

ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ АРХИТЕКТУРЫ, РЕСТАВРАЦИЯ И РЕКОНСТРУКЦИЯ ИСТОРИКО-АРХИТЕКТУРНОГО НАСЛЕДИЯ

УДК 711.43

DOI: 10.17673/Vestnik.2017.03.12

В.Н. ВОСТРИКОВ

АРХИТЕКТУРНО-ПРОСТРАНСТВЕННОЕ РЕШЕНИЕ ЗАСТРОЙКИ ЧЁРНОВСКОГО ШОССЕ ГОРОДА КУЙБЫШЕВА

ARCHITECTURAL-SPATIAL SOLUTION FOR CHERNOVSK HIGHWAY BUILDING
DEVELOPMENT OF KUIBYSHEV CITY

Рассматриваются вопросы, связанные с созданием жилого района Черновского шоссе (ул. Ю. Гагарина) в 1960-е гг. в соответствии с генеральным планом г. Куйбышева (ныне Самара). Выявлены особенности проектного решения в контексте развития общих тенденций в градостроительстве и архитектуре. Отмечены основные закономерности в организации функциональных процессов в жилой среде, обеспечении удобной транспортной и пешеходной доступности, создании благоприятной и эстетически полноценной среды. Определен тип застройки и особенности архитектурно-планировочного решения с использованием типовых жилых зданий и объектов общественного назначения, а также специфика композиционного построения с организацией визуальных коммуникаций.

This paper considers issues of residential area (which is next to Chernovsk Highway) construction (Yuriy Gagarin str.) which took place in the 1960s according to Kuibyshev-city general lay-out. The features of this design decision have been described in the context of general trends in urban planning and architecture and their development. The paper focuses on functional processes in the living environment and objective laws of their management, on user-friendly transport and pedestrian accessibility, and on the creation of an enabling and aesthetically sound environment. It defines a type of building development and features of architectural and planning solutions of using typical residential buildings and public facilities, as well as specifics of composite construction providing visual communications.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, градостроительный комплекс, пространственно-планировочная система, пространственная композиция, планировочная структура, принцип регулярности, архитектурный облик, архитектурно-художественные идеи, планировочные зоны, художественная выразительность

Keywords: Transport infrastructure, city-planning complex, spatial design structure, spatial composition, design structure, regularity principle, architectural design, architectural and artistic ideas, planning areas, artistic expressiveness

На рубеже 1950 – 1960-х гг. происходят заметные изменения в вопросах архитектуры и градостроительства, которые связаны в первую очередь с переходом к индустриальному строительству. По темпам экономического развития город Куйбышев (ныне Самара) выходит на одно из первых мест в РСФСР. Куйбышевским филиалом «Гипрогор» в 1960-е гг. активно ведется разработка генерального плана (арх. Н.В. Подовинников, В.Г. Каркарьян, Н.И. Розанов) [1, с. 180-181], который был утвержден 28 февраля 1967 г. [2, с. 219]. В методологическом плане в проектировании, как и по всей стране, преобладает принцип регулярности – акцент на создание целостного плана, где главенствующим становится жилой микрорайон как «социальная единица района».

Определена модель роста с приоритетом интенсивности освоения городской территории, где «... наряду с каркасом выделяется и его «заполне-

ние» – территории..., меньше всего включенные в городскую систему коммуникаций и менее «устойчивые» по своей пространственной организации» [3, с. 64]. В г. Куйбышеве акцент делается на выстраивании планировочных районов, куда входили жилые и производственные территории, зеленые зоны отдыха, сгруппированные в планировочные зоны.

Большое значение придавалось развитию транспортной инфраструктуры, обеспечивающей жизненные функции города, с первоочередной прокладкой основных городских проездов улиц, совпадающих с исторически сложившимися направлениями старых трактов – Семейкинского (Московское шоссе), Ново-Сызранского (пр. Карла Маркса), Чёрновского (с 1961 г. – ул. Ю. Гагарина). Последнему отводилась особая роль как важнейшей трассы между историческим центром и рабочими районами Безымянки с выходом на исторически сложив-

шие приоритетные направления сети областных шоссе в восточном и северо-восточном районах.

