

АГУТНОВ, В. ГЛАЗЫЧЕВ

МИР АРХИТЕКТУРЫ

МИР  
АРХИТЕКТУРЫ



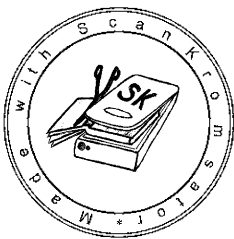








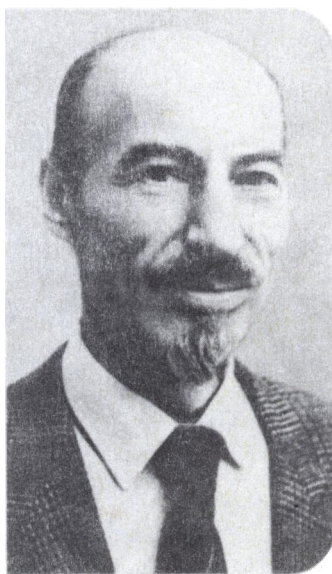




Scan AAW



Доктора архитектуры Алексея Эльбрусовича Гутнова читатели знают по книге «Мир архитектуры. Язык архитектуры» («Эврика», 1985 г.). По его проектам построен ряд общественных зданий и жилых микрорайонов в Москве. Он также является одним из авторов проекта пешеходной улицы Старый Арбат.



# МИР

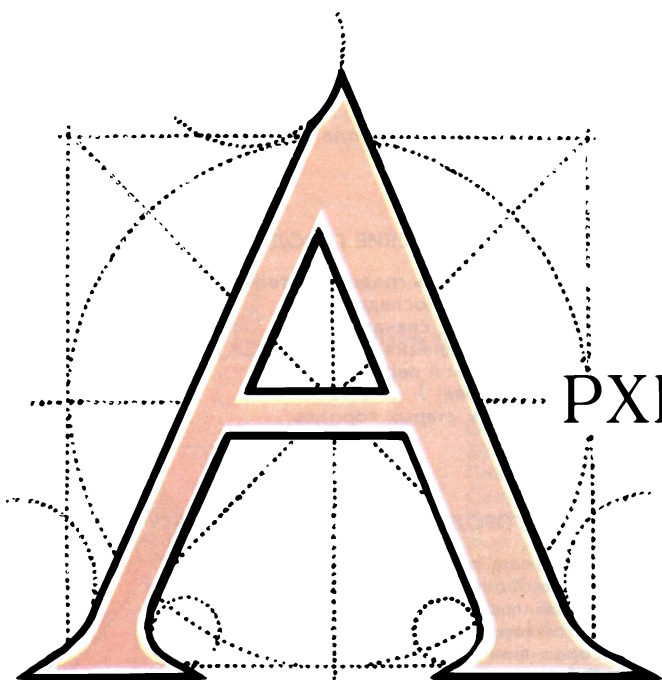
Архитектор, кандидат философских наук, исследователь проектного творчества и архитектурного наследия, критик, переводчик, публицист, Вячеслав Леонидович Глазычев закончил Московский архитектурный институт. Он является секретарем правления Союза архитекторов СССР, ведущим научным сотрудником Научного центра теории и истории архитектуры и градостроительства, а также профессором Международной академии архитектуры.

Настоящая книга рассказывает об истории градостроительства, продолжает разговор об архитектуре и путях ее развития.





А. ГУТНОВ  
В. ГЛАЗЫЧЕВ



РХИТЕКТУРЫ

*(Лицо города)*

Художник  
М. РОЗЕНБЕРГ

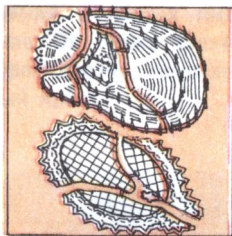


От авторов . . . . .	6
Введение. И это все — город . . . . .	7

## Часть первая. ГОРОДА МИРА

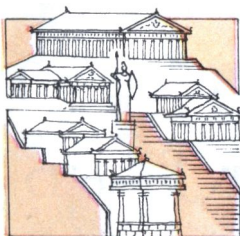
### Г л а в а 1. МОСКВА — ЛЕНИНГРАД

«Большая деревня» и «умышленный город» . . .	17
«Люблю тебя, Петра творенье...» . . . . .	22
Симметрия симметрии рознь . . . . .	28
Как расти городу . . . . .	33
Второе рождение города . . . . .	39



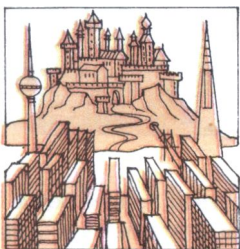
### Г л а в а 2. ИСТОРИЧЕСКИЕ ГОРОДА

С чего начиналось градостроительство . . . . .	51
Гипподам и его последователи . . . . .	53
Все начинается сначала . . . . .	59
Флоренция, Венеция и другие . . . . .	63
Рождение новой перспективы . . . . .	68
Тайны Парижа . . . . .	72
Новая жизнь старых городов . . . . .	78



### Г л а в а 3. ГОРОДА ЗАВОЕВЫВАЮТ ПЛАНЕТУ

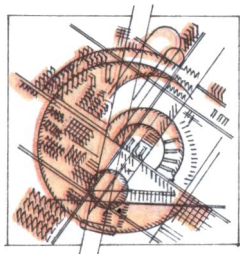
Город-сад: рождение идеи . . . . .	85
Новое обличье города-сада . . . . .	89
Новый город — «идеальный» город? . . . . .	95
Какой город самый «выгодный»? . . . . .	100
Город-линия . . . . .	103
От города к системе расселения . . . . .	107



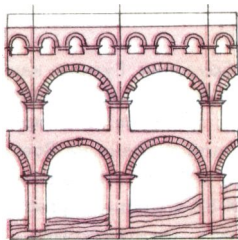
## Часть вторая. КАК УСТРОЕН ГОРОД

### Г л а в а 4. ФОРМУЛА ГРАДОУСТРОЙСТВА

Труд, быт, отдых в системе города . . . . .	115
Упорядочить — значит разделить . . . . .	120
Ступени обслуживания и принцип «матрешки» . . . . .	129
60-е годы, или Гимн стандарту . . . . .	135
Промрайон и город — отражения в двух зеркалах . . . . .	141
Затерянный мир: коммунально-складские территории . . . . .	145
Ступени отдыха и очаги досуга . . . . .	150
Формула лабиринта . . . . .	156

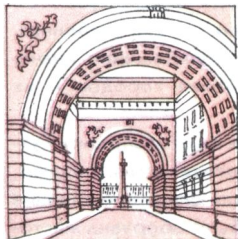






## Глава 5. МАШИНА КОММУНИКАЦИЙ

Все дороги ведут в город . . . . .	161
Лабиринты и решетки . . . . .	166
Его высочество Транспорт . . . . .	172
Транспортная инфраструктура города . . . . .	177
«Неправильные расстояния» . . . . .	182
Переоценка ценностей . . . . .	188

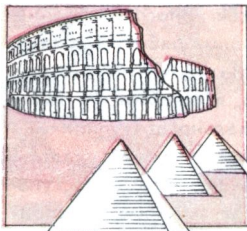


## Глава 6. СЕРДЦЕ ГОРОДА

Откуда начинается город . . . . .	196
Генератор городского образа жизни . . . . .	202
Уроки реконструкции . . . . .	206
Остров пешехода в потоке транспорта . . . . .	216
За счет чего работает «городской насос» . . . . .	227
Архитектурный символ города . . . . .	232

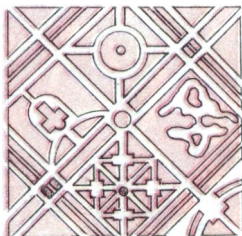
## Часть третья. ИСКУССТВО И НАУКА ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА

### Глава 7. ОБРАЗЫ ГОРОДА



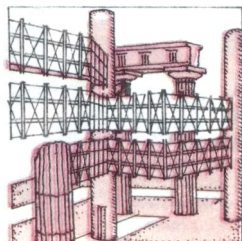
О градостроительной композиции . . . . .	239
Художественный образ города . . . . .	246
Планировка и композиция . . . . .	252
Силуэт города . . . . .	258
Пространство пребывания, пространство движения . . . . .	265
«Лестница масштабов» . . . . .	272
Превращения улиц и площадей . . . . .	278
Конфликтные образы города . . . . .	282
Искусство в городе, искусство градостроителя . . . . .	287

### Глава 8. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН



Опыт 100 поколений зодчих . . . . .	291
Из чего состоит генеральный план . . . . .	295
Генплан и программа развития . . . . .	300
Семь раз отмерь... . . . .	306
Чертеж и реальность . . . . .	310
Можно ли «сосчитать» город? . . . . .	314
Диалог градостроителя с ЭВМ . . . . .	320
Градостроительство и градоустройство . . . . .	322

### Глава 9. БУДУЩЕЕ ГОРОДА



Технологические утопии . . . . .	329
Есть ли будущее у городов будущего? . . . . .	335
Экополис вместо мегаполиса . . . . .	340
Да здравствует город! . . . . .	345



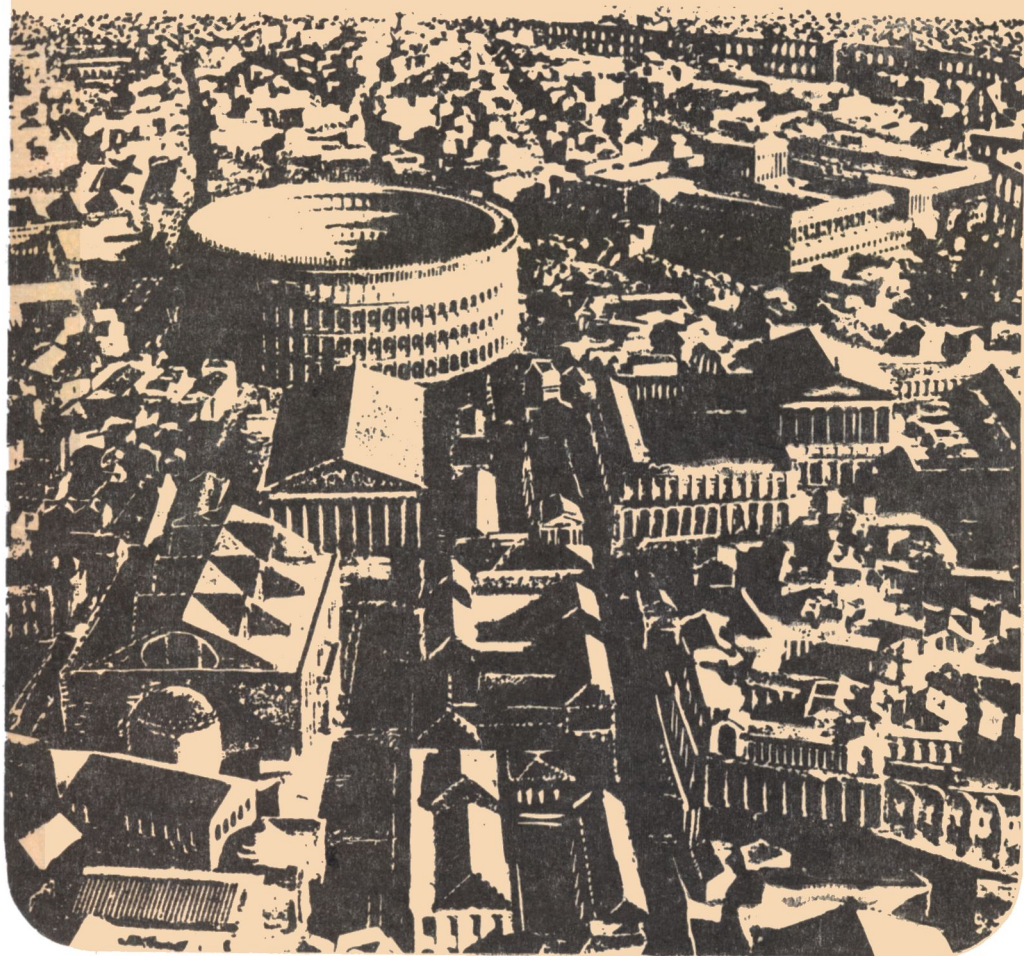
Эту книгу задумал и начал Алексей Эльбрусович Гутнов как продолжение разговора о труде архитектора. Его «Мир архитектуры», изданный «Молодой гвардией» в 1985 году, завоевал популярность у читателей и был удостоен диплома первой степени на Всесоюзном конкурсе общества «Знание» (1986 г.) и Золотой медали на Всемирной бьеннале архитектуры ИНТЕРАРХ-87 в Софии. Гутнов мечтал о том, чтобы следующая книга «Мира архитектуры» — «Лицо города» — дополнила знание тех, кто интересовался славной историей зодчества. Мир города, естественный для большинства из нас как природа, создается объединенным усилием множества людей, но роль архитектора в истории города особенная. Он воспринимает город как все горожане и одновременно иначе, потому что умеет видеть в сегодняшнем облике городов и их прошлое, и их ближайшее будущее.

Этому посвящена книга, которую начал и не смог завершить Гутнов, блестящий архитектор, теоретик градостроительства, педагог, и деятельность и сама личность которого оказали огромное влияние на развитие советской архитектуры. Его жизнь была оборвана жестокой болезнью. Он успел написать из задуманного лишь введение и три главы. Текст оборвался на середине фразы.

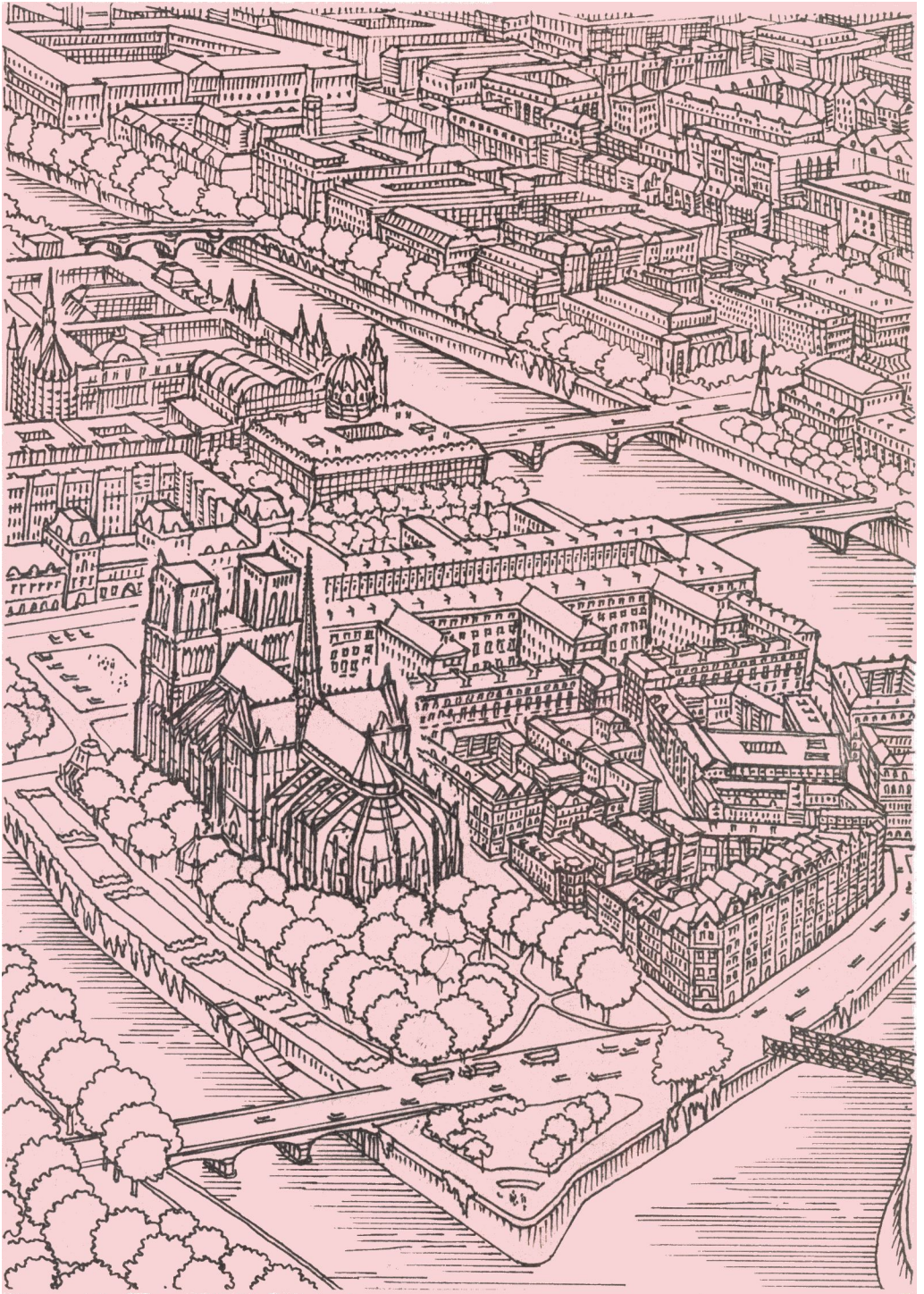
Мы были союзниками в работе, направленной на качественный скачок в глубине, в реалистичности архитектурного мышления. Мы были дружны. Алексей завещал мне завершить работу над начатой им рукописью. Опираясь на разработанную им структуру глав, на его книги, статьи, вспоминая наши беседы, я стремился к тому, чтобы дописанная мной книга была в максимально доступной мне степени **его** книгой. Наверное, не все в этом отношении удалось, поскольку по ряду затронутых вопросов мои знания заметно уступают его знаниям. Трудно также сохранить в полной мере однородность стиля. Я сделал что мог.

**В. Глазычев**

# ВВЕДЕНИЕ И ЭТО ВСЕ—ГОРОД







Париж.

Каждое архитектурное сооружение — если только это настоящая архитектура — имеет свою неповторимую индивидуальность, свой характер, наподобие героя литературного произведения. А город можно сравнить с самим произведением — романом или пьесой, где сложно взаимодействуют десятки, сотни, а то и тысячи таких архитектурных «героев».

Чтобы убедиться в этом, читателю проще всего проехать, а еще лучше прошагать пешком по своему городу — от центра до окраины. Простор центральных площадей с престижными зданиями и нарядными скверами сменяется толчеей нешироких, наполненных жизнью улиц старого города. Дома стоят плотно, один к одному, выставляя напоказ витрины магазинов. Затем магазины начинают попадаться реже, застройка все чаще образует разрывы, на десятки метров тянутся заборы предприятий, пока не смыкаются друг с другом. Ориентироваться становится все сложнее, новые стеклянные корпуса то тут, то там теснят старые кирпичные постройки промышленного пояса. Однако постепенно среди путепроводов и подъездных путей начинают опять попадаться островки жилых кварталов, и, наконец, с высокого обрыва открывается вид на новый жилой район, раскинувшийся по ту сторону обширного парка. Прямые улицы-бульвары, вдоль которых расставлены новые многоэтажные дома. В широких промежутках между ними виднеются другие такие же дома, и кажется, не будет конца их победоносному шествию, но вдруг оно обрывается, подступив вплотную к утопающей в зелени садов деревеньке. Такую или очень похожую картину увидит житель всякого большого, имеющего давнюю историю города. Совсем иной будет последовательность впечатлений в новом городе, сформировавшемся всего несколько десятилетий назад. Или в небольшом университетском центре, курортном городке...

Я родился и всю свою жизнь прожил в Москве. Она началась для меня с улицы моего детства — уютной и зеленой,



устроенной невысокими, но добротными домами. Петляющая, как тихая речка в своих каменных берегах, вела она в шумные заливы городского центра. Конечно, мы, мальчишки сороковых послевоенных годов, не могли знать всех подробностей долгой и славной истории нашей улицы, но уважительно поглядывали на церковь, в которой, как говорили, венчался Пушкин, иностранный, непохожий на другие дом, где, как извещала прикрепленная к нему мраморная доска, жил и умер Горький. Улица несла в себе живую историю, которая соприкасалась с историей Тверского бульвара, улицы Горького, выводила в конце концов на широкий и величественный простор Красной площади.

Потом менялись адреса моих домов, где я жил, учился и работал. Веселая и напряженная суeta центра все чаще уступала место пустующим просторам новых районов. Но я научился видеть своеобразную красоту в стерильной прямоугольности больших белых домов, спокойно разошедшихся на опушке леса или зеленом лугу поймы. Даже в их соседстве с изящными мачтами высоковольтной передачи и силуэтом теплоэлектроцентрали. Я узнаю привычный ритм моего города в толчее метро и потоке автомашин, мне уже не хватает этого ощущения наполненности и внутреннего напряжения, когда я попадаю в другой город, — мне кажется, там все происходит как в замедленной съемке, меня поражают его заторможенность и спокойствие. Я люблю мой город и не согласен променять его ни на какой другой.

Конечно, мне особенно повезло с моей Москвой, родиться и провести здесь детство довелось не всем из восьми с лишним миллионов ее жителей. Но разве не у каждого есть, обязательно должен быть свой неповторимый, единственный в мире принадлежащий именно ему город, каким для меня, например, стала Москва. Ведь так или иначе, живя в городе, поневоле становишься постоянным зрителем, а значит, и участником захватывающего и никогда не прекращающегося архитектурного спектакля. Правда, разобраться в нем не всегда просто — надо знать законы, по которым развивается действие, чтобы успевать следить за всеми перипетиями запутанного сюжета.

Почему один дом, казалось бы, всем хорош, но не смотрится в ряду с другими? А другой, хотя и неказистый, радует глаз и кажется вполне на своем месте? Почему в одном месте дома сгрудились плотной кучей и норовят потеснить соседа, а в другом их никак не удастся собрать воедино? Почему в некоторых пунктах города, каким бы большим он ни был, каждый из его жителей бывает чуть ли не ежедневно, а в иные не попадает целыми месяцами? Где кончается город и начинается пригород? Подобных вопросов на тему о городе можно задать великое множество — читателю, наверное, не сосчитает труда в этом поупражняться. А вот ответы далеко не всегда очевидны. Поисками таких ответов — и в теории, и на практике — занимается специальная дисциплина, изучающая



Киев. Над Днепром.  
Дальние пещеры  
Киево-Печерского  
монастыря.



Рим. Мавзолей Адриана  
и мост Ангелов.

законы и правила устройства городов. Она так и называется — градостроительство.

Градостроительство родилось в недрах архитектуры, многие до сих пор считают его просто разделом архитектуры. Действительно, едва ли не все известные градостроители были по образованию архитекторами. В то же время великие зодчие всегда славились именно умением сочетать талант художника с мастерством градостроителя. Однако сегодня городов стало так много и среди них есть такие многомиллионные гиганты, что градостроителю уже недостаточно архитектурных знаний — он должен хорошо разбираться в социологии и гигиене, экономике и экологии, организации транспорта и управлении городским хозяйством. Одним словом, градостроительство стало не просто одним из разделов, а высшей и наиболее трудной ступенью архитектурного мастерства. По этой же причине, не зная начал градостроительства, сегодня трудно, а то и невозможно разобраться в архитектуре, дать правильную оценку архитектурному сооружению. Поэтому читателю, который уже познакомился с азами зодчества по первому тому «Мира архитектуры», предлагается теперь книга о градостроительстве. Если прежде речь велась об архитектуре отдельного сооружения или нескольких сооружений, составляющих ансамбль, то теперь она пойдет об архитектуре города.

Что такое город?

Строгие линии проспектов и уютные переулочки, гигантские предприятия и тенистые парки, одетые гранитом набережные и старые дворы! Никогда не утихающий шум транспорта и гулкие шаги одинокого прохожего. Светящиеся окна жилых домов и беспокойные огни рекламы. Сознание своей причастности к истории и шемящее чувство одиночества в толпе. Огромный, подавляющий и вдохновляющий своим многообразием мир, в котором мы живем. И в то же время уютный дом, который дает надежное убежище. И все это — город.



Город — одним и тем же словом называем мы огромную Москву и маленький Суздаль, древний Киев и новый Тольятти, промышленный Свердловск и курорт Сочи. Что общего в столь разных скоплениях людей, домов, дорог? Какое качество позволяет нам отнести каждое из них к категории города?

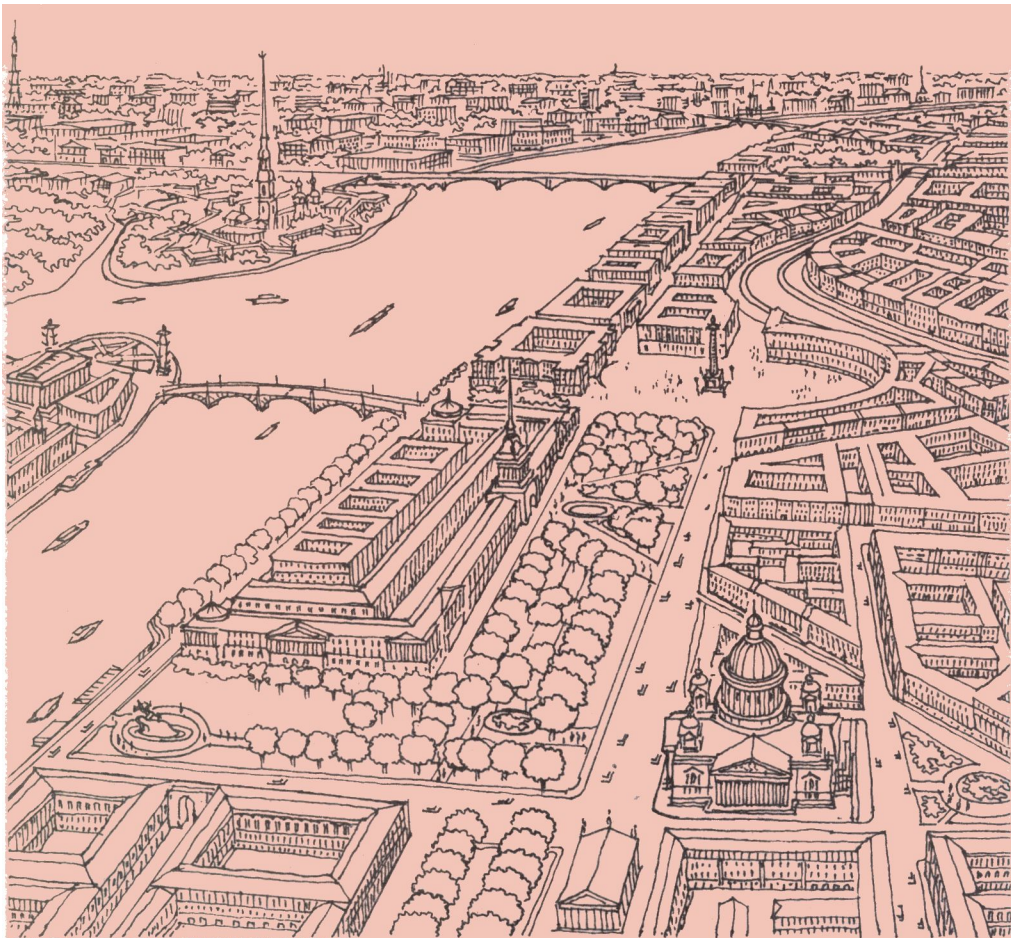
Кто только ни пытался ответить на этот вопрос и каким только образом! Однако какого-либо единого общепринятого определения города так и не создано. Пытались брать за основу размеры поселения, но грань между деревней и городом по такому признаку установить не удастся. Иные современные села или станицы далеко превосходят по численности населения, скажем, известный античный город Приену с населением не более пяти тысяч человек, а по территории такие славные древнерусские города, как Тверь или Юрьев-Польский, занимавшие некогда всего 8—10 гектаров. Однако городами большие села так и не стали. То же самое относится и к плотности населения — в далеком горном селении она может быть выше, чем в столичном городе. Кажется,



Рига. Панорама.

более надежно определить город по характеру трудовой занятости его жителей: там, где сельское хозяйство — деревня, где неаграрные виды деятельности — город. Но и так легко ошибиться. Сельское хозяйство всегда играло заметную роль в жизни горожанина, и сейчас даже в крупных городах часть населения занята сельским трудом, а в их черте можно найти колхозные и совхозные земли, приусадебные участки. С другой стороны, есть поселки, где главным занятием является не сельское хозяйство, а, например, рыбная ловля, добыча ископаемых или художественные промыслы, хотя городами их по этой причине не назовешь. С таким же успехом можно было бы перебирать другие факторы.

Одним словом, «строгое» определение города не получается — оно должно включать слишком много различных признаков, которые варьируются в самых различных сочетаниях. Если так, значит, можно с полным основанием заключить, что город очень сложно организован и в нем по-разному



Ленинград. Панорама центра.

преломляются самые разные стороны нашей жизни и окружающего нас мира.

Действительно, город — арена общественных отношений, отражающих социальную структуру общества. Люди всех возрастов, всех социальных слоев, всех профессий втянуты в один гигантский круговорот городского образа жизни. И каждый из них стремится найти в городе нужные ему условия общения и соответствующий тип пространственного окружения. Огромная ярмарка, на которой идет постоянный обмен товарами, идеями, информацией.

Город — это развитый народнохозяйственный комплекс, где связаны воедино десятки и сотни самых разных предприятий и производств. Ежедневно город поглощает тысячи тонн сырья и продовольствия, выбрасывает тысячи тонн промышленных и бытовых отходов. Гигантский завод, работающий по сложнейшему технологическому циклу, где не должно быть ничего лишнего и все части должны быть плотно пригнаны друг к другу.



Город — это мощное инженерное хозяйство, своего рода система жизнеобеспечения для больших скоплений населения. Десятки и сотни километров труб — водопровод, канализация, энергоснабжение, — проложенные под городом, электростанции, котельные, очистные сооружения, бесперебойно снабжающие население и предприятия всем необходимым. Система городских коммуникаций — транспорт, почта, телефонная связь, радио и телевидение. Целый громаздкий и хорошо отлаженный механизм, без которого современный город распался бы на десятки изолированных поселков.

Город — это колыбель и вершина цивилизации, где всегда создавались и продолжают создаваться наиболее выдающиеся образцы материальной и духовной культуры человечества. Шедевры мирового искусства, неповторимые памятники древности, вечные символы национальной культуры, наивысшие достижения технического прогресса — все это сосредоточено в городах — главных жизненных центрах планеты.

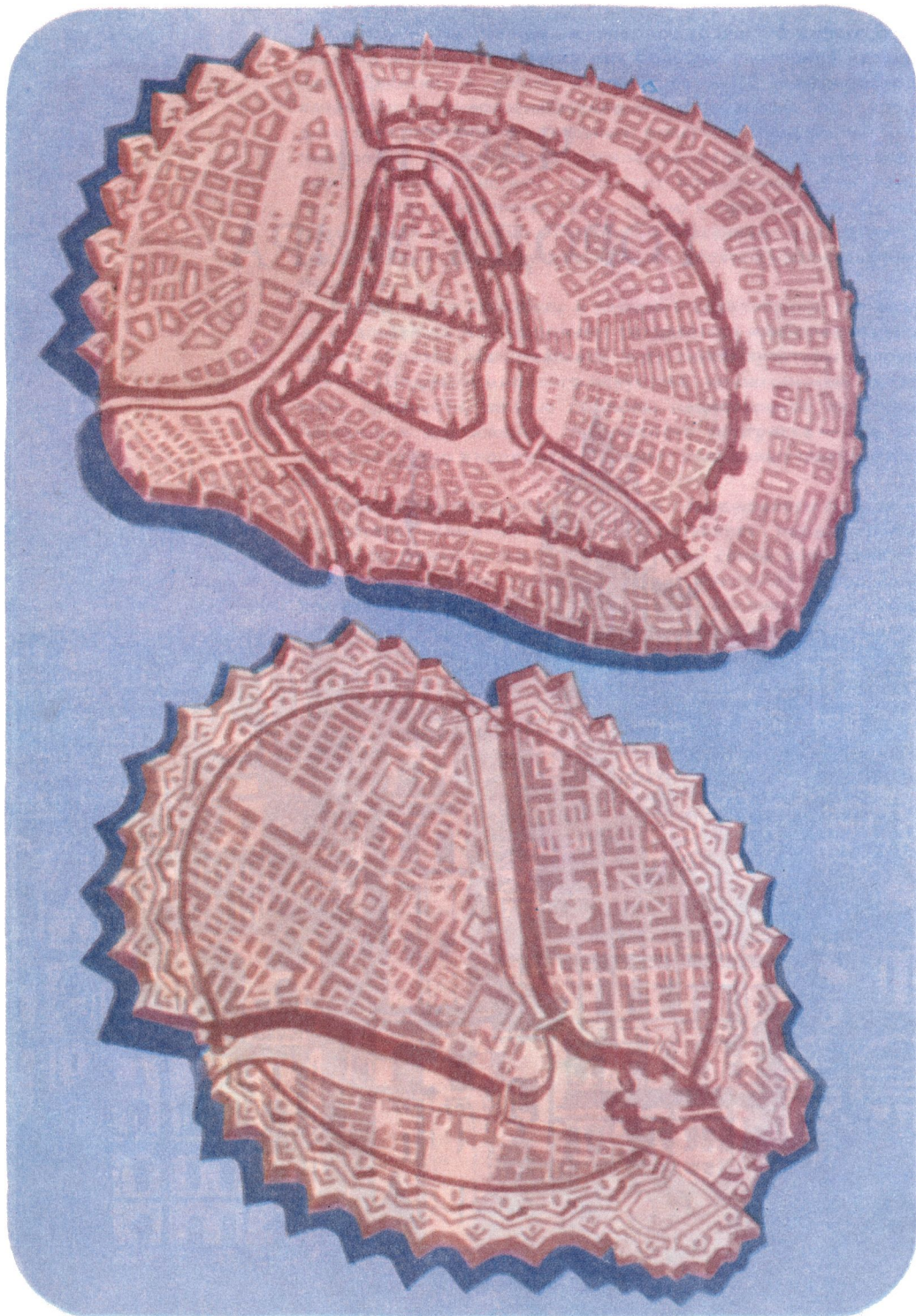
Причем ни одна из реальностей современного города не существует сама по себе, а составляет неразделимый сплав со всеми остальными. При всей своей многоликости и разноплановости город всякий раз предстает перед нами как единое, нераздельное целое, как наполненный жизнью, непрерывно развивающийся организм. Очень точно сказал об этом Карл Маркс: «...само существование города как такового отличается от простой множественности независимых домов. Здесь целое не просто сумма своих частей. Это своего рода самостоятельный организм».

Понять, как устроен городской организм и какое место принадлежит в нем архитектуре — вот задача этой книги.

ЧАСТЬ 1  
ГОРОДА МИРА







**Глава 1. МОСКВА — ЛЕНИНГРАД**



*О двух главных городах, с которыми связана вся история нашей страны.*

*Извечный спор между двумя столицами России. Петербургский миф в русской литературе.*

*Сотворение Петербурга.*

*Как современный Ленинград продолжает свою архитектурную легенду.*

*О том, как Москва не сразу строилась, и немного о градостроительной наследственности.*

*Развитие города и любовь к геометрии.*

*Второе рождение города: почему стоит внимательно приглядеться к железной дороге.*

*Высшая цель градостроителя — помочь городу быть самим собой.*

## **«БОЛЬШАЯ ДЕРЕВНЯ» И «УМЫШЛЕННЫЙ ГОРОД»**

Наверное, каждому приходилось слышать полушутливый спор о том, какому из двух главных городов нашей страны отдать предпочтение — Москве или Ленинграду. Конечно, едва ли стоит всерьез разбирать аргументы, которые обычно приводят спорщики, да и сами они прекрасно понимают, что однозначного решения такой спор иметь не может. Москва — древняя столица Русской земли, символ истории и национальной гордости русского и всего советского народа. Ленинград — уникальный по истории своего возникновения памятник градостроительного искусства, колыбель Великой Октябрьской социалистической революции. Невозможно представить себе историю, сегодняшний день и будущее нашей страны без двух столиц, тесно связанных и взаимно дополняющих друг друга.

Но, может быть, именно по этой причине их постоянный диалог, приобретающий порой характер соперничества, невольное сопоставление одного города с другим стало давней традицией русской культуры. Давайте прислушаемся к их диалогу. Он поможет почувствовать особенности каждого из двух великих городов и на конкретных примерах понять природу города, как явления культуры и архитектуры. Для этого придется обратиться к истокам московско-петербургского «противостояния».

С первых дней своего возникновения город Петра — Петербург — стал вызовом всему, что до него существовало — самой природе, у которой он должен был отвоевывать право на жизнь, да и вообще возможностям человека. Но прежде всего это был вызов тра-

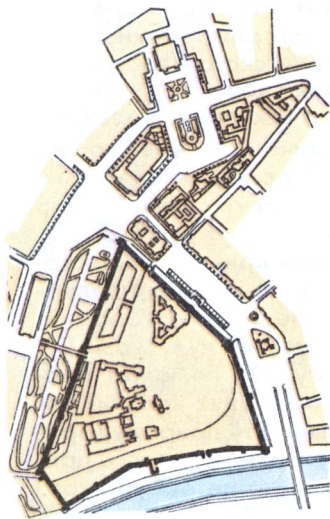
диционному представлению о городе с многовековой историей, который растет и развивается очень постепенно, медленно, с оглядкой на прошлое. Новая столица была разительно непохожа на старую, что стало отправной точкой для возникновения совершенно особой петербургской темы в русской художественной литературе.

Родоначальником «петербургского мифа» стал великий Пушкин. В «Медном всаднике» он наметил главную линию: Петербург — великое творение человеческого разума и воли, но в то же время — искусственно созданный «имперский» город, подавляющий и унижающий человеческую личность. Сама природа противится этому порождению железной воли коронованного градостроителя, постоянно подвергая город тяжким испытаниям стихийных бедствий.

Развивая пушкинскую тему, Гоголь рисует полуфантастическую картину призрачного города-декорации для не менее обманчивой, ненастоящей жизни столичного Петербурга: «Он лжет во всякое время, этот Невский проспект, но более всего тогда, когда ночь сгущенною массою наляжет на него и отделит белые и палевые стены домов, когда весь город превратится в гром и блеск, мириады карет валятся с мостов, фрейторы кричат и прыгают на лошадях и когда сам демон зажигает лампы для того только, чтобы показать все не в настоящем виде».

Следующий шаг делает Достоевский. Он назвал Петербург самым абстрактным и самым «умышленным» городом в мире. Сказочное архитектурное видение скрывает нищету и унижение маленького человека: «Ночь ложилась над городом, и вся необъятная, вспухшая от замерзшего снега поляна Невы с последним отблеском солнца осыпалась бесконечными мириадами искр иглистого инея. Становился мороз в двадцать градусов... Мерзлый пар валил с усталых лошадей, с бегущих людей. Сжатый воздух дрожал от малейшего колебания звука, и, словно великаны, со всех кровель обеих набережных подымались и неслись вверх по холодному небу столпы дыма, сплетаясь и расплетаясь в дороге, так что, казалось, новые здания вставали над старыми, новый город складывался в воздухе... Казалось, наконец, что весь этот мир, со всеми жильцами его... со всеми жилищами их... в этот сумеречный час походит на фантастическую волшебную грезу, на сон, который, в свою очередь, тотчас исчезнет и искурится паром к темно-синему небу».

Отметим для себя — великие художники слова, авторы наиболее глубоких, анатомических точных литературных портретов Петербурга, пишут не просто об архитектуре. Она неотделима для них от общего состояния того, что сегодня мы назвали бы средой — приз-



Центр Москвы после  
реконструкции  
1936—1941 гг.



Москва. Начало XVIII в.

рачного света, дрожащего туманного воздуха, растворяющего тени, пустынного простора реки, карнавальной суеты проспекта и т. п. Одним словом, образ города складывается из всей суммы особенностей места, создающих необходимый контекст для восприятия архитектуры.

Впрочем, сама архитектура играет здесь очень важную, если не определяющую роль. Именно регулярная решетка петербургских проспектов и линий становится самым емким символом мифического и бездушного порядка, бюрократической государственной машины, утверждающей повсеместно насилие и произвол царской власти. Уже на самом пороге грядущей социальной революции известный писатель и поэт-символист Андрей Белый в своем романе «Петербург» доводит образ города-решетки, подчиняющего себе все и вся, до пределов художественной выразительности, придавая ему характер своеобразного космического гротеска: «Есть бесконечность в бесконечности бегущих проспектов с бесконечностью в бесконечность бегущих пересекающихся теней. Весь Петербург — бесконечность проспекта, возведенного в энную степень». Запомним слова о бесконечности проспектов — скоро они нам пригодятся.

Следует извиниться перед читателем за обилие цитат в самом начале книги. Но автор делает это с умыслом — они не только сами по себе удивительно точны и достоверны, как свидетельства очевидцев, но и демонстрируют огромное общекультурное значение, которое имеет город в жизни человеческого общества, и, в частности, Москва и Петербург — в развитии отечественной культуры. Кто только из наших писателей, поэтов, публицистов не уплатил дань столь волнующей теме. И вот что интересно, всякий раз описание Петербурга в русской литературе — в явной форме или молчаливо, так сказать, «за кадром», — апеллирует к другому городу — Москве. Словно каждый из этих городов не может быть понят и прочувствован до конца в отрыве от своего вечного антипода.

Читаем Гоголя: «Москва — старая домоседка, печет

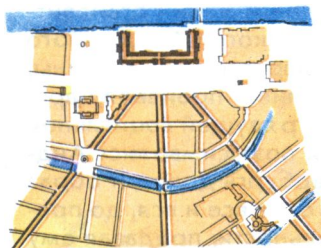


блины, глядит издали и слушает рассказ, не подымаясь с кресел, о том, что делается в свете; Петербург — разбитной малый, никогда не сидит дома, всегда одет и похаживает на кордоне, охорашиваясь перед Европой... Петербург весь шевелится, от погребов до чердаков... и во всю ночь то один глаз его светится, то другой; Москва ночью вся спит и на другой день, поклонившись на все четыре стороны, выезжает с калачами на рынок. Москва женского рода, Петербург мужского. Москва всегда едет завернувшись в медвежью шубу, и большей частью на обед; Петербург, в байковом сюртуке, заложив обе руки в карман, летит во всю прыть на биржу или в должность».

Еще резче говорит о том же Герцен: «Петербург — ходячая монета, без которой обойтись нельзя; Москва — редкая, положим, замечательная для охотника-нумизмата, но не имеющая хода... Оригинального, самобытного в Петербурге нет ничего, не так как в Москве, где все оригинально — от нелепой архитектуры Василия Блаженного до вкуса калачей. Петербург — воплощение общего, отвлеченного понятия столичного города; Петербург тем и отличается от всех городов европейских, что он на все похож; Москва — тем, что она вовсе не похожа ни на какой европейский город, а есть гигантское развитие русского богатого села».

Простим классикам явные полемические перегибы — и про «ходячую монету», и про «нелепую» архитектуру Василия Блаженного. Сделаем скидку на время — многое в ставших привычными сопоставлениях идет от того, что Петербург является главной резиденцией царского двора, отодвинув Москву на заштатное второе место. Примем к сведению мудрые примиряющие спор слова Белинского: «Петербург и Москва — две стороны, или, лучше сказать, две односторонности, которые могут со временем образовать своим слиянием прекрасное и гармоническое целое, привив друг другу то, что в них есть лучшего». И все же нельзя недооценивать очевидное несходство Москвы и Петербурга в глазах современников. Разве не удивительно, что два главных города страны, имевшие тогда приблизительно одинаковые размеры и расположенные на небольшом по российским масштабам расстоянии, вызывают столь противоречивые оценки? Да и вправе ли мы говорить о различиях исключительно в прошедшем времени? Конечно, изменилась их трактовка, как изменилось и положение самих городов, кое-что сгладилось и отошло на второй план, но несходство двух столиц по-прежнему налицо и — мы с этого начали — по-прежнему никого не оставляет равнодушным.

В чем же все-таки глубинная природа извечного различия, если отвлечься от ушедших в небытие приз-



Петербург. План центра города.

рачных отблесков светской жизни столичного Петербурга и убаюкивающей дремоты провинциальной Москвы? В чем состоит архитектурный секрет, дающий ключ к пониманию того, что можно было бы назвать «душой» города? И уж коль скоро мы ведем свое градостроительное расследование, опираясь на литературные источники, послушаем, что пишет по этому поводу замечательный советский писатель Юрий Тынянов в своем романе «Кюхля»: «Петербург никогда не боялся густоты. Москва росла по домам, которые естественно сцеплялись друг с другом, обрастали домишками, и так возникали московские улицы. Московские площади не всегда можно отличить от улиц, с которыми они разнятся только шириною, а не духом пространства; также и небольшие кривые московские речки под стать улицам. Основная единица Москвы — дом, поэтому в Москве много тупиков и переулков. В Петербурге совсем нет тупиков, а каждый переулок стремится быть проспектом... Улицы в Петербурге образованы ранее домов, и дома только восполнили их линии. Площади же образованы ранее улиц. Поэтому они совершенно самостоятельны, независимы от домов и улиц, их образующих. Единица Петербурга — площадь».

Тынянов не только точен исторически — Петербург всегда заполнял застройкой линии ранее предназначенного плана, Москва же, напротив, стремилась согласовать свои планы с изначально сложившейся планировкой и застройкой. Но главное даже не в том — Тынянов удивительно пронизательно указывает суть архитектурно-пространственного различия между двумя городами. Геометрическая заданность регулярных улиц и площадей превращает сами здания в своего рода вспомогательный материал для строительства гигантской архитектурной декорации Петербурга. В то же время естественный характер сложения московского плана, очень точно «подогнанного» к холмистому рельефу местности, отводит главную роль ключевым зданиям-доминантам, которые полностью подчиняют себе целые участки городского пространства.

Конечно, за долгие годы своего параллельного развития Москва и Петербург многому научились друг у друга. Современный Ленинград вышел далеко за рамки своего первоначального регулярного плана, а старое ядро Москвы вписывается в новую геометрию роста многомиллионной агломерации. И все-таки каждый из городов во многом сохраняет традиционный для себя характер общего пространственного построения.

Неудивительно: геометрическая регулярность и естественная органичность плана, прямолинейные перспективы разбегающихся пространственных коридоров и живописные нагромождения домов — не только старый спор Петербурга и Москвы. Это два начала, дра-

матический конфликт которых пронизывает всю историю градостроительства, и ни одно из них не может взять окончательный верх над другим. Потому что каждый город несет в себе неизбежный компромисс между волей градостроителя и объективными, не зависящими от его воли условиями, в которых происходит его развитие. Именно по этой причине стоит более пристально всмотреться в то, как в постоянном противоборстве этих факторов шло становление и развитие двух главных городов нашей страны.

### **«ЛЮБЛЮ ТЕБЯ, ПЕТРА ТВОРЕНЬЕ...»**

Днем рождения Петербурга считается 16 мая 1703 года. В тот день на одном из островов устья Невы (его называли тогда Заячьим) была заложена Петропавловская крепость. Правда, замечательная колоколь-



Москва. Кремль.

ня Петропавловского собора, ставшая одним из главных архитектурных символов города, появилась несколько позднее. Лишь в 1712—1733 годах приглашенный из Копенгагена специально для строительства новой столицы на Неве архитектор Доминико Трезини перестроил деревянный собор, начав с возведения 117-метровой колокольни с необычным для тогдашней России шпилеобразным силуэтом.

Уже в 1712 году Петр делает только что основанный город на Неве своей главной резиденцией и столицей Российской империи. С этого момента строительство Петербурга приобретает особенно бурный характер. В 1714 году специальным царским указом запрещается каменное строительство по всей России — за исключением Петербурга. Но многое уже было предопределено.

Активно застраивается Васильевский остров. В 1704 году на левом берегу Невы строится Главное Адмиралтейство с характерной башней, увенчанной шпилем. Это деревянное сооружение будет перестроено



сначала Иваном Коробовым в 1732—1738 годах и окончательно примет свой современный облик уже в 1820 году — по проекту выдающегося русского зодчего Адриана Дмитриевича Захарова. Читатель столкнется с подобным еще раз. Многократно сменяют друг друга сооружения, меняется материал стен, меняются архитектурные стили. Но удачно найденное градостроительное решение — постановка на участке, общая композиция здания, его характерный силуэт воспроизводятся снова и снова, из столетия в столетие.

Если бы сказочная «машина времени» перенесла нас в Петербург первой четверти XVIII века, мы, разумеется, не увидели бы ни гранитных набережных Невы, ни нарядных фасадов Невского проспекта, ни Дворцовой площади, ни Казанского и Исаакиевского соборов, ни Медного всадника и решетки Летнего сада. Одним словом, практически ничего из того, что составило позднее немеркнущую архитектурную славу Петер-



Ленинград. Казанский собор.

бурга, унаследованную современным Ленинградом. И все-таки главная основа планировки, архитектурной композиции города была уже создана в самый начальный, исчезающе короткий по историческим меркам, период его жизни.

Постановкой Петропавловской крепости и Главного Адмиралтейства предопределено расположение центра города у того места, где русло Невы разделяется Васильевским островом, образуя широкое водное зеркало перед самой его стрелкой. Размеры этого пространства отмечены шпилями Адмиралтейской башни и колокольни Петропавловского собора, которые становятся бесспорными архитектурными доминантами в силуэте города.

Уже протянулся на всю свою пятикилометровую длину от Адмиралтейства к первым постройкам Александрово-Невской лавры Невский проспект. Не везде еще он застроен домами, но уже стал Главной улицей новой столицы. Вторая по значению улица — Вознесенский проспект, так же, как и Невский, ориентиро-

вана на шпиль Адмиралтейской башни. На плане города 1722 года намечена Гороховая улица — еще одна, теперь уже последняя магистраль знаменитого трехлучия. Разбегаясь от Адмиралтейства, радиальные улицы пересекаются с кольцевыми водными магистралями — речками Фонтанкой и Мойкой, которые поначалу служили удобными оборонительными рубежами. Очень скоро они утратят всякое военное значение, но неотъемлемым элементом строгой симметрии петербургского плана останутся уже навсегда.

Итак, горизонтали прямолинейных проспектов, обсаженных стриженной зеленью и обстроенных (заметим с самого начала!) выведенными под один карниз типовыми домами. Два шпиля, ведущие свой архитектурный диалог над водным зеркалом Невы, превращая его тем самым в самую большую площадь мира... Разве не это отмечаем мы прежде всего, оказываясь в современном Ленинграде? Разве не достойно удивления, что жесткий архитектурный каркас (нам еще понадобится это слово впоследствии) столь очевидно дает о себе знать, несмотря на все наслоения, добавления и усовершенствования двух с половиной веков, прошедших с того момента, как он был заложен?!

Кто же является автором замечательного архитектурного замысла? Поэт не случайно назвал свой любимый город «Петра твореньем». Незаурядная личность Петра I, его взгляды на историческую судьбу всей страны и задуманной им новой столицы, на ее архитектуру сыграли очень важную, определяющую роль в становлении города... Петр выбрал место для строительства Петропавловской крепости и Адмиралтейства. Определил трассу Невского проспекта. Ввел жесточайшую градостроительную дисциплину, добиваясь разбивки улиц «по шнуру», или, как писалось в документах той поры, «вплоть нити», протянутой между вехами. С нарушителями государь обходился просто — построенный не по правилам дом отбирали у застройщика да еще штрафовали его как следует. С такой же настойчивостью Петр добивался регулярной застройки города по утвержденным им «образцовым проектам». Конечно, со временем стандарты петровского времени (одноэтажные дома двух типов — для «подлых» и зажиточных, двухэтажные — для именитых) канули в прошлое, однако введенная изначально традиция регулярной застройки сомнениям никогда не подвергалась.

Вместе с тем в своей безоговорочной приверженности к регулярным планам Петр никогда не доходил до абсурда. Показательна история с Генеральным планом Петербурга, составление которого было поручено известному французскому планировщику Леблону. План Леблona был составлен по всем правилам градо-



Центральный ансамбль Московского Кремля по изображению на миниатюре «Царственной книги» середины XVI в. Посредине — Ивановский столп и церковь Вознесения.



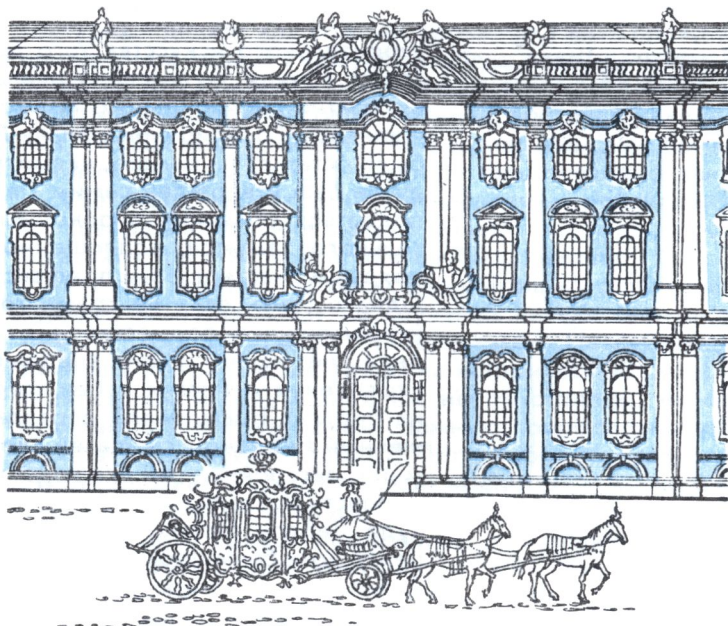
Петербург и Нева  
в начале XX в.

строительного искусства того времени и представлял город в виде гигантского овала правильной формы, аккуратно расчерченного прямоугольной сеткой улиц и каналов. Грандиозному плану Леблона так и суждено было остаться на бумаге, несмотря на то, что в 1717 году он был утвержден самим Петром. Трудно было не поддаться обаянию широкомасштабного градостроительного замысла, воплощенного в проекте с незаурядным мастерством профессионала-планировщика. Однако Петр, если не сразу, то очень быстро, понял невозможность осуществления плана Леблона. По сути дела, не нужны были внешние фортификационные укрепления — Россия и без того прочно утвердилась на берегах Невы. Мало оправданным был и предложенный Леблоном снос всей сложившейся к тому времени застройки, за исключением Петропавловской крепости и Адмиралтейства. На Васильевском острове, куда Леблон переносил главную часть города и его центр, уже была прорыта сеть каналов — их надо было засыпать и спланировать по-новому. Петр I сам, сверяясь с планом Леблона, промерил каналы Васильевского острова и только затем вынес окончательное решение. Петербург стал строиться по ранее намеченной лучевой планировочной системе, а Леблон получил престижные заказы на строительство загородных дворцов, что, по сути дела, было вежливой формой его устранения от участия в работах по планировке Петербурга.

При всем значении личности Петра I для судьбы Петербурга, его государственного мышления, железной воли, немалой эрудиции, да и просто одаренности в строительных делах нельзя сбрасывать со счетов и то, что, вырабатывая и проводя в жизнь свою градостроительную политику, он опирался на энергичных и знающих помощников. Еще в 1709 году была учреждена специальная Комиссия строений, взявшая в свои руки все дела по контролю за бурной строи-



тельной деятельностью, развернувшейся в городе. С 1717 года Комиссию строений возглавил Ульян Сенявин. Позднее в ее работе принимали участие видные российские архитекторы и градостроители Петр Еропкин, Михаил Земцов, Иван Коробов. Их усилиями уже к началу 40-х годов XVIII столетия был сформирован Генеральный план города, развивавший идеи утвержденного еще при жизни Петра Генерального плана 1722 года. План Комиссии строений, в свою очередь, получил дальнейшую детализацию и преемственное органическое развитие в разработанном под руководством И. Бецкого и А. Квасова проекте планировки Петербурга, который был «высочайше конфирмован» в 1769 году.



Петербург. Зимний дворец.

Так, из Генплана в Генплан переходил планировочный каркас города, сложившийся в первые годы его становления. И дело тут не только в конкретном начертании плана, в трассировке той или иной улицы. За характерным трехлучием петербургского плана, устремленным к сверкающей адмиралтейской игле, стоит емкий образ города с его расходящимися во все стороны прямолинейными, ровно обстроеными проспектами, с многоголосой перекличкой островерхих изящных вертикалей. Многое добавится и переменится за долгие годы беспокойной, бурной жизни северной столицы. Появятся строгие ансамбли классицизма и замечательные монументы, грандиозные эспланады и уютные набережные каналов, каменные громады доходных домов Васильевского острова и новые широ-

кие проспекты. Но тот самый изначально строгий и стройный петербургский вид остается на все времена, возбуждая неослабевающий интерес к тайне своего происхождения и подчиняя своему магическому воздействию необузданную творческую фантазию поколений архитекторов.

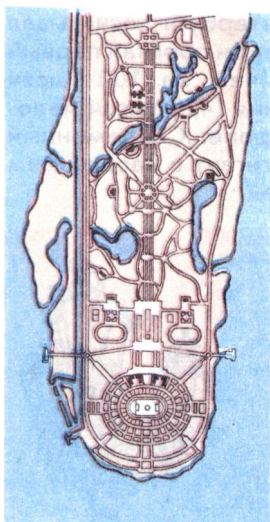
В 1725 году, то есть через два с небольшим десятилетия после своего основания, Петербург насчитывал 75 тысяч жителей. Уже через 100 лет он обошел первый город России — Москву — более чем на 100 тысяч жителей и по численности населения (425 тысяч человек) вышел на третье место в Европе. Современный Ленинград преобразился в город-гигант с населением свыше четырех миллионов жителей.



Петербург. Исаакиевский собор.

Сначала город рос главным образом в южном направлении, вдоль главных планировочных осей, намеченных знаменитым трехлучием. Затем, исчерпав резервы на юге и востоке, Ленинград двинулся на северо-запад, в сторону залива. Главный фронт нового строительства переместился на Васильевский остров, как это некогда предлагал, разумеется в гораздо более скромных масштабах, Леблон в первом, так и не реализованном Генеральном плане города. Поистине причудлива судьба градостроительных идей и замыслов: иные из них сразу обретают жизнь, другие долго лежат под спудом забвения, прежде чем вернуть себе актуальность, третьи так и не дожидаются своего часа. Однако в оценке их подлинного значения стоит проявить осторожность — далеко не все из того, что с «хо-

Ленинград. Приморский парк Победы на Крестовском острове. Арх. А. Никольский.



ду» принимается, оказывается впоследствии жизненным, многое из того, что поначалу отвергается, приходится открывать вторично. Только время может быть полновластным и объективным судьей в столь сложных вопросах. Просеивая субъективные, волевые градостроительные решения через беспощадное сито своей объективности, непрерывно соединяя в себе прошлое с настоящим, время формирует тот многоплановый, труднообъяснимый, но всегда безошибочно узнаваемый образ, который правильнее всего назвать лицом города.

Вот и в случае с Петербургом-Ленинградом. Конечно, новые проспекты и площади Ленинграда, построенные в 50-е, а тем более уже в наши, 80-е, годы не имеют буквального сходства с улицами и постройками того, старого Петербурга. И все-таки в них без труда просматриваются подчеркнутая симметрия, столбчатая парадность, строгость линий, столь свойственные архитектуре классической петербургской школы. Выходит, с самого рождения несет город замечательное в себе своеобразие, а долгая его история только шлифует, придает форму изначальной неповторимости. Дело обстоит так, как если бы существовала своего рода архитектурная наследственность. И если это хорошо видно на примере Ленинграда, который создавался по единому замыслу и всегда строился по плану, то особенно интересно понять, справедливо ли то же для Москвы, которая, как известно, «не сразу строилась».

## СИММЕТРИЯ СИММЕТРИИ РОЗНЬ

Первое упоминание о Москве относится к 1147 году. Хроника сохранила запись о том, что здесь, в своем имении, суздальский князь Юрий Долгорукий потчевал обедом северского князя Святослава. С 1156 года Москва именуется городом и становится одним из пограничных оборонительных пунктов Владимирского княжества. Однако благодаря выгодному географическому положению влияние Москвы быстро растет, и уже с 1271 года она становится столицей самостоятельного Московского княжества. А младший сын первого самостоятельного московского князя Даниила — Иван Данилович, вошедший в историю под именем Ивана Калиты, получил титул великого князя.

Органическая форма исторически сложившегося компактного радиального плана Москвы — классический пример естественно развившейся городской структуры.

Природные условия, топография местности определили размещение и первичный план города. Среди



природных факторов важнейший, как и для любого исторического города,— река. (Во всяком случае, для городов, возникших на холмистой равнине Средней России.)

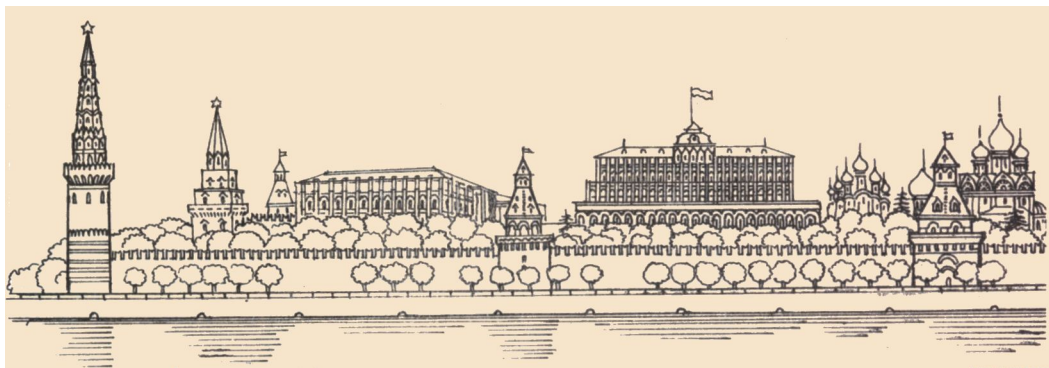
Хорошо защищенный возвышенный берег в излучине реки, холмистый треугольник между рекой и ее притоком чаще всего служат первой строительной площадкой — начальной точкой развития города. Водоразделы, брустверы крутых склонов берега, низины и русла мелких притоков формируют уличную сеть.

Разрастаясь на равнине, город стремится сохранить компактную форму — это дает наименьший периметр наружных стен и кратчайшие внутренние связи.

Притоки и излучины реки образуют естественные преграды для территориального роста. Всякий раз, преодолевая такую преграду — переходя на противоположный берег реки или притока, исторический город вступает в новую фазу существования, которая находит отражение в его планировке. Таким образом, русла реки и ручьев (даже если они со временем исчезают с поверхности) фиксируют, подобно кольцам на срезе дерева, начальные этапы эволюции города в структуре его плана. Исторически обусловленная асимметрия первичного плана во многом предопределяет специфику построения города, неповторимое своеобразие его облика.

Как и в других исторических городах, древний план Москвы обусловлен соображениями оборонного характера и наилучшей доступностью главных центров рыночного обмена. Однако в рамках такой стереотипной структуры исторический план Москвы удивительно точно и тонко реагирует на специфику природной ситуации. В его рисунке легко прочитываются поймы Москвы-реки, ее главных притоков — Неглинки и Яузы так же, как и лежащие между ними возвышенные платформы. Характер связи этих платформ с центральным ядром плана обуславливает выраженную асимметрию их архитектурно-пространственного освоения. Восточные направления, не отделенные от Кремля водными преградами, развиваются опережающим образом. На западных направлениях, за Неглинкой, складывается наиболее густая плотная уличная сеть и формируются районы престижной застройки. На юге, в Замоскворечье, отрезанном от Кремля рекой, развитие запаздывает, и захолустный характер застройки сохраняется вплоть до XIX века. На севере, в пойме Неглинки, и на юго-востоке, в пойме Яузы, планировка утрачивает центростремительный характер и создает заметные аномалии в общей структуре городского плана.

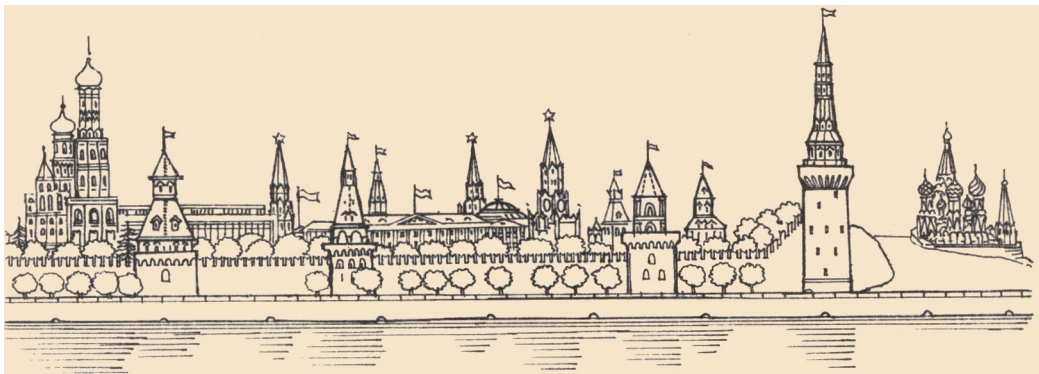
Увлекательная история поэтапного становления московского плана потребовала бы для своего изложе-



Москва. Панорама  
Кремля.

ния даже не главы, а отдельной книги. На эту тему написано немало, можно посоветовать любознательному читателю познакомиться с работами таких исследователей, как Г. Мокеев, М. Кудрявцев. Мы же ограничимся здесь по необходимости беглым обзором, чтобы аргументировать главный вывод — Москве изначально была свойственна живописная нерегулярность плана, его симметрия всегда была весьма условной. Во всяком случае, в сравнении с идеальной симметрией радиально-кольцевого плана, которую ей стали настойчиво приписывать в более позднее время. Как только отпала необходимость возведения оборонных стен, в очертаниях городского плана стала четко проявляться асимметрия. Уже граница Камер-Коллежских валов заметно вытянута в северо-восточном направлении. В дальнейшем тенденция преимущественного развития на север и восток еще более упрочилась.

И снова как в случае с Петербургом-Ленинградом. Многие из специфических черт и аномалий планировочной организации современной Москвы, которые кажутся на первый взгляд результатами целенаправленно принимаемых решений или, напротив, сложного переплетения неуправляемых сил, находят неожиданные, но вполне закономерные объяснения в истории становления городского плана. Нити причинно-следственных связей протянулись от наших дней к эмбриональной стадии существования города, когда в начальном, историческом плане впервые обозначились фундаментальные, непреходящие характеристики городской структуры, составляющие своего рода генетический «код» пространственной организации города. Удивительна устойчивость, с которой признаки такого кода (например, характер освоения того или иного планировочного направления) транслируются во времени и пространстве, то есть воспроизводятся через сотни лет и десятки километров в совершенно иных социально-экономических условиях.



Восточный сектор исторического ядра Москвы (вдоль улицы Покровка) планировочно сформировался еще до того, как веер расходящихся от Кремля радиальных улиц Белого города определил стереотипную структуру московского плана. Изначально заложенный в планировку древнейшей части Москвы принцип линейного развития не смог получить законченного воплощения в рамках компактного города, обусловленного соображениями обороны. Однако уже в XVII веке он проявляется с новой силой — возникает мощный «выброс» города в сторону Лефортова, который предопределил специфическую асимметрию московской планировки вплоть до XX века.

Такая асимметрия существенно повлияла в свое время на характер формирования Московского железнодорожного узла. Главные направления железной дороги (Ленинградское, Ярославское, Рязанское, Курское, Горьковское) подошли к историческому ядру города с восточной стороны, перпендикулярно планировочной оси, ориентированной на северо-восток. Вокзалы оказались сдвинутыми к «центру нагрузок» — геометрической середине вытянутого городского плана.

На этом, однако, не завершается мощная работа планировочной наследственности. Тенденция направленного развития продолжается активным освоением восточных радиусов. Именно здесь Москва выходит к своим нынешним границам быстрее, чем по всем другим направлениям роста.

В то же время территории возвышенного юго-западного плато, нависшего непосредственно над старой Москвой и отделенного от нее лишь излучиной реки, долгое время остаются «в тени» ориентированного на восток развития. Обширные, по всему удобные для застройки земли оказались к тому же не расчлененными железной дорогой — они заполняют самое заметное из естественно образовавшихся разрежений сгустившейся к востоку железнодорожной сети города.

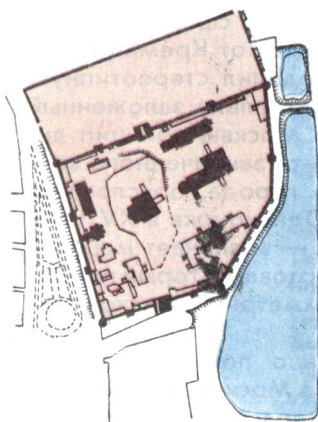


Поэтому, когда Москва гораздо позднее вступила в очередной (самый значительный по масштабам) этап своего территориального роста, новая застройка хлынула на юго-запад. Древняя северо-восточная планировочная ось получила новое мощное развитие в противоположную сторону. Характерно, что такое развитие не было простым движением из центра, наращиванием исторического плана (московский центр никогда не имел в этом направлении таких четких и развитых планировочных «входов», как Покровка на востоке или Тверская на северо-западе). Всего лишь закономерное следствие процесса предшествующего развития исторического города, проявление многократной трансляции все того же изначального генетического кода.

Так, например, северо-западный, западный и юго-западный секторы большой Москвы, застроенные относительно недавно, выделяются наиболее четким планировочным построением среди всех территорий периферийного пояса Москвы. В этой связи бросается в глаза, что те же секторы исторического ядра Москвы составляли наиболее регулярную часть ее древнего плана.

Сегодня невозможно полностью расшифровать всю сложную цепь взаимодействий и процессов, которая обеспечивает удивительный механизм наследования начальных, «врожденных» свойств планировочной структуры. Изучение такого механизма — самостоятельная проблема, в разрешении которой градостроительная наука продвинулась пока недалеко и находится на стадии накопления и первичного осмысления конкретного исторического материала.

Однако как бы там ни было, но органическая симметрия московского плана, живописный нерегулярный характер застройки города на долгие годы, да что там годы — на целые столетия — впечатались в его историю, предопределив тем самым архитектурное своеобразие Москвы. Случилось так, что престижные символы классической европейской градостроительной традиции, основанные на принципах регулярной планировки и сформировавшиеся в XVII—XVIII столетиях как отражение абсолютистских, великодержавных устремлений, не слишком сильно затронули старую Москву, оказавшуюся в тени новой столицы Российской империи. Оси перспектив, величие гигантских площадей и парковых эспланад, парадный блеск обрамляющих их архитектурных декораций — все это выпало на долю Петербурга. Москва на долгие годы сохранила исконно присущие ей черты естественно развившегося городского организма. Однако крутой поворот истории подвел Москву к новому, необычайно ответственному этапу ее развития.



Москва. План  
Новодевичьего  
монастыря.

## КАК РАСТИ ГОРОДУ

Новая волна градостроительной активности пришла в Москву вместе с ее превращением в столицу первого в мире социалистического государства. Дух революционного переустройства общества требовал строительства престижных сооружений, символически утверждающих новые социальные ценности, пробивки широких столичных проспектов, наконец уничтожения, сноса того, что олицетворяло темные стороны капиталистического прошлого. В 30-е годы реконструкция Москвы стала общественно осознанной необходимостью.

Как раз к тому времени окончательно сформировались концепции «современного» градостроительства, проникнутые верой во всемогущество техники и рациональной организации пространства. Стремительное развитие транспорта, индустрия массового жилищного строительства, использование новых, эффективных конструкций и материалов сулили градостроителю поистине безграничные перспективы. Новаторский дух современного градостроительства и небывалый по размаху социальный заказ Советского государства слились воедино в историческом конкурсе на Генеральный план Москвы 1932 года. Неудивительно, что многие из советских и зарубежных участников конкурса весьма радикально отнеслись к реконструкции, вплоть до полного уничтожения старой Москвы.

Известный советский градостроитель Николай Ладовский предложил развивать Москву в форме крутой дуги, развернутой в северо-западном направлении, в сторону Ленинграда. Разумеется, такой направленный в одну сторону город-парабола полностью порывал с давней традицией более или менее равномерного концентрического роста Москвы.

Группа молодых советских урбанистов — бригада Всероссийского общества пролетарских архитекторов — попыталась в своем проекте «встроить» радикальный московский план в гигантскую прямоугольную решетку новых автомагистралей.

Специально приглашенный для участия в конкурсе француз Ле Корбюзье и вовсе предложил разбить ортогональный план нового города, не обращая внимания на старую Москву со всеми «неправильностями» ее исторической планировки.

Парабола, решетка, прямоугольник... Схемы, непохожие друг на друга, но совершенно одинаковые по своей безоговорочной приверженности к геометризму.

Здесь следует сделать специальное отступление. Главная мысль заключается в следующем. Развитие города часто оказывается процессом, гораздо более сложным, чем модели территориально-пространствен-

ной организации и представления о форме городского роста, которыми привык оперировать градостроитель. Можно обобщенно назвать любовью к геометрии широко распространенную внутрипрофессиональную установку градостроителя, которая проявляется в стремлении к регулярности, равномерности, симметрии пространственной формы города и исходит из идеи саморазвития, независимости этой формы по отношению к тому природному и социальному контексту, в котором она существует. Развитие современного города не всегда хорошо уживается с любовью к геометрии.

В силу особенностей своей деятельности проектировщика градостроителю свойственно относиться к городу как к инженерно-строительной конструкции, очень большой и сложной, но все же конструкции. Поэтому применительно к городу его больше волнует вопрос, каким **должен быть** город, а не каким он **может** стать в силу имеющихся объективных предпосылок.

Такая позиция имеет далеко идущие последствия. Коль скоро город — конструкция, изделие, вещь, ей может быть придана любая функционально оправданная или попросту красивая форма. Замысел конструктора доминирует над инертным материалом, в котором ему предстоит воплотиться. Живая действительность подменяется иллюзорной реальностью чертежа. И тут является идея правильной, регулярной организации пространства, идея геометрического разбиения плоскости чертежа, идея симметрии. В погоне за рисунком, планом градостроитель часто забывает о том, что он имеет дело лишь с графической моделью действительности, а сама действительность много сложнее. Причем вся действительность, то есть сложное взаимодействие природных и социальных сил в реальном физическом пространстве, едва ли может рассматриваться как инертная подоснова для геометрических построений планировщика.

Я вовсе не утверждаю, что город не может представлять собой функционально и эстетически упорядоченное пространство — может и должен. Но сам род такого порядка, его законы не сводимы к правильности двумерного орнамента, свободно заполняющего лист бумаги. Воистину симметрия симметрии рознь. Кроме симметрии мертвого кристалла, есть живая, неправильная симметрия листа, дерева, природного ландшафта. Столь свойственная градостроителю любовь к геометрии есть закономерное следствие отношения к городу как к искусственному объекту, неживой оболочке, которая существует сама по себе, до некоторой степени независимо от той природной ситуации, в которую она встроена, и от той социальной ак-





Москва. Арбатская  
площадь.

тивности, которая ее наполняет. Улей — без пчел и луга, муравейник — без муравьев и леса.

Наиболее масштабным, хрестоматийно известным градостроительным замыслом неизменно сопутствует любовь к геометрии — история градостроительства утверждает совершенство, правильность, красоту плана как краеугольный камень профессиональной традиции и культуры. В этой связи нам еще предстоит познакомиться с идеальными городами Возрождения, с безупречной геометрией Версаля, с проспектами и бульварами Парижа. Еще раз вспомним о Петербурге. Конечно, сегодня все усложнилось; в любом градостроительном проекте можно найти солидные ссылки на множество факторов, определивших выбор именно того, а не иного варианта. Но каждому, кто участвовал в процессе выработки и принятия градостроительного решения, хорошо известно, какую магическую силу имеет для архитектора рисунок плана. И если говорить о профессии в целом, а не об отдельных ее представителях или направлениях, то нет сомнения в том, что и сегодня ориентация на орнамент чертежа остается пускай скрытой, но наиболее действенной формулой градостроительного творчества. Причем время придает этому конфликту между профессиональным сознанием и действительностью все более драматический характер.

Пока город был невелик размером, а темпы строительной активности весьма скромны, конфликт не слишком сильно сказывался на формировании всего города. Композиционный, конструкторский подход распространялся, как правило, на отдельные городские ансамбли, которые, по сути дела, были всего лишь укрепленными, гипертрофированными сооружениями. Однако с увеличением размеров города положение меняется. Все с той же меркой подходим мы к градостроительным «ансамблям», протяженность которых измеряется километрами, а то и десятками километров. Необычайно расширившиеся масштабы и темпы

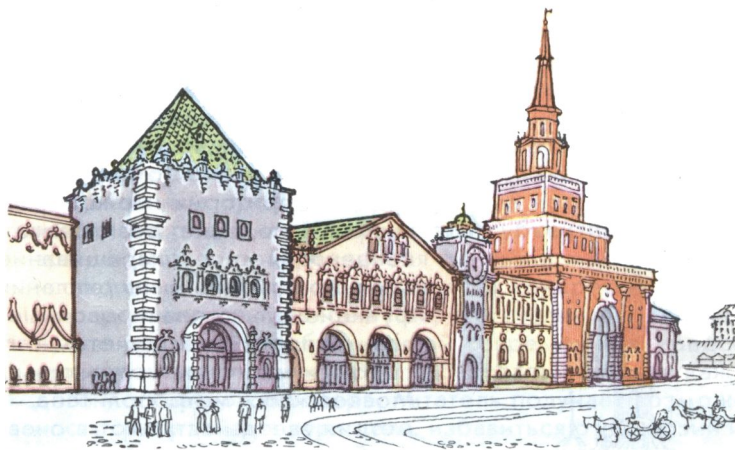
градостроительной активности сталкивают поверхностную симметрию чертежа с естественной инерцией развития сложных экологических и социально-экономических систем. Теперь сформировавшееся на почве культуры архитектурного чертежа архаическое пристраивание к орнаменту, на службе которого поневоле оказывается мощная строительная индустрия, таит в себе реальную угрозу техногенного воздействия на природную среду и социокультурную обстановку, последствия которого не всегда предсказуемы.

Но вернемся обратно, в 30-е годы нашего столетия, к прерванному рассказу о Москве. С учетом материалов крупнейшего в истории градостроительного конкурса был разработан первый и поэтому особенно значимый для Москвы Генеральный план 1935 года. Он наметил трассы Московского метрополитена, решил вопросы водо- и энергоснабжения столицы, определил размещение новых жилых кварталов и важнейших общественных зданий. В тот ответственный момент столь широко продекларированные на конкурсе идеи регулярного плана, отвечающего престижным представлениям о столичном городе, остались там, где они и возникли, — на бумаге. В основу Генерального плана была положена исторически сложившаяся планировка. Сохранялась характерная асимметрия периферийных территорий города, расчлененных широкими клиньями зелени. По-своему проявилась и любовь к геометрии — именно тогда была впервые заложена идея «исправления» исторического плана, его превращения в идеальную радиально-кольцевую структуру. Москва получила нарядные набережные, обновленную столичную улицу Горького, широкое, удобное для транспорта Садовое кольцо. Центр города получил новый столичный масштаб. Правда, не обошлось без потерь. Триумфальная арка — ее потом пришлось восстанавливать на Кутузовском проспекте, Сухарева башня — о ее восстановлении заговорили уже всерьез, Красные ворота, храм Христа Спасителя — лишь наиболее заметные из снесенных построек. По Генплану 1935 года в угоду регулярной планировке и движению транспорта должны были быть расширены (а практически, значит, полностью перестроены) Петровка и Пушкинская улица, Столешников переулок и Кузнецкий Мост — одним словом, почти все улицы старого московского центра. Сейчас мы научились смотреть на подобные вопросы несколько иначе. Однако война прервала начавшиеся широкомасштабные градостроительные работы.

В середине 50-х годов резко возросшие темпы строительства привели к застройке обширных территорий за чертой города, вдоль его главных радиальных направлений. Новый Генеральный план 1971 года явил-

ся важным градостроительным документом, определившим общую стратегию развития города с учетом решения социально-экономических, инженерно-технических, экологических и других проблем.

В Генплане были заложены принципы расчленения города на относительно обособленные части и развития общегородского центра по нескольким периферийным направлениям, создания системы зеленых клиньев, расчленяющих городскую застройку и связывающих ее с загородными лесными массивами, пробок скоростных автомагистралей для транзитного движения транспорта, реконструкции промышленных предприятий, создания благоустроенных промышленных зон и многие другие. В специальной главе, посвященной генпланам, мы еще расскажем подробнее о содержании и главных достоинствах уникального градостроительного проекта.



Москва. Казанский  
вокзал. Арх. А. Щусев.

Сейчас обратим внимание на то, что именно в Генплане 1971 года возродилась намеченная еще до войны идея «правильного» радиально-кольцевого плана. Но теперь она предстала в гипертрофированном, многократно увеличенном виде. Границей города стала кольцевая автомобильная дорога — тем самым ему была придана четкая геометрическая форма правильного овала, близкого к кругу. Эта форма предопределила равномерно-концентрическое расположение новых районов на всей территории периферийного пояса Москвы, безотносительно к их особенностям.

Порождение геометрии круга — симметрия звезды — не допускает различий между территориями периферийного пояса города, лежащими на продолжении старых радиальных дорог и большей частью вновь осваиваемых районов, которые никогда не имели структурно-планировочных связей с историческим ядром Москвы. Реализуя неумолимую логику геометрии



ческого мышления, к периферийным территориям потянулись ветвящиеся от центра радиальные направления новых столичных проспектов.

Естественно, несмотря на ссылки о преемственном развитии исторической структуры, на каждом шагу искусственная геометрическая схема наталкивается на вполне реальные препятствия, преодоление которых требует все новых материальных затрат. Завышенные объемы земляных работ, путепроводы и тоннели, без которых можно было бы обойтись, центры, которые никак не удастся построить, — такой дорогой ценой оплачивается «любовь к геометрии», а точнее, к регулярной симметрии городского плана в духе парижских и петербургских образцов вековой давности.

К тому же меняются не только времена, но и расстояния. В XVII веке протяженность радиальных направлений московского плана не превышала 2—3 километров, в начале XX века — 5—6, в 1935 году — 10, теперь она достигла 20 километров. Трудно предположить, чтобы столь значительные количественные изменения не потребовали качественной перестройки структуры — это противоречило бы основополагающим законам марксистской диалектики. Действительно, едва ли один и тот же принцип структурной организации территории может бесконечно растягиваться вширь наподобие резинового шарика. Равномерное концентрическое наращивание московского плана вдоль радиальных направлений уже исчерпало свои функционально-планировочные и композиционные возможности даже с учетом того, что такие возможности были многократно усилены радиальной структурой Московского метрополитена. Геометрия круга, симметрия звезды вступают в очевидный конфликт с масштабами осваиваемой территории. Свойственная ей неоднородность, напоминающая сложную мозаику, характер распределения различных признаков ни при каких условиях не вписываются в регулярный порядок радиально-концентрической схемы. Инерция естественного развития московской планировки с большим трудом поддается настойчивым попыткам «исправить» ее при помощи циркуля и линейки.

Так и кажется, что Москва нарочно демонстрирует нам свой строптивый характер — она ведь всегда настороженно относилась к новшествам, особенно заморского происхождения. Вот и теперь уж очень ей не по плечу нарядный, но тесный мундир регулярного плана. Никак не удастся вогнать живописную сумятицу московской застройки в геометрический, так радующий душу градостроителя порядок.

В этой непростой, конфликтной ситуации предстоит сделать следующий шаг — Москва готовится выйти за пределы кольца, очерченного Генеральным планом.



Шпиль Петропавловской крепости в Ленинграде.

## ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ ГОРОДА

Какая форма плана Москвы окажется теперь наиболее жизненной? Какая логика внутреннего развития кроется за внешними признаками московского «живописного беспорядка»? Как проникнуть в тайну московского своеобразия? Как предложить городу тот путь дальнейшего формирования, который не будет противоречить его органической природе?

Это, пожалуй, самые сложные вопросы, которые приходится решать сегодня градостроителю. А то, что они отнесены к Москве — первому городу страны, — еще больше осложняет дело. Правильно ли поступает автор, подводя читателя сразу вплотную к «высшей математике» современного градостроительства в самом начале популярной книги о городе? Ведь, кроме всего прочего, однозначного ответа на возникшие вопросы не имеет пока ни сам автор, ни кто-либо из его коллег. Такие ответы могут появиться лишь в результате целого цикла проектных и исследовательских работ, связанных с созданием нового Генерального плана Москвы. Сейчас разработка нового Генплана и его научных обоснований находится еще в начальной стадии.

И все-таки рискнем предложить, пускай не ответ на поставленные проблемы, но путь, на котором можно искать их решение. Конечно, это субъективная точка зрения, хотя и подкрепленная данными многолетнего исследования. Но дело даже не в тех конкретных идеях и предложениях, главное в том, что, сталкиваясь вплотную с реальной проблематикой современного градостроительства, к тому же на небезразличном для каждого московском примере, читатель получает возможность сразу войти в курс дела, избавиться от иллюзий и расхожих штампов в отношении профессии архитектора-градостроителя, понять, над чем и как он думает, прежде чем рискует взять в руки карандаш и провести линию на плане города.

Итак, как дальше развиваться Москве? И снова в поисках будущего давайте обратимся за советом к прошлому.

Всякий большой город рождается дважды. Первый раз — как пешеходное поселение, укрепленный лагерь, центр обмена, лежащий на перекрестке водных и сухопутных дорог, то есть как исторический город. Столетиями города росли, развивались, возвышались и приходили в упадок, но оставались в принципе тем, чем были раньше, — компактными, соразмерными человеку поселениями, сохраняли то качество, которое условно обозначено понятием «исторический город».

Второе рождение города подготавливается постепенным увеличением его размеров и сосредоточением в нем функций промышленного производства. Те-

перь город становится индустриальным центром обширного района, узлом разветвленной сети железнодорожных и шоссейных магистралей — тем, что мы вправе назвать современным городом. Транспорт становится насущной необходимостью — без него не могут быть реализованы важнейшие функциональные связи внутри разросшегося города. Развитие транспорта, в свою очередь, стимулирует захват городом новых территорий. Их протяженность и неоднородность (тут и населенные пункты, и сельские угодья, и естественные ландшафты) делают город расчлененным, неудобным для жизни. Настает момент, когда требуется решительное переосмысление всей структуры городского плана. Город должен получить новую форму, найти органическое соответствие своему изменившемуся содержанию, для которого непригодна старая оболочка, одним словом, родиться заново.

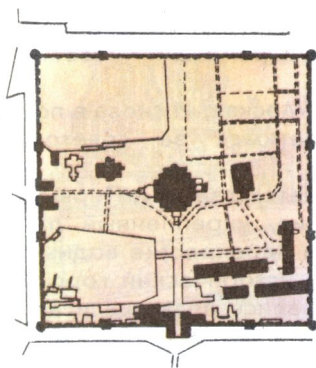
Процесс перерождения исторического города в современный начался еще в XIX веке и продолжается до сих пор. Медленно, ценой многих проб и ошибок город обретает свое новое, современное качество.

Именно такого рода проблемы стоят сегодня перед Москвой. Как увязать исторически сложившуюся планировку с новыми масштабами и новыми задачами города? На какой объективной основе, по какому закону может быть сформирована новая, вторичная структура городского плана, включающего историческую часть как одну из составляющих? Вообще какой пространственный фактор предопределяет построение плана современного города, подобно тому, как реки предопределили структуру первичного плана исторического города?

Предлагается ответ: трассы железных дорог, проходящие по территории города.

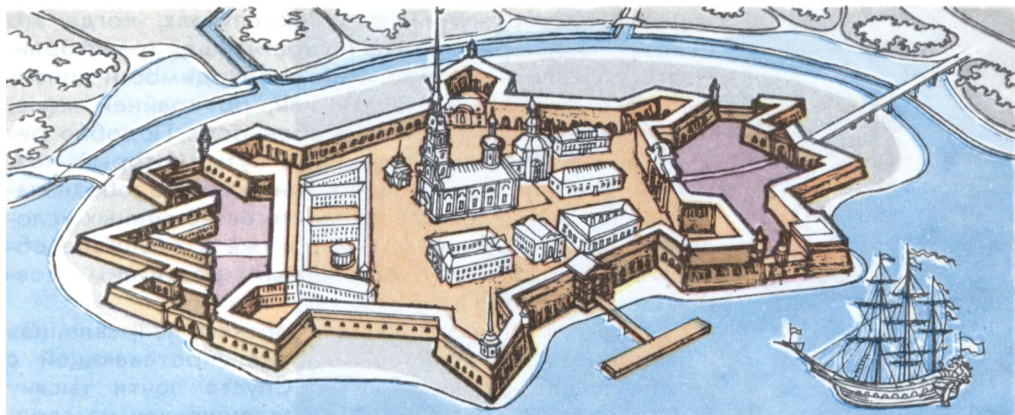
Такое предположение может удивить. Во-первых, житель большого города склонен воспринимать участки, связанные с железной дорогой, как окраинные, пользующиеся дурной репутацией, в общем — второстепенные; такое отношение распространяется даже на при вокзальные площади. Однако заброшенность придорожных территорий не их органический порок, скорее результат хронического невнимания к ним со стороны градостроителей и городских властей.

Во-вторых, часто говорится, что железная дорога не транспорт будущего и, следовательно, нельзя придавать ей слишком большое значение при обсуждении перспектив развития города. Это возражение так же неосновательно, так как структуроформирующая роль железной дороги в городе отнюдь не исчерпывается ее транспортной функцией. Если отказаться от предубеждений, можно найти немало свидетельств в пользу сделанного предположения.



Москва. План Донского монастыря.





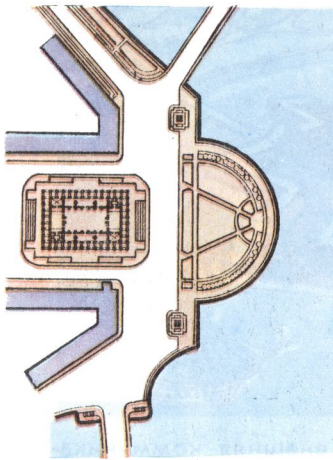
Ленинград.  
Петропавловская  
крепость.

Железная дорога — главная внешняя коммуникация города, и по-видимому, еще долго не утратит своей роли. Территориальный рост города, развитие района расселения осуществляются наиболее интенсивно вдоль железнодорожных направлений, которые определяют тем самым рассредоточенную, пальцеобразную конфигурацию современного городского плана. Бабушкино, Лианозово, Матвеевское, Бибирево, Бирюлево — как и подавляющее большинство новых районов Москвы, — они заимствовали свои названия у поселков, отмеченных станциями пригородной железной дороги. Именно железной дорогой расположенные за городской чертой районы всегда были наиболее надежно и эффективно связаны с центральным городом.

Как основное средство грузовых перевозок железная дорога с самого начала обусловила размещение городской индустрии. Промышленный пояс любого крупного города отчетливо воспроизводит характерные контуры железнодорожной сети. Задав таким образом направления главных трудовых тяготений, железная дорога повлияла не только на внешние очертания, но и на внутреннюю организацию современного городского плана.

По мере разрастания города железная дорога все больше берет на себя функции внутригородского транспорта. Ее остановки и пересадочные узлы становятся средоточием активности как для всевозрастающего контингента «пригородников», так и для жителей самого города. Тем самым они оказывают воздействие на размещение и пространственную организацию не только мест приложения труда и обслуживания, но и жилых территорий.

