью применения в средовом проектировании по причине их актуальности и универсальности. Представленные примеры демонстрируют, что собственная феноменология некоторых теоретиков и практиков архитектуры построена на феноменологии философа.

АНАЛИЗ КОНЦЕПЦИЙ МАРТИНА ХАЙДЕГГЕРА ПРИМЕНИТЕЛЬНО К СРЕДОВОМУ ПРОЕКТИРОВАНИЮ

М. Хайдеггер поднимает тему отчуждения в своём эссе «Вещь» [5]. «Вещь» в словаре философа, как пишет А. Шарр, описывает атрибуты жизни, погруженные в опыт и использование, а не отдаленно наблюдаемые в соответствии с абстрактными системами. «Вещь» является альтернативой понятию объекта [4, с. 46]. Хайдеггер критикует современное технократическое общество, которое обезличивает вещи, отрывает их от контекста жизни, превращая в объекты, тем самым отдаляя от нас. В эссе «Строить Обитать Мыслить» Хайдеггер описывает здание как построенную вещь [6]. Жильё в его теории является примирением людей и среды. Здание как построенная вещь принимает в себя четверицу – обстоятельства существования, неизбежную предпосылку мира, в который люди брошены без согласия [4, сс. 41,32]. Такое строительство есть обитание, в нём сокрыто *«человеческое существование, то есть пребывание смертных на земле»* [6]. Хайдеггер говорит, что обитание содержится в единстве Четвёрки: Земля и Небо, божественные существа и смертные.

Человек обитает пока он «спасает землю». Спасать, по словам Хайдеггера, означает *«давать чему-либо свободу в его сущности»*. Он критикует восприятие технократического общества земли как товара. *«Смертные обитают покуда принимают небо как небо»*. Ночь и день, смена сезонов, ветер, дождь, снег и солнце определяют потребность для обитания. *«Смертные обитают покуда ожидают божественных существ как таковых»*. Вестники божественного для Хайдеггера заключаются в мистическом измерении жизни [4, с. 45]. Смертные обитают пока признают себя как смертных, осознают свою смертность и принимают её как благо. Под смертностью можно понимать физическое телесное существование человека на земле. *«Обитание шадит Четверицу, привнося её сущность в вещь»* [5]. Обитание как строительство означает, что человек, создавая здание, принимает и осмысляет мир (землю и небо) и себя в нём (физическое, телесное и мистическое, духовное измерение жизни), отражает своё понимание и представление в творении – здании (архитектурном, средовом объекте).

Здание, как и вещь, связывает людей с Четверицей в ежедневной жизни, помогает людям ориентироваться в мире. В феноменологии Хайдеггера

здание, как и любая вещь, должна пониматься через тактильный и образный опыт, а не как отдельный объект [4, с. 46].

Место и пространство

В эссе «Строить обитать мыслить» Хайдеггер приводит пример моста как построенной вещи. Присутствие моста по Хайдеггеру оказывает большое влияние на непосредственный опыт людей. Мост бесповоротно изменяет узоры повседневной жизни. Мост служит связующим звеном между людьми и окружающим миром. Он является интеллектуально значимым, потому что его присутствие позволяет людям понять окружающий мир по отношению к нему [4, с. 49].

«Не мост возникает на каком-то месте, а место возникает только с появлением самого моста. Мост – это вещь, собирающая Четверицу, однако собирающая её таким образом, что Четверица получает возможность обрести месторасположение» [6]. То есть благодаря строительству моста произошла идентификация места – «соотнесённость места и пространства». И кроме того мост-место помогает человеку идентифицировать себя с окружением, то есть понять «связь места с человеком в этом месте находящимся» [6].

Адам Шарр пишет, что Хайдеггер понимает пространство как контекст, в котором мы можем идентифицировать границы вокруг мест. Хорошо, если границы места совпадают с реально существующими физическими границами, которые предварительно уже вписаны в мир, например, путь, река, карстовый камень или изменение покрытия [4, с. 56].

Поэтическое обитание

Хайдеггер чувствовал, что строительство и обитание были всегда связаны с попытками понять бытие и таким образом были поэтичны [4, с. 76]. В эссе «... поэтически обитает человек» Хайдеггер пишет, что человеческое обитание основано на поэтическом [7]. Под поэтическим обитанием следует понимать познание мира при помощи образов и символов. Хайдеггер критикует современную науку за её стремление измерять количественно. Это мешает поэтическому, то есть образному измерению: *«могло быть так, что наше непоэтическое обитание, его неспособность принять меру, происходит из собранного избытка мерянья и счёта»* [7]. Он пишет, что мера – это Бог, сокрытый в небе, но который является нам через откровение неба.

Философ утверждает, что важно не создавать абстрактные идеи, как идеальные стандарты, а вместо этого изучить вещи и опыт в контексте других вещей и переживаний. Измерение Хайдеггера включает вслушивание. Оно может быть сделано эмоционально и инстинктивно, телесно и чувственным образом или рефлексивно и осознанно. Поэтическое измерение предполагает творение, создание, которое из-за смертной природы человека имеет особую ценность [4, с. 80]. Поэтическое снятие меры – стремление постичь истину через образное осмысление действительности, которая понимается как единство. Здесь немаловажную роль играет воображение, которое Хайдеггер описывает «как зримые заключения чуждого в облик свойского» [6]. Человек с помощью воображения постигает чуждое, неизвестное ему ранее, через знакомые образы, то есть поэтически. Этот процесс связан с постижением истины.

Хайдеггер говорит, что люди не могут постичь истину, придя к методическому результату, полученному в ходе тщательного анализа. По его мнению, это возможно лишь в моменты инсайта в процессе реализации чего-то нового или переосмысления чего-то само собой разумеющегося.

В этом большую роль играет интуиция. По мнению Хайдеггера, идеи уже всегда присутствуют в мире как скрытые возможности, готовые быть открытыми [4, сс. 84, 85].

Мышление Хайдеггера, по мнению А. Шарра, основано на восточной мысли, которая видит мир как единство, неразрывную тотальность в отличие от западного интеллекта, который проводит различия [4, с. 85]. Опираясь на философию Хайдеггера можно сделать вывод, что человек, создавая архитектурное произведение, «меряет мир», то есть осмысляет действительность, «принимая меру» – духовные, нравственные идеалы. Своё понимание он воплощает в виде архитектурно-художественных образов. Люди благодаря таким постройкам идентифицируют себя с окружающим миром, «понимают кто они есть».

КОНЦЕПЦИЯ ФЕНОМЕНОЛОГИЧЕСКОЙ МОДЕЛИ МИРА

Модель мира, предложенную Хайдеггером наглядно можно представить в виде схемы с двумя пересекающимися осями. Вертикальная ось обозначает переживание человеком мира (земли и неба), горизонтальная – переживание человеком

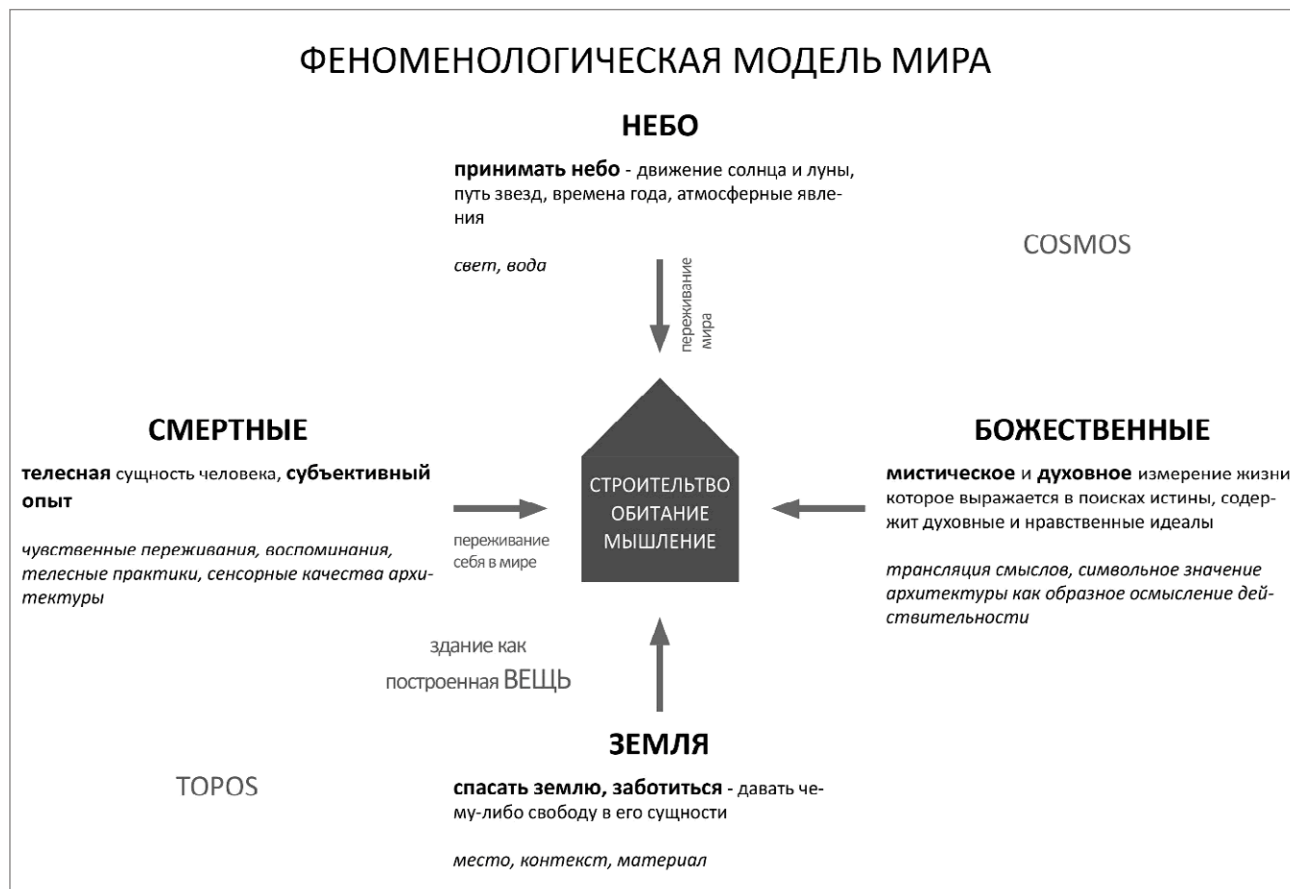


Рис. 1. Диаграмма концепции феноменологической картины мира.