Такая магистраль должна была иметь свой неповторимый архитектурный облик, став одной из важнейших частей генерального плана г. Куйбышева. В проектировании большое значение в это время придается композиции внутренних пространств жилых массивов, а улицы не имеют плотной застройки. В нормативных документах регламентируется свободное расположение зданий с приоритетным учетом вопросов инсоляции [4, с. 50-51]. Такая сложная пространственно-планировочная система, какой является ул. Гагарина, была организована в первую

очередь для реализации потребности людей «как обеспечивающая постоянную жизнедеятельность» благодаря функциональному насыщению территории общественно значимыми объектами. Поиск новых композиционных приемов размещения однотипных пятиэтажных домов на многокилометровой магистрали не мог однозначно дать положительных результатов. Проект застройки, разработанный архитекторами А.В. Годзевицем и В.Г. Каркарьяном, был принят за основу и дорабатывался с внесением значительных изменений куйбышевским институтом Промстройпроект (рис. 1).



Рис. 1. Улица Ю. Гагарина (1965 г.)

В последующем писали, что «застройка в начале 60-х гг. столь важной в структуре города магистрали в основном пятиэтажными домами неизбежно привела к снижению ее художественной выразительности. Большой «тираж» домов, фасады которых не отличались друг от друга, когда пространство двора и улицы становились, по существу, одинаковыми, привел к дисгармонии, монотонности и аскетичности, полностью отрицающим традиции предыдущего периода самарской архитектуры» [6, с. 269-270].

Производство сборного железобетона в Куйбышеве привело к значительному увеличению массового строительства и соответственно изменению эстетических принципов в зодчестве. В практической деятельности при проектировании происходит не только полный отказ от прежних общепринятых установок, но и выработка нового метода формирования архитектуры, архитектурной эстетики со стремлением достичь нового понимания единства художественно-образного, функционального и конструктивного начала, соответствующего лучшим образцам эпохи.

В застройке преобладали микрорайоны – единые жилые комплексы, включающие все объекты для удовлетворения насущных жизненных потребностей человека. Для проектного решения была выбрана линейная структура с концентрацией застройки вдоль ул. Ю. Гагарина как главной композиционной оси. Основные трудности – достижение равноценных условий доступности центров района, поэтому была предложена современная трактовка

– «...усложнение общей конфигурации линейного плана за счет развития поперечных связей, «свертывания» и взаимного наложения полос расселения» [3, с. 73]. Как особые акценты в поквартальной сетке, они затем появляются на ул. Ю. Гагарина: один на пересечении с ул. Карбышева, а два других – в начале улицы на самом высоком участке рельефа (рис. 2). Чуть позднее на этом месте был разбит небольшой сквер со стелой, украшенной барельефным изображением Ю.А. Гагарина. Жители города тогда вышли с предложением сохранить память о первом космонавте, который часто бывал здесь во время своих неоднократных визитов в г. Куйбышев.

На нижней террасе на пересечении с ул. Победы был спланирован еще один сквер с небольшим



Рис. 2. Застройка ул. Ю. Гагарина с включением девятиэтажных зданий

скульптурным объектом «Покорители космоса». Здесь же в окружении когда-то частных строений спроектировали парк «Дружба», в самом центре которого возвели кинотеатр. Напротив этого зеленого массива расположился сквер с памятником В.В. Маяковскому, примыкающий к жилым кварталам, созданным в 1940 – 1950-х гг., включая клуб «Заря» (арх. А.Г. Моргун, 1954) [7, с. 120] (рис. 3).