Технические параметры железной дороги требуют минимальных уклонов и больших радиусов поворота пути. Соображения экономии заставляют вести дорогу в обход естественных препятствий, требующих строительства мостов, тоннелей и других дорогостоящих ин-



Ленинград. Биржа.  
План.

женерных сооружений, а в тех случаях, когда это невозможно, пересекать их по кратчайшей траектории. Поэтому железные дороги по необходимости вписываются в рельеф местности или, по крайней мере, подчеркивают его главные особенности. Подобно рекам, они выбирают кратчайший путь, который позволяет им ситуация, и в конечном счете обозначают воздействие всей совокупности естественных условий на формирование плана, но уже в масштабе обширных территорий, охваченных развитием современного города.

Древняя планировочная ось Москвы, направленная к востоку, легла поперечно реке, протекающей с северо-запада на юго-восток. Спустя почти тысячу лет на том же восточном направлении, как на своеобразной «пуповине», связывающей материнский и дочерний организмы города, возникают вокзалы — главные «узлы крепления» вновь формирующейся структуры железнодорожных магистралей к историческому плану города. Вместе с прилегающими к ней промышленными территориями подобная структура образует сложный рисунок, в котором отчетливо просматривается новая планировочная ось «северо-запад — юго-восток», которая повторяет направление реки и смещена к востоку от исторического ядра.

Пролегая по телу города, железные дороги отчуждают технические зоны — полосы отвода. Такие свободные от застройки коридоры, пересекающие сплошь освоенную городскую территорию из конца в конец, становятся единственным в своем роде резервом для прокладки новых линий внеуличных коммуникаций, формирования новых, пока неизвестных нам пространственных систем. Так на месте ставших ненужными крепостных стен возникает со временем кольцо бульваров или распределительная транспортная магистраль. Значение железных дорог для современного города никак не сводится на нет по мере уменьшения или даже полного уничтожения ее транспортных функций. Не случайно, когда при разработке Генерального плана Москвы 1971 года надо было наметить трассы скоростных магистралей для транзитного движения автотранспорта (их так и называли хордовыми, то есть секущими, идущими сквозь город), то единственным реальным пространственным резервом для их пробивки оказались полосы отвода железных дорог.

Итак, трассы железных дорог, проходящие по территории города, аккумулируют в себе основные предпосылки формирования современного городского плана — внешний территориальный рост и важные внутренние взаимосвязи, естественные условия местности и потенциальные пространственные резервы обновления.



Ленинград. Биржа.

Как реки, служившие отражением и квинтэссенцией природной ситуации в эпоху первого рождения города, железные дороги становятся наиболее характерным выражением ситуации, в которой совершается второе рождение города. Эта вторая, уже не вполне естественная «природа», где промышленные зоны образуют «поймы» железнодорожных «рек», а жилые территории играют роль «холмов», по «гребням» и «брустверам» которых ложатся проспекты и главные улицы, так же важна для правильного понимания логики построения и перспектив развития современного города, как первая, настоящая природа для анализа его исторического ядра.

Если так, то железнодорожные коридоры должны быть сознательно положены в основу градостроительного плана, составить главный хребет новой планировки, организующей обширные территории, давно вышедшие из-под контроля первичной, исторической структуры. Активное освоение транспортных коридоров, концентрация вблизи них центральных функций могут существенно повлиять на привычный для нас архитектурный облик большого города, как бы «вывернуть его наизнанку». На месте провалов, незаполненных пустот, разрезающих городскую застройку на отдельные, плохо связанные в функциональном и пространственном отношении части, формируется система высокоурбанизированных пространств, объединяющих разрозненные элементы в новое композиционное целое.

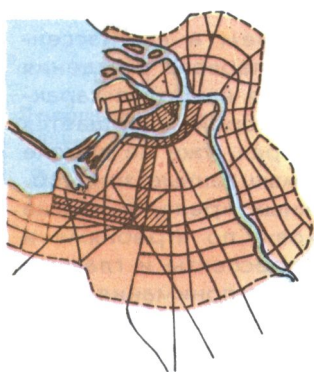
Железные дороги образуют новую структуру, вторичную по отношению к начальному историческому плану. Она определяет отличную от традиционной геометрию плана и новую, не существовавшую раньше логику размещения строительства. Вместе с тем эта структура не является для города искусственной, чу-

жеродной, привнесенной извне. Она сформирована естественной эволюцией города и связана тысячами невидимых нитей с историческим планом. Но связана не прямо, не механически, а опосредованно — путем многократной трансляции генетического кода.

Дело, следовательно, не в какой-либо особой уникальности свойств железной дороги как таковой, с точки зрения современных потребностей развития города, а в той роли, которая выпала ей в процессе естественной эволюции города и в силу многих причин сделала ее потенциальным носителем важных наследственных признаков городской структуры.

Принципиально для такого эволюционного подхода то, что в результате наложения старой и новой планировочных структур создается единый структурный каркас города, обеспечивающий их совместную координированную работу. Он имеет общие для всех входящих в него элементов центры тяготения, функциональные связи и пространственные доминанты. Однако в рамках этой интеграции старая структура не уничтожается в угоду новой, она остается жизнеспособной и доминирует в пределах функционально и территориально обособленной части единого городского плана.

В соответствии с нашим предположением в условиях Москвы такой структурный каркас формируется на основе совмещения исторической радиальной планировки и новой линейно-рассредоточенной планировочной структуры, развивающейся по главным транспортным коридорам города. Основные узлы каркаса складываются в срединной части города, в зоне распределительного кольца проектируемых хордовых магистралей, на пересечении основных направлений внутригородской и внешней транспортных сетей. Сегодня территории города, прилегающие к полосам отвода железных дорог и образующие старый промышленный пояс Москвы, кажутся архитектурно непредставительными и второстепенными по значению. Если наша гипотеза имеет под собой основания, то пришло время менять отношение к этой части города: она должна стать объектом активной реконструкции и имеет немало предпосылок для того, чтобы формировать в будущем облик новой Москвы. По-видимому, в большей мере, чем какие-либо другие элементы современного города, узлы каркаса могут претендовать на особую выразительность архитектурного облика как точки роста новой развивающейся структуры и «пограничные столбы» исторического города как узлы сварки и шарниры, гарантирующие целостность и бесперебойную работу конструкции города. Наконец, как шрамы, оставленные рождением современного города — вторым рождением на долгом пути его эволюции.



Ленинград. Вариант планировки.  
Арх. Н. Баранов.  
1940 г.



Что же касается рисунка плана, то решение проблемы его композиционной упорядоченности на следующем этапе территориального развития Москвы заключено, наверное, в поисках нового, более широкого понимания порядка и симметрии. Очевидно, что планировка будущей Москвы должна предусматривать активное градостроительное освоение и регулирование использования всей пригородной зоны, то есть примерно 30-километрового пояса, прилегающего к нынешней границе города. Однако характер этого освоения на разных направлениях вынужденно неоднороден. Так, восточный сектор пригородной зоны освоен значительно плотнее всех прочих, здесь расположены самые крупные и быстрорастущие города и поселки промышленного профиля, уже сегодня образующие сложную сеть взаимосвязанных поселений. На западных направлениях сосредоточены природные ландшафты, наиболее ценные в рекреационном отношении. Здесь зеленые массивы лесопаркового пояса нарушены застройкой меньше, чем в каком-либо ином секторе пригородной зоны. На северных и южных направлениях урбанизированные территории сочетаются как с участками пригородного ландшафта, так и с территориями, активно используемыми для нужд сельского хозяйства.

Новая асимметрия чем-то напоминает неоднородность секторов начального исторического плана Москвы. Только теперь она простирается не на один десяток, а на сотни квадратных километров и определяется уже не только неровностями рельефа, но такими серьезными факторами, как тип хозяйственной деятельности, плотность освоения территории и транспортной инфраструктуры, уровень загрязнения среды и т. п. Учет подобных факторов — необходимое условие органичного, экономически целесообразного развития. Искусственная нивелировка объективных различий в угоду традиционной радиально-концентрической схеме была бы неоправданной и неэффективной.

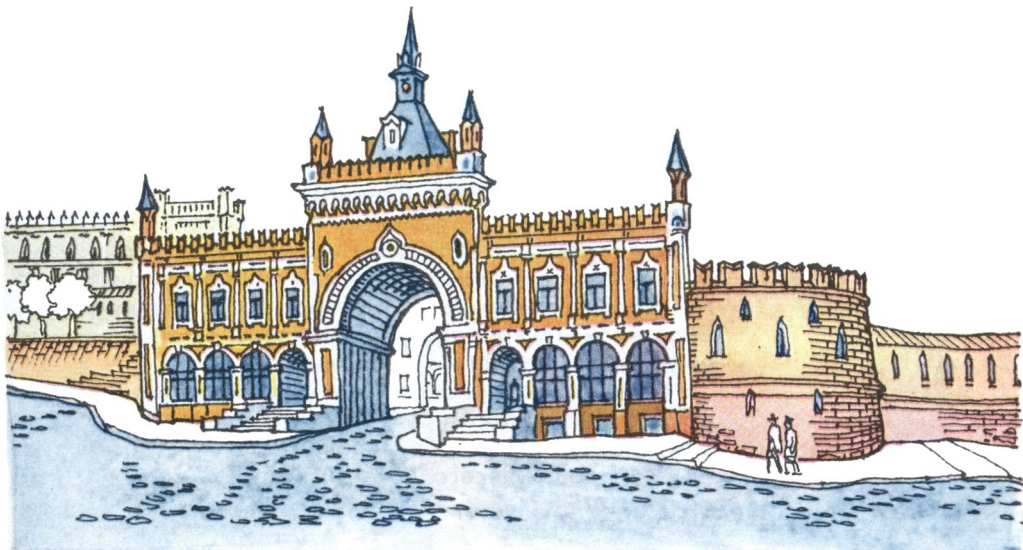
Заглядывая в будущее, можно предположить, например, что разветвленная сеть дорог и населенных пунктов восточного промышленного и западного рекреационного секторов пригородной зоны сформируют сквозную планировочную решетку, вытянутую с востока на запад. В сочетании с традиционной осью развития московского столичного центра на юго-запад это создает выраженную широтную ориентацию Большой Москвы. Вполне вероятно, что такое поперечное направление будет органически дополнено продольным, меридиональным планировочным диаметром с северо-запада на юг. Он может быть сформирован за счет концентрации резервных площадок московского строительства на стыке наиболее комфортных в экологи-

ческом отношении открытых природных ареалов Подмосковья, то есть у границ западного рекреационного сектора с северным и южным сельскохозяйственными секторами. Взаимное наложение двух осей создало бы уравновешенную, гармонично развитую планировочную систему, в рамках общего единства которой каждый элемент может сохранить присущую ему специфику, обусловленную природно-ландшафтными, народнохозяйственными или какими-либо еще факторами. Такого рода единство, уравновешенность, порядок не имеют ничего общего с принципом однородного заполнения территории равномерно расползающейся сеткой радиусов и колец, искусственно подгоняемой под геометрическую правильность схемы прототипа.

Да, живописная, подчас кажущаяся хаотичной, планировка Москвы имеет свою глубокую внутреннюю логику и демонстрирует совершенно особый род порядка. Не приходилось ли вам замечать, что кривые московские переулки всегда радиально расходящихся улиц подчас выводят к цели как-то удобнее и прямее, чем ровно расчерченные квадраты прямоугольной планировки? Что с виду такие неправильные, с громоздящимися буквально друг на друга разностильными домами московские панорамы запоминаются никак не труднее, но даже проще и надежнее, чем уходящие в бесконечность перспективы — ровные ряды вытянувшихся по струнке домов, напоминающих парадный строй почетного караула?

Насколько оправданна прямая линия дороги на ровном как стол побережье Финского залива, настолько противоестественна она на живописной холмистой московской равнине. Вот и приходится срывать холмы и засыпать овраги во имя удобства — нет, не жителей, всего-навсего проектировщиков и строителей. Москва всегда строилась разноэтажными домами. Пройдитесь по Кузнецкому Мосту, Сретенке, Арбату. Да что там — по реконструированной в 30-е годы улице Горького. Всюду вы найдете пеструю смесь от 3 (а то и двух) до 9—10 этажей. Мы уже привыкли к такому ландшафту древнего города. Мы — не только мы с вами, живущие во второй половине XX века. Мы — десятки поколений москвичей. Сначала — многоглавье церквей, поднимающихся над лепящимися к зеленым холмам домами. Потом — громады доходных домов вперемежку со старыми дворянскими особняками и скромной «рядовой» застройкой XIX века. Наконец — высотные здания над морем многоэтажных домов — кирпичных и бетонных, с плоскими кровлями и островерхними крышами. Не правда ли, не похоже на ставшую привычной панораму новых районов — составленные под прямыми углами 17-этажные здания, и

все «под один карниз»? (Приходится это выражение брать в кавычки — никакого карниза давно нет и в помине.) Может быть, где-то, в условиях совершенно нового города, возникающего на пустом и ровном месте, такой прием и уместен. Но, согласитесь, едва ли он годится в Москве. Тем более что гигантский, далеко ушедший от собственного центра город и не собирается подчиняться такому порядку. Поезжай, читатель, на станцию метро «Юго-Западная», туда, где проспект Вернадского соединяется с Ленинским проспектом. Здесь сходятся новые кварталы Тропарева и Теплого Стана, громоздятся недавно построенные и строящиеся здания институтов. Архитекторы, кажется, приложили



Москва. Китайская стена  
у Третьяковского  
проезда.

немало сил, чтобы спланировать этот ответственный, заметный в масштабах всего города район, подогнать здания друг к другу, добиться того, что называется комплексной застройкой. А что вышло? Все тот же веселый, пестрый московский «разнобой». Когда надо показать Москву гостю, который никогда ее не видел, когда мало времени, а хочется дать почувствовать настоящий московский характер, я предлагаю прогуляться немного по центру, зайти на улицу Богдана Хмельницкого или на Кировскую, а потом ехать туда, на Юго-Запад. И там, в нескончаемой стройке, в сочетании затесненности сошедшихся вместе разных домов, острее, чем где бы то ни было, ощущаешь живой и вечный, воистину неистребимый дух Москвы.

Так вышло, что я коренной москвич, и как-то само собой в главе, посвященной Москве и Ленинграду, больше и подробнее пишу о своем родном городе. Но ведь речь идет, по сути дела, об одном и том же —

о природе своеобразия города; как говорит народная мудрость, «что ни город, то норы». Конечно, «строгий и стройный» Ленинград, словно чудо возникший на берегах Невы, и «не сразу строившаяся», нерегулярная Москва всего лишь помогают нам понять различия между запроектированным на чистом месте творением градостроительного искусства и естественно развивающимся, веками складывающимся городским организмом. Между гармонией симметрии и гармонией асимметрии. И конечно, оба эти начала все время тесно переплетаются друг с другом в судьбе каждой из столиц. Есть своя живописность в регулярном порядке Ленинграда и есть свой порядок в живописной сумятице Москвы.

Главное другое — Ленинград должен оставаться Ленинградом, Москва — Москвой. Разве не удивительно то, что, по сути, одни и те же панельные дома в Ленинграде — пускай едва уловимо — кажутся более ленинградскими, а в Москве — более московскими. Разве не первый долг градостроителя — помочь Ленинграду быть именно Ленинградом, а Москве — Москвой, каждому городу быть самим собой. Есть только одно средство — надо как следует знать, глубоко чувствовать, одним словом, хорошо понимать природу того города, который ты собираешься проектировать. Безотносительно к тому, существует ли он давно, или ему только предстоит возникнуть.

Нам же, чтобы понять, как устроен город, на какой общей основе формируется удивительное многообразие городов и своеобразие каждого конкретного города, проще всего обратиться к истории градостроительства.

Москва и Ленинград демонстрируют не только разные исторические судьбы «естественного» и «искусственного» городов, но и устойчивое своеобразие планировочного построения и архитектурного облика, свойственные каждому городу.

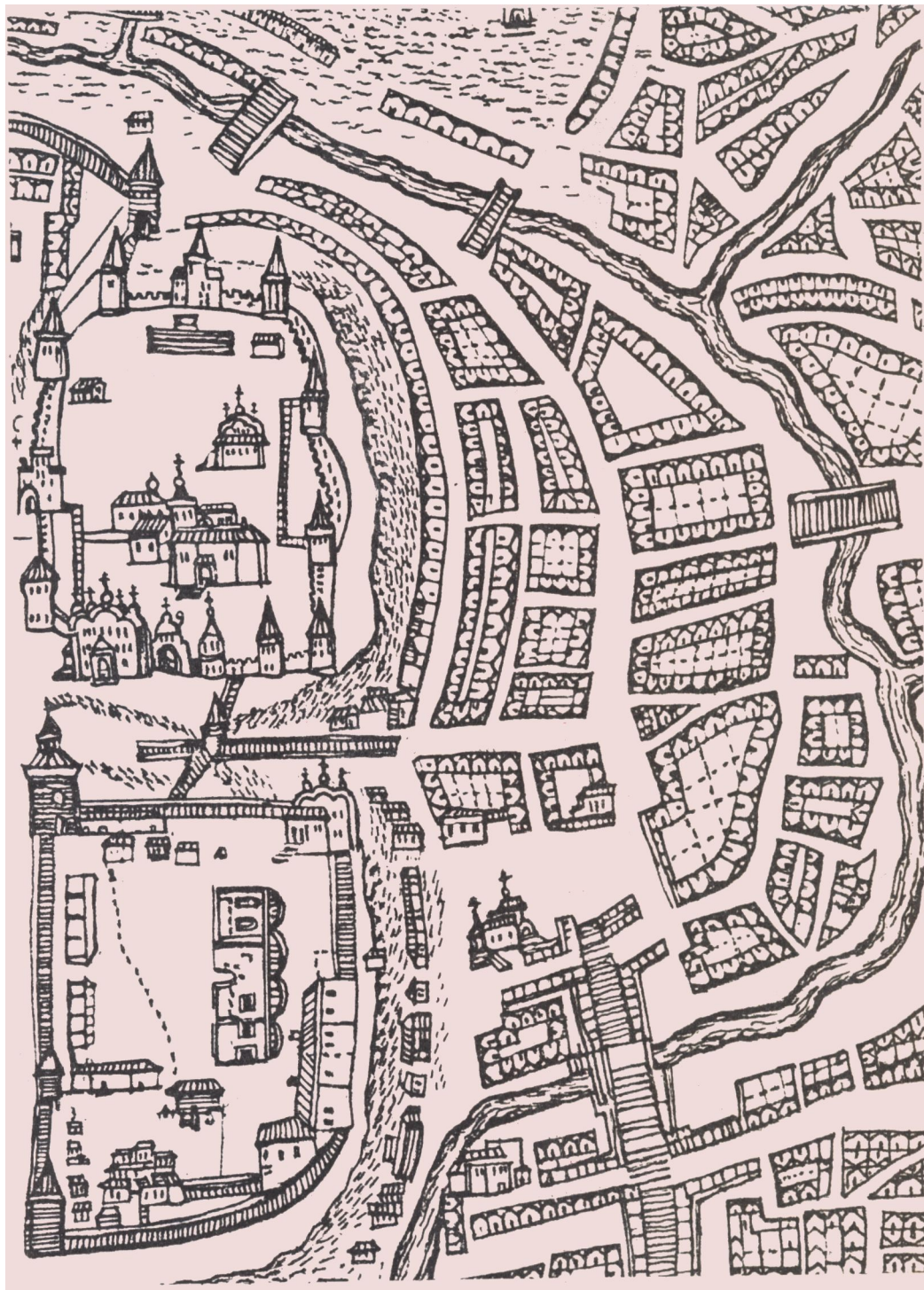
Истоки своеобразия коренятся в истории становления города, причем особую роль играют самые начальные, ранние этапы формирования городского плана. Лицо современного города в значительной мере определяется его «градостроительной наследственностью» даже в тех случаях, когда сами элементы старой планировки и застройки утрачены или, кажется, потеряли свое прежнее значение.

Главная задача градостроителя — помочь городу обрести (или не утратить) собственное лицо. Ключ к решению этой задачи — понимание природы города, скрытой в процессе его становления и предшествующего исторического развития.









Тобольск. Фрагмент плана города из «Служебной книги Сибири» С. У. Ремезова.

*О великих городах прошлого и современных городах, ведущих свое происхождение с давних времен.*

*С чего начиналось градостроительство.*

*Гипподам и его последователи — рассказ о городах античности.*

*Все начинается сначала — рождение городов средневековья.*

*Флоренция, Венеция и другие.*

*Рождение осевой перспективы.*

*Тайна Парижа. Градостроительство и заботы полицейского префекта.*

*Новая жизнь старых городов — к вопросу о градостроительной преемственности.*

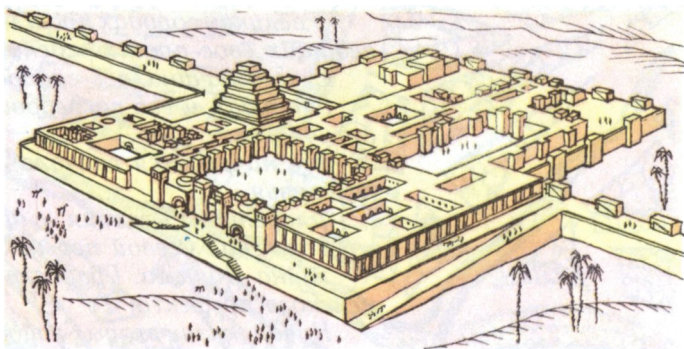
## **С ЧЕГО НАЧИНАЛОСЬ ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО**

Никто не знает, когда и где возник на нашей планете первый город. Но то, что четыре тысячи лет тому назад, за двадцать столетий до наступления нашей эры, города — и притом большие города — уже существовали, является исторически доподлинным фактом. Историки, археологи могут указать и точное местоположение этих городов — плодородные долины Египта и древней Месопотамии, орошаемые водами Нила, Тигра и Евфрата.

Конечно, сегодня трудно представить себе, как они выглядели на самом деле в многоцветье красок, зелени оазисов, движении наполняющих их людских толп. Ни дошедшие до нас отдельные памятники архитектуры (а чаще их руины), ни археологические раскопки, ни изображения и описания древних художников и летописцев не могут воссоздать картину прошлого во всей ее полноте. Однако кое-что известно нам по источникам вполне достоверно.

Так мы знаем, что древнейшие города были застроены очень плотно, дома буквально лепились друг к другу, разделенные узкими, как коридоры, улицами-проходами. Они расступались, образуя открытые пространства лишь перед величественными храмами или дворцами всевластных правителей. Но это были уже не просто скопления домов, а по тем временам довольно сложные инженерные сооружения. Археологи обнаружили несомненные следы каменного замощения улиц и древнейшей в мире канализации. В Ахетатоне (Телль-эль Амарна) — столице мятежного фараона Аменхотепа IV — найдены любопытные следы, как мы бы теперь сказали, благоустройства главной улицы. По обеим ее

Дур-Шаррукин. Общий вид дворца ассирийского царя Саргона II. 711—707 г. до н. э.



сторонам были вырыты специальные ямы, заполненные плодородной почвой для посадки деревьев. Таким образом, главная улица, служившая, по-видимому, маршрутом для ритуальных религиозных шествий, представляла собой тенистую пальмовую аллею.

Еще один пример высокой градостроительной культуры древних: в Двуречье из-за постоянной опасности затопления многие капитальные здания, не говоря уже о дворцах и храмах, строились на высоких платформах из уплотненной земли. Чтобы представить себе масштабы «инженерной подготовки территории», достаточно вспомнить, что дворец ассирийского царя Саргона II в городе Дур-Шаррукине стоял на платформе площадью 17 гектаров и высотой около 14 метров. Даже по нашим современным понятиям такой объем земляных работ не может не вызвать уважения.

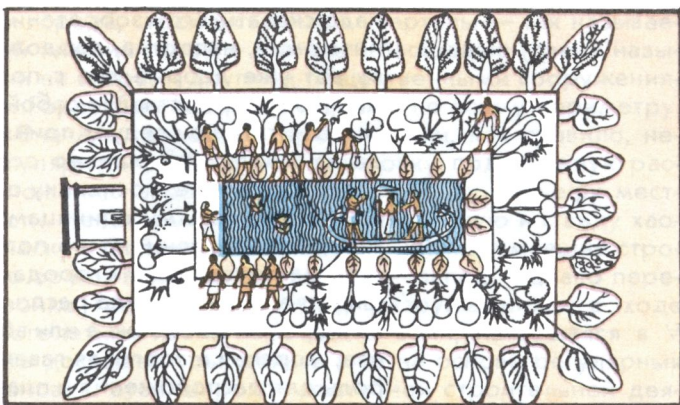
Какую же планировку имели древнейшие в мире города? Ответить однозначно невозможно. Несомненно одно — и в Египте, и в Двуречье широко использовались элементы регулярной прямоугольной планировки. Так был распланирован поселок рабов — строителей Кахун. Такова планировка квартала рабов в Ахетатоне. Однако в целом древнеегипетские города не имели, по-видимому, четкого регулярного плана и компактной прямоугольной формы. Не потому, что их строители пренебрегали симметрией — вспомним хотя бы гигантские храмовые комплексы, строго ориентированные по странам света, — а скорее в связи с тем, что жилые кварталы египетских городов часто перестраивались, меняли свое расположение вслед за постоянным перемещением резиденций фараонов из одного города в другой. Так что города Древнего Египта, по сути дела, не имели постоянной, установившейся формы и стабильного плана.

Иное дело — города Двуречья. Уже упоминалось, что они стояли на высоких террасах, защищающих застройку от постоянных наводнений. Учтем также мощность окружавших город стен — совершенно необходимая мера безопасности в условиях войн, бушевавших



Представление древних горожан о мироздании под небосводом.



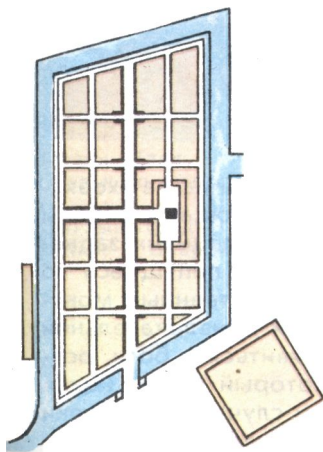


ших в долинах Тигра и Евфрата. Так что волей-неволей приходилось стремиться к компактному плану — требование разумной экономии строительных работ и материалов. Неудивительно, что древнейшие города Двуречья имели наиболее компактную кругообразную форму с дворцово-храмовым комплексом в центре и довольно случайной планировкой расположенных вокруг него жилых кварталов. Более поздние столицы — уже упоминавшийся Дур-Шаррукин и крупнейший город Двуречья — Вавилон имеют выраженный регулярный (хотя и без геометрической точности) характер плана, а по форме напоминают прямоугольник, близкий к квадрату.

Не правда ли, любопытно? Спустившись сквозь толщу веков к самым истокам градостроительства, мы находим там все тот же компактный круг и правильный квадрат, как извечную альтернативу для городского плана. Драматический спор, а точнее диалектическое противостояние этих двух начал, существовало задолго до того, как стали «выяснять свои отношения» Петербург и Москва. Оно пронизывает буквально всю историю градостроительства и, можно сказать, составляет одну из ее главных сюжетных линий.

## ГИППОДАМ И ЕГО ПОСЛЕДОВАТЕЛИ

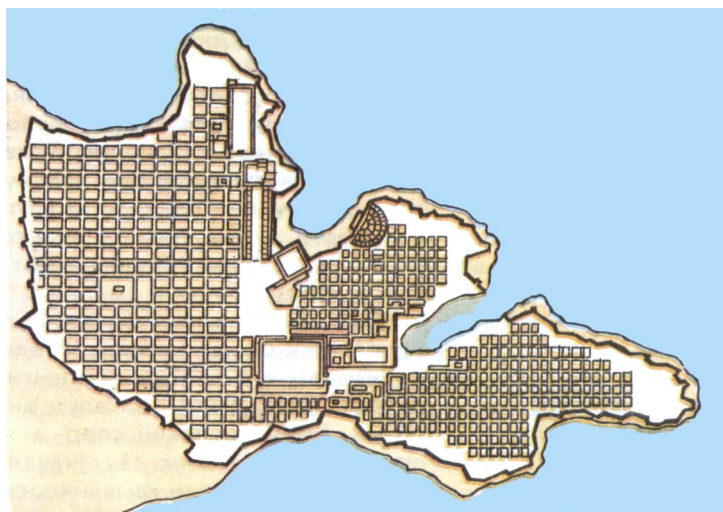
Нет, кажется, ничего удивительного в том, что рациональный, полный внутреннего порядка и гармонии дух древнегреческой культуры породил в числе многого другого и прямоугольную планировочную сетку, свойственную подавляющему большинству античных городов. Сохранилось для истории даже имя человека, с которым связывают если не изобретение, то, во всяком случае, широкое внедрение регулярной планировки — ее так и называют гипподамова сетка. Так что Гипподама можно считать (за неимением информации о его предшественниках) первым градостроителем. И



Террамоццо Касталецца  
(Сев. Италия). План  
города.

надо сказать, его изобретение отнюдь не стало анахронизмом, а, напротив, продолжает служить человечеству вот уже добрые две с половиной тысячи лет.

Что же представлял собой античный город? Прежде всего читателю следует принять во внимание, что города занимали совершенно особое место в древнегреческой культуре, поскольку они являлись относительно самостоятельными единицами не только в экономическом, но и в военном, и в политическом отношении, то есть фактически были городами-государствами. В большинстве своем города располагались непосредственно на морском побережье или вблизи него. Во всяком случае, морская и торговая гавани играли определяющую роль для расположения и планировки города. Часто город располагался под защитой горного склона, а иногда даже «заползал» на него. Море, поросшие густыми



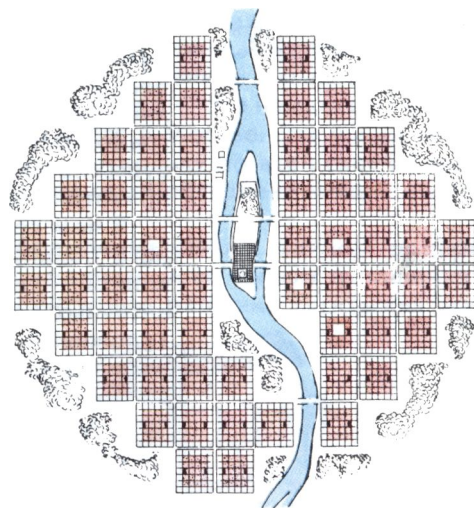
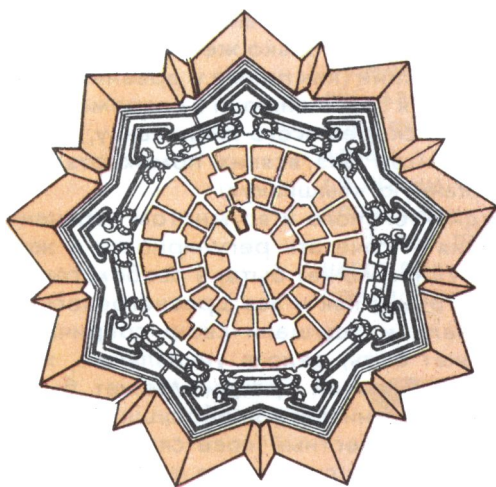
Милет. V в. до н. э.  
Арх. Гипподам.

лесами (правда, постепенно сведенными на нет хозяйственной деятельностью человека) и рощами склоны холмов, нависающие эффектной «декорацией» заднего фона горы, одноэтажные строения, лепящиеся по рельефу и поднятые над ними величественные монументальные храмы — право, в такой привлекательной обстановке не погнушались бы появиться и боги, особенно при том демократизме, который приписывали им древние греки. И уж, во всяком случае, сами греки могли почувствовать себя немножечко богами.

Еще в архаический, ранний период сложилась характерная двучастная структура античного города. Ее ядро составляли священный участок — акрополь, вмещавший главные храмы и располагавшийся, как правило, на скале или вершине укрепленного холма. У подножия акрополя, который служил цитаделью для населе-

ния города, строились жилые кварталы — так называемый нижний город с торговой площадью (греки называли ее агора) и другими общественными сооружениями. Город был защищен стенами по всему периметру.

Вначале греческие города имели, как правило, нерегулярную, свободную планировку, подчиненную расположению акрополя и естественному рельефу местности. Некоторый порядок в живописную и с виду хаотическую систему вносили лишь храмы, имевшие строгую ориентацию по оси восток — запад. Однако перестройка греческих городов, разрушавшихся в ходе многолетних греко-персидских войн, начавшаяся в V веке до нашей эры, велась уже на основе регулярных планов. С этой широкомасштабной строительной деятельностью, охватившей фактически всю Грецию, и связывают имя легендарного Гипподама.



Лорини. План идеального города.

Круглый город  
Э. Кабе — Икария.

Теперь жилые кварталы нижнего города приобретают форму геометрически правильных, слегка вытянутых прямоугольников или квадратов, разделенных ровной сеткой улиц. Агоры, общественные постройки, как правило, не выбиваются из сетки, а просто заполняют одну или несколько ячеек регулярного плана. Они группируются чаще всего вдоль одной или двух главных улиц города (в последнем случае они образуют характерный крест), имевших увеличенную ширину и связывающих наиболее важные отсеки города — главные въезды, гавань, акрополь и т. п.

Когда сегодня рассматриваешь планы античных городов классического периода — Милета, Приены, Ассоса, Книда, — удивляешься тому, как мягко, естественно ложатся жесткие планировочные сетки планов на сложный рельеф местности, как легко они вписываются в сложную береговую линию, как сложно, разнообразно



Старая Буда — часть  
Будапешта на Дунае.

разно и гармонично они организованы внутри. Гипподамова сетка напоминает не столько жесткую решетку планировочной конструкции (как позже у древних римлян, а много лет спустя, к сожалению, и в современном градостроительстве), а скорее всего лишь канву, пользуясь которой архитектор без всяких помех создает прихотливую, изысканную «вышивку».

В чем секрет удивительного и во многом утраченного позднее умения — сочетать регулярность и живопись — сказать трудно. Может быть, в особом гении античных зодчих, которые, как и все древнегреческие художники, осознавали и ощущали свою сопричастность природе. Может быть, дело в уникальном, живописном ландшафте Древней Греции. Может быть, причину надо искать в сравнительно небольших размерах античного города. Известный советский историк градостроительства А. Бунин считал, что население самых крупных греческих городов не превосходило 50 тысяч человек, а в большинстве случаев было и того меньше. Конечно, при таких размерах гипподамова сетка не грозила утомить своим механистическим однообразием. Как бы то ни было, планы греческих городов навсегда остались жемчужинами мирового градостроительства, в которых органичность творения природы удивительным образом соединилась с разумной волей человека.

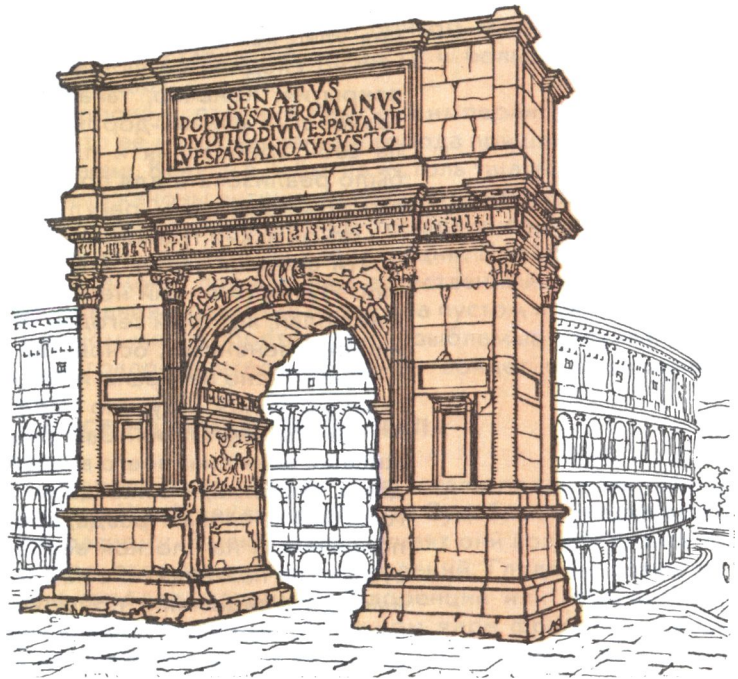
Правда, обсуждая регулярную планировку греческих городов, надо сделать оговорку — из общего правила были и исключения, притом весьма существенные. Достаточно назвать Афины, самый большой по размеру и самый знаменитый из всех городов Древней Греции. Афины так и не получили «правильного» плана, возможно, благодаря своему сравнительно большому размеру, возможно, из-за особенностей расположения и рельефа, возможно, благодаря устойчивой приемст-



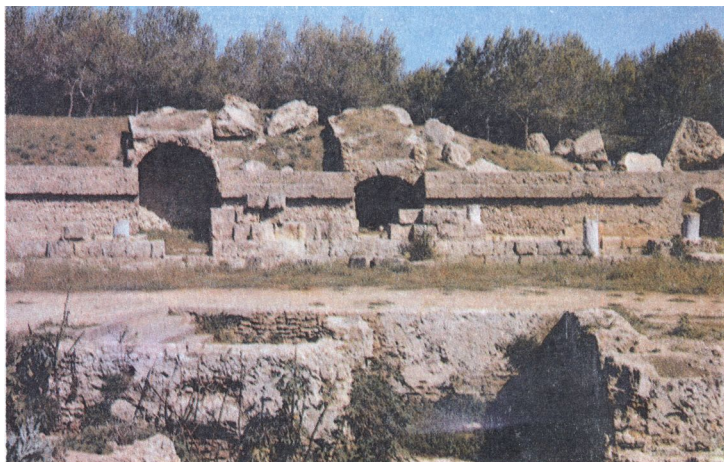
венности развития. Древний историк Геродот уподобляет план Афин колесу, что наводит на мысль о его кругообразной форме и радиальной структуре. Так что широкое распространение гипподамовой системы не означает исчезновения «нерегулярных» планов. Спор по-прежнему продолжается.

У древних римлян приверженность к регулярной планировке проявилась с особой силой. Планировка многочисленных городов, основанных ими по всей территории гигантской империи, восходит к нехитрому устройству военного лагеря. Прямоугольная сетка кварталов, аккуратно нарезанных взаимно перпендикулярными улицами. Из них выделяются две: «кардо», проложенная с севера на юг, и «декуманус», идущая с запада на восток. Кардо и декуманус образуют характерный крест или Т-образное пересечение. Около перекрестка располагается основное общественное пространство — форум. Главные улицы больших римских городов достигали 20—30 метров в ширину. Так, главная улица знаменитой Пальмиры, построенной римлянами в Малой Азии, достигала 35 метров — это немногим уже современной улицы Горького в Москве. Эта улица называлась улицей Колонн, поскольку по всей своей длине по обеим сторонам она была обстроена мощными колоннадами.

Такой прием обрамления улиц в едином ордере часто применялся римлянами и во многих отношениях предвосхитил архитектурное решение городских ма-



Рим. Арка Тита  
(I в. н. э.) и Колизей.



гистралей эпохи классицизма. Улица перестает быть всего лишь необходимым проходом или проездом между жилыми кварталами. Она становится дорогой торжественных триумфальных процессий, особо престижным местом, архитектурно оформленным общественным пространством. Если древние греки создали в своих городах прототип площади — агору, то древние римляне «открыли» улицу, как один из важнейших элементов архитектуры города. Добавим, что римляне подняли на качественно новый уровень инженерное обустройство улицы. Они отделили проезжую часть от пешеходного тротуара, разработали особый тип мощения улиц каменными плитами с плоским верхом, тщательно следили за уклонами и профилем дорожного покрытия. Конечно, такая сложная по тем временам технология улично-дорожного строительства диктовала свои требования к планировке — проще всего ее было реализовать для прямых как стрела, стандартных по размерам улиц регулярных городов-лагерей.

Но римский градостроительный канон при всей его почти военной жесткости не обходился без исключений. Расположенный неподалеку от Рима город Остия имел план, который сегодня мы назвали бы свободным, или расчлененным, основные элементы его были весьма живописно нанизаны на одну планировочную ось — главную улицу, идущую параллельно реке Тибр.

Да что там Остия. Сам Рим — вечный город, переживший времена своего владычества над миром на двадцать столетий, — никогда не был регулярным в строгом смысле слова. Правда, древнейшая часть Рима, расположенная на плоской вершине Палатинского холма, судя по ее названию «Рома квадрата» (квадратный Рим) имела, по-видимому, прямоугольную форму плана, но на том регулярность заканчивается. Город, развивавшийся на сильно пересеченной местности — семи зна-



менитых римских холмах,— рос вдоль дорог, разбегавшихся по водоразделам и низинам. Строительство оборонительных стен еще больше закрепило компактную форму радиально-веерного плана.

Заметим, «правильные» идеи регулярного плана, в полной мере отвечающие строгим «правилам и нормам» древнеримского градостроительства, безоговорочно брали верх в случаях строительства новых или воссоздания полностью разрушенных городов. Точно так же обстояло дело и в Древней Греции. Однако, сталкиваясь с инерцией поэтапного долговременного развития города на одном месте, правила неизменно отступали на задний план, притом тем в большей степени, чем старше по возрасту и больше по размеру был город.

Впрочем, падение Римской империи привело к тому, что ее многочисленные города пришли в полное запустение. Канули в небытие и столь тщательно разработанные каноны античного градостроительства. Пройдет много веков, прежде чем города вновь обретут свое значение как центры цивилизации. Пройдет еще больше времени, прежде чем естественный процесс формирования и развития города на пустом или полузаброшенном месте обретет свои незыблемые правила, и новый градостроительный канон войдет в свои права.

### **ВСЕ НАЧИНАЕТСЯ СНАЧАЛА**

Европейские города вновь стали поднимать голову лишь в IX—X веках нашей эры. Судьба их складывалась по-разному. В некоторых случаях они возрождались на месте древних римских поселений. Глядя на планы таких городов, например Флоренции или Милана, нетрудно опознать в центральном ядре фрагменты регулярной древнеримской планировки. Но чаще всего та-

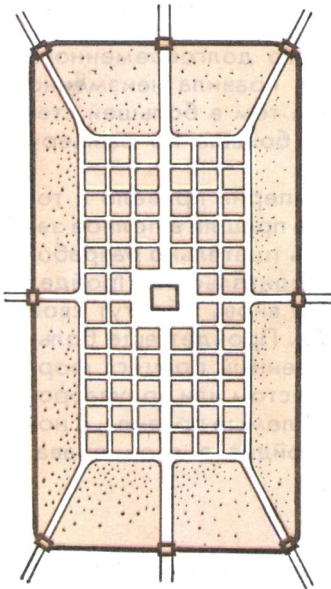
кие следы едва проступают или даже вовсе исчезают в результате активной строительной деятельности, разvernувшейся в средние века.

Большая же часть средневековых городов возникает «на чистом месте», являясь для своего времени тем, что мы называем сегодня новыми городами. Нередко такой город образуется около хорошо защищенного замка феодала, монастыря, которые служат убежищем для окрестного населения в периоды частых тогда войн и междоусобиц. В этот период само возникновение и развитие города определяются главным образом его торговой функцией, выгодами его расположения как центра рыночного обмена. Рука об руку с торговлей идет ремесло; как правило, оно было связано с обработкой сельскохозяйственной продукции — ткачеством, виноделием. В тех местах, где происходит добыча полезных ископаемых — меди, серебра, олова, получают развитие ремесла, связанные с обработкой металла и т. п.

Поначалу средневековый город был разбросанным, состоял из нескольких относительно обособленных районов, разделяемых участками природного ландшафта или сельскохозяйственными угодьями. Однако требования обороны заставляли обносить территорию города хорошо укрепленными стенами. Свободные земли в черте городских укреплений быстро застраивались — город становился компактным. По мере того как города приобретали политическую самостоятельность и самоуправление, избавляясь от гнета феодалов — в Италии, Франции, Англии, Нидерландах это произошло еще в XII веке, — городское строительство приобретало все более престижный характер.

Главная рыночная площадь, расположенная сначала за пределами укрепленной городской цитадели, теперь оказалась внутри городских стен и, естественно, стала играть роль центрального общественного пространства. Она получила четкие габариты, стала плотно обстраиваться домами. Прямо на рыночной площади или в непосредственной близости от нее размещались городская ратуша и главный собор. Теперь при наличии ярко выраженного центра особое значение стали приобретать улицы, соединяющие его с въездными воротами оборонительных стен. Выходя за пределы городских укреплений, улицы превращались в дороги, вдоль которых селилось все прибывающее городское население, пока новое кольцо внешних укреплений не включало и эту застройку в черту города.

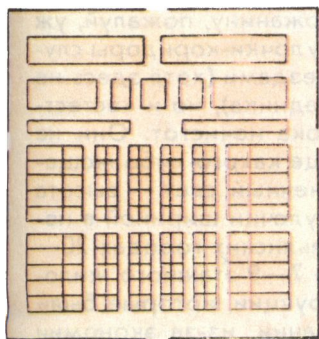
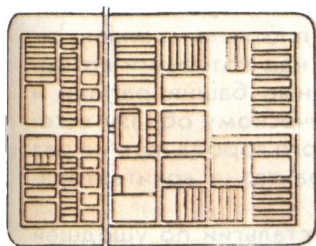
Таким образом, безотносительно к тому, с чего начинал средневековый город свое развитие — с остатков римского лагеря, с феодального замка или вообще «с нуля», — он в сравнительно короткое время в подавляющем большинстве случаев приходил к стереотип-



Шахматная гипподамова система улиц в индийском городе.



Палаточный военный город. Бивуак Карла V в Германии в окрестностях Лаунгена. 1546 г.



Планы римских городов-лагерей по Плинию.

ной радиальной форме компактного плана. По мере того как город расширял свои границы, одних только радиальных связей становилось недостаточно. Появляются поперечные, кольцевые связи. Самым подходящим резервом для их создания становились постепенно терявшие свое оборонительное значение кольца городских укреплений. Так было в Париже, Милане, Вене. Так было и в Москве, где на месте стен Белого города пролегло Бульварное кольцо, а на месте земляных валов — Садовое.

Заметим, естественно сформировавшийся радиально-кольцевой план средневекового города тоже представляет собой решетку, только искривленную, которая в отличие от равномерной ортогональной решетки свернута в наиболее компактную форму около одного главного центра. Надо добавить, что центрическая композиция средневекового города была обусловлена не только конфигурацией плана, но всей историей, всей внутренней логикой его становления. Она находила отражение, в частности, в пирамидальном строении силуэта, поскольку этажность застройки повышалась к центру, который был четко отфиксирован доминантами ратуши и главного собора, не говоря уже о самом расположении центра, для которого часто выбирали вершину холма или излучину крутого берега реки. Конечно, были особые случаи, как, например, города, получившие вытянутую линейную ориентацию вдоль реки



Флоренция. План города.

или главной дороги, но все же это были не более чем исключения из общего правила.

Сравнительно небольшие размеры средневековых городов еще больше усиливали пространственный эффект естественно складывающейся, органичной моноцентрической планировки. 10, 5, даже 2 тысячи человек — такова численность населения не самых маленьких европейских городов XIV—XV веков. Нюрнберг — один из крупнейших городов Германии насчитывал тогда всего 20 тысяч человек. И только такие мировые центры ремесел и торговли, как Венеция и Флоренция, имели население около 100 тысяч. Крупнейшие русские города Киев, Новгород не уступали по площади европейским столицам, однако их застройка была менее плотной, на Руси издревле селились более просторно, широко. Но и в таких городах диаметр застроенной в черте стен территории не превышал двух, от силы трех километров, а в подавляющем большинстве случаев и вовсе был меньше километра. При таких размерах город был удобен для пешеходов, легко и органично встраивался в природный ландшафт и воспринимался как единое архитектурное целое со всех точек — как изнутри самого города, так и снаружи.

Старинные гравюры запечатлели для нас характерный облик средневекового города — подобие искусственного холма, образованного плотным скоплением прилипших друг к другу домов, над которыми возвышаются величественные и изящные башни ратуши и собора. К волнующему, романтическому образу естественно сложившегося, органичного города еще не раз будет обращаться творческая фантазия архитектора-градостроителя.

Однако если отвлечься от ностальгии по ушедшей эпохе, то во многих отношениях средневековый город показался бы современному горожанину, пожалуй, уж слишком «естественным». Узкие улочки-коридоры служили не только проходами и проездами (хотя здесь не всегда могли разъехаться два всадника), но и «естественными» коллекторами для стока нечистот. Они не имели тротуаров, а часто и вообще какого-либо мощения. Сюда редко проникал солнечный свет — высота домов, выходящих фасадами на улочки шириной в несколько метров, достигала в итальянских городах 20—25 метров (высота современного 7—9-этажного жилого дома). Дома каркасной конструкции, которые были широко распространены в Германии, из-за экономии территории вбирали в себя не только жилые помещения, мастерскую ремесленника или лавку торговца, но и вспомогательные хозяйственные помещения. В итоге получались четырех-, иногда даже шестиэтажные дома, да еще с нависающими консолями верхними этажами. Конечно, условия жизни в таких затесненных



Флоренция. Панорама города со старинной гравюры.

кварталах, лишенных света и зелени, оставляли желать лучшего.

Средневековье дало мощный импульс развитию городов, по сути дела заново сформировало их. Именно в средние века города получили рациональную, комплексную планировку. Теперь предстояло усовершенствовать их внутреннее устройство, сделать их более красивыми, насытить их престижными зданиями и общественными пространствами, достойными того экономического и политического могущества, которого они достигли в Европе уже к началу XIV века. Но это была задача новой исторической эпохи.

## ФЛОРЕНЦИЯ, ВЕНЕЦИЯ И ДРУГИЕ

В первом томе «Мира архитектуры» мы часто обращались за примерами к тому замечательному и совершенно уникальному периоду в истории культуры, который принято называть Возрождением. Не обойтись нам без этого и здесь — слишком много перемен и открытий принесла с собой новая эпоха, в том числе и в области градостроительства.

Возрождение означало и новое мировоззрение, новое отношение к жизни, веру в безграничные возможности человека, творящего собственную судьбу. Прогрессивные изменения в общественном сознании развивались, естественно, не на пустом месте, не сами по себе, а на почве глубоких преобразований в экономической и политической структуре общества. Нарождающаяся буржуазия решительно выходила на арену истории. Феодальная аристократия и тесно связанная с ней всесильная церковь неохотно, в ожесточенной борьбе сдавали свои позиции. И главный фронт борьбы проходил в городах, где теперь сосредоточена политичес-



кая власть. В городах, которые были центрами быстро растущего экономического могущества буржуазии.

В первую очередь это можно было сказать о городах севера Италии, которые раньше других обрели политическую самостоятельность, стали крупнейшими центрами международной торговли, ремесленного, а затем и мануфактурного производства. Именно здесь, и в первую очередь во Флоренции и Венеции, скапливались колоссальные средства, которые позволяли их действительным хозяевам — процветающим купцам, финансистам, главам цеховых гильдий — не только жить на широкую ногу, но и заботиться об архитектурном престиже, достойно отражающем экономический и политический статус процветающего города.

А поскольку именно на древней земле Италии больше, чем где бы то ни было, сохранились памятники (или хотя бы руины) суровой и величественной античной архитектуры, то нет ничего удивительного в том, что зодчие итальянского Возрождения прежде всего обратились к богатейшему опыту античности. Это вполне естественно и потому, что сам дух античной философии и культуры, свойственный античности культ гармонически развитого человека были во многом созвучны настроениям нового времени, когда всемирное развитие личной инициативы, а значит, и определенное расширение индивидуального сознания стали важнейшим фактором социального и экономического прогресса.

Именно поэтому города Северной Италии — в первую очередь Венеция и Флоренция, стали главной ареной архитектурного обновления в эпоху Возрождения. Уже упоминавшийся нами советский историк градостроительства А. Бунин подсчитал, что в них из общего числа дошедших до нашего времени соборов и палаццо (то есть наиболее монументальных зданий, дворцов) 25 процентов построено в средние века (до конца XIII века), 65 — в исторически короткий период Воз-

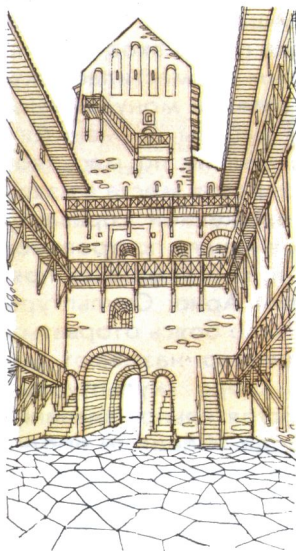


рождения и лишь 11 процентов — во все последующие столетия, начиная со второй половины XVI века. Так что их можно с полным основанием считать городами Возрождения.

Очень несхожи между собой Флоренция и Венеция. Флоренция в переводе означает «цветущая», что можно отнести, по-видимому, скорее к экономическому процветанию, нежели к архитектурному облику города. Раскинувшаяся по берегам мутно-желтой реки Арно, Флоренция выглядит сдержанно-монументальной, если не сумрачной. Узкие улочки, затесненные площади, многоэтажные дворцы-палаццо с мощными карнизами и неприступными, одетыми серым камнем фасадами.

Арнольфо ди Камбио — так звали архитектора, пожалуй, в наибольшей степени определившего характер города еще на рубеже XIII—XIV веков. Он начал постройку грандиозного собора Санта-Мария дель Фьоре. Гигантский массив собора и стоящего рядом с ним баптистерия, вместе с колокольной, построенной по проекту знаменитого итальянского художника Джотто, занимает почти всю площадь, которая при немалой протяженности (258 метров) кажется очень тесной. Почти протискиваешься между собором и окружающей соборную площадь застройкой и не можешь окинуть одним взглядом колоссальное сооружение. Историки архитектуры и градостроительства часто критикуют такое размещение флорентийского собора как недостаточно продуманное, «неархитектурное». Но не будем спешить с ними соглашаться. Дело в том, что, затеснив пространство вокруг сооружения, зодчий вполне намеренно заставлял нас воспринимать весь комплекс фрагментарно, по частям, усиливая ощущение величественности, монументальности.

Только отойдя на значительное расстояние, поднявшись на террасы окружающих город холмов, получаешь возможность окинуть взглядом уникальный архитектурный ансамбль. Арнольфо ди Камбио не успел завершить постройку собора. Увенчать его гигантским куполом выпало на долю другого великого флорентийца — архитектора Брунеллески — одной из главных фигур итальянского Возрождения. Брунеллески творил уже в XV веке, почти через полтора столетия после ди Камбио. Он исповедовал совсем иные архитектурные идеи, чем его далекий предшественник. Легкие ажурные аркады, изящество в трактовке античных форм, безупречные пропорции — все известные нам постройки Брунеллески дышат светлой радостью, оптимизмом. Однако, создавая главный купол Флоренции, Брунеллески сознательно подчинился общему замыслу давно ушедшего из жизни соавтора. Мощный, высоко взметнувшийся над горизонтальным массивом собора купол хорошо просматривается не только издалека —



Замок в Тракае.

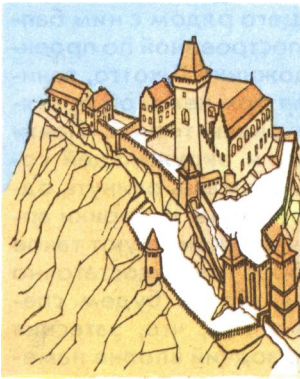
но парит над всей застройкой Флоренции и воспринимается как главная архитектурная доминанта города едва не в любой его точке.

Площадь Санта-Мария дель Фьоре — религиозный центр Флоренции. Неподалеку от нее находится другая, не менее важная по своему значению (и социальному, и собственно архитектурному) площадь Синьории — гражданский центр Флорентийской республики.

Для того чтобы попасть с Соборной площади на площадь Синьории, надо пройти чуть больше 500 метров по узкой улице Кальцайоли. В конце пути перед нами откроется сравнительно небольшая площадь — всего сто метров в длину и того меньше в ширину. Она имеет Г-образную форму, обходя углом главное здание, олицетворяющее светскую власть — дворец Синьории, или как его еще называют, палаццо Веккио. И снова — Арнольфо ди Камбио. Мощный кубический объем дворца врезается в пространство площади, нависая над ней монолитным каменным массивом. Фасад, выступающий на площадь и открытый для обозрения прямо от входа на нее с улицы Кальцайоли, отмечен высокой башней, построенной прямо на карнизе основного объема. Архитектурное очарование площади Синьории связано не только с безошибочно найденными пропорциями сооружения и открытого пространства, но и с прекрасными творениями итальянских скульпторов, которыми она украшена.

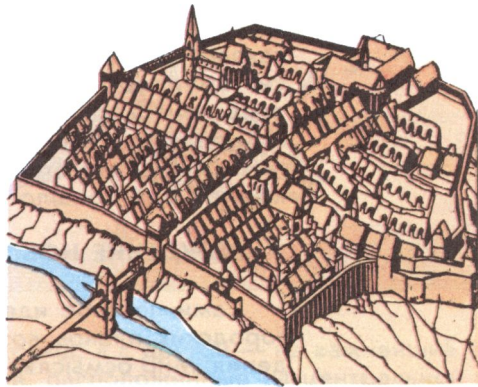
Молодой Микеланджело решительно поместил своего Давида прямо на площадке перед входом в палаццо Веккио. Вскоре рядом с ним разместилась скульптурная группа «Геркулес», а затем и монументальный фонтан Нептуна. «Юдифь» работы знаменитого Донателло, как и другие более мелкие по масштабу скульптурные композиции, находят свои места в изящной Лоджии дель Ланци, расположенной справа от главного фасада палаццо Веккио, в начале построенной позднее короткой улицы Уффици, спускающейся прямо с площади к набережной реки Арно. Скульптуры пока еще «жмутся к стенкам», словно боясь оторваться от архитектуры, — недаром зодчество называют матерью искусств. Но уже очень скоро скульптурные монументы начнут обретать самостоятельное значение в архитектурной композиции города. И первым продемонстрирует эти новые возможности все тот же неутомимый Микеланджело, который в молодости еще нуждался в архитектурном фоне для своего Давида. Что же касается площади Синьории, то уже в самом конце XVI века ее непревзойденная коллекция монументальной скульптуры пополнилась конной статуей Козимо Медичи.

Различие между Флоренцией и Венецией, о кото-



Замок феодала  
во Франции. XI—XIII вв.

ром уже упоминалось выше, проявляется буквально на каждом шагу. Флоренция лежит в живописной долине, окруженной зелеными холмами. Венеция расположена на абсолютно плоском месте, в лагуне, на песчаных островах, разделенных узкими протоками и прорезанных каналами. В силуэте Флоренции безраздельно господствует купол главного собора, в Венеции — стройные вертикали колоколен, которые хорошо просматриваются на плоском рельефе. Во Флоренции архитектурные массы подавляют, подчиняют себе городское пространство. В Венеции архитектура кажется призрачной, вымышленной декорацией, обрамляющей плотную сеть каналов и узких пешеходных проходов. Бесконечные отражения в водном зеркале каналов, пестрая окраска зданий, их причудливая детализировка дополняют ощущение ожившей сказки.



Ротвейн.  
Средневековый немецкий  
город, расположенный на  
реке Некар.

Но, быть может, наиболее разительным образом несходство между двумя городами проявляется при сравнении их главных площадей. Лежащая в тени от дворца затесненная площадь Синьории и залитая солнцем и светом просторная площадь Святого Марка, органично перетекающая в еще одну маленькую площадь — Пьяцетту, выходящую прямо к лагуне. Причудливый сказочный собор св. Марка и готический арочный мотив Дворца дождей, многократно повторенный в библиотеке Сансовино и обрамляющих площадь здания Прокураций. Как непохоже это торжество света, цвета формы на строгую сдержанность и сумрачный колорит Флоренции.

Мы прикоснулись лишь к двум жемчужинам итальянского градостроительства эпохи Возрождения. Но ведь помимо Флоренции и Венеции, есть еще Сиена, Виченца, Равенна, Падуя, Генуя — всех просто не перечислишь. И каждый из городов несет свое неповторимое своеобразие, а расположены они почти рядом, их разделяют не тысячи, а сотни, а то и десятки километров. Как тут не вспомнить иные новые города, наши сов-

ременники, ведь они умудряются быть удручающе похожими друг на друга даже в разных странах, на разных континентах. Значит, современным градостроителям есть чему поучиться у зодчих Возрождения, которые в каждом конкретном случае умели не пойти на поводу у архитектурного шаблона своего времени. Кажется, они умели черпать своеобразие прямо из земли, из моря, из окружающего ландшафта, из традиций прошлого, из культуры своего времени.

Сравнение Флоренции и Венеции говорит и о другом. Конечно, оба города разительно несхожи. Но, по крайней мере, одна общая черта у них, как, впрочем, почти у всех городов итальянского Возрождения, все же есть. Они так и не смогли распространить принципы архитектуры Возрождения на градостроительство. В основе своей они остались средневековыми городами. Запутанная связь узких улиц, неожиданно выводящих на «прорубленные» прямо в теле города площади, не связанные в ясную, четко осмысленную планировочную систему. Вертикали соборов над живописным, нерасчлененным массивом городской застройки.

Время стройных планировочных систем, законченных в себе, геометрически строгих градостроительных композиций пришло чуть позже.

## **РОЖДЕНИЕ НОВОЙ ПЕРСПЕКТИВЫ**

Сами по себе идеи упорядочения, геометризации городских планов возникли именно в эпоху Возрождения. Мир осмыслялся по-новому, и город не стал исключением в той лавине новых идей и подходов, на которые было таким щедрым это время. О городе писались целые трактаты, составлялись проекты идеальных городов.

Леон Батиста Альберти — первый в истории человечества подлинный теоретик градостроительства — подробно описывает, «как делать город», начиная от выбора места и кончая его внутренним устройством. Характерно, что все проекты эпохи Возрождения демонстрируют нам новые города, выстроенные по новым правилам и на чистом месте. Все они имеют четкую геометрическую форму круга или многоугольника, вписанного в круг. Характерная форма подчеркивается расположением внешних фортификационных укреплений, а центрическое расположение главной площади легко объяснить стремлением по возможности удалить ее от опасности артиллерийского обстрела. Во всех проектах идеальных городов — а их в XVI—XVII веках в одной только Италии появилось немало — прослеживается четкая система планировки улиц и главных площадей в местах их пересечения. Сами улицы, как правило, ориентированы, с одной стороны, на входные





Венеция.  
Со старинной гравюры.

ворота в город, а с другой — на важнейшие сооружения города, расположенные на центральной площади (или площадях).

Именно идее замкнутой уличной перспективы, ясно ведущей к значимой архитектурной цели, предстояло вызвать серьезные сдвиги в практике градостроения, радикально изменить облик городов, характер взаимосвязи архитектуры и планировки. Однако поначалу столь важная идея оставалась только на бумаге. Обладая высокоразвитым чувством места, архитекторы Возрождения преемственно развивали средневековые города, умело подстраиваясь к сделанному их предшественниками.

Попытки осуществить идею в чистом виде поначалу не вдохновляли. Известный архитектор и теоретик архитектуры Виченцо Скамоцци, автор одного из проектов «регулярных» новых городов, попытался осуществить свой замысел в натуре при строительстве городо-крепости Пальма Нуова близ Венеции. Результат оказался обескураживающим. Девять лучевых магистралей, пересеченных кольцами поперечных улиц, сходились в одной точке — на главной площади города. Прimitивная геометрия плана порождает быстрое разочарование и скуку у всякого, попавшего в этот город.

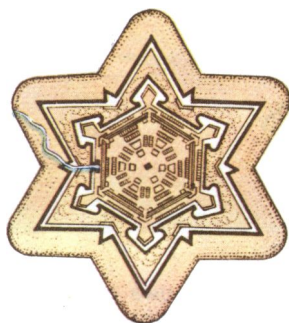
Очевидно, идея осевой перспективы должна была реализовать себя в конкретной и достаточно сложной (а не вымышленной с начала до конца, как в Пальма Нуова) градостроительной ситуации.

Неудивительно, что таким местом стал Рим — самый древний, самый большой и, пожалуй, самый запутанный благодаря наслоениям разных эпох город Италии. Удивительно же то, что первый шаг к реализации идеи осевой перспективы был сделан все тем же великим Микеланджело. Нельзя не отдать дань восхищения поистине титаническому гению человека, который не только составил целую эпоху в скульптуре, живописи, архитектуре, но успел предвосхитить дальнейшее развитие, заложить краеугольные камни новых подходов в каждой из этих областей. В том числе в сложном искусстве созидания города.

В тридцатые годы XIV столетия Микеланджело приступил к проектированию площади Капитолия на вершине Капитолийского холма. Свою работу он начал самым парадоксальным образом — поставил посреди будущей площади конную статую Марка Аврелия. Впервые скульптурный монумент отделился от архитектурного сооружения и получил самостоятельное градостроительное значение. Впоследствии ученики Микеланджело завершили застройку площади в соответствии с замыслом своего учителя. Главным зданием площади стал украшенный башней Дворец сенаторов. Его осевое расположение подчеркнуто двумя симметричными корпусами Капитолийского музея и Дворца консерватории, формирующими трапециевидный план небольшой площади. Основание вытянутой трапеции очерчено украшенной скульптурами балюстрадой. Площадь раскрывается прямо в город, спускаясь по пологим ступеням лестницы-пандуса, врезанной в зеленый откос Капитолийского холма.

Здесь сразу несколько открытий. Во-первых, четко обозначенная симметрия городской площади. Во-вторых, отсутствие периметральной обстройки площади. В-третьих, новая трактовка скульптурного монумента как самостоятельного элемента архитектурной композиции. Притом не как завершающего акцента, а как своего рода вехи, обозначающей место будущей площади.

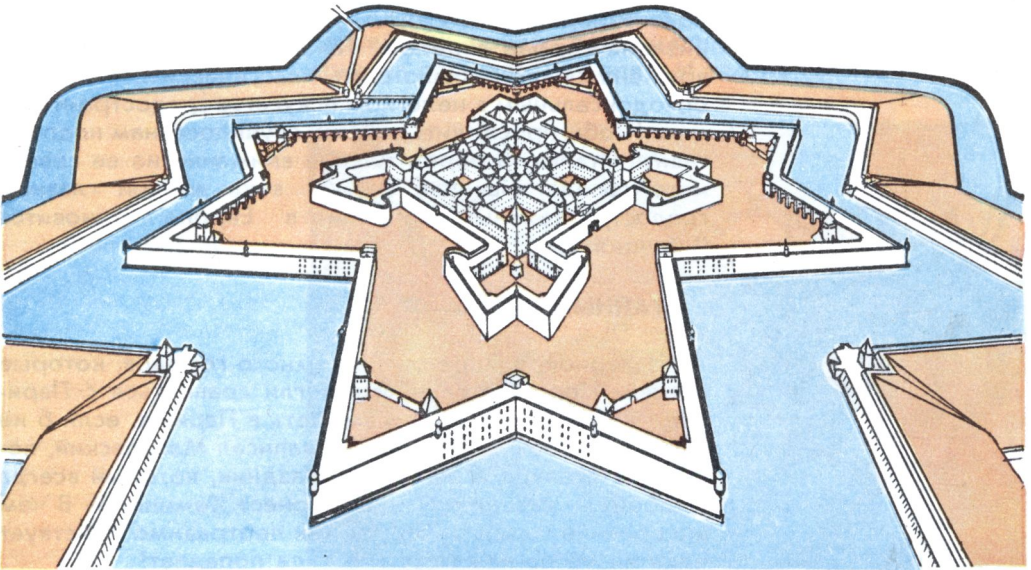
Последнее новшество оказалось едва ли не самым важным, поскольку им воспользовался ученик Микеланджело архитектор Доменико Фонтана, которому уже в конце XVI века были поручены работы по упорядочению планировки и украшению Рима. Наметив систему главных прямолинейных улиц, соединяющих важнейшие планировочные узлы Рима, Фонтана обозначил их постановкой монументов. Так, он поставил грандиозный египетский обелиск по оси строящегося



Идеальный город —  
крепость Жака Перре.

собора св. Петра, предопределив тем самым расположение и масштабы будущей площади, которой предстояло сформироваться много десятилетий спустя.

Большой обелиск установил Доменико Фонтана и у ворот дель Пополо (бывших ворот Фламиния) — у северного входа в Рим. Тем самым в плане города была закреплена осевая перспектива главной улицы Рима — Корсо, которая пролегла на месте древней дороги Фламиния, соединяющей порт дель Пополо с Капитолием. От той же площади дель Пополо получили начало еще две симметричные прямолинейные улицы — Рипетта, выходящая к берегам Тибра, и Бабуино, идущая в направлении знаменитой Испанской лестницы. Трехлучие главных городских улиц, сходящихся к обелиску у пор-



Идеальный город  
Жака Перре. 1601 г.

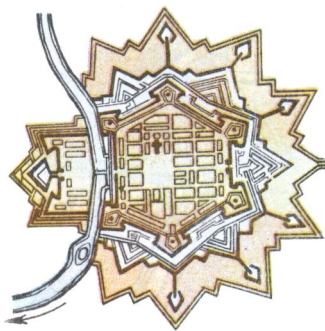
та дель Пополо, было зафиксировано строительством здесь двух симметричных церквей, завершавших ансамбль площади.

Доменико Фонтана пробивает и спрямляет еще несколько улиц, соединяющих основные центры вечного города. Смысл планировочных преобразований выдающегося градостроителя заключается в создании широких, столичного масштаба, прямолинейных улиц-лучей, сходящихся к особо важным планировочным узлам — уже существующим или только складывающимся ансамблям городских площадей. Улица перестает быть просто проезжей дорогой. Она превращается в архитектурно оформленную перспективу, имеющую четко фиксированные начало и конец. Площадь перестает быть просто незастроенным местом, она становится архитектурно решенным местом пересечения несколь-

ких сходящихся улиц, фиксирующим на себе их осевые перспективы.

Теперь читатель должен вспомнить о том, что новые улицы и площади формируются в эпоху господства «барокко» (и снова первый архитектор барокко — Микеланджело) — архитектурного стиля с необычайно богатой пластикой форм, обилием и вычурностью архитектурного декора, сочной игрой светотени. Все это должно дополнить картину новых градостроительных начинаний — создания крупномасштабных, торжественных (если не сказать пышных) объемно-пространственных композиций. Не отдельных сооружений или даже ансамблей, а целых градостроительных композиций.

Барочный Рим дал первые и очень яркие образцы нового подхода к архитектурно-планировочной организации города в целом. Такому подходу на долгие времена суждено было стать классическим, а затем и ортодоксальным в нелегком искусстве градостроительства. Чтобы проследить, как это случилось, нам надо оставить Италию и обратить свое внимание на ее северного соседа. Начиная с XVII века ареной главных градостроительных событий в Европе становится Франция.



Франция. Саарлуи.  
XVII в.

## ТАЙНЫ ПАРИЖА

Наверное, в мире очень немного городов, которые по своей притягательности могли сравниться с Парижем. «Я хотел бы жить и умереть в Париже, если б не было такой земли Москва», — написал Маяковский, побывав в столице Франции. «Праздник, который всегда с тобой», — сказал о Париже Эрнест Хемингуэй. В чем же обаяние города, которое так неотразимо действует едва ли не на каждого, кто туда попадает?

Попробуем ответить на этот вопрос на основании собственного опыта — нам посчастливилось неоднократно быть в Париже. Прежде всего — это ощущение необыкновенной наполненности жизнью. Конечно, Париж — очень большой город, но все же и для такого многомиллионного гиганта он имеет необычайно развитую систему центра. Здесь три густка общественной жизни, каждый из которых мог бы претендовать на роль общегородского центра. Монмартр — здесь властвует парижская «богема», место, пожалуй, наиболее посещаемое туристами. Узкие улочки Латинского квартала отданы во власть студентов, молодежи — тут напряженный ритм жизни не стихает даже в ночные часы. Наконец, парадный проспект Елисейских полей — главная витрина буржуазного Парижа. И всюду, в каждом из этих удаленных друг от друга эпицентров города кипит своя жизнь, сюда стекаются толпы людей и машин,



что производит впечатление тщательно разыгранного спектакля, все участники которого являются одновременно и исполнителями ролей, и зрителями. А ведь есть еще и знаменитые парижские бульвары, и не менее знаменитые набережные Сены, и многое, многое другое.

И конечно, особенно удивляет необычайное разнообразие пространственных форм организации жизни города, несходство соседствующих друг с другом типов городской среды. Узкие и крутые улочки Монмартра, широкие озелененные коридоры бульваров, веселая толчея в «ущельях» Латинского квартала.

Но главное, пожалуй, строгое величие Лувра, зеленый ковер сада Тюильри, неожиданный простор площади Согласия, за которой начинается парадный блеск Елисейских полей, поднимающихся к Триумфальной арке на площади де Голля. И там на горизонте, но на



Венеция.

продолжении все той же нескончаемой прямой, встают как мираж призрачные небоскребы площади Обороны. Большая ось — три километра от площади Бастилии до площади де Голля — так называют этот гигантский градостроительный ансамбль — славу и гордость французской столицы.

Не сразу складывалась большая ось Парижа. Отправной точкой для нее стал Лувр — резиденция королей Франции. Начало бурной строительной деятельности по созданию нового центра Парижа было положено еще в середине XVI века, когда на месте построек старого Луврского замка был сооружен первый корпус так называемого Нового Лувра. Два десятилетия спустя был построен новый Тюильрийский дворец к западу от Лувра, с востока к Лувру примыкали затесненные городские кварталы. В последующие годы от Лувра к

Тюильри потянулись соединительные корпуса, ясно обозначив тенденцию сращивания двух дворцов в единый гигантский комплекс.

Тем временем к середине XVII века все более ощутимым становится идущее из Италии влияние нового стиля — барокко. Невиданный дотоле размах барочных композиций Рима по-своему преломляется на французской почве, давая начало своеобразному, более строгому стилю, получившему позднее название классицизма. Точно так же, как французские зодчие сумели «переплавить» барокко в классицизм, их российские коллеги столетием позже, отталкиваясь от французского классицизма, придут к самобытному «русскому ампиру». Но и в петербургских ансамблях XVIII века, и в парижских планировках XVII века в равной мере проявляется могучее влияние итальянского барокко, положившего начало целостной градостроительной композиции, основанной на осевой перспективе.

Классическим примером такой композиции стал Версаль — загородная резиденция Людовика XIV, спланированная величайшим мастером садово-паркового искусства Андре Ленотром. Ленотр разбил непосредственно перед Версальским дворцом грандиозную по размерам площадь Армии, соединяющую три разбегających в разные стороны планировочных луча. Центральный луч — дорога на Париж. Обозначенная тем самым центральная ось ансамбля получила активное развитие на запад, подчинив себе всю планировку Версальского парка.

Непосредственно перед фасадом дворца Ленотр разбил так называемый водный партер с двумя бассейнами, отмечающими ось ансамбля. Отсюда, с дворцовой террасы, открывается вид на лежащие ниже bosкеты, прорезанные широким зеленым ковром длиной около 300 метров, который переходит в водную гладь огромного крестообразного канала. Геометрически строгий рисунок планировки построен на сочетании осевых перспектив, ориентированных на главные опорные узлы всей композиции. Версаль, конечно, заслуживает особого разговора как непревзойденный шедевр садово-паркового искусства. Но для нас сейчас важнее всего то, что ведущий его строитель Андре Ленотр сразу же после окончания основных работ в Версале развил кипучую деятельность в Париже, используя — вполне естественно — только что опробованные версальские «заготовки».

Первым делом Ленотр осуществил разбивку Тюильрийского парка, четко фиксируя в его планировке центральную ось на продолжении продольной оси Луврского ансамбля. Затем он продолжает ту же ось широким, обсаженным деревьями проспектом Елисейских полей, который протянулся до заставы Звезды, много-



Ростов Великий.  
Планировка города.  
XVII в.



Ростов Великий.  
Вид с озера Неро.

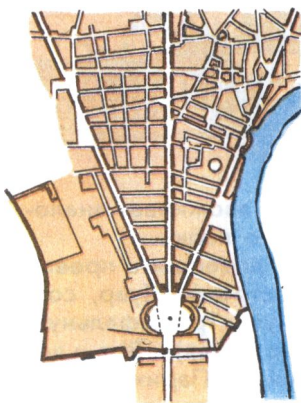
лучевая планировка которой также напоминает аналогичное завершение оси Версальского парка.

Сравнительно немного осталось довершить преемникам Ленотра — окончательно построить Лувр, создать площадь Согласия, воздвигнуть Триумфальную арку на площади Звезды (теперь де Голля)... Вот и вся западная, главная половина большой оси Парижа, какой можно увидеть ее сегодня. Восточная половина — улица Риволи от Лувра до площади Бастилии появится позднее, но ее архитектурно-композиционное значение несравнимо меньше, чем у западной, сформированной прежде всего усилиями Ленотра.

Итак, широкие эспланады, уходящие, кажется, в беспредельную даль, прямые как стрела проспекты пролегали в теле города. Большая ось Парижа дает совершенно иную трактовку городского пространства, чем было принято раньше. Улицы и площади перестают быть лишь по необходимости незастроенными участками, как бы прорубленными в плотном теле городской застройки. Они обретают совершенно самостоятельную ценность. Площадь Согласия демонстративно «отказывается» от периметральной застройки — она является площадью «как таковой». Широкий зеленый ковер проспекта Елисейских полей — дорога, обсаженная рядами деревьев, устремляется в беспредельную даль, а фасады стоящих по бокам домов лишь скромно сопутствуют ей.

Композиция открытых городских пространств, система архитектурно оформленных планировочных узлов и связей — улиц и площадей — становятся определяющим фактором всей планировки города. Определяющим не только удобное функционирование города (вспомним, городское движение еще не набрало достаточную силу), но его обновленное архитектурное лицо.

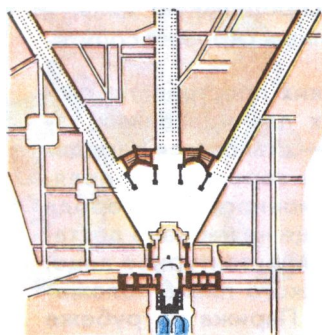
Начало такой трактовки городского плана положено формированием большой оси Парижа на рубеже XVII и XVIII веков. Четкость геометрического рисунка увязанных в единое целое улиц и площадей на долгие годы (вплоть до нашего века) станет критерием оценки совершенства городского плана и мастерства градостроителя. Многим городам мира, и большим, и



совсем малым, предстоит и в XVIII, и в XIX, и даже в XX веке испытать на себе влияние во всех смыслах слова классического парижского образца. Но и сам Париж в этом отношении не сказал еще последнего слова вплоть до второй половины XIX века.

Как раз тогда стал особенно ощутимым контраст между блеском и роскошью площадей, проспектов и дворцов нового центра Парижа и переуплотненностью, антисанитарным состоянием его старых центральных кварталов. Но не только — в город пришли железные дороги, все возрастающее движение буквально задышалось на извилистых, узких улочках старого Парижа. В таких условиях планировочная реконструкция Парижа стала назревшей проблемой. Разрешить ее взялся полицейский префект Парижа барон Осман вместе с главным архитектором города А. Альфаном и целой группой специалистов-планировщиков.

В общих чертах план Османа сводился к «исправлению» исторически сложившейся планировки Парижа путем пробивки и застройки новых широких (следовательно, пригодных для набирающего силу уличного движения) магистралей, увязанных в одну систему с уже сложившейся столичной осью восток—запад. Помимо чисто градостроительных задач, план Османа преследовал особые экономические и даже политические цели. Во-первых, занять на крупномасштабных строительных работах имевшиеся в избытке свободные рабочие руки. Во-вторых, облегчить действия полиции по контролю за центром Парижа на случай массовых народных выступлений: на широких и прямых магистральных не просто воздвигать баррикады, зато куда как сподручнее разгонять демонстрации и наводить «порядок» с помощью конницы и артиллерии. Опыт революционных боев в Париже 1848 года делал подобные соображения отнюдь не второстепенными для начальника парижской полиции.



Как бы то ни было, мероприятия Османа существенно повлияли на планировку Парижа и заметно сказались на его общем архитектурном облике. Без малого два десятилетия потратил Осман на то, чтобы реализовать основные положения своего плана. Улица Риволи была проложена далеко на восток и достигла Сент-Антуанского предместья, тем самым было подчеркнуто значение большой градостроительной оси восток—запад и фактически завершено ее формирование. Перпендикулярно к большой оси был проложен второй диаметр север—юг, который составил из трех отрезков — бульваров Севастопольского, Страсбургского и Сан-Мишель. Образованный двумя диаметрами крест был органически дополнен системой кольцевых магистралей. Сложившееся к концу XVIII века в северной части парижского центра полукольцо обходных магистралей от



Арка Карусель  
в Париже (1806 г.  
Арх. Ш. Персье,  
П. Фонтен).



площади Согласия до площади Бастилии было замкнуто на юге благодаря пробивке нового Сен-Жерменского бульвара. Наконец, по старым городским заставам прошло второе, внешнее кольцо бульваров, связавшее между собой и с центром не только окраинные районы, но и главные парижские вокзалы. Если добавить, что вновь пробитые магистрали были практически заново обстроены многоэтажными домами с характерными парижскими мансардами, то станет ясно, что в результате «хирургического вмешательства» Османа Париж в его центральной части сильно изменился, получил тот облик, который в целом сохраняется и в наше время.

Реконструкция Османа послужила своего рода эталоном для многих европейских городов, особенно крупных. Широкие прямые улицы с осевыми перспективами, сходящиеся к площадям, парадно оформляющим главные планировочные узлы города, стали нормой европейского градостроительства. Вот как далеко во времени простирается влияние мятежного духа итальянского барокко (помните, все началось с Доменико Фонтана и порта дель Пополо). Вряд ли даже кому-либо из профессионалов-градостроителей доводится вспомнить об этом, глядя на широкую и прямую как стрела улицу нового города, обстроенную с двух сторон домами.

Османовский образец сохраняет определенное влияние до сих пор. Однако нельзя сбросить со счетов, что со времени градостроительной деятельности Ос-

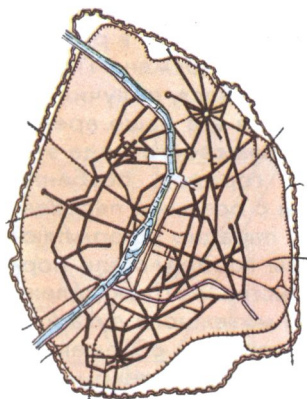
мана прошло уже больше века. При всей крупномасштабности и дальновидности его реконструктивной программы невозможно было в середине XIX века в полном объеме предвидеть, насколько усложнятся градостроительные проблемы к концу XX века, хотя бы в одном только вопросе городского транспорта. Широкие проспекты уже давно работают на пределе своей пропускной способности — они буквально забиты автомобилями. Площади превратились в транспортные развязки, чаще всего весьма неудобные и для движения, и для пешеходов. Новое отношение появилось и к старой застройке, к исторически сложившейся планировочной структуре городских центров. Все менее приемлемым кажется «хирургическое вмешательство», по типу Османа — слишком много невосполнимых потерь уже понесли старые центры в нынешнем веке.

Ну а что касается Парижа, то Османова «хирургия» была для него весьма своевременной и, по-видимому, пошла на пользу. Во всяком случае, мало кто вспоминает, какие шрамы оставила она в теле парижского центра. Невозможно представить себе сегодняшний Париж без кольца бульваров или улицы Риволи. Они стали неотъемлемой частью того удивительного и прочного соединения архитектуры с жизнью, которое лучше всего передается коротким присловием: «Париж — всегда Париж».

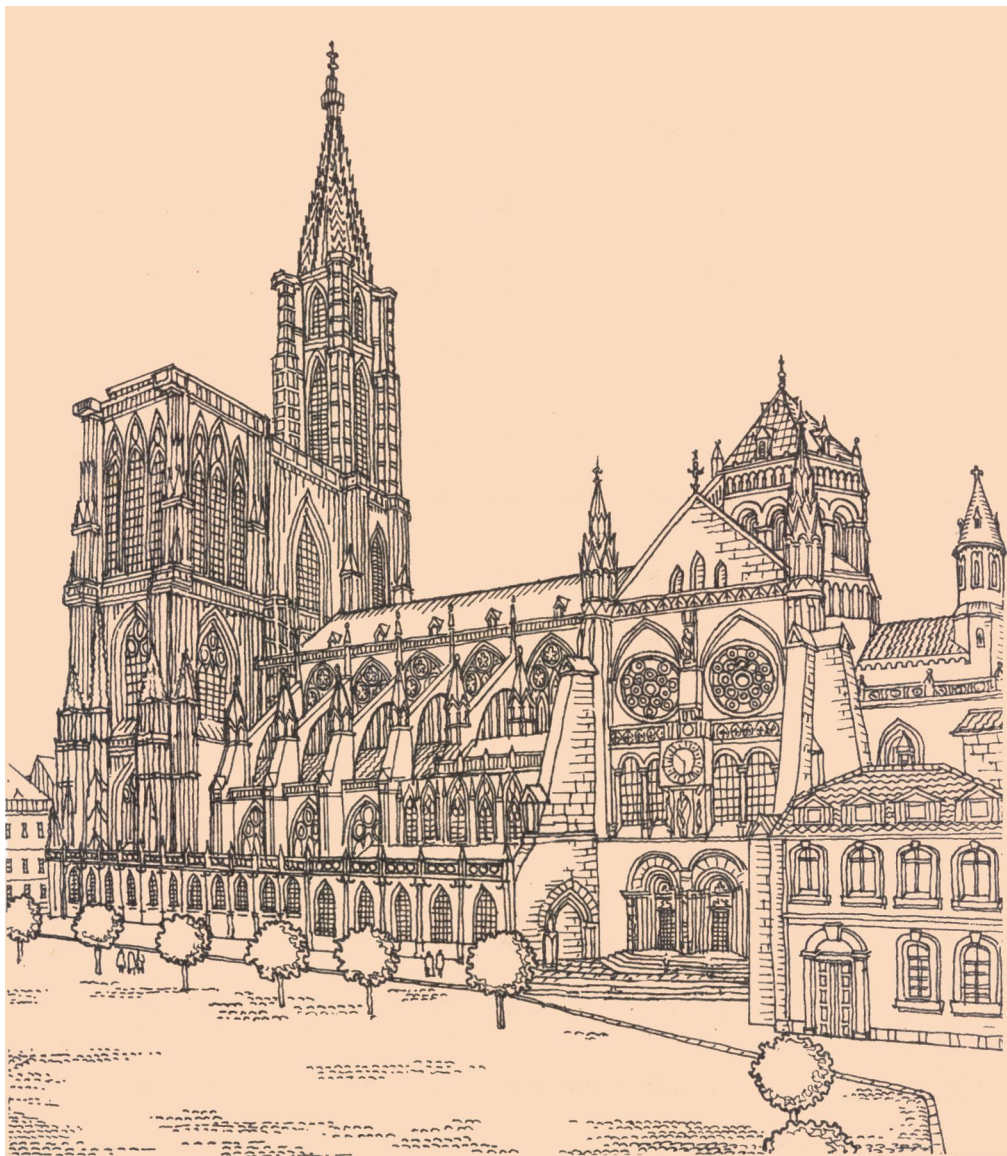
## НОВАЯ ЖИЗНЬ СТАРЫХ ГОРОДОВ

Так, шаг за шагом, постепенно город менял свое лицо. Умело «встроенный» в окружающий ландшафт античный город-полис и жестко, рационально спланированный римский город-лагерь. Компактный, плотно застроенный вдоль узких радиальных улиц средневековый и ориентированный на открытые общественные пространства, украшенные престижными, новыми по духу зданиями, город Возрождения. Наконец, осевые перспективы и грандиозные градостроительные композиции барокко и классицизма. Сегодня все это кажется ушедшим из жизни. Дома и улицы современного города совсем не подходят на идиллические картины далекого прошлого.

На рубеже XIX и XX веков произошла подлинная революция в градостроительстве, которая в корне преобразила не только облик города, но и самые основы того, что мы называем городским образом жизни. О проблемах современного города пойдет подробный разговор в других главах книги. Сейчас же отметим одно немаловажное обстоятельство. Конечно, на карте мира, и особенно нашей страны, возникло много совершенно новых городов, с самого начала построенных по новым, современным градостроительным правилам.



Париж. Схема реконструкции города.



Страсбургский собор.  
Франция.

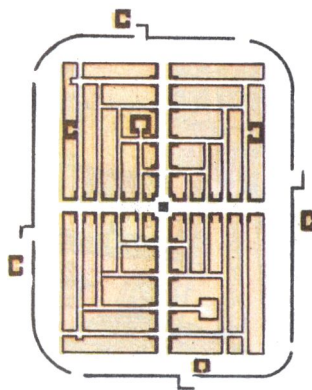
Достаточно вспомнить Магнитогорск и Запорожье, Ангарск и Братск, Шевченко и Навои, Набережные Челны и Тольятти. Но все же в подавляющем большинстве случаев современный город развивается не на пустом месте, а на основе старого, исторически сложившегося города.

Вынужденное сочетание старого с новым превращается в трудноразрешимую, часто очень болезненную градостроительную проблему. Как быть с малыми историческими городами, которые в силу различных

факторов не имеют высокого градостроительного потенциала и практически не развиваются. Хорошо, если они обладают притягательностью для туристов благодаря историко-культурной и архитектурной ценности старой застройки. Тогда они становятся своеобразными музеями под открытым небом, и за счет быстро развивающейся сейчас «индустрии туризма» получают возможность реставрировать, приспособить для современного использования и поддерживать в хорошем состоянии исторически сложившуюся среду. Так сложилась, например, судьба Суздаля, среднеазиатской Хивы, небольших городков Рейнской области или Адриатического побережья Югославии. Гораздо сложнее обстоит дело в тех, более многочисленных случаях, когда в силу своего расположения или невосполнимых утрат старой архитектуры малый исторический город не может претендовать на роль музейно-туристического центра. Тогда нужны многолетние и последовательные усилия градостроителей для того, чтобы тактично включить новую застройку в контекст сохранившейся исторической планировки, хотя бы отчасти восполнить за счет этого утраченное качество среды, преодолеть застойные явления в развитии населенного места.

Но особенно сложный узел проблем возникает тогда, когда исторически сложившийся город, насчитывающий не одну сотню лет, превращается в крупный современный центр — индустриальный, административный, культурный. Так произошло с Москвой и Ленинградом, Парижем и Лондоном, почти все крупные современные европейские города ведут свою родословную еще со средних веков.

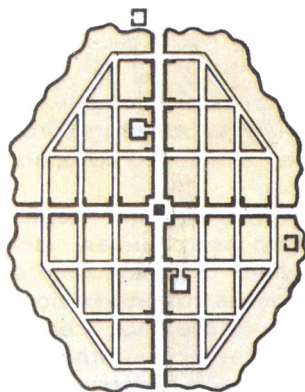
Старая планировочная структура, будь то запутанная сеть доставшихся от средневековья улиц или даже османовские проспекты, не в состоянии вместить быстро растущие потоки городского транспорта. Между тем именно наиболее древняя часть города по традиции сохраняет центральное значение и продолжает притягивать главные потоки посетителей. Складывается ситуация «закупорки сосудов», питающих центр — как его часто называют, сердце города. Специальный рассказ о проблемах центра еще ждет читателя впереди. Но и так понятно, что в этой части города нельзя обойтись без серьезных градостроительных мероприятий в области транспортного строительства и организации движения. Главный их смысл — пустить основные транзитные транспортные потоки в обход центрального ядра, иначе они просто взорвут его. Теперь уже не улицы и проспекты, архитектурно оформляющие дороги, идущие из конца в конец города, обустроенные транспортными «развязками», тоннелями и эстакадами, берут на себя функции артерий города.