себя в мире (духовное и телесное существование). В точке пересечения осей находится обитание, которое осуществляется через строительство и мышление.

Восприятие мира неотделимо от экзистенциального опыта человека. Поэтому применяются телесные практики, ручное тактильное моделирование. Обращение к субъективному (личным ассоциациям, воспоминаниям, переживаниям, интуиции) также вовлекает экзистенциальный опыт. Среда проектируется с учётом восприятия её всем телом - внимание уделяется не только её визуальным, но и сенсорным качествам. На это влияют не только быстрые сроки проектирования и желание девелоперов снизить себестоимость с целью повышения прибыли, но и отчасти слишком рационалистический подход архитекторов. Проектировщики либо не думают об образе будущего здания, либо не владеют методами создания гармоничного образа, способного вызывать отклик.

Духовная сущность человека выражается в воплощении ценностей и идеалов в проекте. Объекты среды обладают символическим значением, являются образным осмыслением действительности и в этом плане приближены к произведениям искусства. Такая среда делает человеческое существование более осознанным. При проектировании учитывается естественное освещение, местный климат. Материал, свет, вода являются смысловыми компонентами проектируемого пространства.

Применительно к методике средового проектирования переживание мира заключается в особом отношении к объективным качествам средового контекста. Среда понимается как единство, неразрывная тотальность, поэтому объекты вписываются в контекст, отражают уникальные особенности места. Обитание на схеме символизируется в виде трёхчастного дома. По мнению Г. Башляра в доме проявляется «врожденное слияние человека с его важнейшей функцией – функцией обитателя» [8, с. 40]. Так же он пишет, что «всякое истинно обитаемое пространство содержит в себе концентрированное понятие дома [8, с. 41].

Представленная феноменологическая модель является основой для формирования или корректировки собственной картины мира проектировщика. Её достоинства в том, что с одной стороны она максимально полно отражает представление о реальности, как она понимается в феноменологическом проектировании, с другой – универсальна,

то есть может быть применена и адаптирована разными авторами. Модель указывает проектировщику направление рефлексии реальности, а также подсказывает способы репрезентации понимания мира в объекте проектирования. В связи с вышеизложенным можно предположить, что феноменологическая модель мира может выступать в качестве методологической основы средового проектирования с применением феноменологического подхода. С целью подтверждения данной гипотезы модель была применена для анализа творческих методов архитекторов феноменологической архитектуры.

АНАЛИЗ ТВОРЧЕСКИХ МЕТОДОВ АРХИТЕКТОРОВ ФЕНОМЕНОЛОГИЧЕСКОЙ АРХИТЕКТУРЫ НА ОСНОВЕ ФЕНОМЕНОЛОГИЧЕСКОЙ МОДЕЛИ МИРА

АНАЛИЗ ТВОРЧЕСКОГО МЕТОДА СТИВЕНА ХОЛЛА

Несмотря на то, что Стивен Холл прямо говорит, что основывает свои методы на феноменологических идеях Мерло-Понти, в них чувствуется влияние и Хайдеггера, как отмечает А. Шарп [4].

Смертные

Архитектура для Холла представляет собой «феноменологический опыт, то есть совокупность и единство явлений в пространстве, не просто визуальные элементы, но ещё и звуки, запахи, тактильные качества материалов» [9]. Он стремится создавать архитектуру, которая затрагивает все чувства восприятия. Для этого он работает с материальными качествами архитектуры, которые вовлекают чувственные переживания. Для него важны не только эстетические качества материалов, но и тактильные. Холл применяет сценографический подход – продумывает передний, средний и дальний планы. Проектирует, учитывая связь движения тела и восприятия пространства. Рассчитывает пандус в музее Кисама с учетом взгляда наблюдателя, искривляя его так, чтобы пространство субъекту представлялось более динамичным [10]. В музее Сыфан Холл уделяет большое внимание видам из окна, завершая пространство галереи видом на город Нанкин, своего рода кульминационной точкой.

Божественные

Стивен Холл считает, что архитектура может сделать существование человека более осознанным. Для этого он пытается усилить восприятие человеком проходящего времени. Так в доме в

Скарслайде он задействовал время на нескольких уровнях: каменная стена 18-го века – отправная точка в циклическом и мифическом времени участка. Время дня и времена года он отразил в размещении окон [10]. В Паллаццо дель Синема он воплотил три интерпретации времени:

- свёрнутое и расширенное время в кино выражается в деформации и переплетении здания
- одно и то же расстояние можно преодолеть за разные промежутки времени.

- безразличное время (*diaphanous time* у С. Холла) отражается в солнечном свете, падающем через щели кинозала в лагуну.

- абсолютное время проявляется в проецируемом луче солнечного света, который перемещается в течении дня через «кубический пантеон» в вестибюле.

Архитектура, по мнению Холла способна вдохновлять. Некоторые его объекты являются репрезентацией музыкальных произведений. Так, например, в Доме Стретто контраст тяжёлых бетонных блоков и лёгких конструкций крыш работают как оркестровка музыкальных инструментов в композиции Беллы Барток. В процессе поиска пространственных и концептуальных идей Сти-

вен Холл рисует акварели. Это занятие представляет собой интуитивный акт, который позволяет совершать некие открытия и вызывает спонтанные возможности проектирования.

Небо

В своих проектах Холл по максимуму использует естественное освещение. Так, например, в Хельсинки, где низкий угол падения солнечных лучей, он строит музей вдоль движения солнца. В квартале Новый город Макухари в Японии он, учитывая движение солнца, проектирует определённый сценарий теней. В жилом комплексе в Фукуоке в Японии, где человек существует как бы оторванным от природы, он применяет водоёмы, которые отражают небо и свет, колебание воды во время ветра на окружающие стены и потолок гостиной. Таким образом он пытается усилить связь человека с природой, отражая её изменчивые состояния.

Земля

Стивен Холл разделяет идею Хайдеггера о том, что здание определяет место. При проектировании он пытается проникнуть в культурную и духовную ауру места, усилить и подчеркнуть



Рис. 1. Диаграмма концепции феноменологической картины мира.

его уникальность. Так, например, Центр океана и прибрежья является осмыслением и переживанием места, где он находится. Проектируя кампус колледжа искусства университета Айовы, он основывает архитектуру здания на морфологии ортогональной сетки города и нелинейной структуре лагуны и утёса, где городская сетка нарушается. Холл органично вписывает здание в существующую структуру ландшафта и отражает уникальные особенности места. В книге «Параллакс» Холл пишет, что здание формирует ландшафт, а не является объектом на ландшафте [10]. Такое отношение близко идее Хайдеггера о том, что здание учреждает место, а через место пространство.

АНАЛИЗ ТВОРЧЕСКОГО МЕТОДА ПИТЕРА ЦУМТОРА

Смертные

Цумтор как и Хайдеггер предпочитает прямые свидетельства опыта математическим и статистическим данным [4, с. 96]. Он начинает проектирование с воображаемого опыта, представляет атмосферу будущего места, что именно люди должны чувствовать там, основываясь на

собственных воспоминаниях о пространствах, которые он посещал. В интервью, который приводит в своей статье М. Федотов, Цумтор сообщает: «воспоминания содержат глубочайший архитектурный опыт. Они – резервуар архитектурной атмосферы и образов» [11, 12]. Цумтор пытается сконструировать сценический и феноменологический опыт в архитектурной форме [4, с. 95]. В книге «Атмосферы» Цумтор представляет описание и анализ своего опыта пребывания в различных архитектурных пространствах [13]. Находясь в той или иной архитектурной ситуации, он фокусирует внимание на возникающих ощущениях, сенсорных аспектах, пытается понять, что значит для него атмосфера места и простое присутствие вещей [14, с. 8]. Воспоминания об этих местах являются для него своего рода копилкой образов, которые он затем использует при проектировании. Измерение тела и ума – навигация при помощи интуиции и суждений, которые для Хайдеггера имеют смысл в моменты инсайта, становятся способом проектирования для Цумтора – помогают ему представить будущие места на основе чувственных воспоминаний [4, с. 95].

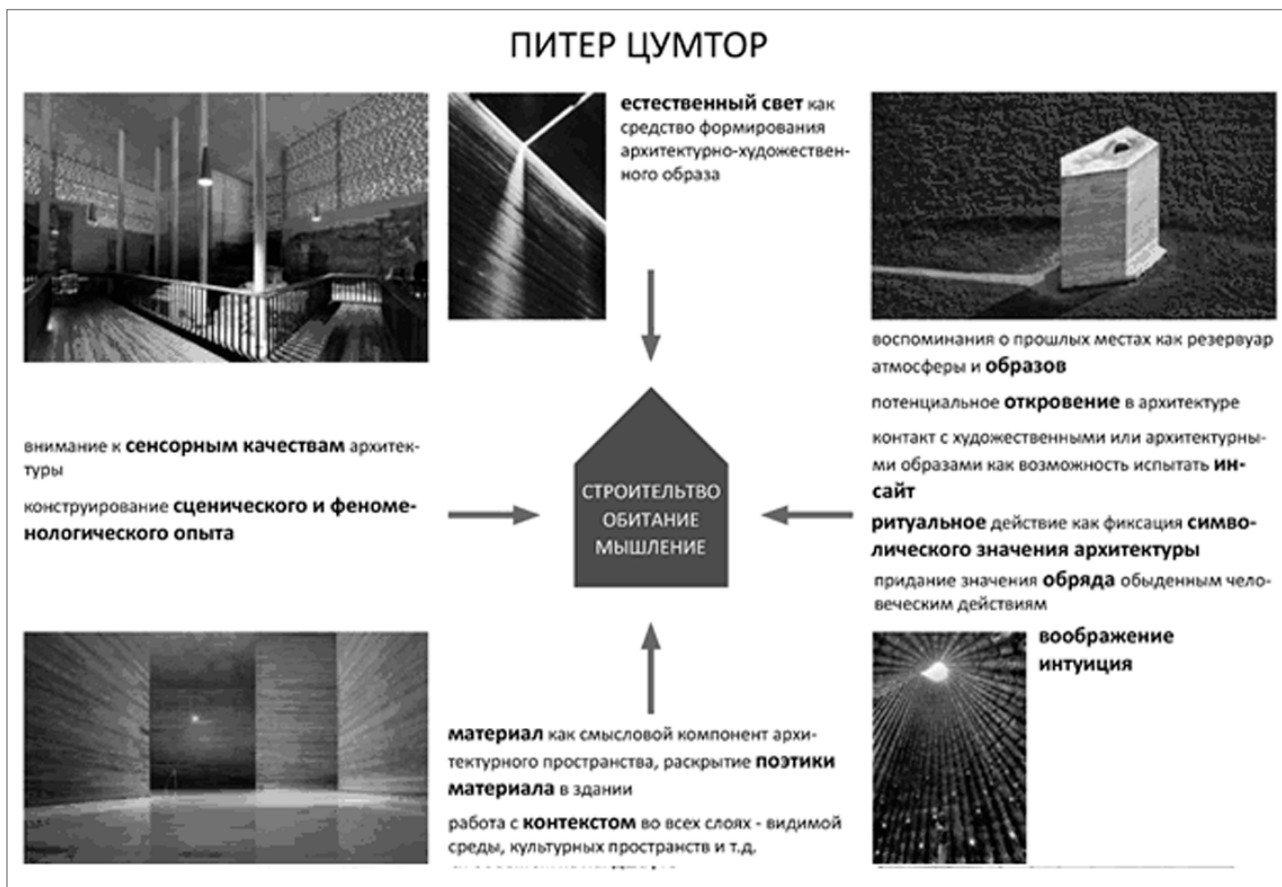


Рис. 3. Диаграмма творческого метода Питера Цумтора.