Рис. 3. Клуб «Заря» (арх. А.Г. Моргун, 1954)

В срединном течении улицы в качестве главной доминанты и соответственно композиционного центра предусмотрели возведение кинотеатра («Весна») (рис. 4) и универмага (филиал ЦУМ «Самара») [8, с. 42]. Таким образом, оказалась сформированной достаточно большая территория, включающая в себя объекты общественного назначения, которые развивались как зоны «социальной активности чело-



Рис. 4. Кинотеатр «Весна»

века».

Такие тенденции с применением в планировке и застройке наработанных приемов, определенных едиными строительными нормами и правилами, технологией строительства, были характерны для того времени, что вело к универсальности и созданию часто сходных внешне микрорайонов и кварта-

лов. Типовое строительство внедрялось повсеместно и отмечалось, что «...в конце 60-х годов были построены и здания общественного назначения из индустриальных панельных конструкций, предназначенные для обслуживания населения микрорайонов, – школы, дошкольные учреждения, магазины. В результате появилось стилевое единство в застройке микрорайонов...» [6, с. 272].

В целом – это время переосмысления накопленного опыта в претворении идеи создания социалистического мегаполиса. Развитие социологии города выдвигало на первый план такое понятие, как городская среда [9–13]. Экологи, в свою очередь, пришли к выводу о необходимости серьезно заниматься условиями жизни человека в рукотворной природе города [14, с. 2], поэтому при разработке проекта особое внимание уделялось окружающей среде, сложившемуся ландшафту, опорной застройке, а также транспортной сети [16–20].

Застройка ул. Ю. Гагарина, относящаяся к 1960 – 1970-м гг., ориентировалась на модель создания микрорайона как первичного элемента планировочной структуры. Она была обусловлена плотностью жилого фонда с учетом возведения типовых зданий и в целом комплексной застройки с созданием благоприятных условий жизни, включая объекты обслуживающих учреждений (детские сады, школы, учреждения питания, торговли и бытового обслуживания). Организация интенсификации внутригородских связей как части общей системы мегаполиса, с обеспечением безопасности движения транспорта и пешеходов, решена на всем протяжении ул. Ю. Гагарина прокладкой транзитных магистралей – ул. Революционной, Авроры, Советской Армии. При проектировании особое внимание уделялось ориентации на особенности рельефа местности с формированием единой системы озеленения.

Первоочередными стали вопросы по организации функциональных процессов в жилой среде, обеспечению удобной транспортной и пешеходной доступности, созданию благоприятной и эстетически полноценной среды. Общее решение в силу ряда причин тяготело к монотонности ввиду применения типовых проектов в основном пятиэтажных зданий и, тем самым, нарушению формирования полноценной архитектурно-пространственной композиции. Важным условием целостности созданной композиции явилась соразмерность, гармоничность сочетания элементов в пространстве с тягой к симметричности пространственных структур.

Таким образом, обеспечивалось единство художественно-образного, функционального и конструктивного начала как значимых составляющих общего решения. Компактность композиционного построения при всей заданной линейности плана достигалась рациональным размещением акцентных элементов в застройке, организацией визуальных коммуникаций на всем протяжении «экспозиции»