Индийская деревня  
(типа Нандиварта).



Однако наступление нового на старое не ограничивается одними только автодорогами. Целый океан новой застройки быстро, в течение нескольких десятилетий, обступает старый город. То тут, то там новые потребности вынуждают строить все новые и новые здания, в том числе и в центре города. В тех случаях, когда такие «пришельцы» не скрывают своего современного происхождения, они становятся настоящим бедствием для сложившейся городской среды, которая теряет отшлифованную столетиями цельность, распадается на части, становится доступной для дальнейшего вторжения. Гостиница «Россия», построенная в Москве в опасной близости к Кремлю и Красной площади, — пример такого поспешного, недостаточно продуманного или просто неумелого вмешательства. Думаю, читатель без труда найдет подобные примеры, едва ли какому-нибудь из крупных исторических городов удалось избежать такого рода градостроительных ошибок.



Индийская деревня  
(типа Падмака).

В то же время по мере активного расширения территориальных границ все больше возрастала общекультурная и архитектурно-художественная ценность исторически сложившейся среды, сосредоточенной в пределах центрального ядра. Старый центр все больше претендовал на роль своего рода отдушины, островка безопасности в бурном море суеты и быстро сменяющихся друг друга «новаций» современного города. Центры крупных исторических городов все чаще стали частично или даже полностью ограничивать въезд на свою территорию индивидуального автомобильного транспорта. Появились улицы и даже целые зоны, безраздельно отданные пешеходу. В связи с проектированием пешеходных зон все большее внимание стало уделяться изучению уникальных свойств исторически сложившейся городской среды — ее органической целостности и в то же время разнообразию, богатой информационной насыщенности, гуманному человеческому масштабу пространств. Вместе с ответами на такие вопросы к архитекторам стало приходиться более глубокое понимание объективных закономерностей формирования городской среды. И это понимание не может не проявиться при проектировании новых районов города, лежащих далеко за пределами исторического ядра.

Сохраняя старую планировочную структуру от разрушения, мы на самом деле учимся создавать новую, отвечающую масштабам современного, развивающегося города. Неоправданные вторжения новой архитектуры в сложившуюся городскую среду заставляют нас глубже вникнуть в действительное содержание архитектурного формотворчества, разобраться в самой природе и особенностях восприятия архитектурного образа. Создавая пешеходные зоны в исторически сло-

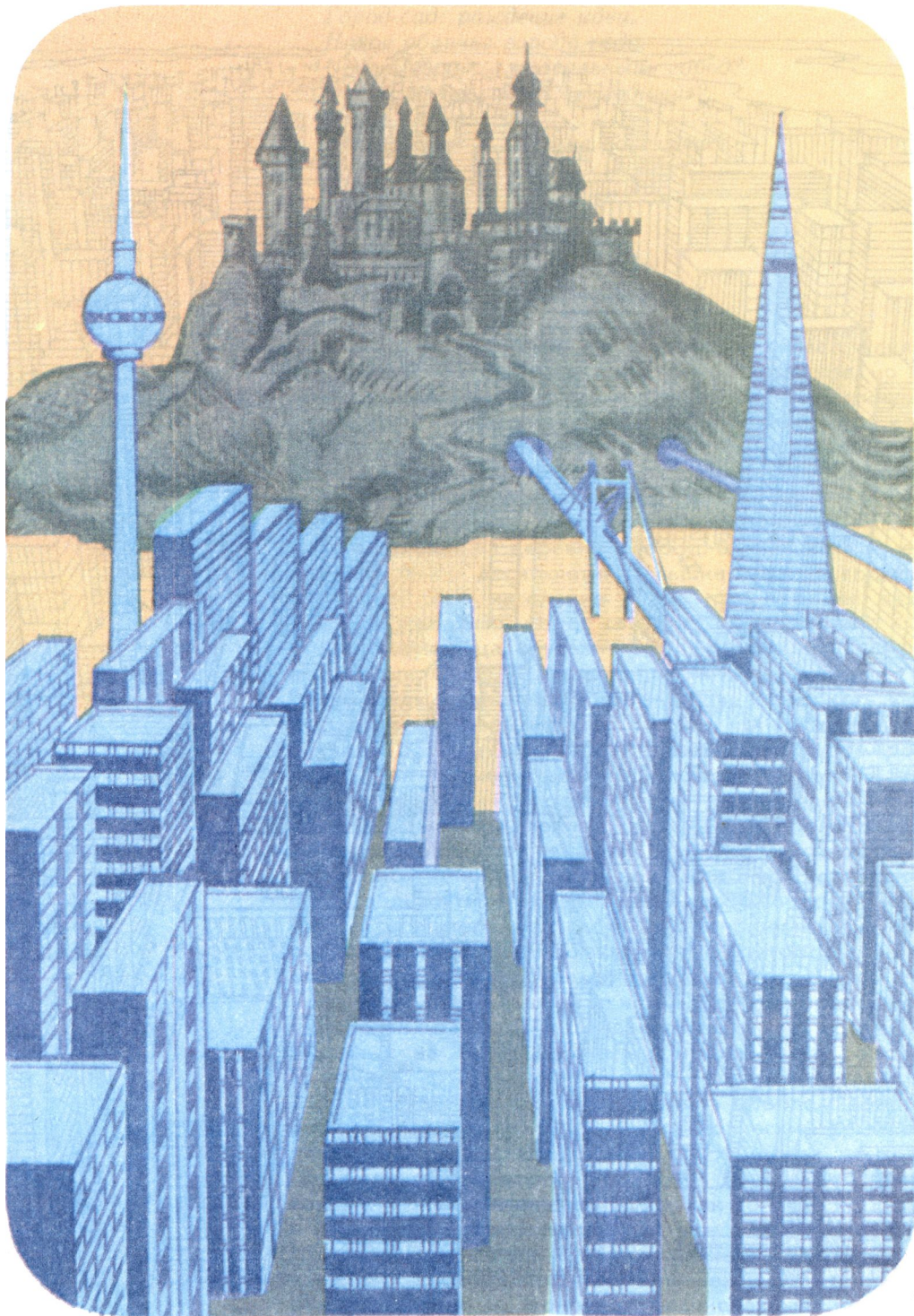
жившейся среде, мы на самом деле учимся во многом утраченному искусству формирования художественно осмысленной, сомасштабной человеку — да что там, просто уютной — городской среды.

Оказывается, пешеходный Арбат нужен не только для того, чтобы сохранить хотя бы общие контуры старой московской улицы, а еще и для того, чтобы, поняв секреты ее очарования, попытаться снова обрести его в совсем ином языке новой архитектуры. Одним словом, «дойти до самой сути», чтобы дать ей новую форму архитектурного выражения. Так старый город устойчиво воспроизводит себя в новом, так новый город незримо прорастает старым, становясь от того богаче и полнее. Мы еще не раз встретимся с этим явлением на страницах книги. Но прежде надо подробно разобраться в том, какие проблемы поставил наш беспокойный век перед современным городом.

Город ведет свою историю с древнейших времен. Большинство современных крупных европейских городов отсчитывают свою историю начиная со средних веков.

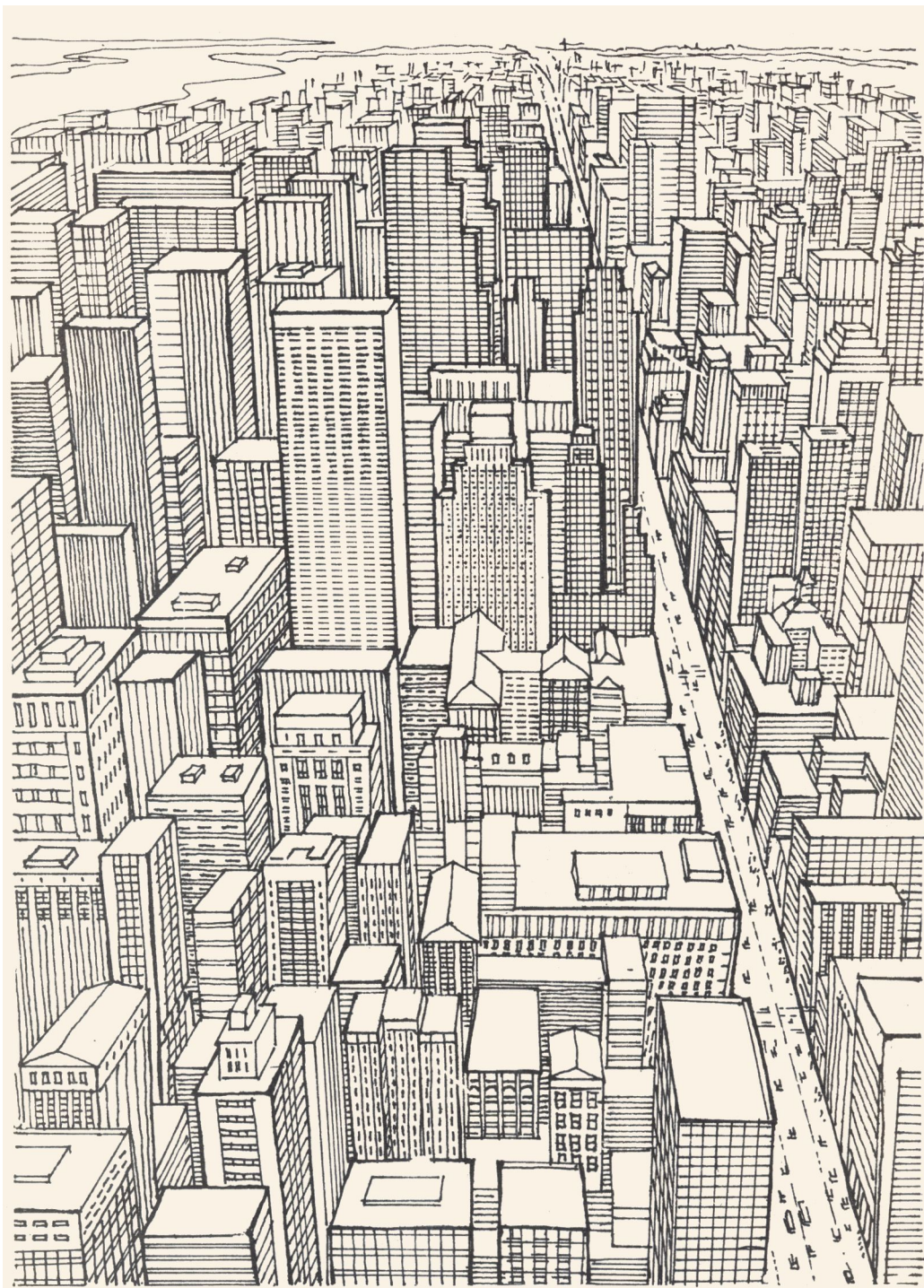
Эволюция исторического города проходит через несколько основных этапов. Плотная застроенная, часто хаотичная радиальная сетка улиц средневекового города была в основном унаследована городами Возрождения. Открытые в эпоху барокко парадные осевые перспективы утвердили себя в качестве основы классической градостроительной композиции в XVIII и XIX веках.

Эти стереотипы, впечатанные в сложившуюся среду современного развивающегося города, подвергаются решительному пересмотру в нынешнем столетии. В то же время старый город неизменно возвращает нас к непреходящим ценностям градостроительного искусства, служит надежной основой для поисков нового, для сохранения гуманного начала и человеческой соразмерности в современном развивающемся городе.



**Глава 3. ГОРОДА ЗАВОЕВЫВАЮТ ПЛАНЕТУ**





Нью-Йорк. Вид на Манхэттен.



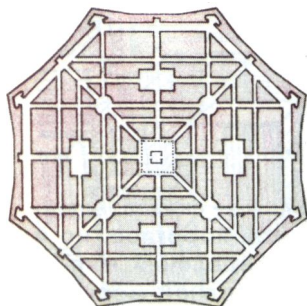
*Город-сад: рождение идеи.  
Новое обличье города-сада.  
Новый город — «идеальный» город?  
Какой город самый «выгодный»?  
Город-линия.  
От города — к системе расселения.*

## **ГОРОД-САД: РОЖДЕНИЕ ИДЕИ**

«Век девятнадцатый, железный...» — сказал Александр Блок, и это, может быть, самое короткое, но и самое емкое из всех возможных определений минувшего столетия, когда человечество в полной мере испытало на себе все последствия промышленной революции. Быстрое и почти повсеместное развитие индустриального производства в странах Европы и Северной Америки привело к перемещению огромных масс населения из деревни в город. Буквально в течение нескольких десятилетий большие и малые города увеличили свое население в два, три и более раз.

Сеть железных дорог связала города между собой, их щупальца опутали город, проникли в самое его сердце. Отсюда, наверное, и эпитет «железный» у Блока. Ведь железная дорога — кровеносная сеть индустриального производства. К концу XIX века в подавляющем большинстве городов полностью сформировались так называемые «промышленные пояса», то есть сплошные кольцевые зоны неупорядоченной, стихийной промышленной застройки, пронизанной железнодорожными вводами, чередующейся с полутрущобной, такой же стихийной застройкой возникающих поблизости от предприятий фабричных слобод. Взяв в свои железные тиски старые, престижные городские центры, эти промышленные пригороды стали определять облик современного индустриального города ничуть не меньше, а то и больше, чем горстка шедевров архитектуры и градостроительства, сосредоточенных на маленьком в масштабах всего города «пятачке» исторического центра.

Да и в центре с ростом городов проблем прибавилось. Конка, а потом и электрический трамвай плохо вмещались в габариты узких улочек центра. Поначалу экзотический автомобиль еще как-то уживался с конными экипажами, но, как только скорость его движения возросла, стало ясно, что гужевому транспорту не выдержать конкуренции. Автомобиль нес с собой совершенно новые требования к организации движения и, конечно, бесчисленные неудоб-



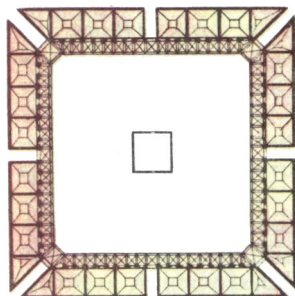
ства и опасности для пешехода. Выхлопные газы автомобиля, вредные выбросы дымящих прямо в городе фабрик ухудшили и без того скверные условия жизни в скученных, переуплотненных жилых кварталах центра. Лишенные солнца, зелени, чистого воздуха, города все больше становились рассадниками тяжелых хронических заболеваний.

Одним словом, непомерно разрастающийся промышленный город, утративший порядок, антисанитарный и антигуманный, стал настоящим проклятием XIX столетия. И раньше всего, да и ярче всего явил миру свое неприглядное лицо капиталистический город в столице первой тогда промышленной державы мира Англии — Лондоне. Поэтому есть своя закономерность в том, что именно в промозглом, насыщенном смогом и электричеством лондонском тумане родилась утопическая идея «идеального» города — города-сада.

«Города-сады будущего» — так и называлась книга, опубликованная английским социологом-утопистом Эбенизером Говардом, в которой он сформулировал свою концепцию идеального города. Этой концепции суждено было сыграть очень важную роль в развитии градостроительных идей XX века. Первое издание книги Говарда в 1898 году под названием «Завтра» не привлекло внимания специалистов и общественности. Но, когда он во втором издании в 1903 году вынес в заглавие магическое слово «город-сад», идея сразу же стала обретать большое число сторонников.

Говард исходил из того, что современный ему капиталистический город тяжело болен. Он представлялся ему переросшим всякие разумные пределы гигантом, городом-левиафаном, который обратил лежащую в основе создания городов идею концентрации человеческой деятельности в собственную противоположность. Неудивительно, что именно Лондон служил для Говарда своего рода моделью такого города-гиганта, и именно для такого больного он предлагал попробовать свое средство.

В чем же состояло лекарство? Прежде всего в радикальном уменьшении территориальных размеров и численности населения города. Но как заставить города не расти, как остановить непрерывный поток миграции туда сельского населения? Более того, как вынудить значительную часть населения покинуть город? Для этого, говорит Говард, надо предложить людям такие условия жизни, которые позволили бы сочетать лучшие стороны деревни и города. Надо начать строить вблизи крупных промышленных городов небольшие города-сады. Там надо развивать местную, невредную промышленность и сельское хозяйство так, чтобы люди могли жить вблизи места приложения труда, не



Джорджо Вазари.  
План главной  
городской площади.



Панорама Гродно  
с реки Неман.

отрываясь в то же время от природного окружения.

Каждый из городов-садов, по Говарду, должен иметь расчетную численность населения 32 тысячи человек, но они могут образовывать также целые ассоциации с единым центром, обслуживающим несколько таких поселений с общей численностью населения до 250 тысяч человек. По мысли Говарда, вокруг Лондона должно было быть создано более двух десятков городов-садов. Говард не был архитектором-градостроителем, поэтому он представил свой город-сад в виде жесткой геометрической схемы. Застройка располагалась кольцом в радиусе примерно до одного километра. По периферии кольца размещались фабрики, мастерские и сельскохозяйственные угодья. Внутри кольца обширный городской парк, который служил своеобразным зеленым центром. Сама жилая застройка — малоэтажная, в основном коттеджная, с небольшими приусадебными участками.

Итак — город, потому что имеется в виду компактное и достаточно большое по численности населенное место, где большая часть людей занимается сельскохозяйственным трудом. И в то же время — сад, потому что труд, быт, отдых — вся жизнь населяющих город людей протекает не в каменном мешке, а в культивированном природном ландшафте. На фоне совершенно реальных ужасов крупного капиталистического города предложение Говарда давало хоть и призрачную, но все же надежду на избавление.

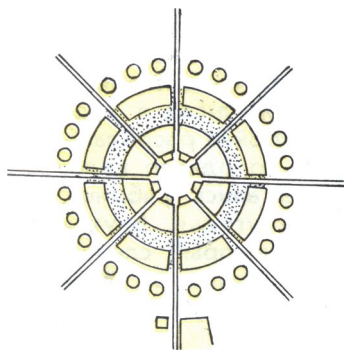
В 1903 году Говарду удалось основать компанию инициаторов городов-садов, которая приступила к практической реализации идеи. Место для первого города-сада было выбрано в 50 километрах к северу от Лондона, в местечке Лечворт. Генеральный план города-сада Лечворта был разработан Б. Паркером и Р. Энвином уже в 1904 году в полном соответствии с основной идеей и схемами Э. Говарда. Проектировщикам удалось удачно разместить в ландшафте и центральное озелененное пространство, насыщенное разнообразными общественными зданиями, и внешнее кольцо промышленных предприятий. Небольшие жи-

лые дома были изящно сгруппированы вокруг транспортных проездов, зеленых полей, небольших рощиц и групп деревьев. Свободная от унылого схематизма квартальной городской застройки просторная планировка Лечворда создавала ощущение уюта, человечности, близости к природе. По сути дела, Паркер и Энвин, опираясь на идеи Говарда, создали нечто большее, чем планировку еще одного населенного места — своим опытом в Лечворте они сформировали совершенно новый эталон городской — подчеркиваем это, именно городской — застройки. Они предложили городскую застройку, так сказать, сельского типа.

Несмотря на широкую известность, которую сразу же получили идеи Говарда, несмотря на высокие архитектурно-планировочные достоинства Лечворта, которые были очевидны для современников, заселялся первый город-сад гораздо медленнее, чем предполагали его создатели. К 1908 году в Лечворте жило немногим более 5 тысяч жителей, а к концу двадцатых годов его население едва достигало 14 тысяч. Не лучше сложилась судьба и второго города-сада, основанного Говардом, — Вельвина, к тому же времени он дорос всего до 7 тысяч человек. Где уж тут говорить о градостроительном эффекте «разуплотнения» многомиллионного Лондона!

Почему же оказалась нежизненной такая привлекательная и правильная с первого взгляда идея создания городов-садов? Многие градостроители пытались анализировать этот вопрос, и ответов на него накопилось немало. Ну, например, сравнительно высокая стоимость строительства малоэтажной застройки, да еще на значительном удалении от города-центра. Попросту говоря, дорогое жилье не слишком многим оказалось по карману, что сыграло свою роль в судьбе первых городов-садов. Но не только это.

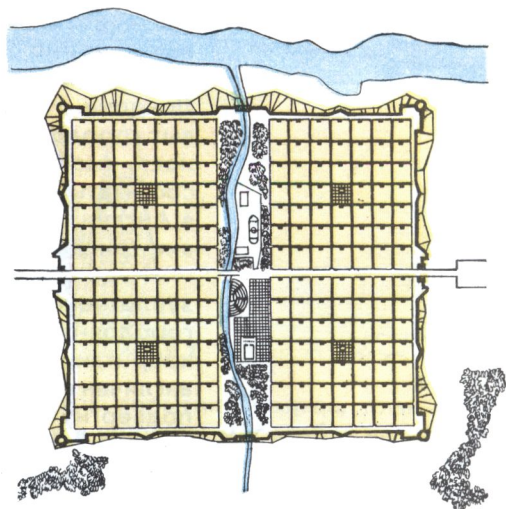
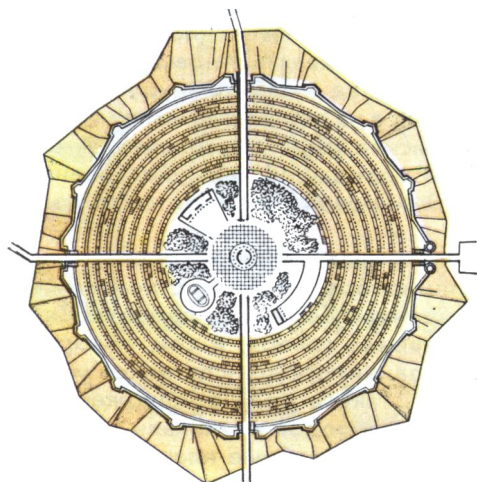
Главное, не удалось преодолеть издержки, связанные с отрывом от большого города. Очень трудно оказалось вывести из города и разместить на значительном удалении от него промышленные предприятия, пускай даже небольшие. Слишком тесно они связаны с крупным городом, и как с потенциальным рынком сбыта, и как с управленческим центром, и как с источником рабочей силы. Да и население с трудом отрывается от крупного города — слишком велик разрыв в уровне общения и тех возможностей, которые он предоставляет в области образования, культуры, общественного обслуживания. Одним словом, несомненные преимущества «жизни на природе» все же не перевешивают (во всяком случае, так было на рубеже веков) тех выгод, которые несет жителю крупного промышленного города его развитая социальная инфраструктура.



Морелли. Город, основанный на принципах «Кодекса природы». 1755 г.



Однако, несмотря на очевидную неудачу первых попыток реализации, идея Говарда оказалась живой, особенно на Британских островах. Последовательно и упорно английские градостроители искали ее более жизненное продолжение. Может быть, города-сады просто слишком малы по размеру, чтобы противостоять большому городу? Может быть, они слишком сельские и должны стать несколько более городскими, чтобы выполнить свою роль «третьего магната», как об этом мечтал Говард, то есть промежуточного звена между городом и деревней? Может быть, наконец, они слишком удалены от крупного города и потому не позволяют своим жителям с необходимым комфортом воспользоваться преимуществами города-центра?



Идеальный «город Солнца». Томмазо Кампанелла. 1602 г.

Идеальный город Томаса Мора — Амауротум. 1512 г.

## НОВОЕ ОБЛИЧЬЕ ГОРОДА-САДА

Ошибки были учтены составителями проекта планировки Большого Лондона, работа над которым началась в 1943—1946 годах. Это был ответственный момент, когда надо было определить долгосрочную градостроительную стратегию развития британской столицы в условиях острой потребности в жилье и известного подъема экономической конъюнктуры в послевоенный период. Руководивший разработкой столь крупномасштабного градостроительного проекта (по тем временам не знавшего себе равных по размаху в Западной Европе) известный английский архитектор-планировщик Патрик Аберкромби возродил идею Говарда, но уже на качественно новом уровне.

Он предложил создать вокруг Лондона семь новых городов — как их стали называть теперь, городов-спутников. Они создавались на правах и наподобие

бие города-сада Лечворта, но намечались гораздо большего размера, с населением 60—100 тысяч человек и размещались на расстоянии 35—50 километров от Лондона, то есть в основном ближе Лечворта. Добавим, что развитие автомобильного транспорта за полвека, прошедших со времен Говарда, позволило существенно сократить затраты времени на поездку в город-центр. Аберкромби предусмотрел и значительное повышение плотности застройки новых городов. И, хотя эта застройка в основном планировалась малоэтажной, не исключалось использование определенного процента домов средней и даже повышенной этажности.

Всего было предусмотрено строительство 14 новых городов — помимо Лондона, спутники должны были получить также Глазго, Ньюкасл и Кардифф. Общая численность населения 14 городов в плане составляла примерно 860 тысяч человек, в том числе более 500 тысяч человек намечалось привезти в новые города из Лондона. Несколько позднее число планируемых новых городов достигло 18, а их общая расчетная численность населения превысила миллион человек. А если сосчитать сегодня все города-спутники, построенные в Англии после второй мировой войны, их число составит три десятка.

Надо заметить, что в послевоенные годы идея разуплотнения крупнейших городов путем строительства городов-спутников, шагнула далеко за пределы Великобритании. Да, собственно говоря, и сам приоритет англичан в области создания городов-спутников можно подвергнуть сомнению. Такого рода предложения по разуплотнению больших городов возникали в разное время и в разных странах. Подобные планы предлагались, в частности, и для Москвы на самой заре советского градостроительства инженерами-планировщиками Б. Сакулиным и С. Шестаковым. Однако свой первый, и единственный пока, город-спутник в полном смысле этого слова — Зеленоград — Москва получила в шестидесятые годы. Кстати сказать, Зеленоград в полной мере демонстрирует многие несомненные достоинства города-спутника. Уютная, хорошо вписанная в ландшафт застройка, близость к природе, удобная связь жилых районов с местами приложения труда, наконец, быстрые и удобные транспортные связи с Москвой — все это делает Зеленоград привлекательным местом жительства, в том числе и для многих москвичей.

В послевоенные годы города-спутники были построены во многих странах. Однако нигде, пожалуй, градостроительный эксперимент не был проведен с такой последовательностью и систематичностью, как на родине идеи города-сада — в Великобритании. Причем



Прага. Вид на Пражский град со стороны Карлова моста.

в отличие от первых попыток Говарда, план Аберкромби проводился в широких масштабах не на акционерных началах, а на государственной основе. Поэтому именно британский опыт создания городов-спутников особенно поучителен для всех градостроителей мира.

Каковы же его главные итоги? К 1963 году, то есть по истечении примерно десятилетнего периода с момента начала активной реализации плана Аберкромби, в новые города из Лондона переселилось всего 263 тысячи человек. Капля в море для города, который к этому времени в пределах административной черты имел почти 3,5 миллиона жителей (не считая быстро растущих пригородов). Причины все те же — трудности передислокации и создания новых мест приложения труда, специфически «провинциальный» характер городской среды новых городов, доставшийся им в наследство от городов-садов, несмотря на все попытки создать в них суперсовременные городские центры, как, например, в Камбернолде и Темзмиде. Да и вообще, ни один случай создания города-спутника не принес желаемого эффекта разуплотнения.

Таким образом, и в начале века, и во второй его по-

ловине город-сад и в чистом виде, и в отредактированной форме оказался неконкурентноспособным по отношению к традиционному городу со всеми его очевидными недостатками. Однако идея продолжала казаться заманчивой, и потому не было недостатка в попытках найти способ все же как-то примирить ее с реальной действительностью.

Одна из первых попыток такого рода принадлежит Раймонду Энвину, автору проекта первого города-сада Лечворта. Столкнувшись на практике с описанными выше трудностями создания и заселения города-сада на значительном удалении от главного города, Энвин решил перенести идеи Говарда на почву пригорода. Так сказать, не город-сад, а пригород-сад. В 1907 году он запроектировал район Хемпстед на окраине Лондона. Можно сказать, район нового типа — свободная планировка с низкой плотностью малоэтажной застройки, обилие открытых озелененных пространств роднили его с городом-садом. Но если Хемпстед еще можно было с известной натяжкой называть садом, то вот городом — никак. Это было всего лишь предместье большого города, район-спальня на его периферии. Хемпстед не имел ни собственной производственной базы, ни развитого общественного центра. Создавая Хемпстед, Энвин в погоне за популяризацией новых архитектурно-планировочных приемов городской застройки, по существу, выхолостил главное содержание идеи Говарда — создание автономного компактного города в отрыве от крупного переразвитого города-центра с целью его разуплотнения.

Опыт Хемпстеда получил широкое распространение. И не в последней степени по чисто экономическим причинам — земля на окраинах стоила в сотни, а то и в тысячи раз дешевле, чем в пределах уже освоенной части города, а тем более в его центре. Поэтому у внешней черты города люди среднего и даже малого достатка имели возможность приобрести небольшой домик с участком. Оставаясь все же обитателями города, то есть не отрываясь от привычной работы и мест обслуживания. Первая волна такой, как говорят специалисты миграции, массового переезда в пригород, пришлось на начало века. В период после первой мировой войны, в 20—30-е годы, массовое бегство городского населения в пригороды продолжалось. Наконец, уже в 50-е годы, во время плана Аберкромби и строительства городов-спутников, пригородная лихорадка вспыхнула с новой силой.

Именно расползание пригородов наподобие масляного пятна, а вовсе не строительство новых городов-спутников стало главной формой децентрализации крупного города. Специалисты-географы и градострои-

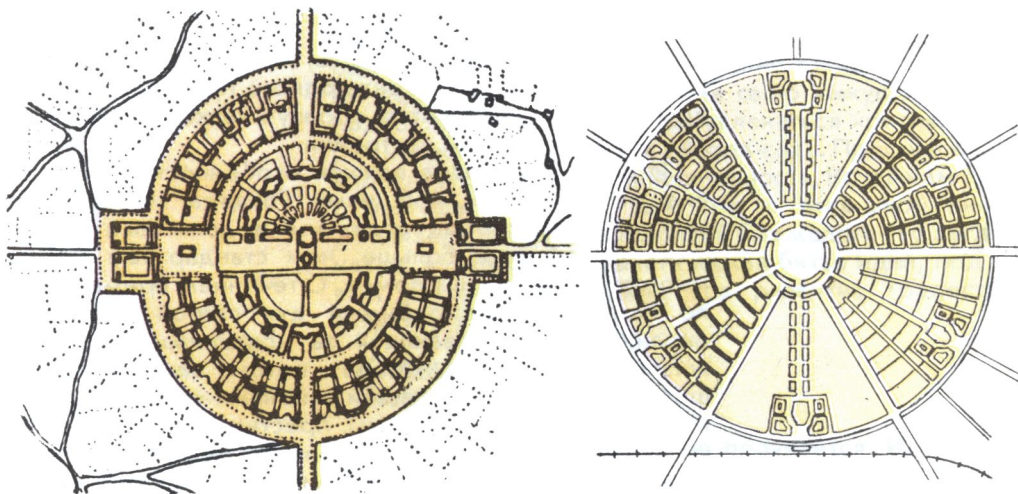


Аморфная система города по проекту П. Аберкромби. 1944 г. Большой Лондон.



тели стали называть бегство горожан в пригород главной, определяющей тенденцией в развитии городов второй половины нашего века. Даже придумали для этого процесса специальное название — «рурализация». От слова «rural» — сельский. Приводились впечатляющие цифры быстрого снижения численности населения городов в пределах их старых административных границ. Рост общей численности городского населения шел исключительно за счет роста пригородов. Вслед за населением потянулись к окраинам и общественные центры, объекты обслуживания. Старые городские центры, казалось, начали терять свой престиж, отдавая пальму первенства новым суперсовременным центрам, формирующимся на перекрестках загородных дорог.

Однако на поверку все оказалось не так просто. Во-первых, бурное строительство в пригородах на деле

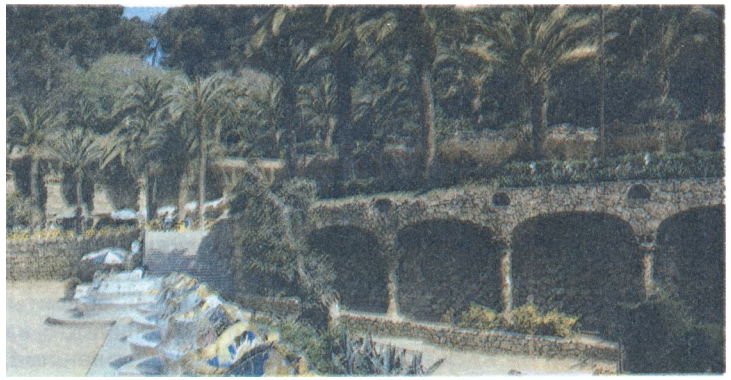


Круглый город Гарнье.

Образцовый город  
Артура Т. Эдварда.  
1930 г.

не означало никакой децентрализации крупных городов — ведь размеры городов увеличивались, причем в форме непрерывного расплзания единого пятна сплошь урбанизированной территории. По сути дела, речь шла всего лишь об одной из возможных форм городского роста. Притом далеко не самой выгодной — большие потери ценной городской земли, растянутые коммуникации, удаленность от центров и основных мест приложения труда. А главное — весьма призрачными оказались настойчиво рекламируемые преимущества «жизни на природе».

Начать с того, что самой природы не оказывается и в помине — пригород «вытаптывает» ее сплошной малоэтажной застройкой не меньше, чем многоэтажные кварталы традиционных городских районов. Палисадник, клочок газона, кустарник, одинокое дерево —



Барселона. Парк Гуэль.  
Арх. А. Гауди.

вот, пожалуй, и все, доступные пригороду суррогаты природы, которые не столько заменяют, сколько подчеркивают ее отсутствие. Более того, сплошное кольцо застроенных таким образом пригородов все больше и больше отрезает город от открытых пространств, сельскохозяйственных земель, природных ландшафтов. И вот уже на горизонте одного пригорода маячит другой — они смыкаются, образуя нескончаемое «море» индивидуальной застройки.

И здесь еще одна важная особенность — в отличие от идеальной «общины» Говарда малоэтажная застройка пригорода отдельными домиками разобщает людей еще больше, чем стандартные «соты» многоэтажных жилых домов. С течением времени стало понятно — неистребимый дух старой городской окраины, не поспевающей за новациями городской жизни, удаленной от города и потому вечно завидующей ему, витает над новыми районами-спальнями, несмотря на чистенькие газоны, престижные супермаркеты и доставку на дом едва ли не всех благ современной цивилизации. Синдром предместья, как чего-то второсортного по отношению к «настоящему» городу, продолжает срабатывать сейчас точно так же, как пятьдесят, а теперь уже даже и сто лет тому назад.

«Какие факты подтверждают такой вывод?» — спросит читатель. Пожалуйста, есть и факты. Конечно, расползание городов в пригороды во многих случаях продолжается — уж очень живучим, незыблемым стал на Западе стереотип индивидуального жилого дома. Однако тенденция переселения из города в пригород заметно пошла на убыль. Сегодня все более престижным становится жилье в центральных районах, часто в перестроенных многоэтажных домах. Практически все крупные города мира, начиная с 70-х годов, разработали и активно внедряют в жизнь программы комплексной реконструкции своих центральных районов, причем особое внимание уделяется вопросам реконструкции и строительства жилого фонда.



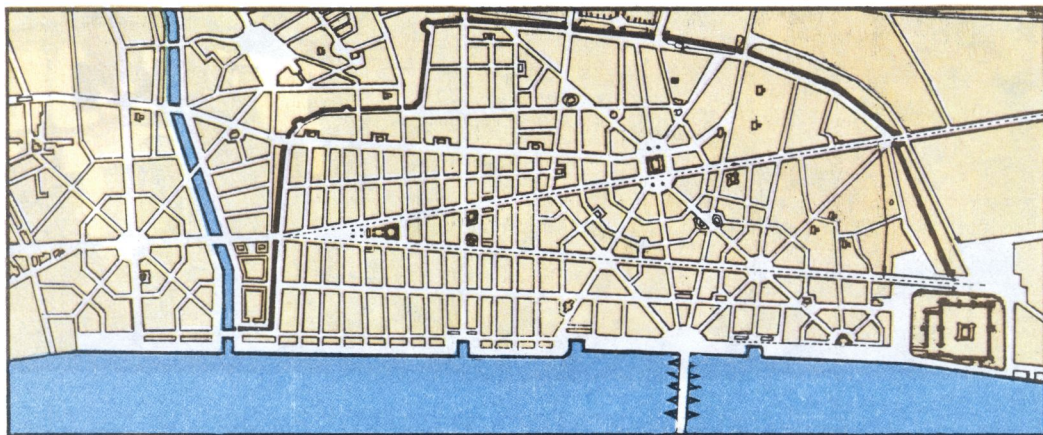
Павловск. Фрагмент парка.

Так или иначе, диалог города и города-сада продолжается, принимая все более разнообразные формы. Сегодня трудно ответить на вопрос о том, на чьей стороне больше преимуществ в затянувшемся споре. Скорее всего этот спор из числа таких, в котором нет однозначного решения. Но именно такие споры двигают дело вперед, несмотря на свою кажущуюся бесплодность. Потому не будем увлекаться критикой в адрес несостоявшейся идеи города-сада. Простим ей очевидную утопичность и нежизненность. Вспомним лучше с благодарностью о том, что с тоненькой книжки Эбенизера Говарда, вышедшей без малого сто лет тому назад, началась та драматическая битва идей, под знаком которой проходило все развитие градостроительства в XX веке.

### **НОВЫЙ ГОРОД — «ИДЕАЛЬНЫЙ» ГОРОД!**

Ну хорошо, город-сад не получается. Или получается совсем другим, чем первоначально задуманное. Какова же альтернатива? Все тот же город со всеми его смертными грехами? «Да, город,— отвечают многочисленные неверующие в идею города-сада,— но только город, освобожденный от большого числа своих недостатков». В самом деле, ведь привычные недостатки — скученность и антисанитария застройки, разбросанность на большие расстояния и транспортные заторы — свойственны не городу как таковому, а лишь определенному и весьма короткому по времени этапу в его развитии, когда интересы частного капитала взяли верх над интересами человека и соображениями здравого смысла. Ведь были же античные Приена и Помпеи, ведь сохранились же до наших дней средневековые Сиена и Венеция — сколько их еще, этих нетленных образцов градостроительного искусства. И не так уж сложно и дорого приспособить их для нужд современной жизни, тем более построить





Проект перепланировки  
Лондона после пожара  
1666 г.

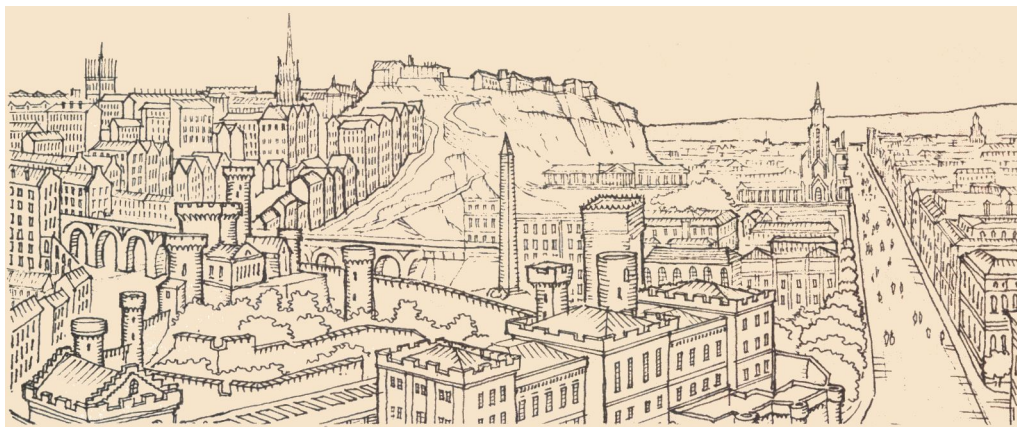
новый город, специально и точно подогнанный к условиям нашего времени.

Так или примерно так рассуждали поборники идеи возрождения, тотального переустройства города, создания полноценного современного города. Их называли урбанистами, то есть сторонниками городов, в отличие от дезурбанистов, которые считали, что города по самой своей природе не могут быть основной, главной формой расселения людей на земле. Начиная с манифеста Говарда, споры урбанистов и их оппонентов-дезурбанистов велись практически непрерывно, то затихая, то возрождаясь с новой силой.

Особенно острыми и продуктивными в смысле появления новых градостроительных идей были дискуссии урбанистов и дезурбанистов о социалистическом городе, которые развернулись в нашей стране в конце 20-х — начале 30-х годов. Дискуссии не были умозрительными, они имели под собой твердую практическую почву — надо было решить, как строить новые социалистические города, которые возникали по всей стране в связи с задачами индустриализации. Здесь поиски новых градостроительных форм, новых приемов планировки и архитектуры вплотную совмещались с поисками новых форм организации самой жизни, строительства, как тогда говорили, нового социалистического быта. Мы еще специально вернемся к содержанию интереснейших дискуссий урбанистов и дезурбанистов в главе, посвященной описанию внутреннего устройства города, да и вообще неоднократно будем ссылаться на противоречивые и взаимодополняющие точки зрения урбанистов и дезурбанистов по разным вопросам.

Сейчас же обратим особое внимание на то, что советские градостроители — урбанисты 20—30-х годов исходили из убеждения, будто размер нового города должен быть рассчитан на численность населения не более 50—60 тысяч человек. Речь, следовательно





Древний Эдинбург  
и старинный замок  
шотландских королей.

но, шла о совсем небольшом, по нашим современным понятиям, малом городе. Однако именно о городе, с компактным расположением зданий, многоэтажной застройкой и т. п.

К тому времени уже имелся и получал все более широкое распространение в мире опыт застройки кварталов «дешевого строительства» домами высотой 4, 5 и более этажей с соблюдением необходимых санитарных норм. Были проведены расчеты по определению наилучшей ориентации жилых домов по странам света, научно обоснованных нормативов освещенности и солнечной радиации квартир. Особенно большое внимание уделяли поискам наиболее эффективных форм организации многоэтажной городской застройки прогрессивные архитекторы Германии, объединившиеся на основе созданной ими специальной архитектурной школы «Баухауз». Аналогичные работы активно велись и в нашей стране.

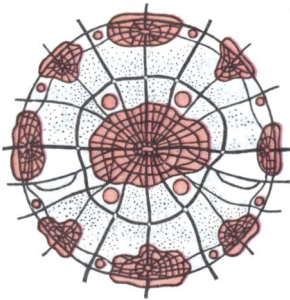
Не вдаваясь здесь в сложные вопросы совершенствования жилой среды и внутренней организации жилой застройки, заметим, что весь опыт — причем отнюдь не только теоретический, но самый что ни на есть практический — убеждал: можно построить город так, чтобы он был по-настоящему современным, удобным для жизни и работы человека. Не только удобным — еще и красивым!

Поиски новой красоты, нового, более совершенного порядка в градостроении явственно ощутимы в проекте «Промышленного города» Тони Гарнье, выполненном еще в 1911 году. Завод у него — уже не случайное скопление разнородных строений, а четко спланированный единый функциональный организм. Жилые кварталы удобно связаны с производственной территорией и вместе с тем отделены от нее массивом зелени. Сами жилые дома открыты для солнца, свежего воздуха, окружены зеленью. Размер предложенного Гар-

ные города невелик — он рассчитан всего на 35 тысяч жителей, но интересно то, что автор-архитектор вообразил промышленный, индустриальный город очень далеким от его реального прототипа — не пропитанным копотью, пылью, хаотичным, лишенным запоминающегося характерного облика, но напротив — светлым, чистым, упорядоченным, привлекательным по архитектуре. Немногими замеченная в свое время работа Гарнье оказала большое влияние на последующее развитие представлений о современном городе.

Так бывает нередко — современникам не всегда удается правильно оценить подлинное значение архитектурных идей и проектов, свидетелями, а то и судьями которых им приходится быть. Часто они уделяют неоправданно большое внимание тому, что вскоре оказывается вполне заслуженно забытым. И еще чаще проходят мимо того, что кажется с виду второстепенным, а оказывается жизненно важным для будущего. Именно так и произошло с полуфантастическими проектами итальянского архитектора Сант-Элиа. На его рисунках перед нами предстает город небоскребов, с мостами, перекинутыми между домами, с потоками автомобилей на дорогах и даже неуклюжими аэропланами в небесах. Здания, похожие на детали машин, и весь город, напоминающий гигантский механизм, подчиненный единому плану. Конечно, сегодня многое в проекте Сант-Элиа кажется наивным — в том числе машиноподобная форма самого города. Но притом в нем немало пророческого — разделение транспортного движения по уровням, многоэтажная застройка и роль вертикальных коммуникаций, да и сама машинная эстетика, хоть и не в такой непосредственной форме, как предполагал Сант-Элиа, но оказала большое влияние на характер и стилистику всей современной архитектуры.

Во многом сходны с пророческими проектами Сант-Элиа архитектурные рисунки советского архитектора-художника Якова Чернихова. Возможно, они более фрагментарны — Черников нигде не рисует город целиком или хотя бы его законченную часть — он изображает лишь сооружения или их нагромождения, как правило, в необычных, резких ракурсах. Но зато экспрессии, символической мощи, предощущения совершенно новой эстетики города — всего этого у Чернихова не отнимешь. Здесь он, пожалуй, пошел дальше Сант-Элиа (молодой итальянец погиб на фронте первой мировой войны и немного успел сделать). Странное ощущение испытываешь сегодня, разглядывая рисунки Чернихова — вроде и непохоже на современную архитектуру, а в то же время что-то самое главное схвачено. Так бывает, когда смотришь на иной портрет работы хорошего художника — все черты лица



Роберт Уиттен. Система городов-спутников. 1923 г.

изменены почти до неузнаваемости, а сходство с оригиналом налицо.

Но все же и Сант-Элиа, и Чернихов — всего лишь, как говорится, футурология, мечты о будущем, проникнутые духом урбанизма. В 1922 году появилась гораздо более весомая заявка в защиту урбанизма. Знаменитый французский архитектор — новатор Ле Корбюзье (его имя не раз уже упоминалось в первом томе книги) выступает с проектом современного города на 3 миллиона жителей, который несколько позднее он назовет Лучезарным городом. Лучезарным — потому, что его центральную часть составляют гигантские стеклянные небоскребы-башни сложной конфигурации, геометрически правильно расставленные в пространстве. Комплекс башен окружен более скромной, но тоже многоэтажной застройкой, образованной непрерывной лентой «домов с выступами» — незатейливый орнамент позволяет организовать просторные, хорошо озелененные жилые дворы. Весь город открыт солн-



Суздаль. Покровский монастырь.

цу и свету, но благодаря высокой плотности застройки сконцентрирован на площади немногим более 70 квадратных километров (собственно Париж в его административных границах, то есть центральная, наиболее плотно застроенная часть французской столицы вмещает сегодня 2,3 миллиона человек на площади 105 квадратных километров). Если взять для более точного сравнения жилую часть и общественный центр Лучезарного города, то Корбюзье и вовсе уместил свои 3 миллиона в пределах прямоугольника размером примерно 7,5 на 4,5 километра, то есть на площади меньше 40 квадратных километров. И однако тщательно проработанный проект гарантировал каждому жителю необходимую порцию солнечного света, отдельную квартиру на семью со сквозным проветриванием, высокий уровень общественного обслуживания — единым словом, все блага современной цивилизации.

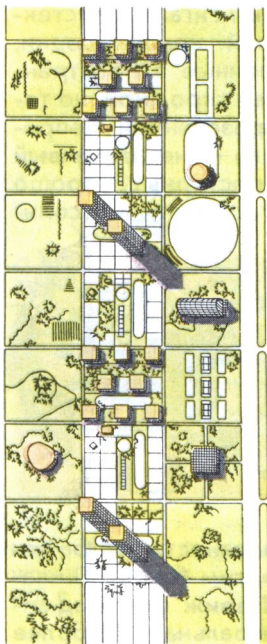
Корбюзье, конечно, строго говоря, не был первым, кто решительно выступил на стороне урбанистов. Еще в 1910 году главный архитектор Парижа Эжен Энар представил доклад на тему «Город будущего»,

где он отстаивал необходимость организации городского движения в разных уровнях, предлагал в качестве основного типа городской застройки железобетонные здания с плоскими кровлями, высказывался за всемерное использование достижений науки и техники в современном градостроительстве. Известный французский архитектор, один из пионеров новой архитектуры, Огюст Перре, предложил проект города, состоящего из 65-этажных небоскребов, соединенных на половине своей высоты транспортными мостами-эстакадами. Были и другие проекты. Но Корбюзье удалось лучше всего выразить дух того, что уже носилось в воздухе. Его проект Лучезарного города на долгие годы стал символом оптимистического урбанизма, символом веры в возможность тотальной перестройки городов XIX века и создания новых градостроительных условий в веке XX, когда научно-технический прогресс должен был наконец докатиться не только до передовых отраслей промышленности, но и до всей нашей жизни, до рутины повседневного быта.

### КАКОЕ ГОРОД САМЫЙ «ВЫГОДНЫЙ»!

Так думал Корбюзье и очень многие архитекторы-урбанисты, разделявшие его представления о современном градостроительстве. Компактные, плотно застроенные многоэтажными домами и обязательно новые города должны были, по их мнению, решить проблему расселения в XX веке. Но вот какого размера должны быть «идеальные» для жизни города — тут мнения специалистов разделились и довольно существенно. Цифра 3 миллиона, названная Корбюзье, казалась многим явно завышенной — не верилось, что в таком большом, а точнее сказать, гигантском городе удастся наладить хорошо организованную жизнь без дополнительных издержек.

В нашей стране вопрос о размерах «оптимального», как было принято тогда выражаться, города особенно остро встал в послевоенный период, когда наряду с восстановлением разрушенных войной городов европейской части страны необходимо было вести освоение новых районов, новых ресурсов полезных ископаемых. А это делало строительство новых городов не только крайне нужным делом, но и широко распространенным, по сути дела, массовым явлением. Волжский, Ангарск, Братск, Новая Каховка и многие другие города ведут свою родословную как раз с того времени. Это было уже второе поколение советских новых городов — после Магнитогорска, Новокузнецка, Запорожья. И если тогда приходилось больше действовать второпях и на ощупь, то теперь были все

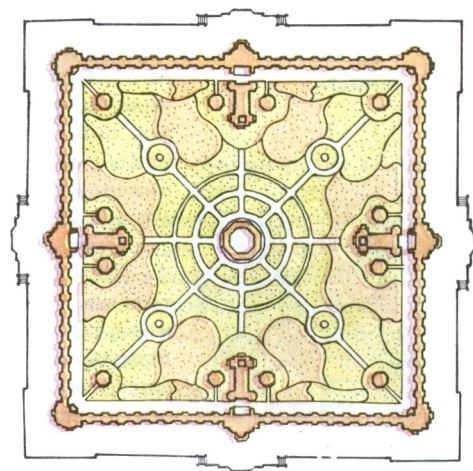
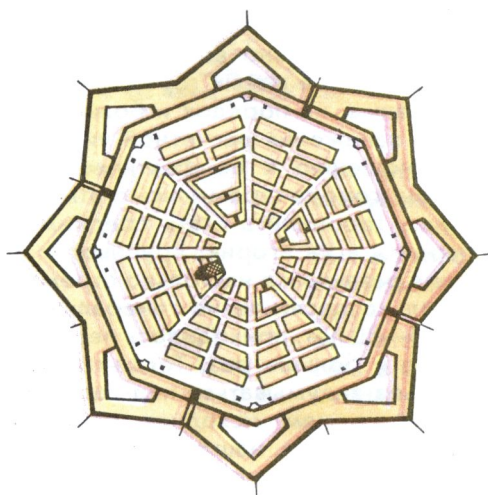


Арх. И. Леонидов.  
Соцгород Магнитогорск.  
Конкурсный проект.



возможности приступить к делу во всеоружии современной градостроительной теории.

Теория отдавала предпочтение преимущественно-му развитию малых и средних городов. Считалось, что они удобнее для жизни, чем большие. Смущали лишь издержки на создание инженерно-транспортной и социальной инфраструктуры, которые в городах малого размера были все-таки несколько выше, чем в средних. В ту пору существовало множество научных работ и расчетов, с разных точек зрения обосновывающих «оптимальный размер» города. Сейчас, по прошествии четверти века, попытки найти единственный на все случаи жизни, наилучший (или хотя бы наиболее выгодный) размер города кажутся наивными, чем-то вроде поисков вечного двигателя или философов



Идеальный город  
Даниэля Спекле. 1608 г.  
Последовательное  
использование  
радиальной  
планировочной системы.

Роберт Оуэн. Город  
на 2—2,5 тысячи  
жителей. 1841 г.

ского камня. Но тогда нам довелось не только заставить время, но и принимать участие в научных баталиях по поводу размеров оптимального города — в те годы все это воспринималось самым серьезным образом, как последнее слово градостроительной науки.

Не следует думать, что концепция «оптимального города» была на вооружении лишь у советских градостроителей — ей уплатили дань и Западная Европа, и Соединенные Штаты Америки. Со свойственным им прагматизмом американцы определили, что самым дешевым для строительства является город с населением около 100 тысяч человек. У нас обычно назывались цифры 50—250 тысяч человек, хотя были и сторонники еще большего укрупнения.

В соответствии с такими рекомендациями и разрабатывались генеральные планы новых городов. Размер города рассматривался как нечто неизменяемое и не под-

лежащее изменению. Транспортная система, общегородской центр, вся функциональная структура такого города были изначально рассчитаны на его «оптимальный размер». Все рассчитано, все сбалансировано, все издержки минимизированы — одним словом, такой «оптимальный город», казалось бы, должен работать как безотказный, совершенный механизм.

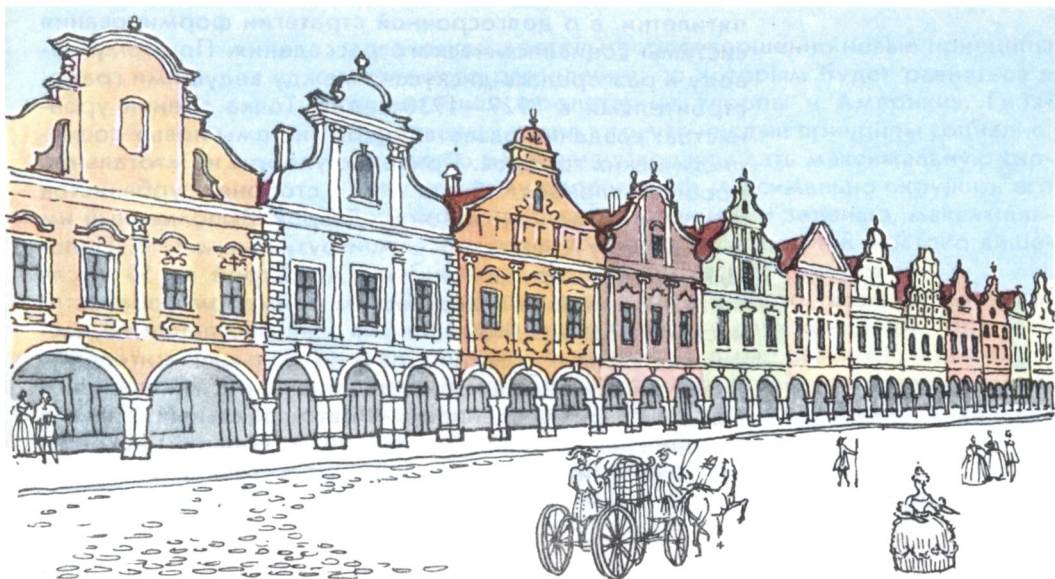
И вот тут — как нередко бывает — жизнь нанесла теории «оптимального» города неожиданный удар. Притом удар такой силы, от которого она уже никогда так и не сумела оправиться. Выяснилось, что города, заложенные и построенные по тщательно проведенным расчетам и детально разработанным генпланам, не хотят или не могут укладываться в отведенные им размеры. Город Волжский, например, был рассчитан на 35 тысяч человек, а уже через три года его населяло 150 тысяч. И это был отнюдь не единичный случай — ошибки в определении расчетной численности населения были зафиксированы буквально во всех случаях проектирования и строительства новых городов. Причем ошибки были серьезные, на порядок и больше, и все они были в сторону занижения расчетной численности населения по отношению к ее фактическому значению. Одним словом, города стремились стать как можно больше — малые торопились стать средними, средние поскорее перейти в категорию крупных.

Процесс разрастания развивался настолько стремительно, что за одно только десятилетие генеральный план, рассчитанный на 25—30 лет, приходилось переделывать по два, три, а то и больше раз. Тогда-то градостроители стали всерьез задумываться над тем, почему такое происходит, в чем исходная причина ошибок. Таких причин, как всегда, нашлось немало — тут и выгоды расположения нового города в системе других городов, и его привлекательность для населения как нового. Ну и, пожалуй, наиболее серьезная причина — выгоды размещения нового промышленного производства для министерств и ведомств в городах с достаточно большой численностью населения.

Главный вывод, который пришлось сделать градостроителям, выглядел неутешительным по отношению к тем теориям, которые они исповедовали. «Оптимального» города нет и быть не может. В различных конкретных условиях наиболее эффективным оказывается тот или иной конкретный размер — когда 10 тысяч, а когда и больше миллиона. Причем и такую величину ни в коем случае нельзя считать окончательной, раз и навсегда заданной, она меняется, поскольку меняются и порождающие ее условия. Значит, генеральный план развития города не может составляться как статичный, во всех деталях определенный и законченный документ. Он должен быть гиб-



Старый Львов сверху.



Город Телч. ЧССР.

ким, открытым для изменений, иногда даже непредсказуемым.

Нелегкий вывод — он требовал отказаться от многого из того, что было привычным, прочно устоявшимся в градостроительстве. Старейший советский градостроитель Виталий Алексеевич Лавров был одним из первых, кто решился сказать об этом вслух, а затем написать в своих статьях и книгах.

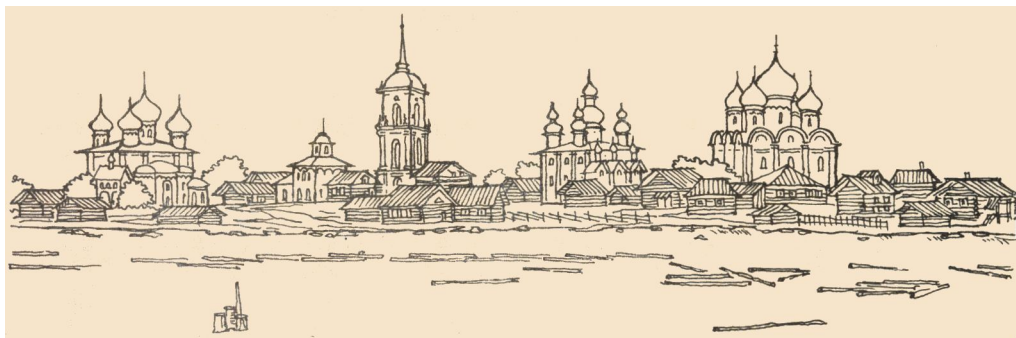
Но тут нам придется в очередной раз нарушить хронологию и перескочить назад — из 60-х годов в 20-е, поскольку именно тогда родились идеи открытой, гибкой структуры городского плана.

### ГОРОД-ЛИНИЯ

Сначала немного о том времени и той обстановке, в которой происходило столкновение идей урбанистов и дезурбанистов в нашей стране. В 1928 году был утвержден первый пятилетний план развития народного хозяйства СССР. Курс на индустриализацию требовал создания новых крупных промышленных предприятий, в том числе и в ранее не освоенных районах страны. Урбанисты полагали решить проблему созданием сети новых городов с населением 50—80 тысяч человек в каждом. На практике так оно и вышло, с той уже известной нам оговоркой, что в некоторых городах расчетная цифра численности населения была увеличена в действительности до 200 тысяч и более.

Однако речь шла, конечно, не только о конкретных градостроительных мероприятиях на одну-две

пятилетки, а о долгосрочной стратегии формирования системы социалистического расселения. По этому поводу и разгорелась дискуссия между ведущими градостроителями в 1929—1930 годах. Точка зрения урбанистов: создание разветвленной системы новых социалистических городов. Причем с упором на «тотальное обобществление» быта. На стороне урбанистов выступал тогда и молодой В. Лавров. Выполненный им в 1929 году совместно с А. Крутиковым и В. Поповым проект города-коммуны Автострой на 50 тысяч жителей считался классическим примером урбанистического подхода. Компактный план расчленен на несколько «жилых комбинатов» по 8 тысяч жителей с развитой системой общественного обслуживания в каждом. Промышленность — автомобильный завод в районе Нижнего Новгорода (ныне г. Горький) находится на сравнительно небольшом расстоянии от жилой



Вид Каргополя с реки.

зоны, но отделен от нее полосой зелени — так называемым санитарным разрывом.

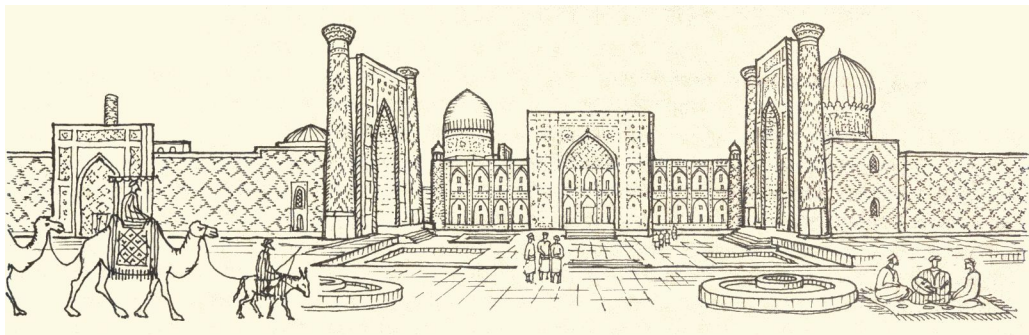
Так или примерно так представляли себе урбанисты будущую картину социалистического расселения. Совсем иначе виделась она дезурбанистам. Они брали за основу расселения разветвленную сеть транспортных магистралей, вдоль которых и размещались полосы жилой застройки, удобно связанные с линейно расположенными промышленными и сельскохозяйственными объектами, комплексами обслуживания и прочими необходимыми элементами социалистического города. Впрочем, самого слова «город» они предпочитали не употреблять, говоря именно о системе расселения как новом целом, ликвидирующем деревню, а значит, и противоположность между городом и деревней, то есть и сам город тоже.

В пылу полемики М. Гинзбург даже объявил урбанизацию принадлежностью капиталистического общества, а процесс будущей дезурбанизации всецело связал с социалистическим плановым хозяйством, при котором только и возможно «установить впервые в че-



ловеческой деятельности совершенно новые принципы разумного расселения, по которым будет равняться в дальнейшем пролетариат Европы и Америки». Гинзбург твердо верил в то, что «новые принципы социалистического расселения должны дать максимальную свободу каждому пролетарию, максимально окружить его воздухом, простором, солнцем и зеленью, максимально связать его с природой, которой так жестоко лишены обитатели капиталистических городов».

Однако при всей остроте чисто теоретической полемики между сторонниками двух концепций, при том, что принципиальные их схемы, казалось, сшибались в непримиримом противоборстве, положение менялось, как только перед архитекторами возникала практическая задача. Кстати, не лишним будет отметить, что страстный сторонник урбанизма в 1929 году, В. Лавров лишь годом раньше провел под руковод-



Самарканд. Площадь Регистан.

ством Н. Ладовского тщательный анализ города-линии, спроектированного под Мадридом архитектором Сория-и-Мата, и опубликовал свой проект на ту же тему. В реальном проектировании противоборствующие концепции сложно смыкались и даже объединялись.

Так, когда Ладовский с бригадами студентов начал работу над проектом Магнитогорья (Магнитогорска), он считал город-линию «между двумя основными центрами тяготения — заводом и Магнитной горой» лишь первой, подготовительной стадией освоения территории. Как писал Ладовский в пояснении к проекту Магнитогорья, «город-линия качественно изменяется по мере своего роста-развития, постепенно переходя от низшей формы города-линии в высшую форму города-плоскости». О сложном слиянии разных представлений в одной идее, нацеленной на практический результат, свидетельствуют и проекты Нового Чарджоу.

Здесь архитектор должен был в полном смысле создать «вторую природу», видоизменить ландшафт, перестроить рельеф, создать микроклимат, создать в до-

лине Амударьи новую среду обитания в масштабе крупного района. Общим для всех проектов Нового Чарджоу естественным образом становилась прямоугольность, прямо следовавшая за рисунком сети ирригационных каналов на плоской земле. В то же время само понятие «длинные земли» естественным образом порождало образ протяженной планировочной сети, наращивавшейся в пространстве и времени вместе с развитием ирригационной системы. Отталкиваясь от местных традиций, ориентируясь на использование в строительстве дешевых местных материалов — камышита (прессованный камыш с добавкой гипса), глины, древесного каркаса — архитекторы пришли к необходимости формирования жилой полосы, окаймленной зеленью и водой канала, нанизывая на эту полосу одинаковые компактные (180×200 метров) кварталы.

Жюри конкурса на планировку Нового Чарджоу обоснованно отмечало, что эскизный проект, созданный В. Калмыковым и Л. Гриншпуном, содержал «идею жилья, отвечающую в максимальной степени местным условиям, гибкость плана, поддающуюся свободному развитию как вдоль линии железной дороги, так и вдоль главного водного пути».

Вглядываясь в линии проектов, вчитываясь в сопровождающие их тексты пояснительных записок, видим, что именно из сочетания лучшего в концепциях как урбанистов, так и дезурбанистов, при естественном отказе от крайностей уже вырастала замечательная градостроительная школа. К сожалению, ее развитие было искажено и нарушено грубым и прямолинейным вмешательством. После справедливой критики крайностей и преувеличений в 1929 году статьи и постановления 1930 года запестрели обвинениями в адрес архитекторов, «скрывающих под «левой фразой» свою оппортунистическую сущность». В постановлении ЦК ВКП(б) «О работе по переустройству быта» от 16 мая 1930 года прямо говорилось: «Проведение этих вредных утопических начинаний, не учитывающих материальных ресурсов страны и степени подготовленности населения, привело бы к громадной растрате средств и дискредитации самой идеи социалистического переустройства быта».

Наиболее печально то, что столь жесткая оценка, приведшая на практике к отстранению от решения градостроительных задач талантливых, преданных делу социалистического строительства людей, была дана как раз в то время, когда обобщающий, синтезирующий взгляд уже был выработан. Н. Милютин, бывший тогда председателем Правительственной комиссии по строительству новых городов, делавший доклад во время публичного диспута в Коммунистической академии 20 мая 1930 года (постановление не было еще опубли-



Выборг. Цветочная оранжерея.



Ташкент. Фонтаны нового центра города.

ковано в эти дни), утверждал факт необходимого синтеза. Докладчик указал, что для него нет проблемы урбанизма или дезурбанизма, что главной стала иная проблема — «соединение преимуществ жизни в городе с преимуществами жизни в деревне». Новая система расселения рассматривалась в неразрывной связи урбанизации с размещением производства, его организацией. Архитектурно-градостроительные концепции вышли за рамки узкопрофессионального мышления, начали срастаться с концепциями планового развития социалистического общества и его экономики.

### **ОТ ГОРОДА К СИСТЕМЕ РАССЕЛЕНИЯ**

Вот поистине принципиальный шаг в развитии градостроительных идей. Такой шаг не мог быть сделан нигде, кроме социалистического государства, ибо капиталистическое общество исключает по природе своей не только возможность стратегического планирования на огромных территориях, но даже и идею такового.

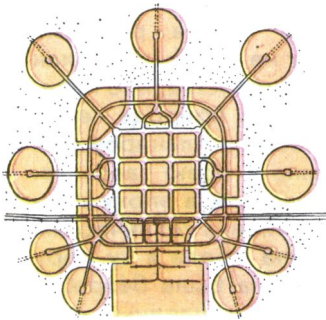
Практика процесса индустриализации в эпоху первых пятилеток была полностью подчинена техническим задачам. Следует учесть, что страна имела в ту пору избыток рабочих рук, что еще сильно была безработица, и потому, формируя новый промышленный узел в любой точке страны, можно было не опасаться того, что для его создания и дальнейшего функционирования может не хватить людей. Градостроители той поры делали все возможное, чтобы если не устранить, то хотя бы смягчить последствия волевых решений, но чрезмерно высокий темп новостроек, навязанный Совет-

ской стране Сталиным и его окружением, фактически исключал сколько-нибудь серьезные научные исследования и спокойный анализ возможных вариантов.

К сожалению, практика урбанизации 60-х годов продолжала во многом именно ту, сталинскую по существу, традицию «подстегивания» времени, хотя обстановка качественно изменилась, и черпать людские ресурсы из деревни становилось все более рискованным делом. Именно тогда, однако, как бы исподволь велась значительная аналитическая работа, в ходе которой архитектор-градостроитель все в большей степени переквалифицировался в исследователя. Началось формирование научной основы для разработки целой иерархии систем расселения: от общегосударственной до местной, формирующейся вокруг центра сельскохозяйственного района.

В связи с перемещением центров добывающей промышленности и энергетики все дальше на восток, в связи с сельскохозяйственным освоением целинных земель Казахстана и Алтая количество городов в стране продолжало увеличиваться высокими темпами. За год их возникало 10—12, и все заметнее ведомственные интересы застройщика нового города приходили в противоречие с задачей сохранения динамического равновесия между населенными местами разного ранга на всей территории страны. Уже к началу 70-х годов специалистам было ясно, что при тогдашнем уровне механизации сельского хозяйства «свободного» населения в деревне больше не было и массовый уход в города превратился в государственную проблему.

Преждевременные, волюнтаристские затеи с превращением избранных сельских поселений в «агрокорода» при скорейшей ликвидации сотен тысяч деревень, объявленных «неперспективными», успели нанести огромный ущерб сельскохозяйственным территориям. Этому драматическому процессу посвящены многие лучшие произведения советских писателей, так что он неплохо знаком читателям. Следовало немедленно предпринять конструктивные меры по замедлению и прекращению процесса, который вел к тому, что ряд староселенных районов российского Нечерноземья чуть не полностью лишился трудоспособного населения за пределами немногочисленных поселков. Известно, что на развитие сельскохозяйственного производства были направлены гигантские экономические ресурсы, но мало осуществить финансирование — необходимо наиболее эффективным образом распределить капитал в «живом» населенном пространстве. Вот здесь-то и понадобились разработки по системам расселения, первоначально казавшиеся многим сугубо теоретическим и потому якобы бесполезным занятием.



План города  
со спутниками.  
Арх. Р. Унвен.



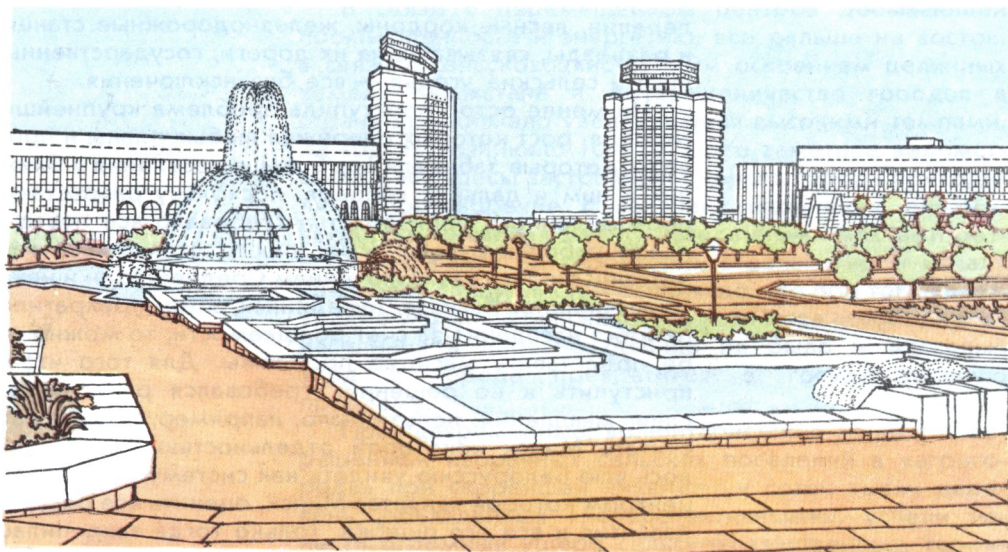
В полный рост стала и проблема малых, менее 20 тысяч человек, городских поселений, которых к концу 70-х годов насчитывалось около 5000. Стало очевидно, что нормально развиваться иначе, чем в роли центров обслуживания, центров досуга, культурных центров для окружающей их сельскохозяйственной территории, эти населенные пункты не могут. Выявилось, что малые города и поселки городского типа теряют молодежь так же быстро, как и села, что многие из них стали чем-то вроде пересадочной станции на пути из села в крупный и крупнейший город. Получалось, что подходить к такому поселению (их 5000!) как к отдельности неверно в принципе и безнадежно в практическом отношении. Необходимо рассчитывать, планировать и проектировать всю местную систему расселения, включая в нее и городской ее центр, и крупные сельские поселения, и небольшие деревни, лесные кордоны, железнодорожные станции и разъезды, связывающие их дороги, государственные леса и сельские угодья — все без исключения.

Не менее остро проступила проблема крупнейших городов, рост которых опережал любые планы и прогнозы, которые забирали все больше населения у ближних к ним и дальних городов, поскольку разрастание промышленного производства требовало все новых и новых рабочих рук. Если же учесть, что на всей территории страны, за исключением Средней Азии и некоторых районов Кавказа, замедлился, затем прекратился прирост населения за счет рождаемости, то можно себе представить масштаб проблемы. Для того чтобы приступить к ее решению, требовался радикальный сдвиг мышления: нельзя было, например, продолжать считать Минск некоторой отдельностью. Потребовалось всю Белоруссию увидеть как систему расселения, центром которой является Минск, оценить все ресурсы развития и все его ошибки. Только тогда закрепилась наконец совершенно новая практика, когда вместо безграничного увеличения мощности столичных промышленных предприятий начался процесс создания их филиалов в средних и небольших городах. Этот процесс становится закономерностью для всей Белоруссии, что приводит к оживлению и ускоренному обновлению городской жизни в некоторых небольших городах, которые, как казалось недавно, обречены на спячку и постепенную деградацию.

Но даже республиканского масштаба нередко оказывается мало, и при разработке планов социально-экономического развития страны необходимо принимать во внимание структуру расселения в рамках огромных регионов. Как, в самом деле, определить площадку под строительство такого промышленного гиганта, как ВАЗ, КамАЗ или «Атомаш»? Необходимо

принять во внимание тысячи разнообразнейших обстоятельств, ответить на тысячу вопросов. Откуда пойдут сырье и комплектующие детали и изделия, чтобы свести к минимуму потери времени и средств на излишние перевозки? Откуда можно получить наиболее дешевую энергию? Откуда возьмется население для нового производства — так, чтобы не «обескровить» другие поселения, где лишних рабочих рук тоже не сыщешь? Как свести к минимуму экологическое давление нового производства на природный комплекс и какой из уже имеющихся строительных баз можно воспользоваться при строительстве нового города?

Подобных вопросов возникает множество, и найти наилучший ответ можно только на их пересечении, так что подчас первый отбор кандидатов на но-

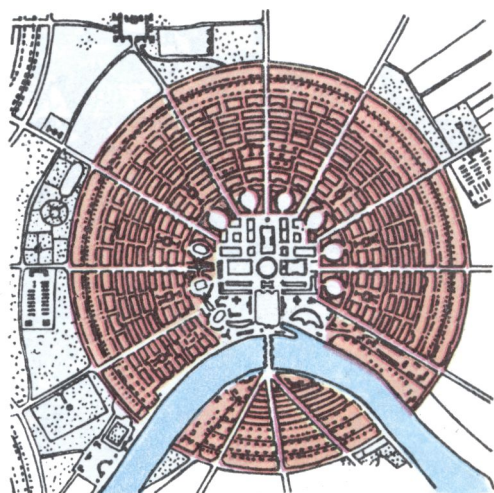
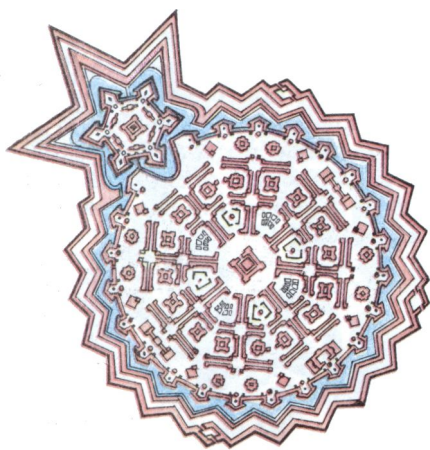


Алма-Ата. Центр города.

вую строительную площадку ведется среди добрых пяти десятков принципиальных возможностей. При чем здесь архитектор-градостроитель, ведь речь вроде бы о задачах, относящихся к компетенции эконом-географа? Градостроитель оказывается незаменим по той причине, что только он обладает профессиональным умением конструктивно работать с функционально насыщенным пространством. Его умение, накопленное за столетия работы с пространственным объектом «город», оказывается необходимым и при разработке проектов расселения любого ранга.

Более того, само становление нового класса задач неизбежно и сильно начинает влиять на представление о городе как таковом. Разумеется, у города давно

уже нет оборонительных стен, противопоставляющих его негородскому окружению. Однако юридически «стена» продолжает существовать в виде условной черты, по одну сторону которой — город, по другую — загород. Но ведь это действительно во многом условность, поскольку между городской и загородной территорией существует интенсивный обмен, непрерывное движение. Оно было немалым всегда и резко усилилось в конце прошлого века, когда возник феномен дачи, дачного участка. Вспомните, конфликт вокруг использования территории под коммерчески выгодный дачный поселок положен Чеховым в основу действия в пьесе «Вишневый сад». Разумеется, в наше время интенсивность обратной связи между городом и территорией выросла еще во много раз.



Идеальный город Перре.  
1601 г.

Эрик Глоэден.  
Городская ячейка  
на 100 тысяч жителей  
с портом и складами.  
1923 г.

При сохранении понятия «юридический город» все заметнее внимание к «физическому городу», который вбирает в себя устойчивые функциональные связи со своим природно-хозяйственным окружением.

Полвека назад было вполне естественным считать, что возможен Генеральный план развития Москвы с учетом только пригородов, трактовавшихся как столичная зеленая зона. Казалось естественным планировать развитие Ленинграда или Киева как просто крупнейших городов. Со временем выяснилось, что это явный анахронизм, и сегодня потребовалось разрабатывать единые проекты систем расселения «крупнейший город и его область» в их развитии. Теперь разработка Генерального плана Ленинграда включает в себя и будущее Выборга или Тихвина, не говоря уже о близких

к городу на Неве городских и сельских поселениях. Иного выхода нет, и градостроительному проектированию приходится вновь преобразовываться, согласуясь с новой ситуацией.

Привычно было видеть действительность как бы сквозь географическую карту. На карте мы видим аккуратные кружочки разного диаметра и надписи при них: Славянск, Краматорск, Артемовск и т. д. На самом деле они представляют собой один гигантский массив расселения, и, если не учитывать его эволюции целиком, мы обречены на досадные ошибки. То одну и ту же воду в разных планах развития засчитают трижды (отчего, конечно, ресурс воды не увеличится), то новый спортивный или досуговый центр заложат в каждом из соседних «городов» по отдельности, когда следовало бы создать его общим для них, сэкономив попутно массу средств и к тому же подняв его класс, эффективность. Примеров можно привести сколько угодно, но дело не в них как таковых, а в том, что освоение идеи системы расселения словно сняло пелену с глаз всех тех, кому по роду деятельности приходится принимать на себя ответственность за решения относительно развития города. Понятие о системе расселения открыло путь к новому реализму градостроительного мышления, выводя его на уровень действительных потребностей нашего времени.

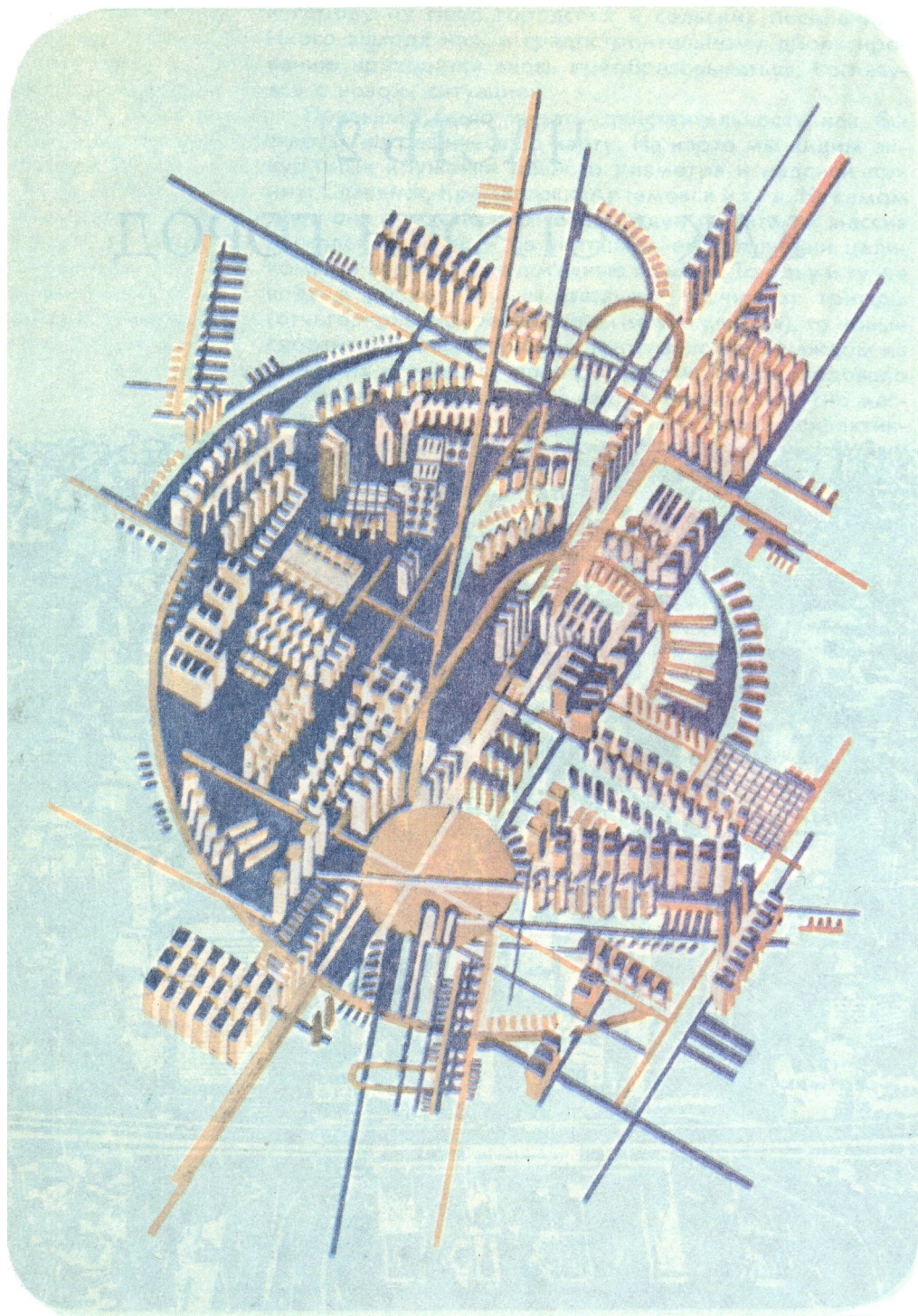


# ЧАСТЬ 2

## КАК УСТРОЕН ГОРОД







## Глава 4. ФОРМУЛА ГРАДОУСТРОЙСТВА

*Труд, быт, отдых в системе города.  
Упорядочить — значит разделить.  
Ступени обслуживания и принцип «матрешки».  
60-е годы, или Гимн стандарту.  
Промрайон и город — отражения в двух зеркалах.  
Затерянный мир: коммунально-складские террито-  
рии.  
Ступени отдыха и очаги досуга.  
Формула лабиринта.*

## **ТРУД, БЫТ, ОТДЫХ В СИСТЕМЕ ГОРОДА**

К началу XX столетия капиталистический город очевидным для всех образом оказался перед лицом тяжелейшего кризиса. Промышленных предприятий становилось больше, а сами они укрупнялись. Трамвайные линии оплели старые улицы, и на перекрестках возникали «пробки». Пригородные железнодорожные линии строились одна за другой. И все, кто мог это себе позволить по деньгам, бросились вон из гремящего, лязгающего, окутанного дымами и паром города. Возникли огромные «поля» пригородной застройки. Деловая активность в городском центре продолжала нарастать. В одни и те же часы десятки, а то и сотни тысяч людей заполняли узкие тротуары, теснились на остановках, протискивались в магазины и кафе. Спекулятивные цены на землю взвинчивались непомерно, из каждого квадратного метра участка следовало выжать максимальный доход, и каменные массивы все плотнее сдавливали жалкие островки зелени. Когда же к звонкам трамваев присоединили свой пронзительный голос автомобильные гудки-клаксоны, стало ясно: что-то надо незамедлительно предпринимать...

Все происходило одновременно, так быстро и с такой интенсивностью, что не стоит удивляться тому, что в сознании сразу многих архитекторов хаос капиталистического города слился с образом старого города вообще. Ужас перед хаосом, грозившим задуть жизнь в городе, вызвал острую неприязнь к тому городу, что был естественным продуктом истории. Возникло желание немедленно противопоставить неразумной, иррациональной, жадной суете образ ясности, четкости и порядка.

Среди легенд об Александре Македонском особой популярностью всегда пользовался рассказ о том, как юный завоеватель в ответ на предложение жрецов развязать хитроумный узел, завязанный некогда царем

Гордием, попросту разрубил его. Точно такой же была и логика архитекторов 20-х годов, для которых старый город с нагромождением его проблем как бы уже не существовал. Его следовало либо полностью снести, либо забросить, строя совсем новый город на месте старого или на пустом месте.

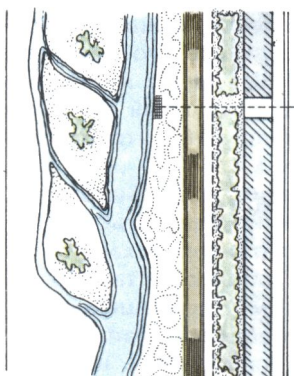
Так думали многие советские архитекторы, и, скажем, в 1930 году Н. Соболев писал: «Новую Москву необходимо проектировать на новом месте, где бы планировке не мешали существующие крупные здания и памятники архитектуры». Так думал Корбюзье, предложивший свой план строительства Новой Москвы после того, как не сумел уговорить французских фабрикантов автомобилей субсидировать проектную идею перестройки Парижа.

Естественно, что дорогостоящие утопии такого рода вызывали лишь улыбку и экономистов и политиков, однако недооценивать роль утопий было бы грубой ошибкой. Отвергая экстремистские планы реформаторов города, практически мыслявшие архитекторы, инженеры и экономисты незаметно для себя переняли от утопистов их способ видеть город и его проблемы. Когда небольшая группа архитекторов-авангардистов собралась на конгресс в салоне теплохода «Патрис», направлявшегося из Афин в Марсель (дело было в 1933 году), мало кто мог предположить, что выработанная конгрессом «Афинская хартия» сыграет огромную роль в судьбе множества городов мира, включая и наши.

В «Афинской хартии» было 111 пунктов, два из которых особенно важны. В одном утверждалось, что «свободно расположенный в пространстве многоквартирный блок» должен рассматриваться как единственный целесообразный тип жилища. В другом — столь же твердо заявлялось, что основой градостроительства должен быть принцип жесткого функционального зонирования городской территории: отдельно труд, отдельно быт (жилище), отдельно отдых.

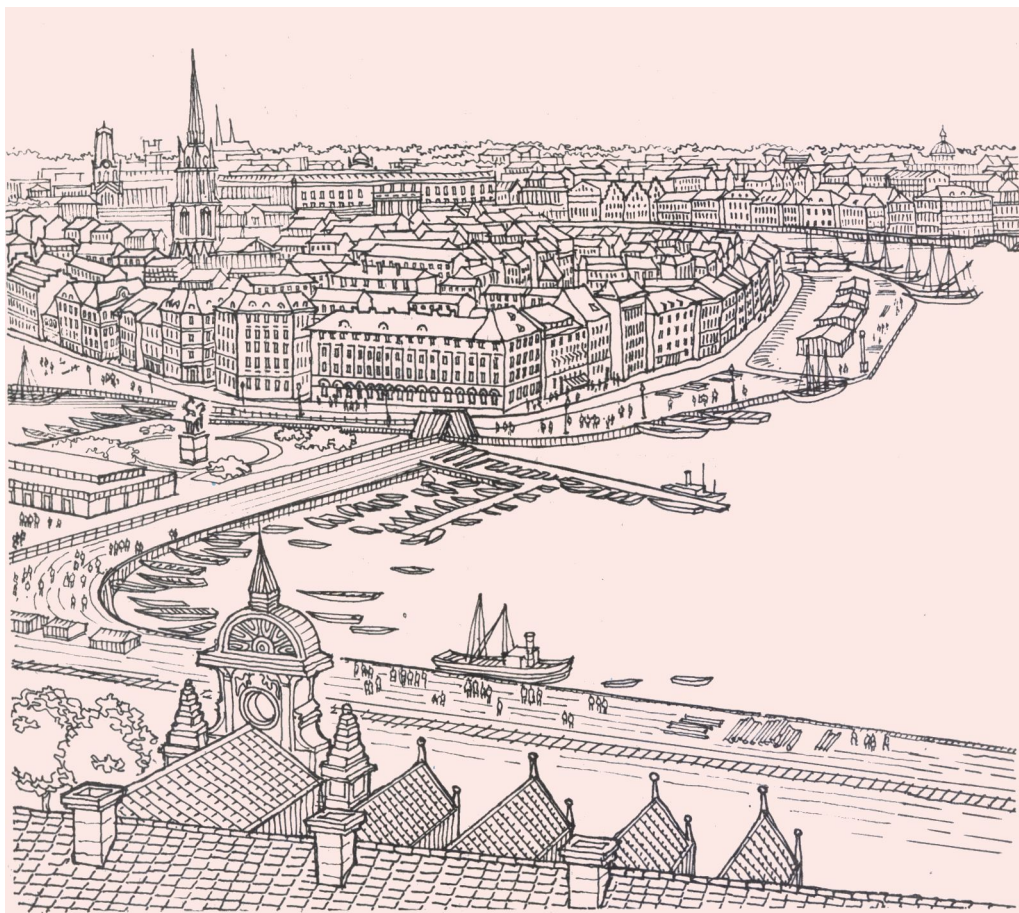
В действительности функциональный принцип зонирования городских территорий интенсивно разрабатывался советскими архитекторами существенно раньше, к чему их подталкивала жесткая экономия начальной социалистической индустриализации. В 1930 году вышла в свет книга Н. Милютина «Соцгород», в которой он сделал попытку соединить идею рациональной планировки городских зон с идеей развития города, разрастания его во времени. Идея уподобления города производственному конвейеру была доведена Милютиным до абсолюта. Автор называл ее «функционально-поточным принципом» и так пояснял его:

«Мы будем иметь зону расположения транспортных сооружений, связывающих отдельные производст-



Поточно-функциональная схема планировки города.  
Н. Милютин. 1930 г.