Божественные

Феноменология акцентирует внимание на том, что мир является человеку в его ежедневном опыте. Поэтому ей свойственна романтизация рутины. Цумтор пытается придать обыденным для современного человека действиям значение «обрядов». В обрядах сокрыт особый смысл прохождения времени, судьбы и прошлого. Они являются хранилищами мышления.

Цумтор проектирует Термы в Вальсе таким образом, чтобы купание в них воспринималось как ритуал. Он тщательно организывает прикосновение материалов, запах. Придаёт театральность пару, исходящему от воды с помощью освещения. Использует вещи для усиления «торжественности» происходящего: фонтан, подсвеченный красным, который отсылает к «театральным» мраморным фонтанам на курортах; длинную-длинную лестницу как в фильмах или старых отелях, по которой кажется, что вот-вот пройдёт Марлен Дитрих [4, с. 92]. Цумтор превращает строительство часовни Брата Клауса в ритуальное действие - акт сожжения внутренней опалубки при возведении постройки. Поверхность материала внутри часовни хранит следы этого действия. Ритуал в данном случае фиксирует символическое значение часовни.

В статье «Элементы феноменологического подхода в творчестве архитектора Цумтора» М. Федотов отмечает взаимосвязь идей Хайдеггера и Цумтора в понимании проектируемого архитектурного объекта как произведения искусства: «Взаимодействие феноменологии с архитектурой включает в себя потенциальное откровение. Герменевтика же способствует восприятию и пониманию этой истины... Для Хайдеггера и Гадамера смысл произведения искусства заключается в том, чтобы запечатлеть некоторые формы символической истины. Подобной точки зрения придерживается и Цумтор. Для него произведение архитектуры может обладать качеством произведения искусства» [11]. «Это искусство, однако, не имеет ничего общего с необычными конфигурациями и оригинальностью. Оно связано с озарением и пониманием, и прежде всего с истиной», - говорит архитектор. Моменты контакта с такими произведениями архитектуры Цумтор описывает как «предчувствие мира». [12, с. 18].

Небо

Цумтор считает естественных свет неотъемлемым атрибутом формирования образа архитектурного пространства. В книге «Атмосферы» от

описывает свою работу со светом: «первая из моих любимых идей – это планировать здание как массу тени, затем, позже, размещать свет так, как если бы мы разрезали им темноту, как если бы свет был новой массой, проникающей внутрь» [13, с. 59].

Земля

Цумтор как и Хайдеггер рассматривает место с точки зрения региональной идентичности. Он работает с контекстом видимой среды, культурных пространств и т.д. Вот что он говорит о контексте: «здания являются частями мест, и каждое место имеет свою историю. Следовательно, речь идёт не только о сюжете самой земли и о её непосредственной видимой среде, но о том, как она выходит за её пределы в более широкие культурные пространства» [15]. Цумтор говорит о своей работе над Термами, что в их облике он пытался воспроизвести простоту, которую он находит в близлежащих альпийских зданиях для овец и крупного рогатого скота, укореняя СПА в аграрном взгляде на горы, связанные с домашним скотом и необходимостью убежища [4, с. 97].

Цумтор уделяет особое внимание сенсорным качествам архитектуры, чтобы повысить чувство обитания. Материал у Цумтора выступает как смысловой компонент архитектурного пространства. Вот что он пишет о своём отношении к материалу: «смысл всплывает на поверхность, когда мне удастся выявить специфические значения различных материалов в моих зданиях, значения, которые могут быть осознаны только таким путём, только в этом одном здании». Цумтор продолжает: «сами по себе материалы не обладают поэтичностью, но в правильно созданном контексте архитектурного объекта смысл материалов всплывает на поверхность, и они начинают сиять и вибрировать» [11, 12, с. 8]. Такое отношение к материалу отражает смысл понятия Хайдеггера «спасать землю», которое означает «давать чему-либо свободу в его сущности» [6]. Основная черта человеческого обитания у Хайдеггера – пощада и забота, которая означает, что человек способствует тому, чтобы вещи переходили из состояния сокрытости в состояние явленности во всей своей полноте.

АНАЛИЗ ТВОРЧЕСКОГО МЕТОДА ШКОЛЫ МАРШ

Сергей Ситар, архитектор, теоретик и преподаватель МАРШ, говоря о принципах образования, отмечает, что методология школы «обнаруживает

преемственность, прежде всего, по отношению к феноменологической традиции...» [16, с. 39]. Архитектура в МАРШ переопределяется как «движение к подлинности». Открытость и чувствительность архитектора, а также честность в выстраивании своей личной, экзистенциальной связи с предметом исследования и задачей проекта посредством чувств, мыслей, тела, интуиции являются залогом подлинности принимаемого проектного решения [16, с. 39]. Творческие практики в МАРШ обращены в сторону чувственно-эстетического. Проектирование основывается на воспоминаниях, переживаниях, интуиции, воображении и т.п.

Смертные

Важную роль играет личная позиция автора. В процессе всего обучения студенты ведут дневники, которые позволяют отразить свою деятельность. В студии «Тело. Чувства. Архитектура» под руководством Е. Асса студенты занимаются чувствами и телесными переживаниями архитектуры, шире – переживанием созданной среды; учатся регистрировать свои чувства и трансформировать их в проектные высказывания, анализировать атмосферу различных пространств

и создавать новые пространства со своей атмосферой [16, с. 122].

В студии «Трансформатор» под руководством А. Бродского применяется чувственный анализ территории, который имеет нечто общее с феноменологической редукцией и «вслушиванием» Хайдеггера. В проекте студенты учатся методу проектирования от чувства – через осознание – к детали; «прислушиваться к своему ощущению окружающего мира – и вызывать чувства в других при помощи строительных материалов» [16, с. 284].

Божественные

Можно выявить взаимосвязь творческих методов, применяемых в архитектурной школе МАРШ, и идей Хайдеггера о поэтическом обитании. Например – проект «Минимум», задачей которого является проектирование гостиницы в деревне Асташево, воплощающей идею минимума. Отправной точкой является сохранившийся в этом же месте терем конца 19 века, который в проекте воплощает идею максимума. Студент в процессе проектирования переосмысливает далёкий для него образ жизни людей – проживание в 19 веке,

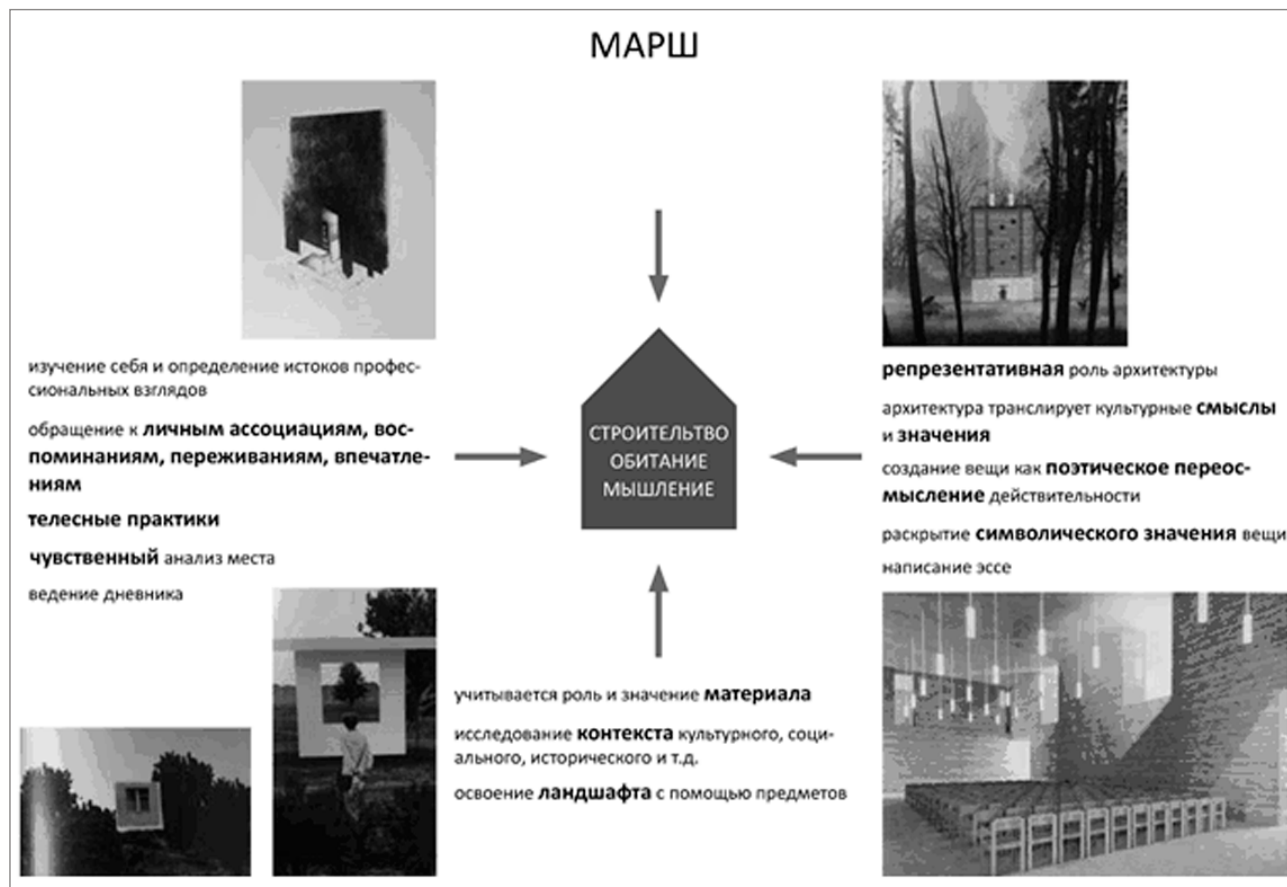


Рис. 4. Диаграмма творческого метода МАРШ.