с включением всех эстетически значимых объектов. Глубина застройки определялась в основном модульностью построения, равной панельному дому, что задавало интересный ритмический рисунок. Стилиевое единство жилых и общественных сооружений задавалось общим подходом в использовании распространенных типовых промышленных методов в строительстве. В обеспечении комфортности среды для жителей данного района немаловажную роль сыграло как «массированное озеленение» дворовых пространств, так и создание парков и скверов на всем протяжении ул. Ю. Гагарина. Дальнейшее развитие эта территория с созданием целостного микрорайона не получила, оставив на периферии пространства одноэтажные жилые дома с усадебными участками. Будущая реновация данной застройки, несомненно, может стать важным этапом в развитии одной из главных магистралей города как части общего композиционно-пространственного каркаса мегаполиса.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Синельник А.К. История градостроительства и заселения Самарского края. Самара: Агни, 2003. 228 с.
2. Самара-Куйбышев: Хроника событий. 1586–1986 гг. / под ред. Я.Г. Пылявского. Куйбышев: Книж. изд-во, 1985. 368 с.
3. Основы теории градостроительства / под. ред. З.Н. Яргинной. М.: Стройиздат, 1986. 326 с.
4. Павлов П.А., Журавлев А.М., Морозов А.И. и др. Очерки истории советского искусства. М.: Советский художник, 1979. 264 с.
5. Эволюция принципов формирования ансамблей московских жилых районов // Архитектурное творчество СССР / под ред. Ю. С. Ярлова. Вып. 8. М.: Стройиздат, 1988. 181 с.
6. Каркарьян В. Г. Самара – Куйбышев – Самара, или Три портрета одного города. Самара: Арт Презент, 2014. 472 с.
7. Моргун А.Г. От крепости Самара до города Куйбышева. Куйбышев: Книж. изд-во, 1986. 224 с.
8. Востриков В.Н. Профессор Ваган Каркарьян / СГАСУ. Самара, 2015. 190 с.
9. Востриков В.Н. Стилистические и композиционно-художественные особенности сталинской эпохи в градостроительной системе главных самарских площадей // Известия Самарского научного центра РАН. Самара, 2012. Т.14, №2(6). С. 1593–1596.
10. Востриков В.Н. Градостроительная специфика формирования площадей исторического центра г. Самары XVIII–XIX вв. // Приволжский научный журнал. Нижний Новгород: НГАСУ, 2015. №2. С. 95–104.
11. Баранов Н.В. Композиция центра города. М.: Стройиздат, 1964. 194 с.
12. Основы градостроительства / под. ред. А.Г. Лазарева. Ростов-на-Дону: Феникс, 2005. 384 с.
13. Каркарьян В.Г. Река Волга – город Самара: Путешествие сквозь века. Самара: Агни, 2011. 304 с.
14. Гутнов А.Э., Глазьев В.Л. Мир Архитектуры – лицо города. М.: Молодая гвардия, 1990. 352 с.
15. Ушаков Ю.С., Славина Т.А. История русской архитектуры. СПб.: Стройиздат, 1993. 600 с.
16. Синельник А.К., Самогоров В.А. Архитектура и градостроительство Самары 1920-х – начала 1940-х годов. Самара, 2010. 228 с.
17. Александров В.Н. История русского искусства. Минск: Харвест, 2003. 736 с.
18. Шукурова А.Н. Архитектура Запада и мир искусства XX века. М.: Стройиздат, 1990. 320 с.
19. Кабкова Е.П., Львова Е.П., Сарабянов Д.В. и др. Мировая художественная культура. XX век. Изобразительное искусство и дизайн. СПб.: Питер, 2007. 464 с.
20. Веретенников Д.Б. Предложения по структурно-планировочной реорганизации города Самары // Город в меняющемся мире: Межвузовский сборник научных трудов / СГАСУ. Самара, 1992. С. 34–42.

Об авторе:

ВОСТРИКОВ Владимир Николаевич

доцент кафедры дизайна
Самарский государственный технический университет
Архитектурно-строительный институт
443001, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 194
E-mail: vostrikovvn@yandex.ru

VOSTRIKOV Vladimir N.

Associate Professor of the Design Chair
Samara State Technical University
Institute of Architecture and Civil Engineering
443001, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya str., 194
E-mail: vostrikovvn@yandex.ru

Для цитирования: Востриков В.Н. Архитектурно-пространственное решение застройки Чёрновского шоссе города Куйбышева // Градостроительство и архитектура. 2017. Т.7, №3. С. 68–71. DOI: 10.17673/Vestnik.2017.03.12.
For citation: Vostrikov V.N. Architectural-spatial solution for Chernovsk Highway building development (Yuriy Gagarin str.) // Urban Construction and Architecture. 2017. V.7, 3. Pp. 68–71. DOI: 10.17673/Vestnik.2017.03.12.