Старый Стокгольм.  
Швеция.

венные части между собой, затем зону производственных предприятий, расположенных в соответствии с потоком технологических процессов обработки... Далее — жилую зону, отделенную зеленой полосой от производственной зоны, и затем — различного рода культурно-просветительные учреждения, парки и т. д. Вся эта система должна найти свое завершение в сельскохозяйственной зоне, то есть в системе ферм, огородов и т. д.».

Главным в идее было наложение в пространстве двух перпендикулярных потоков — потока грузов по магистралям и «конвейерного движения масс», в ходе которого по пути к производству и обратно к дому посещались бы и столовые, и детские учреждения, и школы, и вузы, и поликлиники, и все прочее необходимое для жизни.

Все идеально просто: растет производство вдоль железнодорожной и автомагистрали — наращивается жилая зона.

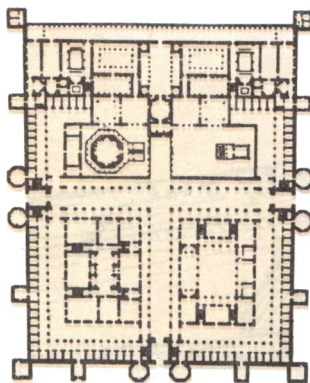
Вариантов было множество, их авторы расходились между собой в деталях, но никто не подвергал сомнению достаточность схемы, согласно которой решение проблемы города можно свести к наилучшему взаимодействию между обособленными зонами труда, быта и отдыха. С сегодняшней перспективы механичность такой схематизации бросается в глаза, но ведь это сегодня слово «машина» произносится привычно и бесстрастно, а слово «механический» приобрело явно негативный оттенок, если речь заходит о человеческих делах. Два поколения назад дело обстояло иначе: для Милютина и его последователей слово «конвейер» было символом социального прогресса, а слова Ле Корбюзье «дом — машина для жилья» вызывали всеобщий восторг.

Что же порочного в схеме «труд — быт — отдых»? Ведь и в самом деле они — основные циклы человеческого существования, без которых оно невозможно, немыслимо. Порочность такой удобной схемы в ее бедности, в том, что бесконечно сложное сводится ею к простому, элементарному.

Элементарно понимался смысл слова «труд». Имелся в виду прежде всего труд рабочего-станочника, однако ведь огромный, все разрастающийся, неустанно видоизменяющийся мир труда не поддается схематизации в виде некоторой единой пространственной зоны. Что, кроме самой схемы, побуждало бы стягивать в одно место труд ученика и учителя, ученого и художника, инженера-конструктора и продавца магазина, автомеханика и спортивного тренера? Как быть с логикой кратчайшего расстояния между местом проживания и местом работы при смене профессии или рабочего участка, в тех случаях, когда у членов одной семьи разные специальности и разные места работы? Число вопросов можно множить, и схема зонирования не даст на них ответа. Неудивительно, что от схемы остается все меньше по мере того, как усложняется и дифференцируется мир труда.

Однако не следует быть неблагодарными: схема, согласно которой зона труда выделялась из тела города, привела к упорядочению производств по степени их экологической «чистоты», к выработке современных санитарных норм, к поиску оптимальных форм распределения грузопотоков.

Упрощенно понимался полвека назад и смысл слова «быт» — особенно в нашей стране, где в период нэпа это слово имело отчетливо негативный оттенок, а внимание к вопросам быта упорно отождествлялось с мешанством. Прошло полвека, и оказалось, что без налаженного полноценного быта страдает общество, страдает производство. Оказалось, что дом не только более или менее отлаженная «машина для жилья», но



Дворец Диоклетиана  
в Сплите.

еще и место учебы, любительской (для растущего числа людей — основной) работы, место общения, воспитания, приобщения к всеобщей культуре. Обнаружилось, что внутри «зоны быта» людям нужны не только спортивные площадки, но и мастерские, и клубы, не говоря уже о магазинах.

И вновь не следует иронизировать над близорукостью прадедов: схема не выдержала столкновения с богатством жизни, но благодаря ей оформились обязательные сегодня требования к числу часов, в которые солнце должно заглядывать в наши квартиры, к площади зеленых насаждений близ дома и многие из тех норм быта, которые мы привычно не замечаем.

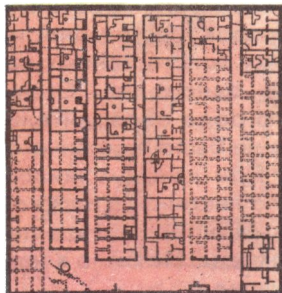
Естественно, что элементарным было представление и об отдыхе в эпоху, когда еще не был известен телевизор — и благо, и зло наших дней. Отдых сегодня понимается ведь не только как передышка между напряженными часами труда. Это еще и время досуга, когда наше поведение отнюдь не замыкается в четырех стенах комнаты или на площадке под окнами.

Оказалось, что в ситуации отдыха человеку нужен весь город — по крайней мере, как возможность, которой он волен воспользоваться или не воспользоваться по своему усмотрению. И весь город, и весь пригород... Замкнуть отдых в «зону» удается только на бумаге. Если все же такая бумажная схема воплощалась в действительность, как произошло в ряде наших новых городов вроде Тольятти, то длительный вакуум в сфере досуга незамедлительно начинал сказываться на жизни семей, жизни производства, жизни всего города.

Если есть производственная зона вроде ВАЗа в Тольятти, есть огромная жилая зона и есть зона отдыха как неоснащенное, ненасыщенное озелененное пространство, то приговор жителей известен: это еще не город!

Ясно, что коль скоро и в новых городах схема функционального зонирования не слишком эффективна, то в старых городах ее никому не удалось воплотить в действительность. Если уж очень разрастались жилые районы, лишенные мест приложения труда хотя бы части членов семей, рано или поздно приходилось вносить в них собственные «зоны труда», будь то «чистые» фабрики, НИИ или научно-производственные объединения, нередко внедряющиеся в «зоны отдыха». Город оказался сложнее схемы, которая к тому же напрочь игнорировала существование в каждом городе особой, «забытой» авторами схемы зоны — зоны городского центра, столь важной, столь незаменимой, что мы отвели ей в книге особую главу.

Во всяком случае, очевидно: удовлетвориться констатацией того, что город оказался «умнее» одной из



Квартал регулярного  
города Ахетатон  
в Египте.

возможных схем, мы не можем. Поэтому придется разбираться дальше, углубляясь в поиск формулы градоустройства.

## УПОРЯДОЧИТЬ — ЗНАЧИТ РАЗДЕЛИТЬ

С разделения труда начиналась человеческая культура. С упорядоченного разделения людей относительно производства начиналась цивилизация. Поскольку цивилизация, как явствует из латинского корня слова *civilis*, означает именно городскую форму культуры, городское поселение сразу же предстает перед нами как единое в своей расчлененности целое.

Самые древние поселения городского типа, возникшие в период, называемый обычно неолитической революцией, в VIII—VII тысячелетии до нашей эры, городами еще не были. Селами они тоже не были, ибо нет села без противостоящего ему города. Жители Чатал-Гюйюка, расположенного в горах на территории нынешней Турции, девять тысяч лет назад имели домашний скот и высеивали еще полудикуую пшеницу. Они пряли шерсть и плели ковры, создавали фрески и скульптурные композиции. Их поселок, состоявший из сотен прижавшихся один к другому толстостенных каменных домов, еще совершенно однороден. Стены крайних домов сливались в своего рода оборонительную стену всего поселка, но в нем не было еще ничего, что напоминало бы дом вождя. При каждом жилом доме, внутрь которого попадали по лестнице с плоской кровли, было святилище с семейным алтарем. Но в поселке не было ни храма, ни дома жреца. Не было в нем ни улиц, ни даже крошечной площади.

Таких поселков было немало и тогда и позже, когда неспешно, но упорно заселялись долины европейских рек. Тот же тип поселения вновь и вновь воспроизводился, когда местное сообщество людей достигало предцивилизационной стадии развития. Многометровый слой торфа близ польского Бискупина сохранил остатки большого поселка. Сохранил так хорошо, что ученые смогли полностью его реконструировать. На вбитых в дно озера сваях лежал мощный бревенчатый помост, овальный в плане. По его краю возвышалась оборонительная стена из дубовых клетей, заполненных землей, а над единственными воротами, ведущими на мост, возвышалась сторожевая башня.

Весь помост, накрытый утопанной глиной, был словно располосован: узкие улочки, а между ними выстроились в ряды «однокомнатные квартиры» с сенями. Все жилые помещения совершенно одинаковы, хотя, судя по находкам, среди жителей Бискупина были уже специализированные мастера, изготавливавшие крючки и гребни из кости, оружейники и даже кузнецы. Ни дома



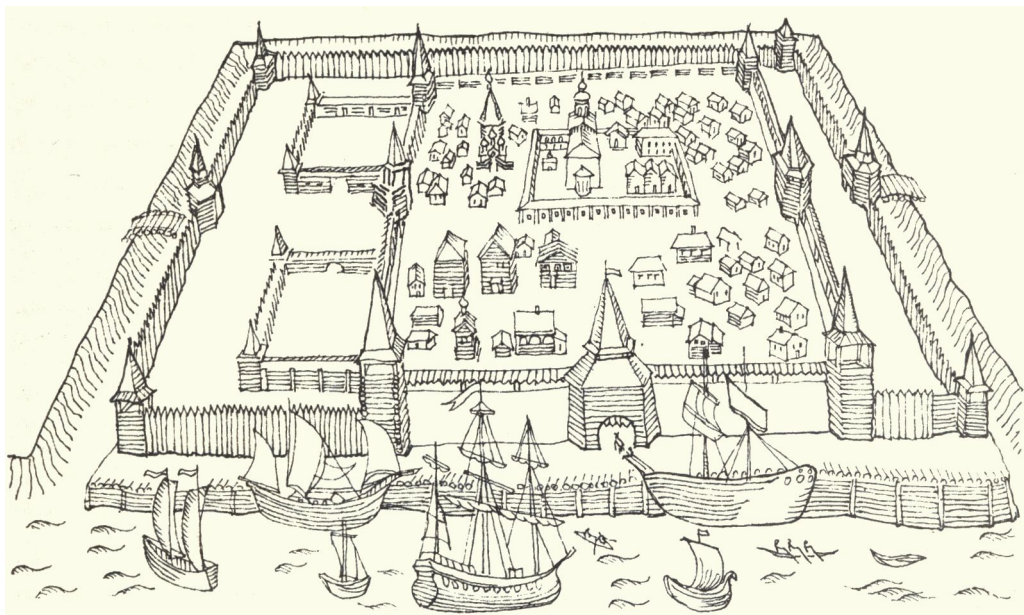
Идеальная схема древнекитайского города на фоне природы.



жреца, ни дома вождя в поселке еще было. Значит, кто-то выборный исполнял роли и военного предводителя, и знахаря, или колдуна, умевшего умиротворить бесчисленных духов, в существовании которых обитатели поселка, разумеется, не сомневались.

Если Чатал-Гюйюк переживал расцвет в VII тысячелетии до нашей эры, то Бискупин — в VII веке до нашей эры, когда начинался расцвет Афин, а Рим еще был городом этрусков.

Получается, что сама градостроительная форма однородностью или расчлененностью своей способна поведать нам о том, к какой стадии общественного развития следует отнести поселение, если от него сохранились хоть какие-то следы. И, напротив, зная, что поселение относится к той или иной фазе цивилизации, мы



Город Архангельск  
со старинной гравюры.

можем предсказать его структуру даже в том случае, если перед нашими глазами оплывший за тысячелетия холм.

В самом деле, уже в древнейших городах Двуречья, относящихся к началу III тысячелетия до нашей эры, мы сразу же заметим, как резко выделяются из массы однотипной застройки дворец-крепость и храм, стоящие на высоких платформах, выложенных из миллионов сырцовых кирпичей. На небольшом каменном барельефе, являющемся одним из древнейших памятников египетского искусства, можно видеть быка, олицетворявшего фараона, проламывающего рогами стену города. Пусть изображение схематично, на нем отчетливо видны жилые кварталы и дворец. Это повторя-

лось вновь и вновь — и в Китае, и в Персии, и в Микенах... А когда греческие города один за другим свергали правивших ими тиранов, первое, что свершала молодая демократическая власть, было разрушение стены, отделявшей от города цитадель, которую греки называли акрополем.

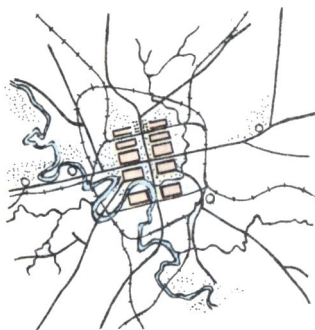
Впрочем, позже стену нередко восстанавливали — или для того, чтобы сохранить цитадель на случай нападения врагов, или для того (как в Афинах), чтобы отделить священный город богов от обыденного города людей у его подножия.

Но и в том и в другом случае из массы плотно застроенных жилых кварталов, разделенных узкими и извилистыми улочками древних городов или прямыми улицами в городах, строившихся с V века до нашей эры по гипподамову плану, словно вырезались пустые пространства площадей, служивших местами собраний или местами торговли или того и другого попеременно.

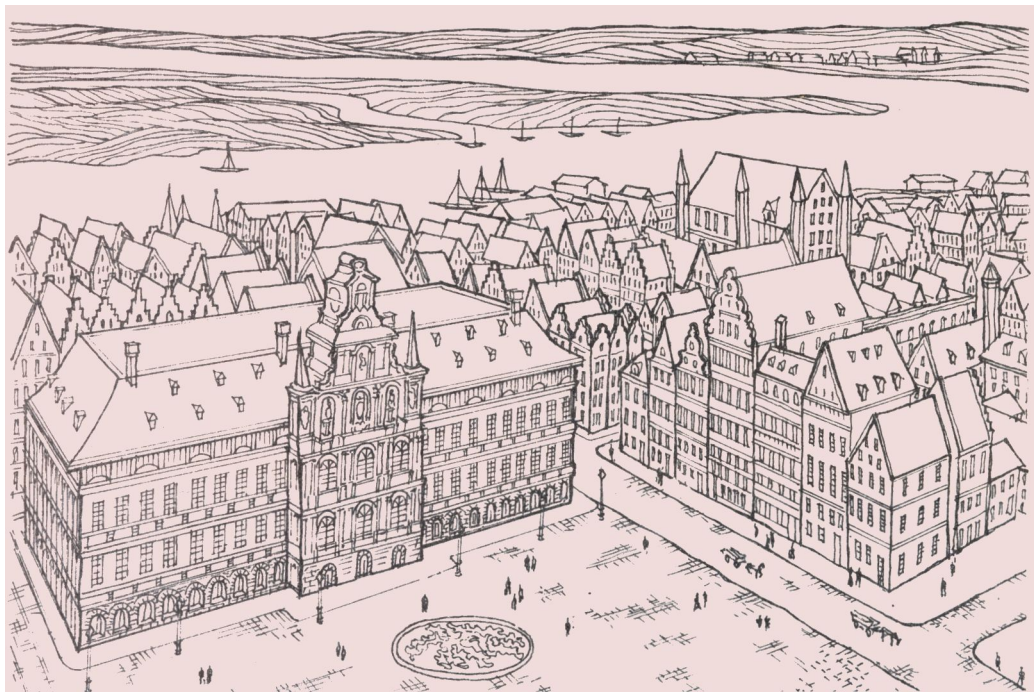
На первый взгляд однородность городской жилой ткани удивляет: мы ведь знаем, каких высот достигает в Древней Греции ремесло гончаров и художников-вазописцев, ткачей и кузнецов или ювелиров. Мы знаем также, что среди жителей Афин, Коринфа или Мегары были очень бедные и очень богатые люди. Почему же все многообразие, столь ярко представленное не только в книгах древних историков, но и в комедиях Аристофана и в росписи керамики, никак не отражено в структуре города?

Тому было несколько причин. Во-первых, юридически горожанами были и жители окрестных деревень и поселков, куда в основном и было вынесено ремесленное производство, сопряженное с шумом и грязью. Во-вторых, мощная социально-культурная традиция древнегреческой демократии ограничивала стремление богачей к роскоши и, превыше всего ставя славу и доблесть, понуждала их тратить значительную часть своих доходов на нужды города-государства. Только из богатых формировалась конница (боевые кони и вооружение всадника стоили целое состояние), из их средств оплачивались театральные представления и праздничные процессии и значительная часть расходов на сооружение беломраморных храмов, колоннад по краям площади-агоры, театров и гимнасиев, к которым восходят наши стадионы и спортивные комплексы.

Когда со II века до нашей эры с подлинно римским размахом начинается строительство городов-колоний, и единство и разнообразие внутри его обретает типовой характер. Две главные улицы, проходя от ворот до ворот, делят прямоугольник города на четыре части — по образцу членения римского военного лагеря. Близ пересечения главных улиц там, где в лагере стояла па-



Москва. Проект реконструкции. Арх. Ле Корбюзье. 1932 г.



Город Антверпен на реке Шельде.

латка командующего и штабные палатки с плацем перед ними, возникает общественная площадь — форум. К форуму обращены главный храм города и здание суда. Между жилыми кварталами нет существенных различий. Кстати, самим словом «квартал» мы обязаны такому древнеримскому городу: кварталом первоначально именовалась четверть, образованная пересечением главных улиц. Так было везде: от Шотландии на севере до Эфиопии на юге. Только сам Рим, из-за своей древности и величины, был устроен гораздо хаотичнее.

Совсем иначе членился европейский город, когда после упадка, длившегося едва ли не шесть веков, он вновь переживает расцвет в конце X века.

Многоступенчатая организация господства и подчинения, свойственная феодальному обществу, не могла не отразиться в структуре городского устройства. Прежде чем быть полноправным горожанином Флоренции или Кельна, каждый его житель должен был стать членом ремесленного цеха или купеческой гильдии. Город оказывался тем самым сложной ассоциацией цехов и гильдий, члены которых, как правило, селились рядом. В условиях соперничества цехов, нередко приводившего к стычкам, такое соседство было и безопаснее и удобнее. Цех имел свой устав и свое знамя, цех поддерживал вдов и сирот своих сочленов, цех выстав- лял отряд военного ополчения и был ответствен за обо- рону участка стены или башни, за поддержание их в



порядке. В дни многочисленных церковных праздников цех выступал в торжественной процессии как единое целое, регулярно созывал собрание своих членов в специальной постройке.

Естественно, с ходом времени состав жителей улицы или квартала несколько менялся и перемешивался, но преемственность была велика, и город продолжал члениться на десять, двадцать и более автономных частей. В древней Сиене по сей день сохранился ежегодный карнавал, в котором участвуют 17 исторических кварталов города со своими знаменами, в своих костюмах, выставляя свои команды всадников и стрелков из арбалета.

Медленное развитие, конечно же, происходило, частые эпидемии и войны его подталкивали, но структура в целом сохранялась. Вот, скажем, в 1455 году в бога-



Франция. Город Ницца.

тый Нюрнберг прибыл Альбрехт Дюрер-старший, ювелир, зрелый по тем временам двадцативосьмилетний человек. Как чужак он не имел право открыть собственную мастерскую, и ему оставалось поступить в мастерскую ювелира Холпера, зятем которого он стал через двенадцать лет. Уже как зять Холпера Дюрер-отец получил нюрнбергское гражданство, после чего был принят в гильдию ювелиров. Не имея средств на покупку или постройку собственного дома, он снял часть дома, расположенного у центральной рыночной площади. Там, в доме, принадлежавшем известному гуманисту, юристу и дипломату Пиркгеймеру, родился в 1471 году великий художник и столь же замечательный ученый Альбрехт Дюрер-сын. Через четыре года семья Дюреров переехала в большой дом, именовавшийся «Под крепостью».

После учебы в мастерской отца, затем у художника Вольгемута, после непереносимых тогда учебных странствий по городам Европы Дюрер возвращается в Нюрнберг, где его женят на дочери богатого механика, владельца мастерской по изготовлению точных инстру-



ментов. После новых поездок в Италию Дюрер возвращается в родной город, где покупает дом рядом с башней Тиргартен Тор. В этом-то доме, где сейчас музей Дюрера, художник прожил до конца дней.

Как видим, жесткость городской структуры не препятствовала перемещениям, но в каждом новом месте, сохраняя связь со своим цехом или гильдией, горожанин включался в систему обязанностей жителя нового для себя квартала.

Общими для тесной группы городских кварталов были кафедральный собор, центральная рыночная площадь и здание городского собрания — ратуша. Три эти элемента образовывали деловой, торговый, юридический, религиозный центр города, тогда как центрами кварталов были приходские церкви и залы цеховых собраний.



Ереван. Молодежный центр.

Очень ясная и достаточно гибкая структура. Однако в самый момент расцвета она начала разрушаться пролетаризацией подмастерьев, одворяниванием купеческой верхушки, разгаром классовых столкновений. Старый порядок рухнул, тогда как буржуазное развитие города долгое время противилось какому бы то ни было упорядочению.

Единство условий порождало и тождество городской структуры. В Новгороде и Пскове вплоть до их подчинения Москве при Иване III и окончательного разгрома при Иване Грозном принцип упорядочения территории ничем не отличался от западноевропейских городов. Детинец-кремль с главным собором и вечевой площадью; «концы», из которых сложился город и на которые он продолжал традиционно члениться; улицы. Улица избирала своего «уличанского старосту», «конец» выбирал своего «кончанского старосту» — социальная структура отражалась в пространственном порядке города как в зеркале.

Там, где городу не удавалось добиться полной или частичной независимости от власти епископа, герцога

или князя, структура усложнялась: укрепленная резиденция владыки противостояла городу и возвышалась над ним. По мере роста городов появлялось еще одно членение: старому городу противостоял новый. На Руси этот новый город именовался посадом, в Западной Европе — «нижним городом». Когда посад обносили новой линией укреплений, по их внешней стороне быстро начинал нарастать новый посад. Так против московского Кремля вырос Китай-город, отделенный от крепости простором торговой Красной площади.

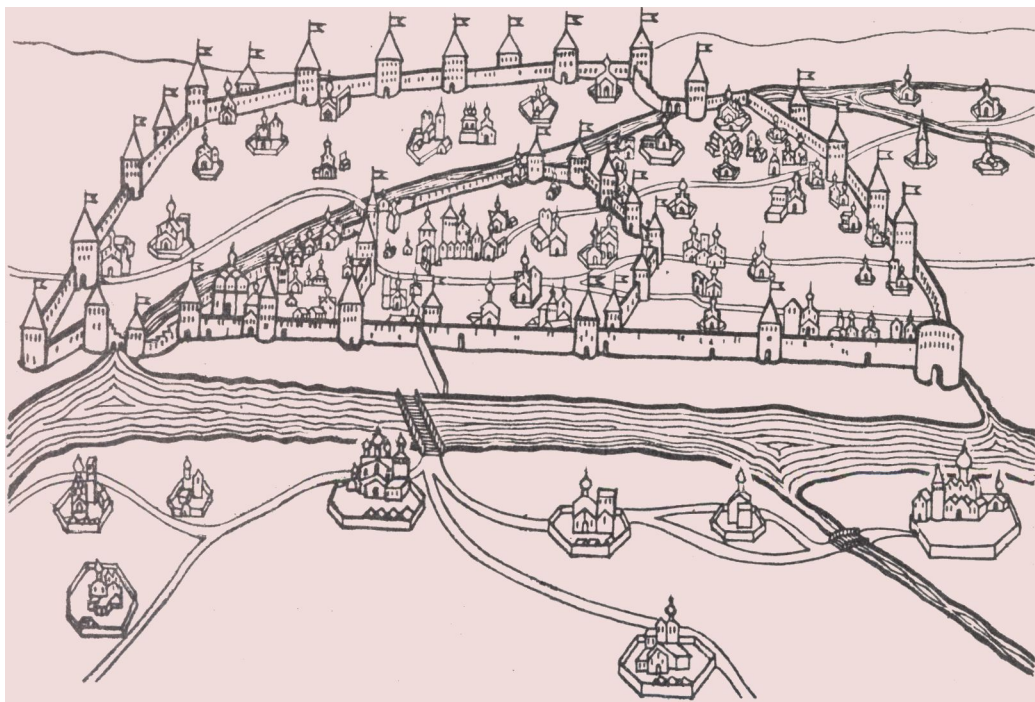
Когда в конце XV века в Москву прибыл с юга итальянский путешественник и дипломат Амброджо Контарини, он с полным основанием называл городом только Кремль, а быстро строившийся Китай-город был для него просто «территорией» — у Китай-города еще не было стены. Затем, как известно, вокруг и Кремля и Китай-города вырос Белый город, памятью о котором служит и сегодня Бульварное кольцо. Затем — Земляной город, следом которого осталось Садовое кольцо.

Планы всех старинных городов напоминают срезы на древесном стволе: Большие бульвары Парижа или кольцевая улица Ринг в Вене — все это следы исчезнувшей упорядоченности, с ходом истории утратившей смысл.

Разобрать более ненужные укрепления было делом относительно недолгим. Убрать следы древнего порядка в жилой ткани города капиталистическому обществу было, как правило, не под силу — вмешивались невидимые, но тем более прочные границы собственности. В 1666 году Лондон сгорел почти целиком, но реализовать планы новой упорядоченности, составленные великим архитектором, астрономом и математиком Кристофером Реном, оказалось невозможно. Новые каменные дома выстроились вдоль старых линий домовладений. То же происходило и в много раз горевших российских городах: подобно тому как из-под нового слоя краски упорно проступает старый рисунок, средневековая упорядоченность городской ткани, теряя детали, восстанавливалась вновь и вновь.

За немногими исключениями (о деятельности префекта Османа в Париже мы уже говорили) капиталистический город лишь присоединил к старому порядку новый — на новых территориях, почти не затронув старый город, который мы сегодня обычно отождествляем с городским центром.

Что же внес в упорядоченность города капитализм? То, что он и мог внести — поступательную классовую дифференциацию городской территории, неустойчивость социального статуса, престижность городских районов, хаотическое неустанное движение. Сначала богатый центр противостоял нищим окраинам, где зем-



Псков. Панорама города  
с иконы XVII в.

ля была дешева, где поэтому вырастали все новые фабрики и селились пролетарии. К концу прошлого века теснота, сгущение транспорта, нехватка зелени и чистой воды, все большая стоимость ремонта ветшавших зданий вызвали «эмиграцию» зажиточных горожан в пригород, за промышленное кольцо. Всю первую половину нашего века когда-то аристократические районы, вроде нью-йоркского Гарлема, превращались в трущобы, куда вытеснялась беднота с окраин, перестраивавшихся заново для горожан среднего достатка.

Наконец, уже в 60-е годы нашего века начинается обратная волна: старые, обесценившиеся кварталы центра сносятся целиком или полностью реконструируются, а городская беднота вытесняется из них в периферийные районы бывшего центра, в свою очередь, превращающиеся в новые трущобы. Весь процесс обновления центров, вместе с заменой их населения, именуется элегантным словом «джентрификация», то есть облагораживание. Против такого «облагораживания» ведут неустанную борьбу леводемократические силы, но, несмотря на отдельные успехи, исход борьбы в целом предрешен господствующими экономическими условиями.

Итак, перед нами другая устойчивая, несмотря на подвижность элементов, структура членения и упорядоченности города, отражающая социальный порядок:

богатые районы, средние, бедные и нищие. Все в целом объединено системой деловых центров и некоторым количеством общественных озелененных пространств.

Колониальный размах раннего империализма привел к возникновению еще одного типа расчлененности и упорядоченности. В Дели, Каире или Сингапуре рядом, противостоя один другому, выросли «европейский» и «туземный» города, разделенные гладью реки или широкой полосой зелени. На удаленности настаивали — на всякий случай — командующие колониальных войск. Давно уже обрели независимость города бывших колоний, но их структура «помнит» о драматической истории борьбы за независимость. К сожалению, в одном месте, в ЮАР, этого рода зловещая упорядоченность все еще остается реальностью: город — для белых, пригородные поселки, напоминающие концлагеря, — для цветных.

Прошлой мстит настоящему, и в городах бывших колониальных держав возникли теперь собственные «гетто» цветного населения, границы которых в целом совпадают с границами районов наибольшей нищеты.

А что в России? Общий ход эволюции был таким же, как и на Западе, но затянувшаяся история крепостничества и относительная слабость буржуазии не дали здесь созреть капиталистическому городу в его классической форме. Буржуазный центр и здесь противостоял пролетарским окраинам, но те сохранили скорее полудеревенский, слободской характер. С другой стороны, жадность домовладельцев, собиравших с бедноты куда больший доход, чем с богатых квартиросъемщиков, привела к тому, что задние дворы и полуподвалы и в самом центре были переполнены беднотой.

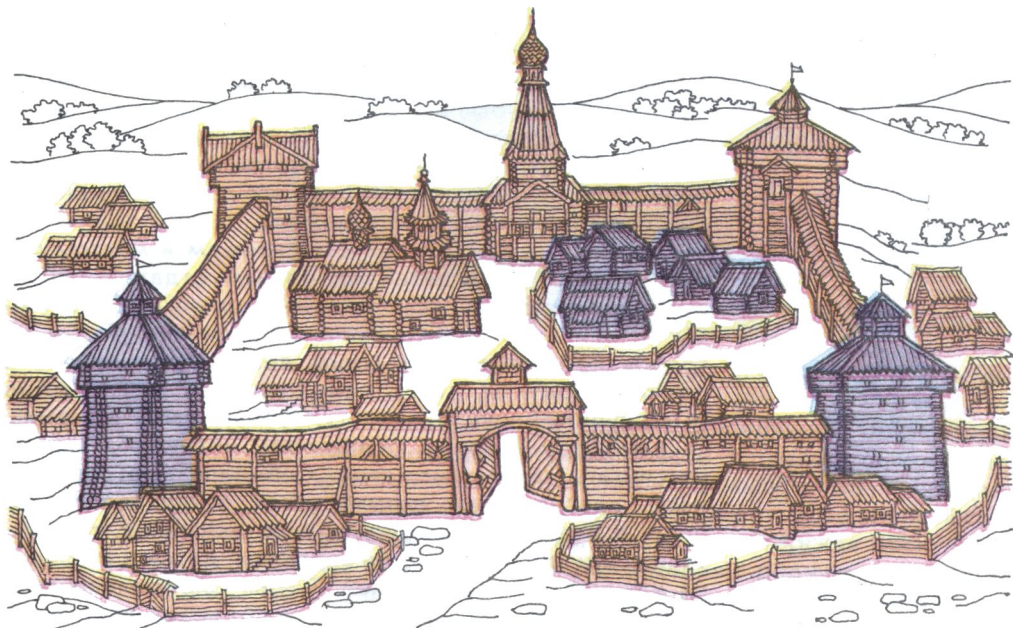
Когда грянула революция, когда потом годы гражданской войны, разрухи, первых шагов индустриализации почти не оставляли средств для нового строительства, качественная перестройка социальной структуры города произошла политическим образом — за счет перераспределения жилого фонда. Жители окраин, обитатели подвалов влились в бывший буржуазный центр. Старому типу расчлененности города пришел конец.

Новый тип упорядоченности никем не был запланирован. Он возник сам собой, благодаря практике финансирования нового жилищного строительства через ведомственные структуры. Едва наметившемуся единству города начал грозить распад на отдельные «городки», создавшие разными промышленными предприятиями. Но об этом и о попытках преодоления непланированно возникшего хаоса мы будем говорить в следующих разделах главы.



## СТУПЕНИ ОБСЛУЖИВАНИЯ И ПРИНЦИП «МАТРЕШКИ»

Итак, мы с вами живем в городе нового социального порядка, долго считавшего, что ему удалось устранить извечные противоречия между людьми. Готовых инструментов для работы с таким городом не было. Были только унаследованные структуры, плохо обеспечивавшие новые общественные условия. Превращение старых господских огромных квартир в коммунальные позволило, конечно, на некоторое время ослабить совсем уж отчаянную нужду в жилье, однако назвать «коммуналку» идеалом было явно невозможно. Невы-



Братский острог.  
XVII—XIX вв.

носимо ускоренный темп социалистической индустриализации в стране, население которой было просто бедно, требовал сооружения сколько-нибудь сносного жилья, и окраины городов застраивались бараками. Их считали временным жильем, а жили в них долго — до конца 50-х годов, и никто, разумеется, не считал барак с его общим санузлом и общей кухней идеалом.

Стоило стране накопить достаточно сил, чтобы перейти к программе массового жилищного строительства, как разразилась страшная война с фашизмом, лишившая крыши над головой миллионы и миллионы людей. Только к середине 50-х годов удалось наконец взяться за решение отчаянно трудной задачи ликвидации жилищного кризиса с необходимым размахом. Тут же выяснилось, что город не сведешь к сумме квар-

тир или жилых домов. Их множество необходимо упорядочить наиболее рациональным образом. Но как?

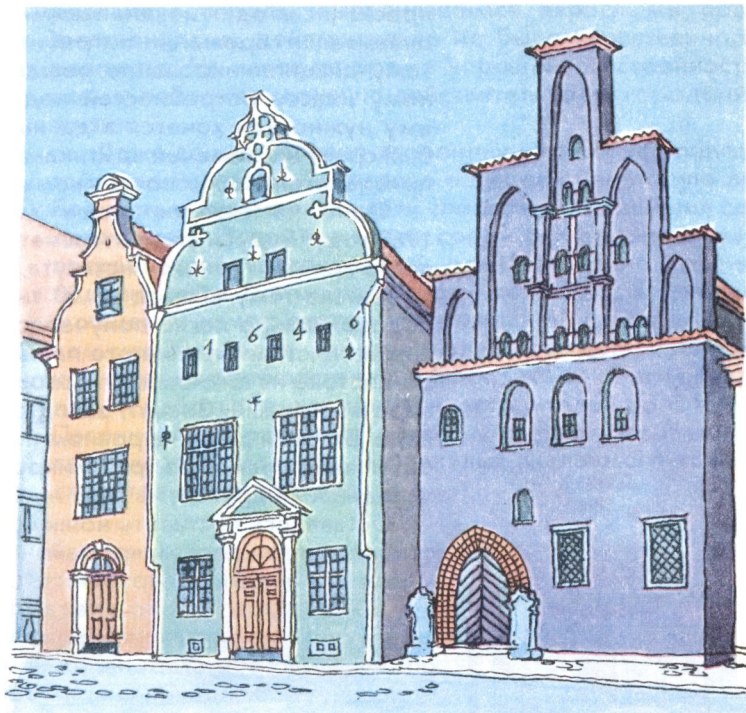
Все большая социальная однородность общества, утверждавшаяся как принцип, толкала к казавшемуся очевидным ответу. Во-первых, утвердить норму жилой площади на человека — так называемый гигиенический минимум, который был определен (на перспективу) в  $9 \text{ м}^2$  на душу. Во-вторых, рассматривать всех горожан таким образом, чтобы все они оказались естественным путем приравнены друг к другу. На первый план обсуждений выдвинулось слово «потребность».

Итак, утвердилась норма заселения новых квартир, исходя из девяти квадратных метров жилой площади на человека при предельно допустимом минимуме «общей площади» (ванная комната и туалет, кухня и коридорчик). С высоты сегодняшних достижений и сегодняшнего недовольства достигнутым трудно оценить, как грандиозен был шаг вперед: право каждого на минимум комфорта было закреплено сначала правительственными постановлениями, а затем и Законом о жилище. Впрочем, как известно, до его полного воплощения оставалось ждать еще немало.

Но жизнь не ограничивается жильем и местом работы. Нужно, чтобы детей можно было отдать поближе от дома в детский сад, а затем в школу. Нужно, чтобы не слишком далеко была поликлиника, чтобы не требовалось через весь город везти хлеб, молоко и прочие продукты, чтобы неподалеку от дома можно было купить блокнот и газету, зубную пасту и нитки...

Оказалось (вернее, показалось), что город можно рассчитать на арифмометре. Собирали всю совокупность повседневных потребностей, включая потребность в безопасности от уличного движения, подсчитали среднюю численность взрослых, детей и стариков на каждую тысячу жителей. Затем определили предельно допустимое расстояние от подъезда жилого дома до детского сада (150—200 метров), школы (200—300 метров), местного торгового центра, учреждений бытового обслуживания, поликлиники (500 метров).

Все вместе называли микрорайоном, и получилось, что основной, или базовой, единицей городской структуры является жилой микрорайон, ничем существенным не отличающийся от любого другого микрорайона. Вроде бы исчезли какие бы то ни было основания для воссоздания прежней поквартальной формы застройки, и потому внутри территории, очерченной магистральями для общественного и личного транспорта, застройку можно вести совершенно свободным образом. Лишь бы оказались соблюдены санитарные нормы освещенности квартир за счет строгого соблюдения расстояния между соседними зданиями, приблизительно равного двойной высоте самого высокого из них.



Рига. «Три брата».

Вместе это назвали принципом «свободной планировки».

Решив таким образом вопрос единицы упорядоченности города, собрали вместе потребности, называемые периодическими, проявляемые, грубо говоря, раз в неделю или около того. Кинотеатр, укрупненный специализированный магазин или мастерская обслуживания и им подобные учреждения с радиусом доступности порядка полутора километров (недолгая поездка на транспорте) оказались собраны вместе. Соответственно группа микрорайонов была бы теперь объединена общим центром периодического обслуживания, получая наименования «жилой район».

Наконец, были определены эпизодические потребности вроде поездки в театр, филармонию или зоопарк, что позволяло рассчитывать и проектировать общегородскую систему специализированных центров, относительно равнодоступных для жителей разных жилых районов.

Все вместе получило название системы ступенчатого обслуживания, согласно которой город начали представлять как своего рода «матрешку», внутрь которой вложено несколько «матрешек» поменьше (жилые районы), а в каждую из них — несколько еще меньших (микрорайоны). Система стройна и на первый взгляд выглядела вполне убедительно. В ней, правда,

просвечивал один изъян: каким-то уж очень «плоским» оказывался горожанин-потребитель, рационально и потому дисциплинированно решавший всякий раз, к какому классу потребностей надлежит отнести то, что ему нужно или хочется в данный момент. Этот изъян был сразу же замечен критиками, но уж очень казалась привлекательной ясность схемы.

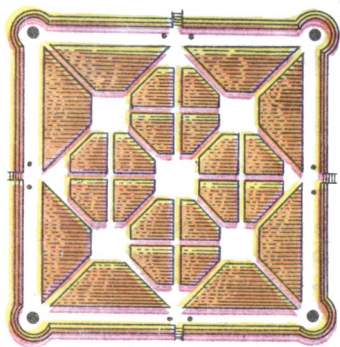
Один из авторов книги хорошо помнит, как в 1960 году, будучи студентом четвертого курса Московского архитектурного института, он выполнял курсовой проект на тему «Город на 50 тысяч жителей». Как-то подозрительно легко получалось. Долина речки пересекала лист ситуационного плана по диагонали, с северо-востока на юго-запад. Господствующий ветер — северо-восточный. Значит, завод расположим на юго-западе. Ближе к реке, на ровном и низком берегу, встанет один жилой район из трех микрорайонов, а на высоком западном — другой, из двух микрорайонов.

Оставалось поставить ножку циркуля в геометрический центр каждого микрорайона и в соответствующем масштабе очертить окружность с радиусом доступности 500 метров. Около следа иглы изобразим центр обслуживания, составленный из нескольких невысоких объемов. По обе стороны от него, на некотором расстоянии, стали здания школ. Затем придадим живописное очертание границе застройки внутри каждого круга, сообразуясь с рельефом и направлением транспортных магистралей. Затем симпатичными группами расставим пятиэтажные дома и несколько двенадцатиэтажных «башен», между ними — детские сады. Составить вместе объемы исполкома и кинотеатра, библиотеки и комбината бытового обслуживания и вывести к общегородскому центру пешеходные бульвары от центров жилых районов было уже делом техники.

Все получалось здорово. И... странно.

Где был столь ловко спланированный город? Где-то на широте Белгорода. Только это было важно, так как высота стояния солнца над горизонтом определяла характер затененности территорий между зданиями. Все остальное считалось несущественным.

Оценка «отлично» подтверждала вроде бы правильность выполненных действий, но во рту не проходил привкус горечи, хотя природу раздражения понять тогда не удавалось. Оставшийся в душе осадок был тем неприятнее, что другой из авторов в том же году защитил дипломную работу, в которой были обозначены совсем иные принципы упорядочения городской структуры. О работе, получившей название НЭР (новый элемент расселения), мы поговорим в последней главе книги. Здесь важно подчеркнуть: уровень понимания городской структуры в среднем был таков, что между курсовым проектом студента и реальным проектом

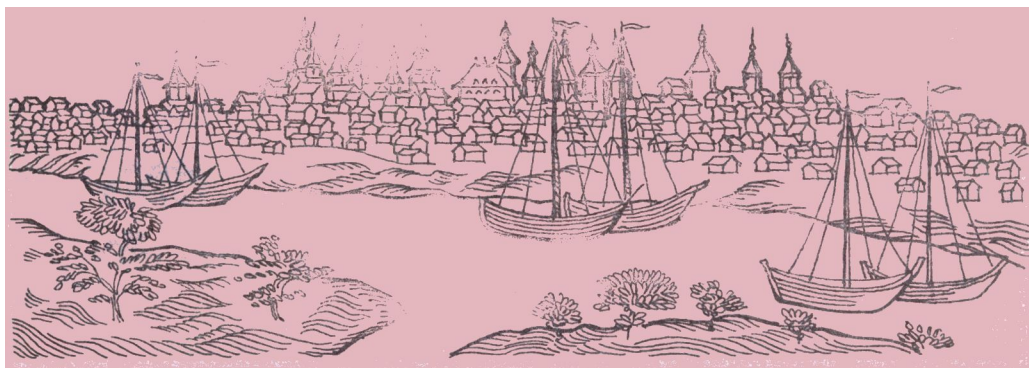


Город Анришман.  
План. Построен  
в начале XVII в.  
для гугенотов.



реального города, выполнявшимся взрослыми профессионалами, действительно не было качественного различия. На какое-то время упрощенная стройность схемы победила сложную действительность городской жизни.

Даже самые горячие сторонники новой «ступенчатой» схемы вроде Г. Градова ощущали некоторую ее бедность и стремились найти способ ее обогащения содержанием. Вспомнили, что среди фундаментальных потребностей человека есть одна, особенно трудно поддающаяся нормированию, — потребность людей в общении друг с другом. Вспомнили об идеях домов-коммун 20-х годов, где предполагалось достичь высокой степени обобществления быта. Очень кстати оказались и работы британских градостроителей во главе с Патриком Аберкромби, интенсивно разрабатывавших тему «соседства» как «молекулы» желаемого градостроительного порядка.



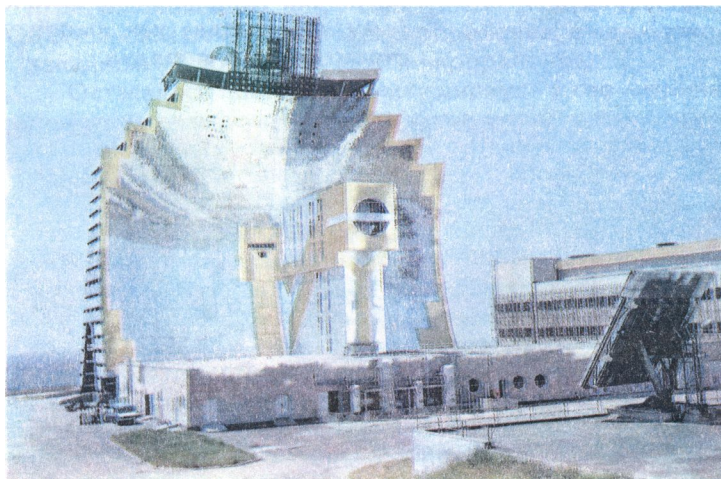
Город Якутск  
со старинной гравюры.

Попробовали наложить одно на другое, из чего возникли сразу две идеи. Одна — микрорайон или жилая группа из нескольких домов должны считаться основной средой общения соседей, чему должны способствовать небольшие общественные центры-клубы. Другая — сделать «атомом» городского порядка жилой дом-комплекс с развитой системой обслуживания, с мастерскими и гостиницами, с клубом и детским садом, спортивным залом и библиотекой. Поскольку квартиры в то время строились маленькими и тесными, обе идеи казались очень привлекательными.

Ни та, ни другая, однако, не выдержали столкновения с жизнью. Во-первых, в современном обществе сам факт соседства отнюдь еще не сближает людей. Основой для общения служит место учебы или работы, совместная увлеченность, тогда как с соседями по лестничной площадке мы можем годами раскланиваться, так и не зная их по имени. Искусственно объединить разных людей с множеством разных интересов только

тем, что они проживают рядом, невозможно и не нужно. Во-вторых, именно поэтому идея жилого комплекса с обслуживанием обнаружила свою нежизнеспособность, будучи к тому же весьма дорогой в реализации.

Н. Остерман, можно сказать, положил жизнь на воплощение идеи, но в результате еще в ходе строительства спроектированный им в Москве жилой комплекс был передан МГУ под общежитие. И. Кускову в Ленинграде удалось построить несколько упрощенную версию дома с обслуживанием на Измайловском проспекте, но общественные помещения дома изначально пустовали, а затем и вовсе были заперты администрацией на ключ. Та же судьба встретила аналогичные попытки западных архитекторов: торгово-общественная



Гелиокомплекс под  
Ташкентом.

«улица» на одном из этажей жилого дома, выстроенного в Марселе по проекту Ле Корбюзье, была в конце концов заперта, так как арендаторы ее магазинов и учреждений обслуживания терпели убытки.

Идея «ступенчатой» системы, обогащенной ступенчатой же организацией общения от жилого комплекса до жилого района, оказалась очередной утопией. Однако в каждой утопии есть рациональное зерно, и вот в 80-е годы выяснилось, что хотя промежуточные «ступени» обслуживания были ненужным усложнением, нижняя из них обрела новую жизнь.

Когда формировался МЖК, молодежный жилищный комплекс в Свердловске (за ним последовали десятки других), житейской его основой была, разумеется, острая нужда в собственной квартире жаждущих самостоятельности молодых семей. Но молодые люди, отдавшие тысячи часов труда стройке, сблизившиеся в процессе обсуждения структуры МЖК и его проекта, действительно ведь создали особый коллектив. Они

образовали «соседство» еще до того, как начали жить рядом друг с другом, и штаб МЖК сложился как выборный орган самоуправления с первых же шагов воплощения идеи.

Возникло желание создать «свои» клубы... По сути, перед нами как раз жилой комплекс с развитой системой обслуживания, о котором мечтал Н. Остерман. Впрочем, следует подождать с выводами, ведь неизвестно, сохраняют ли близость представители поколения, рождающегося в МЖК и растущего в нем. Когда речь идет о социальном эксперименте, только историческое время может быть судьей, но, во всяком случае, между идеей Остермана и свердловским МЖК есть гигантское различие. Первая была сугубо умозрительной, второй вырастили из живой практики.



Барселона.  
А. Гауди — жилой дом.

При всей своей стройности, а может, и благодаря чрезмерной своей ясности «ступенчатая» схема упорядочения города бедна в сравнении с многообразием городской жизни. Но прежде чем сдать свои позиции, эта схема уже была «отпечатана» на территории всех без исключения городов страны. Как будто и в самом деле кто-то вырезал одну картинку на резиновом штампе и без устали прижимал ее к земле: от Ужгорода до Магадана, от Мурманска до Ашхабада.

### **60-Е ГОДЫ, ИЛИ ГИМН СТАНДАРТУ**

Всего за пятнадцать лет, между 1960-м и серединой 70-х годов, слово «стандартный» полностью сохранило смысл, но поменяло значение. Сначала его произносили с гордостью и воодушевлением, потом — равнодушно и наконец — с раздражением и даже негодованием. Как же это произошло?

Если перелистать газеты и журналы конца 50-х го-

дов, то с их страниц раздастся победный возглас: новосибирские Черемушки, тульские Черемушки, Минские Черемушки! Название подмосковной деревушки, от околицы которой едва просматривался в послевоенные годы торжественный въезд в Москву у Калужской заставы (ныне — площадь Гагарина), стало символом великого переселения. Каждый город стремился к тому, чтобы как можно скорее рядом с разномасштабной его застройкой поднялись аккуратные жилые корпуса очережных «черемушек».

Сама одинаковость пятиэтажных домов (предел допустимой этажности без удорожания постройки лифта), расчерченных швами между квадратными бетонными панелями, лишенных привычного карниза и завершенных обрезом плоской кровли, вызывала поначалу восхищение. Восхищение новизной было столь велико, что в ряде мест, где не было еще домостроительных комбинатов и потому не было бетонных панелей, швы между панелями изображались на кирпичных фасадах.

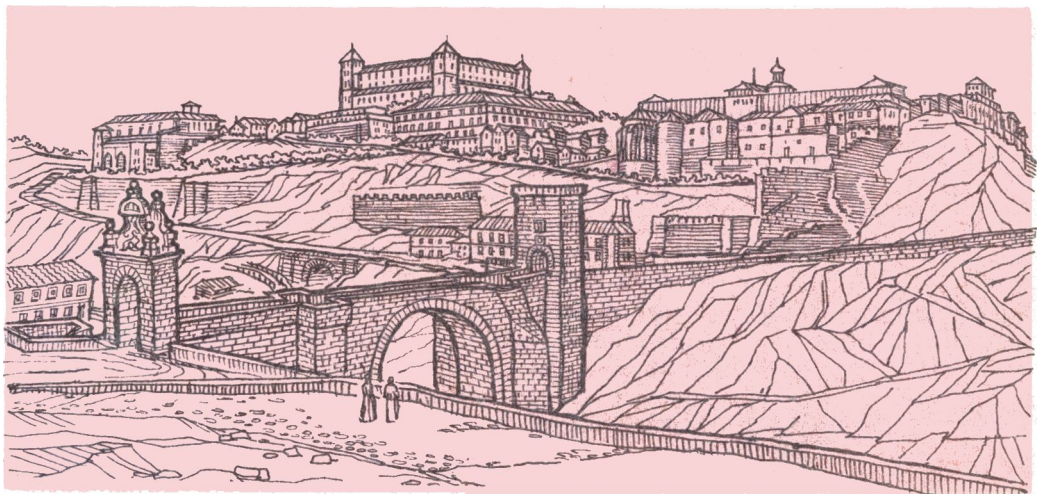
Стремление поскорее перебраться в новую квартиру «со всеми удобствами» было так велико, что именно однотипность квартир и одинаковость домов воспринимались как ценность, как достижение желанного и наконец доступного стандарта.

Прошло пять лет, микрорайонов, похожих как две капли воды, становилось все больше. Если вначале занятая ими площадь была по сравнению с территорией старого города ничтожной, то затем она сравнялась, а еще позже старый город почти везде стал маленьким прибавлением к огромным новым жилым массивам. Начались анекдоты, комические истории о людях, открывающих своим ключом дверь чужой квартиры, а еще десяток лет спустя такой анекдот разросся уже до кинокомедии «С легким паром!». Девальвация стандарта стала фактом. Чем дольше люди жили в новых квартирах, чем более привычными становились новые, поначалу такие непривычные районы «свободной планировки», тем более копилось раздражение.

Все везде одинаково — вот типичнейшее суждение современного горожанина. Вроде бы оно несправедливо: вслед пятиэтажным панельным домам пришли девятиэтажные из крупных блоков, потом появились девятиэтажные панельные, двенадцати- и шестнадцатэтажные, появились поставленные группами «пластины» и «башни». Более того, все заметнее было изменение и улучшение планировки квартир. Они становились больше и просторнее. На фасады жилых домов пришел цвет. Лоджии и балконы придали поверхности фасада некоторую глубину, подчеркнутую светотенью... но «все везде одинаково!».

В попытке придать сборным домам толику свое-





Толедо — древняя столица Испании.

образия разные города стали вводить на своих домо-строительных комбинатах какие-то специфические детали балконов, лоджий, подъездов, ограждений, сборные элементы детских игровых площадок в разных городах разные... и все же «езде все одинаково!».

Становясь туристом, наш горожанин из Тулы, скажем, попадает в центр старого Таллинна или в старую часть Ленинграда, Киева, Тбилиси и не устает восхищаться: у каждого города свое лицо. Но стоит ему заехать в новые жилые районы тех же Таллинна, Ленинграда, Киева или Тбилиси, и он констатирует: все одинаково, хотя если перед ним положить фотографии домов в этих городах, различить их будет нетрудно.

В чем же тут дело? Почему нас нисколько не раздражает стандартность автомобилей или заправочных станций, почему многих задевают попытки придать своеобразие по природе своей одинаковым автобусным остановкам, а однородность городского окружения вызывает в нас такое чувство, будто нас лишили чего-то очень важного? Непростые вопросы, и чтобы в них разобраться, необходимо вдуматься.

Во-первых, стандарт вовсе не относится к новейшим изобретениям, когда речь идет о городской среде. Стандартной была структура древнегреческого дома: глухая стена с калиткой в ней, маленький внутренний дворик, на который открыты все помещения. Стандартна структура западноевропейского средневекового дома: три или пять окон по фасаду, лавка на первом этаже, два жилых этажа, высокий чердак, занятый обычно складом. Стандартна структура крестьянского жилища, да и городского мещанского дома — на Руси их издавна покупали на рынке готовыми, разбирали по бревну, перевозили и собирали вновь. А дворянское жилище?

Откроем «Записки революционера» П. Кропоткина: «В этих тихих улицах, лежащих в стороне от шума и суеты торговой Москвы, все дома были очень похожи друг на друга. Большею частью они были деревянные, с ярко-зелеными железными крышами; у всех фасад с колоннами, все выкрашены по штукатурке в веселые цвета. Почти все дома строились в один этаж, с выходящими на улицу семью или девятью большими светлыми окнами. На улицу выходила «анфилада» парадных комнат...»

Почти всегда однотипна и структура многоэтажного «доходного» дома предреволюционной постройки с одной или двумя парадными лестницами, поднимающимися из просторных подъездов, которые хочется назвать вестибюлями.

По-видимому, дело не в стандартности структуры. Тогда в чем? В индивидуальности детализировки, украшений, декора? Несомненно, хотя при внимательном анализе мы, безусловно, обнаружим и здесь множество типовых деталей. Например, гипсовые львиные маски и прочие барельефы, которыми так любили украшать оштукатуренные «под камень» деревянные свои особнячки обитатели арбатских переулков, обычно покупались готовыми на особом рынке. Двухколонные «портики» перед типичными лондонскими домами (один портик на два соседних дома, так что несколько ступеней ведут не к одной, а к двум дверям) всего трех-четырех типов.

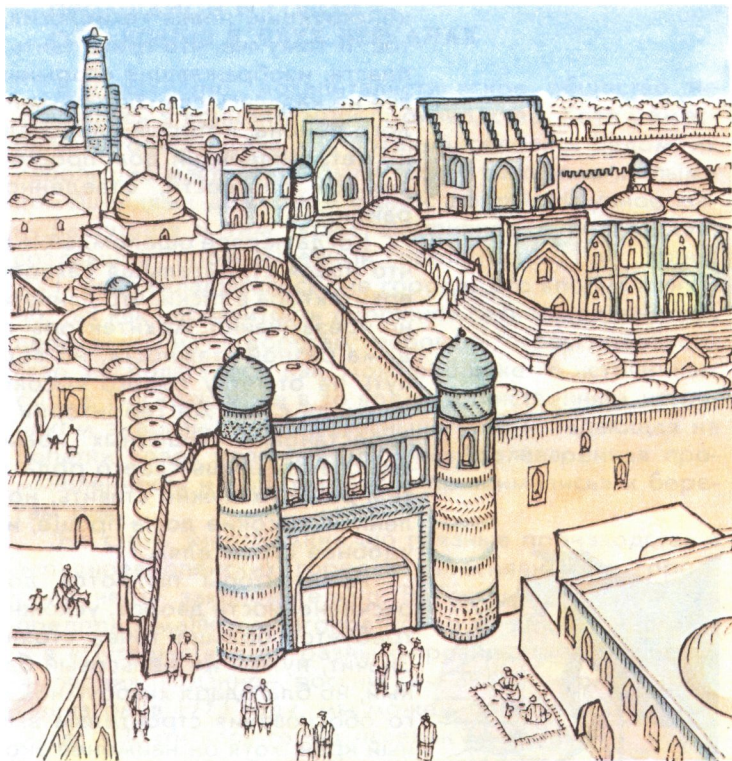
Нет, главное все же не в украшениях. Главное — в размерах и в способе расстановки зданий, в сочетании размеров и способа планировки микрорайона.

В самом деле, пока речь идет о двух, трех или четырех этажах, фасад здания по габаритам своим все еще сопоставим с человеческой фигурой, с деревом и кустом, с дверью подъезда и уличным фонарем. В этом случае каждая деталь, каждый нюанс формы или цвета мгновенно фиксируется взором. Они — значимы! Когда дом тянется на двадцать или даже сорок шагов по улице, смена характера стены происходит часто. Улица между такими домами довольно узка, так что мы не всегда можем охватить взглядом весь дом на противоположной ее стороне: приходится поворачивать голову, и влево, и вправо, и вверх. Поэтому какой-нибудь скромный эркер, в боковом окне которого к тому же виден цветок в горшке и занавеска, приобретает огромное значение.

Проезды или узкие проходы внутрь дворов из-за небольшой длины каждого дома следуют часто, один за другим, и какое-то особое любопытство, возможно доставшееся нам в наследство от древнейших времен, непременно заставит заглянуть, нет ли там чего-то осо-



Начало XVI в. План города Витри-ле-Франсуа. Итальянский архитектор Маринш.



Старая Хива. Ворота  
Палван-дарваза. XIX в.

бенного. Чаще всего нечто интересное обнаруживается — так, если в Вильнюсе спускаться к Ратушной площади от Остробрамской часовни, вдруг видишь деревянного гусляра, усевшегося у бокового подъезда, и... не подойти невозможно. А что за чудо — оказаться перед Крутицким теремом в Москве, пройдя несколько десятков шагов по ничем не примечательному переулку.

Иное дело, когда огромной длины (с конца 60-х годов их стали растягивать до полукилометра) и высоты дома стоят с огромными же разрывами между ними. Расстояние до соседнего фасада так велико, что дом виден целиком. Тайны в нем нет, и, подходя ближе, ничего нового обнаружить не удастся. Даже если и есть какие-то индивидуальные детали, они слишком малы в сравнении с безмерностью фасада, и потому их силы недостает, чтобы преодолеть разрыв между человеком и жилым «ульем», созданным для него.

Где же архитектор и почему он этого ухитряется не видеть?

Вначале архитектор был несколько ошеломлен гигантским объемом строительной программы и слишком углублен в новые для себя задачи крепнувшей на ходу домостроительной промышленности: новые

конструкции, новая технология, новые правила расчетов. К тому же, что греха таить, белые брусочки пенопласта, изображавшие огромные «в натуре» дома, вовсе не казались сверхкрупными на макетах целого жилого района, который следовало возвести за несколько лет. Маленький дом просто «потерялся» бы на огромной плоскости, отведенной под новый микрорайон.

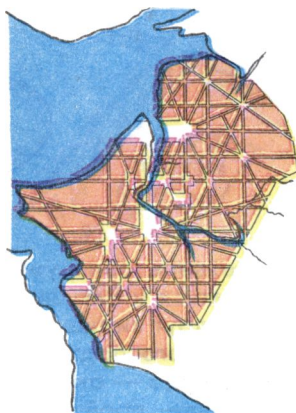
Когда первое ошеломление прошло, обнаружилось, что новая строительная технология так зажала мысль архитектора в тиски, что двинуть рукой или ногой трудно чрезвычайно. Архитекторы пытались ставить рядом дома разной этажности, но ведь если все дома вытянуть на отметку самого высокого, то «выход» жилой площади с той же территории увеличится и даже без перестановки башенных кранов. В экономическом смысле это лишь своего рода трюк: чем дома выше, тем реже их нужно ставить, но строить редко поставленные высокие дома проще, и чем они длиннее, тем удобнее строителям.

Архитекторы пытаются добиться более мелкой расчлененности дворов, усложнить дома в плане, тогда требуется больше точек стоянки подъемного крана. Значит, нужен не рельсовый башенный кран, а колесный, но благодаря хитроумной системе экономического обоснования строителям выгоднее именно башенный кран, хотя он наименее экономичен. Архитекторы стремились уменьшить размер сборных деталей (тогда и кран понадобился бы меньшей мощности), домостроительные комбинаты остаются заинтересованы в том, чтобы увеличить их размеры и вес.

Разлад полный, и к концу 70-х годов фактически роль главного архитектора города стал играть домостроительный комбинат.

Только растущее чувство социального протеста против торжества стандарта в сверхчеловеческих масштабах застройки, за возрождение и развитие своеобразия городов страны, подкрепляемое усилением роли местных Советов, обещает изменить сложившийся порядок. Архитекторы, заключившие творческий союз с наиболее подготовленными инженерами-конструкторами, давно к этому готовы. Долгие годы борьбы за снижение этажности, за восстановление двора и квартала с человечностью их масштаба, но без прежних их пороков начинают давать первые плоды.

Ленинградцы разработали проектную программу, позволяющую из тех же деталей возводить дома от двух до четырнадцати этажей с высокой мерой подлинного многообразия застройки. Минские архитекторы продвинулись в том же направлении еще дальше. Впереди — радикальное преобразование домостроительной индустрии.



План Вашингтона.  
1794 г.



## ПРОМРАЙОН И ГОРОД — ОТРАЖЕНИЯ В ДВУХ ЗЕРКАЛАХ

Как известно, докапиталистическое общество не нуждалось в концентрации производства. Хотя ремесленники одного цеха, как правило, селились рядом, их небольшие мастерские были теснее связаны с жилыми помещениями дома, чем одна с другой. Крупное мануфактурное и тем более фабричное производство, создавшее промышленный пролетариат, до конца XVII века складывалось вне города. Это вполне понятно, так как неразвитость дорожной сети и медленность передвижения по дорогам требовали, чтобы производство располагалось как можно ближе к источникам сырья. Поскольку же в то время единственным источником энергии были древесный уголь и падающая на лопатки колес вода (металлургия, солеваренная промышленность и др.), фабрики «прижимались» к берегам рек.

Не столь энергоемкие, но грязные производства в западноевропейских городах вытеснялись за городскую черту законодательно. В России такие попытки предпринимались многократно, но эффекта не давали, и в «Путешествии по разным провинциям Российской империи», изданном российским академиком Петром Палласом в 1773 году, мы можем прочесть об Арзамасе: «Почти весь город населен мыльниками, кожевенниками, красильщиками крашенины и сапожниками... Все сии нечистые рукоделия производятся в самом городе, из чего можно заключить, что нередко случаются пожары, и воздух наполнен нездоровыми парами в узких и грязных улицах». Палласу вторит автор «Дневных записей путешествия доктора и Академии наук адъюнкта Ивана Лепехина по разным провинциям Российского государства», издававшихся с 1771 года: «Из кожевенных амбаров всякая дрянь стекает в реку; да и сырые кожи в оной вымачиваются, отчего нередко вода, а особливо в жаркие дни, так задыхается, что скотина пить ее не может».

Смеем заверить читателя, что Арзамас отнюдь не исключение.

Широкое распространение паровых машин с конца XVIII века оказывает на судьбы города гигантское необратимое влияние. Возможность с помощью ременной передачи подсоединить многие десятки станков к одному вращающемуся валу порождает длинные фабричные здания. Несколько машин — несколько цехов. Сотни и сотни рабочих, трудовой день которых длился и двенадцать, и даже четырнадцать часов, а зарплата едва хватало, чтобы восстановить силы для следующей смены. Десятки рабочих «казарм». От «чистого» города начинает отделяться «грязный» город. Про-

мышленная окраина все резче противостоит буржуазно-чиновничьему центру.

Распространение электродвигателей с конца XIX века теоретически открывало возможность для перераспределения заводских и жилых участков города. Однако этому мешали объективные законы капиталистической собственности. Бывали отдельные исключения, но в целом игнорировалось все, кроме выгоды. Игнорировались даже господствующие ветры, и потому все крупные города оказались окружены кольцом дымящих и грохочущих заводов.

В «Историко-географическом атласе Ленинграда», изданном в 1977 году, есть выразительные схемы Петрограда 1917 года. Только на самом краю центральной части города, в устье Большой Невы, расположились судостроительные заводы. Зато на севере — гигантское сгущение заводов Выборгской стороны (не зря так стремилось Временное правительство развести мосты через Неву). На юге — за Обводным каналом — другое сгущение промышленных предприятий, выстроившихся вдоль Забалканского (ныне Московского) проспекта. Та же картина в Москве, с фабриками Пресни на юге и заводами Владимирского шоссе (ныне шоссе Энтузиастов) на востоке.

Об архитектуре пока не было ни слова, что естественно. До конца XIX века промышленные сооружения проектировались инженерами. Промышленных же зон или районов не проектировал вообще никто — они складывались стихийно.

Впрочем, еще в 1774 году великий мечтатель Клод-Никола Леду создал план «образцового» города Шо при государственных солеваренных мастерских. Это был последний год правления короля Людовика XV; идеи Вольтера и Руссо, идеи Дидро еще не переросли из просветительских в революционные. Идеальный город идеального монарха — вот, что создавал Леду. Огромный прямоугольник заводской территории с четырьмя гигантскими печами в форме египетских пирамид по углам, расчерченный накрест упаковочными цехами, с заводоуправлением в центре. Вокруг — общественные здания. За ними, за городским парком — кварталы типовых домов служащих и рабочих. Строительство Шо началось, но тут же было приостановлено — Людовику XVI было не до утопий своего предшественника.

Лишь в самом начале века архитектор пытается увидеть город как единое с промышленным производством целое. Проект «Индустриального города» француз-а Тони Гарнье, выполненный в 1901—1904 годах, был опубликован лишь в 1917 году, но возглавлявшийся социалистами муниципалитет его родного города Лиона сразу попытался внедрить идеи Гарнье в жизнь. Гар-



Столица Финляндии —  
Хельсинки.

ные первым выдвинул концепцию единого промышленного района, развивающегося параллельно городу, отделенного от жилой застройки широкой полосой зелени и связанного с ней рационально проложенными магистралями.

Частнокапиталистические порядки не позволили, разумеется, удержать концепцию Гарнье в чистоте, однако кое-что все же было сделано. Новый крупный речной порт, огромные бойни рядом, рядом же крупные промышленные холодильники и ТЭЦ, давшая энергию всему промышленному узлу и тепло городу. Параллельно строились центральная городская больница, городской стадион (один из первых в Европе) и крупный жилой район. Работы по проекту Гарнье тянулись до начала второй мировой войны и так и не были завершены.

Иначе складывалась судьба аналогичной идеи в нашей стране. Конечно, до середины 20-х годов генеральной задачей было оживить старые заводы, восстановить довоенный уровень производства. Но уже с 1928 года, когда началась великая эпоха пятилеток, когда социалистическая индустриализация начала набирать размах, новые промышленные предприятия проектируются в составе целостных промышленных районов.

Если раньше хаотичность буржуазного города была отражена и усилена хаотичностью промышленной окраины, то теперь новые идеи градостроительного порядка оказались в равной степени отнесены и к городским кварталам, и к заводским «кварталам». Государственная собственность на землю открыла возможность формировать новые промышленные районы в гармоническом единстве с новыми городами и реконструкцией старых городов. К сожалению, не все удалось реа-

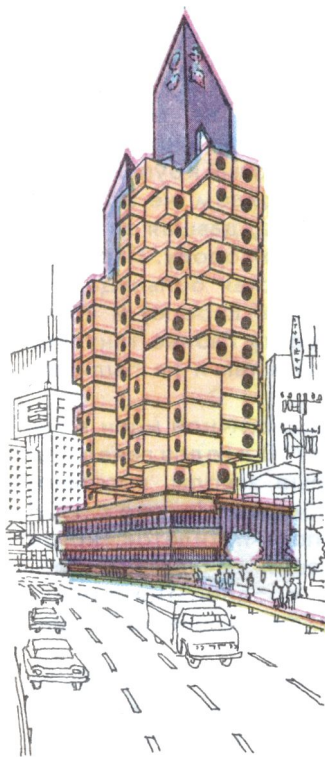
лизовать, не все возможности были использованы, многие были утрачены.

Проектирование, финансирование и строительство новых промышленных предприятий осуществлялось через механизмы министерств и ведомств, на которые возлагалось и строительство городов с их жилыми кварталами и общественными центрами. Возможности территориального планирования, подчинения местной власти использовались не полностью, и нередко тщательно проработанные проекты оставались на бумаге. Если в Магнитогорске и Челябинске соотношенность промрайона и города в целом была уравновешена, то, скажем, в Новокузнецке вместо целостного промрайона возник изрядный хаос промышленных площадок. Откуда бы ни дул ветер, едкие дымы наваливались на город. То же происходило и в городах и шахтах поселка Донбасса, так что зародыш нынешних экологических проблем начал расти уже полвека назад.

Эвакуация сотен предприятий в восточные районы страны во время Великой Отечественной войны, подлинная битва за то, чтобы хоть на день раньше пустить цеха, продукция которых была остро необходима фронту, естественно, не способствовали соблюдению градостроительной дисциплины. В 60-е годы проблема упорядочения промрайонов в сотнях городов успела усугубиться. Более того, стремительное увеличение масштабов жилищного строительства и быстрое расширение городов привело к тому, что заводы, ранее стоявшие на окраинах или вне городской черты, оказались внутри городской ткани. Министерства и ведомства крайне неохотно шли на перенос предприятий в новые места, у городских Советов не хватало сил, чтобы заставить их это сделать. Вновь созданные проекты промрайонов в значительной степени оставались плодами «бумажного» творчества.

Несколько иначе складывалась судьба промышленных городов, строившихся в последние два десятилетия. В Тольятти или в Набережных Челнах и комплекс ВАЗа и комплекс КамАЗа представляют собой рационально организованные промышленные районы, достаточно удаленные от города и удовлетворительно связанные с ним. Еще лучше установилась связь промрайона и города в Шевченко, возникшем на пустынном берегу Каспия.

Однако и здесь не обошлось без проблем. Теперь уже машинная рациональность промышленного района отразилась в организации города. Гигантизм цехов и заводских магистралей словно был опрокинут на структуру города без особой к тому нужды. Масштаб, заданный техникой, был автоматически перенесен на масштаб человеческого поселения. Поточность производства, укрупнение сборки промышленных сооружений из



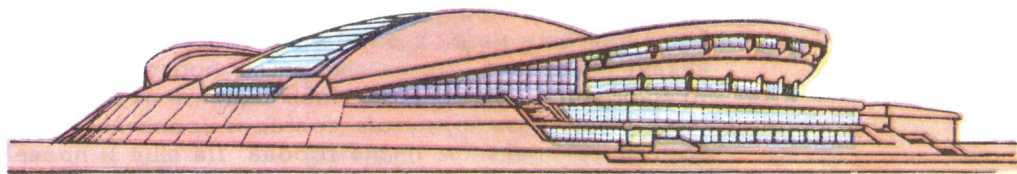
Япония. «Накагин Тауэр».  
Арх. К. Курукава.



сверхкрупных блоков оказали влияние на организацию строительства всего города. Иначе и не могло быть, коль у промрайона и города был один заказчик, знающий все о своем производстве и почти ничего о той «фабрике по производству жизни», какой является город.

Но ведь именно на 70-е и 80-е годы приходится новая стадия технологической революции. Сверхточные производства, более капризные, чем оранжереи, компьютеризация, автоматические линии, резко уменьшившие численность рабочих смен, но зато во много раз увеличившие нужду в ремонтниках и наладчиках,— все это начало разрушать стройную концепцию промрайона. Растущие производства отлично уживаются с жилыми районами, тогда как сфера коммунально-бытового обслуживания индустриализуется, насыщается техникой.

Если в начале века проведение резкой границы между городом и промрайоном было очевидным прогрессом, то теперь между ними остро необходим многоступенчатый «мост». Ясно, что контроль над столь



Москва. Велотрек в Крылатском.

усложнившейся ситуацией может быть эффективно осуществлен только городской властью, ответственной за территорию целиком. Задачи, а значит, и требования к компетенции городского архитектора стремительно выросли. Число факторов, которые необходимо принять во внимание, достигает головокругительных величин, и теперь стало ясно, что, только вооружившись компьютерной техникой, архитектор способен справиться с задачей, возлагаемой на него обществом. Создание АСУ «город» — автоматической системы контроля над всем городским хозяйством, включая промрайон, стало жизненной необходимостью. Эта проблема и решается сегодня.

### **ЗАТЕРЯННЫЙ МИР: КОММУНАЛЬНО-СКЛАДСКИЕ ТЕРРИТОРИИ**

Есть вещи, которые в силу их абсолютной привычности мы перестаем замечать, будто их вовсе нет. Стоит, однако приглядеться заново к тому, что открывается нам из окна. Небо, дома, асфальт проездов, зелень, пребывающая в большем или меньшем здравии, лучше или хуже исполненные детские площадки с обя-

зательными песочницами и качелями. Но ведь не только. Автомобили — в проволочных загонах и прямо под окнами. Некрупные здания, в которых разместились трансформаторные подстанции, тепловые подстанции и насосы, подгоняющие воду в верхние этажи домов. Ну, и конечно же, площадочки для контейнеров, попросту именуемые помойками. Да, кое-где есть и контрольные станции газовой сети. И еще — груды пустых ящиков позади магазинов.

Приглядевшись, прикинем: сколько же это довольно безалаберное хозяйство занимает места? Если считать дополнительные проезды и площадки перед зданиями, то окажется немало: до 10, а то и до 15 процентов поверхности между жилыми домами.

Двигаясь по городу пешком или проезжая его улицами, мы нередко никак не можем дождаться, когда же кончится какой-то высокий забор. В старой части города заборы, разумеется, покороче, зато их больше. За забором нередко вообще ничего не видно, иногда же за ним возвышается несколько облезлых деревьев, какие-то железки, грязные и почерневшие стены. Там — склады или целые складские территории промышленных предприятий, баз снабжения, торговли и бог весть еще чего. У внимательного пешехода возникает ощущение, что «зазаборных» пространств что-то многовато, но, для того чтобы оценить их истинный совокупный размер, нужна долгая и кропотливая работа на генеральном плане города. Да еще и проверить подсчеты на месте нужно крайне внимательно — бывает, что «пиратская» складская зона появилась там, где по списку значится какой-нибудь цех № 17.

В каждом городе подсчет свой, но в целом складские зоны или пустыри за заборами занимают ни много ни мало — до четверти городской территории! Всякий, кому доводилось в порядке «шефской помощи» перебирать капусту или паковать картофель на овощной базе родного города, знает, какие пространства заняты там просто пустырем. А складские территории «Вторчермета», куда свозят металлолом! Они обычно за городской чертой. А гигантские свалки! Тоже за городской чертой, но ведь это — самообман: город словно выбрасывает мусор за порог, забывая о том, что через минуту надо будет выйти на улицу. Свалки и складские территории «сжирают» территорию будущего развития, громоздят одну экологическую проблему на другую.

Да, жестокой ошибкой обернулась нам близорукость экономического и законодательного мышления 30-х годов, когда между словами «государственная собственность» и «бесплатность земли» установили тождество. Иллюзорная бесплатность обернулась жесточайшей бесхозяйственностью, разбазариванием цен-



Тотьма — старинный северный город России.

нейшей городской земли, ценность которой признавалась только на словах. Иллюзия бесплатности обходится нам всем очень дорого. Низкая плотность использования территории оборачивается миллионами километров трубопроводов и кабелей, миллионами тонн горю-

чего, сожженного в лишние перемещениях транспортных средств, миллиардами часов, потерянных на дополнительные километры городских маршрутов.

Более того, рыхлость территории отнюдь не является стимулом для интенсификации коммунально-складского хозяйства, десятилетиями топчущегося на месте. Между тем давно известны пути выхода из образовавшегося тупика. Нужно лишь одно условие: вытеснение ведомственного, внеэкономического мышления, раздирающего город на части, хозяйственным механизмом, способным реализовать действительные преимущества социализма. Решения XXVII съезда КПСС и XIX партконференции создали необходимые предпосылки для реализации известных уже технических систем.

Склады могут и должны быть преобразованы в высокомеханизированные, автоматизированные системы загрузки, поиска и выгрузки искомых предметов. Образец задан складом современного промышленного предприятия радиоэлектронной индустрии. Быстродействие и экономичность требуют максимальной компактности, нередко — перехода к многоэтажным ячеистым структурам, в недрах которых движутся вилочные автопогрузчики-лифты. В этом случае бесчисленные предприятия становятся арендаторами складского хозяйства, принадлежащего городу, и естественным образом заинтересованы в минимизации объема своих запасов. Экономя территорию и энергию, преобразованное складское хозяйство высвободит многие сотни тысяч человек, занятых малоквалифицированным, маломеханизированным трудом.

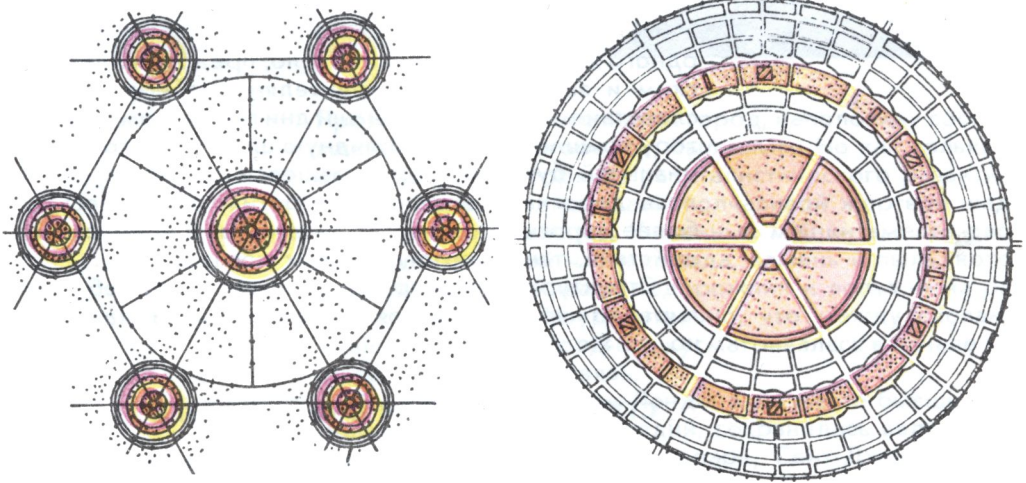
Размещение бесчисленных трансформаторов и подстанций в отдельных сооружениях предписано строгими нормами, имеющими в виду безопасность жилых домов и легкую доступность для ремонтных бригад. Но сами-то нормы порождены весьма несовершенной, отсталой технологией, скверным качеством материалов, узлов и конструкций и низкой квалификацией обслуживающего персонала. Порожденные ими, эти нормы закрепились и теперь уже сами автоматически поддерживают самоповторение устарелых технических рецептов. И здесь возможны радикально иные решения, что подтверждается огромным международным опытом эксплуатации городских инженерных сетей.

Возмутительно даже думать о том, чтобы наши города входили в XXI век с миллионами контейнеров для мусора, которые с грохотом (рассыпая немало по пути) перегружают по утрам тысячи специализированных автомашин. С этими «пунктами подкормки» крыс, ворон и мух давно пора кончать. Здесь два пути. Один частичный, но простой и дешевый. Тротуары многих западноевропейских городов в течение дня окаймляются множеством туго затянутых мешков из толстой, лоснящей-



ся пластиковой пленки. К вечеру их подбирает специальная машина. Просто и эффективно. Даже вполне привлекательно на вид, хотя и не вполне удобно для автомобилистов, подруливающих к тротуару.

Другой путь сложнее, но радикальнее. Он разработан и запатентован советскими инженерами, решавшими задачу эффективной переброски сыпучих грузов на расстояние нескольких километров, но заодно обнаружившими множество способов применения своей технической выдумки. Согласно новой схеме мусор спадает по трубе мусоропровода в контейнер, лежащий как патрон в «затворе» трубопровода, проложенного в подвале. Два или три раза в день струя воздуха подхватывает контейнеры и доставляет их непосредственно к одной из крупных мусороперерабатывающих фабрик, где в процессе автоматической сортировки из



Говард. Группа  
городов-садов. 1898 г.

Город-сад на 100 тысяч  
жителей.

мусора извлекается все, что в нем есть ценного. Опытная линия такого типа уже сооружается в Ленинграде. Немалые разовые затраты на стеклопластик контейнеров и трубопроводов многократно окупятся за счет высвобождения машин, людей и энергии, не говоря уже о полном решении санитарных вопросов и вторичного использования ценных веществ.

Строительство многоэтажных подземных автостоянок — непростое дело, ведь нужно защититься от грунтовых вод, обеспечить эффективную вентиляцию. И все же это — единственный целесообразный путь, и следование по нему оборачивается немалыми выгодами, как только мы начинаем подсчитывать, во что обходятся открытые автостоянки внутри жилых массивов, сколько места они «съедают» и как отравляют всем жизнь. Когда где-нибудь в центре Мюнхена видишь сквер с изумрудно-зеленой травой и уличным кафе, а затем

выясняешь, что под ним — паркинг на 300 автомобилей, это становится совершенно очевидным. Помимо удобства, еще и выгода: разумная плата за стоянку окупает расходы на сооружение за десяток лет, а затем приносит городу чистый доход.

Итак, логика экономической целесообразности, рожденная в современном промышленном производстве, как бы опрокидывается теперь на город. Мы начинаем видеть в городе своего рода технологическую сверхмашину значительной сложности, обнаруживаем все ранее затерянные «миры» коммунально-складских территорий и начинаем считать, сравнивать, снова считать и снова сравнивать — в поисках оптимального решения.

Когда-то архитектор ограничивался тем, что рисовал план города как систему улиц и площадей, предоставляя стихии жизни заполнить получившийся рисунок. В середине нашего века городской архитектор начал считать, но он в основном лишь множил потребности одного жителя на общее их число, предоставляя городским и заводским руководителям разбираться с последствиями. Наконец, в наши дни городскому архитектору пришлось пройти солидную школу своего рода социальной бухгалтерии: казавшееся дешевым обернулось дорогим, казавшееся дорогим обернулось еще более дорогим — не в результате, так в процессе, не в действии, так в его отдаленных последствиях.

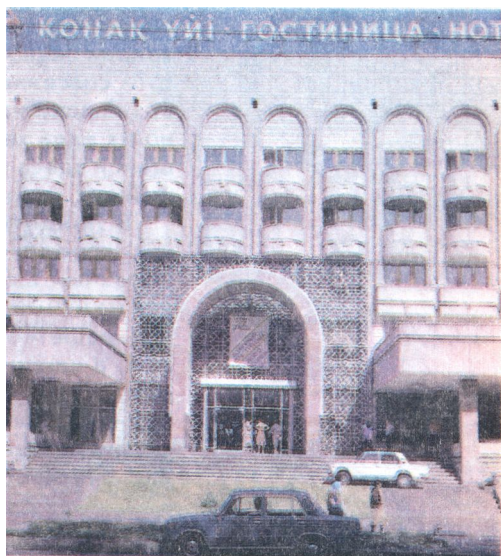
Структуру города пришлось представить себе на четырех измерениях, включая время, а время, как известно, те же деньги.

## **СТУПЕНИ ОТДЫХА И ОЧАГИ ДОСУГА**

Досуг и отдых — связанные между собой, но все же разные вещи. Под отдыхом принято понимать восстановление физических и душевных сил после обязательной деятельности, после работы, покупок, суеты по дому. Под досугом же имеют в виду смену занятий, когда человек свободным образом реализует те свои устремления, которым не нашлось места в обязательной деятельности. Без отдыха не может обойтись никто. Без досуга почти полностью обходятся все те, для кого обязательная и свободная деятельность слиты воедино, для кого работа и творчество совпадают.

Конечно же, главным местом отдыха было и остается собственное жилище, но необходимым элементом отдыха всегда была прогулка на свежем воздухе, возможность видеть, слышать, обонять траву, листву, цветы.

Буржуазный город, нещадно эксплуатировавший каждый квадратный метр своей территории, сумел сделать столь простую радость величайшей роскошью.



Новый жилой район  
Москвы.

Новая гостиница  
в Алма-Ате.

Провинциальный российский город, наполовину состоявший из садов и огородов, был иным. Но как только и его захватывала горячка капиталистического развития, зелень первая становилась молчаливой жертвой жадности домовладельцев. Каменные мешки вместо дворов в центральной части города, камень и пыль, которую едва выдерживали подорожник и лопух, — на рабочих окраинах. Неудивительно, что между словами «революция» и «город-сад» усматривалась в начале нашего века прямая связь.

В центральной части Лондона, на месте бывших королевских охотничьих угодий, сохранились великолепные парки: Гайд-парк, Грин-парк, Сент-Джеймс-парк, Риджент-парк. Они огромны и поистине прекрасны — стоя в Гайд-парке, едва видишь вдали дома британской столицы. Юридически парки давно уже публичные, открытые для всех, но жителям рабочих районов Лондона дойти до них было непросто — далековато.

Летний сад Петербурга был публичным уже в пушкинское время, однако с Охты туда добраться нелегко, да и полиция тщательно следила, чтобы в сад входила только «чистая» публика. То же относилось и к Александровскому саду под стенами Кремля в Москве, и к роскошному парку, что тянется вдоль реки Изар на многие километры в самом сердце Мюнхена.

Огромный, в пять километров длиной, Сентрал-парк в Манхэттене был когда-то замечательным градостроительным достижением, гордостью Нью-Йорка, но и до него было не добраться из Бруклина или Бронкса, да и с периферии Манхэттена тоже.

К концу прошлого века стало ясно, что одними кру-

пными садами и парками не обойтись — на недостаток зелени жаловались и зажиточные горожане. Некоторым спасением были в европейских городах бульвары, возникшие на месте снесенных старинных укреплений, но их едва хватало для досужей публики, прогуливающейся здесь после полудня, и детей с няньками из ближайших кварталов — по утрам.

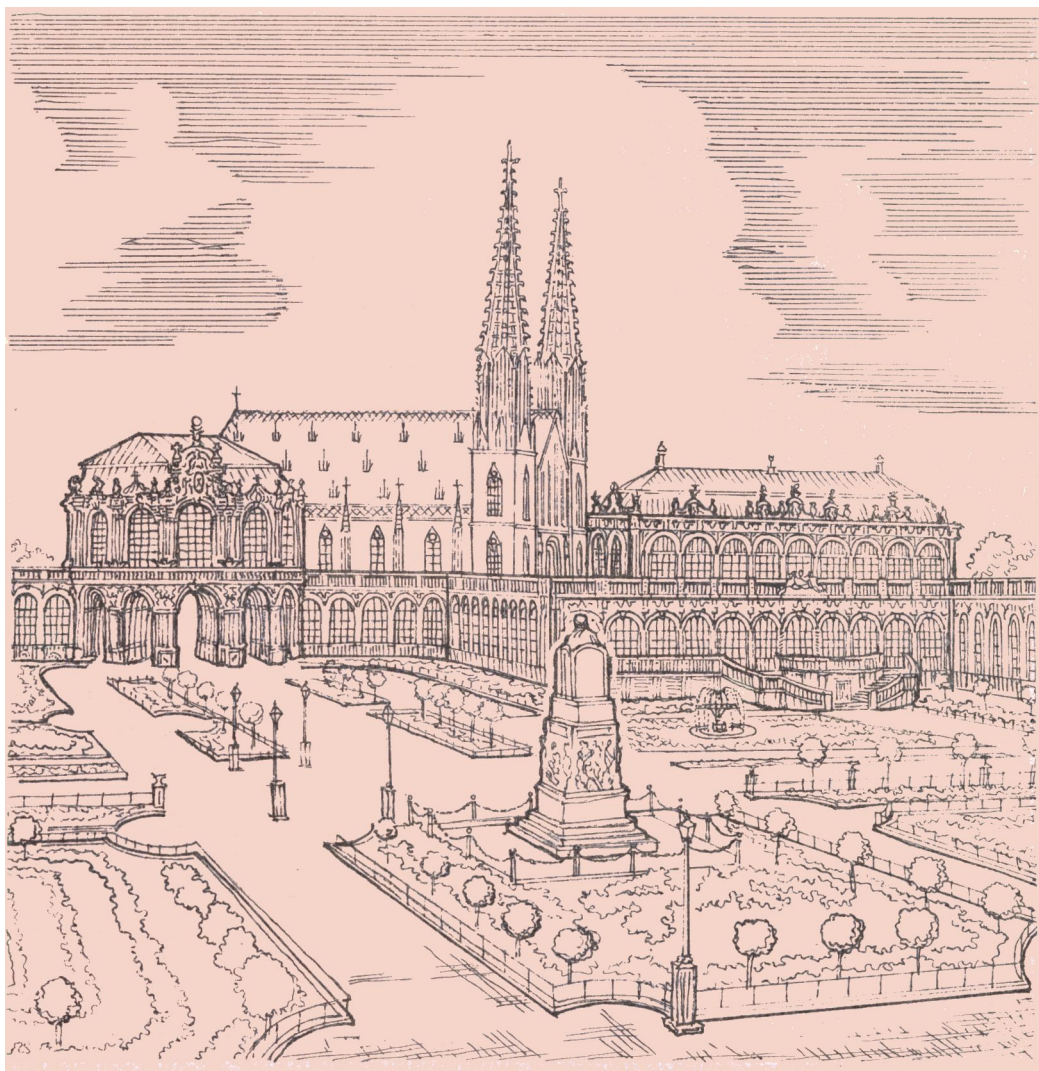
В Лондоне и в самом «британском» из американских городов — Бостоне — отцы города нашли своеобразный выход. После расчистки нескольких кварталов на их месте устраивался сквер, обнесенный невысокой решеткой. В решетке — калитка, запертая на замок, а ключи от замка имеются только у жителей домов, окружающих сквер. Нетрудно догадаться, что бедняков среди них нет. И в Лондоне, и в Бостоне такие «кооперативные» скверы есть по сей день, хотя под давлением общественности большая их часть все же открывается для всех. В других городах скверы были редкостью.

Выдвинутая в конце прошлого века Эбенизером Говардом идея «города-сада» весьма пришлась по вкусу солидным горожанам Европы. Идею быстро очистили от содержавшегося в ней социального утопизма и наряду с большими поселками на свободных территориях начали строить «города-сады» поменьше, внутри большого города. Здесь небольшие дома располагаются среди садов — в каменной пустыне города возникают островки зеленого рая. Не только в Европе — даже в Каире, на острове посреди Нила, возник такой райский уголок. Такой островок есть и в столице Иордании Аммане, где единственный вид зелени в бедных кварталах — чахлый кустик туи в жестянке из-под смазочного масла.

В Барселоне богатый промышленник и меценат Гуэль купил 30 гектаров, обнес их стеной, и внутри этой стены замечательный архитектор Антонио Гауди создал своего рода заготовку «городка» для полусотни предполагаемых арендаторов. Виадуки на колоннах, похожих на пальмы, «бесконечная» скамья, выходящая на сотни метров, прекрасный лес колонн для будущего рынка. Арендаторы, однако, не появились, в двух построенных домах доживали свой век Гуэль и Гауди... зато с 1926 года парк Гуэль принадлежит городу и охраняется как памятник искусства.