и материальное воплощение этого проживания в виде терема. В итоге возникший образ гостиницы является репрезентацией воспринятого образа терема, пропущенного через личное. Философ и феноменолог Гастон Башляр в книге «Поэтика пространства» отмечает, что минимум – это столько сколько нужно сказать, чтобы у зрителя возник отклик, лишь только тогда у него будет возможность погрузиться в свои мечты, увидеть не авто-ра, а себя, задуматься о глубине своей внутренней жизни [8, с. 53]. В этом проекте архитектор играет коммуникативную роль, он сообщает зрителю культурные смыслы и значения.

Так же попытку поэтического обитания можно увидеть в проекте «Объект поэтического отклика». По Хайдеггеру «обитать - пребывать подле вещей». Здесь автор создаёт вещь, которая являет собой поэтическое переосмысление действительности и декламирует стихотворение современного российского автора с этой вещью. Поэзия присутствует в прямом и переносном смысле. Вещь по Хайдеггеру не просто бытовой предмет, она собирает Четверицу мира. Вещь имеет символическое значение, то есть является образом, передающим переживание человеком мира и себя

в мире. В проекте «Из бытия в со-бытие» (исследование и трансформация вещи) ставится задача из бытовой вещи создать новый предмет, отражающий её сущность. Происходит попытка вынуть наружу второе, скрытое для обывательского взгляда, символическое значение вещи.

Земля

Частью проектирования в МАРШ является проведение исследования, в котором тщательно изучается реальность – данные об участке, типология зданий, технологии, социальные и культурные предпосылки проекта и т.д. [16, с. 82]. По Хайдеггеру здание как построенная вещь является местом и учреждает пространство. Пространство начинает своё существование с границ места. В упражнении «Освоение ландшафта» студенты с помощью подручных средств, являющихся как бы аналогами «вещей» по Хайдеггеру, задают пространство, определяя центр и границы.

В проекте «Переосмысление материальности» осмысливается роль и значение материала в архитектуре. Студия «Чувство дерева» направлена на реабилитацию интуитивной связи при работе с материалом, из которого изготавливается



Рис. 5. Диаграмма творческого метода Мастерской Сергея Малахова и Евгении Репиной.

архитектурный объект, в более широком смысле – ощущения телесности, с исчезновением которой в современной архитектуре начали утрачиваться человеческие отношения и чувства. Целью данной студии является «возвращение к телесности архитектуры, восстановление её материальной составляющей на примере одного из видов субстанции – дерева» [16, с. 308].

АНАЛИЗ ТВОРЧЕСКОГО МЕТОДА МАСТЕРСКОЙ СЕРГЕЯ МАЛАХОВА И ЕВГЕНИИ РЕПИНОЙ

Е.А. Репина актуализирует проблему превращения современного мира в мир поверхности, утраты им смысла и глубины, возникновении экзистенциальной пустоты. Она пишет о необходимости реабилитации репрессированных значений культуры – спонтанности, тела, бессознательного, субъективного и др. Один из предлагаемых путей решения проблемы – противопоставление количественному взгляду на мир качественного, каким он является в феноменологии [17].

В теории М. Хайдеггера жильё является примирением людей и среды. При помощи строительства зданий люди приспособливают среду под свои потребности. А. Шарр в книге «Хайдеггер для архитекторов» приводит пример с домом для семьи, где взросление ребёнка и традиция западного общества селить детей в отдельную комнату, провоцирует расширение дома [4, с. 41]. Обитание провоцирует строительство. Результат строительства может рассказать о мышлении, традициях и мировосприятии общества. Архитекторы, разделяющие идеи Хайдеггера, выступают за то, чтобы быть более чувствительными к непрофессиональному строительству и обитанию. Так же они говорят, что необходимо предоставлять жителям участвовать в строительстве [4, с. 99].

Мастерская Малахова и Репиной занимается изучением анонимной архитектуры, именно она ближе всего к той самой «вещи» Хайдеггера, «собирающей Четверицу». Изучение непрофессионального строительства помогает архитекторам понять мышление человека, выявить его ценности, а может быть даже перенять приёмы. Проекты, выполненные студентами в рамках мастерской – «Индивидуальный жилой дом на основе дачного прототипа», «Пространство чувств», «Концепция проектирования традиционного загородного дома на основе языка непрофессиональной архитектуры» – построены на изучении анонимной архитектуры [18].

Смертные

С.А. Малахов в статье «Концепция моделей телесно-пластического образа (МТПО) в архитектуре» пишет, что для повышения целостности урболандшафта при проектировании необходимо создание гармонической визуальной взаимосвязи объекта и окружения. Он считает, что архитектурно-художественный образ для того, чтобы образовывать гармоничное целое со своим окружением должен содержать визуальное присутствие и переосмысление образа тела; транслировать телесные переживания, телесный опыт и представления о теле. С.А. Малахов пишет о важности телесного переживания в процессе проектирования – мысленного соединения собственного тела и воображаемого объекта. Модели телесно-пластического образа (МТПО), по его мнению, выступают в качестве медиаторов, соединяющих реальность и воображение. Процесс создания данных моделей основывается на интерпретации «опыта тела» и тактильном контакте с материалом модели. Эти модели призваны артикулировать чувственные характеристики проектируемого объекта. В процессе их создания большую роль играет «интуиция рук, ... транслируемая из глубин чувственно-физического опыта тела» [19].

Такое проектирование, основанное на интуитивном начале и телесном опыте соединения формы с ландшафтом, отвечает идее Хайдеггера о том, что здание, как и любая вещь должна пониматься через тактильный и образный опыт в контексте окружения, а не как отдельный объект. Большинство проектов мастерской основываются на чувствах и воспоминаниях, например, «Город одиноких холостяков», «Пространство чувств», «Русские дачи: пространство, люди, ритуал» и др. [20, 18].

Божественные

С.А. Малаховым и Е.А. Репиной цель архитектуры и дизайна, как деятельности принадлежащей к искусству, определяется в качестве разработки самодостаточного фрагмента культурного пространства. Зоной художественной ответственности архитектора и дизайнера является культурное пространство, то есть культурные ценности. Объект деятельности представляет собой «художественное сообщение» идеи, то есть является репрезентацией этой идеи. Внедрённый мастерской метод Реального функционального проектирования (РФП) направлен на разработку идеи-сообщения для пространства культуры на уровне культурной ценности [21].

Жанр постпроекта, введённый С.А. Малаховым и Е.А. Репиной, имеет цель идентификации и привнесения в культурное пространство скрытых ценностей. Постпроекты создаются к уже существующим естественным объектам, получившимся случайно или спонтанно – заволжским жилищам рыбаков, разбросанным на столе вещам, фотографиям городских или природных фрагментов, дачам и т.д. В постпроекте выявляется их естественная красота, обусловленная незапланированным и иррациональным характером этих объектов. Постпроект артикулирует естественность как норму, ценностный и культурный ориентир [22, с. 78]. Постпроект «Одномоментный город», представленный на Биеннале в Роттердаме, артикулирует особые «взаимоотношения левого берега Волги, где расположен наш город, и правого», а шире – оппозицию свободы и власти системы, естественности и искусственности и т.д. Выявляются ценности спонтанного, игры, природы и т.д. [23, с. 90]. Параллельная реальность, создаваемая авторами в проектах и постпроектах направлена на восстановление культурного пространства [24, 25].

Небо

В проекте «Свет, Тень и Пространство» архитектурное пространство осознаётся как пустота, по-разному препятствующая прохождению света. Таким образом свет понимается как компонент формирования художественного образа проектируемого пространства [18, с. 46].

Земля

В основе проектирования мастерской лежит понимание среды как единого целого; отношение к месту как к уникальному явлению; придание ему сакрального и феноменологического смысла; взаимосвязь проектного решения с ландшафтом, точное и тонкое реагирование на него; обращение к масштабу и потребностям конкретного человека. Для анализа территории применяются в том числе «чувственный контакт с местом», ручные графические техники [26].

В эксперименте по инновационному проектированию, описанному в книге С.А. Малахова и Е.А. Репиной «Пространство города и квартиры...», студенты работают сначала в масштабе поселения, затем переходят к масштабу квартиры и обратно. Переход на микроуровень связан с тем, чтобы автор начал рассматривать город так, как его воспринимает нормальный человек. Это способствует возникновению мотивации архитектора

и студента «увидеть город как единство внешних и внутренних сил, макро и микроуровней, общей и локальной судьбы» [26]. Данные методы помогают восприятию проектируемых объектов через человеческий опыт, а также пониманию среды как единой неразрывной целостности, что соответствует феноменологической картине мира.

ВЫВОДЫ ИЗ АНАЛИЗА ТВОРЧЕСКИХ МЕТОДОВ АРХИТЕКТОРОВ

Несмотря на разнообразие приёмов и техник С. Холла, П. Цумтора, школы МАРШ, мастерской С. Малахова и Е. Репиной, феноменологическая модель мира практически полностью отражает их творческие методы. Соответственно, в дизайне проектировании среды с применением феноменологического подхода можно опираться на представленную диаграмму.

ПРИМЕНЕНИЕ ФЕНОМЕНОЛОГИЧЕСКОЙ МОДЕЛИ МИРА В СРЕДОВОМ ПРОЕКТИРОВАНИИ НА ПРИМЕРЕ РАБОТ СТУДЕНТОВ

Диаграмма феноменологической модели мира была применена группой №279 студентов Самарского государственного технического университета архитектурного факультета в проектировании виллы в 2018 году. Данная вилла входит в состав усадьбы, расположенной на берегу Волги в районе Малой Царевщины, проект которой уже был выполнен студентами на основе методики работы с тремя источниками феноменологической архитектуры, подробно описанной в статье А.Н. Базиной и Е.А. Репиной «Феноменологическая архитектура в учебном проектировании».