Немало найдется подобных историй, но по-настоящему системным озеленение города становится только в нашей стране, после победы революции. Во-первых, сохранены, хотя и не без потерь, огромные лесопарки, вошедшие везде в городскую черту. Во-вторых, в невиданных масштабах началась повсеместно высадка деревьев и цветников на улицах городов. В-третьих, городские Советы озаботились тем, чтобы каждый





Дрезденский «Цвингер».

жилой район имел, по меньшей мере, один большой парк, но нередко их гораздо больше. В-четвертых, создана промежуточная система садов и скверов, приблизительно соответствующих потребностям населения пары кварталов или микрорайона.

Наконец, началось сооружение сложных парковых систем в поистине беспрецедентных масштабах. Достаточно назвать две из них. Одна — так называемый Зеленый диаметр Минска, где к уже созданным заново после военных разрушений паркам добавилась искусственная река (канал, подводящий воду к огромному промышленному узлу) с живописно организованными берегами, вдоль которых разрастается парк, плавно переходящий в сады окрестных микрорайонов. Другая —

Кольцевой бульвар и зеленая зона долины реки Раздан в Ереване, скачком улучшившие микроклимат всей столицы Армении. Впрочем, трудно не назвать еще и поистине удивительную работу архитекторов и ботаников города Шевченко, где возникла система садов и парков (для каждого дерева надо было вырезать колодец в скале), орошаемых водой, поступающей в город от гигантского атомного опреснителя морской воды...

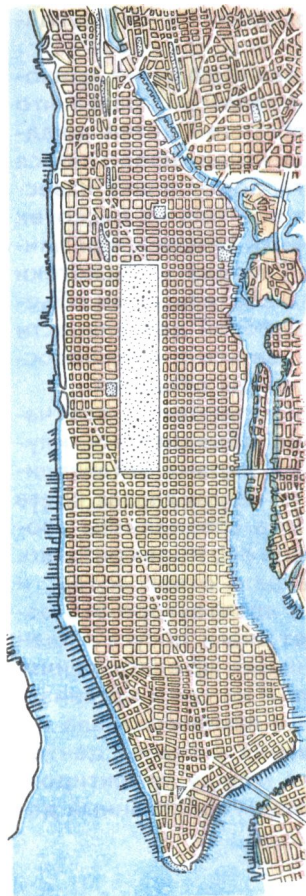
Нижний уровень любой из этих систем образован зеленью внутри микрорайонов, так что статистически по совокупной площади зеленых насаждений на одного жителя наши города занимают сегодня лидирующую позицию в мире. Статистика, увы, нередко вводит в заблуждение. Проектируя зеленые системы последних десятилетий, архитектор не очень-то утруждал себя подсчетами объема квалифицированного труда, необходимого для поддержания и развития столь обширных озелененных пространств. Отсюда такое множество одинаковых деревьев, высаженных скучными рядами, скверные, неровные газоны, нерациональная высадка цветов. Расчеты на самодеятельность жильцов не всегда оправдывались: из-за недостатка опыта неисчислимо множество деревьев и кустов было высажено прямо под окнами, и теперь, спустя пятнадцать-двадцать лет, возникшие заросли приходится жестоко прореживать. Обострилась нужда в малой механизации садового хозяйства, в целой садоводческой индустрии. Как всегда, решение одной проблемы порождает другие.

И все же огромный шаг к «городу-саду» нами сделан. Началось своеобразное состязание между городами, и, например, Сумы соревнуются с Донецком не только по числу цветущих кустов роз на улицах (счет идет уже на миллионы), но и по многообразию, по изысканности возникающего в городе цветочного орнамента, протянутого на тысячи метров.

А что с пространством досуга?

Оставим в стороне специализированные зрелища — они естественным образом собираются в очаги общегородского значения. Не каждый день мы собираемся в театр, цирк или зоопарк и потому готовы потратить дополнительное время на то, чтобы добраться до цели. Речь идет о скромном, повседневном. О местах общения, пребывания «на людях».

Многие века опыта городской жизни выработали неписаное правило, согласно которому местом проведения досуга были и остаются своеобразные «точки» необязательных встреч. В древнеримских городах они назывались «тавернами», в средневековых — «погребками», эпоха Просвещения породила «кафе» и «чайные», в российских городах это были «трактиры». Здесь едят и пьют, но ни еда, ни питье не считаются главным. Главным являлась и является атмосфера необязательности



Нью-Йорк. Манхэттен.

и вместе с тем твердого господства неписаных правил поведения.

В любое из этих заведений мог и может зайти каждый, но почти в каждом из них формировался «клуб» завсегдатаев, возникала своеобразная специализация: артисты, художники, писатели, ямщики, извозчики и водители такси, жители соседнего квартала и сотрудники расположенного поблизости издательства... охотничьи-приказчики и продавцы птиц с Трубной площади в Москве... рыболовы-любители и букинисты — все рано или поздно находили «свое» место. В лондонских «кофейных домах» и в «кондитерских» Германии и в XVIII и в XIX столетиях посетители читали и обсуждали газетные и журнальные новости. Добрая половина французской литературы XIX века возникла за столиками парижских «кафе». В «чайханах» Средней Азии обсуждались ближние и дальние новости. В русских трактирах до хрипоты спорили обо всем на свете.

До сего дня сохранил свою особую атмосферу английский «паб», где, как правило, ничего не едят и очень мало пьют, где читают и разговаривают. С давних времен «паб» — единственное место, где не действует неписаный, но строгий запрет на то, чтобы разговаривать с незнакомым человеком, и потому «пабы» остаются магнитом для одиноких, каких всегда много в городе.

К несчастью для нас, торжество функционалистской доктрины в 20-е годы повлекло за собой своеобразный сбой логики. По мысли тех, кто хотел подчинить сложность городской жизни простоте схемы, коль скоро подобные заведения играют роль неформального клуба, эту роль и надлежит передать специальному клубу или Дому культуры. Клубы и Дома культуры строились в основном производственными предприятиями, что должно было способствовать укреплению чувства коллективизма. Трактиры же, рестораны, кафе, подвальчики были причислены к службе общественного питания, где главное — побыстрее поесть и побыстрее уйти, уступив место следующему.

Клубы и Дома культуры, где в кружках и секциях заняты любимым делом разные люди, конечно же, необходимы. Беда лишь в том, что во всех вместе взятых кружках и секциях участвуют трое-пятеро из ста жителей, не больше. Остальные девяносто пять или девяносто семь оказались не у дел. Только в последние годы это недоразумение было наконец осознано в надлежащей степени, и во всех городах страны началось активное движение за создание «очажков» досуга, не имеющих заранее установленной функции. Кафе может соединиться с видеотекой или бильярдной, библиотека может обзавестись «своей» чайной, кинотеатр сливается с салоном игровых автоматов — элект-

ронных, сложных, совсем непохожих на сегодняшние...

До самой середины нашего века никому не приходило в голову делить досуг по возрастам, разве что признавалось своеобразие потребностей детей младшего возраста. Лишь с 50-х годов начал оформляться мир особого, молодежного досуга, породивший известную сегодня дискотеку. Однако как только дискотек стало много, выяснилось, что одними танцами и ритмической музыкой не проживешь. Сегодня и дискотеки начинают «обрастать» клубами и любительскими объединениями. Повсеместно мир досуговой деятельности начинает сгущаться и кристаллизироваться в сложносоставные, многофункциональные центры общения.

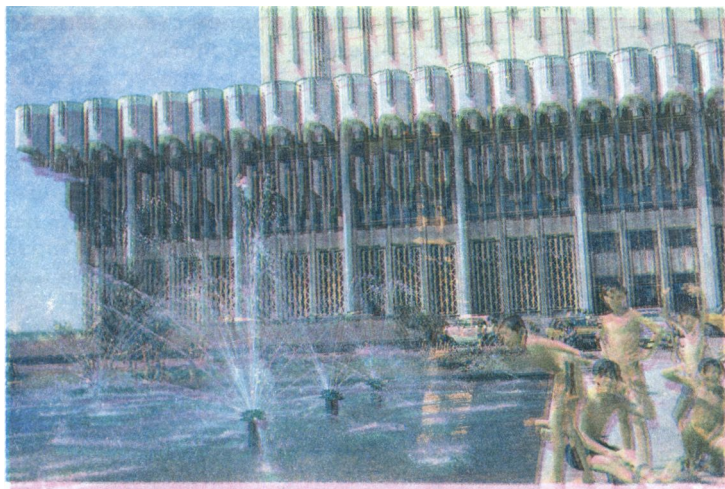
Ядром таких центров общения становятся все чаще самодеятельные любительские объединения, клубы «по интересам». Между такими ядрами устанавливаются содержательные связи, и на наших глазах карта города начала преобразовываться. Пока специалисты спорили — по месту жительства или вне его проектировать сферу досуга,— практика успела дать ответ: и там, и там, по-разному. Для городского архитектора это означает, что уже не он врисовывает очаги досуга в план города, руководствуясь собственными представлениями о нужном, как бывало раньше, и не сами организаторы это делают, ибо без помощи профессионала им не обойтись. Задача проектирования системы центра досуга решается теперь в диалоге между проектировщиком и коллективом, организующим собственный досуг.

### **ФОРМУЛА ЛАБИРИНТА**

В сборнике коротких новелл, созданных итальянским писателем Итало Кальвино, есть одна, которую нам показалось уместным перевести:

«В Евдоксии, разбегающейся вверх и вниз извилистыми улочками, лестницами забегающей в тупики и запутывающейся в руинах, хранится ковер, на котором можно увидеть подлинный облик города. На первый взгляд кажется: ничто не может быть менее похожим на Евдоксию, чем рисунок ковра. Его порядок образован симметричными фигурами, с мотивами, повторяющимися вдоль прямых и круговых линий; он весь разлинован полосами ярчайшего цвета, и переплетение их основ можно проследить до конца, не отводя взора от избранной нити. Стоит, однако, приглядеться повнимательнее, и вдруг обнаруживаешь, что каждой точке ковра соответствует какой-то пункт города и что все, что есть в городе, включено и вплетено в рисунок, что оно выложено в нем сообразно действительным взаимосвязям, ускользающим от тебя, когда взор твой





Ташкент. Фонтаны.

теряет остроту в тесноте, толчее и гаме. Фрагментарная перспектива, которую тебе вдруг удастся уловить, являет взору всю суету Евдоксии, вопли мулов, пятна сажи, запах рыбы; но ковер убеждает в том, что есть такое место, откуда город раскрывается в своих подлинных пропорциях, обнажает геометрическую конструкцию, запрятанную в наименьшем фрагменте, в мельчайшей детали.

В Евдоксии нетрудно заблудиться, но, когда сосредоточенно взглядишься в рисунок ковра, улица, которую ты искал, вдруг опознается в виде нитки цвета индиго, или шафрана, или прелой вишни, и та, долго покруживши, вводит тебя внутрь пурпурной ограды, которая и есть твоя цель. Каждый обитатель Евдоксии сопоставляет собственный образ города с неподвижной упорядоченностью ковра, с его устойчивостью он сопоставляет собственные страхи, в сплетении арабесок вычитывает повесть собственной жизни, извивы своей судьбы.

Обратились к оракулу: в чем таинственная связь между ковром и городом, столь непохожими друг на друга. Один из них — звучал ответ — обладает формой, которую боги придали звездному небу и орбитам, по которым кружат миры; другой служит лишь его приблизительным отражением, как и все, что сотворено рукой человека.

Волхвы давно уже верили твердо, что гармоничский рисунок ковра — дело божеств; такую интерпретацию слов оракула признали не подлежащей сомнению. Но столь же нетрудно сделать противоположный вывод»...

Евдоксия и ее ковер — порождение фантазии писателя. Но каждый город во многом подобен и этой Евдоксии, и ее замечательному ковру. Годами градостроители пытались выткать такой «ковер», найти такое отображение городского устройства, чтобы охватить его

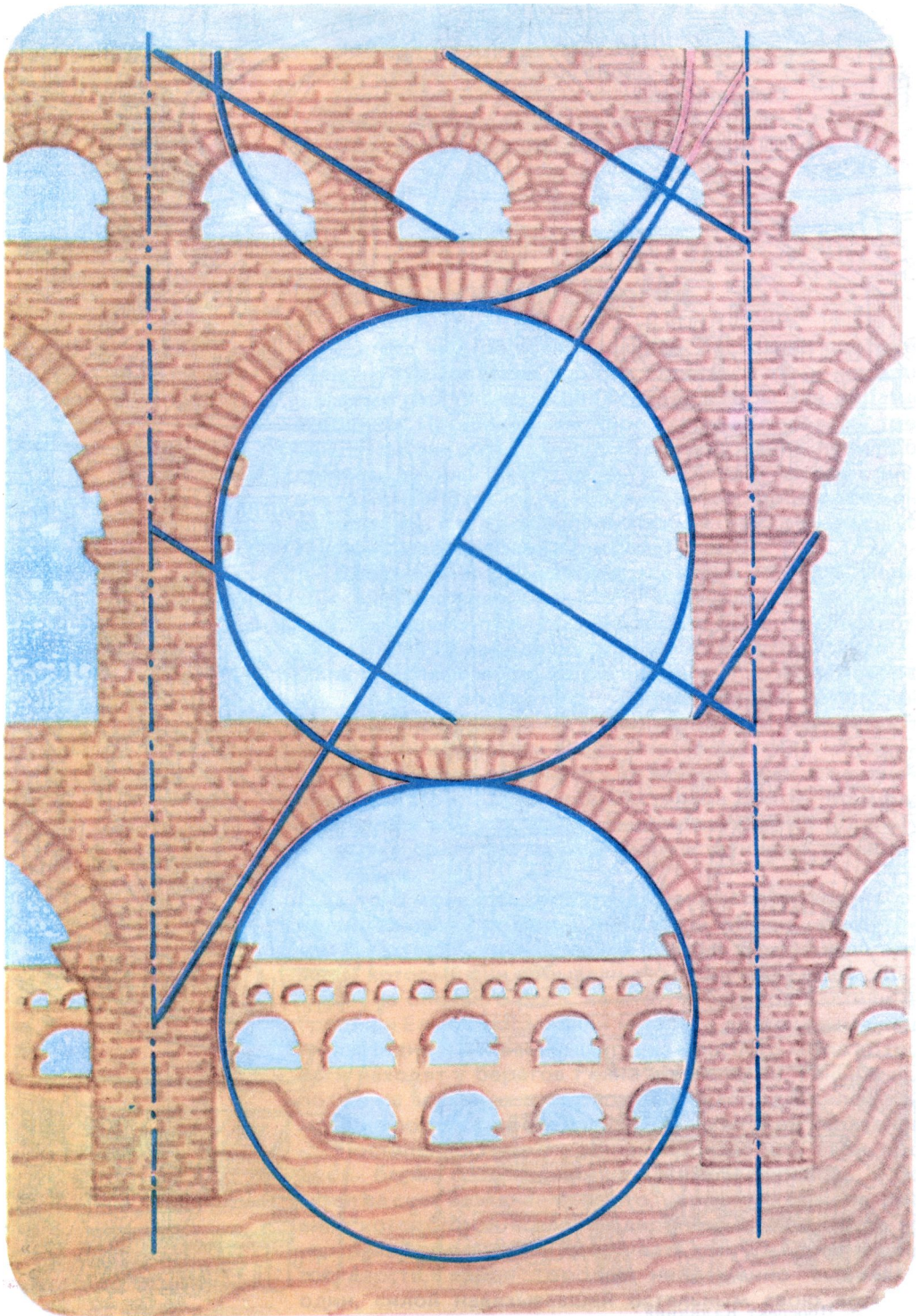
целиком на одной схеме. После сотен попыток градостроителям пришлось отступить — такое изображение оказалось им недоступно.

Есть в городе зоны труда и быта, но они сложно переплетены и все плотнее перепутываются. Есть центр и периферия, но отношения между ними далеки от простоты. Есть ступени движения от общего к частному, но можно перескакивать через несколько ступеней. Есть известные, бросающиеся в глаза черты города, но есть запрятанные в его толще, незаметные, вроде коммунально-бытового хозяйства. Есть пространство отдыха и пространство досуга, но и они способны совмещаться, накладываться — так парк в будний день служит отдохновению, а в праздничный день он же становится пространством интенсивного проведения досуга.

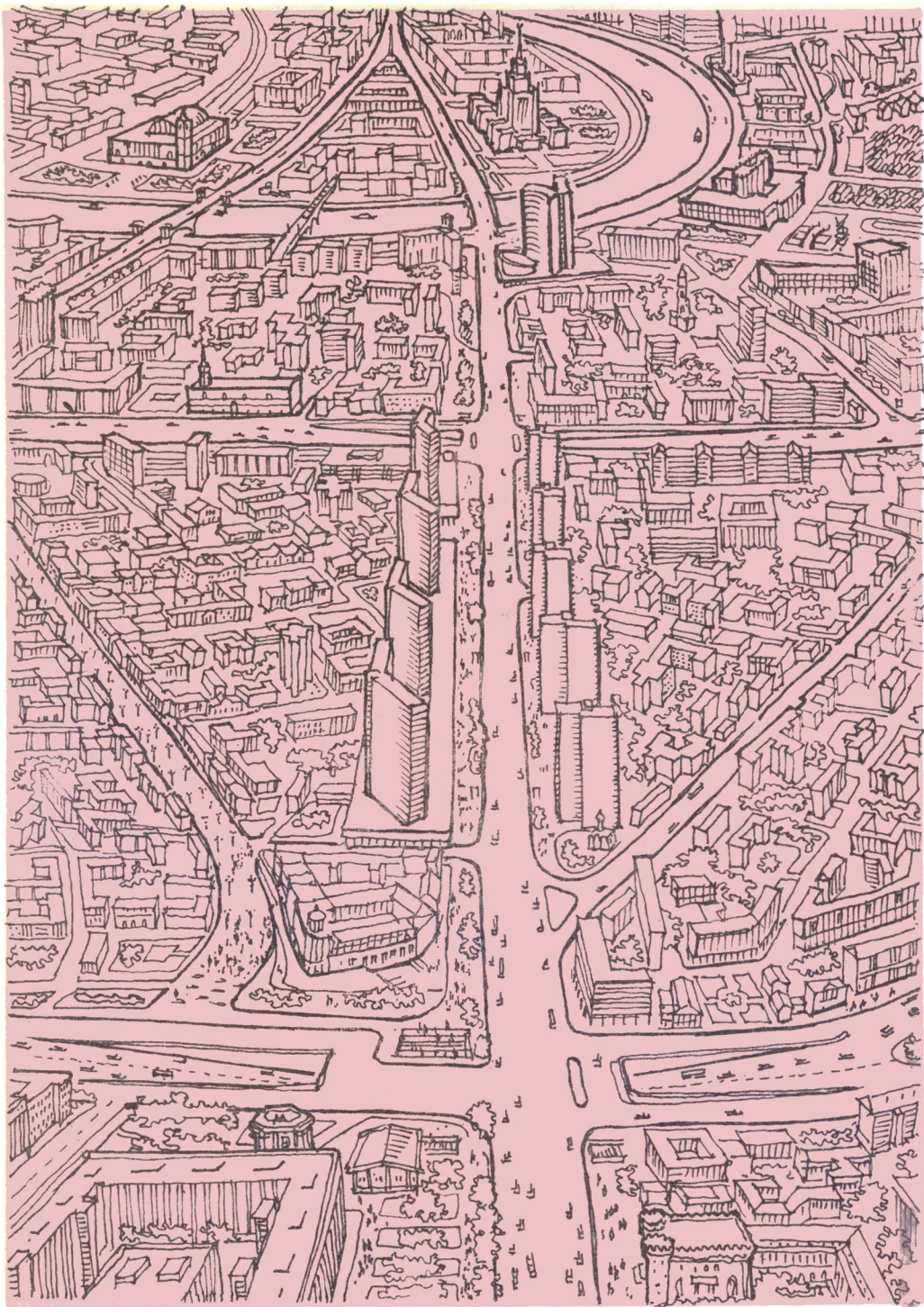
И все же безуспешность каждой отдельной попытки охватить той или иной «формулой» весь город отнюдь не означает беспомощности совокупности всех попыток. Напротив, нам удалось понять, что есть в городе вещи программируемые и есть такие, что вырастают из своеобразного диалога программиста и городской жизни. Совмещение разных попыток понять «весь» город позволило, во всяком случае, увидеть, что у него есть «каркас», устойчивый, мало изменяющийся за века, и есть «ткань», куда более подвижная, переменчивая. Каркас способен к развитию за счет своей устойчивости, тогда как городская ткань не столько развивается, сколько переживает бесчисленные метаморфозы: перестраиваются дома, преобразается структура внутриквартального пространства, магазины и клубы, фабрики и парки сменяют друг друга.

Сложение вместе разных попыток понять сложность города привело к тому, что мы стали различать «путь», прокладываемый каждым в отдельности и всеми вместе через толщу города; «ориентир», позволяющий всякий момент уяснить, какую точку в системе координат города мы ощущаем под ногами. Мы увидели «район», границы которого отнюдь не обязательно совпадают с юридическими границами района или микрорайона, но он явно имеет какой-то собственный центр. Мы заново осмыслили понятие «границы», по ту и другую сторону которой городская среда видоизменяется ощутимым образом. И еще раз мы заново осознали, что есть в городе «узлы» — сгустки человеческой активности, у которых есть собственная энергия развития; вдруг транспортная остановка обрастает сначала торговым центром, затем к нему присоединяется культурно-досуговый центр, и происходит это все отнюдь не обязательно там, где предполагалось.

Иными словами, от попыток уяснить «абсолютную» формулу градостроительства нам удалось перейти к вероятностной. Это немало.







Москва. Проспект Калинина.



*Все дороги ведут в город.  
Лабиринты и решетки.  
Его высочество Транспорт.  
Транспортная инфраструктура города.  
«Неправильные расстояния».  
Переоценка ценностей.*

## **ВСЕ ДОРОГИ ВЕДУТ В ГОРОД**

Дорога или, во всяком случае, постоянно употребляемый путь древнее города. Одними и теми же маршрутами пастухи перегоняли стада в горы или обратно в долины. Проложенным через горные перевалы тропам — тысячи и тысячи лет. Самые древние пути проложены дикими животными, по следам которых шел неутомимый охотник. Дорога древнее города, и именно поэтому, едва возникнув, город стал стремиться установить над дорогой контроль.

Древнейший из известных сегодня городов, Иерихон, уже сложившийся к VII тысячелетию до нашей эры, «оседлал» путь, по которому с берегов Мертвого моря несли самородную серу и куски самородного асфальта, всплывавшие на поверхность плотной, невероятно соленой воды этого странного озера. Чатал-Гюйюк, уже упоминавшийся нами, возник тысячей лет позже на пути к залежам вулканического стекла, обсидиана, из которого получались отличные ножи и наконечники для стрел. Древнейшая столица Египта, Мемфис, возникла в том месте, где Нил разветвляется в дельту, и потому сразу же заняла господствующую позицию. Так везде.

С того момента, когда люди начали производить дополнительные продукты, начался и обмен между ними: «шахтеры» юго-западной Англии выменивали кремнь, который они добывали из толщи мела с помощью кирки из оленьего рога, на скот; с берегов Балтики до Греции и Египта доставляли янтарь, а драгоценные камни из Индии и раковины каури из Красного моря археологи находят у берегов Рейна и в Испании. Раньше или позже на всех этих путях возникали города, силой взимавшие подать с проходивших мимо их стен караванов.

Постепенно город начинал производить свои продукты более совершенно, чем жители деревень, и богatel за счет неэквивалентного, неравного обмена, правила которого он всегда подкреплял силой. Когда же из мрака времен стали проступать контуры древнейших государств, среди городов непременно выделялся один, силой навязывавший остальным свою волю (и

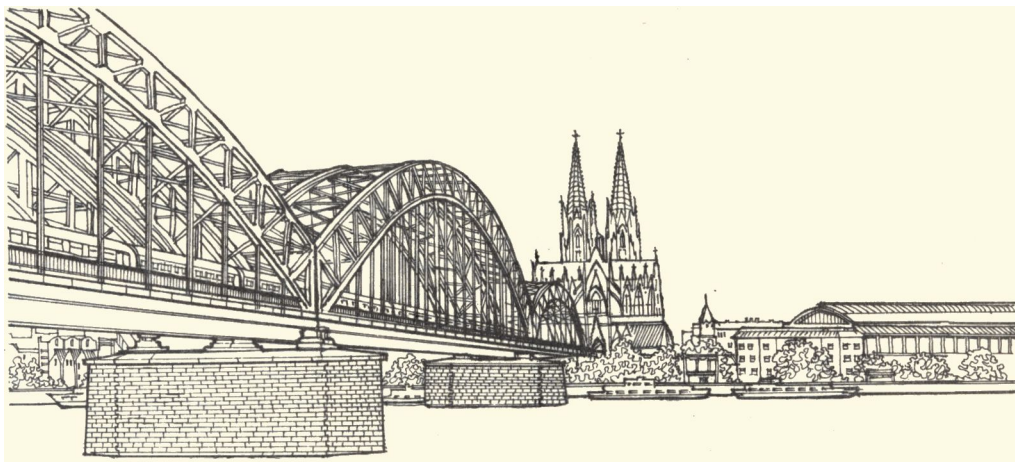
свою долю прибавочного продукта), — столица. Столица улучшала дороги, по которым от нее во все стороны двигались вооруженные отряды, и стягивала дороги к себе. В начале нашей эры почти все города тогдашнего цивилизованного мира к западу от Индии оказались подчинены Риму, и возникло всем известное выражение: «Все дороги ведут в Рим».

Объем труда, требовавшийся для поддержания отлично выстроенных дорог Персидской, Римской, Китайской и Инкской (в Латинской Америке) империй, объем деятельности, направленной на обеспечение безопасного и удобного передвижения по этим дорогам, был грандиозен, во много раз превышал объем труда, затраченного на городские укрепления. Так, в Китае «Государственный дорожник», напечатанный в XVII веке, указывал дороги, выходявшие из Пекина, с их трассами и всеми станциями, лежавшими на расстоянии дневного перехода одна от другой. Так же функционировали дороги римлян и дороги инков, так же была организована ямская служба на Руси. Стоит ли удивляться тому, что в Европе большинство городов находится в 40—50 километрах друг от друга: они выросли из придорожных станций. Там, где соединялось несколько дорог или где дорога подходила к переправе через крупную реку или к удобной морской гавани, у города был наибольший шанс стать крупным или даже очень крупным.

Пока империи бывали сильны, города, как правило, пропускали дороги через свою ткань, через самый ее центр. Но, когда империи слабели или рушились, города стремились отступить от дороги или отодвинуть ее за черту укреплений — для большей безопасности.

Впрочем, сегодня мы забываем обычно, что до середины прошлого века главной дорогой, ведущей в город и мимо города, всюду была река. Трудность и медленность движения по грунтовым дорогам Европы были таковы, что без движения по реке Париж или Кёльн, Лион или Москва не смогли бы прокормить свое население. В России, как известно, главным всегда был зимний санный путь по льду реки — неудивительно, что и главный торг развертывался прямо на москворецком льду, под южной стеной Кремля.

Дорога подходила к городу, но движение по ней непременно должно было здесь приостановиться: город просто так в свой периметр никого не пускал. Даже когда въездные башни внешнего кольца укреплений теряли смысл и сносились, на их месте устраивались заставы. Здесь проверялись проездные грамоты, здесь платилась въездная пошлина. Здесь же естественным образом возникали конюшни и постоялые дворы, трактиры и харчевни. Сюда перебирались многочисленные торговцы и кабатчики, чтобы избежать уплаты городс-



Кёльнский собор  
и транспортные  
коммуникации.

ких налогов. Получалось, что, устраивая своеобразный отстойник у своих ворот, город сам способствовал будущему своему расширению.

Любопытно, что капиталистические города подчиняются тому же правилу и сегодня — не только мотели и торговые центры, но и производственные предприятия или штаб-квартиры корпораций нередко перемещаются «за ворота», где и земля дешевле, и налог штата или графства меньше, чем городской налог. История мстит, и стремившийся обогатиться город начинает терять доходы в результате собственной долговременной политики.

Со времен Цезаря до времен Наполеона скорость движения по сухопутным и водным дорогам оставалась неизменной — редко более пяти километров в час. Лишь курьеры двигались быстрее, загоня и себя, и сменных лошадей. Но вот наступил час железной дороги с ее дальним и пригородным движением, и путь, ведущий в город, начал взламывать его ткань, образуя совершенно новый каркас.

Мало того, что на тогдашних окраинах крупных городов возникли огромные станционные хозяйства вокзалов, что изменились местоположения «ворот» города. Сам город начал быстро наползать на русла ведущих к нему железных дорог и расти в темпе, которого никто не мог раньше предвидеть. Состоятельная часть горожан устремилась «за город», где возникали огромные дачные поселки, так что ритм «дыхания» города и участился и углубился. Люди из деревень и поселков, расположенных близко от железнодорожной линии, начали вливаться в рабочую массу города.

Дневное и ночное население города всегда отличалось, но перепад был относительно невелик. Теперь же эти величины резко разошлись. Сегодня совсем нередки случаи, когда рабочие и служащие городских пред-

приятый едут к месту работы и за 50 и за 70 километров поутру, чтобы к вечеру устремиться обратно. Возник и закрепился эффект так называемой маятниковой миграции, связавшей город и его дальние окрестности качественно новой ежедневной связью. Резко выросла нагрузка на городские учреждения обслуживания, и если город не успевал ответить на нее вовремя и надлежащим способом, качество жизни постоянных горожан ухудшалось.

Когда в начале нашего века лошади шарахались от первых редких автомобилей, мало кто мог вообразить, к чему приведет это «экзотическое» средство передвижения. Полвека спустя в западных городах, а к 80-м годам и в наших городах произошли необратимые изменения, к которым традиционная структура градоустройства была решительно не готова. Автостреды начали буквально прорываться в город. Сотни тысяч автомобилей скапливались у «ворот» городов, но расширить их беспредельно невозможно, иначе единое тело города было бы искромсано на изолированные части.

Впускать в город транзитный автотранспорт стало невозможно, поэтому потребовалось сооружение обводных дуг или колец с многорядным движением. Но что делать со сплошными потоками автомобилей, тянущимися в город и из города по пятницам и воскресеньям? Что делать с ежедневными «маятниковыми мигрантами», стремящимися пользоваться собственным автотранспортом? В США пошли на радикальное средство: широкие автостреды прорезали город по всем направлениям, поднявшись на многокилометровые эстакады. Рядом с этими инженерными сооружениями все, что ранее создавалось человеком в городе, стало выглядеть детскими игрушками, словно сжалось в размерах, сгорбилось. Часть магистралей укрылись в глубоких искусственных долинах и туннелях.

Стоимость всех этих работ огромна, экологическое действие на окружение разрушительно, социальный и даже практический эффект меньше, чем ожидалось. Существенно поднять скорость движения из пригорода в город не удалось, так что легкомысленный отказ от общественного транспорта обернулся огромными потерями.

Сейчас во всех крупных западных городах можно наблюдать специфическое удвоение или утроение системы подъезда к городу. В первом случае на собственной автомашине подъезжают к огромному паркингу за городской чертой, оставляют автомобиль и пересаживаются на внутригородской транспорт. Во втором — паркинг устраивается у загородных станций электропоездов, от них можно двигаться электричкой до вокзала и там пересаживаться на городской транспорт.

В наших городах столь острого положения нет — по-

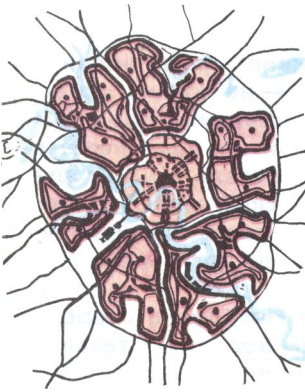
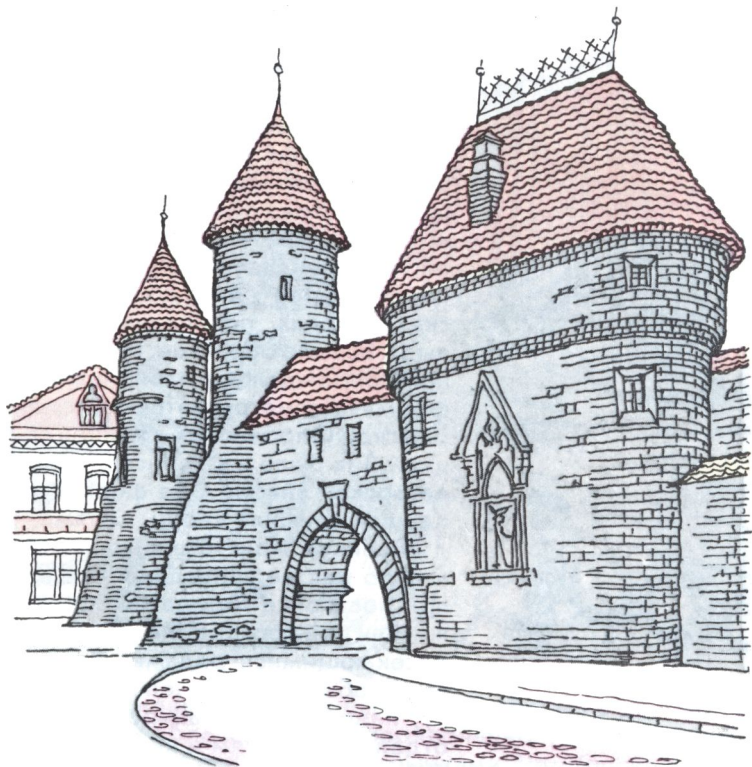


Схема полицентрической структуры Москвы (вариант 1972 г.).



ка еще нет, но число автомобилей на тысячу жителей быстро нарастает, в ряде городов перейдя уже первый критический рубеж: 100 на 1000. Зарубежный опыт показывает, сколь опасно думать о проблеме въезда в город, когда проблема уже ломится в дверь. Вполне естественно поэтому, что архитекторы и инженеры дорожного строительства сейчас заняты аналитическим перебором всех вариантов системы перемещения, поиском оптимального в каждом конкретном случае.

Печальный опыт показал, как близоруко было строить МКАД — московскую кольцевую автодорогу без



Таллинн. Городские  
ворота «Вирувярав».  
XIII—XVIII вв.

учета дальней перспективы. Через двадцать лет после завершения строительства дорога уже не вмещает транспортный поток. Надо расширять ее полотно, надо расширять ее многочисленные мосты и виадуки — легко понять, как сложно это делать, не прерывая движения, и совсем невозможно — не затрудняя и не замедляя его. Двадцать лет назад казалось, что хорошее автомобильное шоссе подходит к городу Сочи. Теперь оказалось, что узкое и устарелое шоссе проходит сквозь почти сплошную полосу курортного района, называемого Большим Сочи. Внешнее обернулось внутренним, экологическое состояние целого региона вызывает растущую тревогу.

Транспорт дважды за одно столетие качественно ускорял жизнь города, и теперь приходится думать далеко вперед, чтобы городские «ворота» оставались широко раскрытыми, но чтобы сам город при этом не превратился в придорожный поселок. Все дороги по-прежнему ведут в город, но точки соприкосновения города и дороги остаются невралгическими пунктами градостроительства.

## ЛАБИРИНТЫ И РЕШЕТКИ

Решетчатый план города — абстракция, порожденная привычкой к геометрическому порядку. Лабиринт улиц и переулков — продукт естественного роста, так что его историческое первенство, подтверждаемое археологическими раскопками, не подлежит сомнению. Однако живая история города сложна, она отражала все радикальные сдвиги, переходы от одной цивилизации к другой; обе формы существуют и одновременно и попеременно. Случалось в истории, что город-лабиринт сменялся городом-решеткой. Так было и в греческом Пирее V века до нашей эры, и во многих российских городах, перепланированных по указу Екатерины II. Бывало обратное, когда город-решетка постепенно перерождался в лабиринт настолько, что первичная форма просматривается с большим трудом. Так было с римской Флорентией, ставшей средневековой Флоренцией. Так было и с японским Киото после упадка императорской власти. Обе формы по-своему естественны. Каждая служила своим целям.

Великий Аристотель, ссылаясь на трактат Гипподама, до нас не дошедший, писал: «...можно поступать при постройке города так же, как поступают сельские жители при посадке виноградных лоз, располагая их пересекающимися рядами. Не нужно устраивать город так, чтобы он весь в целом имел правильную планировку; надо, чтобы планировка шла правильно только по отдельным частям и кварталам: так будет лучше и для безопасности города и для его благообразия».

Во всяком случае, теоретически жители греческих или римских городов считались равными, и аккуратная решетка улиц, из которых выделялись шириной только две главные, прекрасно выражала этот условный идеал равенства. Однако в древнем Китае или в Индии такая же аккуратная решетка никакой связи с идеей равенства не имела и иметь не могла, зато высоко ценилась как форма, наилучшим образом обеспечивавшая легкость полицейского надзора за жизнью кварталов. Во многих случаях та же прямоугольная решетка возникала как простое следствие удобства разбивки территории под новый город.

Лабиринт европейского ли, восточного ли средневе-



Бухарест — столица Румынии.

ковья складывался как бы сам по себе, но в действительности обладал ясной упорядоченностью относительно центра с его храмами и рынками. Чем ближе к центру, тем престижнее — до сих пор названия улиц близ самого центра в древнем Бремене — «обернштрассе» — «улицы верхов», а в Наумбурге — «гернштрассе» — «улицы господ».

Решетка ли, лабиринт ли, — город оставался городом пешеходов в первую очередь. Основные грузы доставлялись к складам баржами по реке или морскими судами, а затем разносились, развозились на ручных тележках или на вьючных животных. Только в крупнейших городах и только по главным улицам могли не без труда проехать повозки. На узких улицах царила обычная величайшая теснота, тем большая, естественно, чем ближе к центру.

В Риме дневное движение повозок было бы невоз-



можно, путь для них открывался только ночью, и в начале II века поэт Ювенал восклицал:

...А в каких столичных квартирах  
Можно заснуть? Ведь спится у нас лишь за крупные деньги.  
Вот почему и болезнь; телеги едут по узким  
Улиц извивам, и брань слышна у стоящих обозов,—  
Сон улетит...

Расцвет средневекового города возродил римскую суету, тогда как на Востоке она была своей изначально и не прекращалась никогда. Охране всегда приходилось яростно расталкивать толпу, чтобы пропустить кавалькаду английского короля, багдадского калифа или возок русского царя.

В южных городах, значительная часть которых карабкалась по склонам гор, часть улиц и переулков



Ла-Валетта — столица Мальты.

представляла собой нескончаемые лестницы, по которым могли двигаться только пешие да терпеливые ослики или мулы, обвешанные тюками или бурдюками с водой.

Когда в конце XV века итальянские художники начинают задумываться над структурой города, то Антонио Филарете предлагает провести от периферии города к его центру прямые дороги — для движения людей и прямые каналы — для движения грузов, тогда как Леонардо да Винчи выдвигает впервые идею движения в двух уровнях: верхний — для прогулок благородных горожан, нижний — для движения грузов и всяческого рабочего люда.

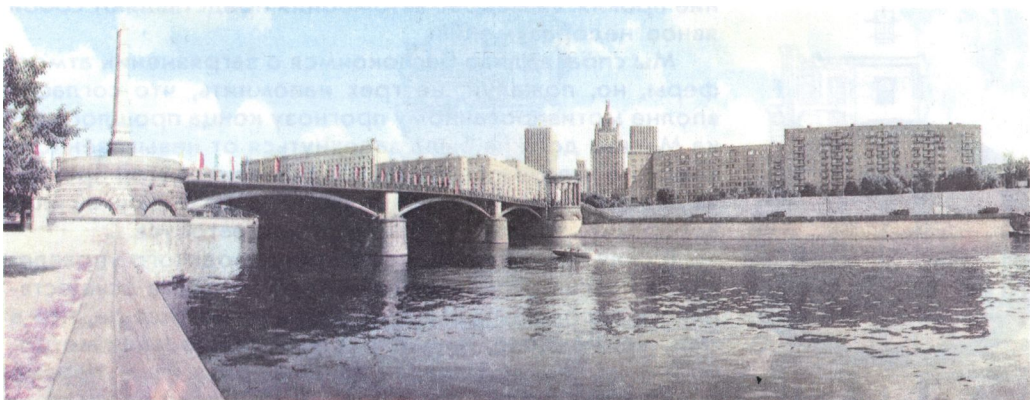
Перестройка, начатая в Риме в XVI веке, была ориентирована на неспешные толпы паломников, облегчая им движение от одной достопримечательности к другой. И все же конных экипажей становилось все больше. Едва ли не до самого конца XVII века ездить в каретах имели право только аристократы и духовные лица. Разраставшееся третье сословие постепенно присваивало себе это право, воспользоваться которым



могли, разумеется, весьма немногие. Лишь в XVIII веке на городской сцене появляется первый вид общественного транспорта — фиакр Парижа.

Если раскрыть «Письма русского путешественника» Н. Карамзина, то составить представление о движении по улицам этого самого роскошного тогда из европейских городов будет нетрудно:

«Улицы все без исключения узки и темны от огромности домов, славная Сент-Оноре всех длиннее, всех шумнее и всех грязнее. Горе бедным пешеходам, а особливо когда идет дождь! Вам надобно или месить грязь на середине улицы, или вода, льющаяся с кровель через дельфины, не оставит на вас сухой нитки. Карета здесь необходима, по крайней мере для нас, иностранцев; а французы умеют чудесным образом ходить по грязи,



Москва. Бородинский мост на Москве-реке.

не грязнясь, мастерски прыгают с камня на камень и прячутся в лавки от скачущих карет». К этому тексту Карамзин сделал примечание: «За порядочную наемную карету надобно заплатить в день рубли четыре. Можно ездить в фиакрах, то есть извозчичьих каретах, которые стоят на каждом перекрестке; правда, что они очень нехороши как снаружи, так и внутри; кучер сидит на козлах в худом камзоле или в ветхой епанче и беспрестанно погоняет двух — не лошадей, а лошадиных скелетов, которые то дернут, то станут — побегут и опять ни с места. В сем экипаже можно за 24 су проехать город из конца в конец».

Уже из примечания Карамзина можно понять, что городской извозчик на улицах Петербурга или Москвы перестал быть редкостью и что хотя коляска его запряжена одной только лошадью, но в резвости она не уступает двум парижским клячам.

Итак, город, решетчатый, подобно Нью-Йорку или Петербургу, или лабиринтоподобный вроде Лондона, Парижа или Москвы, в XIX веке становится царством пешеходов и конных экипажей, число которых все рас-

тет. Все грузы внутри города тянутся на телегах, возах, платформах, запряженных тяжеловозами — знаменитые першероны были выведены еще в XV веке, когда в обиход вошла артиллерия.

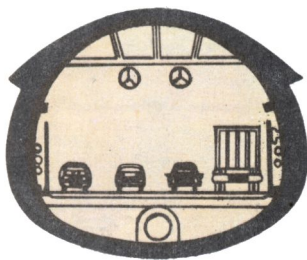
Жалуюсь сегодня на утомительность уличного транспорта, на интенсивность движения и запах гари, мы редко задумываемся над тем, что уличное движение прошлого века было, пожалуй, не только не легче, но и тяжелее. Пожалуй, оно было и опаснее, особенно при слякоти и в тумане. Сколько людей погибло под копытами коней, как один из героев памятной «Саги о Форсайтах» Голсуорси. Сколько было убито или искалечено ударом оглобли в снегу или тумане. Ориентировочные подсчеты показывают, что, во всяком случае, для столиц число несчастных случаев на тысячу жителей за последние сто лет почти не менялось, так что сегодняшние проклятья в адрес автомобиля представляют собой явное недоразумение.

Мы справедливо беспокоимся о загрязнении атмосферы, но, пожалуй, не грех напомнить, что согласно вполне мотивированному прогнозу конца прошлого века Москва должна была задохнуться от невывезенного конского навоза к середине XX столетия. Автор прогноза делал вполне правильные расчеты, не будучи в силах вообразить появление трамвая или автобуса.

В силу чрезвычайной слабости городского управления, в России развитие уличного транспорта осуществлялось особенно медленно. Достаточно сказать, что в Париже, Лондоне, Нью-Йорке уже действовали метрополитены, когда в Москве с трудом протягивали первые линии знаменитой конки. Когда в 1901 году рассматривался вопрос о выкупе из частных рук московской конки, в специальный доклад были записаны горькие строки: «Комиссия и городская управа не считают нужным входить в рассмотрение вопроса о том, почему, несмотря на категорические требования договора с концессионером, последний не исполнил своих обязанностей по содержанию пути в исправном виде: явление это повторяется повсюду, где сталкиваются личный имущественный интерес концессионера с жизненными интересами общины».

В наиболее развитых городах Запада хаос движения конных экипажей как раз достиг наивысшей степени, столь блистательно зафиксированной рассказами О'Генри, когда начался качественный сдвиг.

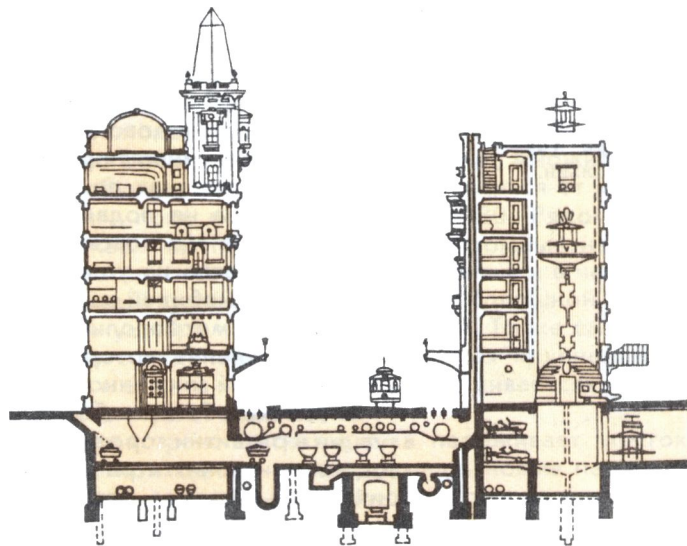
Метрополитен и трамвайные линии, вскоре дополненные автобусными маршрутами, преобразили крупные города, словно сжали их, в результате чего темп жизни в них возрос едва ли не на порядок, то есть раз в десять. Во столько же ухудшилось качество среды обитания в центральных районах городов. Петербург и Москва, хотя и с опозданием, но включились в состязание:



Одноярусный  
автомобильный тоннель  
под холмом Симиз  
в Ницце.

московские власти из года в год приходили к унылому выводу об отсутствии средств на строительство метрополитена, но город наполнился звоном и лязгом трамваев. Он стал главным звуком, аккомпанирующим городской жизни с раннего утра и до поздней ночи.

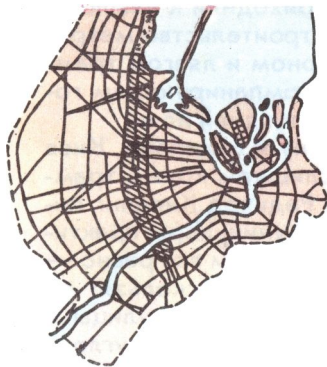
Трамвайные рельсы опутали Вену и Будапешт, Киев и Одессу. Там, где уклоны были слишком круты, трамвай уступал место фуникулеру, и Редьярд Киплинг писал о Сан-Франциско: «Вагончики-фуникулеры практически привели город к одному уровню. Им все равно — подниматься или опускаться. Они плавно скользят по маршрутам из одного конца шестимильной улицы в другой, могут поворачивать почти под прямым углом,



Улица будущего. Эжен Энар (Франция). 1916 г.

пересекать другие линии и, насколько мне известно, прижиматься вплотную к стенам домов... время от времени навстречу попадают пятиэтажные здания, где гудят машины, которые наматывают бесконечные канаты...» Ткань города расступилась, чтобы включить огромные трамвайные депо и автобусные парки.

Для трамвая, для автобуса, тем более для метрополитена было безразлично: решетка или лабиринт образуют планировочную основу города. Но, когда на улицах загудели бесчисленные автомобили, стало ясно, что обе планировочные схемы пропускают их плохо, хотя и по-разному. Основные улицы-русла лабиринтов, вбирающие в себя множество боковых ветвей, сбегаясь обычно к центру города, и в нем начинается столпотворение. Равномерная решетка распределяла бы транспортный поток спокойнее, но бесчисленные перекрестки приводят к непрерывным остановкам. Каждый перекресток функционирует как клапан, управляемый светофором, каждый перекресток сгущает облако вых-



Ленинград. Вариант планировки. 1935 г.  
Арх. А. Ильин.

лопных газов. Изобретенное уже в послевоенное время одностороннее движение ослабило нагрузку на перекрестки, но обернулось миллионами лишних километров, накатываемых автомобилями по городу.

Решетка все же оказалась выносливее, тогда как в центрах лабиринтоподобных планов вроде Парижа или Москвы нередко бывает, что пройти пешком из пункта А в пункт В попросту быстрее, чем проехать. Именно отсюда возникла в 60-е годы идея «пешеходных улиц», которую мы подробнее рассмотрим в следующей главе.

Экономический и политический натиск автомобильных корпораций в США привел общественный транспорт в городе к почти полному параличу. Муниципалитеты Западной Европы в основном сумели достичь относительного равновесия между общественным и личным транспортом, но стоимость проезда общественным транспортом довольно высока, что усугубило трудности тех, кто лишился работы и ищет новую. В социалистических странах приоритет общественного транспорта никогда не подвергался сомнению, и недаром строительство Московского метрополитена началось в 1934 году, когда на улицах, заполненных трамвайным звоном, автомобилей еще почти не было. Недаром проектирование метрополитена ведется во всех наших городах, население которых только еще приближается к миллионной численности.

И все же обойтись без проблем, без кризисной ситуации в развитии городского транспорта не удастся и в социалистических странах. Источник кризисных ситуаций — объективное расхождение в темпах изменений на транспорте и в планировочной структуре городов.

## ЕГО ВЫСОЧЕСТВО ТРАНСПОРТ

Начавшись невинно с сотни-двух извозчиков, городской транспорт за последние полтора столетия вырос в настоящего узурпатора, тирана, требующего к тому же, чтобы архитектор-градостроитель робко снимал перед ним шляпу. Ворвавшись в город, форма которого была выработана пешеходами для собственных нужд, транспорт взломал привычные представления. Улицы превратились в дороги, и инженеры-дорожники стали требовать увеличения их ширины ради достижения нормы технически эффектного пропуска стольких-то тысяч автомобилей в час. Площади преобразились в транспортные «развязки», отжав пешеходов к стенам окружающих зданий.

Другие площади превратились в гигантские автостоянки — в 20-е годы такое случилось с одной из прекраснейших площадей мира — площадью Вогезов в Париже. Чем дальше от привычного центра городской ак-

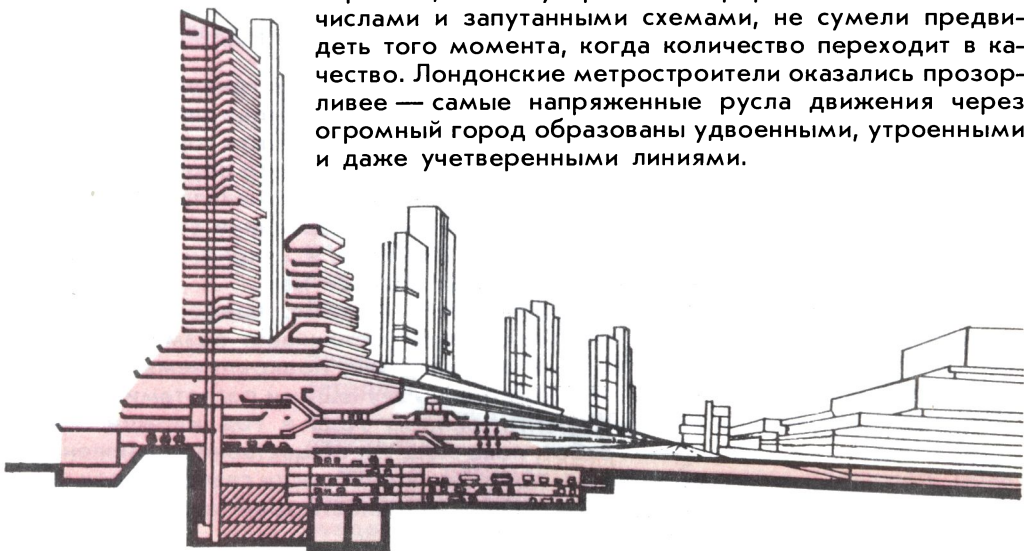


тивности возникает новый жилой район, тем острее вопрос: как за допустимое время перебросить туда или обратно дополнительные десятки тысяч людей?

На первый взгляд кажется, что этот вопрос наиболее сложен в крупных старых городах. И в самом деле, быстрое растягивание поверхности Москвы или Ленинграда, Киева или Новосибирска приводило к стремительному возрастанию нагрузки на те же транспортные магистрали. В школьные годы одному из авторов приходилось ездить в школу на метро — от конечной станции «Парк культуры» до конечной же станции «Сокольники». Тогда, в начале 50-х годов, в метро было относительно просторно, так что удавалось спокойно сесть и даже приготовить часть уроков. Жизнь сложилась так, что в середине 70-х годов ему же довелось поселиться у новой конечной станции той же линии — «Юго-Западной». Поначалу станция была не то чтобы пустынной, но спокойной. Однако с каждым годом расширялась застройка на юго-западе Москвы, множилось число автобусных маршрутов, начинающихся от «Юго-Западной», пока не приблизилось к 30. Рядом возник автовокзал, крупные гостиницы, огромные научно-исследовательские и учебные комплексы, и в часы «пик» подземный туннель превращается в сплошной, медленно движущийся человеческий поток. То же самое произошло с конечными станциями всех крупнейших городов, и вся эта масса людей «обрушивается» на центр и главные узлы пересадок.

Старая транспортная схема переживает жестокий кризис: приходится организовывать новые пересадочные узлы, думать о дублирующих обычных и скоростных экспресс-линиях. К сожалению, инженеры-транспортники, столь уверенно оперировавшие большими числами и запутанными схемами, не сумели предвидеть того момента, когда количество переходит в качество. Лондонские метростроители оказались прозорливее — самые напряженные русла движения через огромный город образованы удвоенными, утроенными и даже учетверенными линиями.

Принципы  
использования  
подземного пространства  
по Голубеву.



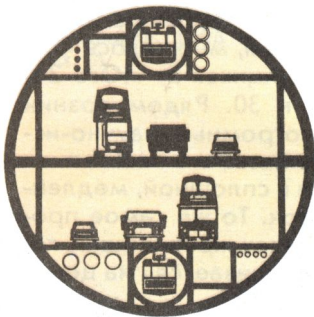
Не менее сложная ситуация сложилась в новых промышленных городах, особенно в тех, где подавляющая часть трудоспособного населения направляется на работу в единый промышленный район. Рабочая смена ВАЗа в Тольятти или КамАЗа в Набережных Челнах — это десятки тысяч людей, которых надо быстро доставить к проходным, расположенным в десятке километров от дома. Нужны многие сотни автобусов почти одновременно. Затем движение спадает настолько, что город почти пустеет. Редкостно неэкономичное решение, усугубляемое тем, что автобусы (значит, и водители) «заводские» и перебросить их для внутригородских и пригородных нужд весьма затруднительно.

В городе нефтяников и химиков Шевченко пошли другим путем. Здесь город и промышленный район соединены линией электрички. Разовые расходы на сооружение пути выросли, десятки вагонов простаивают во время рабочей смены, но зато лишь несколько машинистов в простое, и то в относительном, так как могут участвовать в сложной жизни грузового железнодорожного узла.

И все же наибольшие сложности возникли в центральных ядрах старинных городов. В 1972 году нам пришлось монтировать выставку советских проектных работ в Праге. Для выставки был отведен прекрасный зал в старинном здании в центре города, неподалеку от Парламента. Пора приступать к монтажу, завтра — пресс-конференция и торжественное открытие выставки. Огромные цветные диапозитивы мы взяли с собой в самолет. Ждут электрики... а наших сборных конструкций все нет и нет. Девять часов понадобилось автофургону, чтобы добраться от въезда в город до нашего зала. Девять часов! При постоянной помощи милиции, временно перекрывшей движение на одних узких улицах, вывожившей легковые автомобили, прижавшиеся к тротуару, на других.

В Каунасе давно готова схема генерального плана, согласно которой следует «пробить» широким проездом плотный массив старейшей части города, чтобы не возникали гигантские пробки на его периферии. Однако осуществить такую схему — означало бы расколоть и разрушить цельность и очарование старого города. На это каунасцы не согласны, и... экономически приемлемой альтернативы все еще нет.

Всякая техническая система, предоставленная надолго самой себе, все увеличивает размах, оперируя техническими аргументами, подкрепляемыми обычно пухлыми, убедительно звучащими расчетами. Так было с гидростроителями, из года в год наращивавшими объем работ, пока мощное общественное движение не приостановило проект переброски северных рек на юг. Так же развивалась активность транспортников, пока в

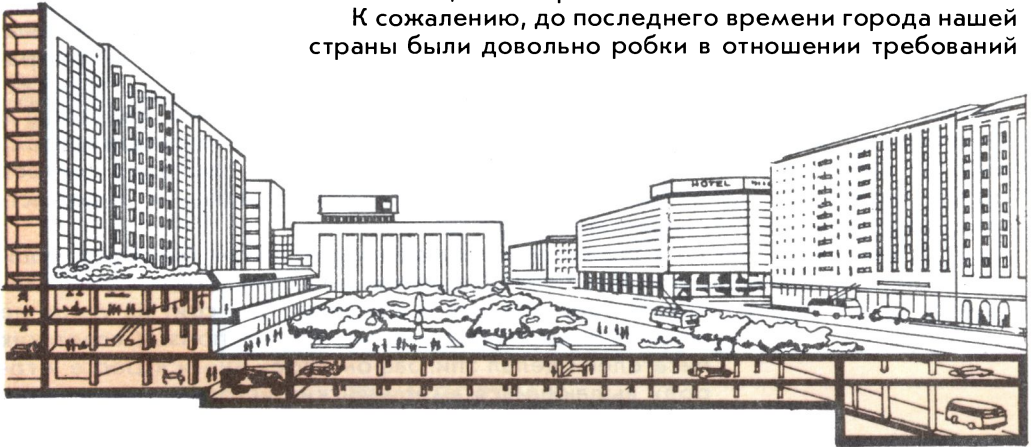


Многоярусные скоростные подземные трассы — тоннели диаметром 18 метров для легковых и грузовых автомобилей, автобусов и монорельсовых дорог в Лондоне. 1966 г.  
Арх. А. К. Метью.

70-е годы город повсеместно не начал подвергать их аргументы внимательному критическому анализу.

Доказано, например, что ширину автострад, ведущих к городу, можно и не увеличивать, если менять ее в течение дня. На дорогах ФРГ можно увидеть, как служащие безопасности движения утром и вечером переносят разделительный барьер — восьмиполосную автостраду удается теперь делить не пополам, а иначе. То шесть — в одну сторону, а две — в другую, то наоборот. Отказ от увеличения числа стоянок в центре Парижа сократил давление на исторический центр, и люди оставляют машины на паркингах за его пределами. На территорию нью-йоркского Манхэттена право въезда предоставлено лишь автомобилям постоянных его жителей, тогда как всем прочим надлежит двигаться пешком, на метро или пользоваться такси.

К сожалению, до последнего времени города нашей страны были довольно робки в отношении требований



Один из вариантов подземных транспортных систем Садового кольца в Москве.

дорожников, аргументы транспортников принимались без серьезных возражений. Куда нацелены проспект Калинина и Новокировский проспект в Москве? Один упирается в стену Кремля, другой — в плотную добротную застройку в районе улицы Кирова, перед конечным отрезком которой без особой нужды возник пустырь, именуемый Тургеневской площадью. Утерянного не вернешь, но когда москвичи обнаружили, что так называемое третье транспортное кольцо должно практически разрушить историческую зону Лефортова и наполовину уничтожить заповедную рощу Тимирязевской академии, то смириться с этим не смогли.

Теперь уже город требует от транспортников напряженного поиска нестандартных решений. Там, где затронуты сугубо человеческие ценности, ценности культуры, логика экстраполирующего расчета перестает действовать.

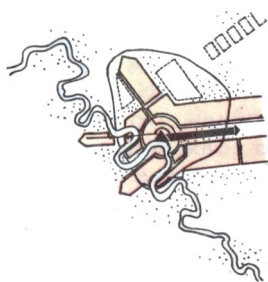
Никто, разумеется, не собирается принижать роль транспорта в современном городе, но свергнуть его с пьедестала, отвергнуть незаконные претензии на роль

определяющего фактора в градостроительном решении жизненно необходимо. При этом приходится считаться с тем, что всякое сложное, всякое нетривиальное решение почти всегда оказывается дороже простого, если думать только о сиюминутных выгодах. Но город жил долго и будет жить долго, его экономика оперирует многими десятилетиями. Значит, с одной стороны, нужно искать недорогие и, главное, щадящие средства выхода из сиюминутных тупиков, а с другой — проработать радикальные решения на далекую перспективу и накапливать средства на реализацию.

К классу первых относится объединение внешних и внутригородских транспортных систем, резко сокращающее и время на пересадку, и территорию, изымаемую у города. За счет нехитрого маневра при прокладке путей в ряде мест удалось идеально совместить станции пригородной железной дороги и метрополитена. В самом центре Варшавы опустили под землю Центральный вокзал города, связав его напрямую с трамвайными линиями. Пешеходные подземные переходы в Киеве и Тбилиси сумели превратить в торговые центры, а в Ереване сделали один из таких торговых центров достаточно развитым и разработанным с художественной точки зрения.

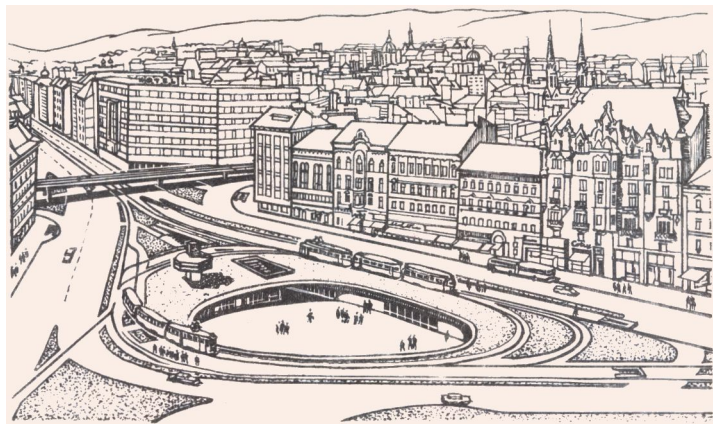
«Пешехода надо любить!» — лозунг был сформулирован Ильфом и Петровым в ту пору, когда герой «Золотого тельника», как все помнят, был сбит на улице не автомобилем, а извозчиком. Тот же призыв советских писателей сделал эпиграфом своей книги «Шоссе и город» выдающийся американский историк цивилизации Льюис Мамфорд три десятилетия спустя, в 1964 году. В наши дни подобный девиз наконец обретает силу вместе с другими: пассажира и водителя тоже надо любить. Осуществить оба девиза в практическом действии по щадящему переустройству городов — подлинная головоломка. Ее природу прекрасно сформулировал Мамфорд: «Хорошая транспортная система имеет целью сокращение ненужных перемещений и должна обеспечить многообразие скоростей и режимов перемещения, чтобы ответить многообразию людских потребностей».

Наверное, есть немало способов решения этой головоломки. Некоторые из них мы сегодня еще не можем себе представить, как не могли представить и самые мудрые люди воздействие автомобиля на город, пока не появился автомобиль. Но в одном мы можем быть совершенно уверены: хорошая транспортная система возможна только в том случае, если мы поставим наконец барьер процессу расплзания пятна городской застройки подобно чернильному пятну на промокательной бумаге. Такое расплзание города неизбежно ведет в тупик. Поскольку, однако, не расти город не может и



Вариант планировки  
Москвы 1930 г.  
Арх. В. Кратюк.





Использование различных тоннельных переходов и проездов на нескольких уровнях. Будапешт. Площадь Бароша.

все попытки искусственно прекратить его рост безуспешны, необходимо переструктурирование системы города.

Мы все же кое-чему научились на собственных ошибках и потому, говоря о переструктурировании, имеем в виду лишь такую систему действий, которая гарантирует сохранение основных ценностей традиционного города без повторения промахов, реестр которых аккуратно ведется историей. Говорить о транспорте в городе как о чем-то отдельном от города уже нельзя: транспортная инфраструктура — это органический компонент самого города.

## **ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ГОРОДА**

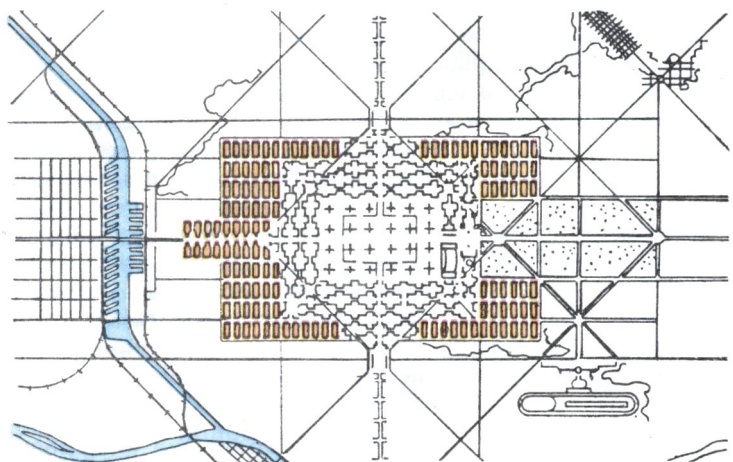
Само выражение «инфраструктура» подчеркивает, что речь идет о некоторой базовой, подстилающей системе, связывающей территорию, которую мы считаем городом, в действительно единое целое. Но это означает, что все виды путей и все формы их пересечений должны рассматриваться не по отдельности, а в единстве. Пешеходный мостик через овраг и многочисленные перроны вокзала не приравниваются, конечно, друг к другу, но должны учитываться одновременно.

Это также означает, что для градостроителя настало время решительнее, чем когда-либо, вывести наружу, обнажить все то, что десятилетиями копилось в скрытой форме. Нужно заново пространственно организовать существующие системы связей и придать им необходимое значение, имея в виду не только сегодняшние, но и завтрашние нужды города. Если до сих пор мы обычно говорим о том, как связать между собой возникшие или проектируемые зоны человеческой активности, то теперь приходится перевернуть картину и посмотреть, каковы же «законные» требования

эффективной коммуникации к пространству деятельности горожан.

Обозначим протяженные зоны, сопряженные с наивысшей интенсивностью городской жизни, как «русла», уподобив транспорт реке, а места концентрации деятельности — ее берегам. Действительно, последовательное осуществление концепции русла позволило бы достичь предельной интенсификации городских связей и резко сократить потери на транспортные перемещения. Такая концепция очевидным образом противоречит традиционному функциональному зонированию, поскольку русло группируется из объектов различного назначения.

Русла концентрируют значительную часть мест приложения труда, но наряду с промышленными, научными или административными комплексами в них вклю-



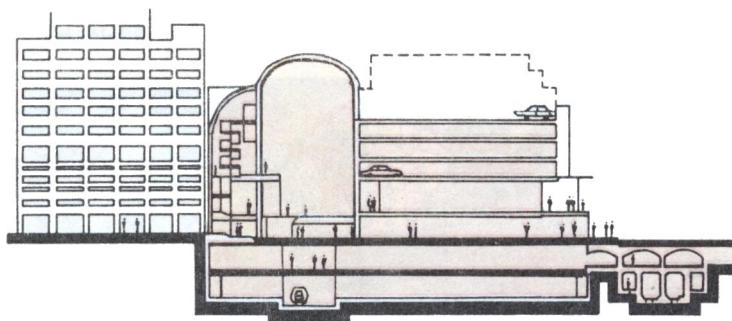
Ле Корбюзье.  
«Современный город  
на 3 миллиона жителей».

чаются также и обслуживающие центры и центры досуга. Назначение объекта, относящегося к руслу, может быть любым или почти любым, лишь бы он отвечал одному требованию — иметь общегородское значение. Это непривычно, сильно отличается от традиции, согласно которой и совершенно новый город планировался по образцу старого с его компактным пешеходным центром, но при увеличении размеров его элементов.

Чтобы различие было яснее, рассмотрим его на конкретном примере города Набережные Челны, сложившегося из двух разновременных частей. Сначала был город гидростроителей, расположившийся поближе к Камской ГЭС и попытавшийся создать свой центр. Затем на расстоянии в двадцать километров началось строительство КамАЗа, и при нем возник город автостроителей, для которого был спроектирован свой центр. Затем оба города были юридически объединены

и начали двигаться навстречу друг другу новыми микрорайонами вдоль связывающего их шоссе. При этом в самой середине разделяющего обе части отрезка пути (сначала это были 17 километров, затем 15, вскоре останется только 12) находятся словно ненужные остатки старого городка Набережные Челны, заброшенный залив со старой пристанью — красивые места. Здесь же садово-огородный поселок, возникший при городе гидростроителей, трамвайное депо, завод силикатного кирпича, казалось бы, логично помещенный подальше от города.

Если бы связь между плотиной ГЭС и строительной площадкой КамАЗа с самого начала трактовалась как перспективное русло, то все общественные, учебные, производственные ядра активности естественным образом влились бы в него, образуя «линейный центр»,



Подземный торговый зал.  
Центр имени Итона  
в Торонто (Канада).

а основные жилые массивы заняли бы наиболее выгодную позицию в полосе между берегом водохранилища и единым руслом. Такая возможность у градостроителей была, но, ориентируясь на привычные образцы, они ею не воспользовались. В результате город, расположенный на берегу Камского водохранилища, будто отвернулся от него, расползся, обрел рыхлость, а транспортные связи удлинились и усложнились. Теперь, когда потенциал возможного русла уже стал очевиден городским властям, реализовать его гораздо сложнее даже частично, а полностью — практически невозможно.

Еще заметнее роль русел коммуникации проступает при рассмотрении проблем реконструкции крупных городов. Здесь важно не выдумывать абстрактные системы, но увидеть и выявить складывающиеся пространственные образования, которые ранее не осмыслились как потенциальные элементы целостной системы. Формируя городское русло, мы как бы выворачиваем наизнанку существующую городскую среду, сохраняя нетронутыми целые участки старой планировочной структуры, не нарушая обособленности исторически сложившихся частей города. Активно, но крайне беспорядочно освоенные территории, связанные с внеш-

ней транспортно-коммуникационной системой города, получают привилегированное положение в развивающемся городе. То, что раньше казалось почти «ничем», едва ли не пустотой, должно приобрести законченную и своеобразную форму.

При фотопечати прозрачные пятна негатива оборачиваются наиболее темными участками изображения — именно по этой аналогии должно осуществиться обновление города, если мы хотим придать ему качественный характер. Нельзя обойтись полумерами — нужна прежде всего инженерная модернизация главных транспортно-коммуникационных узлов существующего города, главных пересадочных пунктов внутригородского, пригородного и внешнего транспорта.

Смысл сказанного легче всего увидеть на примере Комсомольской площади, знакомой, по-видимому, всем, кто раз посетил Москву, площади, более известной под своим бытовым названием — «У трех вокза-



Таллинн. Ратушная площадь.

лов». Действительно, Казанский, Ленинградский и Ярославский вокзалы глядят друг на друга через обширное, залитое асфальтом пространство с довольно беспорядочным движением уличного транспорта. Лишь два подземных перехода связывают три вокзала и две станции метрополитена.

Среди проектов реконструкции столь малопривлекательного места, разработанных в ходе конкурса в 70-х годах, было одно весьма разумное предложение архитектора Бориса Бодэ: оставив наземный поток транспорта через площадь и развив ее подземное хозяйство, вывести на пару этажей вверх большой «остров», который был бы наполнен крупным торговым центром и центром обслуживания, связан мостами и лестницами с тротуарами перед вокзалами, исторический облик которых важно сохранить.

К сожалению, предложение Бодэ было отклонено под предлогом «нарушения характера площади» (как если бы ее характер не был самого негодного свой-



ства), но скорее из-за организационной сложности строительного процесса без остановки движения. Действительно, непросто, но ничего невозможного в процессе строительства целого часть за частью нет. Однако торговый центр был построен в стороне, так что он еще удлинит и без того необычайно длинное пространство. Сокращения затрат времени людьми на ненужные перемещения не произошло; хозяйство каждого из вокзалов модернизируется по отдельности. Шанс качественного рывка и здесь не был использован.

Получается, что инфраструктура есть прежде всего способ видения каждой отдельной задачи как части общей сверхзадачи, и самое сложное в реализации принципа инфраструктуры заключено не в технике, а в необходимости перестройки мышления.

Ломка стереотипов мышления всегда нелегка. В отношении транспортной инфраструктуры она дается с чрезвычайным трудом. Как, скажем, формируется



Москва. Рижский вокзал.

сейчас типичный «городок» научно-исследовательских и учебных институтов? Характерный ответ легко «вычислить» простейшим путем — проехав в машине или троллейбусе по московскому проспекту Вернадского. Примерно через каждые две сотни метров — справа в основном, если двигаться от центра города, — поднимаются крупные или очень крупные сооружения. Они отодвинуты от проезжей части вглубь тоже примерно на двести метров, в основном чтобы уменьшить проникновение шума. Но в действительности главным оказывается традиция и расчлененность проектного процесса — каждый институт проектируется отдельно.

Какое чудовищное разбазаривание городского пространства! Ничто не препятствовало тому, чтобы составить те же сооружения гораздо плотнее или даже слить их в огромный комплекс, своего рода «стену», лишь кое-где оставив в ней просветы или «окна», раскрывающие выгодные перспективы вглубь, как это происходит при движении по вполне традиционному Невскому

перспекту. Давно разработаны даже для жилых домов эффективные, шумозащитные решения: на улицу выходят лишь лестничные площадки, ванные комнаты, кладовые и кухни, тогда как жилые помещения обращены во внутренние дворы. Ничто не препятствовало тому, чтобы пространство новых научных и учебных комплексов организовать по такому же принципу, что позволило бы приблизить их к проезжей части или даже своеобразным «мостом» поднять над ней.

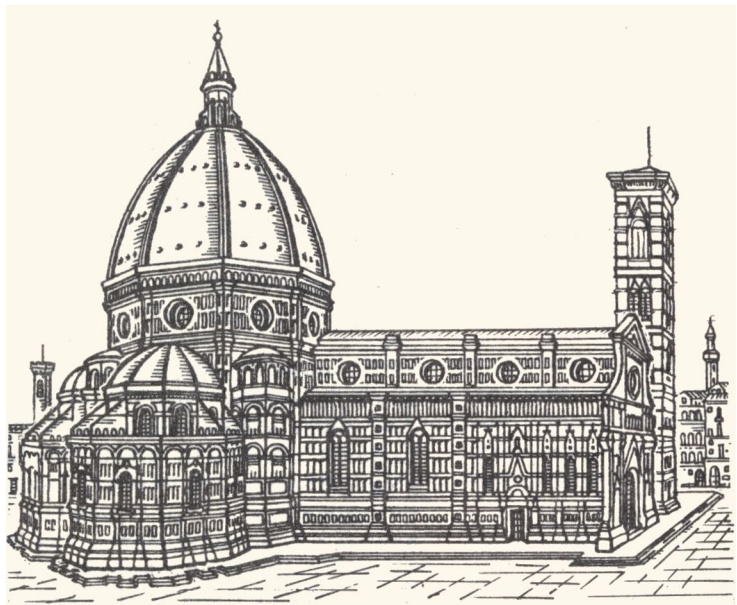
Повторим, ничто не препятствовало — кроме инерции мышления. Сложно в техническом отношении? Ничего чрезвычайного, да и проектная задача архитектора и инженера стала бы куда интереснее. Дорого? Применительно к отдельному зданию — безусловно, но применительно ко всему городу — гораздо дешевле, ввиду как минимум четырехкратного уменьшения занятой территории, более эффективного использования коммуникаций, сокращения добавочных потерь времени. Подлинная сложность заключается в том, что у транспортной инфраструктуры города может быть только один генеральный проектировщик — сам город, городской Совет, расчленять ее на отдельные обособленные элементы невозможно.

Итак, в новом городе коммуникационное русло может сформировать столь необходимый ему плотный центр. В старом, давно сложившемся линейные структуры русла могут вплотную подойти к центру, не вторгаясь в него. Тогда оказывается, что главные «ворота» города, по традиции размещаемые на его все более условной границе, могут сместиться к старому центру, регулируя доступ в него людских потоков. Пролегая по телу города, русло становится структурной основой его развития и реконструкции, предопределяет главные направления и характер его роста — нужно научиться распознать природу русла и правильно использовать знание о его природе.

Именно опираясь на русла, мы получаем принципиальную возможность выстроить всю транспортную инфраструктуру города, вплоть до эскалаторов в подземном переходе, которых в наших городах почти еще нет, и лифтов в жилых домах, которых в наших городах, напротив, явно больше, чем было бы целесообразно. Социальная и экономическая эффективность каждой отдельной транспортной «ветки» должна отсчитываться от инфраструктуры в целом. Только тогда можно говорить о настоящей рациональности решения.

### **«НЕПРАВИЛЬНЫЕ РАССТОЯНИЯ»**

Известно, как обманчивы бывают оценки дистанции в относительно однородной среде — в горах, в барханной пустыне или всхолмленной степи. Известно также,



Флоренция. Собор  
Санта Мария дель  
Фьоре.

что только на карте прямая между двумя точками обозначает кратчайшее расстояние между ними, ведь практическое расстояние мы измеряем временем и усилиями, необходимыми на его преодоление. В абсолютном большинстве случаев стремление «срезать» путь, когда, оставив дорогу или тропу, мы углубляемся в лес или карабкаемся по склону, оборачивается потерей времени.

Город издавна уподоблялся лесу, расстояния в нем относительны, многозначны. Это справедливо и для пешеходной прогулки: нередко быстрее и проще обогнуть пару лишних кварталов, чем проталкиваться сквозь густую толпу, идя по прямой и рискуя опоздать. Улица шириной в 20—30 метров может стать почти непреодолимым препятствием из-за непрерывного потока транспорта, так что быстрее и уж, во всяком случае, безопаснее дойти до регулируемого или подземного перехода и снова вернуться по другой стороне к намеченной точке. Среди собранных нами детских рисунков на тему «наш город» запомнился один: изобразив улицу, разделяющую дом подружки и ее собственный дом, десятилетняя девочка написала наверху: «Хочу, чтобы был светофор!»

У движения в городе своя особая геометрия, гипотенуза может оказаться длиннее суммы катетов, если она пересекает железнодорожную ветку или недавно открытую траншею, дуга может оказаться короче своей хорды, если хорда ведет через рынок и т.д.

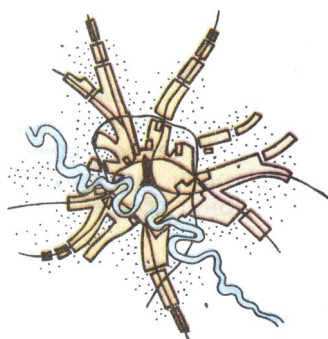
Все еще сложнее, потому что в дело вмешивается человеческая психика. Прямой как стрела путь мимо

совершенно одинаковых зданий считается как более длинный сравнительно с зигзагообразным движением в меняющемся окружении, если даже пройденный путь во втором случае длиннее в метрах или шагах. Еще короче кажется путь, если что-то — любопытная витрина, афиша или внезапно открывшийся вид — расчленяет его на несколько относительно небольших отрезков. Но если таких отрезков очень много, если наш путь пролегает через очень уж занимательное окружение, как бывает в чужом и привлекательном городе, то за счет напряжения всех чувств путь словно резко удлинняется.

Типичный современный город особого разнообразия в движении, увы, обычно не дает. Напротив, совершившийся в 60-е годы переход от классической квартальной застройки к «свободной» планировке привел к существенной трудности. Люди часто не могут сориентироваться в пространстве. Приглашение в гости впервые сопровождается, как правило, долгим инструктажем или нарисованным на бумажке маршрутом. В 70-е годы у транспортных остановок на краю крупных микрорайонов стали устанавливать крупные щиты с изображением плана. Вроде бы на плане все ясно, но оказалось, что великое множество людей не в состоянии самостоятельно соотнести громады домов, разбегающихся перед глазами во всех направлениях, и аккуратные прямоугольнички на информационном щите.

Старинный город еще труднее для дешифровки — как часто на улицах старого центра Риги или Таллинна можно увидеть группки туристов, находящихся в изрядном возбуждении. Кто-то из них держит в руках схематический план Старого Города, и все утверждают необходимость дальнейшего движения в самые разные стороны. Приходится спрашивать, спрашивать, спрашивать...

Авторы — профессиональные архитекторы, в целом недурно ориентирующиеся в пространстве и легко «читающие» планы. В Париже мы были порознь в разные годы и как-то признались друг другу, что каждый ухитрился в нем заблудиться, несмотря на план города в кармане. Обоих подвел навык. Дело в том, что второстепенные улицы Парижа расходятся от нескольких площадей веерами, так же, как в Москве. Но в Москве такие веера раздвинуты сразу довольно широко, а в Париже чуть-чуть, так что кажется, что квартал имеет в плане квадратную форму, тогда как в действительности он — трапеция. Держишь карту города в руке — помнишь. Спрятал карту в карман, прошел три-четыре квартала, свернул направо, еще раз направо и еще и... обнаружил себя не в том месте, на которое рассчитывал. Даже план бывает обманчив.



Москва. Вариант планировки.  
Арх. Г. Красин. 1930 г.



Только истинный обитатель какого-либо района, знающий в нем каждый угол, каждую щербинку на стене, отпечатывает в памяти и структуру плана, и истинные (то есть практические) дистанции. Но, как показывают несложные эксперименты, мера конкретности его представлений о других районах того же города стремительно убывает после некоторой границы «своего» пространства. Очень любопытно выглядят в сопоставлении планы одного города, нарисованные разными его жителями по просьбе экспериментаторов: очаги и очажки знакомого разделены практически пустыми промежутками.

Оказывается, что «истинные» расстояния в городе люди устанавливают только в тех случаях, когда они могут опереться на какой-то твердый ориентир. Идеалом, конечно же, является тот случай, когда в поле зрения два или три ориентира, смещающиеся один

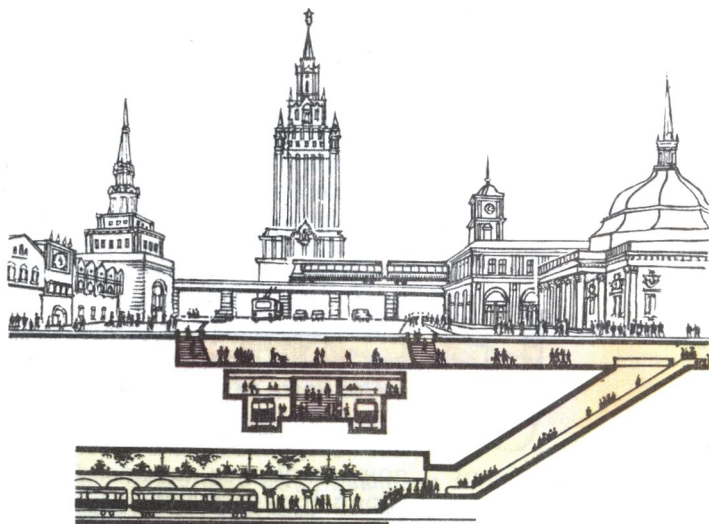


Схема развития подземных коммуникаций на Комсомольской площади в Москве.

относительно другого. В традиционном городе это было нормой. Флорентиец мог и до сих пор может точно определить свое местонахождение, если даже его перенести куда-то, завязав ему предварительно глаза. Он всего лишь посмотрит, в каком отношении окажутся купол собора Санта Мария дель Фьоре и построенная по проекту великого художника Джотто колокольня. Не сложнее было жителю Москвы или Суздаля: колокольни и купола церквей служили первоклассными ориентирами, да еще и названия приходских храмов помогали — Никола в песках, Анна на углу и т.п.

В новой городской застройке с ориентирами дело обстоит обычно худо, да и сохранившиеся старые ориентиры теперь, как правило, куда меньше ростом, чем рядовые жилые дома. И вот вновь приходится спраши-

вать, спрашивать... нет ориентиров, непонятны и расстояния.

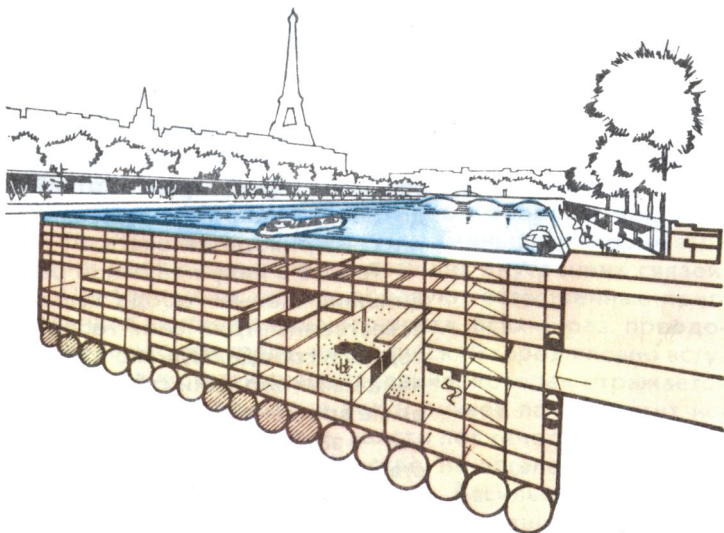
Когда от пешего движения мы отказываемся в пользу транспорта, дело обычно не столь уж упрощается, а нередко усложняется еще больше. Ясно, что метрополитен, словно вытаскивая нас на время из тела города в свои глубины, путает истинную картину чрезвычайно. Двухминутный перегон между двумя станциями кажется очень долгим и расстояние между ними поверху — очень большим. Условность схемы линий упорно игнорируется, и если отрезок между кружками станций изображен коротким, то множество пассажиров принимает его за действительную краткость расстояния. Пересадки с одной линии на другую повергают пассажира метро в изрядное замешательство, а вынырнув наконец на поверхность, он все чаще оказывается в недоумении перед выбором одного из множества выходов.

Только в силу привычности ежедневного маршрута мы обычно упускаем из вида его сложный характер, если в дело включается использование смешанного транспорта, ведь интервалы движения непостоянны, даже если все работает «как часы». Получается, что расстояние между точками А и Б в городе — переменная величина. Оно то удлиняется, то укорачивается. Оно будет самым коротким, когда интервалы движения минимальны, но может резко удлиниться, если в час «пик» нам придется пропустить один-два автобуса, или поезда, или трамвая. Оно будет самым длинным, если, засидевшись далеко за полночь у друзей, мы выйдем на улицу, где, как назло, не видно ни одного зеленого огонька. Расстояние сокращается в ясную и теплую погоду настолько, что мы иногда позволяем себе несколько его удлинить, часть пути предпочитая пройти пешком. Оно резко вырастает, если на город обрушится проливной дождь или снегопад.

Вот с этой-то сложной времяпространственной реальностью города приходится иметь дело градостроителям. Если географ измеряет расстояния в километрах, то градостроитель вынужден уподобляться опытному туристу и рассчитывать его только во времени. Любопытно, что оценка «нормального» времени, затрачиваемого на дальние перемещения, исторически менялась очень сильно с каждой транспортной революцией. И для Радищева и для Пушкина казалось совершенно естественным, что путь из Петербурга в Москву занимал неделю при самых благоприятных условиях. Уже для читателей Льва Толстого нормой для той же дистанции стали сутки, а для нас — восемь часов ночью и шесть часов днем, если пользоваться той же железной дорогой (фактические затраты времени на перелет сэкономят не более двух часов). А вот «нор-

ма» времени для перемещения по городу странным образом остается неизменной.

Наиболее комфортабельным размером дистанции мы все сочтем промежуток от пяти до тридцати минут. Сорокапятиминутная дистанция уже только терпима, часовая же воспринимается как явно мучительная — о больших и говорить не приходится. Получается, что для пешеходного города «нормальный» в социальном смысле габарит — условный квадрат с диагональю 2 километра, скорость — 4 километра в час — как раз подходящий темп, не бежать же по городу сломя голову. Для города трамваев и автобусов «нормой» становится уже квадрат с диагональю 12—15 километров, ведь их эффективная средняя скорость



Многоярусные  
подземные скоростные  
автодороги,  
автостоянки  
и учреждения  
обслуживания  
под руслом Сены  
в Париже (1964 г.).  
Арх. П. Меймон.

с учетом остановок не превышает 30 км/час. Наконец, для города с развитой сетью метрополитена «нормой» может считаться квадрат с диагональю 25—30 километров.

Вроде бы именно таковы наши города, но всякий немедленно возразит: что-то не так много среди их жителей тех, кому удастся укладываться в «нормальные» 30 минут! В самом деле, немного. Когда градостроители прочерчивают так называемые изохроны на плане города, то есть линии, охватывающие равноудаленные от условного центра или предела территории, выясняется, что для Москвы 30-минутная изохрона охватывает менее 15 процентов территории, а за пределами 45-минутной изохроны — чуть ли не половина территории города.

Идеальная схема и действительность никак не могут совпасть в силу разнородности точек, которая зависит отнюдь не от расстояния между А и Б, но от того,



лежат ли эти точки на одном транспортном русле или нет. Очевидно, что подавляющее большинство из множества А и множества Б окажутся в стороне от связывающей город транспортной «прямой». От одних до нее два шага, от других — полкилометра, от третьих — придется ехать.

Только в силу ненужной рыхлости планировки сегодняшние малые города вырвались в пространстве за естественные для себя габариты классического пешеходного города. Однако с крупными и тем более крупнейшими городами ситуация сложнее. Втянуть измеряемые временем расстояния в пределы социальной нормы — задача принципиального характера. Иначе качественного улучшения городской среды не достичь. Поскольку же ясно, что транспортную линию не подтянешь ко всем точкам А и всем точкам Б одновременно, остается одно: делать ставку на радикальное преобразование городской структуры. Третьего не дано.

### ПЕРЕОЦЕНКА ЦЕННОСТЕЙ

К середине 70-х годов оба автора, работая тогда независимо, пришли к одинаковым выводам в оценке перспективных вариантов развития Москвы. Если представить ход наших рассуждений предельно кратко, то получится следующая картина.

Всякий большой город рождается дважды. Первый раз — как пешеходное поселение, занявшее удачную позицию на перекрестке водных и сухопутных путей. Второй раз — как промышленный и информационный центр обширного района, узел разветвленной сети транспортных магистралей.

Вначале хорошо защищенный возвышенный берег в излучине реки или, чаще, холмистый треугольник



Франция. Марсель.  
На заднем плане  
замок Ив.



между рекой и ее притоком служит первой строительной площадкой города. Водоразделы, ложбины между склонами холмов и русла речек формируют начальную уличную сеть. Разрастаясь и выходя на равнину, город стремится сохранить важную для обороны компактность, что ведет к поиску наименьшего периметра стен и прокладыванию кратчайших внутренних связей.

Притоки реки, овраги образуют естественные преграды для территориального роста. Всякий раз, преодолевая такую преграду, исторический город словно вступает в новую фазу существования, которая отражается в его планировке. Русла рек и ручьев потом могут исчезнуть с поверхности — двести лет течет в подземной трубе река Неглиная в Москве, не осталось и следа от каналов, некогда расчертивших Васильевский остров Ленинграда. Однако улицы, проходившие вдоль этих потоков, подобно кольцам на срезе дерева, запечатлевают этапы эволюции города. То же происходит с его оборонительными стенами. Из долговременного обживания площадки вырастает и закрепляется всегда глубоко индивидуальная планировочная структура. Города росли столетиями, но в принципе не менялись.

Второе рождение города — его преобразование в крупную расселенческую систему, связанную в единое целое посредством транспорта. Рождаясь из территориального роста города, транспорт подталкивает дальнейший его рост — маятник начинает раскачиваться все сильнее. Теряя былую однородность и ясность, город становится все менее удобным для жизни.

Если высокая символическая роль древнего центра сохраняется и даже усиливается за счет центростремительного рисунка сходящихся в центре магистралей, если городские районы отсчитываются от центрального ядра, город начинает расплзаться во все

стороны одновременно. Именно так и произошло в Москве.

Настает момент, когда требуется решительное переосмысление всей структуры городского плана. Продолжать цепляться за потерявшие смысл непрерывность контура городского «пятна», сокращение длины его периметра невозможно или, во всяком случае, вредно. Городу необходимо найти новую форму, новое соответствие изменившемуся содержанию, для которого стала непригодной традиционная оболочка.

Очень часто перестройка планировочной организации не поспевает за темпом городского развития. Едва возникнув, планы реконструкции успевают устареть. Так происходит до тех пор, пока мы все еще пытаемся обойтись частичными коррективами, незначительными поправками. Но ведь решительно необходимо «угадать» перспективную форму таким образом, чтобы она оказалась приемлемой и через полвека и через столетие. Добиться этого нельзя, не осмыслив естественного хода развития современного города, не выявив объективной основы долговременных преобразований.

Остановить самопроизвольное расширение города во все стороны и предотвратить стихийное разрушение его исторического ядра мы сможем только в том случае, если обоснованно выделим приоритетные направления развития. Именно по приоритетным направлениям должны пролечь магистральные русла коммуникаций, силовые линии роста жилых, производственных, деловых территорий.

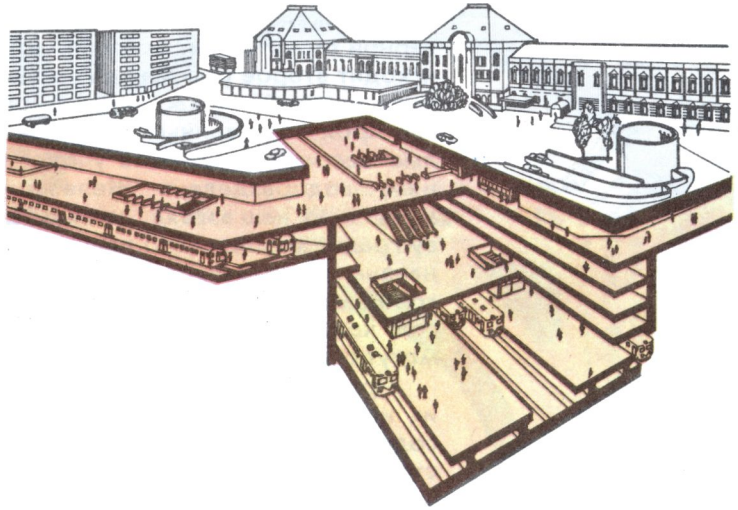
Капиталистический город не в состоянии поставить задачу таким образом. Его сегодняшняя структура порождена бесконтрольным разрастанием автомобильного транспорта, что отвечает в конечном счете интересам автомобильного бизнеса. Автомобиль породил гигантскую зону жилого пригорода, а затем обитатели одно- и двухэтажных домиков на небольших участках оказались прикованы к автомобилю невидимой, но прочнейшей цепью. Для рассредоточенного жилья другого средства сообщения нет. Совсем не случайно, что связанные с автомобильной промышленностью и дорожным бизнесом строительные компании протягивают все новые дорожные системы, а затем с помощью целой системы льгот привлекают новые и новые тысячи горожан. Сначала один, а затем и два автомобиля в семье становятся жизненной необходимостью. Иначе не доберешься ни до торгового центра, ни до места работы, ни в гости, ни в школу.

Над нашими городами такая фатальная зависимость от автомобиля отнюдь не тяготеет. Умножая число личных автомобилей, мы все же рассматриваем их как дополнительное к общественной системе транспортное средство, что дает нам в руки огромное преимущество.

Важно не потерять его, закладывая уже сегодня основы города XXI века.

Какой же пространственный фактор предопределяет сегодня такую возможность? С нашей точки зрения, трассы железных дорог, проходящие по городской территории.

Это суждение может показаться удивительным. Житель города, как правило, не без основания склонен воспринимать участки, связанные с железной дорогой, как второстепенные или даже окраинные, подчас распространяя отношение к ним и на привокзальные площади, находящиеся чуть ли не в центре города. Однако некоторая заброшенность придорожных территорий вовсе не является каким-то их органическим пороком. Скорее следует говорить об эффектах длительного



Подземная конечная железнодорожная станция в Токио.

невнимания к ним со стороны городских властей. Мешает и то, что железную дорогу принято считать чуть ли не чем-то устарелым только потому, что она досталась нам в наследство от прошлого столетия. Но и такое возражение — предрассудок.

Железная дорога остается главной внешней коммуникацией наших городов, и ничто не предвещает сокращения ее роли. Рост города осуществляется давно наиболее интенсивным образом вдоль железнодорожных направлений. Как основное средство грузовых перевозок, железная дорога с самого начала довольно жестко обусловила размещение городской промышленности. Промышленный пояс любого крупного города вполне отчетливо воспроизводит контуры железнодорожной сети. Пригородные участки железнодорожных линий стали основным руслом перемещения маятниковой миграции, о которой уже говорилось выше. По мере разрастания города железная дорога все замет-

нее берет на себя функции внутригородского транспорта, особенно легко сочетаясь с линиями метрополитена и скоростного трамвая.

Наконец, из-за того, что железной дороге требуются минимальные уклоны и плавные повороты, она «вписывается» в рельеф, уподобляясь водному потоку, и наименьшим образом нарушает местный закон строения природной территории. Пролегая по телу города, железные дороги отчуждают от него особые технические законы — полосы отчуждения. Свободные от застройки территории-коридоры, из конца в конец пересекающие город, стали единственным в своем роде резервом для прокладки новых линий внеуличных коммуникаций — скоростного трамвая, монорельса, транспортного грузового трубопровода.

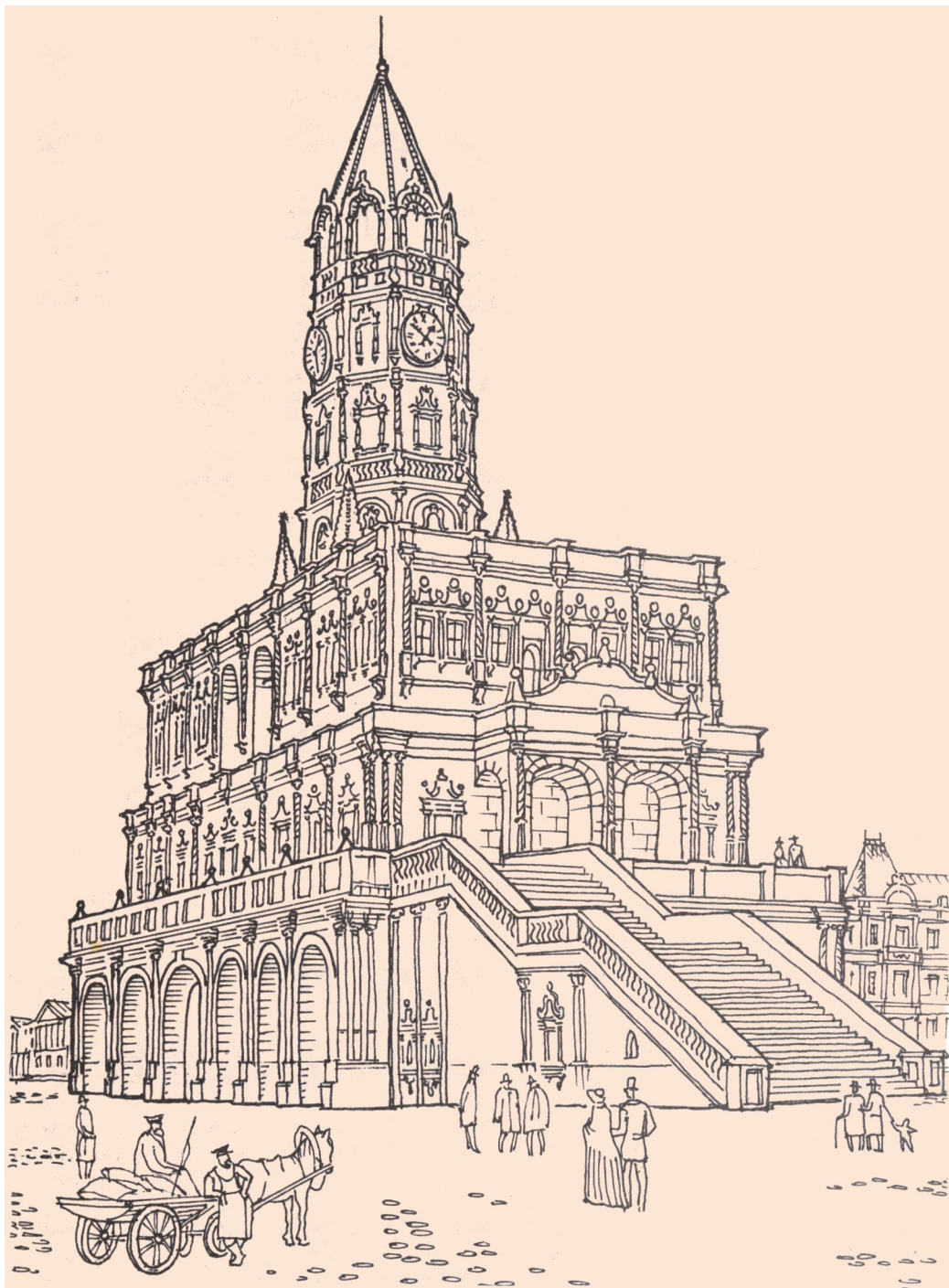
Подобно рекам, повлиявшим на первое рождение города, железные дороги могут стать наиболее характерной структурной основой ситуации, в которой происходит второе рождение города. Они образуют пространственный каркас второй, рукотворной природы, где производственные зоны образуют «пойму», а жилые массивы могут быть уподоблены «холмам», гребням, водоразделам. Железнодорожные коридоры могут и, на наш взгляд, должны быть положены в основу градостроительного плана, что как бы выворачивает наизнанку привычные отношения к разным участкам городской среды. Активное освоение транспортных русел, концентрация вдоль них общегородских центров могут сильно повлиять на облик большого города.

Приглядевшись к железным дорогам и проследив их историю, мы лучше начинаем понимать глубокое содержание специфической наследственности градостроительной структуры, частично размытой в последние десятилетия. В отличие от проектировщиков 20-х годов, жаждавших сформировать город совершенно заново, мы стремимся увидеть его собственную, нередко укрытую от непосвященного взгляда структуру и сознательно протянуть ее в будущее.

Применительно к Москве это означает, что, выделив из множества железнодорожных направлений юго-западное, северо-западное, северное и восточное, мы начинаем видеть, как из-под овала традиционного городского плана проступают словно растопыренные пальцы. Не кольцевая, а звездчатая структура становится основной. Тогда легко заметить, что обширные секторы городской территории заполнены в настоящее время чрезмерно — именно такая относительная равномерность заполнения «поля» влечет за собой чрезвычайное удлинение времени на внутригородские сообщения, удлинение тех практических расстояний между точками А и Б, которые мы условились измерять в минутах, а не в метрах.







Москва. Сухарева башня.

*Откуда начинается город.  
Генератор городского образа жизни.  
Уроки реконструкции.  
Остров пешехода в потоке транспорта.  
За счет чего работает «городской насос».  
Архитектурный символ города.*

Еще шаг, и нам придется сделать вывод: принципиально улучшить качество инфраструктуры коммуникаций можно будет лишь в том случае, если середины «секторов» между лучами-руслами постепенно разрежутся, освободятся от жилой застройки и мест массового приложения труда. Нет, разумеется, мы не предлагаем завтра приступить к сносу недавно построенных домов. Но у них, домов, есть физический срок износа, приближающийся к веку (от которого уже прошло пятнадцать — двадцать пять лет), и моральный срок износа, после которого нужна реконструкция. Мы предлагаем планировать новую жилую застройку вдоль русел коммуникации, тогда как со временем центральные части имеющихся секторов могут преобразовываться в зеленые зоны отдыха и досуга, ближе, чем сейчас возможно, подпустив природу к центральному ядру города.

Казалось бы, что говорить о будущем, отдаленном от сегодняшнего дня на пятьдесят-семьдесят лет? Но ведь только так и нужно, ведь жизнь города несоизмерима с индивидуальной человеческой жизнью, у них разный масштаб. Отодвигая в бесконечность структурные решения, необходимые будущему города, мы рисковали бы прийти к нему все с тем же грузом неразрешенных и даже еще усугубившихся проблем. Речь ведь идет о долговременном планировании, в котором транспортная инфраструктура занимает ведущее положение.

Всерьез планировать будущее города — значит уже сегодня думать о том, что мощные русла-лучи не могут по старинке сходить в «точке» исторического центра. Их «точкой» схода для Москвы естественным образом становится Садовое кольцо и пролегающая под ним кольцевая линия метро. Если так, то уже сейчас необходимо думать о принципиальной реконструкции кольцевой подземной линии, об увеличении ее пропускной способности, о новых формах пересадки с кольца в любое из «русел». Тогда уже сейчас стоит задуматься о характере застройки Садового кольца и его использовании в качестве «центра центра», о переориентации нагрузки на кварталы исторического ядра города.

В той или иной степени названные задачи пере-



осмысления структуры касаются любого из наших крупнейших городов — каждого по-своему, ибо типы структур плана есть, но двух одинаковых градостроительных систем не обнаружить. Что же касается малых и средних городов, то здесь все усилия необходимо направить на то, чтобы упрочить их связь с традиционной пешеходной моделью, дополнив ее наиболее эффективными системами общественного транспорта. Современный скоростной трамвай или его аналог — безрельсовый трамвай, новый гибрид между трамваем, троллейбусом и электропоездом, подобный тем, что ныне курсируют на ВДНХ, — для ближайшего будущего остаются вне конкуренции.

Сложность, как мы постарались показать, заключается в том, что транспортная инфраструктура города не существует отдельно от его застройки. Если мы хотим изменить инфраструктуру целесообразным экономически, технически и экологически образом, то мы волей-неволей обязываем себя изменить и принцип освоения городской территории. Чтобы соединить любую точку А с любой точкой Б наиболее удобным для всех нас способом, приходится сопоставить все, что в этих условных точках содержится в действительности, социальную эффективность использования городской территории, каждого из ее квадратных метров, — счет на гектары в век экологического мышления уже не может удовлетворить.

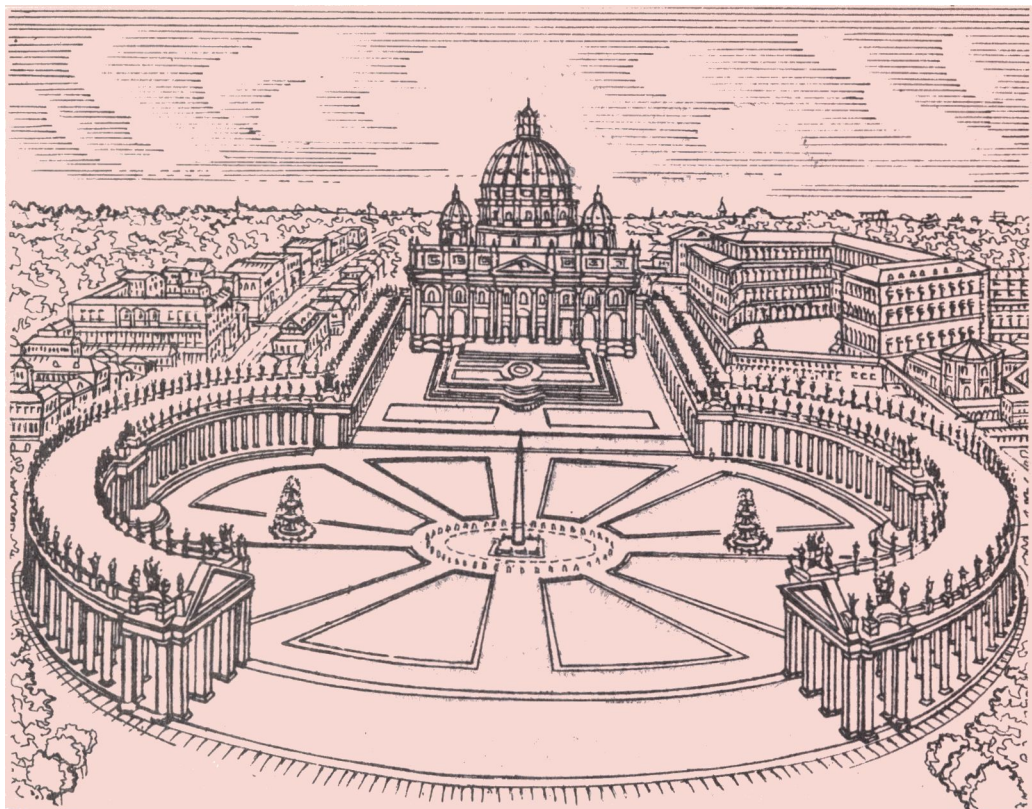
## ОТКУДА НАЧИНАЕТСЯ ГОРОД

Представления о пространстве и времени так плотно переплетены в нашем воображении, что простейший, казалось бы, вопрос о точке отсчета для города незамедлительно расслаивается на два. Один — что является начальной «точкой» роста города во времени? Другой — что считают срединной точкой города его жители?

Бывает, что оба пункта совпадают или почти совпадают. Так, Париж начался с того, что римляне построили на острове Сите посреди Сены свой укрепленный лагерь, превратившийся с ходом времени в центр завоеванной Галлии — Лютецию Паризиорум. Еще в римское время город перешагнул Сену, создав основу того, что по сей день именуется Латинским кварталом. Однако площадь перед собором Парижской богородицы, почти совпадающая с центром римской Лютеции, так и осталась, во всяком случае символическим центром Парижа.

Согласно легенде первый маленький Кремль, построенный Юрием Долгоруким в 1147 году, включил укрепленный двор боярина Кучки на Боровицком холме. Затем центром Москвы долгое время считалась





Рим. Собор св. Петра.

Соборная площадь внутри Кремля (напомним, что только застройка внутри Кремля называлась городом), и только в советское время роль центра города перешла к Красной площади. Боровицкий холм, Соборная и Красная площади расположены совсем близко друг от друга, но оснований для их отождествления все же явно нет.

Сложнее обстоит дело в Лондоне. Его Сити почти совпадает по территории с римской колонией Лондиниум, но геометрический центр планировки Сити, что расположен перед Английским банком, не связан никак с остатками римского общественного центра. Более того, расположенный близ Сити Тауэр был центром королевской власти, но настолько не имел отношения к Сити, что по сей день сохранился ритуал, согласно которому королева может въехать в Сити только в сопровождении лорд-мэра, то есть «с его согласия». Чуть выше по реке — Вестминстерский дворец и Вестминстерское аббатство. Они, как и Тауэр, ассоциируются с центром Лондона, но с юридической точки зрения Вестминстер — отдельный город, граница которого с Сити обозначена совершенно четко. Так что же такое центр Лондона? Это не столь уж ясно.

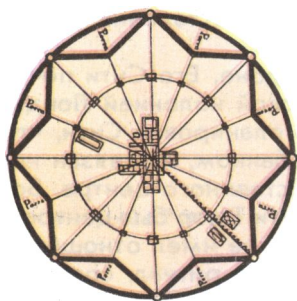
Что считать центром древних Афин: скалу Акрополя с его сверкавшими на солнце мраморными храмами или Агору, площадь собраний? Центром древнего Рима был очевидным образом Форум Романум, к которому последовательно пристраивались все новые императорские форумы, к середине II века слившиеся в один гигантский комплекс. Центром Рима эпохи Возрождения стала площадь перед собором св. Петра. Мы и сегодня готовы назвать ее центром Рима, хотя это было бы принципиальной ошибкой, так как, с юридической точки зрения, Сан-Пьетро — главная площадь Ватикана, являющегося самостоятельным государством.

Все это, однако, города, росшие длительное время, переживавшие разные формы общественного и государственного устройства. Несколько иначе обстояло дело с городами, задуманными по единому плану. Такова Александрия, основанная Александром Македонским, разросшаяся при Птолемах и достигшая зенита своей славы при римлянах. У Страбона, в XVII книге его «Географии», можно прочесть: «В центре города находятся здание суда и рощи. Здесь же — Панейон, искусственная конусообразная возвышенность, похожая на скалистый холм; на эту возвышенность подъем идет по винтовой линии, с ее вершины можно созерцать весь кругом расстилающийся город...»

С таким подходом мы сталкиваемся впервые: центр города обозначен не площадью и не дворцом правителя, а своеобразной смотровой площадкой. Значит, весь город трактуется как своего рода искусственный пейзаж, а точка, с которой пейзаж раскрывает все свое богатство, — единственный центральный его символ.

Совсем иной принцип был положен в основу перепланировки Пекина, в который была перенесена в 1421 году столица Китайской империи из Нанкина. Над южным, или Китайским, городом, имевшим форму вытянутого по горизонтали прямоугольника, словно навис близкий в плане к квадрату Татарский город (напомним, что Китай в XIII веке был завоеван монгольским войском хана Хубилая). В середине Татарского города находится Императорский город, окруженный своей высокой стеной, в которой устроены Ворота Небесного Мира. Внутри Императорского города, за широким рвом, наполненным водой, поднимаются стены Пурпурного города, выложенные из темно-красного кирпича. В его центре — главный двор, прямоугольник размером 200×600 метров, мощный мраморными плитами и со всех сторон обстроенный галереями. Наконец, посредине центрального двора на мраморном пьедестале стоит тронный зал Высочайшего Согласия.

Вся сложная пространственная конструкция напоминает множество вложенных одна в другую коробок и имеет отчетливо выраженный символический смысл.



Первый звездообразный город эпохи Ренессанса. Сфорцинда Филарете.



Китай. Храм молитвы  
на Годовую жатву.  
1420 г.

Китайцы называли свою страну Срединной империей. Они были убеждены, что она находится в центре мира. Центром же империи был тронный зал императора, где бы он ни находился, поэтому конструкция города в точности соответствовала модели мироустройства. Трон императора, находившийся в «центре центра» Срединной империи, воплощал собой место прямой связи с Небом, сыном которого именовался император.

Нет оснований говорить, что это — сугубо восточная концепция. Она необходимое следствие абсолютной подчиненности всех власти одного господина. Когда уже упоминавшийся нами Антонио Филарете, спустя полвека после завершения постройки Пекина, ничего определенного не зная о нем, сочинил «идеальный» город Сфорцинду, он использовал такую же схему. В самом центре города, имеющего форму восьмиконечной звезды, в том центре, к которому от всех ворот сбегаются улицы и каналы, расположен герцогский дворец. Двумя столетиями позже тот же принцип воплощается при строительстве Версаля, загородной резиденции Людовика XIV, где три луча дорог сходятся в парадной спальне короля, которого льстивые придворные величали «Солнцем».

Петр I не был склонен к подобному самовозвеличи-

ванию, однако первый план Петербурга, составленный Леблном в 1717 году и одобренный Петром, имел центром царский дворец посреди Васильевского острова. Затем, как говорилось в первой главе, центр города намечается схождением трех лучей к зданию Адмиралтейства. Затем... все несколько запутывается, ведь рядом — Дворцовая площадь с Зимним дворцом и зданием Генерального штаба, по другую сторону от Адмиралтейства — Сенатская площадь. Здание Биржи на Стрелке Васильевского острова как бы замыкает на себя весь город и тоже претендует на роль его центра.

Нет ясности и с центром столицы США, план которой был составлен в 1791 году французским инженером Ланфаном. Ланфан, глубоко веривший в демократические идеалы, утвердил в центре Вашингтона место для здания Капитолия. Однако по мере укрепления власти президента вторым, конкурирующим с Капитолием центральным пунктом города стал Белый дом. Наконец, уже во второй половине XIX века «спор» двух центров власти был как бы уравновешен за счет сооружения гигантского обелиска Георга Вашингтона и мавзолея Линкольна.

Получается, что за исключением старинных городов, остановившихся в развитии по тем или иным причинам, центр города не является чем-то раз навсегда данным. Чем крупнее становились города в прошлом и тем более в нашем столетии, тем яснее становилось, что под городским центром начинает подразумеваться некоторый центральный район. С него начинается город в нашем воображении.

Внутри такого центрального ядра оказываются совмещены или располагаются поблизости административный, деловой, торговый центры города. Как правило, к ним тяготеет и особо ценимое горожанами озелененное пространство. А вот определить внешнюю границу центрального ядра, оказывается, довольно сложно. Когда социологи опросили множество москвичей, пытаясь выяснить один вопрос — где они проводят границу центра, получилась любопытная картина. Те, кто обитает в новых районах, вплотную подступивших к Кольцевой автодороге, готовы отнести к центру участки города, которые еще в 50-е годы считались окраинными, вроде площади у станции метро «Сокол» или стадиона в Лужниках. Те, кто живет с внешней стороны Садового кольца, отсчитывают центр от него. Те, кто обитает внутри Садового кольца, называют центром территорию внутри Бульварного кольца... Размеры центра оказываются относительными, зависят от точки зрения.

Однако никто не усомнится в том, что все же абсолютным центром Москвы является Красная площадь, а Еревана — площадь имени Ленина. Никто не





Ереван. Площадь  
Ленина.

ошибется, указывая центральную площадь в Баку или Ташкенте, площадь Согласия в Париже или авеню Конституции в Вашингтоне. Возникает почти парадоксальное положение, когда центром символического характера оказывается вроде бы пустое пространство.

Впрочем, те из градостроителей, кто принял такое суждение за чистую монету, непременно оказывались в ловушке. Нет, отнюдь недостаточно очертить на плане города крупный квадрат, прямоугольник или круг и обстроить геометрическую фигуру какими-то зданиями, чтобы такую площадь признали центром. Жертвой такого заблуждения стали российские архитекторы XVIII века, перестраивавшие Тверь, Ярославль, Полтаву, Тихвин и десятки других городов. Здесь возникали крупные незастроенные пространства с четкими очертаниями, удачно ориентированные «лучи» улиц, но обширным пустырем оставалась круглая Сенная площадь в центре Полтавы, так и не стала торговой восьмиугольная Торговая площадь в Твери. Пожалуй, только в Одессе стремительное развитие города набрало в XIX веке достаточно энергии, чтобы наполнить действительной жизнью просторную планировку городского центра, проектировавшегося «на вырост».

С чрезвычайными сложностями столкнулись сегодняшние архитекторы при формировании центров наших новых городов. Непомерно большие пустые пространства, как правило, только именуются площадями, довольно крупные административные или культурно-зрелищные сооружения, возводимые на их просторах, зрительно «пропадают», если прохожего отделяет от них добрых двести метров. Даже многометровые монументы кажутся маленькими, и пускаться в путь через почти степные просторы редко кому хочется, так что люди в основном жмутся к их краям.

Нет, отнюдь не всякое незастроенное пространство может претендовать на то, чтобы восприниматься как центральная площадь. Для того чтобы это удалось, размеры и характер застройки площади должны быть особым образом сгармонизированы между собой и со сферой занятий людей в таком особом месте.

## ГЕНЕРАТОР ГОРОДСКОГО ОБРАЗА ЖИЗНИ

Центр города с полным основанием ассоциируется в нашем сознании с многолюдьем. В Древней Греции был в употреблении даже специальный глагол, который по-русски можно передать как «агорировать», то есть толкаться на центральной площади. Сюда приходили свободные граждане на Собрание, здесь заседал городской совет, здесь в защищавших от солнца портиках были выставлены скульптуры, а их стены украшала живопись. В тени портиков совершались торговые сделки и спорили философы. Здесь можно было узнать все новости, подивиться на послов из далеких стран в их непривычных одеждах. Здесь бурлили страсти, здесь было средоточие городской жизни.

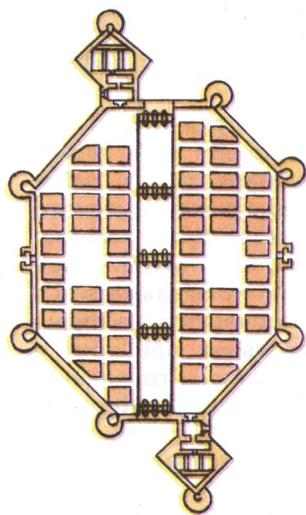
В римскую эпоху плотность использования городского центра выросла еще в несколько раз. С утра до вечера центральное ядро Рима было физически заполнено до предела, о чем красноречиво свидетельствуют строки Ювенала:

... мнет нам бока огромной толпою

Сзади идущий народ: этот локтем толкнет, а тот палкой  
Крепкой, иной по башке тебе даст бревном иль бочонком;  
Ноги у нас все в грязи, наступают большие подошвы  
С разных сторон, и вонзается в пальцы военная шпора.

Дюжим невольникам, несшим носилки богачей и знати, приходилось поднимать их над головой, иначе пройти было невозможно. Великий историк Тацит повествует о том, как присланные в Рим солдаты из германского легиона пытались пройти к Форуму: «Непривычные к городской жизни, они попадали в самую гущу толпы и никак не могли выбраться, скользили по мостовой и падали, когда кто-нибудь с ними сталкивался».

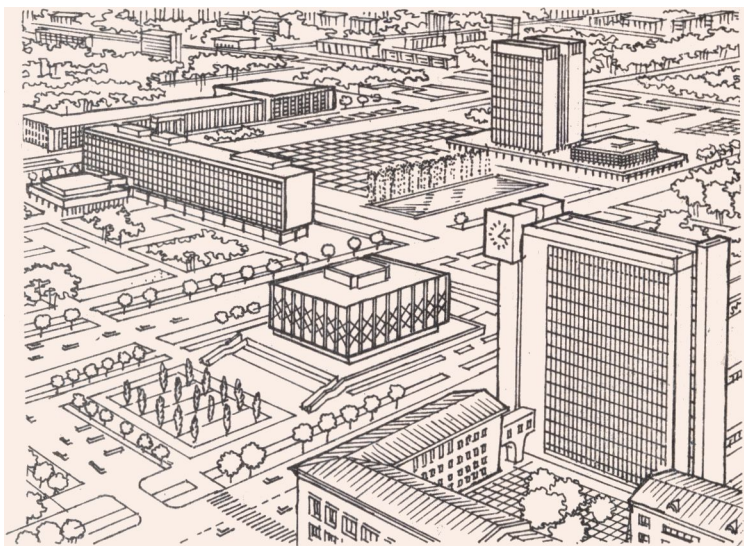
Толпа наполняла не только улицы, но и интерьеры огромных общественных зданий. В построенной Юлием Цезарем базилике — здании суда, выходившем на Римский Форум, одновременно заседали четыре суда по уголовным делам. Всего там было около ста судей, каждый подсудимый, каждый истец приводил с собой десятки людей, своими криками оказывавших ему моральную поддержку. Речи известных адвокатов привлекали сотни восторженных слушателей. Здесь же шла бойкая торговля съестным, рядом играли с азартом в



Город в форме многоугольника. Франческо ди Джорджо (около 1490 г.).

кости, тут же устраивались со своими раскладными столиками менялы... Почти такую же картину представляют сегодня центральные ядра Каира или Калькутты, где практически нет незаполненного людьми уголка.

Город европейского средневековья не так фантастически многолюден — не стоит забывать, что по сравнению с Римом эпохи империи, когда в нем насчитывалось до миллиона жителей, города Европы были невелики: пять, десять, тридцать тысяч человек. Только Венеция и Флоренция перешли сотысячный рубеж. Но зато средневековые города были и очень компактны, очень тесно застроены, так что по сравнению с их узкими улочками площадь городского рынка, имея габариты, скажем  $70 \times 100$  метров, казалась поистине громадной и заполнялась людьми до предела.



Ташкент. Новый центр города.

Свободное пространство было невелико, и потому его стремились, как правило, расширить за счет первых этажей выходящих на площадь домов. По первому этажу их стены превращались в сплошные аркады, опоясывающие площадь. В глубине устраивались лавки, так что вокруг торговой площади возникал еще и торговый «пассаж». Интенсивная коммерция, создавшая основу существования города, нуждалась в пространстве, и лавки выстраивались вдоль улиц, ведущих к рыночным площадям. Немецкий рыцарь Арнольд фон Харф, прибывший в Венецию в 1497 году, записывал в своем дневнике: «Отсюда (он ранее говорил о мосте Риальто через Большой канал) мы пошли к главному собору святого Марка через множество узких улиц, на одних были аптеки, на других переплетчики, на третьих все виды торговли». Из других свидетельств мы точно зна-

ем о специализации торговли в отдельных улицах, а иногда в целых кварталах.

На центральной площади города была его ратуша, где заседал городской совет. Здесь же был суд и здесь же нередко совершались наказания, памятником чему остались во множестве европейских городов каменные позорные столбы, к которым привязывали преступников. Как правило, совсем неподалеку от центральной площади располагались и кварталы университета, пополнявшего дневное население центра. Великое множество людей нуждалось в еде и питье, так что подвалы и первые этажи окрестных улиц были заняты множеством харчевен, рассчитанных на всякий карман.

По сравнению с центром весь прочий город в будние дни должен был казаться пустым — ремесленники трудились в своих мастерских, женщины хлопотали по хозяйству дома.

По воскресным дням торговля была запрещена, но ни центральная площадь, ни примыкающие к ней улицы не пустовали. Церковные процессии, состязания и турниры, казни жертв инквизиции занимали главное пространство поутру. Кафедральный собор вмещал в себя чуть ли не половину жителей города во время торжественных служб. После полудня на площади появлялись жонглеры, акробаты, певцы. Здесь же происходил неустанный «парад» модных одежд, причесок, украшений. Центральная площадь всегда оставалась пространственной «рамой», через которую городская толпа, расслоенная сообразно знатности и богатству, созерцала самое себя. Все значительное или рождалось на площади, или должно было показать себя на площади, чтобы стать фактом городской жизни.

На главной площади Флоренции, перед древним зданием Синьории, был торжественно установлен мраморный Давид, созданный Микеланджело. Долгие месяцы скульптор трудился над огромным мраморным блоком тут же в центре, в мастерской позади собора. Сюда же тысячи людей собрались смотреть, как медленно движется статуя, подвешенная на ремнях в специально сооруженной деревянной клетке. А когда Давид стал на место, к его ногам привязывали по ночам стихи и прозаические «рецензии» жители Флоренции, и здесь, на площади, по утрам читал их взволнованный художник.

Итак, издревле центр отличается от остального города и многолюдьем, и интенсивностью всех процессов городской жизни, и своей многофункциональностью. Именно поэтому центр города издавна стал «магнитом» и для тех, кому вроде бы нет прямой необходимости там находиться. «Ничего неделанье» — одно из важнейших занятий людей, направляющихся в центр. «Людей посмотреть и себя показать» — этого бывало



достаточно, чтобы к деловой жизни центрального ядра добавлять всякий час сотни и тысячи посетителей.

Красная площадь Москвы была веками гигантским торгом. Здесь же — Лобное место, с которого провозглашались царские указы, хотя память о прежнем городском центре внутри Кремля навсегда сохранилась в выражении «кричать во всю Ивановскую». Здесь был выстроен в память покорения Казанского царства знаменитый храм Покрова на Рву. Здесь Петр I устроил ужаснувшую москвичей казнь стрельцов, и здесь же по его указу была сооружена первая «театральная хранилища», первый в России публичный театр. На ту же площадь смотрела первая городская аптека. К этому месту словно стягивается все: Славяно-греко-латинская академия, где учился Ломоносов, бурная торговая жизнь Охотного ряда, и первый в России университет, и первый открытый для публики сад под кремлевской стеной.

Центр всякого города ошеломлял деревенского жителя, центр столицы приводил в изумление провинциала. С древнейших времен общее «население» центра всегда значительно превышает число жителей центрального района, и к тому же оно постоянно меняется, движется. Тут демонстрируются извечно все новинки, и потому центр — особый тип учебного заведения, где, так сказать, преподают и изучают искусство городской жизни. Где, как не в центре, человек может при желании затеряться в толпе, не теряясь в пространстве города! Где еще он может за полчаса увидеть такое разнообразие лиц, выражений, манер поведения, сориентироваться во всем, что происходит в городе!

Естественно поэтому, что именно в центрах городов появлялись новинки на протяжении всей истории цивилизации. Здесь в Сиене, Флоренции, Генуе возникли первые бастионы вступающего в свои права капитализма — банки и биржи. Здесь возводились первые театральные здания — в Виченце, Милане, Болонье. Здесь появились первые почтамты. Здесь впервые узкие дворы между домами начали превращаться в торговые пассажи — в Париже конца XVIII века. И первые многоэтажные универсальные магазины. В центре впервые вспыхнул электрический свет — «русский свет» перед парижской Оперой, в лампах, изобретенных Яблочковым. Начали ходить в зданиях первые лифты. Зазвенел первый трамвай, появились первые такси... В роли школы новизны городской центр был и остается вне конкуренции.

Вполне естественно, что горожане давно оценили значение центров. Из соображения выгоды, или соображений престижа, или того и другого вместе, в центрах городов возникали новые, необычные архитектурно-художественные формы. В центре Афин, на Агоре,



Центральная часть  
Твери. План 1768 г.  
(по В. Лаврову).

впервые были высажены в рядок деревья — в V веке до нашей эры. С этого начинается история городского озеленения. В центре Рима возник огромный комплекс форумов, уже со II века нашей эры ставший живым музеем архитектурных и скульптурных форм. В центре Флоренции Брунеллески сумел возвести купол собора Санта Мария дель Фьоре, решив задачу, которая оказалась не под силу выдающимся зодчим средневековья — отсюда началась новая эпоха в искусстве, Возрождения.

Перечисление можно продолжать до бесконечности — повсеместно центры старых городов превратились со временем в огромные музеи архитектурных стилей, в собрания десятков музеев искусства, что придало им функцию школы исторического сознания.

Куда сложнее оказывается судьба центров новых городов. Вполне понятное нетерпение — что же за город без центра! — толкает к тому, чтобы сформировать такой центр одним рывком. Но, думая о центре нового города, люди невольно переносят на него мечту о тех качествах, которые центр старого города накапливал веками. В полной мере решить такую головоломную задачу не удалось, пожалуй, никому и нигде. Больше всего к ее решению приблизился, пожалуй, А. Таманян, сформировавший центральный ансамбль Еревана, в историческом измерении одного из древнейших городов на территории нашей страны, но практически строившегося заново по проекту 1924 года.

Не получились, оказались чрезмерно просторными и пустыми, чрезмерно «сделанными» центры Бразилиа и индийского Чандигарха, хотя над первым работал О. Нимейер, а над вторым — Ле Корбюзье. Трудно идет формирование центров в новейших наших городах, что вызвано в первую очередь сбитым масштабом их жилой застройки. Оказалось, что для грамотного создания нового центра необходимо пройти школу реконструкции старого.

## УРОКИ РЕКОНСТРУКЦИИ

В конце 50-х годов, когда соавторы учились в архитектурном институте, главным словом нашего лексикона было «новое». Новое автоматически означало «хорошее», все старое казалось устаревшим, а значит, плохим. У этого умонастроения была вполне объективная основа. Шло существенное обновление жизни после духовного застоя, особенно мощно ощущавшегося с 1948 по 1954 год. Кончился период культурной самоизоляции, и мы с жадностью разглядывали фотографии и чертежи совершенно непривычных сооружений. Поначалу нравилось почти все, лишь бы новое — критическое отношение пришло позже.

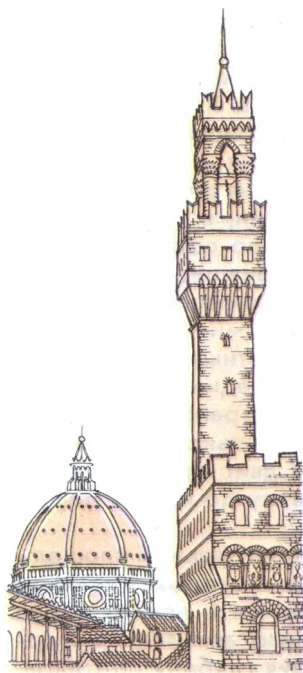
И в те годы, разумеется, старых городов было во много раз больше, чем новых, хотя последних создавалось и немало, но старый город нас не слишком интересовал. Все помыслы были сосредоточены на идее нового города, свободного от «дурной наследственности», создаваемого фантазией, не связанной ничем, кроме логики. Уместно заметить, что то же умонастроение было характерно и для большинства зарубежных архитекторов: решение обострившейся во время войны жилищной проблемы и там ассоциировалось прежде всего со строительством новых городов-спутников...

К концу 60-х годов многое пришлось переосмыслить. Архитекторы убедились в нецелесообразности, неразумности подхода к городу как хорошо задуманному механизму. За городом поначалу неохотно, а затем все с большим интересом признавались свойства долгоживущего организма. Социологи подтвердили, что отношение к сугубо функциональной архитектуре становилось отрицательным. Психологи выявили, что вымышленный город дает слишком мало чувствам людей. Экологи, заботясь в первую очередь о животных и растениях, пришли к необходимости всерьез заняться условиями жизни человека в рукотворной «второй природе» города.

Наиболее популярным словом стало слово «среда». Среда не может быть только новой, даже если она на сто процентов искусственная, как на космической станции, — даже там она строится вокруг человека, а он в себе самом несет память о нормальном окружении. Тем более не может быть только новой среда обитания на Земле, где есть грунт и небо, даже если нет ничего другого, как в пустыне, в которой возник город Навои. В новый город люди жаждали перенести представление о норме, почерпнутое из старого города: идею бульвара, идею фонтанов. Это оказывалось столь важно, что, несмотря на сложности и затраты, в Навои поднялись к небу деревья и зашумели струи мощных фонтанов.

Как-то вдруг выяснилось, что абсолютное большинство созидательных задач связано скорее с реконструкцией городов, построенных раньше и унаследованных от прежних поколений, чем с постройкой новых. Поэтому, в свою очередь, возник обостренный интерес к процессу реконструкции как таковому, а всякий процесс можно понять только одним способом — проследив его историю, ее закономерности. Вновь подтвердилась старая истина: только в том случае можно решить теоретические задачи градостроительства, если удастся понять его историю как реконструкцию, которая никогда не прекращалась.

Разумеется, непрерывная реконструкция влияла на



Флоренция. Фрагмент городской застройки.

всю структуру города, наиболее сильно процесс изменений должен был затрагивать сердце города, его центр.

Древнейшая из крупномасштабных реконструкций городского центра, тщательно изученных археологами, — перестройка ядра Вавилона при царе Навуходоносоре II, то есть в начале VI века до нашей эры. Мощенная белыми плитами дорога для процессий повела от ворот богини Иштар в городской стене к прямоугольному священному участку — Эсагиле. Внутри его была огромная квадратная площадь — первая из известных нам центральных площадей, а на ней вздымались в небо ступени Этеменанки, знаменитой Вавилонской башни.

Чтобы оценить по достоинству эффект, производимый этим замечательным ансамблем, следует учесть, что улочки между двух-трехэтажными глухими фасадами жилых домов имели в ширину всего от полутора до двух метров. Впечатление от центральной площади должно было казаться чудом — не меньшим, чем Висячие сады Семирамиды, которые считались легендой до тех пор, пока раскопки не выявили следы мощных сводов, поддерживавших террасы, засаженные деревьями, и следы вертикальных шахт, в которых поднималась «бесконечная» цепь с ведрами воды для полива.

Итак, уже Вавилон дал нам два важных урока: ценность контраста простора площади к плотному лабиринту городской застройки и возможность создания многоуровневых структур озеленения.

Греческие центральные площади, агоры, подвергавшиеся периодической реконструкции, в совокупности своей — их изучено тщательно около сотни — преподали нам другой важный урок. Строившие и перестраивавшие их зодчие показали, как можно справиться с зрительным хаосом, образованным множеством разностильных зданий, скульптур и памятных стел. Известно, что в культуре классической Греции при всей ее утонченности не было понятия «пространство». Веками сохранялся навык видеть все по отдельности, не замечая соседства, игнорируя фон. Сдвиг представлений подготовливался долго, но ко II веку до нашей эры он уже произошел повсеместно.

Зодчий охватывает периметр центральной площади длинными портиками, колоннады которых идеально упорядочили пространство. Более того, если в одних случаях, как в малоазийском Милете, архитектор строит четкий прямоугольник, варьируя глубину портиков, то в других, скажем в Ассосе (тоже в Малой Азии, близ пролива Дарданеллы), он придает площади форму удлиненной трапеции. Очень остроумный прием. Благодаря тому, что трапеция расширяется в сторону маленького храма, площадь зрительно укорачивается, а





Рим. Площадь Капитолия.

храмик кажется гораздо значительнее. При взгляде же в другую сторону трапеция площади сужается еще больше, и площадь зрительно преобразуется в парадную улицу, ведущую к залу городского собрания.

Реконструируя центры своих городов, греки научили нас свободе обращения с пространством, возможности придать ему неоднородность, энергию направленности.

Весьма велик вклад в развитие искусства реконструкции, сделанный зодчими Древнего Рима, в течение двух веков создававших комплекс форумов за счет, казалось бы, простейшего приема пристройки. Сначала к востоку от древнейшего Форум Романум создается форум Юлия Цезаря, подобный греческой агоре. Затем при Октавиане под прямым углом к форуму Цезаря пристраивается более просторный форум Августа. Пройти на него можно было только через двери под портиком Цезаря, так что новая площадь раскрывалась перед путником неожиданно.

Нам, к сожалению, неизвестен зодчий Августа, но то, что он был новатором, несомненно. На продольную ось форума, ведущую к ступеням храма Марса, он «накладывает» другую, поперечную ось, связавшую между собой большие полукруглые дворы-экседры, отделенные от боковых портиков и связанные с ними с помощью своих колоннад.

Полвека спустя архитектор Рабирий, гениальный создатель знаменитого Колизея, строит для императора Домициана форум Нервы, пристраивая его к обоим императорским форумам сбоку, так что форум Нервы становится их своеобразным вестибюлем. Вход в этот форум, не случайно получивший название Переходный, был организован так, чтобы из прилегающего района богатых ремесленников можно было пройти через торжественную полукруглую колоннаду, так и не заметив безобразно выпирающей справа стены

полукруглого двора форума Августа. Сделав слегка вогнутой стену противоположного торца, Рабирий скрыл от глаз зрителя стену старого судейского здания, торчавшего под случайным косым углом. Наконец, он зрительно расширил узкое пространство форума, построив перед его продольными стенами «фальшивые» портики.

Мы обнаруживаем, что зодчий не просто умело справляется со всеми трудностями организации пространства, обращая недостатки места в достоинства своего решения. Он уже «играет» с пространством. Наконец, подлинного мастерства пространственной драматургии достигает автор последнего, самого крупного из императорских форумов. Форум Траяна создан архитектором и военным инженером, строителем поразившего воображение современников моста через Дунай, Аполлодором из Дамаска.

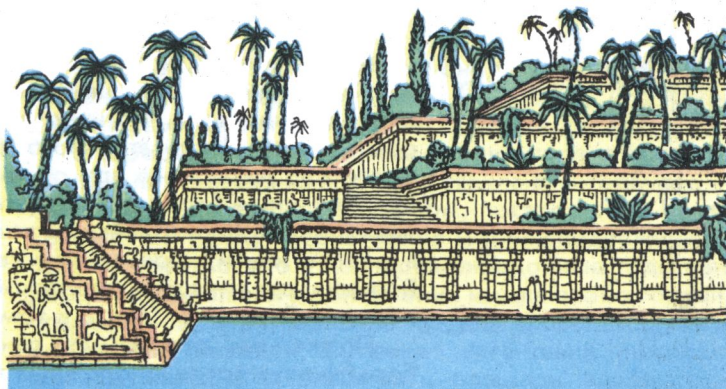
Форум Траяна связал форумы Цезаря и Августа с другой стороны. Аполлодор подхватил прием Рабирия и тоже создал своего рода пространственный «шлюз», триумфальные ворота которого настолько привлекали к себе внимание, что некрасивый выгиб полукруглой стены северного двора форума Августа оказался как бы невидим. На огромном участке 120×295 метров Аполлодор использует всю гамму приемов пространственной организации зрелища. Он воспроизводит схему форума Августа, связав полукруглые дворы поперечной осью, но развивает прежнюю схему, так как на перекрестье осей оказался конный монумент Траяна. Более того, он не повторяет ошибки предшественника и за полукруглыми дворами сооружает рынки, удачно обыгрывающие получившуюся форму, то есть озабочен не только фасадом, но и «изнанкой» своей площади.

Кажется, что огромный, окруженный колоннадами двор упирается в стену, но это лишь переход в специфический внутренний двор — интерьер огромной базилики, внутри которой был устроен собственный световой двор. Пройдя базилику насквозь, поперек ее главной оси, посетитель выходил в специально зауженные проходы между павильонами библиотек, и над его головой словно взлетала в небо сорокаметровая колонна Траяна, винтом опоясанная мраморным барельефом, повествовавшим о войне с даками. И наконец, за колонной открывался взору последний подковообразной формы двор с храмом посередине.

Неудивительно, что форум Траяна, от которого, увы, до наших дней сохранилась одна лишь триумфальная колонна, поражал воображение и сразу после сооружения его, и два века спустя, как о том свидетельствует текст писателя IV века Аммиана Марцеллина, повествующий об осмотре Рима владыкой из Констан-

тинополя. Марцеллин утверждал, что все постройки древней столицы потрясали царственного туриста, «но, когда он пришел на форум Траяна,— сооружение единственное в целом мире, достойное, по-моему, удивления даже богов,— он остоленел от изумления, обводя глазами гигантские части, которые невозможно описать словами и которые никогда не удастся смертным создать во второй раз. Оставив всякую надежду соорудить что-либо подобное, он сказал, что хочет и может воспроизвести только помещенного в середине атрия Траянова коня, на котором красовалась фигура императора...»

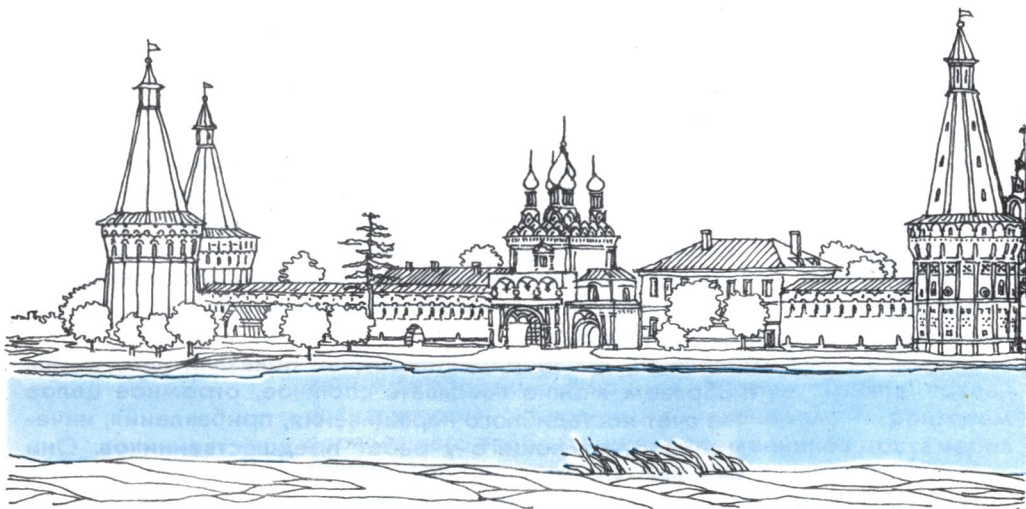
Итак, древнеримские зодчие показали нам, каким образом можно создавать сложное, огромное целое за счет постадийного наращивания, прибавления, ничего не отнимающего у работ предшественников. Они



Сады Семирамиды.

показали нам также, что любой признак исходной ситуации можно обратить в достоинство новой целостной композиции. Они научили нас тому, как создавать особую драматургию пространственных решений общественного центра. Не приходится удивляться тому, что искусство, с которым застроена вся огромная ложбина между Квиринальским и Капитолийским холмами Вечного города, было веками и остается по сей день образцом для того подхода к реконструкции, какой называется сейчас «контекстуальным», то есть учитывающим контекст.

Реконструкция средневековых городских центров осуществлялась непрерывно, но не как программное целое. Она просто складывалась из множества ремонтов и перестроек. Так, скажем, когда здание ратуши в германском Ростоке стало тесным, показалось горожанам бедноватым, они сначала присоединили к нему два соседних жилых дома, а затем объединили их общим новым фасадом, позже нарастив его семью эффектными башенками.



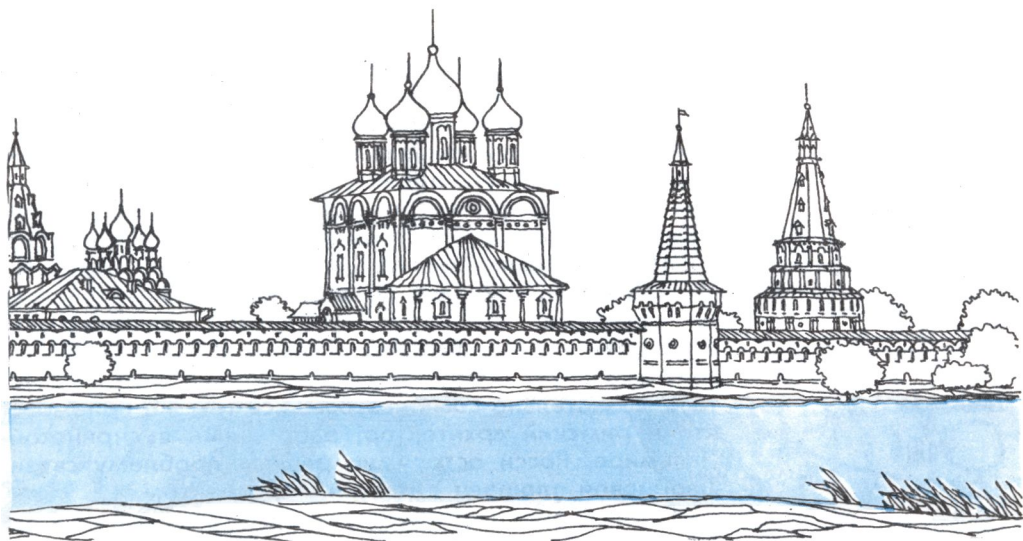
Панорама  
Иосифо-Волоколамского  
монастыря.  
XV—XVII вв.

Первая площадь Ренессанса, площадь Аннунциаты во Флоренции, над решением которой трудился Филиппо Брунеллески, частично воспроизводила римский опыт. Автор Воспитательного дома и всей площади тщательно изучал его при обмерах руин Рима. Затем, ближе к эпохе барокко, — блистательная работа Микеланджело на Капитолийском холме (о ней говорилось в начале книги), прекрасное творение Джанлоренцо Бернини, охватившего гигантской колоннадой площадь перед собором св. Петра в том же Риме.

Позже мы становимся свидетелями постоянной борьбы двух противоположных тенденций. Одна представлена радикалами, жаждущими целиком снести все старое и на пустом месте создать принципиально новое. Другая — контекстуалистами, тяготеющими к тому, чтобы уловить «закон» места, подхватить логику работы предшественников и привнести свое, новое, не вытесняя и не подавляя старого.

О первой тенденции мы уже говорили, обсуждая во второй главе широкомасштабную программу префекта Османа в Париже. Но она бывала сильно представлена и в России. Увлеченный просветительскими идеями первого этапа царствования Екатерины II, архитектор Василий Баженов создает программу полной перестройки Кремлевского ансамбля. Лишь несколько соборов должны были избежать уничтожения да Грановитая палата. Сносились стены и башни (южная, набережная, стена была уже разрушена полностью, но позже ее построили заново), и по их контуру предполагалось возвести грандиозный дворцовый ансамбль с «римским форумом» внутри. К счастью для нас, Екатерина лишь использовала баженовский проект в дипломатической борьбе — уверяя, что про-





ект уже начинает воплощаться, она стремилась продемонстрировать мощь империи. Но важно, что такой проект был самым серьезным образом создан.

В середине прошлого века возник проект постройки крупного здания из железа и стекла в Петербурге — на том месте, где перед театром, построенным Карло Росси, стоит памятник Екатерине II и ее сподвижникам. Вполне понятно, что в послереволюционные годы тенденция радикального обновления имела особо горячих сторонников. Что только не предлагалось! Построить у Красной площади в Москве гигантский комплекс Наркомтяжмаша и расширить площадь вдвое, полностью снести застройку Замоскворечья и превратить его в цветник, из которого следовало издали любоваться на Кремль и здание Дворца Советов, и т. д.

Практически радикальная реконструкция свелась в довоенное время преимущественно к разрушению старого, во многом неоправданному, но все же комплекс Библиотеки имени Ленина, гостиница «Москва» и здание Совета Министров СССР при одновременном расширении улицы Горького, безусловно, придали городскому центру новый характер. Пренебрежение к унаследованной структуре центра протянулось далеко в 60-е годы и — в отдельных случаях — в 70-е. Наиболее тяжело сказалось на многих городах стремление во что бы то ни стало утвердить в центре собственный «небоскреб». Из этого стремления появилось высотное здание гостиницы «Националь» в двух шагах от Красной площади; над средневековым ядром Таллинна поднялся брус гостиницы «Выру»; над Ригой — гостиница «Латвия».

В той же логике в историческом ядре возникли в разных городах башенные жилые дома... Наконец

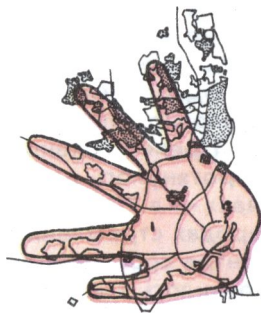
протест горожан достиг такого размаха, что подавление старого центра повсеместно прекратилось.

Вторая, контекстуалистская, тенденция унаследована нами также от прошлого века. Здесь непревзойденным мастером показал себя петербургский зодчий Карло Росси. По его проекту возникает как законченное целое Дворцовая площадь: не касаясь фасада Зимнего дворца, построенного Растрелли, Росси сознательно использует уроки древнеримских зодчих. Не «запирая» площадь со стороны Адмиралтейства, он завершает ее мощной подковой Генерального штаба, так что Монферрану остается только утвердить триумфальную колонну на пересечении осей. Более того, сознательно воспользовавшись тем же приемом, что и римский архитектор, работавший в сирийской Пальмире, Росси остроумно решает проблему связи Дворцовой площади с Невским проспектом.

Главный проспект города, ориентированный на иглу Адмиралтейства, идет под примерно шестидесятиградусным углом по отношению к главному фасаду главной площади, но Росси так удачно прорисовал целую систему расположенных под углом арок, что излом осей почти не ощущается. Росси же завершает Сенатскую площадь, удачно связав здания Сената и Синода аркой, переброшенной через Галерную улицу, связывает с Невским проспектом расположенные в глубине театр и Михайловский дворец (ныне — Русский музей), завещав нам образец умного, тактичного встраивания в контекст.

Этот урок не был забыт. К нему обратились вновь, как только бурная активность радикалов тотального обновления несколько поутихла. Прекрасные примеры реализованного контекстуального подхода есть в Вильнюсе. Сначала Г. Баравикас встроил в фасад центральной площади кинотеатр «Москва», не подражая старинным зданиям, но и не споря с их характером, остроумно использовав старый и темный двор как внутреннюю часть нового здания. Через несколько лет братья Насвитесы развили ту же тему, блестящим образом встроив драматический театр в два старых здания и двор между ними. Интересно и остроумно решили задачу реконструкции и расширения московского Театра на Таганке О. Анисимов и Ю. Гнедовский, сознательно сохранившие на фасадах следы старых построек, включенных в расширенный комплекс театра.

Недурно справился с задачей авторский коллектив, соорудивший здание горсовета на центральной площади Ярославля, на месте старых присутственных мест. Вновь нет буквального повторения облика старых и соседних построек, и вновь есть ощущение цельности, уверенное чувство сознательной преемственности поколений.



Звездчато-растущая система. Копенгаген.



Старый Копенгаген.

Немало таких же примеров деликатной реконструкции и в центрах других городов — у нас и за рубежом. Огромный опыт реконструкции с ее удачами и просчетами, накопленный веками, стал для нас чрезвычайно важной, незаменимой школой. Более того, эти уроки оказались бесконечно важны не только для новых реконструкций, но и вообще для нового строительства. Дело в том, что, научившись контекстуальному подходу при работе в старом городе, архитектор и строитель гораздо легче привыкают к дисциплине всякого контекста, и в первую очередь природного.

В самом деле, если в старом городе мы готовы без устали перерабатывать рисунки и чертежи, чтобы найти наилучший способ включения нового жилого дома, универсама, театра, выхода из метро или въезда в подземный гараж в сложившуюся среду, то отсюда только один шаг до признания тех же прав за природными объектами. За оврагом и одиноким прекрасным деревом, за валуном и изгибом ручья, за пологостью склона и особенно красивым поворотом дороги, когда-то удавшимся нашим предшественникам.

Значит ли это, что мы словно связали себя по рукам и ногам обязанностью непрестанно озиаться по сторонам? Нет, разумеется, города и их центры всегда перестраивались, всегда устаревшее уступало место новому (если оно действительно устаревало и если новое того стоило). Ведется их реконструкция и сейчас. Будут они реконструироваться и впредь. Однако в старом городе и тем более в его центре

архитектор и строитель обязаны работать «в перчатках», быть предельно внимательными и, во всяком случае, избегать торопливости. Здесь, как нигде, проектированию должно предшествовать исследование и сопутствовать исследованию, результаты которого могут потребовать и пересмотра проекта. Так, у Кропоткинских ворот в Москве начали в свое время разрушать довольно уродливые двухэтажные дома без всякой жалости... потом под старой штукатуркой проступили стены палат XVII века. Теперь они отреставрированы, что прекрасно, но сколько усилий для этого понадобилось общественности в борьбе с «честью мундира»!

### ОСТРОВ ПЕШЕХОДА В ПОТОКЕ ТРАНСПОРТА

С 60-х годов реконструкция городских центров приобрела новое направление. Пожалуй, даже странно, что оно вызрело так поздно, ведь нагруженность центрального района транспортом успела превзойти разумные пределы. Тем не менее градостроители и городские власти были словно зачарованы происходившим и относились к нему с изрядной долей фатализма. В 1963 году подготовленный специальной комиссией Лондонского Совета под руководством Д. Бьюкенена отчет был опубликован как книга под названием «Транспорт в городах», и в ее предисловии можно было прочесть следующее: «Если у нас есть какой-то шанс ужиться с автомобилем, нам потребуется совершенно иной тип города». Авторы отчета предполагали, что город, и в особенности его центр, обречены на тотальную перестройку. Однако, как нередко бывает в культуре, события приняли несколько иной оборот. Горожане словно очнулись ото сна, и, оглушенный нажимом транспорта, город, можно сказать, перешел в контрнаступление.

Начал Амстердам. Программа развития транспортной сети предусматривала прокладку через исторический центр линии метрополитена. Калькуляции экономистов показывали, что снести три десятка старинных кварталов и проложить линию открытым способом значительно дешевле, чем вести прокладку туннеля с помощью подземного «щита». Городские власти уже было приняли соответствующее решение, но нараставшая из месяца в месяц кампания протеста приобрела вскоре такой размах, что решение пришлось изменить. Вслед за голландцами в кампанию «реабилитации» городских центров, то есть восстановления их в правах среды для человека, включились жители ФРГ, Великобритании, других европейских стран.

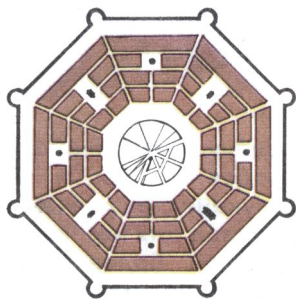


Схема восьмиугольного города с названиями основных восьми ветров (по Витрувию).



Повсеместно начало было скромным — речь шла о новых правилах регулирования уличного движения: односторонний поток, ограничение права въезда и права стоянки, — об этом уже шла речь в предыдущей главе. Но раньше или позже подспудные желания оформлялись в гораздо более радикальную программу: закрыть крупные участки городского центра для наземного транспорта!

Разумеется, для того чтобы закрыть улицу для транспорта и отдать ее в полное распоряжение пешехода, недостаточно установить на ее концах барьеры и знаки, воспреещающие въезд. Речь идет об очень непростом и, откровенно говоря, дорогом предприятии. Рассмотрим задачи, которые приходится решать при организации пешеходного «острова» на одном из лучших реализованных ансамблей в центре Мюнхена. Всего одна площадь и две перекрещивающиеся перед ней улицы — пять лет непрерывной работы с 1967-го по 1972 год.

Правда, речь о центральной площади средневекового центра, Мариенплац с зданиями Новой и Старой Ратуши, о старейших в городе Вайнштрассе и Кауфингерштрассе: поскольку пешеход освобождается от напряжения, создаваемого транспортным потоком, его взгляд становится внимательнее, значит, все здания необходимо тщательно отреставрировать. Переставая боязливо коситься по сторонам, пешеход начинает замечать, что у него под ногами — у пешеходных улиц и площади появляется «пол». Следовательно, нужна новая замостка, и вместо безразличного, безразмерного асфальта появляется сложный, индивидуально проработанный рисунок плит.

Становятся видны все ниши и выступы, все углы зданий, все отступы, изгибы и изломы улицы. Значит, необходимо тщательнейшим образом проработать каждый «пятячок», продумать его использование в качестве уличного кафе или площадки отдыха перед фонтаном. Поскольку осень сменяется мягкой, но все же зимой, следует проработать и зимний облик пешеходного центра: как он будет выглядеть, когда спущена вода из фонтанов и убраны зонтики кафе. Это, однако, не самое сложное. Труднее другое.

Для организации пешеходной зоны в центре Мюнхена потребовалось осуществить реконструкцию двух линий скоростного трамвая. Отрезки рельсовых линий, пересекающие главную ось пешеходной зоны, пришлось опустить под землю и там заново построить узлы пересадки на метрополитен. В конце пешеходной улицы, на Карлсплац, потребовалось перестроить и заглубить отрезок линии метрополитена, в результате возникла трехэтажная площадь с удивительным фонтаном посредине.

Этого мало. К общественным зданиям, конторам и магазинам, выходящим на пешеходные улицы и площадь, нужно обеспечить подвоз грузов. К некоторым удалось обеспечить подъезд с боковых улочек, через задние дворы, что в ряде случаев было невозможно и пришлось устраивать подземные проезды. Впрочем, их все равно пришлось бы устраивать, так как понадобилось около 2500 мест в подземных гаражах. И еще: все подземное хозяйство надо защитить от грунтовых вод и обеспечить вентиляцией!

Непростая задача, и не следует удивляться, что так неспешно продвигается везде ее решение. Но и эффект колоссален: за 12 часов летнего дня пешеходная зона в центре Мюнхена пропускает 120 000 — 150 000 человек. Что делают здесь люди? Преимущественно «ничего не делают». Они приходят сюда, чтобы в первую очередь здесь побыть. Они воспринимают пе-



Каунас. Лайсвейс аллея.

шеходную зону как городской «интерьер» под открытым небом. Но раз уж они здесь оказались, то что-то купят в магазинах и сувенирных киосках, что-то съедят и выпьют в многочисленных кафе, так что расходы на создание «острова» начинают окупаться.

Но полностью окупятся расходы не сразу. Коль скоро речь идет о городском «интерьере», то и требования к уличному пространству такие же, какие предъявляются к общественному интерьеру. Рисунок мощения и фонари, скульптурная разработка фонтанов и скамеек должны теперь непременно быть результатом труда превосходных художников и дизайнеров. В противном случае сделанное будет вызывать только раздражение. Нужно отдать должное западногерманским профессионалам — они не белоручки, отнюдь не считают для себя зазорным потратить на обработку поверхности столба, что внутри маленького бассейна,

столько же труда и вдохновения, сколько принято ожидать от работы над станковым произведением скульптуры. Рисунок мощения улицы прорабатывался так, как если бы это была графическая структура дорожного книжного издания. Подбор растений для высадки в пешеходной зоне осуществлялся с тем же (или даже с большим) вниманием, что и при организации крупной выставки цветов или ботанического сада... Результат прекрасен и, разумеется, дорог.

Добавьте необходимость только на одном небольшом отрезке городского центра Мюнхена переложить 10 км труб для стоков, 16 км кабеля, почти по километру магистральных водо- и газопровода — вот чем оборачивается полное осуществление столь невинного звучащего лозунга: закрыть улицы для транспорта!

Работа Б. Винклера и З. Мешедеру в Мюнхене, завершенная к открытию Олимпийских игр 1972 года,



Москва. Старый Арбат.

имеет образцовый характер. Но количество удачных работ, осуществленных в разных городах Европы в последующие годы, уже перевалило за сотню и быстро умножается. Заслуживает внимания попытка архитекторов ГДР создать широкую пешеходную улицу в Лейпциге, в фактически новом городском центре (старый центр был полностью уничтожен в 1945 году). Несомненной удачей является пешеходная зона площади Фелсбадулаш в Будапеште, завершенная в 1980 году. Известность в нашей стране заслуженно приобрела реконструированная как пешеходная зона Лайсвес аллея в Каунасе (А. Палаускас, В. Палецкене), скромная по затратам, но очень тщательно продуманная работа, развитие которой продолжается в историческом центре города и сейчас.

Один из авторов книги вместе с З. Харитоновой и другими коллегами отдал десять лет подготовке проекта первой в Москве пешеходной зоны Арбата,

что дает возможность «изнутри» показать все трудности этого сложного процесса. Мы начали в 1974 году с полного обследования территории, ее реальной плотности, характера сложившегося использования, системы транспортных связей. На основании тщательного изучения всей территории между Арбатом и проспектом Калинина был разработан проект, предусматривавший одновременно достижение множества связанных целей.

Надо было привести в порядок, отреставрировать или частично реконструировать сохранившиеся постройки, исходя из их исторической и эстетической ценности, независимо от меры их износа.

Воссоздать некоторые из утраченных памятников периода постройки вслед за пожаром 1812 года по сохранившимся чертежам, фотографиям, рисункам, чтобы обеспечить цельность облика кварталов.

Заполнить успевшие образоваться в арбатских переулках безобразные пустоты современными двух-трехэтажными зданиями, облик которых соответствовал бы сохранившемуся окружению.

Благоустроить территорию, заново уложить уличные покрытия, реконструировать систему освещения и озеленения, снести действительно малоценные постройки, зрительно замусоривающие среду.

Это лишь первый круг задач, из которого удалось сделать все еще очень мало. Отреставрированы несколько старых особняков, отстроен заново дом, где была квартира Пушкина и теперь устроен музей поэта, неустроенность территории сохранилась.

Второй круг задач, технико-экономическое обоснование которых было полностью подготовлено в 1978 году, связан с работами непосредственно на улице Арбат.

Подвергнув анализу характер использования зданий и их дворов, мы разработали поэтапную реорганизацию, преследующую одновременно несколько целей. Одна из них — во что бы то ни стало сохранить Арбат как жилую улицу, одновременно качественно повысить комфорт в старых доходных домах. Следовательно, в первую очередь необходима целостная реконструкция квартир, ориентация их преимущественно внутрь дворов и одновременное преобразование самих дворов в благоустроенные «оазисы». Другая — направленное развитие сети магазинов при их ориентации на специализированные формы торговли. Третья цель — всемерное развитие традиции Арбата как культурного центра в опоре на имеющиеся там Театр и Студию имени Вахтангова, кинотеатры, книжные магазины, любительские клубы и объединения.

Легко видеть, что речь идет не просто о восстановлении и ремонте зданий и их фасадов, но и о





большем — о качественном восстановлении структуры улицы, где еще в начале века, кроме множества магазинов, были небольшие лавки, кондитерские, мастерские, библиотеки, художественные ателье и учебные классы, клубы, гостиные дворы. К тому же срединная часть улицы издавна была почти полностью отдана книге: десятки букинистических и антикварных лавок, магазинов нот и канцелярских товаров, гравюр и литографий. Кое-что от прошлого уцелело, но система оказалась утрачена. Более того, на Арбате было почти полтора десятка редакций, типографий и издательств. Неудивительно, что здесь жило и бывало множество литераторов и ученых, начиная с Пушкина и кончая Блоком, Маяковским, Есениным, Белым.

Достижение перечисленных целей очевидным образом нуждается в многостороннем обеспечении. Уже к концу 70-х годов дневное население Арбата достигало 90 000 человек, и потому при увеличении привлекательности улицы для пешеходов следовало одновременно принять меры для разгрузки Арбата от бесчисленных учреждений и контор, деятельность которых никак не связана с этой частью города. Следовало полностью изменить профиль улицы, преобразуемой в «тротуар» шириной 20 — 22 м, что позволяло отвести срединную часть для уличной зоны отдыха.

Значит, новое мощение, новая система ливневых решеток, новая система освещения городского «интерьера» и его «мебели», представленной скамьями, цветочницами, столиками.

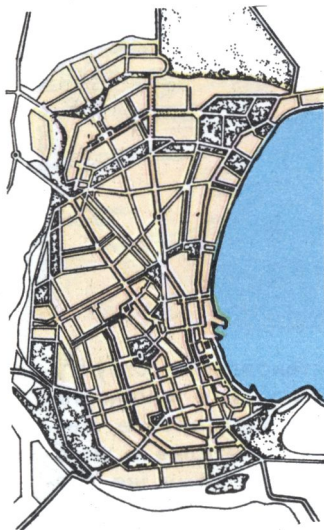
Каждый метр улицы был продуман: что нужно для развития Театра имени Вахтангова? Что нужно для развития деятельности музея-квартиры Скрябина? Как восстановить облик старой застройки, не имитируя ее, там, где состояние зданий не позволяет осуществить их реконструкцию? Как создать систему памятных знаков, отражающих культурную историю Арбата? Таких вопросов возникает сотни, но их решение доставляет архитектору профессиональное наслаждение.

Гораздо мучительнее было решить вопросы организационного порядка, казалось бы относительно простые, вроде временного отселения жителей реконструируемых домов с гарантированным им правом возвращения после завершения работ, вроде выноса какой-нибудь небольшой конторы или склада.

Когда в 1985 году журналисты несколько поспешно начали писать о завершении первой стадии реконструкции Арбата, когда его начали показывать по телевидению, а по красноватой брусчатке затопали тысячи ног, почти все услышали слово «завершение» и мало кто обратил внимание на слова «первая стадия». Случилось драматическое для авторов недоразумение: закрытие улицы для проезда транспорта и внешний, косметический ремонт фасадов при почти незатронутых дворах были приняты множеством людей за полную реализацию программы. Что же касается всей программы пешеходной зоны Арбата, то ее осуществление затягивается.

Мосгорисполком специальным решением одобрил весь комплекс проектных материалов еще в 1979 году. В 1986 году это решение было подтверждено. Откуда же все новые и новые препятствия? Они являются неизбежным следствием раздробленности заказчиков и арендаторов помещений. Проект фирмы «Арбат», которая могла бы взять на себя все функции единого заказчика, застройщика и распорядителя помещений, был нами разработан и предложен, но не вызвал конструктивной реакции. Однако без такого коммерческого объединения аккумулировать необходимые усилия и средства практически невозможно. Вторым источником препятствий — честно говоря, неожиданным для авторов — явилось страстное неприятие обновления Арбата рядом глубокоуважаемых людей, литераторов и ученых.

Приведем здесь некоторые из характерных суждений, прозвучавших в ходе «круглых столов», организованных в 1986 году журналом «Архитектура СССР».



Баку. План города.

Вот, например, слова Б. Окуджавы: «Как-то в самом начале, когда зашел разговор о реконструкции Арбата, архитекторы предложили мне встретиться. Показывали рисунки, говорили, что будут фонари и будет много магазинов, ресторанов, музеев, кинотеатров. И будут жить люди. Все это казалось чем-то замечательным... климат арбатский исчезает и уже, пожалуй, исчез. Таких изменений я не предполагал, да и никто не предполагал... Я ничего не смыслю в архитектуре, не знаю, как это делается. Я так себе представляю, что есть, видимо, какой-то административно-хозяйственный или строительный отдел, где сидит какой-нибудь не очень грамотный, наверное, начальник, которому поручают «освоить». И он осваивает. И никто из нас не может на это повлиять... Почему нельзя было просто восстановить здания, но не красить в такие цвета. Почему нельзя было оставить мостовую, тротуары и поставить фонари скромные, нормальные. Не устраивать «курортный» вид. Это ведь так просто. А сейчас — нет Арбата».

Поэту возражает З. Харитоновна, затратившая на борьбу за настоящую реконструкцию тысячи и тысячи часов:

«...Выражают какое-то тихое недовольство — мол, как было хорошо, как стало плохо. А что было хорошо? Вот, пожалуйста, я принесла недавние фотографии. Посмотрите: таким был Арбат накануне реконструкции — серым, скучным... Суэта всегда была, было цветно и живо. Так что если вам кажется, что мы нарушили какую-то там традицию, я отвечаю: да, мы нарушили традицию серости и однообразия, чтобы в Москву наконец-то вернулся цвет... Сейчас мы принимаем коллег из разных городов, и все спрашивают только одно: как вы это сделали? Они знают, как строить дома, квартал, город. Мы сделали не дома, а пространство между домами, не улицу, а среду, не ансамбль, а интерьер города... Естественно, было бы лучше не бегать по 96 организациям, утрясая все финансовые и организационные вопросы: где достать деньги, чтобы сделать рекламу, как говорит Главобщепит, чтобы устроить сидячие места, а не «стоячку», откуда взять 2000 посадочных мест вместо нынешних двухсот. Так что же, отказываться?

Я не понимаю таких разговоров — сидите и ждите условий. Это вопрос этики. Профессиональной этики архитектора. И если сегодня благодаря нам москвичи, восемь миллионов, знают, что такое улица, где можно увидеть человеческие лица, если навстречу, когда я иду по Арбату, мне попадается 60 колясок, если, когда люди приходят на эту улицу, у них меняется походка, выражение лиц, они впервые учатся ходить прямо и свободно, а не ютиться на тротуарах, в шуме,

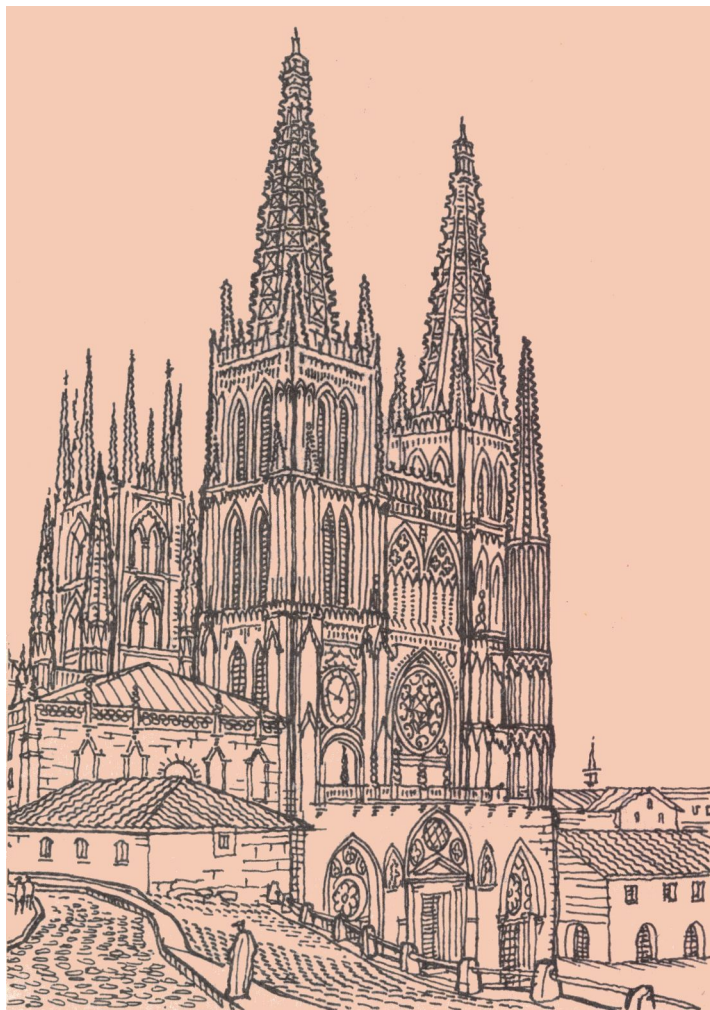
где и поговорить-то толком друг с другом нельзя, значит, мы выполнили социальный заказ Арбата».

Это не убеждает, однако, почтенного старожилы Арбата И. Софроницкую, сорок лет заведующую Музеем Скрябина: «И сейчас, когда нам звонят, когда пишут горы жалоб («Почему музей так долго закрыт? Когда вы наконец откроетесь?»), люди хотят именно этого: ощутить подлинность той атмосферы, которая без музея — абстрактная «история». Считать, что им нужна декорация, бутафория, что их не волнует подлинность прошлого,— значит программировать человека, которого вряд ли можно считать идеалом и целью нашей работы, не только музейной (хотя и в музеях сейчас много такого), но и градостроительной».

К счастью, через столкновение крайних позиций с некоторым трудом, но все же прокладывает себе путь третья, не средняя, а спокойно-рассудительная. Ее замечательно выразил автор книги об истории и повседневности Древнего Рима Г. Кнабе: «Арбат как историко-культурный феномен, связанный с определенной эпохой и тем самым с определенным поколением, завершен. Он может быть ценностью в наших воспоминаниях, но мы должны исходить из того, что в чужом восприятии он существует уже иначе... Задача продлить, сохранить духовный ландшафт и организацию архитектурной среды того, прошлого, периода мне представляется недопустимой... Люди, которым сейчас 25, не говоря о тех, кому сейчас 12, знают свой Арбат. Их не было там, где были мы, они не видели того, что видели мы, у них свой духовный опыт, свои мечты, свое восприятие этих фасадов, этих мостовых. И фонари, вызывающие такое раздражение у людей нашего поколения, через 12 — 15 лет будут предметом воспоминаний того мальчика, который сегодня встретил свою девочку здесь. Для него они станут поэзией...»

Мы невольно коснулись здесь темы следующей главы. Но иначе невозможно, иначе не понять, какую роль играет образ «правильного» города, который несут в своем воображении люди, для решения практической судьбы городского центра. Создание пешеходной зоны — вовсе не бесстрастная техническая процедура. Процесс реконструкции задает за живое множество людей. Так было вокруг Арбата, так было и есть во всех европейских городах. Вот, например, что утверждала в 1972 году Ассоциация жителей лондонского района Ковент-гарден: «Предложенная проектом Совета Большого Лондона пешеходная площадь, уменьшенная теперь до полутора акров, не нужна людям Ковент-гардена. Мы хотим, чтобы на главных





Собор в Бургосе.  
Испания.

торговых улицах не было галерей или художественных студий... никаких музеев больше... Ковент-гарден не является частью Уэст-энда». История реконструкции этого старого района, растянувшаяся с 1970 года, когда Совет Большого Лондона предлагал снести всю ветхую застройку, по настоящее время, весьма поучительна.

История Ковент-гардена, равно как и другие аналогичные, показала, как важен диалог между проектировщиками и горожанами, доказала, что реконструкция городского центра (в частности, создание пешеходной зоны) должна быть компромиссом не только между техническими экспертами, но также и между людьми, уважительно относящимися к праву других на свое мнение. В специальной брошюре Ассоциация



жителей Ковент-гардена заявляет не без законной гордости за достигнутое в долгой полемике: «Многие думают, что в Ковент-гардене никто не живет! Для них это — здание оперного театра, Рынок, ночные заведения, а теперь еще и туристический и торговый центр. Но это — «деревня» в сердце Лондона. Около 4000 людей живут здесь, многие из них представляют семьи второго и третьего поколений. И их численность растет. В Ковент-гардене рождаются дети!»

Да, жители Ковент-гардена убедили проектировщиков в том, что он должен остаться жилым районом (микрорайоном — в современном исчислении). Но и проектировщики убедили жителей Ковент-гардена в том, что художественные ателье, студии и музеи могут не противоречить их нуждам, а, напротив, вносить сюда дополнительный источник скромных доходов, некоторое количество дополнительных рабочих мест, что так важно для ковентгарденцев. В 1987 году здесь, в самом центре Ковент-гардена, в двух шагах от здания церкви, на паперти которой торговала цветами Элиза Дулитл из «Пигмалиона» Шоу, открылся первый в Лондоне театральный музей.

Расширение прав и возможностей городских Советов, общий процесс углубления демократизации жизни в нашей стране непременно должны сказаться и на вопросе создания пешеходных «островов». Процесс их формирования необходимо строить как многоступенчатый диалог, чтобы он был успешным. Пусть это неизбежно удлинит процесс проектирования. Зато осуществление проекта можно будет провести быстрее и четче, не растрачивая силы, время и средства на исправление необязательных ошибок и долгую череду взаимных упреков между архитекторами, городскими властями и горожанами.



С частного, казалось бы, сюжета пешеходных зон жизнь городских центров повсеместно вступила в новую фазу.

### **ЗА СЧЕТ ЧЕГО РАБОТАЕТ «ГОРОДСКОЙ НАСОС»**

Когда центр города привычно называют его «сердцем», за этой нехитрой аналогией оказывается скрыт довольно сложный смысл. Во-первых, подтверждается наше интуитивное ощущение, что город во многом подобен живому организму и потому обладает относительной самостоятельностью эволюции. Отнюдь не все можно городу навязать волевым решением. Во-вторых, подкрепляется тоже интуитивное убеждение, что городской центр является мощным генератором импульсов, отзывающихся на всей территории города и далеко за ее условной внешней границей.

В большом докладе, посвященном перспективному развитию Парижа в 1976 году, можно найти следующее утверждение: «В своей стабильности и в своем постоянном возрождении он являет собой нерушимость самого города, место укрепления общественного сознания, способное уменьшить общее ощущение опасности, которое вызывает у человека наших дней ускоренная урбанизация и потрясение городской структуры». При всех спорах по частностям никто из тех, кому довелось обсуждать проблемы развития любого из крупных наших городов, не оспаривает исключительной позиции общегородского центра. Никто не подвергает сомнению и необходимость созревания общего ядра в новых, едва возникших городах. Все это не случайно. Хотя далеко не всегда удается придать аргументам в пользу центра строгий характер, выразить их

суть точными цифрами, общая для нас интуиция несет в себе огромный исторический опыт, значение которого невозможно переоценить.

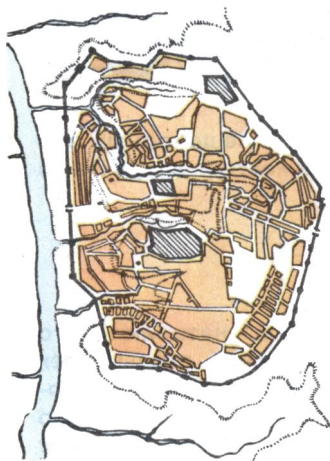
Почему никогда не удавались попытки искусственно прекратить рост города, задержать его на уровне заранее рассчитанной «оптимальной» численности жителей? Механизм роста не так уж сложен, и скорее приходится изумляться тому, как долго его мощь стремились игнорировать поборники «правильного» развития. Не будем здесь касаться капиталистического города, над которым очевидным образом довлеет стихия экономической конъюнктуры. Интереснее обратиться к нашему собственному опыту.

Возьмем, казалось бы, простой пример. Задачи развития энергетики потребовали в 50-е годы строительства крупной гидростанции на Каме. Вполне логично было выбрать строительную площадку таким образом, чтобы опереться на существовавший городок Набережные Челны, где пусть в небольшом масштабе, но все же были представлены все основные городские службы. Строительство гидроузла повлекло за собой активный процесс нового жилищного строительства, и в рывком увеличившийся город потянулись тысячи людей (тогда — преимущественно из сельской местности).

Возникла мощная строительная база, крепкий костяк строительной организации, что — при наличии источника энергии по соседству — существенно повлияло на выбор площадки для строительства КамАЗа. Новая стройка, будущий современный комбинат, который был заинтересован в формировании высококвалифицированной рабочей силы, вербовал молодежь, посылал ее на учебу в другие города. Основная масса новых горожан была уже не из сельской местности, а из других городов, которым менее «повезло» с новейшим типом производства.

Образовалась, однако, довольно односторонняя структура занятости, а значит, появились и социальные проблемы: люди, имеющие уже достаточно высокие культурные запросы, оказались собраны в городе, где практически не было литераторов, художников, музыкантов, где поэтому не могло быть художественных училищ. Значит, шаг за шагом начинает нарастать довольно мощная в наши дни инфраструктура культуры. Если количество «мужских» рабочих мест резко превышает количество «женских», возникает проблема занятости женщин. Соответственно необходимо выравнивать структуру занятости и изыскивать заказчика, который нашел бы для себя целесообразным поместить в городе «женские» предприятия.

В молодом городе быстро растет число детей — начинает разветвляться мощная система детских учреж-



Киев. План города.



дений. Поскольку молодые родители стремятся к тому, чтобы их дети получили лучшее образование, чем они сами, возникает необходимость развития специальных школ, клубов, секций. Для их руководства нужны новые люди. Растет увлечение спортом, физкультурой, туризмом — новые люди. Когда в городе крепнет творческая интеллигенция, возникает не только стремление, но и возможность обзавестись музеями, галереями, любительскими объединениями, наконец, цирком, театрами... Каждое из таких учреждений «обрастает» не только основным, но и важным вспомогательным персоналом. Новые требования производства — необходимость обеспечить рабочим и служащим возможность повышения образования и переквалификации здесь же в городе, и с отрывом от производства, и без отрыва от него. Значит, появляются, не могут не появиться сначала филиалы вузов, а затем и собственные институты.

Современное производство, чтобы развиваться, требует тесной связи с научными исследованиями, с проектными институтами — значит, возникают, не могут не возникнуть собственные научные центры и проектные бюро. Когда все это возникло, у множества министерств и ведомств появляется желание построить в столь оснащенном городе новейшие производства (чрезвычайно сэкономив на создании первичной инфраструктуры), и город начинает выбирать наиболее выгодного себе партнера или, во всяком случае, заметно влиять на выбор, осуществляемый республиканскими властями... И все повторяется.