Цель курсового - создать сильный образ дома, основываясь на собственной авторской концепции. В отличие от проекта усадьбы, в котором в серии упражнений предлагалось интуитивно нащупать авторские предпочтения, в проекте виллы было необходимо самому сформулировать концепцию проекта и выбрать средства для ее воплощения. Студентам ставилась задача самостоятельно выбрать источник феноменологической архитектуры согласно диаграмме, представленной в статье «Феноменологическая архитектура в учебном проектировании», затем сформировать собственную диаграмму феноменологической модели мира. Опираясь на личную диаграмму, работать с основными сущностями архитектуры - опорой, стеной, проёмом, перекрытием, кровлей, а также феноменологическими - материалом, светом, цветом и, если соответствует концепции

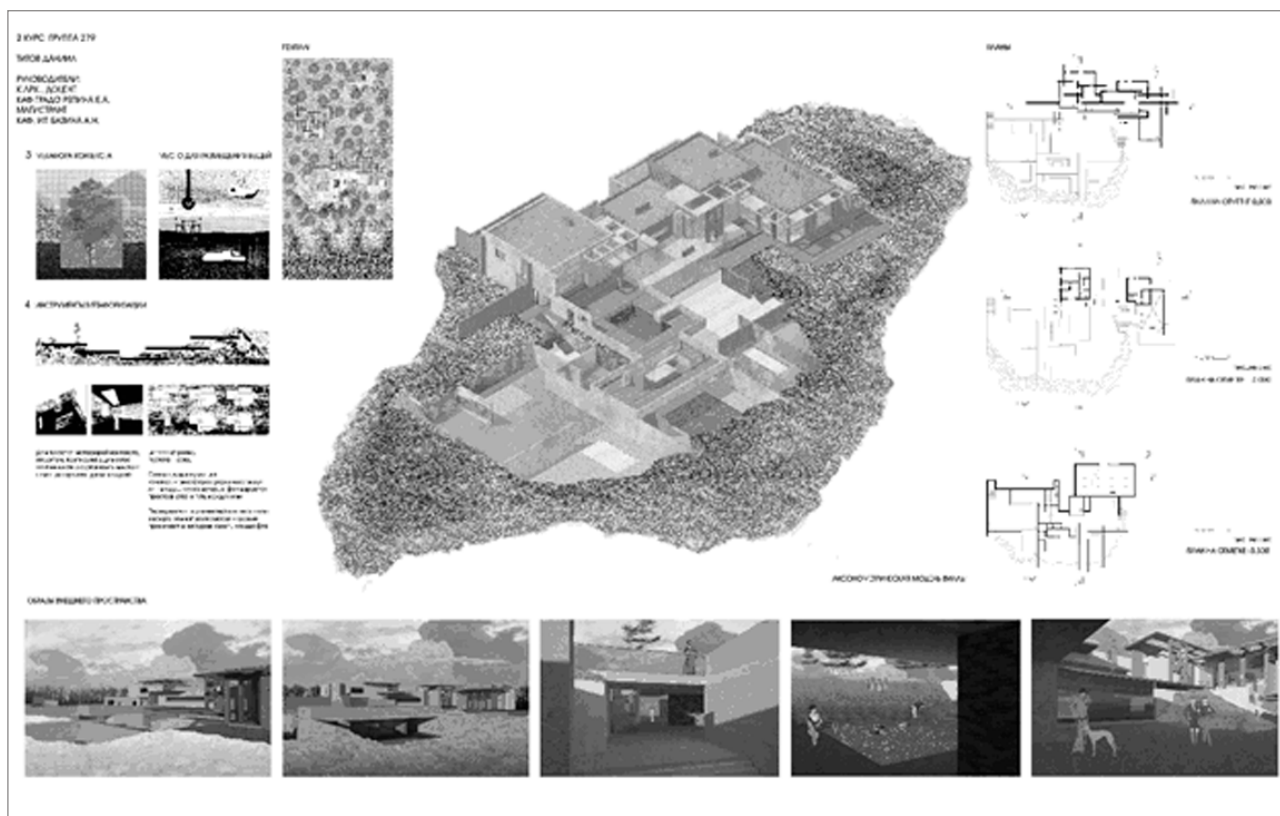


Рис. 6. Проект Даниила Титова «Villa Insite». Руководители Е.А. Репина, А.Н. Базина.

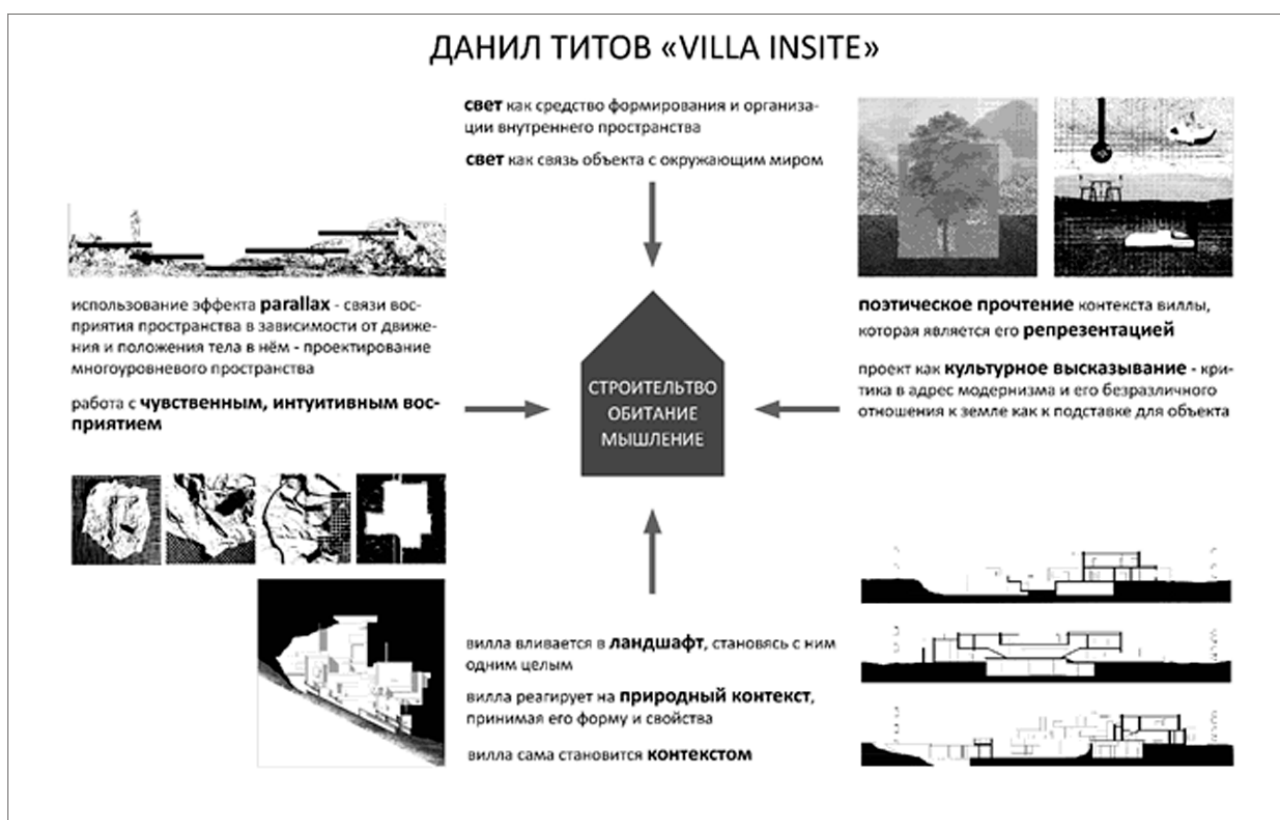


Рис. 7. Диаграмма творческого метода Даниила Титова.

- звуком, температурой, чувством тяжести и т.д. Задачей студентов было так же выбрать формальные средства - ритм, тема, масштаб, и композиционные приёмы - контраст, нюанс, тождество, и пр.

Работа над проектом делилась на этапы разработки следующих подсистем виллы: объекта и места, основного пути виллы, оболочки, структуры внутреннего пространства, сечения. После уточнения концепции проекта и личной диаграммы феноменологической модели мира выполнялись проекции и трёхмерные модели виллы.

На протяжении всего проектирования студенты вели феноменологический дневник, в котором фиксировали авторский творческий процесс работы. Дневник позволял отразить свою деятельность и осознать личный авторский метод.

Проект Даниила Титова «Villa Insite»

Даниил Титов, основываясь на универсальной феноменологической модели, пытался выявить связь человека и окружающего мира через взаимодействие модернистской идеи космоса и физической вселенной. Для этого он использовал средства поискового макета и чувственного интуитивного поиска решения. В процессе работы он пришёл к концепции виллы, которая перенимает особенности своего контекста, становясь с ним одним целым. Главной связью становятся отношения человека и окружения, которое представляет собой слияние объекта и контекста.

Отражение свойств контекста в образе виллы происходит с помощью архитектурно-конструктивных элементов. Стены формируют пространство, являющиеся метафорой природных перетекающих пространств, проёмы и витражи связывают их между собой. Перекрытия представляют собой метафору земной поверхности. Изначально функциональное назначение проектируемых пространств не определено. Оно происходит лишь после добавления в него «вещей» обитателя. Простым примером такого способа освоения пространства может служить пикник на природе – человек расстилает плед, учреждая пространство для отдыха и медитации; ставит стол, учреждая пространство для приёма пищи; разводит костёр, учреждая пространство для общения и т.д.

Вилла развивает несколько видов отношений субъекта-объекта:

- человека и контекста, которые осуществляются через многоуровневую сложную форму пространства;

- человека и жилища, в которые он вступает через «вещи», следуя идеи Хайдеггера об обитании как пребывании среди вещей.

Д. Титов использовал модернистские приёмы формального образования пространства, но применял их для репрезентации поэтического прочтения природного контекста. Вилла представляет собой скульптурную форму, уходящую под землю, вступающую с ней в союз. Такие отношения объекта и контекста являются культурным высказыванием - критикой в адрес модернизма и его безразличного отношения к земле как к подставке для объекта.

Проект «Villa Insite» представляет собой примирение двух систем: человеческой формальной и естественной структуры. «Многоуровневость здания, перенятая из модернистского приема раунд-плана, теперь прочитывается как метафора измененного ландшафта», - пишет Д. Титов. Такое слияние объекта и земли является отражением примирения человека и среды, о котором писал Хайдеггер.

Проект Алсу Махмудовой «Villa Transmission»

Алсу Махмудова работала с контекстом, временем и светом. В проекте она пыталась отразить дух места, усилить восприятие человеком проходящего времени и использовать свет как средство формирования атмосферы внутреннего пространства виллы. Контекст места отображён в двух ритмических сетках, присутствующих в плане виллы. Симметричная статичная внешняя граница – напоминание о русских усадьбах 18-го века, динамичная внутренняя планировка – отражение духа современного времени. Колонны разного диаметра и высоты, спонтанно «пробивающиеся» сквозь сооружения являются напоминанием о деревьях, растущих здесь в советское время. Так же колонны способствуют усилению восприятия человеком проходящего времени. Тень от колонн, меняющая своё положение в течении дня, является индексом физического времени.

Приватное и публичное пространство разнесены в разные части виллы и имеют соответствующую своему характеру атмосферу, которая создаётся средствами естественного света, проходящего через небольшие хаотично-расположенные проёмы. Так, приватная часть, расположенная ближе к жилой застройке посёлка, минимально проницаема для естественного освещения. По мере приближения к публичной части, имеющей вид на Волгу, увеличивается количество

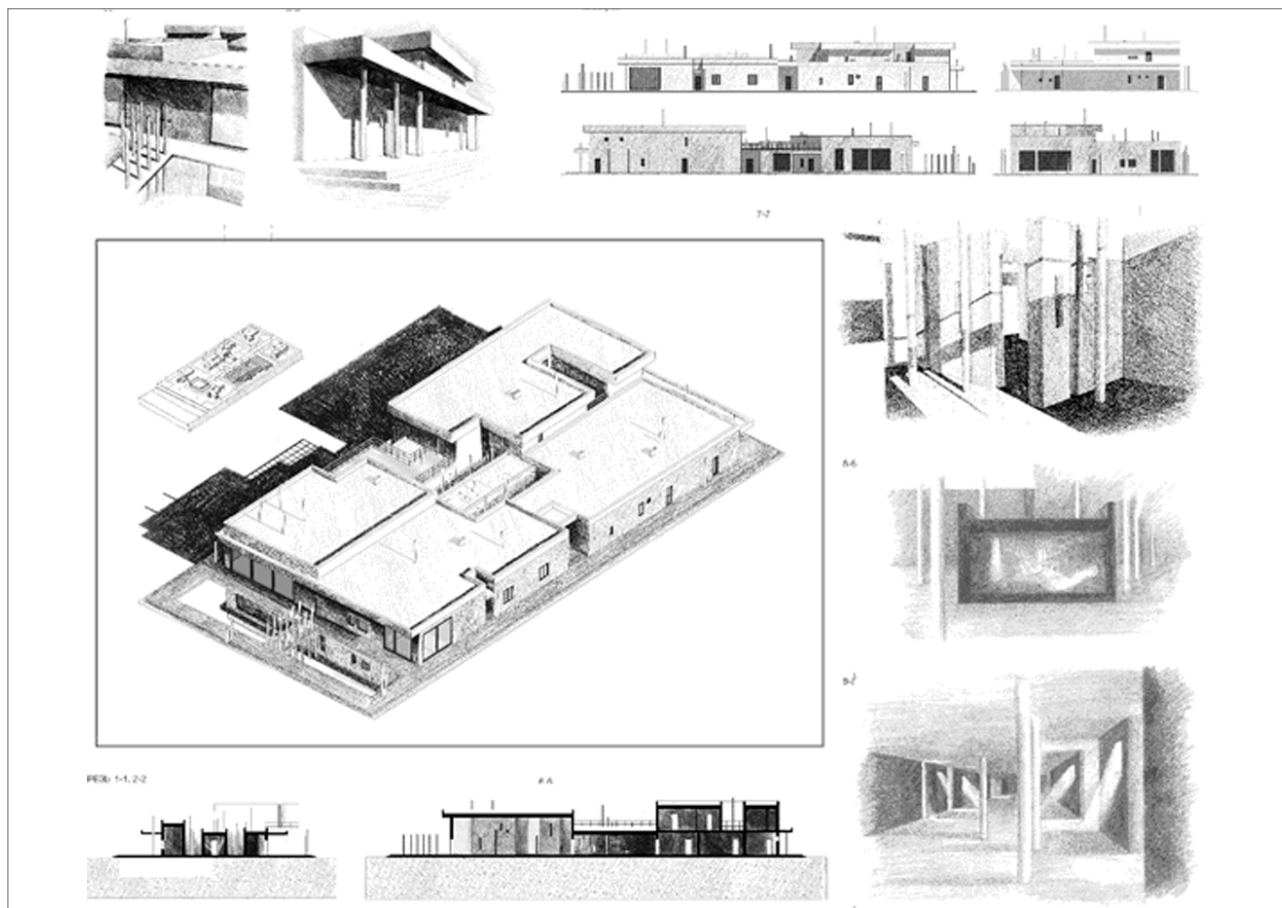


Рис. 8. Проект Алсу Махмудовой «Villa Transmission». Руководители Е.А. Репина, А.Н. Базина.

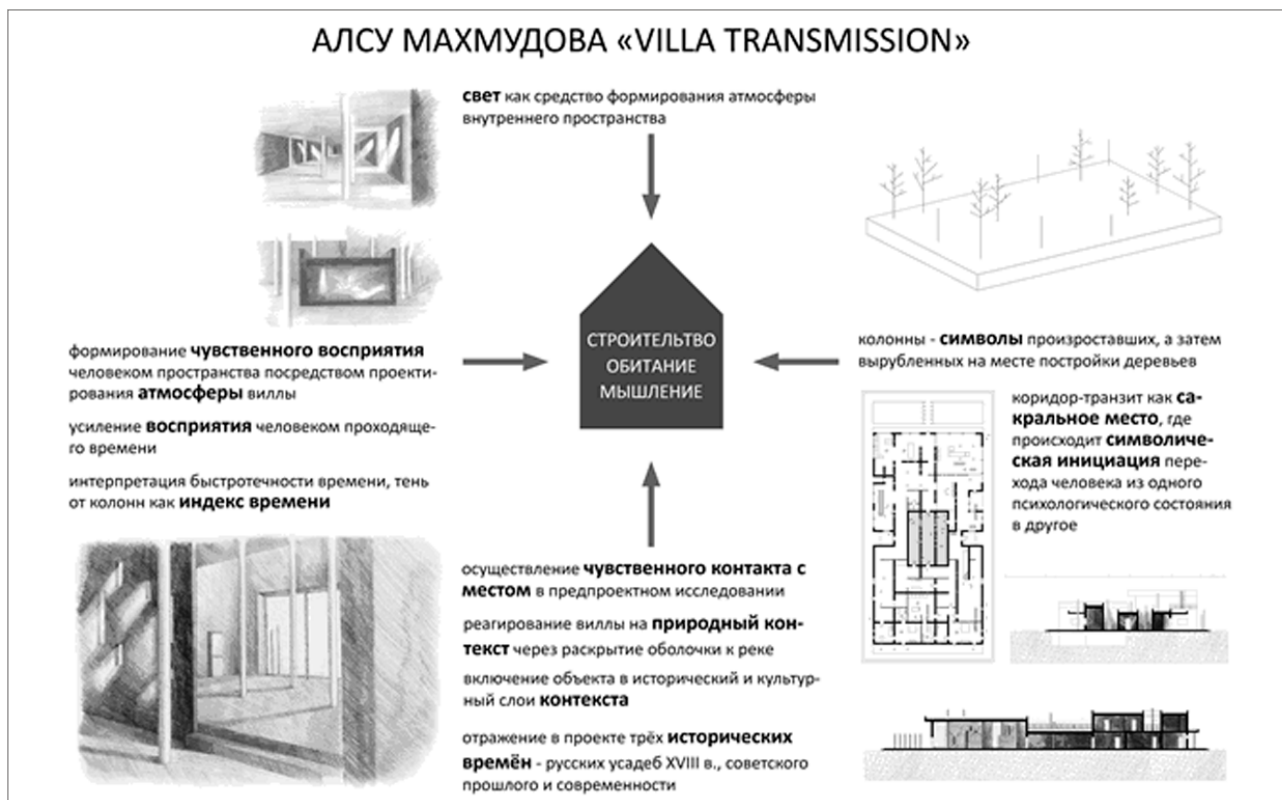


Рис. 7. Диаграмма творческого метода Алсу Махмудовой.

проёмов, вилла становится более проницаемой для естественного света и экстерьера. Солнечный свет, проходящий через множество хаотично-расположенных проёмов, создаёт динамичную атмосферу. В кульминационной точке внутренне пространство виллы максимально открывается в экстерьер, где вода в бассейнах усиливает динамику и связь с природным окружением – Волгой и Жигулёвскими горами.

Коридор-транзит проходящий через открытый двор, расположенный в центре виллы, превращает переход от частного (замкнутого) пространства к публичному (открытому) в ритуальное действие. В нём субъект переживает символическую инициацию перехода из защищённого места в открытый окружающий мир. Коридор является метафорой античного храма/дома и является сакральным локусом, поэтому А. Махмудова помещает его в центр композиции.

Алсу Махмудова в проекте виллы сформировала чувственное восприятие человеком пространства, спроектировав атмосферу средствами естественного света. Она отразила контекст места в историческом и культурном слоях. Попыталась сделать существование человека более осознанным – усилила восприятие времени, поместила сакральное место, где происходит символическая инициация перехода человека из одного психологического состояния в другое.

ВЫВОДЫ

1. На основе исследования источников, посвящённых феноменологии в теории и практике архитектуры, а в особенности трудов Хайдеггера и его последователей в области архитектуры было выявлено, что концепции Хайдеггера можно применять в средовом проектировании по причине их актуальности и универсальности.
2. Благодаря интерпретации идей Хайдеггера применительно к средовому проектированию была создана концепция феноменологической модели мира, описывающая взаимосвязь реальности и объекта проектирования, наглядно представленная в виде диаграммы.
3. Выдвинута гипотеза, что феноменологическая модель мира может выступать в качестве методологической основы средового проектирования с применением феноменологического подхода.
4. Произведён анализ творческих методов архитекторов феноменологической архитектуры С. Холла, П. Цумтора, школы МАРШ, мастерской С. Малахова и Е. Репиной на основе феноменологи-

ческой модели мира, обосновывает вероятность гипотезы.