При относительно несложных видах производства легче дается рассредоточение его элементов по филиалам. Однако чем сложнее технология, чем больше она требует от всякого работника не только стараний, но и специальных знаний, и, главное, общей образованности, позволяющей быстро переучиваться любому делу, тем очевиднее выгоды, предоставляемые городом с высоким культурным потенциалом. Только на первый взгляд странностью может звучать утверждение, что целый ряд тонких производств удается быстро и эффективно пустить в ход и развивать в том случае, если в городе есть университет. Прямого отношения к производству университет может и не иметь (хотя, как правило, имеет — своими кафедрами и лабораториями), но он оказывает на него мощное влияние уже тем, что сильно воздействует на всю систему образования и воспитания горожан всех возрастов, на всех уровнях.

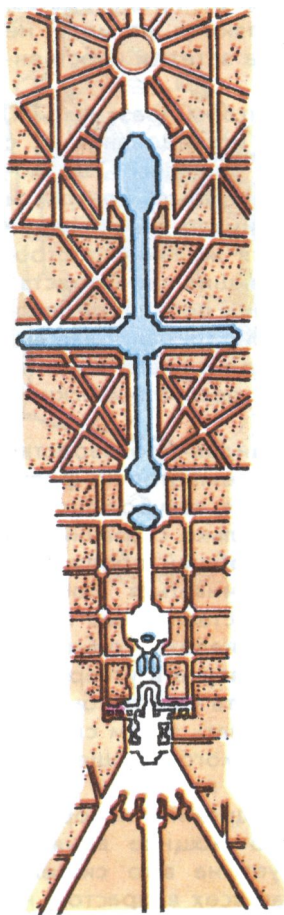
Для новых городов оказывается справедливым так называемое правило Матфея (от имени одного из евангелистов): кому многое дано, у того и умножится. Тем более справедливо это для старых, крупнейших,

и в особенности — для столичных городов. Абстрактное равномерное развитие оказывается недостижимым идеалом — не следует забывать, что одновременно с возникновением множества городов немалое число отставших в развитии успело превратиться в поселки городского типа, села или станицы. Иным из них повезло стать туристическими центрами вроде Суздаля, другие все глубже погружаются в тень по сравнению с более удачливыми соседями. В 60-е годы ресурсы сельского населения казались неисчерпаемым источником для поддержания всех и всяческих городов. К середине 70-х годов тревожное демографическое положение села заставило обратить на его развитие повышенное внимание. Отток из сельской местности затормозился, а кое-где прекратился полностью (в некоторых случаях зафиксировано уже и возвращение части недавних горожан в родные села, превращающиеся в благоустроенные поселки). Но тогда при незначительном приросте городского населения за счет рождения собственных новых горожан главным источником разрастания одних городов становятся другие города.

Этот специфический «насос» действует во всей системе расселения страны. Картина каждого растущего города приблизительно такая же, и главным источником импульсов роста является здесь не столько строительство новых крупных предприятий, сколько непрерывный процесс модернизации старых. Современный же процесс модернизации непременно включает всевозрастающую долю высококвалифицированного труда. Высокая же квалификация, в свою очередь, прямым образом связана с развитием системы образования всех типов науки, всех ее форм. Как давно доказала практика, образование и научно-исследовательская деятельность тем эффективнее, чем выше общий культурный «фон», на котором они осуществляются.

Производство предметов все теснее оказывается замкнутым на производство и распределение информации, а места ее производства и распределения естественным образом тяготеют к подобным же местам с крепкой исторической традицией — то есть к городскому центру. Мы имеем дело с прямой естественной исторической закономерностью, и потому всевозможные попытки ей противодействовать из самых благих побуждений принципиально ошибочны.

Из благих побуждений разгрузить Государственную библиотеку имени В. И. Ленина в Москве значительная часть ее фондов была вывезена за городскую черту, в город Химки, что не только чрезвычайно увеличило затраты непроизводительного времени читателей на перемещения, но и во многом дезорганизовало работу по сути своей научного учреждения. Это было сделано, хотя примыкающие старогородские



Композиционная ось  
Версаля.

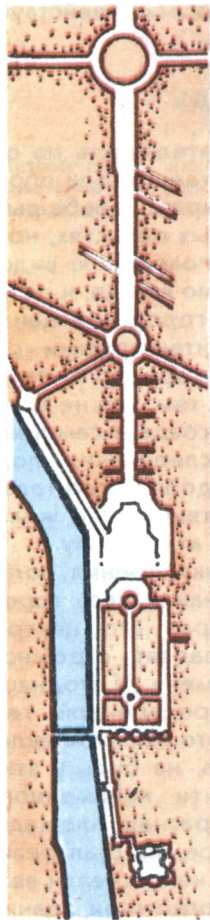
кварталы при разумной их реконструкции позволяют в два-три раза расширить библиотеку, не нарушая концентрации ее деятельности в привычном для людей месте. Более того, конкретный анализ ситуации позволяет увидеть, что расширяющаяся на старом своем месте библиотека имеет возможность практически сомкнуться с расширяющимся же музеем изобразительных искусств и музеем архитектуры, что дало бы возможность организовать целый музейно-библиотечный квартал в самом центре города. За осуществленными действиями — явное недопонимание роли общегородского центра.

Такое же недопонимание, торжество ведомственного эгоизма над логикой центральности ряда городских функций привели в той же Москве к тому, что редакции 17 популярных журналов, издаваемых ЦК ВЛКСМ, оказались собраны вместе, но вынесены далеко из центра. Высотный безликий корпус редакций оказался приближен к цехам полиграфического комбината (в чем нет особой необходимости), но тысячи и тысячи людей, посещающих редакции, вынуждены дополнительно расходовать десятки тысяч часов в год на совершенно непроизводительные перемещения.

Примерам такого рода несть числа. У их появления один источник — отсутствие детализированной программы социально-культурного развития города, замена такой программы простой суммой планов, суммированием отдельных заявок. Как только даже очерк целостной программы начинает вырисовываться в сознании, совокупность функций центра, мощь его потенциала проступает в чистоте.

Наконец, ни в коем случае нельзя забывать, что городской центр всегда был и остается фокусом притяжения для иногородних, что особенно чувствуется в столичных городах, но не менее существенно и для областных, и для районных. Люди, приезжающие в город по делам службы, личным делам или как туристы, составляют обычно не слишком большую долю городского населения — впрочем, в таких центрах международного туризма, как Париж или Рим, Флоренция или Афины, их ежедневная доля поднимается в разгар сезона до 15—20 процентов постоянного населения! Однако и в тех случаях, когда речь идет лишь о нескольких тысячах или даже нескольких сотнях людей, увеличивающих население города, основная нагрузка их деятельности непременно ложится на городской центр.

Значит, перепад потенциалов информационных сетей и сетей всевозможного обслуживания между центром города и его периферией поддерживается и постоянными жителями, и временным контингентом оби-



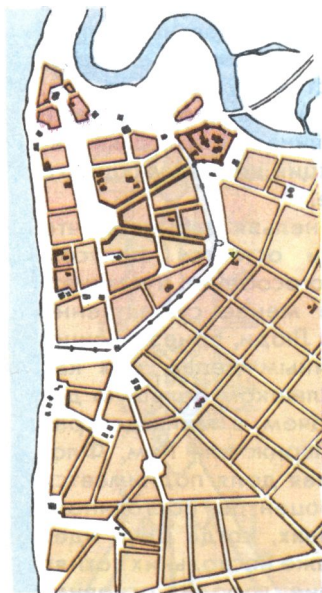
Композиционная ось  
Парижа.

тателей города и объективными обстоятельствами понуждается к непрерывному повышению. Коль скоро мы имеем дело с объективной закономерностью, ее механизм должен ложиться в основу профессиональной деятельности проектировщиков и управленцев. Игнорирование такой закономерности и тем более попытки ей противостоять неизбежно приводят только к одному — к деструкции, распаду целостности городской жизни. Исключения из этого правила нет, и, хотя всякому городу необходимы дополнительные подцентры, будь то университетский городок, больничный городок или крупный парк, они существуют не изолированно, не в одной лишь связи с примыкающими районами. Они взаимодействуют с городом и между собой через общегородской центр. «Насос» действует неустанно.

### АРХИТЕКТУРНЫЙ СИМВОЛ ГОРОДА

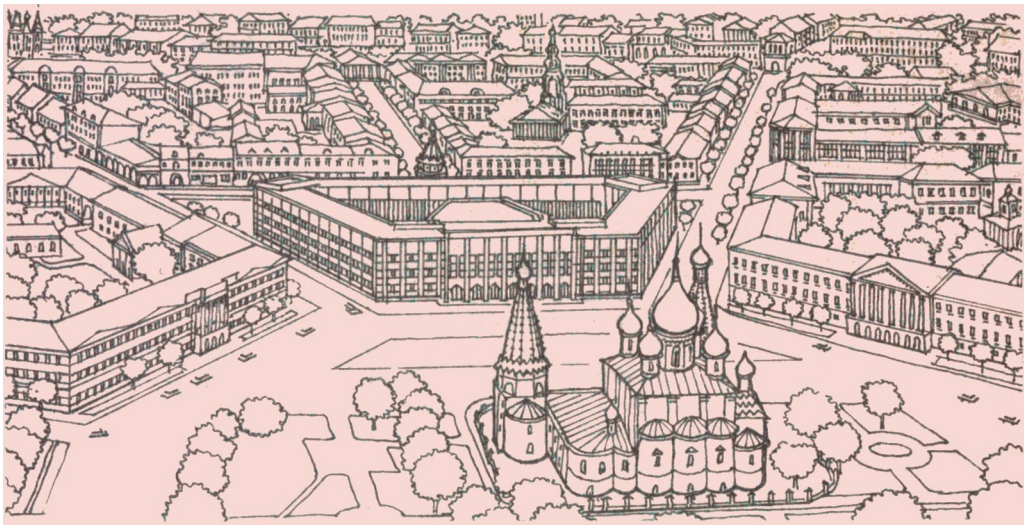
Уникальность центра, его исключительность по отношению ко всем остальным элементам города определяются не только тем, что он собирает в себе высшие образцы деятельности в различных областях, но и самой возможностью выбора типов поведения, видов деятельности, форм общения. Так было всегда, и потому вполне естественно, что именно городской центр наполнялся наиболее ценными архитектурными сооружениями, произведениями садово-паркового искусства, скульптурой, фонтанами — всем тем, что не только повышает бытовой комфорт, но и создает самоценное зрелище. Многочисленные исследования подтверждают, что весьма значительная доля посетителей центра называют целью своего движения туда желание «побывать в центре», ощутить его атмосферу.

С социально-психологической точки зрения получается так, что в человеческом сознании весь город оказывается представлен через образ его центра. Более того, образ-заместитель обладает огромной устойчивостью в историческом времени. Сегодняшнюю Москву отличает от Москвы предвоенной, тем более дореволюционной, так много, что их сопоставление было бы вообще лишено смысла, не будь у этих «разных городов» стабильного, почти неизменного ядра, каким являются Кремль и Красная площадь. Их жизнь тоже очень изменилась: Кремль стал резиденцией Советского правительства, в нем исчезли ветхие здания монастырей и возникло огромное здание Дворца съездов; с Красной площади давно ушел торг, уже почти два века, как был засыпан Алевизов ров, на площади возникло здание Мавзолея; лишь в начале века вместо старых торговых рядов архитектор Померанцев построил здание нынешнего ГУМа, а



Ярославль. Проект реконструкции города. 1778 г.





Исторический ансамбль  
Советской площади  
в Ярославле.

Шервуд — здание Исторического музея... И все же мощь преемственности, присущей Кремлю и Красной площади, такова, что в нашем сознании они пребывают как нечто абсолютно устойчивое.

Конечно же, мы отмечаем различия в рядовой городской среде, попадая в Вологду или, скажем, Шауляй, не говоря о различиях между северными и южными городами. И все же, сопоставляя виденные города друг с другом, мы неизменно избегаем всего, что относительно приравнивает их один к другому, и сосредоточиваем внимание на том, что их принципиально отличает. Всегда поэтому речь идет о центре, очень часто о «центре центра», если какое-то сооружение или группа сооружений обладает мгновенно распознаваемой индивидуальностью.

В западноевропейских городах чаще всего мы сталкиваемся с двухэлементным символическим центром. Его «ключом» был и остается кафедральный собор, всегда замыслившийся не только как храм, но и как выражение коллективной силы, общей славы города. Так, над Флоренцией, безусловно, господствует купол собора Санта Мария дель Фьоре, хотя форт, построенный герцогами Тосканскими уже после того, как город потерял независимость, стоит выше. Даже и сейчас, подъезжая к Кельну, с расстояния в добрых пятнадцать километров видишь, что собор, строившийся почти 500 лет, буквально вздымается над массивами городской застройки. Он и внутри города присутствует постоянно — то тут, то там за кровлями домов, над улицами проступают где-то вверху огромные башни.

Однако собор неодинок: рядом с ним всегда обнаружится центральная площадь, бывший Рынок, со зда-

нием Ратуши и нарядными домами. Собор тем самым служит надежным ориентиром, и потерять направление на центр невозможно, как бы ни крутили улочки и переулки.

Сложнее в очень древних и очень крупных городах. Символических центров в них может быть несколько, и они словно конкурируют за внимание зрителя. Пусть на месте великолепного комплекса императорских форумов Рима — руины, среди которых поднимаются лишь триумфальные арки Тита и Константина да колонна Траяна. Это несомненный «центр центра», переживаемый не столько глазами, сколько в воображении, достраивающем видимое за счет предварительного знания. Но трудно оспорить и то, что центром Рима является собор св. Петра, хотя, как уже упоминалось, юридически собор принадлежит не Риму, а отдельному государству — Ватикану. А разве не является «центром» знаменитая улица Корсо?

Получается, что череда выдающихся зданий или чем-то знаменитых мест сливается в памяти и воображении в нечто сложное и единое.

Так же и в Париже: Пон-Неф, мост, ведущий к небольшой площади перед собором Парижской богородицы, — символ центра, но и Лувр — тоже, и площадь Звезды, над которой возвышается как слон огромная Триумфальная арка, бывшая когда-то на периферии города, — тоже центр. И даже неправильной формы кольцо Больших бульваров, о которых сообщал друзьям в письмах Карамзин, — тоже центр. И тем не менее символом Парижа для абсолютного большинства людей, никогда и не бывавших в городе на Сене, остается Эйфелева башня — сооружение, создававшееся как временное сто лет назад на периферии центрального ядра города.

Еще заметнее неопределенность символической точки в Лондоне, так что получается в отдельных случаях, что целый крупный район со всеми его выдающимися сооружениями — и старыми и новыми, со всеми его площадями, становится символическим центром города.

Дело не всегда в размере, и в Таллинне, скажем, роль символического центра давно уже играет весь старый город, а не только его Ратушная площадь. Киев в пять раз больше Таллинна, но до недавнего времени ясно обозначенного центрального «фокуса» у него не было. На вопрос — где центр города, любой киевлянин отвечал: Крещатик. Но улице трудно быть центром, ведь само это слово «центр» ассоциируется непроизвольно с некоторой «точкой», а не линией. И вот лишь к дню, когда Киев торжественно отмечал свое 1500-летие, такая «точка» утвердилась на плане города.

Это — площадь Октябрьской Революции. Любопыт-



Ленинград.  
Исаакиевская площадь.

но, что ее преобразование в центр города произошло отнюдь не за счет строительства какого-то сверх-крупного нового здания, а за счет формирования системы фонтанов и достройки нескольких некрупных жилых зданий, подковой замкнувших пространство площади. Очень важно, что киевским архитекторам хватило разума и такта, чтобы новую «точку» утвердить на старой «линии» Крещатика: прежнее представление о символическом центре города сохранилось и упрочилось без его разрушения.

Так бывает, к сожалению, не всегда, и попытки создать новый центр Тбилиси, при всей их внешней эффектности, никак не приживаются в сознании горожан: новая двухъярусная площадь находится близко от «линии», которую тбилисцы привыкли считать центром города, — от проспекта Руставели, но смещена с «линии». В результате в символическом образе города оказалось больше нарушено, чем приобретено.

Правильно уловить, постичь символический центр города не всегда просто и всегда очень важно, иначе не избежать горьких разочарований при осуществлении попыток развития центрального городского ядра. Так, в Ленинграде символическим центром всего города, а не отдельных его частей является все же не Адмиралтейство и не шпиль Петропавловской крепости как таковые, а «пустота» знаменитой Стрелки Васильевского острова. Удивительное место, словно корабль рассекающее струи Невы, разделяющейся здесь на два потока, как бы разрешает спор Петропавловской крепости и Адмиралтейства за первенство, примиряет этот спор. Какой же жестокой ошибкой было сооружение крупного массива гостиницы на набережной близ Финляндского вокзала. Казалось бы, здание гостиницы далеко от Стрелки, но гладь Невы не только разделяет город, она связывает его воедино, и всякий чужеродный элемент болезненным диссонансом врывается в равновесие центра, нарушая его символическую целостность.

Еще драматичнее складывалась судьба символического центра Москвы, которому неразумно были нанесены два тяжелых «удара» строительством высотного

объема гостиницы «Националь» в начале улицы Горького и гостиницы «Россия» совсем близко от Красной площади. Символический центр города формируется зрительным воздействием вполне материальных тел — крупных, значимых сооружений. Но сам символический центр не материален. Он — духовная целостность, порождаемая в сознании взаимодействием построек и пространственных пауз между ними. Именно поэтому символический центр города и устойчив, если всеми последующими поколениями архитекторов он осознается как ценность и сберегается как всеобщее достояние, и весьма хрупок при любом грубом вторжении.

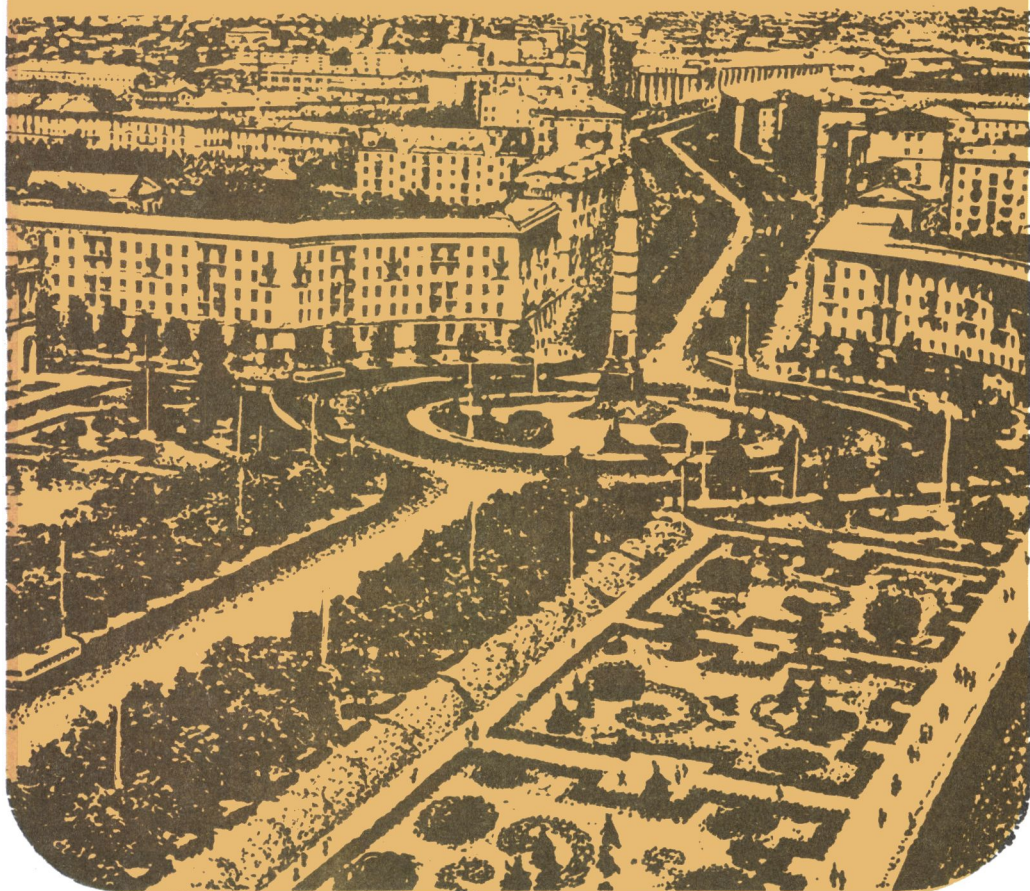
Это никоим образом не означает какой-то принципиальной неприкасаемости территории, воспринимаемой как символический центр. Напротив, живая связь времен не прерывается только тогда, когда каждая историческая эпоха добавляет к накопившемуся за века свой собственный штрих. В абсолютном большинстве случаев новый штрих может быть привнесен и сооружением чего-то нового, если новое умело встраивается в общий «хор» индивидуальностью своего голоса. Именно на правах тактичного партнера вошли в символические центры упоминавшиеся нами постройки на Ратушной площади Вильнюса и на главной площади Ярославля. Именно так Померанцев встроил огромный фасад нынешнего ГУМа в ансамбль Красной площади, а Щусев завершил ее ансамбль строительством Мавзолея Ленина. Однако встречаются и ситуации, в которых символический центр города успел приобрести за века такую совершенную законченность, что ум и такт архитекторов следующих поколений заключаются в сознательном сбережении прекрасного целого, сложного их предшественниками.

Возможны и местами необходимы реконструкции и переделки на набережных центральной части Ленинграда, но совершенство Стрелки достигнуто раз и навсегда. Возможны и необходимы частичные перестройки зданий вдоль каналов Венеции, но ее площадь Сан-Марко представляет собой созданный людьми ландшафт, в котором всякое изменение было бы разрушением целостности.

Символический центр — духовная ценность. Именно поэтому его понимание требует не только формальной почтительности к прошлому, не только высокого профессионализма архитектора, но и глубочайшего такта, нравственной чистоты замыслов, способности подчинить свободу творческого самовыражения тому, что римляне называли «гением места». «Гений места» присутствует везде, в каждом уголке городской среды, обжитой хотя бы тремя поколениями людей, но в символическом центре города этот особый его «дух» значительнее, чем где бы то ни было.



ЧАСТЬ 3  
ИСКУССТВО И НАУКА  
ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА







*О градостроительной композиции.  
Художественный образ города.  
Планировка и композиция.  
Силуэт города.  
Пространство пребывания, пространство движения.  
«Лестница масштабов».  
Превращения улиц и площадей.  
Конфликтные образы города.  
Искусство в городе, искусство градостроителя.*

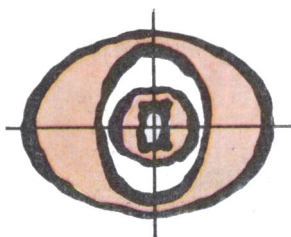
## **О ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОМПОЗИЦИИ**

Слово «композиция», как известно, приложимо только к произведению искусства. Значит, для того чтобы говорить о композиции города, необходимо уметь увидеть в нем искусное произведение человеческого разума, воли, фантазии. Такое восприятие города как рукотворной формы не дано зрителю непосредственно, однако, постепенно узнавая город, проникаясь им, всякий внимательный к окружению человек складывает некоторый целостный образ из мозаики отдельных впечатлений. В тех случаях, когда образ города, видимый архитектором профессионально, и образ, создающийся в сознании горожан, совпадают или почти совпадают, мы имеем дело с наиболее совершенными примерами градостроительной композиции.

Сложность понимания композиции города заключается в том, что ее каркас воспринимается в плане одновременно и как единое целое. Напротив, образ, возникающий за счет синтеза впечатлений от движения по городу в разное время суток и в разные сезоны, быстро и неспешно, в одном направлении и в другом, формируется под воздействием наложения множества картин или «кадров». В композиции города как целого исчезают, не могут не исчезать детали, тогда как в обыденном восприятии именно детали запоминаются острее всего.

Первый акт градостроительной композиции издревле заключается в конструктивном осмыслении территории и ее особенностей. Необходима немалая работа интеллекта, чтобы «вписать» образ будущего города в ландшафт, будь то берег реки или моря, холмистая равнина или долина среди гор, густые леса или полупустыня. Уже древнейшим градостроителям было понятно, что город нельзя просто расчертить по произвольному рисунку. Необходимо сориентировать рисунок плана по странам света. Это было важно с утилитарной точки зрения — в холодных странах всегда стремились «уловить» побольше солнечного

Схема последовательного развития среднеазиатского города (по Ноткину).



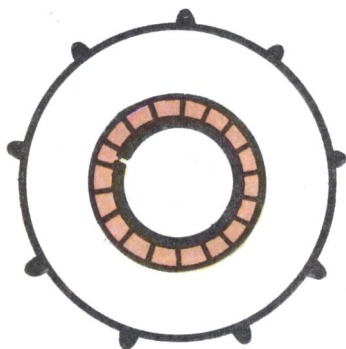
света, в жарких — защититься от палящих солнечных лучей. Но наши предки видели в ориентации и нечто большее. Восток, где всходит солнце, был для них неравнозначен западу, где оно заходит, и, скажем, древнеегипетскому градостроителю в голову бы не пришло ставить город на западном берегу Нила. Город живых располагался на восточном берегу, тогда как на западном отводилось место для города мертвых — некрополя.

У средневековых японских зодчих правила были еще более детальными. Заселялись в основном южные берега Японских островов, так что горная цепь оказывалась всегда на севере. И вот возник свод указаний, согласно которому с севера должна быть гора, с юга — море; с севера дуют прохладные ветры, разгоняющие влажную жару и запахи, поэтому дворец правителя должен быть на севере; дорога должна идти ниже города и с востока на запад, куда, как верили японцы, уходят души усопших.

Продумывая композицию будущего города, зодчие всегда были особенно внимательны к направлению господствующих ветров. Они следили за тем, чтобы в город не попадал ветер с болотистых низин, чтобы по нему не могли свободно гулять пыльные вихри, но чтобы его насквозь продували морские или горные бризы.

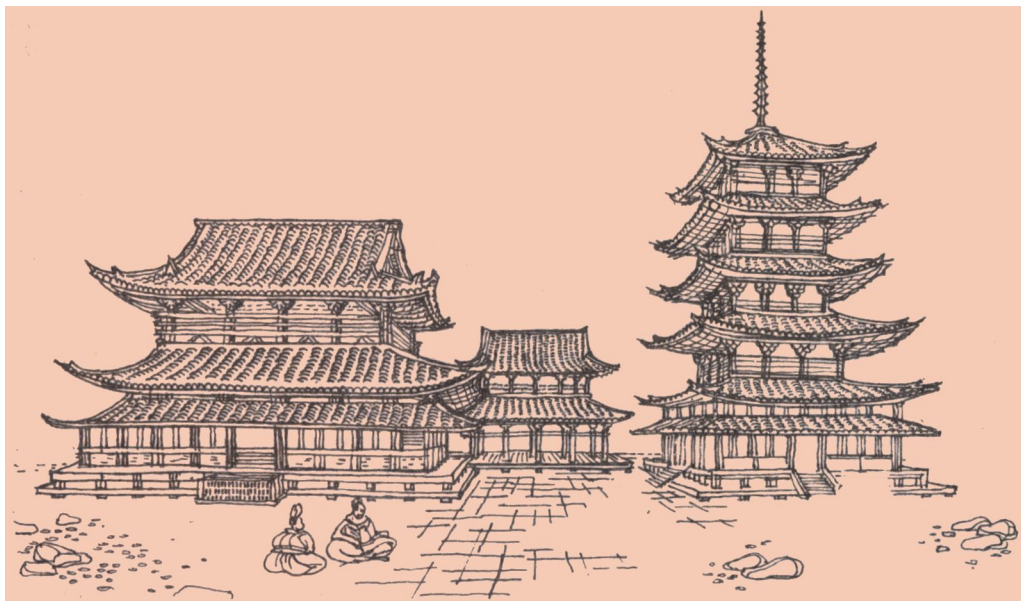
Тысячи лет первой заботой зодчего-градостроителя была обороноспособность города. Он стремился воспользоваться каждой особенностью местности, чтобы укрепить эту оборону и вместе с тем по возможности сократить протяженность стен. Не только потому, что удлинение периметра влекло за собой дополнительные затраты труда, но и для того, чтобы облегчить защиту стен, не растягивая чрезмерно силы гарнизона. Когда в самом начале XVI века периметр Московского Кремля был увеличен на север, так что возник острый в плане угол, закрепленный Арсенальной башней, то за этим стоял тщательный анализ ситуации при учете изменившихся средств защиты и нападения. Пушки, поставленные на ярусах новой круглой башни, обеспечивали сектор обстрела в 270 градусов, а созданная на реке Неглинной плотина позволила заполнить водой глубокий и широкий ров, защитивший дополнительно стену со стороны Красной площади. Градостроитель веками был прежде всего мастером фортификации, и потому избиравшиеся им композиционные схемы диктовались в первую очередь соображениями эффективной обороны.

В то же время градостроитель естественным образом разделял со всеми остальными господствовавшие в его эпоху представления и, как правило, стремился к достижению некоторой идеальной формы города в



Крепость — жилище Кой-Крылган-Кола. Древний Хорезм.





Япония. Буддийский храм китайского стиля с пагодой в городе Нара. VII в.

плане. Город не рассматривался только как место обитания. Он был еще непременно и своего рода моделью мироустройства. Нам неизвестно, был ли у древнейшего градостроительного искусства какой-то общий центр или в разных местах возникали сходные идеи, но две формы упорно владели сознанием зодчего.

Одна — круг, идеально воспроизводивший представление о плоском диске Земли, о Круге Земном, который, как были уверены древние, со всех сторон был окружен рекой Океан. Форму идеального круга стремились придать своим городам зодчие древней Хеттской империи за двадцать веков до нашей эры. Форму идеального круга придали Багдаду зодчие калифа Аль-Мансура в 762 году нашей эры. Четверо ворот, прорезанных в сплошном кольце стен, вели в четыре провинции калифата, а день закладки стен был, разумеется, тщательно высчитан астрологами по взаимоположению планет.

Если избирался круг, то схема всей дальнейшей композиции была фактически уже predetermined. Естественно, дворец и главные мечети оказывались в самом центре, а главные улицы сходились к нему по радиальным направлениям. И так же естественно дальнейшая жизнь города и его рост в веках должны были сломать умозрительную схематизацию, так что в нынешнем Багдаде от нее не осталось и следа.

Другая схема — квадрат, стороны которого соответствовали странам света, а их число — четырем стихиям: небу, земле, воде и огню. И здесь крестовидное пересечение главных улиц и особая роль геометрии

кого центра проявлялись как бы автоматически. Впрочем, древнеиндийские и древнекитайские градостроители шли еще дальше: они стремились к тому, чтобы разбить город на 64 квадратных квартала, придавая четверке «в кубе» особое магическое значение.

Римляне, как мы уже упоминали, были безразличны к счету кварталов, но стремились твердо соблюдать квадратность плана и перекрестье главных улиц, ориентированных по странам света (впрочем, там, где это было целесообразно по условиям рельефа, они изменяли строгости подобной ориентации). Были созданы, как видим, высокие схематизации, окрашенные религией. Однако у других народов формировались и иные композиционные системы, с которыми нам гораздо легче себя соотнести. Греки, религия которых была в основе своей лишь идеализацией собственной жизни, отводили богам священные участки, но планировали город из соображения собственных удобств, обращая особое внимание на ориентацию по господствующим ветрам. Как мы уже говорили, они мало уделяли внимания жилой ткани города, заботясь лишь о соблюдении некой нормы удобств, зато тем большее значение в их глазах приобретали общественные здания, значит, и их расположение. И с того времени, когда началась планомерная реконструкция городов, то есть с эпохи Александра Македонского, задача композиционного построения города воспринимается как художественная, а не только сугубо утилитарная.

Географ Страбон, опиравшийся и на собственный опыт, и на многочисленные тексты предшественников, так описывал в первые годы нашей эры Александрию, учрежденную на средиземноморском берегу завоеванного македонцами Египта: «Территория города имеет вид хламиды [плаща]; те его стороны, которые тянутся в длину, омываются водой с обоих концов и имеют протяжение около тридцати стадий [около 6 километров]; стороны, тянущиеся в ширину фигуры и соединяющие друг с другом длинные стороны, имеют семь или восемь стадий [около 1,5 километра] каждая и омываются с одной стороны морем, а с другой — озером. Весь город изрезан улицами, удобными для езды верхом и на повозках; две самые широкие улицы, футов в сто, перерезывают одна другую под прямым углом. В городе — прекраснейшие общественные участки и царские дворцы, занимающие четвертую или даже третью часть всего города... все находится во взаимном согласии друг с другом, и с гаванью, и с тем, что лежит за ее пределами. К царским зданиям относится и Музей, в котором есть место для гулянья... и большое помещение, где собираются для совместных трапез ученые мужи...»



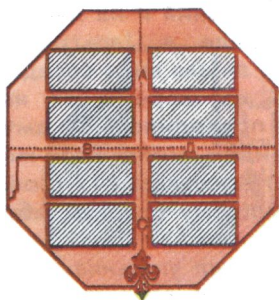
Древнеегипетский иероглиф, обозначающий город.

Давно исчезли дворцы, к сожалению исчез и Музей, но мы не только по многочисленным текстам можем судить о мастерстве Динократа, бывшего архитектором Александра Македонского, — центральная часть разросшегося города по сей день сохранила неизменным решение, принятое более двух тысячелетий назад. Размещение всех общественных зданий и их садов, как подтвердили раскопки, было тщательно продумано — с вершины искусственного холма, специально насыпанного в центре города, открывался вид на организованное художником, драматургически отрежиссированное зрелище.

Разумеется, чем более крутыми были склоны, на которых располагались части города, тем большие возможности для градостроителя-драматурга открывались самими свойствами ландшафта. Возможно, самыми красивыми городами древности были Приена и Пергам, построенные на малоазийском берегу Средиземного моря. Террасы, соединенные лестницами и серпантинами дорог, фон темной скалы сзади и выше — все это позволяло планировщику пользоваться таким богатством выразительных средств, что его можно приравнять к скульптору. Древняя легенда, согласно которой Динократ предлагал Александру Македонскому превратить гору Афон в фигуру лежащего гиганта, вложив ему в руку целый город, явно несет в себе отпечаток реального эстетического переживания, вызывавшегося городами малоазийских берегов.

Нельзя сказать, что в долгую эпоху средневековья о композиции города вообще не задумывались. Напротив, о ней думали много, но, сообразно духу времени, очень специфически: композиция города должна была в максимальной мере соответствовать образу «града небесного», изображенного в нескольких священных текстах и книгах «отцов церкви». Не геометрия, а счисление выходит на первый план. Особое значение придавалось числам 3 (святой Троицы), 4 (четверо великих пророков, четверо евангелистов), числу 7, бывшему их суммой и числом дней Творения по библейскому мифу, числу 12, бывшему произведением 3 и 4 и числом апостолов. Эти числа вновь и вновь отзывались количеством ворот и башен, улиц, ведущих к воротам, высотой храмов и ее отношением к их же ширине, пропорциями главной площади. Композиционная деятельность архитектора сохранялась, но тоже в особом виде, поскольку прямой дорогой считалась такая улица, которая вела «прямо к цели» совершенно независимо от изломов или изгибов.

Независимо от того, сколь непрост мог быть рисунок уличной сети, сегодня воспринимаемый нами как лабиринт, если в символическом (не обязательно гео-



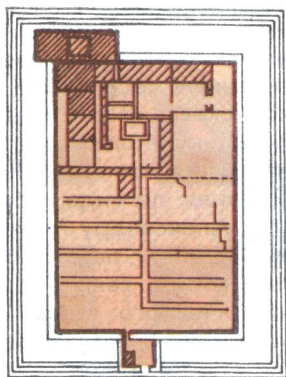
Идея объединения восьмиугольного города Витрувия с квадратным планом античного города.

метрическом) центре города были собор и площадь перед ним, если районы были распределены между цехами и гильдиями, то план города был «правильным», какую бы конфигурацию ни имели его оборонительные стены.

Впрочем, средневековье — сложная эпоха, и, скажем, в Византии сохранялось и переосмыслялось античное наследие в ту пору, когда в Европе о нем знали мало. Это существенно для нас, потому что именно от Византии Русь получила композиционный принцип живописного построения городского плана. Любопытно, что в составе русского списка «Мерила праведного» конца X века и в так называемых Кормчих книгах XII века мы находим точный перевод «Закона градского», восходившего к греческим текстам V века. В параграфах 38-го раздела «Закона градского» можно обнаружить такие строки: «Когда два двора стоят один против другого, то подобает между ними быть 12 стопам и соблюдать это расстояние, и у основания и на любой его высоте... В этом богатом городе, в Царьграде, соблюдай расстояния в 12 стоп, не лишая вида соседа, чтобы он мог прямо смотреть на море, стоя на своем дворе или сидя в нем, и не приходилось бы ему поворачиваться в сторону, дабы видеть море. Если же между дворами расстояние будет превышать 12 стоп, то подобает не возбранять желающему строить, ибо это не загородит соседу вид на море».

Русский перевод бережно сохранял упоминание о море, о котором большинство жителей городов Руси только слышало, но понимали они текст древнего греческого закона правильно. Утвердился и в целом строго соблюдался принцип, согласно которому планировка города непременно сохраняла «прозоры» — промежутки между соседними строениями, оставлявшие незагороженным вид на центральный собор, на реку, на заречные дали. Понятно, что этот принцип не определял конкретной геометрической формы, которая в каждом случае зависела от особенностей ландшафта, но он — именно композиционное правило, применимое (и применявшееся) везде и всегда.

Эпоха Возрождения подтолкнула архитекторов и художников к активному творчеству новых форм, хотя им казалось, что они только верно воспроизводили античные принципы. В конце XV века Филарете, которого мы уже упоминали, Скамоцци и другие зодчие уделяют огромное внимание проектированию «идеального» города, во многом опираясь на известный диалог Платона, посвященный Атлантиде и ее столице. Звездчатый рисунок плана не плохо согласовывался с новой системой фортификации — развитие артиллерии привело к тому, что вместо высоких каменных башен стало целесообразнее возводить низкие



Город Топрак-Кала  
(древний Хорезм).



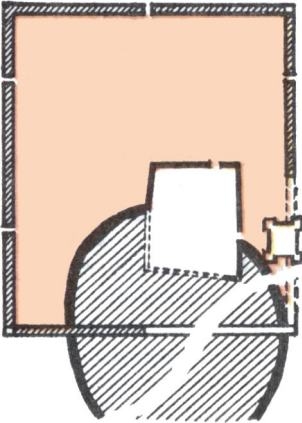
и мощные бастионы. Однако, во многом противостоя средневековью, Возрождение унаследовало от него символическую трактовку всякой геометрической формы, и звездчатый план, как считалось, придавал укреплениям города и ему самому дополнительную крепость. Тот же принцип развивал и Альбрехт Дюрер, бывший не только великим художником, но и блистательным ученым-геометром. То же прослеживается в фортификационных схемах знаменитого инженера XVII века Себастьяена Вобана — в его логике создавались и Петропавловская крепость в новооснованном Петербурге, и морская крепость Кронштадт.

Мы фактически исчерпали все композиционные системы в градостроительном проектировании. Естественно, наибольшую популярность в наши дни имеет ландшафтный принцип, веками присущий старорусскому градостроительству, но в XVIII веке заметно потесненный равномерной решеткой, нейтральной в композиционном отношении. Однако и в нашем столетии продолжались попытки придать градостроительной композиции характер «идеальной» геометрической фигуры. Так, во все учебники по истории современного градостроительства вошла «парабола» Н. Ладовского. Ладовский пытался создать универсальную схему, которая обеспечивала бы городу возможность линейного развития при сохранении стабильности символического центра. Форма «кометы» оказывалась наиболее логичной, хотя ни один реальный город не следует подобной схеме строго.

Также во все учебники вошла и композиционная схема города Бразилиа, созданная О. Нимейером и Л. Коста: в плане столицы Бразилии выглядит подобно арбалету с вложенной стрелой (острие стрелы совпадает с символическим центром города — площадью Трех властей).

По-прежнему сохранилась и элементарная «решетка» древнейших градостроительных схем — в тех случаях, когда нужно строить быстро и просто, когда возникают временные поселки строителей или военные городки.

Однако все это — исключения. Исключения еще и потому, что в абсолютном большинстве случаев архитектор отнюдь не свободен в начертании градостроительной композиции. Он, как правило, опирается на уже существующую структуру градостроительной формы, на такое соединение первичного, но уже переработанного ландшафта и строений, которое в целом может и должно быть приравнено к природе. Поэтому современный градостроитель и в свободном и в рукотворном городском ландшафте опирается на принцип живописной композиции, как говорят профессионалы «по месту».



Крепость Нехеб,  
расположенная  
на правом берегу Нила.

## ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ ОБРАЗ ГОРОДА

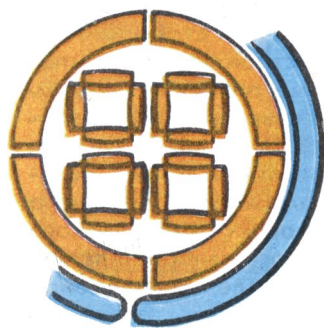
Вот уже немало столетий человек лишен возможности воспринимать образ даже незнакомого города «как он есть», непосредственно. Иначе и не может быть, ведь образ — продукт нашего сознания, реагирующего на видимую действительность, и потому он всегда в большей или меньшей степени и «образ памяти». Большинству людей трудно это выразить словами, но каждый обладает образным представлением о «прекрасном городе». Такое представление являет собой сложный синтез прямых впечатлений от пребывания в разных городах, виденного на фотографиях, в живописи или графике, прочитанного и услышанного. Всякое прямое восприятие представляет собой поэтому особый процесс не всегда нам заметного сопоставления того, что находится перед глазами и вокруг, с тем, что было выстроено где-то внутри нашего сознания.

Более того, чем больше мы видели «о городе» и чем лучше по художественному качеству те изображения городской среды, что попадались нам на глаза, тем в большей степени мы оказываемся зависимы от «образа памяти» — и тогда, когда опознаем его в видимой действительности, и тогда, когда вынуждены резко перестроить заранее накопленное представление. Никто не был ни в Лиссе, ни в Зурбагане, поскольку эти и другие приморские города выдумал Александр Грин, но каждый, кому довелось побывать в южных приморских городах, ищет (и часто находит) в них черты Лисса и Зурбагана. Подобная способность присуща каждому, но у художника она развита профессиональным трудом и природной склонностью в наибольшей степени. Художник острее реагирует на город во всем богатстве его признаков, чем нехудожник, и через свои произведения передает свой синтезированный образ читателю и зрителю. Так происходит очень давно.

В предыдущем разделе мы воспользовались сухим текстом Страбона, чтобы составить представление о градостроительной композиции Александрии. Благодаря роману, написанному Ахиллом Татием в III веке, мы можем теперь наложить на первое представление второе, построенное принципиально иначе: «Когда я входил в ворота, называемые Вратами Солнца, развернулась передо мною сверкающая красота города, исполнившая наслаждением мой взор.

Прямой ряд колонн высился с обеих сторон от этих ворот Солнца до ворот Луны; божества эти охраняют входы в город; а между колоннами тянулась равнинная часть города. Ее пересекало множество улиц, и, не выходя из города, можно было сделать большое путешествие.

Немного пройдя по городу, я вышел на площадь,



Крепость норманнов близ  
Треллерборга в Дании  
(X в н. э.).

носящую имя Александра. Отсюда я увидел остальные части города, и здесь красота делилась. Лес колонн располагался прямо передо мною, другой такой же — в поперечном направлении. А я, ненасытный зритель, пытался как-нибудь поделить свои глаза на все улицы, и не хватало у меня сил охватить взором красоту целого. На одно я смотрел, на другое только посмотреть хотел, одно спешил увидеть, но и другого не желал миновать... Скитаясь по улицам, горя тщетным желанием обозреть все, я наконец измучился и сказал: «Очи мои, мы побеждены!»

А вот другой писатель, уже IV века, — об Антиохии (на территории современной Сирии): «Полагаю, среди существующих городов не найдется ни одного такой величины, при столь прекрасном местоположении. В самом деле, начинаясь с востока, город по прямой линии идет на запад, простирая двойной ряд высоких портиков. Эти портики отделяет друг от друга улица под открытым небом, мощенная камнем, той же ширины, что и они.

Длина этих тянущихся галерей так велика, что много рабочих рук потребовалось только для того, чтобы выровнять такую площадь, а пройти ее всю от начала до конца утомительно, и приходится ехать на конях; и так гладка и непрерывна эта дорога, не преграждаемая ни впадинами, ни обрывами, ни другого рода препятствиями, что уподобляется она краскам в картине, сменяющим друг друга по воле художника...

Гора тянется около города, возносясь ввысь, словно щит, высоко поднятый для обороны, но тем, кто живет под нею, ничто не угрожает от подобного ее соседства, а все прелести весны — источники, травы, сады, ветерки, цветы, голоса птиц — достаются на их долю раньше, чем всем остальным.

Портики кажутся реками, текущими вдаль, а переулки — каналами, от них отведенными. Одни, обращенные в сторону горы, ведут к прелестям предгорья, а те, что обращены в другую сторону, выводят к другой дороге, открытой, с домами по обеим сторонам ее, словно это каналы, прорытые для того, чтобы переплывать из одной реки в другую. И эта часть города кончается во многих местах цветущими садами, которыми окаймлены берега Оронта...»

Долгие извлечения из древних литературных произведений оправданны тем, что их читают уже полторы тысячи лет. Читают и воссоздают в собственном воображении и Александрию и Антиохию такими, как их описали Ахилл Татий и Либаний, а не Страбон.

Их читали архитекторы, читали Леонардо да Винчи и Микеланджело, мечтавшие о новом городе; Людовик XV, которому грезился Версаль, и Александр I, возмечтавший о новом облике Петербурга. Различие

между заказчиком и архитектором заключалось и заключается в том, что архитектор непременно сопоставляет образы, возникающие из чтения Страбона, и образы эллинистических романов, да еще накладывает их на сведения, полученные археологами, то есть видит полнее. Если ему удастся еще и побывать на месте, как довелось одному из авторов книги, то к первичному синтезу добавляется собственное впечатление от ландшафта и немногочисленных руин.

Однако живой город воспринимался всегда шире, всеми чувствами, практическим рассудком, наряду с эстетическим отношением. И это весьма древняя традиция. В первых главах мы упоминали римских критиков суеты древнеримского центра. Здесь воспользуемся несколькими строками «Описания Греции» Дикеарха (между 250 и 200 годами до нашей эры): «Дорога [к Афинам] приятна, кругом все возделано и ласкает взор. Самый же город — весь безводный, плохо орошен, дурно распланирован по причине своей древности. Дешевых домов много, удобных мало. При первом взгляде на него приезжим не верится, что это и есть прославленный город афинян; но вскоре же всякий тому поверит: самый прекрасный на земле — Одейон; замечательный театр, большой и удивительный; расположенный над театром богатый храм Афины, называемый Парфеноном, приметный издали, достойный созерцания, приводит зрителей в величайшее восхищение; Олимпион, недоконченный и тем не менее поражающий своими архитектурными очертаниями, стал бы превосходнейшим сооружением, будь он достроен; три гимнасия, Академия, Ликей, Киносарги, все усыженные деревьями, с зелеными лужайками; цветущие сады различных философов, — очарование и отдых души; множество мест для ученых занятий, непрерывные игры».

Не правда ли, в тональности текста древностью в двадцать два столетия мы без особого труда распознаем собственное отношение к городам, о которых слышаны, но видим впервые?

Итак, оба образца — один сугубо эстетический, другой сложный, сочетающий эстетическое отношение с сугубо практической оценкой комфортности городской жизни, — были заданы культуре чрезвычайно давно. Оба продолжали на нее влиять, формируя образец для подражания, и все дальнейшее представляет собой грандиозное собрание индивидуального следования образцам в столкновении с индивидуальностью бесчисленных городов.

Дело не только в городе, но и в мировоззрении зрителя: он иначе «считывает» родное и привычное, опуская обычно множество деталей, полагая их само собой разумеющимися; иначе — непривычное, незна-





Рим. Развалины арены Колизея.

комое. И чем страннее, чем непривычнее увиденное, тем сочнее в деталях и литературный и живописный образ. В 1204 году подстрекаемые венецианцами крестоносцы вместо трудной войны с мусульманами предпочли захватить столицу Византии. О постыдном походе писали военачальники и официальные историографы. О нем же — «Завоевание Константинополя», небольшая книга, написанная рядовым рыцарем из французской глубокой провинции, Робером де Клари. Ему далеко до литературного мастерства Ахилла Татия, писавшего об Александрии за тысячу лет до него, но тем интереснее та мозаика разрозненных впечатлений от увиденного и услышанного, что возникла в голове Робера де Клари, оказавшегося в крупнейшем городе тогдашнего мира.

Крестоносец способен лишь выкладывать рядом отдельные «кадры», ему не дано восприятие города целиком, и потому он все время пишет: «Потом, в другом месте города, был другой монастырь... В другом месте города имелись ворота, которые назывались Золотой покров... А в другом месте города было другое чудо: близ дворца Львиная Пасть находилась площадь, которую называли Игралищем императора. И эта площадь была вытянута в длину на полтора выстрела из арбалета, а в ширину — почти на один выстрел; и вокруг этой площади было 30 или 40 ступеней, куда греки забирались, чтобы глядеть на ристалище; а над этими ступенями имелась весьма просторная и весьма красивая ложа, где, когда шли состязания, восседали император с императрицей и другие знатные мужи и дамы».

В описании Робера де Клари можно узнать константинопольский Ипподром, где устраивались знаменитые состязания квадриг. Его можно, хотя и не без труда, опознать на фресках, что украсили лестницу на хоры Софийского собора в Киеве при князе Ярославле Мудром. Его же — с еще большим затруднением —

удается распознать на турецких миниатюрах начала XVI века, украсивших хронику завоевания Константинополя в 1453 году.

Возникает странный парадокс: о некоторых замечательных городах древности, от первоначального облика которых осталось лишь несколько разрозненных памятников и руин, мы можем иметь лучшее представление, чем о множестве мест города, в котором живем, если литератор и художник не «помогли» нам увидеть его как художественное целое.

И все же только с эпохи Возрождения можно говорить о формировании осознанного эстетического восприятия города. В самом деле, прибывая в уже преобразившиеся города Италии XV века, путешественники с севера и востока Европы в равной степени испытывали затруднения в передаче читателям образов, которые их восхитили. Так, в дневниках немецкого рыцаря Арнольда фон Харфа, бродившего по Венеции, мы читаем: «Вплотную к храму Сан Марк стоит Палаццо Дожей, очень красивый и со дня на день становящийся все краше старанием Дожа Августина Барбариго, который теперь покрывает дворец мрамором и золотом. Он строил в это время лестницу целиком из мрамора с чудной резьбой, которая теперь была выполнена наполовину, и эта половина стоила десять тысяч дукатов...»



Москва. План города.  
Коллектив ВОПРА.  
1932 г.

Не так уж много различий в структуре текстов Робера де Клари и Арнольда фон Харфа, хотя между ними пролегли 300 лет. А вот то же место в замечательном памятнике русской истории, «Хождение во Флоренцию», созданном псковским мирянином, сопровождавшим русское посольство: «Есть в граде том црковь камена, свтыи Марко Еуангелист, и столпы в неи морованы, имущи мрамор всяк цветом; а иконы в неи чюдны, Гречин писал мусиею, и доверху видети велми чюдно, а внутри резаны святые на мраморе влми хитро; а сама велика церковь. А над предними дверми изнутри поставлены 4 кони медяны, позлащены, велики, видети, яко живи...»

Нет, русскому путешественнику никак не откажешь в живом художественном восприятии, но ему не хватало слов для его передачи. Вот как он писал о первом западноевропейском городе, встретившемся на пути, — о Любеке: «И видехом град велми чюден, и поля бяху, и горы невеликы, и садове красны, и полаты вельми чюдны, позлащены врѣхы, и монастыри в нем велми чюдны и силни... А воды приведены в него, текут по всем улицам по трубам, и иные ис столпов студены и сладкы текут... И ту видехом на реце устроено колесо, окóло его сто сажен, воду емлет из реки и пускает на все дома. И на том же вале колесо мало, тоже мелеть и сукна точет красные». Любек так потряс воображение

автора «Хождения», что о всех прочих городах он далее писал «величеством подобен Любку» и только для Флоренции и Венеции сделал исключение.

Было бы ошибкой видеть в изумлении русского путешественника свидетельство какой-то особенной отсталости вкусов — такое же впечатление итальянские города производили и на французов конца XV века, вошедших в Италию с войском короля Карла VIII. Его придворный записывал: «...большие галереи, длинные и просторные, широкие внутренние дворы, пассажи, баллюстрады... фонтаны и речки для развлечений и умиления, где стоят древние фигуры из алебаstra, белого мрамора и даже порфира» (о садах Неаполя).

Время шло, и в восприятии города происходила огромная перемена: не позже XVII века в Европе и к концу XVIII века в России художник стремится уже не просто показать или пересказать город, но передать читателю или зрителю Свой образ города, чтобы и они могли счесть его своим. Вот, скажем, как Н. Карамзин писал о Лондоне: «Если великолепие состоит в огромных зданиях, которые, подобно гранитным утесам, гордо возвышаются к небу, то Лондон совсем не великолепен. Проехав двадцать или тридцать лучших улиц, я не видал ни величественных палат, ни одного огромного дома. Но длинные, широкие, гладко вымощенные улицы, большими камнями устланные дороги для пеших... непрерывный ряд фонарей на обеих сторонах, красивые площади, где представляются вам или статуи, или другие исторические монументы; под домами — богатые лавки, где, сквозь стеклянные двери, с улицы видите множество всякого роду товаров; редкая чистота, опрятность в одежде людей самых простых и какое-то общее благоустройство во всех предметах — образуют картину неописанной приятности, и вы сто раз повторяете: «Лондон прекрасен!» Какая розница с Парижем!»

Карамзин не просто описывает Лондон. Он поминутно сопоставляет его с французской столицей, считавшейся в России образцом совершенства, и отбирает впечатления (возможно, незаметно для себя самого) так, чтобы заострить парадоксальное в глазах тогдашнего читателя сопоставление в пользу Лондона.

Проходит еще полвека, и в России, уже увидевшей Петербург глазами Пушкина, а «губернский город №» — глазами Гоголя, становится невозможным воспринимать образ города так, будто великих поэтов не было. Вчитаемся в строки мемуаров Ф. Вигеля: «На самом темени высокой горы, на которой построена Пенза, выше главной площади, где собор, губернаторский дом и присутственные места, идет улица, называемая Дворянскою. Ни одной лавки, ни одного купеческого дома в ней не находилось. Не весьма высокие дере-

ванные строения, обыкновенно в девять окошек, довольно в дальнем друг от друга расстоянии, жилища аристократии, украшали ее. Здесь жили помещики точно так же, как летом в деревне, где господские хоромы их также широким и длинным двором отделялись от регулярного сада... Вообще, Пенза была, как Китай, не весьма учтива, но чрезвычайно церемонна; этикет в ней бывал иногда мучителен. Барыни не садились в кареты свои или колымаги, не имея двух лакеев сзади; чиновники штаб-офицерского чина отменно дорожили правом ездить в четыре лошади; а статский советник не выезжал без шести кляч, коих называл он цугом. Случалось, когда ворота его стояли рядом с соседними, то передний фореитор подъезжал уже к чужому крыльцу, а он не выезжал еще со своего двора».

Именно эта традиция развивалась последние два века, и потому в сознании образованного человека всегда присутствует многослойный образ, складывающийся из десятков, а то и сотен индивидуальных построений. Более того, индивидуально-художественное восприятие непременно окрашено еще и отношением к городу. Поэтому к вопросу образа города мы еще вернемся в предпоследнем разделе главы, здесь ограничившись тем, что отметили его непреходящую сложность, непреходящую унаследованность и сиюминутность вместе.

## **ПЛАНИРОВКА И КОМПОЗИЦИЯ**

Эти два понятия нерасторжимы и все же относятся к разным формам восприятия и реально существующего города, и его проектной модели. Говоря о планировке, мы по преимуществу отталкиваемся от утилитарной конструкции взаиморасположения районов, связей между ними и их внутреннего устройства. Говоря о композиции, мы сосредоточиваем внимание на взаимосвязи художественных впечатлений, предопределяемых планировочной структурой. Очевидно, что при небольших размерах города обе формы его организации могут совпадать или почти совпадать. Чем крупнее город, тем понятнее, что лишь особенно значащие элементы его планировки оказываются сопряжены в специально проработанную композицию.

Для старорусских городов, длительное время сохранявших средневековую традицию, следует говорить о композиционной системе ориентиров, организованной иерархическим образом. Над морем утопавших в садах невысоких деревянных домов поднимались бесчисленные шатры, главки и колокольни приходских церквей. Из этих многочисленных вертикалей поднимались выше более мощные — соборы и колокольни древнейших монастырей, ожерельем охватывавших

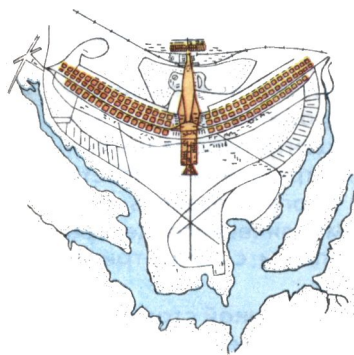


городское ядро. Еще выше поднимались башни и верха соборов в кремле. Наконец, далеко за городом им отвечали вертикали пригородных монастырей-крепостей. Цельная, сильная, очень выразительная система, по отношению к которой жилая ткань города воспринималась как необходимый, но малозначащий фон. Только при ближайшем рассмотрении из этого общего фона выделялись боярские и богатые купеческие усадьбы.

Появление во второй половине XIX века в центральных ядрах русских городов многоэтажных жилых и крупных общественных зданий начало взламывать, нарушать стройную систему, но она все еще удерживала композиционную дисциплину города. Однако бурное увеличение численности горожан, разрастание городской территории и, главное, рост этажности жилых домов начали, скажем в Москве, подавлять композиционный рисунок города уже в 40-е годы, хотя многоэтажные дома выстраивались еще только вдоль основных радиальных проспектов. Вполне естественной была тогда попытка восстановить историческую композицию на новом уровне: ее «фокусом», как мы уже говорили, должен был стать пирамидальный объем Дворца Советов, а высотные здания, выстроившись вокруг этой символической точки, должны были принять на себя роль вертикальных доминант, которую раньше играли монастыри.

Однако практика последовавших десятилетий показала, что, казалось бы, глубоко логичный замысел не выдержал напора «ткани» города, и та композиционная схема, что должна была играть роль «ключа» к его строению, прочитывается очень слабо. В 60-е годы была сделана попытка форсировать другой композиционный «ключ»: систему радиальных проспектов, сходящихся к центру города. От той попытки сохранились сегодня только проспект Калинина и недавно заверченный Новокировский — целостной системы опять не возникло. Наконец, новая попытка формирования крупных центров планировочных зон, высотные ядра которых вновь должны были поддержать древнюю планировочную схему в роли «монастырей», окружающих Кремль. Как мы отмечали выше, эта затея вступила в очевидное противоречие с утилитарными основаниями городской планировки и была оставлена. Ее место заняла реконструкция площадей Садового кольца, но, за исключением Октябрьской площади, и новая схема топчется на месте.

Источник композиционной рыхлости столицы — трудность удержать в совершенно изменившихся условиях быстро росшего города композиционную схему, которая сохраняет свою главенствующую роль только пока город удерживается в рамках некоторой критической величины. Радиально-кольцевая композиция отно-



План города  
Бразилиа.  
Арх. Л. Коста.

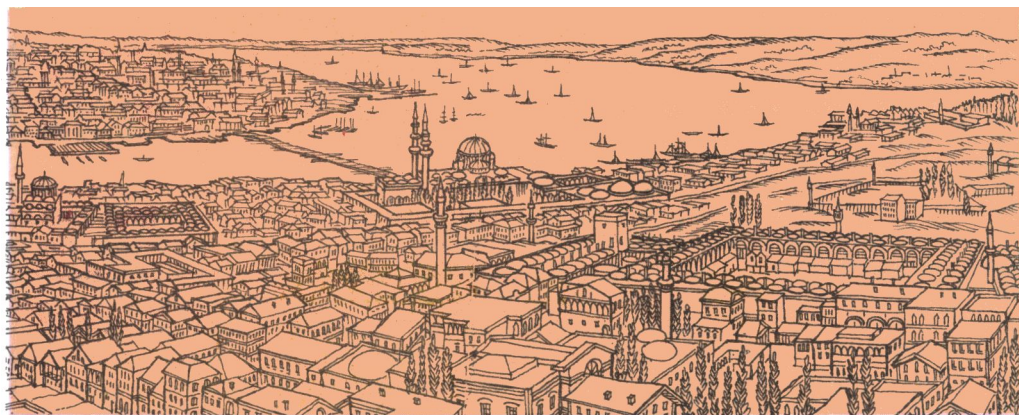
сится к числу «закрытых», теряя свое качество по мере увеличения радиуса.

Счастливей сложилась судьба композиционного «ключа» Петербурга — Ленинграда, заложенного еще в 1736 году. Комиссией строений, в которую входили П. Еропкин, М. Земцов и И. Коробов. Опираясь на трехлучевую схему, разработанную римскими зодчими эпохи барокко и развитую в композиции Версаля, русские зодчие XVIII века создали устойчивую в развитии композиционную систему. Не центральный, а правый луч Невского проспекта принял на себя функцию главной оси города, продолжающейся и сегодня (Московский проспект) в московском направлении. Главная ось, замыкающаяся башней и шпилем Адмиралтейства, закреплена сейчас новым обелиском на площади Революции, у Московского вокзала, старой Триумфальной аркой в честь победы в войне с Наполеоном, новыми высотными акцентами в жилой застройке бывшей окраины.

Сохранился и принцип самостоятельных планировочных структур разных частей города на Неве, и, как мы уже говорили, символический центр города не был нарушен. Напротив, когда давнее стремление вывести Ленинград к морю и с севера, и с юга оказалось осуществлено, значение старого символического центра еще возросло, ибо он теперь совпал и с геометрическим центром планировки города.

«Открытость» линейной композиционной структуры весьма удачно проявлена в Париже. При колоссальном разрастании французской столицы ее Большая ось сохранила значение «ключа» по сей день. Началом оси служат Лувр и сад Тюильри, затем она пронизывает арку первой круглой площади Карусель — Елисейские поля, которыми восхищался еще Карамзин. Затем — площадь Звезды, где та же зрительная ось пронзает огромную Триумфальную арку. Наконец, уже в последние пятнадцать лет на той же оси возник комплекс высотных зданий района Дефанс — с первой площадки Эйфелевой башни далекий комплекс выглядит как искусственная скала у горизонта. Однако искусственные утесы были раздвинуты так, чтобы пропустить между собой уходящую в бесконечность зрительную ось, начавшуюся в саду Тюильри.

Не лишено любопытства то обстоятельство, что расстояние между ключевыми точками на большой оси Парижа в точности соответствуют таким же дистанциям на большой оси Версальского парка: перед нами — сознательное следование композиционной схеме, возникшей еще во времена Людовика XIV. Однако в отличие от Версаля, созданного почти единовременным усилием, движение вдоль большой оси Парижа соответствовало основным этапам роста современного го-



Константинополь  
и бухта Золотой Рог.

рода, так что каждая стадия социально-культурной эволюции словно ставила на большой оси очередную «зарубку».

Традиция оказалась продолжена и в наши дни. В 1983 году состоялся крупный международный конкурс архитекторов на проект «головы» района Дефанс — в программе конкурса было создание современного общественного центра. Неудивительно, что около двадцати из сотен участников конкурса сочли естественным придать новому сооружению форму третьей «триумфальной арки» на большой оси. Вполне естественным представляется, что победу на конкурсе одержала прямоугольная «арка» Йохана Спрекельсена. Пока готовилась к печати наша книга, в Париже закончилось строительство «головы» Дефанс согласно проектному предложению датского архитектора (впрочем, вместо центра общения возводится все же центр бизнеса). За то же время построена стеклянная пирамида между «крыльями» Лувра, так что ось получила два новых завершения.

Итак, если отсчитывать от Тюильри, то большая ось Парижа — композиционная структура, художественный потенциал которой оказался достаточным, чтобы выдержать все перипетии развития города на протяжении более трехсот лет. Простейшая линейная композиция, обрастая все новыми «узлами» площадей и сооружений на них, становится основой сложной цепи образов.

Еще раз подчеркнем, что феноменальная устойчивость стала возможной только потому, что в ее основе — уход линии в бесконечность при твердой фиксации ее начала. В Версале это было задано в сугубо символическом смысле: началом его оси была парадная спальня Людовика XV, которого лстивые придворные именовали «Король-солнце», а финалом — солнечный диск, летним вечером опускающийся за горизонт в

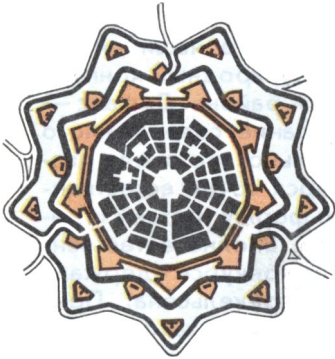
створе аллеи. Точно так же садится солнце в створе трех триумфальных арок большой оси Парижа, так что в результирующем образе рукотворная композиция в планировке города торжественно сливается с вечно повторяющимся движением нашего светила по небосклону.

Развитие в культуре редко идет по восходящей линии без срывов и уклонений. Любопытно, что Нимейер и Коста в своей композиции Бразилиа, где, как говорилось выше, большая ось уподоблена стреле, вложенной в арбалет, сделали, если можно так выразиться, шаг назад относительно парижской большой оси. В Бразилиа композиционная ось проходит между зданиями парламентских канцелярий, но образно, по ощущению из города, она ими завершается: развития в пространстве нет.

В России увлечение градостроительными композициями отнюдь не ограничивалось Петербургом. После пожаров 1763 и 1773 годов была осуществлена реконструкция Твери, где главный проспект, Миллионная улица, после восьмиугольной площади разошелся тремя лучами. Левый — открывает направление к городу Торжку, правый — к мосту через Волгу на дороге в Петербург, а центральный — на Фонтанную площадь и далее в кремль. Лучевая композиционная схема была положена и в основу планировки небольшого города Богородицка. На возвышенном берегу реки Уперты возник дворец Екатерины II по проекту И. Старова, сама речка перегорожена плотиной, а на противоположном от дворца и парка берегу возникшего большого пруда был разбит городок. Его главная улица совпадает с осью, ведущей от городских ворот к фасаду дворца на другом берегу, в обе стороны протянулись лучи двух главных и еще двух второстепенных улиц, пересекаемые переулками под прямым углом, так что планировка Богородицка напоминает половину графического восьмиугольника.

Аналогичным образом перепланировались в XVIII веке и другие старинные города (хотя по большей части речь о простых решетчатых планах, будь то маленький Тихвин или крупная Одесса). Однако за четкостью композиции проступает ее формальный характер: при невысокой застройке улицы, скажем Богородицка, шириной 30 метров оказываются пустыми. Пустыми, не наполненными реальной коммерческой или общественной жизнью, оказывались и площади. Торжествуя в плане, композиционное решение не получало должного подкрепления в трехмерном строении города.

В 20-е и 30-е годы советскими архитекторами были разработаны десятки схем генеральных планов развития городов, где композиционные соображения играли

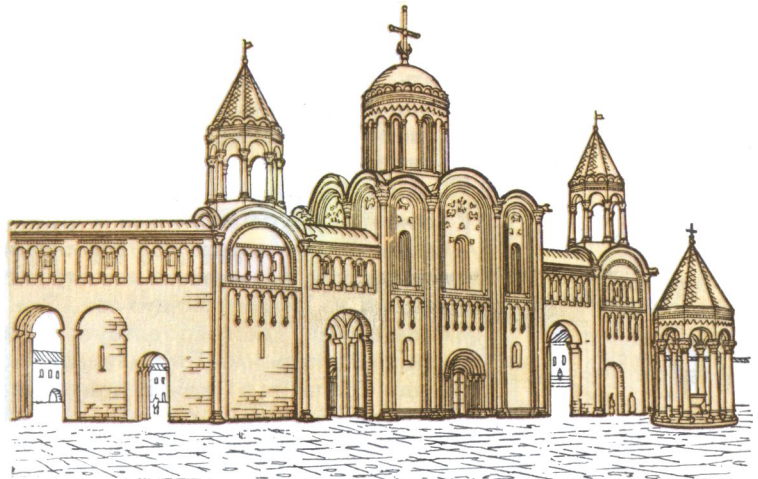


Город Пальма Нуова.  
1593 г.



весьма значительную роль (наиболее любопытен в этом отношении план Еревана, составленный под руководством А. Таманяна, преемственно развивающийся по настоящее время). Однако и в связи с увеличением поверхности городов под влиянием интенсивной урбанизации, и в связи с нехваткой средств на полномасштабное освоение всей территории города, и, наконец, в соответствии с неоклассицистскими вкусами времени в 40-е и 50-е годы закрепляется практика формирования основных планировочных узлов. Город как целое начинает все больше выходить из-под контроля композиционной логики.

Попытки возвращения к строгой композиционной организации городской планировки периодически возобновляются (реконструкция Ташкента после земле-



Боголюбово.  
Белокаменный дворец  
Андрея Боголюбского с  
церковью Рождества  
Богородицы.

трясения, реконструкция центральной части Фрунзе, Алма-Аты, Ашхабада). Однако по мере того, как традиционное представление о городе как легко обозримом, художественно организованном ландшафте все более вытесняется представлением о городской среде, развивающейся подобно живому организму, отношение архитектора не может не изменяться. Планировочная организация города как целого возникает в результате взаимодействия особенностей места с утилитарными и экономическими ограничениями. Композиционная же организация оказывается как бы смещенной на уровень или два «ниже» — площадь, перекресток, улица, квартал и т. п.

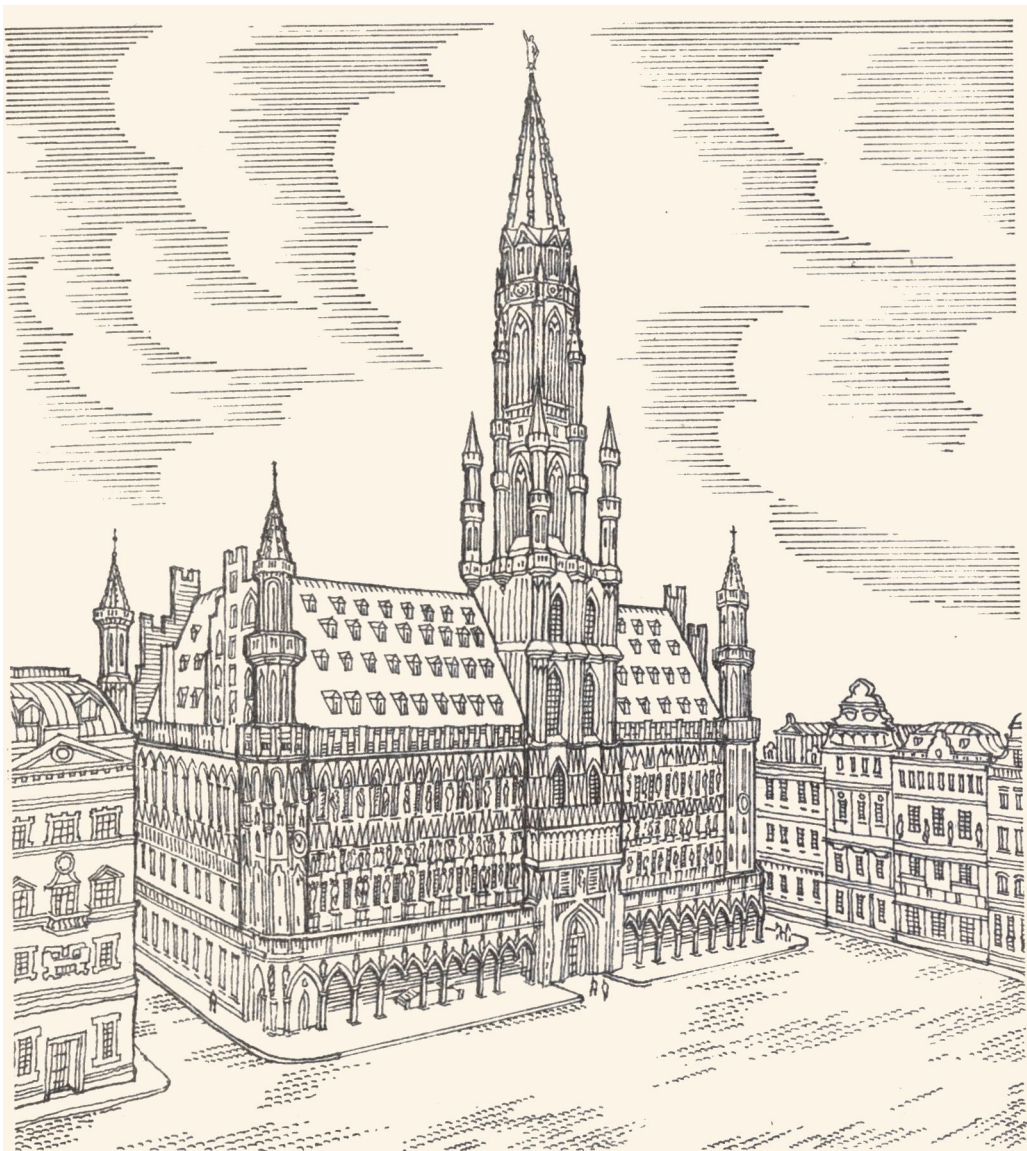
Трудно утверждать однозначно, что такое снижение класса объектов проектирования является следствием сознательной воли. По-видимому, не меньшее, а может, и большее значение имеет то, что сегодня архитектор по преимуществу вынужден оперировать слиш-

ком крупными планировочными элементами. неизбежная рыхлость планировки жилых районов при зданиях повышенной этажности и значительной протяженности приводит к тому, что жилая «ткань» как бы перевешивает основной планировочный каркас. Но это — особый сюжет, на котором мы остановимся в тексте главы дальше, здесь зафиксировав одно лишь простое правило: предметом композиционной разработки может быть лишь охватываемое взглядом пространственное «тело» города.

## СИЛУЭТ ГОРОДА

Композиция города имеет своим фундаментом планировочное решение, но проявляется прежде всего через силуэт — границу между «телом» города и беспредельностью неба. Особо тонкие наблюдатели вроде американского критика Пола Цукера сумели заметить, что в зависимости от характера такой границы, даже ощущение неба подвижно. Он пишет: «Субъективное ощущение определенной высоты неба вызывается игрой высот окружающих сооружений и обширностью (ширина и длина) подножия. На это ощущение влияют контуры карнизов и фронтонов, труб и башен. Обычно высота неба над замкнутой площадью воображается как три-четыре высоты от наиболее высокого здания из окаймляющих ее. Эта высота больше над площадями, где господствует одно сооружение, тогда как над широкими, открытыми площадями вроде площади Согласия в Париже зрительная высота неба выражена чрезвычайно слабо».

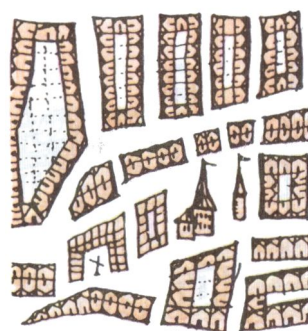
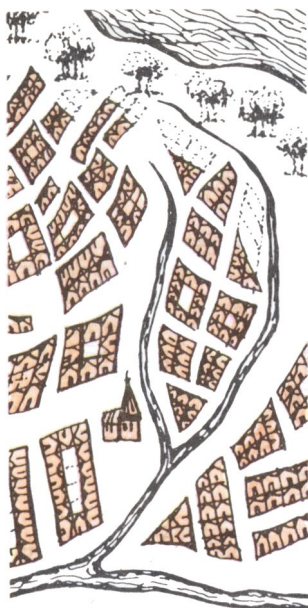
Силуэт обладает для нас серьезным значением в силу фундаментальных особенностей человеческой психики. Горизонталь и вертикаль равнозначны только в абстрактной системе Декартовых координат. В жизни человека горизонталь — единственная поверхность, на которой можно перемещаться в любом направлении, не испытывая ощущения подъема или спуска. Поэтому всякое нарушение горизонтали регистрируется нашим сознанием и даже подсознанием очень четко. У горизонтальной плоскости нет избранного направления, тогда как движение взгляда по вертикали от исходной горизонтальной поверхности, на которой покоятся наши подошвы, воспринимается очень остро. Направления по горизонтали образуют собой привычный мир наших обыденных собственных действий, а вертикаль волей-неволей ассоциируется с некоторым душевным усилием, с проявлением человеческой воли, является своего рода «вызовом Небу». Это было осознано уже в глубокой древности, о чем столь ярко свидетельствует библейская легенда о строительстве Вавилонской башни, вызвавшем у божества ревность и страх настолько,



Бельгия. Ратушная  
площадь Брюсселя.

что бог смешал языки, дабы строители более не могли понять друг друга.

С незапамятных времен человек вторгся в небо вертикалью построек, которым придавал особое значение. Владыки Двуречья водружали дворцы и храмы на высокие платформы. Убывающими в размерах ступенями поднимались в небо пирамиды Двуречья и Центральной Америки, косыми гранями — пирамиды древних египтян и их обелиски. Вверх тянулись затем колокольни и шпили христианских храмов, минареты мечетей, ярусы буддийских пагод. Вполне естествен-



но, что сооружения религии и власти должны были господствовать над массивом города, и именно из их взаимосвязи в зрительном поле рождался силуэт, трактуемый как некоторое художественное целое.

Непроизвольное внимание к силуэту, заложенное историей в нашу способность к восприятию окружающего мира, встраивалось в здание культуры и осмыслялось через господствовавшие в ней представления. Парфенон на Акрополе Афин — не столь уж высокое здание (высота его колоннад около 10 метров). Но зрительно основанием для этого храма служила вся скала Акрополя, поднимающаяся над городом у ее подножия. Символический центр города был утвержден несокрушимо, так что и сегодня руины древних храмов господствуют над разросшейся многократно греческой столицей безраздельно.

Римляне, империя которых разрасталась вширь, охватывая почти всю населенную Европу в первых веках нашей эры, были непревзойденными строителями. Однако они отнюдь не стремились к возведению мощных вертикалей, и все их постройки скорее растянуты по земле, чем рвутся ввысь. Но и к перепаду высот они не были безразличны и каждый, даже совсем маленький храм обязательно ставили на довольно высокую платформу-подиум, так что изнутри городского центра кровля храма «читалась» непременно на фоне неба. Когда императорская власть окрепла в Риме настолько, что ее не смел оспаривать никто, роль господствующих в силуэте вертикалей перешла от храмов к триумфальным колоннам: статуя Траяна и аналогичные статуи многих его преемников, став на верх столпа, свободно рисовались на фоне неба.

В феодальной Европе в небе над городом происходила постоянная «битва» вертикалей. Над рядовыми домами горожан взметались ввысь башни знати. Они, конечно же, имели оборонительную роль, но еще большее значение придавалось их символической роли — по сей день над Болоньей поднимается выше всех башня семейства Азинелли — на 120 метров! В XIII веке городские коммуны побеждают почти повсеместно в Италии, и первым актом победивших в борьбе с феодалами купцов и ремесленников становится разрушение гордых башен. Во Флоренции не осталось ни одной, лишь несколько в Болонье и только в одном, давно остановившемся в развитии итальянском городке Сан-Джиминьяно и сейчас сохранилось более двух десятков.

На роль господствующей вертикали выдвигается кафедральный собор — не только главный храм города, но и символическое выражение его корпоративной силы. Однако, постоянно заботясь о «вечном спасении», средневековые горожане не забывали и о выра-

Тобольск. Фрагмент плана города.  
Со старинной гравюры.



жении своей коммунальной, то есть гражданской силы — рядом с массивом собора, его куполом или шпилем в небо устремлялся и сложный силуэт ратуши, нередко усиленный высокой башней.

Тонким искусством организации силуэта издавна отличались строители городов на Руси. Ландшафтный принцип планировки русских городов, о котором говорилось выше, получал свое законченное выражение в чрезвычайной заботе о расстановке и соотношении башен кремлей и многоглавых соборов, которым отвечало множество одноглавых приходских церквей. Не-высокой, из темнеющего от времени дерева, жилой застройке отчетливо противостояли белокаменные или беленые массивы храмов, стержни колоколен, позолота глав, отчетливо рисующиеся на, как правило, бледном небосводе.

Забота древних русских градостроителей о том, чтобы умелой расстановкой вертикалей выявить и под-



Тобольск. Панорама  
Кремля XVI в.

черкнуть художественный потенциал ландшафта, казалось бы, сталкивалась с тем, что, кроме храма и укрепленного монастыря, не было в культуре наших предков темы для творчества. Но из этого затруднения находился выход: многие из храмов с самого начала задумывались как памятники, как осмысленные ориентиры, где церковная служба производилась чрезвычайно редко и скромно. Таковы церковь Вознесения в Коломенском, построенная Василием III в честь рождения сына, или храм Покрова на Красной площади — монумент победоносной войне с остатками Золотой Орды в Казани и Астрахани. Можно с полным основанием сказать, что силуэт русского города как бы вылепливался, заново прорисовывался с каждым поколением.

Когда Москва разрослась, а в Кремле кубовидный объем Успенского собора и плотный пучок его глав не могли уже удержать зрительно массу построек и

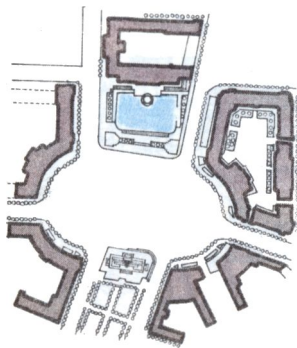
пристройке, строительство колокольни Ивана Великого при Борисе Годунове было осознанным художественным актом. Такую же роль закрепления и развития силуэта Москвы сыграла надстройка над мощными башнями Кремля высоких шатров, увенчанных двуглавыми орлами. Четко рисуясь на фоне высокого неба, эти хищные птицы недвусмысленно утверждали мощь самодержавия, ни с кем, даже с церковью, не желавшего делиться властью, — до тех пор, пока в советское время их не сменили рубиновые звезды.

Мы уже говорили о том, как важно было над заболоченной тогда равниной по берегам Невы поднять шпили Петропавловской крепости и Адмиралтейства, накрепко связавшие город. Последующая застройка Петербурга — Ленинграда укрепляла его силуэт, не нарушая установившейся в небе над городом иерархии вертикалей.

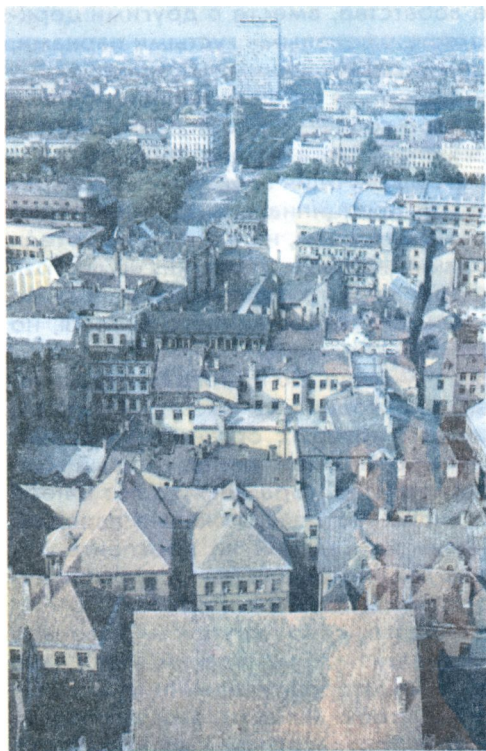
Объем построенного за прошлые века столь велик, «закон» индивидуального силуэта каждого старого города столь уже прочен, что в XIX и XX веках оставалось лишь поддерживать его. Это естественно и потому еще, что силуэт — главное средство ориентации. Причем двойной ориентации — и в пространстве города, и в его историческом времени. Еще раз прибегнем к записям Н. Карамзина, где «считывание» силуэта при первом знакомстве с городами прослежено очень ясно: «Товарищ наш, француз, указывая на Париж своею тростью, говорил нам: «Здесь, на правой стороне, видите вы предместье Монмартр и дю Танпль; против нас святого Антония, а на левой стороне за Сеною предместья Ст. Марсель, Мишель и Жермень. Эта высокая готическая башня есть древняя церковь богоматери; сей новый великолепный храм, которого архитектуре вы, конечно, удивляетесь, есть храм святой Женевиевы, покровительницы Парижа; там, вдали, возвышается с блестящим куполом Л'Отель Ройяль дез Инвалид — одно из огромнейших парижских зданий, где короли и отечество покоят заслуженных и престарелых воинов».

К счастью, и сегодня можно так же «считывать» Париж с берега Сены, но много позже Карамзина холм Монмартр был еще зрительно приподнят сложным белым силуэтом церкви Сакре-Кер. Это довольно нелепое сооружение, так сказать в индийском вкусе, что оказывается не столь уж существенным, так как главное в ней — роль в силуэте города, выполненная Сакре-Кер безукоризненно.

И все же конец XIX века, века наибольшего напряжения веры в достижения технического прогресса, не мог не привести к изменению: бережное развитие городского силуэта не удовлетворяло более. Страстно хотелось утвердить новое переживание мира, казалось



Ереван. Площадь Ленина.



Рига. Панорама города.



Тунис. Центр города.

полностью подчинившегося техническому гению, и вот в 1890 году над Парижем на три сотни метров поднялась вершина башни, сооруженной по проекту инженера Жана Эйфеля. Мопассан и другие литераторы писали об Эйфелевой башне как о недопустимом варварском вторжении в небо Парижа. Однако по прошествии ста лет доминанта в силуэте города кажется органичной его частью, чему в немалой степени способствовала ее ажурность только (издали — вблизи видно, как массивно каркасное сооружение из металла). Эйфелева башня «вросла» в силуэт Парижа, как включились в дальнейшем в силуэты городов радио- и телебашни, прозрачные или слишком тонкие зрительно, чтобы взломать устойчивую линию между городом и небом.

Однако не везде обновление силуэта произошло столь же мирным образом. Вот что Карамзин писал о другой великой столице: «Верст за пять увидели мы Лондон в густом тумане. Купол церкви св. Павла гигантски превышал все другие здания. Близ него — так казалось издали — подымался сквозь дым и мглу тонкий высокий столп, монумент, сооруженный в память пожара, который некогда превратил в пепел большую часть города. Через несколько минут открылось потом

и Вестминстерское аббатство, вместе с другими церквями и башнями, вместе с зелеными густыми парками, зверинцами и рощами, окружающими Лондон...»

Сейчас нечего и надеяться увидеть издали обелиск в память о пожаре 1666 года — он со всех сторон закрыт высокими зданиями. Более того, в небо Лондона в 60-е годы начали врезаться один за другим небоскребы, создатели которых с принципиальным пренебрежением отнеслись к силуэту города, не могли и не хотели увидеть в нем памятник истории, памятник культуры. К середине 70-х годов столь грубое вторжение было прекращено под нажимом общественного мнения, но силуэт города оказался искалечен.

То же случилось и в Москве. Но не тогда, когда в начале 50-х годов над нею поднялись высотные здания, пирамидальные силуэты которых органично включились в общий силуэт города и придали ему новый масштаб. А тогда, когда через полтора десятка лет в небе над городом стали видны мощные, тяжелые параллелепипеды «Националя» или зданий на проспекте Калинина. Тогда же, как мы упоминали раньше, были жестоко нарушены силуэты Таллинна и Риги.

Силуэт города чрезвычайно хрупок — довольно бывает нескольких девятиэтажных зданий, бездумно поставленных даже на некотором удалении от исторического ядра города, чтобы нанести ему огромный ущерб, как случилось в Ярославле, да и во множестве других городов. Силуэт города отзывчив к любому осмысленному действию. Так, в конце 30-х годов неподалеку от Смоленской площади Москвы над крупным жилым домом была поднята, казалось бы совершенно ненужная, бессмысленная башенка. Однако до сего дня эта «бессмысленная» башенка «держит» два крупных отрезка Садового кольца, фиксируя собой крутой поворот магистрали, играя роль очень существенного ориентира.

Вполне естественно, что при проектировании совсем новых или при радикальной реконструкции старых городов архитекторы стремятся создать в них интересные, запоминающиеся силуэты. До тех пор, пока жилая застройка была малоэтажной, это было нетрудно в техническом отношении — все зависело от искусства размещения повышенных по сравнению с фоном построек. Когда же этажность жилой застройки начала возрастать, оказалось вдруг, что организовать силуэт нечем, не из чего. Разумеется, если нагородить искусственную гору, подобную Манхэттену в Нью-Йорке (она по-своему величественна), то есть поднять в небо здания от 40 до 100 этажей, то и линия крыш 20-этажных домов станет простым подножием. Но здания Манхэттена гонит вверх фантастическая, спекулятивная стоимость земельных участков, и огромные затраты



на возведение сверхвысоких зданий могут окупаться.

Такого экономического «насоса», вытягивающего здания центра вверх, в нашем обществе нет, и жалеть о небоскребах особенно нечего. Общественные сооружения в новых условиях тяготеют к тому, чтобы распластаться по земле, превратиться в сложные лабиринты, а не тянуться вверх во что бы то ни стало. Так что же, вообще смириться с тем, что над городом вытягивается слабоступенчатая горизонталь, где перепады высот соседних зданий настолько незначительны, что не меняют общей картины, а над горизонталями кровель выступают только надстройки лифтовых шахт?

Так могло казаться до недавнего времени, но теперь все чаще сами жилые дома, включая и сборные (опыт ленинградских архитекторов, строящих в исторических пригородах), начинают получать выразительный силуэт. Если же это группы, целые жилые комплек-



Рига. Со старинной гравюры.

сы, если к тому же максимально используются возможности рельефа, то силуэт современного города обретает шанс на художественную организованность. В настоящий момент более других преуспели архитекторы Минска, но состязание продолжается.