5. Применение феноменологической модели мира в курсовом проектировании подтверждает гипотезу.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Невлютов М. Феноменологические концепции современной теории архитектуры // АМТ. 2015. № 3(32).
2. Norberg-Schulz C. *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. NY: Rizzoli, 1980.
3. El-Bizri N. On Dwelling: Heideggerian Allusions to Architectural Phenomenology // *Studia UBB Philosophia*. 2015. No. № 60. pp. 5-30.
4. Sharr A. *Heidegger for Architects*. London: Routledge, 2007.
5. Хайдеггер М. *Вещь. Время и бытие: Статьи и выступления*: Перевод с немецкого: В. В. Библихин. — М., 1993. // Электронная публикация: Центр гуманитарных технологий. — 28.02.2008. URL: <https://gtmarket.ru/laboratory/expertize/5582> (дата обращения: 29.03.2019).
6. Хайдеггер М. *Строить обитать мыслить*: пер. с нем. С.Ромашко // Проект International. 2010. № 20.
7. Сафронова Н.Д. *«Мартин Хайдеггер». поэтически обитает человек»* // *Аспекты. Сборник статей по философским проблемам истории и современности*. — Т. 7. — МАКС Пресс Москва. 2012. сс. 232–252.
8. Башляр Г. *Поэтика пространства*, пер. Кулиш. Москва: Ад Маргинем Пресс, 2015.
9. Вин А. Феноменология Стивена Холла // *Журнал АРХИДОМ*, № 80 // АРХИДОМ. URL: <http://archidom.ru/content/1170.html> (дата обращения: 29.03.2019). Holl S. *Parallax*. NY: Princeton Architectural Press, 2000.
10. Федотов М.Б. *Элементы феноменологического подхода в творчестве архитектора Питера Цумтора* // *Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура*. 2011. № 2.
11. Nobuyuki Y. *Architecture and Urbanism*. Peter Zumtor / Yoshida Nobuyuki. Tokyo: a+u Publishing Co. Ltd., 1998. 224 p.
12. Zumthor P. *Atmospheres*. Basel: Birkhduser Verlag AG, 2006.
13. Zumthor P. *Thinking Architecture*. Basel: Birkhauser, 1999.
14. Zumtor P. *Sense of place* // DAMN. 2013. URL: <http://www.damnmagazine.net/2013/01/01/sense-of-place/> (дата обращения: 26.03.2019).
15. Острогорский А, editor. *МАРШ V*. Екатеринбург: Tatlin, 2017.
16. Репина Е.А. *Бинарное сознание как реабилитация репрессированных значений культуры в постнекласической науке и модернистской архитектурной критике* // *Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета*. 2009. № 1 (22). С. 92-103.
17. Малахов С.А., Репина Е.А. *Учебная мастерская Сер-*

гея Малахова и Евгении Репиной 1999-2014. Екатеринбург: TATLIN MONO / TATLIN, 2014.

18. Malakhov S.A. The concept of a model of plastic bodily image in architecture // MATEC Web of Conferences Editor V. Murgul. 2017. P. 01025.

19. Репина Е.А., Куслиева Н.А. Город одиноких холостыков // А.С.С. проект волга. 2007. № 12-13. с. 112-115.

20. Малахов С.А. Реальное функциональное проектирование. К вопросу об идентификации профессионального метода архитектора и дизайнера // Вестник СГАСУ. 2005. Т. 2. № 1. С. 386-334.

21. Репина Е.А. Естественные объекты и постпроект // А.С.С. проект Волга, № 2, 2000. сс. 78-79.

22. Малахов С.А., Репина Е.А. Одномоментный город. Российская экспозиция на Биеннале в Роттердаме // Проект Россия, № 37. сс. 90-93.

23. Малахов С.А. Одиссея деревянного дома // Строй инфо. 2000. № 6 (126). с. 9-11.

24. Малахов С.А., Репина Е.А. Архитектурная Биеннале в Роттердаме 'Российский проект. // А.С.С. проект Волга. 2005. № 7. с. 70-74.

25. Малахов С.А., Репина Е.А. Пространство города и квартиры. Взаимосвязь проектных задач. Эксперимент по инновационному проектированию. Часть I. Самара: НП Дом искусств, 2011.

REFERENCES

1. Nevlyutov M. Fenomenologicheskie koncepcii sovremennoy teorii arhitektury [Phenomenological concepts of the contemporary theory of architecture] // AMIT 2015. 3(32)

2. Norberg-Schulz C. Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture. New York: Rizzoli, 1980.

3. El-Bizri N. On Dwelling: Heideggerian Allusions to Architectural Phenomenology // Studia UBB Philosophia. 2015. No. № 60. pp. 5-30.

4. Sharr A. Heidegger for Architects. London: Routledge, 2007.

5. Heidegger M. 'The Thing', in Poetry, Language, Thought, trans. by A. Hofstadter. – London: Harper & Row. – 1971. – pp. 163–86.

6. Heidegger M. Building Dwelling Thinking. In Poetry, language, thought. 1st ed. – New York: Harper & Row. – 1971. – P. 143-161

7. Heidegger M. «... poetically, Man dwells ...» in Poetry, Language, Thought, trans. by A. Hofstadter. – London: Harper & Row. – 1971. pp. 211–29.

8. Bachelard, G. La Poétique de l'Espace. – Paris: Presses Universitaires de France, 1958

9. Vin A. Fenomenologia Stivena Holla [Steven Hall's phenomenology] / Arhidom Publ. № 80 // ARCHIDOM. URL: <http://archidom.ru/content/1170.html> (date of the application: 29.03.2019). Holl S. Parallax. Basel: Birkhauser Publisher, 2000.

10. Fedotov M.B. Elementy fenomenologicheskog

podkhoda v tvorchestve arkhitekтора Pitera Tsumtora [Elements of a phenomenological approach in the works of architect Peter Zumthor] // Vestnik SGASU. Gradostroitelstvo i arkhitektura [Bulletin SHASU. Urban planning and architecture]. 2011. № 2.

11. Nobuyuki Y. Architecture and Urbanism. Peter Zumtor / Yoshida Nobuyuki. Tokyo: a+u Publishing Co. Ltd., 1998. 224 p.

12. Zumthor P. Atmospheres. Basel: Birkhduser Verlag AG, 2006.

13. Zumthor P. Thinking Architecture. Basel: Birkhauser, 1999.

14. Zumtor P. Sense of place // DAMN. 2013. URL: <http://www.damnmagazine.net/2013/01/01/sense-of-place/> (date of the application: 26.03.2019).

15. MARSH V / Pod. red. A. Ostrogorskogo. Yekaterinburg: Tatlin, 2017.

16. Repina E.A. Binarnoe soznaniye kak rebelitaciya repressirovannih znachenij v postneklassicheskoy nauke i postmodernistskoj arhitekturnoj kritike [Binary consciousness as a rehabilitation of repressed cultural values in post-non-classical science and postmodern architectural criticism] Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo arhitekturo-stroitel'nogo universiteta [Herald of Tomsk State University of Architecture and Civil Engineering]. №1. 2009. P. 92-103

17. Malakhov S.A., Repina E.A. Uchebnaya masterskaya Sergeya Malakhova i Evgenii Pepinoj 1999-2014 [Workshops by Sergey Malakhov and Evgenia Repina 1999-2014]. Ekaterinburg: TATLIN MONO/ TATLIN, 2014.

18. Malakhov S.A. The concept of a model of plastic bodily image in architecture // MATEC Web of Conferences Editor V. Murgul. 2017. P. 01025.

19. Repina Ye.A., Kuslieva N.A. Gorod odinokikh kholostykov [The city of lonely singles]// A.S.S. proekt Volga [A.S.S. Volga project]. 2007. №12-13. pp. 112-115.

20. Malakhov S.A. Realnoe funktsionalnoe proektirovanie. K voprosu ob identifikatsii professional'nogo metoda arkhitekтора i dizaynera [Real functional design. On the issue of identification of the professional method of the architect and designer] // Vestnik SGASU [Bulletin of the SGASU]. 2005. Т. 2. № 1. pp. 386-334.

21. Repina E.A. Yestestvennye obekty i postproekt [Natural objects and postproject] // A.S.S. proekt Volga [A.S.S. Volga Project], №2, 2000. pp. 78-79.

22. Malakhov S.A., Repina E.A. Odnomomentnyy gorod. Rossiyskaya ekspozitsiya na Biennale v Rotterdame [One-time city. Russian Exposition at the Rotterdam Biennale] // Proekt Rossiya [Project Russia], №37. pp. 90-93.

23. Malakhov S.A. Odisseya derevyannogo doma [Odyssey of a wooden house] // Stroy info [Build info]. 2000. №6 (126). pp. 9-11.

24. Malakhov S.A., Repina E.A. Arkhitekturnaya Biennale v Rotterdame '2005. Rossiyskiy proekt [Architectural Biennale in Rotterdam '2005. Russian project.]. A.S.S. proekt Volga [A.S.S. Volga Project]. №7, Samara, 2005, pp. 70-74.

25. Malakhov S.A., Repina E.A. Prostranstvo goroda i kvartiry. Vzaimosvyaz proektnykh zadach. Eksperiment po innovatsionnomu proektirovaniyu. Chast I [The space of the city and apartment. Interrelation of project tasks. Innovative Design Experiment. Part I]. Samara: NP Dom iskusstv [NP House of Arts], 2011.

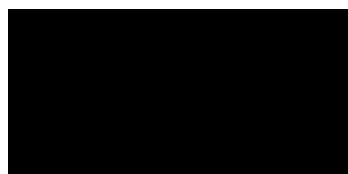
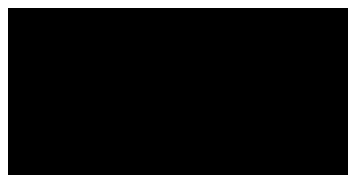
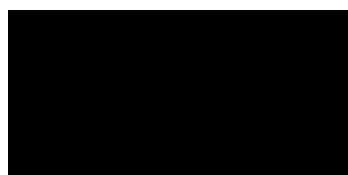
Для ссылок: Базина А.Н., Репина Е.А. Феноменологическая модель мира в средовом проектировании // Innovative project. 2017. T.2, №4. С. 78-94. DOI: 10.17673/IP.2017.2.04.6

For references: Bazina A.N., Repina E.A. Phenomenological model of the world in environmental design. Innovative project. 2017. Vol.2, No.4. P. 78-94. DOI: 10.17673/IP.2017.2.04.6

7

95–98

KOPOTKO
BRIEFLY



Раппапорт Александр Гербертович

Научно-исследовательский институт теории и истории архитектуры и градостроительства (НИИТИАГ), Москва

Rappaport Alexander

Scientific Research Institute of Theory and History of Architecture and Urban Planning (NIITIAG), Moscow

ТЕОРИЯ И МЕТОД THEORY AND METHOD

В статье рассматривается отличие разных подходов к архитектурной теории: рожденной из индивидуальной проектной практики, от основанной на построении принципиально новой картины проектной и архитектурной деятельности. Обсуждаются различия теорий, ориентированных на конечный результат, от теорий, предполагающих постоянную собственную перестройку.

The article discusses the difference between different approaches to architectural theory: born from individual design practice, from that based on the construction of a fundamentally new picture of design and architectural activity. The differences between end-result-oriented theories and theories that presuppose constant self-restructuring are discussed.

Ключевые слова: архитектурная теория, методология, завершенность.

Keywords: architectural theory, methodology, completeness.

Недавно я очень бегло и поверхностно познакомился с докторской диссертацией Сергея Алексеевича Малахова «Композиционный метод архитектурного проектирования» [1], бегло и поверхностно, потому что работа предлагает весьма сложную конструкцию схем, понятий и категорий. для постижения которой нужны не дни и не недели, а добрые полгода. Вопрос – есть ли у меня время на эту работу и нужна ли мне она в то время как я занят построением собственной теоретико-методологической концепции. Автор – зав кафедрой инновационного проектирования в Самарском техническом университете на 10 лет младше меня. То есть ему сейчас 67 лет, а мне 77 лет, таким образом у нас обоих не столь уж много времени на большие рабочие программы.

Не вдаваясь в детали и не оценивая того, что я понял и чего не понял в его очень сложной теоретической работе, я все же поневоле сопоставил свои ресурсы с постижением его труда и задал себе вопрос – в какой степени он мог бы быть оправдан моими жизненными планами. Более того, видя работу, обладающую своего рода законченностью и целостностью я задал и себе вопрос – осталось ли мне время на доведение своей работы на этот же уровень завершенности. Говоря так я имею в виду весьма условное представление о том, что значит «завершенность». В принципе большая, своего рода эпохальная работа, которую проделал и Малахов, и делаю я, едва ли может

иметь срок завершенности. В моей работе эта завершенность висит передо мной как морковка перед ослом и никогда не будет достигнута, а работа будет продвигаясь ставить все новые и новые проблемы. Не исключено что и в работе Малахова может открыться нечто аналогичное - хотя сейчас он видит в ней практический итог и использует его в проектной работе.

В этом отличие моей работы и работа Малахова. Он вышел к своей проблеме из индивидуальной проектной практики и развил свой метод до монументальной теории, которая позволяет ему вести на новом уровне свою проектную работу. Я же с самого начала своей работы пытался построить принципиально новую картину проектной и архитектурной деятельности в переломный момент истории культуры и архитектуры, и ориентировался не столько на практическое применение, сколько на реформу всего профессионального мировоззрения – точнее мировоззрения, которое начало формироваться в начале прошлого века и до сих пор, сделав несколько эпохальных рывков, увязло в неразрешимости своих задач.

Работа Малахова по своей типологической структуре соответствует всем великим реформаторам архитектуры 20 века – она сделана мастером, открывающим свое направление и свой метод. Такими же были программы Ле Корбюзье [2], Ф.Л. Райта [3], Миса ван дер Роэ, К. Мельникова, И. Леонидова и М. Гинзбурга, как и в каком-то

смысле, позднее Питера Эйзенмана, Роберта Вентури, Луи Кана, Захи Хадид.

На Западе такие программы имели ясный индивидуальный характер и шли открыто к индивидуации архитектурного творчества, пришедшей в 20 веке на смену стилевой системы, хотя и были интегрированы под знаком Авангарда, Конструктивизма, Функционализма, Модернизма, а позднее – Постмодернизма, Средового и Экологического подхода. Каждый новый шаг архитектуры как метода начинался с фиксации какой-то проблемы и приходил в итоге к ее решению. Сроки действия таких программ постепенно сокращались. Модернизм господствовал 50 лет, постмодернизм – 30.

В СССР этапы развития архитектуры строились как шаги прогресса, решавшие каждый раз сумму определенных временных задач – урбанизации, индустриализации, коммуникации экологии или социальных программ иного рода.

Важно, что всякий раз архитекторы, бравшиеся и за теоретический пересмотр метода, создавали нечто вроде машины проектного мышления – способной переработать множество реальных условий и целей в механизм получения удовлетворительного проектного итога. Поэтому их программ имели вид своего рода технологических революций или сдвигов. Такова, как мне кажется, и работа Малахова. Она перерабатывает сумму требований исторического момента в своего рода машину, производящую адекватный проектный продукт. Это конечно не слепой автомат и не робот – эта машина включает и самого архитектора как личность с ее собственным мышлением и чувствительностью, ответственностью и идеалами.

Каждая такая машина со временем уступала место новой, передавая ей свои открытия и находки, но в целом новая машина вновь перерабатывала условия, задачи и ценности в проекты. Нечто когда сроки действия таких машин продолжались веками – сейчас в век глобальной демократии эти сроки сокращаются и почти каждые десять лет приходится перестраивать машину проектного мышления – как для индивидуальных архитекторов, так и, в известной мере, для всех людей, связанных с проектным процессом и строительством.

Я с самого начала был ориентирован на этот перманентный процесс изменений и не ставил перед собой задачу выдать машину, готовую проектировать в какой-то конкретный момент. Более того, я в последние годы вижу ситуацию как разделенную на множество индивидуальных программ, которые ориентированы порой

на финальный вариант, и на перманентную перестройку – формируя новую планетарную культуру архитектуры. Такая схема радикально меняет самоопределения автора на формы финальной готовности и связь такого финала с работой своей жизни. Те, кто строит, воплощает себя в ряде финальных построек, а тот, кто занят методологией, фиксирует себя в новой теоретической базе и концепции.

Тут появляется новая схема финала. Я, например, прекрасно сознаю, что как бы интенсивно я ни работал – лет через 5-10 наступит конец и моя работа закончится, судьба сделанного окажется в руках будущих поколений, которые либо возьмут эти результаты и продолжат начатую работу, либо предадут эту работу забвению. Мы можем делать только то что можем, остальное – судьба.

Такие авторские индивидуальные концепции, которые строили архитекторы-новаторы в первой половине и в конце 20 века, сохраняют свой смысл и сегодня. Опыт показывает, что они плохо транслируются и воспринимаются посторонними как внешние стили. Это обстоятельство указывает на внутреннюю парадоксальность самого принципа индивидуации – в системе индивидуации рождается большое многообразие методов и стилей, но в силу той же индивидуации, их практически не усваивают. Так что системы горизонтальной и вертикальной (исторической) коммуникации в современной демократической культуре оказываются чуть ли неразрешимой проблемой. И этот момент вызовет в ближайшие десятилетия новую волну проблем и теоретических работ. Поэтому я пришел к выводу, что сделанного мной на сегодняшний день, в принципе, достаточно. В будущем я буду конечно продолжать какие-то заметки, но стремиться к завершению какой-то цельной теории не стану.

По материалам блога «Башня и лабиринт»

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Малахов С.А. Композиционный метод архитектурного проектирования. 05.23.20 - Теория и история архитектуры, реставрация и реконструкция историко-архитектурного наследия. Диссертация на соискание ученой степени доктора архитектуры. Самара, 2018. 342 с.
2. Le Corbusier, La charte d'Athènes, numérisée sur le site de la Cité de l'Architecture et du Patrimoine dans: Technique et Architecture, n°7, 1944, p. 21
3. Wright, Frank Lloyd. The Natural House. New York: Horizon Press, 1954

REFERENCES

1. Malakhov S.A. Compositional architectural design method. 05.23.20 - Theory and history of architecture, restoration and reconstruction of historical and architectural heritage. Thesis for the degree of Doctor of Architecture. Samara, 2018, 342 p.
2. Le Corbusier, La charte d'Athènes, numérisée sur le site de la Cité de l'Architecture et du Patrimoine dans : Technique et Architecture, n°7, 1944, p. 21
3. Wright, Frank Lloyd. The Natural House. New York: Horizon Press, 1954

АВТОРЫ ЖУРНАЛА

	Страницы
<i>Базина, Анна Николаевна</i> – магистрант кафедры «Инновационное проектирование» СамГТУ (Самара, Россия)	78-94
<i>Боранов, Сергей Сергеевич</i> – бакалавр кафедры «Инновационное проектирование» СамГТУ (Самара, Россия)	36-48
<i>Малахов, Сергей Алексеевич</i> – заведующий кафедрой «Инновационное проектирование» СамГТУ, профессор, кандидат архитектуры (Самара, Россия)	36-48
<i>Орлов, Дмитрий Николаевич</i> – старший преподаватель кафедры «Реконструкция и реставрация архитектурного наследия» СамГТУ (Самара, Россия)	50-58
<i>Орлова, Наталья Александровна</i> – старший преподаватель кафедры «Реконструкция и реставрация архитектурного наследия» СамГТУ (Самара, Россия)	50-58
<i>Раков Антон Петрович</i> – доцент кафедры «Инновационное проектирование» СамГТУ, кандидат архитектуры (Самара, Россия)	72-76
<i>Раппапорт Александр Гербертович</i> – Главный научный сотрудник Отдела проблем теории архитектуры НИИТИАГ, доктор искусствоведения (Москва, Россия)	96-98
<i>Репина, Евгения Александровна</i> – профессор кафедры «Инновационное проектирование» СамГТУ, кандидат архитектуры (Самара, Россия)	78-94
<i>Филиппов, Василий Дмитриевич</i> – ведущий инженер дирекции Академии строительства и архитектуры СамГТУ (Самара, Россия)	6-34 60-69

JOURNAL AUTHORS

	Pages
<i>Bazina, Anna</i> – graduate student of the department "Innovative Design" SamGTU (Samara, Russia)	78-94
<i>Boranol, Sergey</i> – bachelor of the department "Innovative Design", SamSTU (Samara, Russia)	36-48
<i>Malakhov, Sergey</i> – Head of the department "Innovative Design", SamSTU, Professor, Candidate of Architecture (Samara, Russia)	36-48
<i>Orlov, Dmitry</i> – Senior Lecturer of the department "Reconstruction and Restoration of Architectural Heritage", SamSTU (Samara, Russia)	50-58
<i>Orlova, Natalia</i> – Senior Lecturer of the department "Reconstruction and Restoration of Architectural Heritage", SamSTU (Samara, Russia)	50-58
<i>Rakov Anton Petrovich</i> – Associate Professor, Department of Innovative Design, Samara State Technical University, Candidate of Architecture (Samara, Russia)	72-76
<i>Rappaport Alexander Herbertovich</i> – Chief Researcher, Department of Problems of Theory of Architecture, NIITIA, Doctor of Arts (Moscow, Russia)	96-98
<i>Repina, Eugenia</i> – Professor of the department "Innovative Design", SamSTU, Professor, Candidate of Architecture (Samara, Russia)	78-94
<i>Filippov, Vasily</i> – Leading Engineer of the Directorate of the Academy of Construction and Architecture of SamSTU (Samara, Russia)	6-34 60-69