### **ПРОСТРАНСТВО ПРЕБЫВАНИЯ, ПРОСТРАНСТВО ДВИЖЕНИЯ**

До последних лет и планировочная организация города, и композиционное решение его каркаса строились так, как если бы город был своего рода натюрмортом, застывшим в «стоп-кадре» уравновешенным состоянием материала в пространстве. Впрочем, и само пространство трактовалось скорее как «негативное» — то, что остается после заполнения поверхности земли постройками. Осевые планировочно-композиционные

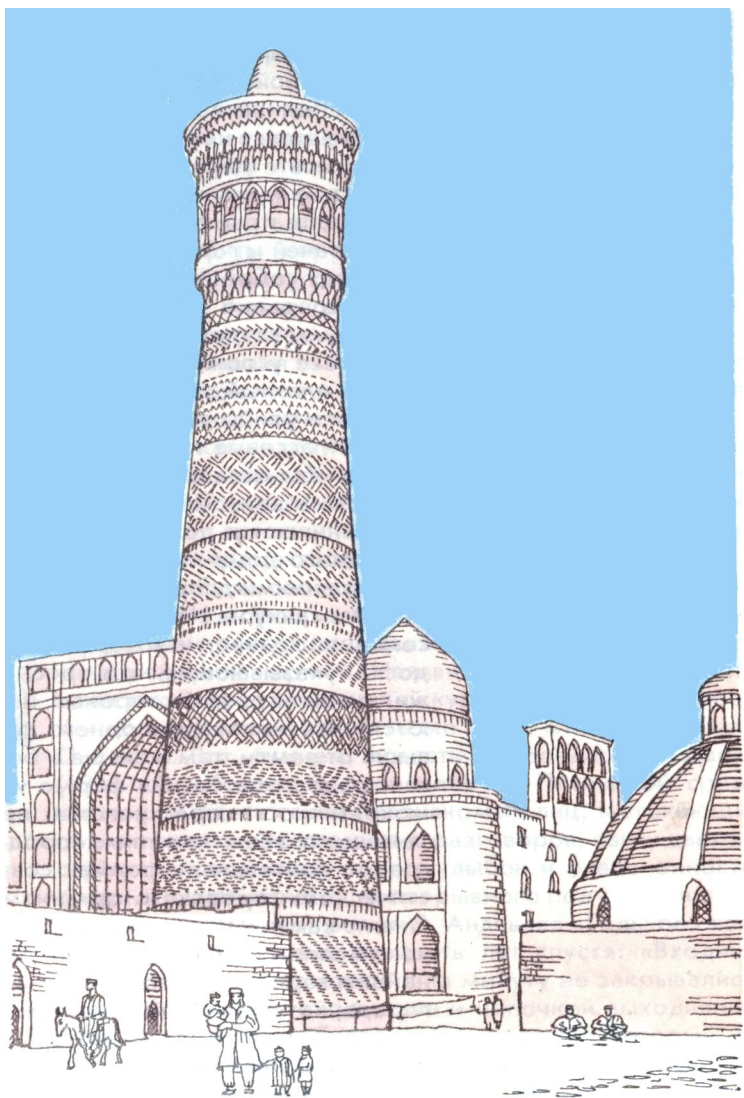
конструкции, о которых мы говорили в предыдущем разделе, внесли в образ города некоторую идею движения. Но это было все же движение взгляда вдаль от некоторой непоколебимой точки стояния — недаром слово «проспект» несет в себе отпечаток чисто зрительного движения, означая в переводе с латыни «прозор», «прогляд». Недаром в градостроительной идее Петра I нынешний Невский проспект именовался еще «Невской перспективой».

Если улицы средневековых городов, помимо обыденного своего назначения, служили еще и «каналами» для движения религиозных процессий, а центральная площадь — местом остановки их движения, то с XVII века в «перспективы» города вступает новый герой. Главной улицей становится та, по которой следуют колонны солдат к кульминационному пункту — площади, предназначенной для парада. Такие площади нередко и получают откровенное наименование: плац-парад, Марсово поле (в честь римского бога войны Марса).

Каркас города функционирует в двух разных режимах: режим обыденного движения и режим движения демонстративного, зрелищного и потому непременно декоративного. Поскольку именно второму придается первостепенное значение, главные магистрали города в XVIII веке архитектурно обрабатываются как своего рода протяженная «рама» для зрелищного передвижения массы людей. Длительное господство своего рода милитаристской эстетики в европейской культуре закрепились в словосочетании «парадные улицы» и даже «парадные подъезды», давно утратившем первоначальный смысл. Однако, по мере того как военно-аристократический стереотип все сильнее вытеснялся буржуазным (впрочем, до конца он никогда не был вытеснен), в структуре города все более заметное место занимали «парадные» маршруты гуляния, флианирования. Этим маршрутам и их пространственному архитектурному оформлению посвящены бесчисленные описания, «героями» которых являются не отдельные персонажи, а нарядная толпа.

Толпе на московских бульварах посвящены замечательные страницы воспоминаний Льва Толстого. Толпе на Невском проспекте — прекрасные страницы повести Гоголя. Большие бульвары Парижа, восхитившие Н. Карамзина, выступают в роли «героя» в романах Э. Золя или на полотнах импрессионистов. Венская улица Ринг запечатлена в бесчисленных произведениях писателей и художников, равно как и берлинская Унтер-ден-Линден или лондонская Пэл Мэл.

Необходимо, однако, иметь в виду, что наряду с парадными пространствами движения, которое хочется назвать выставочным (людей посмотреть — себя по-



казать), город насыщен пространствами вполне деловой суеты. Специализированные рынки и торговые улицы — это ведь и специализированный подвоз товаров, и огромное движение служанок и слуг — в городе возникают очаги интенсивного перемещения, отделенные от парадного, связанные между собой собственными деловыми маршрутами. Так, скажем, неподалеку от Гостиного двора, фасад которого «принадлежит» Невскому проспекту, была огромная Сенная площадь (ныне площадь Мира), к концу XIX века превратившаяся в универсальный торг для люда победнее. В двух шагах от парадной Ратушной площади Парижа размещалось

его «чрево» — огромный рынок, ставший «героем» известного романа Золя, но они почти не сообщались между собой. И так повсеместно.

С середины XIX века картина движения людей все усложняется: в нее включаются городские вокзалы, где сочетались и деловая, и подчеркнуто парадная части: городские музеи и картинные галереи, публичные библиотеки, театры. Медленно, но неуклонно «чистый» город богачей и город бедноты все теснее соприкасаются между собой — нет, не прямо, а через посредника, через среднюю прослойку горожан, будь то мелкие служащие, студенты или лавочники. Рисунок перемещения все усложняется, образуя в центральном ядре города плотный лабиринт, в который вовлекаются чуть ли не все улицы и переулки, все без исключения площади. Классовые границы не исчезают, разумеется, но они как бы несколько отжимаются с публичных пространств в зону меньшего масштаба.

Возникают и долго удерживаются членения в рамках одного дома-квартала: между парадным фасадом и внутренними дворами (перед Аничковым мостом через Фонтанку на Невском проспекте высится и сегодня солидное здание, на котором укреплена мемориальная доска, указывающая, что здесь жил В. Белинский, но жил-то он «с другой стороны», непарадной). Выстраиваются членения внутри одного дома по вертикали: чем выше от земли, тем меньше и беднее квартиры. Развитая градостроительная форма утверждает иное — демократичность пространства перемещения, принадлежащего всем жителям города. В этом отношении градостроительная форма современного капиталистического городского организма существенно фальшивит: как показали исследования американского ученого Кевина Линча, обитатели бедных кварталов крупнейших городов никогда не были в парадной части того города, который формально принадлежит и им, и потому не имеют сколько-нибудь ясного представления о его строении. При внимательном рассмотрении обнаруживается, что в «теле» города совершаются не только общие для его жителей перемещения, но и локальные «завихрения», когда движение не выходит за границы кварталов или районов.

Став прежде всего пространством перемещения, центральные ядра городов не могли не начать терять постоянных обитателей или даже освобождаться от них (за счет спекулятивного взвинчивания стоимости земли), заполняя освобождающиеся участки новыми очагами притяжения. Процесс расширения все захватывающего, все поглощающего пространства перемещения уже давно вступил в критическую фазу. Во всяком случае в сборнике О. Генри «Голос большого города», изданном в 1908 году, в очаровательной новелле



«Квадратура круга» мы обнаружим строки, где образ пространства перемещения приобрел качества отточенной формулы: «К полудню городу надоело играть с ним, как кошка с мышью, и он вдруг прижал Сэма своими прямыми линиями.

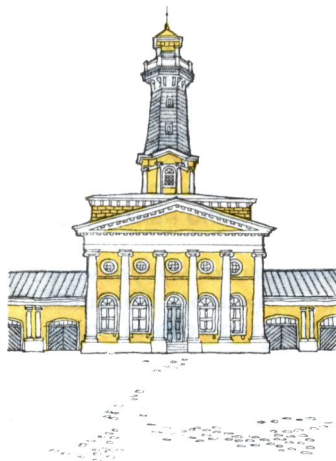
Сэм Фолуэл стоял на месте скрещения двух больших прямых артерий города. Он посмотрел на все четыре стороны и увидел нашу планету, вырванную из своей орбиты и превращенную с помощью рулетки и уровня в прямоугольную плоскость, нарезанную на участки. Все живое двигалось по дорогам, по колеям, по рельсам, уложенное в систему, введенное в границы. Корнем жизни был кубический корень, мерой жизни была квадратная мера. Люди вереницей проходили мимо, ужасный шум и грохот оглушили его.

Сэм прислонился к острому углу каменного здания. Чужие лица мелькали мимо него тысячами, и ни одно из них не обратилось к нему. Ему казалось, что он уже умер, что он призрак и его никто не видит. И город разил его сердце тоской одиночества».

То, что было свойственно Нью-Йорку, Лондону или Парижу конца прошлого столетия, то есть переживание города как пространства движения, в наше время стало универсальной нормой. Независимо от литературного качества нашей сегодняшней «урбанистической» прозы мы обнаруживаем в ней те же ноты, что и в рассказе О. Генри. Вот, скажем, повесть Ю. Бондарева «Двое» (1964 г.): «Константин толкался по Пятницкой среди кишевшей здесь толпы, незнакомых лиц, мелькающих под витринами, среди чужих разговоров, заглушаемых скрежетом трамваев, чужих улыбок и озабоченности, среди этого вечернего, непрерывного под огнями людского потока». А вот роман В. Ананьева «Годы без войны», изданный ровно двадцать лет спустя: «Входные и выходные двери метро ни на минуту не закрывались, и люди, цепочкой входившие и цепочкой выходившие из них, составляли непрерывный поток, который, то уплотняясь, то разреживаясь, утопал в проеме подземного перехода и возникал с одной стороны — у магазина подарков, с другой — возле Музея Ленина».

Меняются городские транспортные средства, меняется мода в одежде и манера поведения, но пространство движения остается как бы себе подобным, как бы застывает в своей самоповторяемости.

Несколько иначе обстоит дело с теми особыми интервалами в пространстве движения, что образуют собой инфраструктуру пространства пребывания. В этих очагах относительного покоя пресекается «вечный двигатель» городской толпы, столь блистательно описанный в «Невском проспекте» Гоголя. Здесь утверждается и поддерживается иной, контрастный с первым, режим бытия.



Кострома. Пожарная каланча.



Ленинград. Биржа.

Античный город культивировал особые пространства пребывания, начиная с площадей-агор и завершая огороженными озелененными участками Ликей (отсюда — лицей) и Академа (отсюда — академия), предназначенными для спокойного ученого разговора, для одинокого размышления. Древнеримский город, улицы и площади которого были, как мы говорили раньше, переполнены плотной людской массой, с некоторым трудом вычленил для той же цели огороженные сады, внутренние дворы больших терм, окруженные портиками, в тени которых можно было найти место для недолгого спокойствия.

В плотном лабиринте средневекового мусульманского города зелень и вода были слишком большой драгоценностью, чтобы знать и богатство хотели поделиться ими с простыми горожанами. Единственным видом островка покоя в таком городе по сей день является большой внутренний двор мечети — по традиции унаследованный от греко-римских городов, этот двор окружен непременно тенистыми портиками. То же характерно и для городов средневековой Европы, и для эпохи Возрождения. Роскошный парк с подстриженными деревьями и мраморными статуями непременно простирался за флорентийским дворцом Лоренци Медичи или за дворцом неаполитанского короля, но туда допускалась только избранная публика. Пространство пребывания, пространство покоя — роскошь, которую могли позволить себе немногие. Даже богатые и знатные семейства, как правило, должны были удовлетвориться внутренним двориком своего палаццо, окруженным многоярусными аркадами. В его центре был неперенный фонтан, украшенный скульптурой, а по краям выставлялись в кадках и вазах декоративные деревца и кусты, большую часть года покрытые цветами.

Пространство пребывания естественным образом ассоциировалось с временем досуга, но ведь досуг был привилегией. Городское простонародье знало один лишь вид свободного времени — праздник, когда все пространство города, во всяком случае его центральное ядро и городской луг, преобразовывалось в про-



Ленинград. Мост.

странство пребывания. В будние дни такого пространства в городе не было. Таким образом, возникла и закрепились существующая до сих пор традиция, когда элементы того же планировочного каркаса выступают в переменной роли — то как пространство движения, то как пространство пребывания. Так, скажем, совершенно меняли облик в крупные праздники Новинский бульвар в Москве или протяженное пустое пространство перед петербургским Адмиралтейством — здесь воздвигались балаганы и катальные горки, качели и карусели. На время возникал особый мирок, в котором было интересно находиться, не имея какой-то определенной цели.

Островок покоя в ткани будничного, повседневного существования города был, еще раз подчеркнем, роскошью, обладание им — привилегией. Вполне естественно, что поступательная демократизация жизни, сопряженная с развитием буржуазных отношений и отвергавшая привилегии сословий, вела к борьбе города за превращение таких островков в публичную собственность. Следует, впрочем, заметить, что в городах, где веками сохранялись пережитки давних городских свобод, завоеванных в борьбе с феодалами в XIII — XV веках, некоторые публичные пространства пребывания сохранялись всегда. Таковы были Тюильрийский сад в Париже или Гайд-парк Лондона, в подражание которым был при Петре I заложен Летний сад в новой русской столице.

Обаяние образца, сформированного еще в античности, привело к тому, что, говоря о пространстве пребывания, мы почти всегда имеем в виду именно открытые озелененные пространства — открытые небу, но непременно хотя бы частично отгороженные от городского пространства движения. Однако в северных широтах, где расположено немало северных городов Запада и три четверти городов нашей страны, теплый сезон короток. Напротив, в жарком климатическом поясе планеты, где также оказалось рассеяно немало крупных городов, приходится думать о защите от зноя и влажности или зноя, усиленного ветрами, дующими из пустыни. Зимние сады и оранжереи известны из-

давна, но они, естественно, были всегда редкой роскошью, которую могли себе позволить немногие.

Только в наше время разработка новых эффективных материалов и конструкций, развитие техники регулирования микроклимата начали существенно менять ситуацию. Поначалу речь шла только об отдельных сооружениях: банки, отели, штаб-квартиры корпораций (кстати, в США распространение замкнутых комплексов с зимними садами, своды которых нередко поднимаются над внутренними «двориками» высотой в двести метров, было связано в 70-е годы с возросшей преступностью — улицы и городские парки опасны и все чаще оказываются вычеркнутыми из списка мест пребывания горожан).

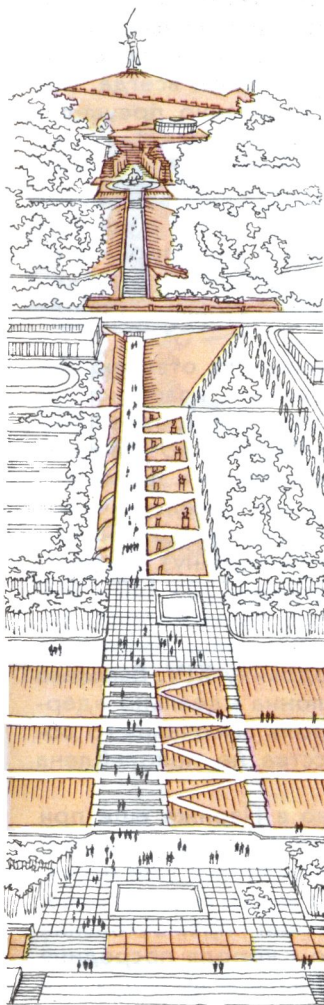
Такова «Галерея» в Далласе, таков центр досуга, возникший в Сент-Луисе за счет реконструкции утраченного утилитарный смысл огромного железнодорожного вокзала постройки конца прошлого столетия. Таков комплекс Барбикен в Лондоне. Тот же характер носят интересные проектные предложения советских архитекторов для городов Севера, из которых, к сожалению, ни одно еще не было воплощено в жизнь.

В целом не будет ошибкой заметить, что развитие городской среды все в большей степени определяется тем, насколько интенсивно островки пространства пребывания связываются в единую сеть в пределах городского ядра, насколько эффективно они сосуществуют с развитым пространством движения. В решении этой задачи мы находимся еще в самом начале пути к градостроительной композиции XXI века.

### **«ЛЕСТНИЦА МАСШТАБОВ»**

За последние полвека средний рост людей увеличился на десяток сантиметров благодаря более эффективному, сбалансированному питанию. Но изменение незначительно, в целом человек — все тот же. Поскольку в восприятии окружающего мира человек в качестве меры использует собственный рост, то переживание ближнего пространства не могло существенно измениться. Однако за последнее столетие произошло резкое, драматическое умножение населения, многократно выросли города. Так как все стереотипы восприятия отрабатывались веками и несут на себе отпечаток долгой истории небольшого — по сегодняшним представлениям — города, композиционная структура городского пространства начала испытывать все более мощные возмущения. У проектировщика в известном смысле почва стала уходить из-под ног: то, что столетиями доказывало свою эффективность в организации городской среды, начало «работать» с перебоями или вообще перестало срабатывать.





В самом деле, во времена наивысшего расцвета Возрождения крупнейшие тогда города Италии, Флоренция и Венеция, насчитывали немногим более 120 000 человек каждый, а Кельн или Франкфурт-на-Майне — тысяч по тридцать. Нередко массив кафедрального собора и его шпили, как в английском Солсбери, на 130—140 метров поднимались в небо над городом, насчитывавшим 8, 10, 15 тысяч обитателей. На гравированных планах городов XVIII века все еще можно высчитать не только количество домов, но даже каждое плодородное дерево в саду позади дома.

Вот, скажем, знаменитый своими тюльпанами голландский город Делфт, где жил и работал великий живописец Вермеер, где трудился над совершенствованием микроскопа Левенгук. На плане 1649 года, отпечатанном с медной доски размером всего  $30 \times 40$  сантиметров, уместились не только весь город, но и окрестные поля. Город окружен тридцатиметровой ширины рвом, над берегом которого поднимаются стены с 25-ю башнями, включая шесть укрепленных ворот. Он расчерчен множеством каналов пятнадцатиметровой ширины, а трех-четырёхэтажные дома длиной тоже около пятнадцати метров имеют среднюю ширину по фасаду всего около шести метров. Ясно, что главная площадь размерами  $70 \times 90$  метров с возвышающимися по ее краям собором и ратушей выглядит огромной. Она и была огромной, так как без труда вмещала все население города и еще немалое число приезжих.

Подчеркнем, вот классический масштаб европейского города на протяжении столетий. История знавала и другой масштаб — сверхстолетичный, заданный Римом эпохи империи, когда, скажем, термы Каракаллы представляли собой здание сложного плана с габаритами примерно  $120 \times 200$  метров, стоявшее посреди замкнутого со всех сторон двора размерами  $300 \times 300$  метров! Однако колоссальные градостроительные «узлы» давно уже были руинами, и культура Возрождения, к которой мы с полным основанием возводим собственную культуру, выросла в «делфтском» масштабе.

Этот масштаб остается для нас своим, естественным, ибо он — масштаб «сцены» человеческого поведения, на которой не теряется индивидуальный человек. Такая масштабность задает именно ему соразмерную пространственную «раму». Предельная ширина улицы и в XVIII, и в первой половине XIX века не превышала 30 метров между домами, то есть 25 метров между кромками тротуаров. Это означает, что при нормальном зрении мы можем не только легко опознать знакомые черты лица, но и заметить его выражение. Предельная ширина площади, как правило, не выходила за 100 метров — значит, без труда можно опознать

Волгоград. Проект развития мемориального комплекса Мамаева кургана с выходом на Волгу.

знакомую фигуру, знакомую походку и жестикуляцию. Если в середине такой площади установлен фонтан, или статуя на постаменте, или композиция из фонтана и скульптур, пространство площади получало дополнительное подразделение, а так было почти всегда. Соотнося человеческую фигуру с осознанно преувеличенными габаритами статуй, прохожий легко «считывал» городское пространство во всех направлениях. В том числе и в высоту, так как самые высокие сооружения не поднимались более чем на 20—25 метров, а поперечное сечение улиц колебалось в пропорциях от двойного квадрата, лежащего на длинном боку, до двойного квадрата, поставленного стоймя, тяготея обычно к квадрату.

Созданные столетия назад идеально отвечающие размерности индивидуального человека, классические масштабные характеристики остаются наиболее привлекательными и поныне. Улица Уффици во Флоренции, Кастильоне в Париже или улица Росси в Ленинграде по-прежнему воспринимаются как идеал уличного пространства (длина «идеальной» улицы не должна более чем в 12—15 раз превышать ее ширину). Вандомская площадь в Париже с ее габаритами 120×140 м была бы уже чересчур просторна, если бы не колонна сорокаметровой высоты, установленная при Наполеоне Бонапарте вместо монумента Людовику XIV, бывшего на том же месте. Поскольку колонна идеально «держит» Вандомскую площадь, ее роль высочайшего образца градостроительного искусства не поколеблена ничуть.

Следует заметить, что именно в Париже еще при Людовике XV были предприняты попытки задать новый градостроительный масштаб, соразмерный уже не индивидуальному человеку, а только массе людей, толпе. Это площадь Согласия, гигантский прямоугольник 175×245 м с конным монументом короля посередине (памятник уничтожен во время Великой французской революции). Новую, имперскую традицию подхватили зодчие Наполеона при развитии большой оси Парижа, которую мы обсуждали раньше, архитекторы Петербурга и в особенности — Вашингтона. Прежняя масштабность была разрушена в наиболее ответственном ядре города, но новая все же удерживалась в границах за счет особой тщательности в обработке фасадов и силуэтов окружающих огромные пространства сооружений. Во всяком случае, в столицах удавалось, о чем свидетельствуют и Дворцовая площадь Ленинграда, и Театральная (ныне — Свердлова) площадь в Москве.

Однако предел был достигнут быстро, и опыт не мог не убедить архитектора в том, что обстроенная, замкнутая площадь не может шириной своей более чем в 5—6 раз превосходить высоту окружающих построек



София — столица  
Болгарии.

(именно таковы пропорции сечений Театральной площади в Москве и площади перед Александринским театром в Ленинграде, причем и та и другая имеют декоративно-монументальные формы в центре).

Классическая масштабность изменилась, включив два уровня: столичных центров и обычных центральных ядер городов, и устояла. Однако с середины нашего века, и в наших городах в первую очередь, произошел драматический слом. В его основании два независимых обстоятельства. С одной стороны, стремление застраховаться от тесноты транспортного потока, что повлекло за собой увеличение ширины проспектов (образец был задан в 30-е годы раздвижкой сторон улицы Горького, бывшей Тверской). С другой — увеличение габаритов жилых зданий и соответственно дворовых пространств.

Стройная шкала масштабности распалась. Более того, обнаружилось, что дело не только в пропорциях, но и в абсолютных размерах. Так, при двух рядах девятнадцатиэтажных жилых зданий по обеим сторонам улицы и при ее ширине 80 метров классическая пропорция сечения улицы сохраняется (лежащий прямоугольник с отношением сторон 1 : 2), но два «берега» оказываются слишком удалены один от другого, чтобы не возникало ощущения разрыва между ними. Не спасает и полоса деревьев или несколько таких полос — разрыв единства городской ткани остается.

А если улица имеет ширину 80 метров, то какой же

должна быть величина площади? Минимум в три раза шире, иначе не будет необходимого контраста между «каналом» и «гаванью» уличного движения. Но ведь тогда ширина площади сравняется с длиной парижской площади Согласия. Та, однако,— единственная в столичном городе, а здесь речь идет о совершенно заурядном пространстве. Мало того, даже при таких колоссальных габаритах наша рядовая площадь немногим превысит «площадку», образованную внутри обычного микрорайона, если тот застроен 16-этажными зданиями.

Начались и вовсе фантастические попытки удержать иерархию масштабности, в результате чего в ряде новых наших городов возникли странные протяженные пространства шириной в 200, а то и в 300 метров, как в Тольятти. Индивидуальный человек никак не может соотнести себя с этими «степями» внутри города, но ведь нет и человеческой массы, которая могла бы заполнить собой эти искусственные степи! Лестница масштабности разрушалась на наших глазах, и, казалось, предела распаду не предвидится.

Возникла поистине парадоксальная ситуация: по диагонали «двора» в микрорайоне постройки 70-х годов (что в Москве, что в Тольятти, что в Минске или Оренбурге) можно было бы без труда поставить всю скалу афинского Акрополя, вместе с ее храмами и театрами. Один, отнюдь не самый крупный московский микрорайон, вроде Тропарева, по занятой им поверхности превышает весь город Делфт — с его рвами и каналами, стенами и башнями, собором и ратушей. Это было бы не страшно, если б, сравнившись с Делфтом габаритами, новый жилой микрорайон не уступал ему сложностью, развитостью, многообразием пространственного рисунка и архитектурного оформления в десятки раз!

Может быть, с оскудением городской среды можно было бы и смириться, но... не получается: «свое» пространство человека осталось таким же, каким оно было и сто, и пятьсот лет назад. Оно осталось тем же в пределах ближайшего окружения — квартиры, тем же, когда, закрыв за собой дверь квартиры, мы выходили на лестничную площадку. Однако, как только мы закрываем за собой дверь, ведущую «на улицу», наступает шок — открывающееся нашим глазам пространство не имеет к нам никакого отношения. Мы говорим «дверь на улицу», но улицы-то за дверью нет, нет и замкнутого двора, из которого на улицу вела арка-подворотня, нет и переуллка, принимавшего в себя жителей домов и дворов, выводя их затем на улицу, а улица вела непременно к площади.

Итак, сломав лестницу масштабности, мы утратили очень многое. Двор — «атом» общественного про-



странства города — действительно требует воссоздания, иначе никто не может понять, где же проходит очень существенная граница между «нашим» и соседним. Переулок — в его нешироком протяженном пространстве осуществляется важный переход от замкнутости и «свойскости» двора к открытости и всеобщности улицы. Улица — очевидное пространство движения людей, к которому тяготеют естественным образом все виды обслуживания. Наконец, площадь — очевидное пространство пребывания, связанное с уличной сетью и потому являющееся центром некоторого района. На подобной «лестнице» нет лишних ступеней. Разумеется, существовать возможно и без них, но владеть городским пространством непосредственно, минуя названные переходные уровни, оказывается, все же затруднительно или вообще невозможно.

Когда все это было наконец осознано, когда восторг по поводу безмерной просторности нового города сменился трезвым анализом достоинств и недостатков старой и новой композиционных структур, начался трудный период переосмысления задачи и поиска средств ее решения. Дело в том, что, высоко оценивая старую конструкцию города с иерархией его масштабных ступеней, мы ни в коем случае не можем забывать о той дорогой цене, которой оплачивалось эффективное и человеческое по масштабу городское пространство.

Множество жилых помещений, ориентированных во внутренние дворы, было практически лишено солнца и безобразно проветривалось. Дома, выходящие в узкие переулки, смотрят друг на друга в упор, так что жизнь квартиры лишена интимности (отсюда появилась знаменитая плотная занавесь на окнах — гардина, что в переводе — «охранительница»). Шум в помещениях, ориентированных на самые красивые улицы, достигал всегда недопустимой величины.

Все так, и потому, стремясь возродить лестницу масштабности в ее классическом совершенстве, современный архитектор озабочен тем, чтобы ни в коем случае не допустить возрождения пороков, свойственных старогородской жилой ткани. Это оказывается возможным — за счет сложной конфигурации планов жилых зданий, сложной и остроумной планировки квартир, получающих двустороннюю ориентацию, за счет использования двух- и трехэтажных квартир и даже за счет разработки двойных структур. В таких двойных структурах уличный фасад здания образован конторскими или иными служебными помещениями, а «дворовой» — жилыми квартирами.

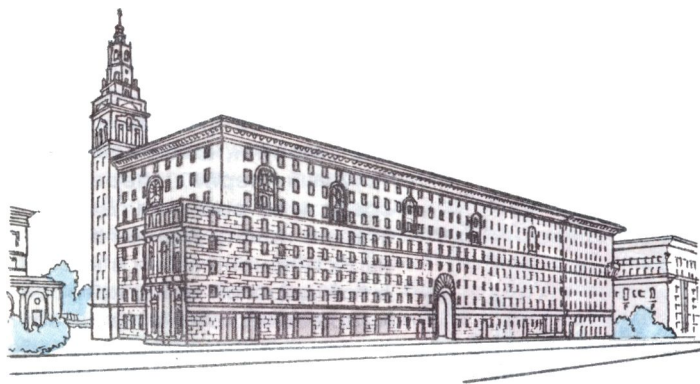
Переход к усложненным планировочным системам непросто и дорог, но необходимость его уже осознана в надлежащей мере и первые эксперименты начались.



План города с окружным проспектом Рингштрассе. 1859—1872 гг. Вена.

## ПРЕВРАЩЕНИЯ УЛИЦ И ПЛОЩАДЕЙ

Веками слова «городская черта» имели всем очевидный смысл: по одну ее сторону был город, по другую — загород. По этой черте тянулись стены городских укреплений, в которых были пробиты ворота. Дорога, ведущая из загорода в город, дойдя до ворот и пройдя под ними, оборачивалась главной городской улицей. Изменение осуществлялось сразу, рывком. Ворота были не только своеобразным шлюзом, регулировавшим движение, но и символом метаморфозы дороги в улицу. Такая роль ворот была столь очевидна и понятна, что, когда исчезали оборонительные стены, ворота, как правило, оставались. Более того, ворота



Жилой дом  
на Смоленской площади  
в Москве.  
Арх. И. Жолтовский.

строились и там, где не было стены, их было достаточно, чтобы закрепить «рубеж» превращения дороги в улицу.

Именно такую роль играли Триумфальные ворота на дороге из Петербурга в Москву, когда они стояли на нынешней площади Белорусского вокзала, и Московские ворота на том же пути, но уже из Москвы в Петербург. Когда в послевоенные годы шла перестройка основных магистралей Москвы, то у Калужской заставы (нынешняя площадь Гагарина) двум крупным жилым домам была придана такая форма, чтобы они «читались» как ворота в город. Ту же роль, как мы видели, брали на себя одна за другой триумфальные арки на большой оси Парижа.

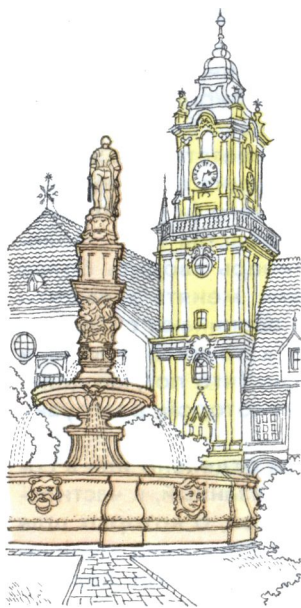
Дорога испокон веку принадлежала транспорту. Даже там, где не было колесных транспортных средств и все грузы перевозились вьючными животными, будь то пустынные города Ближнего Востока или просторы империи инков, полотно дороги было отведено для движения грузов или курьеров, а пешие путники брели обочиной. Городская улица, напротив, принадлежала пешеходу — несмотря на то, что грузы и экипажи по ней также перемещались. Чем интенсивнее стано-

вилась городская жизнь, тем труднее было улице выдержать ее напряжение, что привело в середине прошлого века к появлению специфического гибрида улицы и дороги внутри города — новой улицы, где параллельно существуют проезжая часть и тротуар.

Там, где привычка «жить на улице» было неотъемлемой частью обыденной культуры, функционирование такого нового гибрида еще усложнилось за счет того, что в послеполуденное время движение транспорта по проезжей части на главных улицах прекращалось, и вся улица обращалась в своего рода тротуар. В чеховской «Чайке», отвечая на вопрос, какой же город за границей понравился ему более всего, доктор Дорн отвечает: «Генуя... Там превосходная уличная толпа. Когда вечером выходишь из отеля, то вся улица бывает запружена народом. Движешься потом в толпе без всякой цели, сливаешься с нею психически и начинаешь верить, что в самом деле возможна одна мировая душа...» Разумеется, в выборе буржуазной Генуи из всех итальянских городов чеховский герой лишний раз подчеркивает свою оригинальность, но суть ответа не меняется, если подставить вместо Генуи любой другой город.

Появление конки, трамвая, а затем и автомобиля взламывает эту неустойчивую гармонию улицы и дороги. Вмещая тысячи автомашин, дорога врывается в тело города, нарушая сохранность его традиционных границ. С каждым десятилетием XX века дорога в городе все более оттесняла пешехода на узкие тротуары, так что движение по проезжей части разрывает стороны улицы, и сама улица прочитывается как целое только сверху, с крыш или с балконов верхних этажей зданий. Попытки защитить тротуары от близости машин и выхлопных газов привели в нашей градостроительной практике к поступательному расширению «улицы» и тем самым — к ее исчезновению. В самом деле, когда противолежащие тротуары приходится связывать между собой подземными переходами, говорить об улице в том смысле слова, который за века укоренился в культуре, уже не приходится. Отстроенный после войны киевский Крещатик — может быть, последняя «настоящая» улица в нашем градостроительстве: и за счет чрезвычайной ширины тротуаров, и за счет точных пропорций между высотой зданий, выходящих на Крещатик, и поперечным сечением воздушного «коридора» между ними, и за счет масштабной чистоты декора зданий в отношении ко всей улице.

В новых районах наших городов до последнего времени не было улиц — неудивительно, что попытка исполкома города Набережные Челны вернуться к традиции за счет поименования улицами дорог, пересекающих город, приживаются плохо. Определяя свой



Старый угол  
Братиславы.

адрес, люди начали указывать нумерованный жилой массив — 13-й комплекс, 42-й комплекс и т. п. Получается, что в схеме городской планировки улицы есть, а в реальной жизни горожан их не существует. Есть лишь внутригородские дороги, размеренные транспортными остановками.

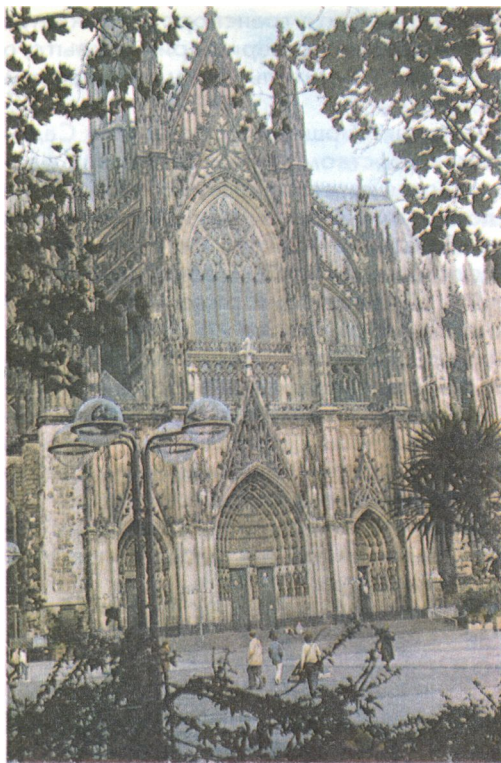
Из сложившегося положения известны на сегодня лишь несколько выходов. Первый там, где цена земли особенно высока, — опускание дорог под землю, или в глубокие выемки, или, напротив, подъем их на высокие эстакады. Оба пути дороги, но первый сохраняет масштабность городских каркаса и ткани в их единстве (удачный пример в нашей практике — район Ыйсмяэ в Таллинне), тогда как второй разрывает ткань города и сокрушает его масштаб. Приподнятые над плоскостью передвижения людей эстакады автомагистралей своим гигантизмом неизбежно подавляют город настолько, что этот сугубо американский принцип все же был почти повсеместно отвергнут в Европе. Второй путь — максимальное использование возможностей, заложенных в традиционной городской планировке.

Такой путь естествен в солидно построенных старых городах, ведь иначе пришлось бы чуть не полностью уничтожить их ткань.

Путь скорее организационный, чем планировочный: за счет умелого использования однонаправленного движения и вычленения улиц, вообще освобождаемых от транспорта, довольно простые планировочные «решетки» преобразуются в сложный лабиринт. Неизбежно вырастает длина пути между условно близкими точками городского пространства, соответственно возрастает время передвижения, амортизация транспортных средств и объем сожженного горючего (и объем выбросов в атмосферу), но другого средства нет. Экологические проблемы заставляют теперь вводить более жесткие нормы на состав горючего, менять элементы конструкции двигателей. Нередко возникают ситуации, когда дойти пешком из точки А в точку Б проще и быстрее, чем проехать между ними (что подчас делается вполне сознательно, ради некоторой разгрузки центра).

Наконец, все чаще используется отдельно или в сочетании со вторым и третий путь, связанный, в частности, с формированием пешеходных зон, о которых шла речь выше. В этом случае большинство улиц окончательно трансформируется во внутригородские дороги, тогда как для пешеходов прокладываются новые улочки и переулки через толщу кварталов, через когда-то разделенные дворы. Такого рода проекты осуществлены во многих западноевропейских городах, и есть надежда, что давно разрабатывавшиеся (в том числе и авторами книги) проекты реконструкции го-





Центральный собор  
в Дуйсбурге. ФРГ.

Собор Святого  
семейства  
в Барселоне.  
Арх. А. Гауди.



родских центров в наших поселениях будут наконец реализованы в близком будущем.

Во всяком случае, необходимо зафиксировать, что постоянно меняющееся взаимоотношение между улицей и дорогой делает объект заботы и работы архитектора-градостроителя весьма подвижным, лишает его иллюзорной статичности. Если горожанин, даже столь внимательный, как литератор или художник, видит в городе прежде всего образ предмета, огромного, но все же именно предмета, то архитектору приходится изощрять свое мышление для того, чтобы видеть в нем процесс неустанных метаморфоз.

То, что было сказано об улице, еще заметнее поступает в теме площади. Осознаем ли мы обширное, открытое небу пространство как площадь или видим в нем только транспортный узел, зависит целиком и полностью от пропорций между «владениями» пешехода и транспорта. При всей своей огромности Красная площадь в Москве стала вполне площадью только в последние десятилетия, когда с нее окончательно было убрано движение транспорта (напомним, что еще в 20-е годы через площадь проходило с полдюжины трамвайных маршрутов). При всей обширности своей Дворцовая площадь Ленинграда или площадь Согласия в

Париже — площади, потому что транспорт допускается туда лишь узкими ручейками по периферии открытого пространства, да еще со значительным уменьшением скорости.

А вот так называемые площади московского Садового кольца остаются царством транспорта и как площади не воспринимаются категорически. Если сквер на площади Свердлова, при ограниченности движения транспорта мимо Большого театра, как-то удерживает право этого пространства на то, чтобы именоваться площадью, то площадь Революции рядом существует сугубо номинально. То же относится ко всем городам, где не удалось удержать в неприкосновенности открытое пространство, принадлежащее пешеходу и сомасштабное ему. И тем более то же относится к новым жилым районам любого из наших городов, где, как уже говорилось, огромность просветов между жилыми зданиями уничтожает саму идею площади.

Выход обнаруживается теперь лишь в создании небольших площадей, нанизанных на пешеходные улицы: задача новая и непростая.

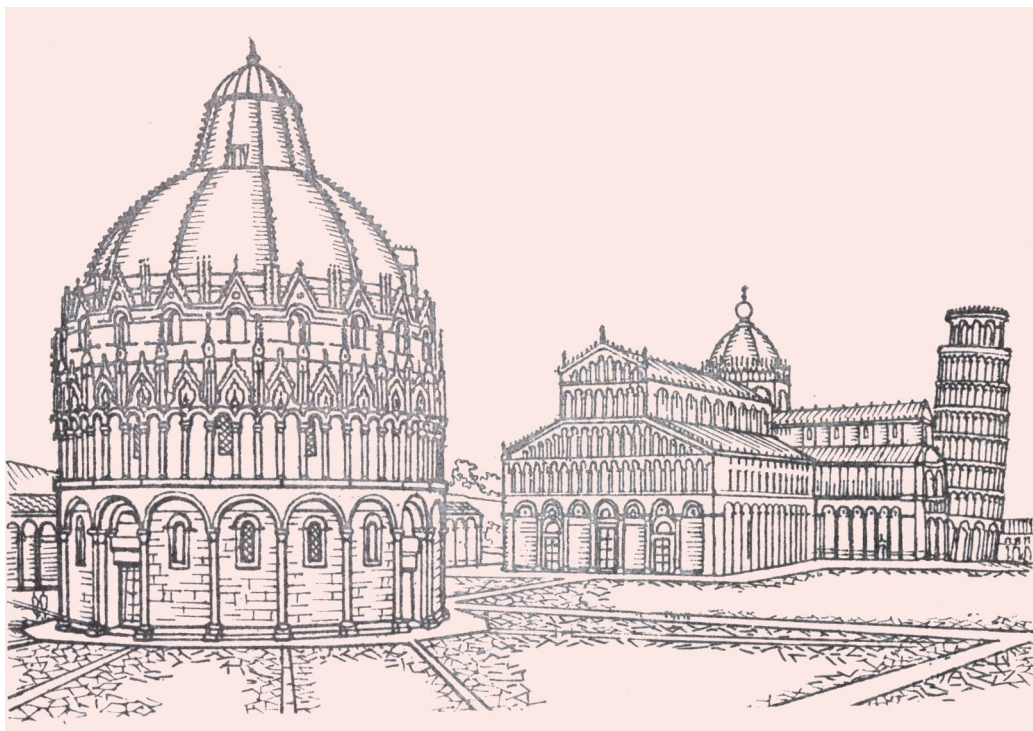
## **КОНФЛИКТНЫЕ ОБРАЗЫ ГОРОДА**

Итак, за редкими исключениями (центры столичных городов) буржуазный город не видел до конца прошлого столетия нужды в архитекторе-градостроителе и рос стихийно. Это означает, что архитектор, не имея соответственного заказа, был традиционно внимателен к отдельному сооружению, его ближайшему окружению, отдельному парку или скверу, но города как целое не видел. Стоит ли удивляться тому, что, когда градостроительная задача наконец была поставлена перед архитектором, он в большинстве случаев невольно переносил на нее обычный подход к своему объекту, то есть видел город как своего рода пространственное «тело».

В 20-е годы, как мы говорили в первых главах книги, наиболее широко мыслявшие архитекторы сумели опознать в городе сложный процесс, увидеть в нем и результат собственных усилий, и результат совокупных процессов жизнедеятельности, естественно, далеко выходящих за рамки знакомой архитектору деятельности. Однако таких градостроителей было немного: В. Семенов, Н. Милютин, Н. Ладовский да еще несколько человек. Длительное время традиция довлела над сознанием архитектора — великолепная традиция создателей центральных ансамблей Парижа или Петербурга. Город решительно перекрывал все мыслимые тогда пределы роста, рос и развивался «не по правилам», но его все пытались втиснуть в рамки узкокомпози-

ционного разговора об ансамбле площадей, о проспектах и осях, об эспланадах и бульварах.

Затем, с временным торжеством функционализма, город стали трактовать как механическую сумму микрорайонов и районов, связанных каркасом путей, и только с 60-х годов все большее число архитекторов стало видеть в городе то, чем он является действительно,— сложный мир рукотворной природы, обладающий своими особыми закономерностями развития, мир по-своему естественный, подобно «первой» природе, и вместе с тем искусственный, подчиняющийся творческой воле людей. Город как мир и как процесс, то есть мир в развитии,— этот образ нелегко дался



Соборная площадь  
в Пизе (XI—XIII вв.).

профессиональному архитектору. Тем более понятно, что он все еще с трудом дается сознанию непрофессионалов.

В конце 70-х и особенно в 80-х годах понятная неприязнь к новым жилым районам, в подавляющей части лишенным своеобразия, одинаковым и одинаково скучноватым, обернулась вдруг в нашей литературе неприязнью к городу как таковому. Возьмем наудачу несколько отрывков из романов и повестей, опубликованных в популярнейшем журнале «Новый мир» (авторы здесь не называются, потому что речь о несомнен-

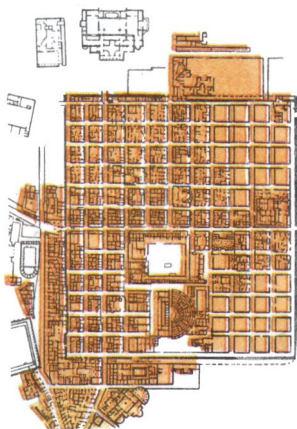
но универсально для множества литераторов явления).

«День был душный. Солнце пекло в самое темечко. Все кругом были сморщенные, сощуренные или в темных очках. Пахло плавленным асфальтом, потом, трехкопеечным сиропом и выхлопными газами...» (№ 12, 1980). «На улице шел дождь, сильный, шумный. Город наполнился плеском воды. Звенели крыши, барабанило на площади по фанерной обшивке трибуны, разрисованной под мрамор. Тротуары были только что заасфальтированы и без наклона наружу, так что вода застаивалась у стен и люди бежали по мостовой. Мокрые пятна расплзались по стенам» (№ 1, 1980). «Дом, куда меня поселили,— большой и мрачный, шестизэтажный, построенный где-то в начале века с потурами на стиль модерн, весь извилистый, с лилиями по фасаду. Теперь он был запущен и одичал, облупился; лифт не ходил, штукатурка отвалилась, во дворе валялись обломки лилий» (№ 5, 1981).

Продолжать можно без конца. Более того, если сопоставить такого рода строки с тем, что писалось и в 60-е годы (изменение среды грандиозно за двадцать лет), то различий не усматривается.

Вот еще пара отрывков (цитаты взяты наугад, но просмотрены тщательно все номера журнала за двадцать лет!). «...Вскоре мимо окон потащились городские улицы. Мы проехали центральную площадь, потом пошли длиннющие кварталы уютных деревянных, с резными балкончиками домов. А в стороне открылась глазу привычная панорама: кучно стояли четырехэтажные, пятиэтажные дома кирпичной кладки, какие можно встретить в Воронеже, Днепропетровске, Москве» (№ 2, 1964). «Я пришел на вокзал... взял билет и пошел бродить по городу. Город этот был большой, больше того, в котором я жил до армии, но он мне не нравился, может быть, не потому, что он был хуже моего города, а потому, что был он совсем для меня чужой» (№ 1, 1967). «С каждым годом я все меньше и меньше узнавал родной город, который растекался, занимая новые и новые земли. В детстве я хорошо знал все улицы и переулки, а теперь могу легко заблудиться в окрестностях своего же дома. Москва — город приезжих, и коренной ее житель часто чувствует себя здесь уже не хозяином, а путником, заезжим невесть откуда чужаком» (№ 5, 1981)...

Две вещи бросаются в глаза при переборе суждений такого рода. Во-первых, неустроенность, необходимость городской среды, лежащая на совести служб городского хозяйства, столь, по-видимому, велики, что полностью перекрывают какие бы то ни было положительные эмоции. Заметим, что все эти безусловные недостатки среды принято адресовать архитектуре, не



План Тимгада.  
Северная Африка.



отличая его собственных профессиональных вин от вины совсем иных профессионалов. Во-вторых, чуждость городу, характерная для горожан первого поколения (а их все еще большинство в резко разросшихся наших городах), будучи свойственна и многим литераторам (значительная их часть — тоже горожане первого поколения), возвращается к горожанам-читателям, дополнительно усиливая уже имеющуюся отчужденность.

Неизбежно получается, что образы города, собственные архитектору, и образы того же города, отпечатавшиеся в сознании его жителей, расходятся достаточно резко. Первый — это картина существования целостного организма во времени и в пространстве; второй — некоторая сумятица зрительных, слуховых, обонятельных и даже осязательных (трогаем же мы перила, ручки, спинки скамеек, поручни эскалаторов, клапаны почтовых ящиков) впечатлений. В первом образе вполне естественно преобладает конструктивная, созидаящая воля преобразования существующего состояния в будущее. Во втором же преобладает понятное нетерпение, разочарованность (новые районы есть, а нового лучшего качества все нет) и даже раздражение по поводу того, что возникшая среда «не та, какой ей полагается быть».

Различие профессионального и непрофессионального образов города естественно и неизбежно. Однако если различие принимает форму конфликта, резкого разрыва представлений, это опасно для судьбы города как среды обитания. Разрыв вдобавок длительное время усиливался за счет того, что архитектор видел город в особом языке планов и графиков, знал его ритмы в числовых величинах. Городской житель, напротив, в течение длительного времени пребывал оторванным от объективной информации о своем же городе, не был знаком с программой его развития, всякое новое строительство обоснованно воспринимал как неожиданное вторжение в сложившийся и устоявшийся образ.

О попытках переломить традицию, сблизить образы города, характерные для архитектора и горожан, мы будем особо говорить в заключительной главе книги. Здесь же важно подчеркнуть, что при отсутствии надежной опоры на рациональное представление о целостности города место такого представления непременно занимает мифотворчество. Коренные жители города смешивают приятные воспоминания о времени собственной молодости с памятью о действительном качестве городской среды, а ведь при всех огромных недостатках у этой среды было только одно, хотя и важное достоинство — сомасштабность индивидуальному человеку. Все прочее было скверно или просто чудовищно: темные и затхлые дворы, захламленность сараев, жуткая теснота коммунальных квартир, лишен-

ные зелени улицы. Объективная информация свидетельствует об одном, а миф памяти — о прямо противоположном, в результате новая городская среда подвергается всеобщему почти осуждению, хотя у нее-то как раз при множестве достоинств лишь один, но кардинальный недостаток — немасштабность.

Города выросли за несколько десятилетий многократно, и вот возникает еще один миф — о якобы имевшей место стабильности, успокоенности и уютности среды человеческого взаимодействия. Однако факты свидетельствуют об обратном. Так, в 1843 году в Москве было 25 процентов лиц крестьянского звания и еще 20 процентов — дворовые крепостные крестьяне. Спустя полвека, в 1900 году, в той же Москве лишь 12 процентов жителей называли себя коренными москвичами — не более, чем в наши дни.

В литературе сложился еще один миф — о якобы высокой активности городского самоуправления в начале века, по сравнению с которой деятельность сегодняшних исполкомов представляется вялой и малоэффективной. И это миф — так, скажем, в «Вестнике Новгородского Земства» № 18 за 1904 год можно прочитать в корреспонденции из Вологды: «Когда приходишь в городскую думу и встречаешь благообразных хозяев города, видишь только одно, что все они живы и здоровы, что ничего они ровно не придумали от заседания до заседания и не придумают никогда и что вообще ни о чем думать не намерены... Нет ни денег, ни самого желания достать их, ни какой-либо новой мысли, ни стремления создать эту мысль и осуществить ее — ровно ничего». Поверьте, о том же свидетельствуют все публикации предреволюционной эпохи, тогда как всякий, кто хоть сколько-нибудь знаком с напряженной работой городских Советов, может засвидетельствовать, что хотя их работа от ошибок и не свободна, но в инициативности ей отказать не может никто.

Итак, странный эффект разрыва: мифы, порожденные весьма ограниченным опытом взаимодействия с городом, оказались в последние десятилетия сильнее, чем объективное знание о городе, свойственное архитектору. Конечно же, в этом повинны не сами литераторы-мифотворцы, а длительная ситуация отношения к горожанам как к малым детям, которым, «когда надо», дадут все, что им нужно. Мифы о «злом городе» не порождали конфликта, а лишь выразили его со всей определенностью.

Получается поначалу «диалог глухих»: архитектор видит город как развивающееся целое и пытается внушить горожанам свое оптимистическое видение, тогда как горожане видят город как сумму несвязанных впечатлений, большинство из которых оптимистически назвать было бы трудно. О расхождении образов

свидетельствует масса писем читателей в газеты и жалоб в исполкомы. О том же свидетельствует и литературный опыт двух десятилетий. Понятно, что переход к подлинному диалогу сторон, видящих город непременно по-разному, но идущих навстречу друг другу, стал условием дальнейшего развития города.

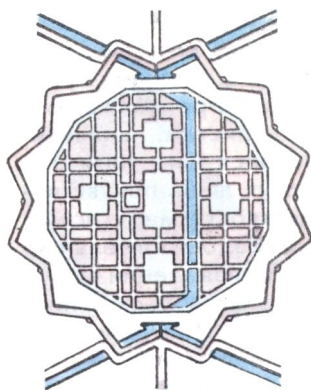
### ИСКУССТВО В ГОРОДЕ, ИСКУССТВО ГРАДОСТРОИТЕЛЯ

С незапамятных времен город является постоянно действующей выставкой, непрерывно развивающимся художественным музеем. Веками украшение фасадов общественных зданий произведениями живописи, мозаики, скульптуры, украшение площадей фонтанами с их богатыми скульптурными композициями, монументами и памятными знаками сливалось в сознании с образом города.

Монументы и декоративная скульптура фонтанов, декор на стенах зданий и вывески над тротуарами — все это было сомасштабно «телу» города, привычному, комфортному для индивидуального человека пространству. Крупнейшие монументы вроде колонны Траяна на римском форуме его имени господствовали над городской застройкой, силуэтом читались в небе над городом. Уже к середине прошлого века ситуация начала меняться — недаром, пытаясь сохранить традиционное отношение монумента и городской ткани, сверх всякого разумного предела увеличили зодчие Наполеона Триумфальную арку на площади Звезды в Париже. Недаром монумент Александру II перед храмом Христа Спасителя в Москве был крупнее, чем один из величайших памятников мира — Медный всадник, созданный Фальконе на Сенатской площади Петербурга.

С середины нашего столетия продолжать прежнюю схему было уже решительно невозможно: масштаб города, высота застройки изменились настолько, что, не впадая в абсурд, скрепить город в единое целое монументами стало уже невозможно. Рано или поздно следовало уяснить, что произведение искусства в городской среде должно вернуться к естественной для него, с античности известной размерности. Но чтобы оно не затерялось в безмерности пространств современного города, произведению искусства стало необходимо сооружать особую пространственную «раму», подчеркивающую его близость масштабу человека, масштабу пешеходной улицы и пешеходной же площади.

Характерный для послевоенного времени и в особенности для 70-х годов гигантизм скульптуры, сломавший во множестве мест замечательный образ города (подобно тому, как это произошло в Киеве с уста-



Идеальный город  
Винченцо Скамоцци.

новой женской фигуры с мечом, по высоте сравнявшейся с колокольной Лавры), наконец уступил трезвому реализму пропорций.

Памятник И. Крылову на Патриарших прудах в Москве; скульптурный «лоб» драматического театра на улице Ленина в Вильнюсе и скульптурная группа героев революции в парке там же; скульптура фонтана «Фархад» в Навои и памятник архитектору Алабяну, создавшему генеральный план Еревана; «Меркурий» на столбе, играющем роль «стрелки» солнечных часов в Шяуляе,— эти и множество других примеров последних лет показывают, что высокие традиции искусства в городе восстанавливаются.

Индивидуальная трактовка образного решения в каждом из подобных случаев есть личностная задача автора-художника и архитектора, который, как правило, помогает скульптору найти верный масштаб памятника и обрамления монумента или декоративной композиции. Работы скульпторов в полном смысле слова очевидны. Но вот разглядеть, уловить и осознать художественную работу архитектора-градостроителя в полной мере удастся только специалистам, анализирующим и чертежи, и сложившуюся «на них» городскую среду. Все остальные могут лишь почувствовать, пропустить через свое существо ту меру искусства, с которой архитектор решил градостроительную задачу, в том числе и размещения произведений искусства в городе. Это можно ощутить на Октябрьской площади Киева, на морской набережной Шевченко и в 28-м квартале Сосновой Поляны Ленинграда, и на площади Фонтанов в Баку. Если искусство градостроителя воплощено в городе, это ощутит буквально каждый.





## Глава 8. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН





Москва. Фрагмент Петрова плана.

*Опыт 100 поколений зодчих.  
Из чего состоит генеральный план.  
Генплан и программа развития.  
Семь раз отмерь...  
Чертеж и реальность города.  
Можно ли «сосчитать» город?  
Диалог градостроителя с ЭВМ.  
Градостроительство и градоустройство.*

## **ОПЫТ 100 ПОКОЛЕНИЙ ЗОДЧИХ**

В самом деле, если условно считать поколение в 25 лет и учесть, что планировка Пирея по схеме Гипподама была выполнена в V веке до нашей эры, то опыт градостроительного проектирования растянулся уже на добрую сотню поколений. В действительности он еще больше, потому что выявленные археологами руины городов пятитысячелетней давности говорят, безусловно, о том, что и тогда город строился по плану, подкрепленному расчетами.

Если о древнейших градостроителях мы знаем все же мало — лишь то, что могут «сказать» руины, то о древнегреческом градостроительном опыте нам известно хотя и не все, но очень многое. Начиная с VIII века до нашей эры перенаселенные маленькие долины материковой Греции не могли прокормить разраставшееся население. Выход был найден в интенсивной колонизации побережий Средиземного и Черного морей. Шаг за шагом накапливался опыт устройства на новом месте города-полиса — классический опыт разработки генерального плана в полном его объеме.

Конечно же, речь идет о составлении плана города и разбивке его на местности, но это было не началом, а завершением градостроительного планирования. Прежде всего требовались изыскания: опытные специалисты направлялись за сотни километров и внимательно исследовали чужие берега. Нужно, чтобы имелась удобная для захода и стоянки кораблей бухта, чтобы имелось достаточное количество источников пресной воды, чтобы плодородная равнина была достаточных размеров для обеспечения города хлебом, чтобы место расположения будущего города было легко обезопасить от нападения... Долгий список обязательных условий. Когда наконец обнаруживалось место, свойства которого соответствовали такому нормативному списку, нужно было рассчитать, сколько переселенцев может вместить новый город-полис, сколько

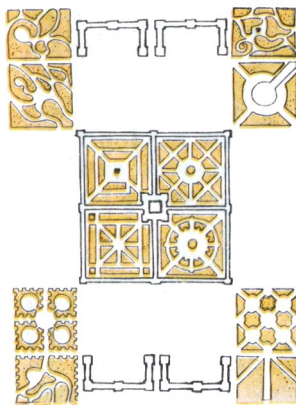
переселенцев первой волны необходимо для обустройства и укрепления места.

Сотни колоний, возникших в разных точках огромного пространства — от Массилии (Марсель) и Неаполя до Кирены на Африканском побережье, Херсонеса и Пантикапея (Керчь) в Крыму или Ольвии на берегу Азовского моря — подтверждают эффективность отработанной древними греками градостроительной практики.

Если этруски и финикийцы, колонии которых возникли не только вокруг Карфагена, но и за Гибралтарским проливом, на берегу Западной Африки, пользовались той же проектной методикой, что и греки, то римляне подняли ее на новую ступень. Они не только создавали новые города-колонии и в самой Италии, и во всей тогдашней Ойкумене, но и разработали методы формирования крупных систем пограничного расселения, так называемых лимесов. Гигантский Сирийский Лимес соединял во II—V веках нашей эры десятки городов, связанных первоклассными дорогами, сотни укрепленных фортов для защиты дорог от кочевников, тысячи передовых постов, прикрывавших доступ к источникам питьевой воды. Система «лимеса» включала подземные и надземные водопроводы-акведуки, мосты, орошаемые плантации. Чтобы такую систему, охватывавшую тысячи квадратных километров, создать, чтобы ею эффективно управлять, ее предварительно следовало тщательно спланировать.

От римлян градостроительную методику унаследовали византийцы, от них — Русь. На Руси создание города было всегда государственным делом, и ни о какой стихийности здесь не могло быть и речи. Новый город заселялся по разверстке свободными людьми разных сословий — так называемыми детьми боярскими, дворянами, ремесленниками, крестьянами, которым при переселении выдавались «селитебные» деньги и хлебное жалованье. Одновременно планировался и весь уезд: по качеству земли определялось, какое количество людей он сможет прокормить, сколько сел и деревень можно разместить около нового города, как организовать оборону уезда.

Более того, и в допетровское время практика создания «лимеса» активно использовалась нашими предками. Обратимся для примера к формированию Белгородской засечной черты, начатому в 1635 году с целью преградить крымским татарам и ногайцам путь по Муравской, Изюмской и Кальмиусской степным дорогам в сердце страны. К 1678 году, когда работы были в основном завершены, «черта» включала 61 новый город. Работы велись с высокой скоростью, но чрезвычайно тщательно. Скажем, в 1636 году московский дворянин Федор Сухотин и подьячий Евсей Юрьев получи-

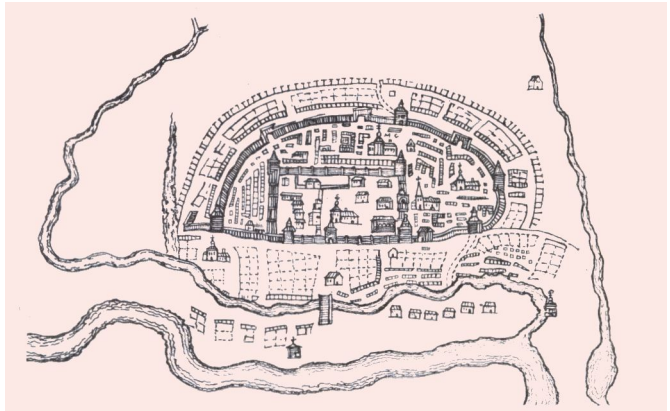


Теодор Дезани.  
Общественный дворец.  
1843 г.



ли задание исследовать район вместе со знатоками, белгородскими и оскольскими служилыми людьми. Им предписывалось «мыслить, и с ратными людьми говорить, и смотреть».

В результате обследований возникают конкретные планы, являвшиеся прототипами современных ТЭО — технико-экономических обоснований генерального плана. Вот характерный пример: «И по досмотру Федора Сухотина и подьячего Евсея Юрьева и по скаске осколян детей боярских и станичных голов и атаманов и ездаков и вожей и полковых казаков поставить жилой город на реке на Сосне у острогу по конец Терновского лесу у Оскольской признаки. А служилых людей в том городе можно устроить землею и сенными покосы 1000 человек. А для бережения покаместо город устроитца надобно ратных людей 300 конных и 700 пеших. А угодья к тому городу пашня и сенные покосы вниз



Изображение  
сибирского города  
Тарска из служебной  
чертежной книги  
Сибири конца XVII в.

по Сосне к реке к Дону и вверх по реке по Сосне подле Терновского лесу на городской стороне за крепостью, а рыбные ловли на реке на Сосне и на реке на Дону. А лес на острожное и на городовое дело надобно на башни и на обломы более 8000 бревен. А как город устроитца, и рекою Сосною в реку Дон судовой ход будет».

Непривычна орфография, смысл многих слов угадывается не сразу: ездачи — рядовые конники, вожи — возчики, обломы — стены между башнями, именовавшиеся также пряслами. Однако логика нам знакома и понятна вполне, ведь это логика хозяйственного отношения к решению задачи — в данное время, в данном месте, данными средствами.

Западная Европа пережила эпоху бурного строительства новых городов в XI—XIV столетиях, после чего градостроительная практика переходит в основном в форму реконструкции и расширения уже созданного. Однако формирование городов Нового Света, будь то испанские колонии в Южной и Центральной

Америке или голландские, французские, британские колонии в Северной Америке, немедленно сталкивало планировщиков с необходимостью освоить или заново изобрести хозяйственную методику. Она же известна нам и из огромного опыта средневекового Китая, интенсивно осваивавшего целинные земли. Такая логика универсальна, и для овладения ею достаточно было тогдашних инженерных познаний и умений.

Только рост и развитие столичных центров, всюду живших «не по средствам», за счет налогов, отбираемых у всех жителей страны, делали и возможным и необходимым «художественное градостроительство». За пределами хозяйственной логики, по иным соображениям, прежде всего государственного престижа, возникали ансамбли центров Парижа и Лондона, Петербурга и Вашингтона. Однако и там полностью пренебречь хозяйственной логикой было трудно. Так, замена понтонных мостов через Неву постоянными мостами была одновременно и хозяйственной необходимостью, и вопросом престижа столицы; полсотни городских застав Парижа, разрушенных во время Великой французской революции, были и знаком престижа королевской власти, и вполне земным средством феодальных поборов с населения.

Повсюду мы сталкиваемся в Новое Время с сочетанием двух логик — хозяйственной и престижной, и именно такое сочетание было впитано архитектурной школой, именно оно было унаследовано архитектором-градостроителем начала нашего столетия. Однако научно-технический прогресс, перестроивший всю цивилизацию, начинает стремительно умножать сложность городского хозяйства. При одновременном росте населения городов и их территории, при многократном возрастании интенсивности транспортных потоков, добрая старая логика хозяйственного здравого смысла в градостроительном проектировании давно уже не срабатывает.

Диалектический закон перехода количества в качество был сформулирован Гегелем еще в начале прошлого столетия, чтобы философская книжная истина переросла в обыденную норму профессионального сознания. Росший город требовал все больше питьевой воды, а возросшее знание о гигиене поставило жесткие требования к ее качеству — рано или поздно нормальное водоснабжение города стало требовать изыскания новых мощных источников водоснабжения. Город вырабатывал все больше бытовых сточных вод — понадобились все более сложные и дорогостоящие очистные сооружения (магистральные коллекторы сброса тянутся теперь на десятки километров). Плотность транспортных потоков потребовала создания все более сложных систем управления уличным

движением. Снабжение теплом и электроэнергией, уход за зелеными насаждениями...— проблемам нет числа, и эффективность решения каждой из них по отдельности и всех разом все более заметным образом зависит от качества генерального плана.

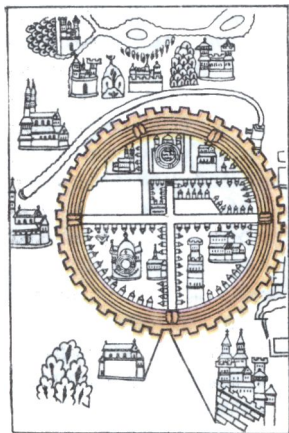
Традиционные средства градостроительного проектирования, которыми сто лет назад владел каждый военный, каждый путевый инженер, оказались в новых условиях недостаточными.

## ИЗ ЧЕГО СОСТОИТ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

Проще было бы сказать, что не входит в генеральный план, ведь современный генплан — это отнюдь не чертеж или серия чертежей, это целые тома документации, к которым приложены чертежи. Техно-экономическое обоснование, предшествующее генплану, дает доступно полное описание ситуации, сложившейся в городе (если речь о реконструкции), или в месте закладки нового города. Оно включает сведения о состоянии и перспективах развития всех видов производства, о составе населения, о почве и воде, об энергии и состоянии воздушного бассейна и господствующих ветрах... Грандиозный массив разнороднейших данных, которых всегда оказывается все же мало.

Собственно генеральный план на совокупность вопросов, содержащихся в техно-экономическом обосновании, должен дать ясный ответ: как? Как устроиться или перестроиться пространственные связи между районами города и производством, между городом и его окрестностями. Как распределяться в ткани города места приложения труда и элементы систем образования, здравоохранения, бытового обслуживания, отдыха и досуга. Как обеспечить сокращение времени на перемещения по городу и вместе с тем выполнить все требования врачей-гигиенистов. Таких «как» набираются сотни, но вместе они образуют один лишь принципиальный вопрос: как в данном месте и в четкие сроки, в ближайшие 20—25 лет, добиться того, чтобы в городе было удобно, уютно и приятно жить. В капиталистическом обществе вопрос к градостроителю обращен так же, но при этом подразумевается, что речь идет отнюдь не обо всех горожанах,— беднейшие слои горожан никого не интересуют, что бы ни произносилось кандидатами в муниципалитет на очередных выборах. В нашем обществе речь непременно идет обо всех, что естественным образом резко усложняет частные задачи.

Для того чтобы работать со сверхкрупными массивами данных о настоящем городе и его будущем в пределах расчетного срока, необходимо упорядо-



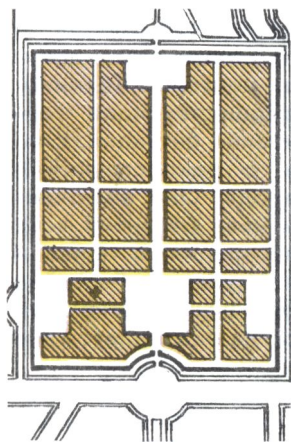
Идеализированное изображение древнего Иерусалима. XII в.

чить разнородные сведения, подчинить их какому-то принципу. В течение длительного времени отечественная практика работы над генеральными планами была все же чрезмерно зависимой от традиционного хозяйственного подхода. Всю совокупность данных расчленили на две укрупненные системы. Одна относилась к производственной жизни города, и в нее вошли так называемые «градообразующие» факторы. Другая — к внепроизводственной жизни горожан, и в нее оказались включены все «градообеспечивающие» факторы. О таком подходе к объекту генерального плана можно сказать одно: он, несомненно, упрощает задачу.

В самом деле, многообразие «градообразующих» факторов, с точки зрения проектировщика, можно свести к довольно ограниченному набору величин: количество рабочих мест в основных производствах, необходимые производству грузо- и пассажиропотоки, энергия, вода и т. п. параметры. В свою очередь, разнородность «градообслуживающих» факторов тоже удастся свести к набору величин: количество рабочих мест в системах обслуживания, объем жилищного строительства, необходимый для работающих в обеих группах и их семей, необходимые перевозки, энергия, вода, зелень...

Казалось бы, ничто не упущено, и остается, осуществив необходимые расчеты, приступить к распределению выявленных количеств на плане города, подчиняясь логике технического оптимума и логике художественной организации городской среды.

В действительности же при таком традиционном подходе упускалось и упускается главное: непростая, неоднозначная связь между «градообразующими» и «градообеспечивающими» факторами, связь, пронизывающая все отношения людей между собой, каждое индивидуальное человеческое «я», организационное взаимодействие между различными видами деятельности людей. Начнем с того, что само производство непрерывно видоизменяется, наряду с ростом количеств, меняется его качественная природа, ему нужны все новые качества человека-работника. Предвидеть характер таких изменений удастся лишь в самых общих чертах. Во-вторых, медленнее, чем хотелось бы, но неуклонно изменяются пропорции между множеством людей, непосредственно включенных в промышленное производство, и множеством людей, от результатов труда которых производство зависит чрезвычайно. Чем выше уровень механизации и автоматизации, тем меньше людей в цехах и на подготовительных участках, но тем больше их в научных лабораториях, опытных мастерских, в школах и вузах, поликлиниках и спортивных комплексах.



Город Ришелье.  
Построен по проекту  
Жака Лемерсье.



Неуклонное развитие сдвигает пропорцию рабочих мест и все яснее дает понять, что традиционное разделение на производящий и обеспечивающий труд теряет смысл. Воспитатель детского сада, школьный учитель, врач, тренер, актер и многие другие «производят» человеческую личность. Работник исполкома, сантехник, садовник и другие «производят» качество жизни в городе. Но если второстепенных занятий нет, если все они в известном смысле производят друг друга, то перед теми, кто разрабатывает генеральный план, возникает куда более сложная картина объекта, чем могло казаться еще несколько десятилетий назад.



Белград. Со старинной гравюры.

Сложность заключается прежде всего в том, что многие важнейшие качества возникающей городской среды невозможно выразить в простых числовых величинах, что мы все время имеем дело с качеством, а качество зависит не только от реального уровня чего бы то ни было, но и от того, как на этот уровень реагирует мыслящий, чувствующий человек. Тридцать лет назад отдельная квартира «со всеми удобствами» казалась для миллионов людей далекой мечтой. Пятнадцать лет спустя такая же квартира оценивалась уже как тесная, неудобная, некомфортабельная. Выяснилось, что миллионы людей осознают как острую потребность необходимость иметь в пределах квартиры дополнительные помещения для занятий (что в маленькие ваннские комнаты не входят стиральные машины), что им нужны кладовые на первом этаже или в подвале и проветриваемые пространства для сушки белья. Затем стало ясно, что пропорция между одно-двух- и многокомнатными квартирами, удобная и выгодная для строителей, не удовлетворяет большинство семей, что привычные планировочные схемы микрорайонов не отвечают уже возросшему количеству личных автомобилей, что подростки обзавелись скейтбордами, на которых негде кататься...

Понятно, то, что относится к квартире и придомовому пространству, в еще большей степени относится к городу в целом, то, что вчера нравилось или казалось удовлетворительным, сегодня никого не устраивает. Возник отчетливый разрыв между построением генерального плана на перспективу 25—30 лет и быстрым темпом изменчивости городской жизни. Получается, что чем полнее состав генерального плана, чем дотошнее и детальнее он предусматривает изменение структуры и облика города на десятилетия вперед, тем быстрее реализуемые вчерашние планы расходятся с сегодняшними требованиями жизни. Живая практика последних двух десятилетий показывает, что корректировка генерального плана необходима, по меньшей мере, каждые пять лет, а точность деталей,

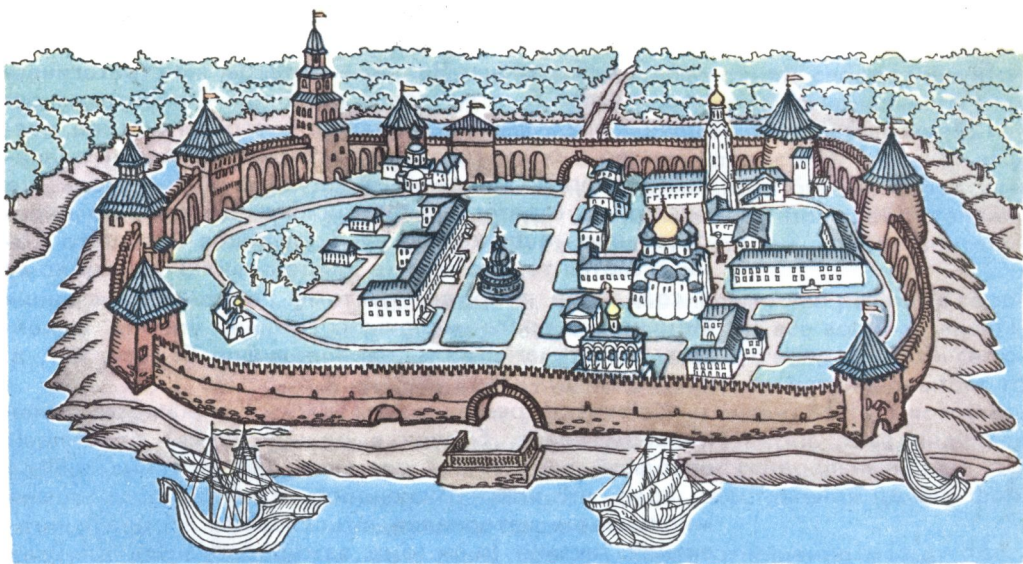
за которой так привыкли гнаться проектировщики, становится скорее препятствием, чем помощью в реальном развитии города.

Более того, стало ясно, что, твердо предписывая характер застройки и планировочных решений жилых районов на многие годы вперед, генеральный план может превратиться из стимулирующего начала развития города в тормоз. Сроки строительства в том, что привыкли считать «градообеспечивающим» фактором, растягивались невероятным образом, и мы явно начали погружаться в абсурд. Сооружения общественного центра города Тольятти и сейчас не завершены, так что в центре города царит гигантский пустырь, а когда они будут наконец завершены, выяснится (это очевидно уже сейчас), что их структура совершенно не отвечает изменившимся представлениям о характере деятельности общественных, культурных, досуговых учреждений. Те самые сооружения, которые по генеральному плану должны служить яркими ориентирами, входят в строй нередко через пятнадцать-двадцать лет после завершения архитектурного проекта. Получается, что сегодняшний день города должны выражать сооружения, облик которых ярко и явно отражает позавчерашний день в художественном вкусе, не говоря уже о комфорте.

В ряде случаев изменившиеся потребности приводят, вполне естественно, к отказу от ранее запланированных решений, в результате чего не только нарушается генеральный план, но и страдают горожане. Так, скажем, поскольку согласно Генеральному плану развития Москвы 1971 года кольцевая автодорога была утверждена как категорический предел роста, роль «русел» развития, о которых говорилось в предыдущих главах, не была распознана, а строительной базы для реконструкции старых районов создано не было, дважды застраивались жилыми домами районы, отведенные тем же Генпланом для создания нового столичного зоопарка. Пример характерный, отнюдь не единичный.

Сложилось парадоксальное положение: утверждалось, что Генплан — «закон» для города, но этот «закон» частью нарушался, а частью оказывался препятствием для органичного развития.

Может ли наблюдаемый парадокс означать, что генеральный план вообще не нужен? Разумеется, нет. Хаотическое развитие города категорически недопустимо, так как грозит гигантскими социальными, экономическими, экологическими потерями. Традиционная форма генерального плана, а не сам генеральный план, превратилась в средство скорее загонять хаос вглубь, чем устранять его. Форма, родившаяся вполне понятным образом из унаследованного соединения



Новгород. Детинец.

старой хозяйственной и классической художественной логик градостроительства, недопустимым образом была перенесена в совершенно изменившиеся условия. Ошибка носила не технический, не узкопрофессиональный, а скорее философский характер — удивительно, что обнаружить ее было непросто, а признать — еще труднее.

Распутывание клубка противоречий началось с того, что критический анализ истории составления и осуществления генеральных планов наших городов, истории их периодических коррекций позволил освободиться от неоправданно огульных оценок. В генплане начали проступать действительно ключевые, стратегические элементы, но наряду с ними — тактические решения, неоправданно возведенные на уровень стратегии. Так, скажем, выход Ленинграда к Финскому заливу и на юге, и на севере, бывший в основе генерального плана, был и остается принципиальным «ключом» к развитию города на Неве. Использование реально существующих «русел» разрастания Москвы — неиспользованный «ключ» в развитии столицы. «Линейная» конструкция городского центра в городе Шевченко — стратегическое решение, позволившее сначала создать первое городское ядро, а затем уже перевести его в ранг центра городского района, создав новый центр для успешного разрастись города: не было прерывности, была обеспечена плавная передача функций, то есть преемственность.

Сохранение огромного массива зелени в самом центре сегодняшнего Киева при одновременном освоении левобережья Днепра было стратегическим

решением высокого качества, тогда как, скажем, отрыв «города автозаводцев» от «города гидростроителей» в Набережных Челнах — в таком же стратегическом смысле был жестокой ошибкой. Ориентация основной оси Алма-Аты на горы — стратегическое достоинство города, тогда как застройка высокими зданиями поперек движения воздуха с гор — столь же очевидная стратегическая ошибка. До сих пор нераспознанной ошибкой проектировщиков Большого Сочи остается то, что они не увидели «ключа» к целому в созданной природой системе поперечных к линии морского берега маленьких долин, упорно ориентируясь на магистраль, параллельную берегу, и т. д. и т. п.

Ключевое решение содержится в каждом генеральном плане, будучи в одних случаях блестящей находкой, в других — жестоким заблуждением. Беда в том, что перегруженность генерального плана множеством материалов, относящихся скорее к проектной тактике (и потому важно сохранять для них высокую меру открытости к изменениям), нередко препятствовала сосредоточению внимания на основном. Дело не в недостатке внимания как такового, а в том, что стратегическое содержание генерального плана не реализуется в жизни автоматически, чьи бы подписи ни стояли под листами, созданными архитектором. Реализацию такого содержания необходимо обеспечить — технически, организационно. Из него следует действительно «вывести» все создаваемые в городе планы развития любых систем и служб. Наконец, реализацию этого содержания следует обеспечить полнотой знания о городе, которое не стоит на месте, а сталкивает нас со все новыми проблемами.

## **ГЕНПЛАН И ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ**

Представление о том, что вся необходимая информация о городе может быть выражена в форме генерального плана, являясь реликтом традиционной хозяйственной логики, означает принципиального характера допущение: архитектор способен быть тем специалистом, кто может интегрировать разнородную информацию, опираясь на свои профессиональные знания и умение. Еще полвека назад такое допущение было в целом закономерно, но позже пришлось признать, что сложность города превышает возможности узкопрофессионального мышления и требует высокой степени междисциплинарного взаимодействия. Междисциплинарное взаимодействие никогда не осуществляется автоматически. Кто-то должен брать на себя функ-



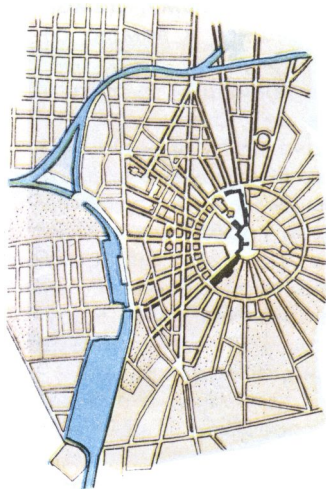
цию интегратора. Может ли архитектор-градостроитель исполнять такую функцию?

В принципе он может ее исполнять скорее, чем кто-либо другой — хотя бы в силу профессионального владения пространственными отношениями (вся жизнь города разворачивается в пространстве), однако ему необходимо освоить социальное бремя городской действительности в значительно большей степени, чем когда-либо в долгой истории градостроительства.

Мы говорили, что генеральный план развития города в конечном счете дает ответ на все вопросы «как?», но если ранее предполагалось, что вопрос «что?» самоочевиден и ответ на него дан историческим опытом, то теперь он явно утратил былую очевидность. Сложилась новая ситуация: программа развития, объединяющая ответы на вопросы «что?», плюс генеральный план, уточняющий основные способы достижения целей, формулируемых программой.

Возникает, скажем, такое отношение между программой развития и генеральным планом: для нового индустриального (поначалу) города целью программы выступает социально-культурное развитие системы «завод — город». Это вполне естественно, ибо планирование, финансирование и организация работ по созданию города осуществляются через производственную систему «завода», и делать вид, будто на начальной стадии город может развиваться самостоятельно, — самообман. Но ведь отсюда следуют весьма важные опорные принципы построения генерального плана: при определении стратегического «ключа» развития обживаемой территории на далекую перспективу важнее всего оказывается разработка первой стадии градоформирования как задача самостоятельной важности, тогда как изображение некоторого условного будущего на 25 лет вперед, да еще в деталях, становится вообще бессмысленным, иллюзорным.

Один из авторов книги столкнулся с характерной для нового типа отношений ситуацией, оказавшись в одном из новых городов в тот самый момент, когда московские проектировщики предъявляли схему генерального плана партийным, советским и производственным руководителям. На схеме, для наглядности подкрепленной фотографиями с макета, можно было увидеть, каким авторы генерального плана представляют себе весь город и его общественный центр через 15 лет. Но когда им был задан вопрос о том, где и как будут удовлетворяться потребности новых горожан в досуге, отдыхе, медицинском обслуживании через пять-семь лет, выяснилось, что устремленные в будущее авторы генерального плана «не видят» столь близкой перспективы. Не видят процесса, в ходе которого именно ближняя во



Радиальная система  
улиц Карлсруэ.  
Австрия.

времени перспектива могла бы со временем перерасти в столь желанную им дальнюю.

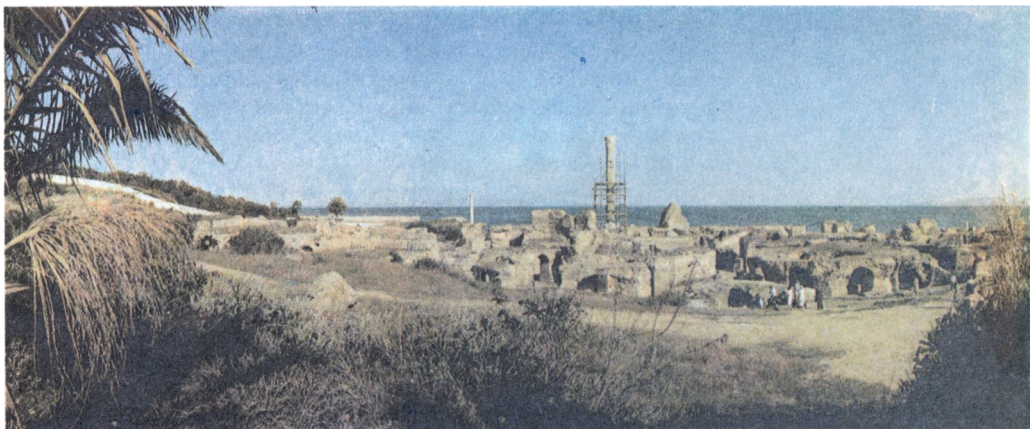
Если есть программа развития города во времени, то и генеральный план должен быть не условно-завершенным изображением некоторого будущего «конечного» состояния, а формулой или алгоритмом процесса развертывания системы «завод—город». Но это тогда отнюдь не традиционный генеральный план, а нечто совсем иное. Если воспользоваться аналогией, то традиционный генплан можно уподобить любовно выписанному кистью городскому ландшафту, как если бы город уже существовал в проектируемом виде. Необходимый же новый тип генплана следовало бы тогда уподобить мультипликационному фильму, демонстрирующему рост дерева из упавшего в землю семени.

Но вот другой новый город, переживший трудности становления, существующий уже лет двадцать обычным для города его типа образом: построены жилые кварталы, более или менее полно обеспечено повседневное бытование людей (школы, магазины, поликлиники), но для полнокровной жизни городу не хватает еще очень многого. Программа его развития фокусируется теперь на новой генеральной цели — повысить социально-культурный потенциал складывающейся территориальной общности людей. Обнаруживается (и социологические исследования это подтверждают), что одновременно необходимо повысить интенсивность культурной жизни горожан повсюду. И по месту жительства, где остро недостает пространств для самореализации всевозможных устремлений взрослых, детей, подростков, и в городском центре, который пока еще зияет пустотой и потому как центр не принимается.

Очевидно, что на этой стадии город остро нуждается в целом ряде конкретных программ и планов, содержание которых невозможно было представить авторам генерального плана, создававшегося и утвержденного к исполнению двадцать лет назад. Вот характерный пример из собственного опыта авторов книги: выявляется, что городу остро необходим экспериментальный центр эстетического воспитания, который складывался бы вокруг творческого коллектива нового, непривычного театра. Исполком изыскивает здание, которое можно в несколько стадий преобразовать для нужд театра и экспериментального центра. Значит, должна возникнуть новая небольшая площадь, что видоизменяет запланированную ранее структуру городского центра. Однако обнаруживается, что реконструкция Дворца культуры, по времени приновленная к капитальному ремонту, позволяет сформировать в нем крупный досуговый центр молодежи. Вновь необходима корректив-

ровка планировочного решения городского ядра, так как обе реконструктивные работы связаны пространственно в единое целое.

Итак, вопреки ранее построенной картине города его реальный общественный центр складывается из отдельных небольших ядер, способных при дальнейшем развитии слиться в сложную единую систему. Повторим, предвидеть, что интересы горожан будут развиваться именно в таких направлениях и примут именно эти конкретные формы, заранее было решительно невозможно. Зачем же тогда вообще строить проектный образ городского центра на стадии первого генерального плана, когда над условными прямоугольниками, изображающими сооружения, приходится надписывать



Развалины Карфагена.

«общественное здание» или «выставочный зал», хотя для их формирования нет еще никаких реальных предпосылок?

Традиционный генплан предполагал, что утвержденный раз навсегда проектный образ столь ответственного места, как городской центр, должен неукоснительно воплощаться в жизнь (культура города предполагалась тем самым как очевидная и неподвижная). Новый, необходимый тип генплана стратегически намечает зону городского центра и общую логику ее поэтапного развития — как ориентир, тогда как конкретные планировочные решения должны вырастать из реальной программы социально-культурного развития — с неперменным учетом надежного ориентира в относительно подвижной ситуации.

Можно таким же образом рассматривать конкретные ситуации — старого города, выросшего многократно и нуждающегося в реконструкции общественного центра, города, достигшего некоторой стабилизации роста и нуждающегося в улучшении (значит, повторном проектировании) всех элементов инфраструк-

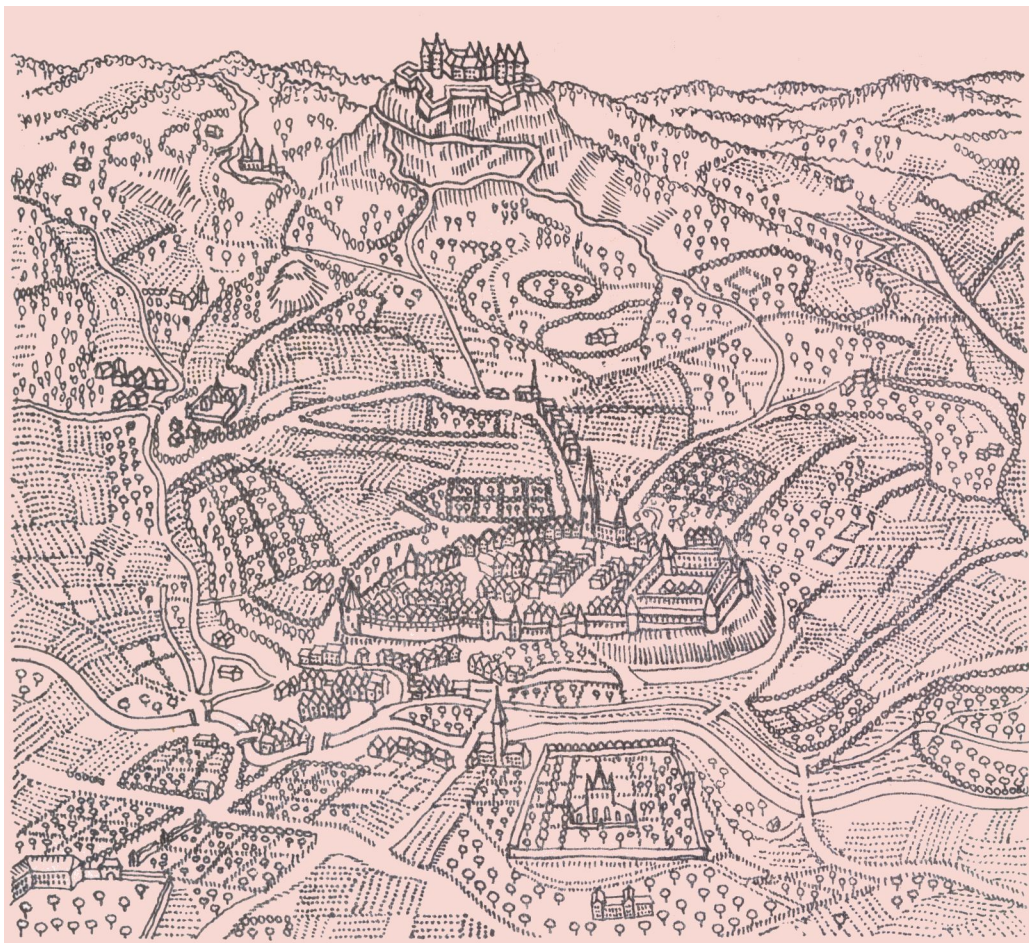
туры и т. п. В любом из вариантов мы непременно столкнемся с принципиальным несходством традиционного генплана и нового, ориентированного на программу развития, только еще складывающегося.

Более того, опыт нескольких десятилетий убедительно показал: органическим недостатком традиционного генплана является то, что в нем не заложена конкретная программа его же реализации. В результате чаще всего генпланом предусмотрена застройка жилых районов какими-то типами домов, но реальная застройка может осуществляться с использованием совсем иных типов зданий. Для того чтобы избежать подобных срывов, новый тип генплана непременно включает в себя программу поэтапного развития базы строительной индустрии, являющуюся непременно компромиссом между нуждами города и возможностями производства. Новый тип генплана предполагает необходимость последовательного изменения разрешаемых нормативов качества городской среды, то есть программу замещения одних представлений о норме качества другими.

Это принципиально важно, ведь если десять лет назад нормой были хоккейное поле и волейбольно-баскетбольные площадки в ткани жилых районов, то уже сейчас на роль социальной нормы претендуют теннисные корты, площадки для скейтбординга, а завтра, по всей видимости, нормой станут велосипедные дорожки, не пересекающиеся ни с проездами, ни с путями пешеходов (существующие пока только в литовском городе Шяуляе). Если пятнадцать лет назад представление о норме озеленения города включало лишь количественные показатели (квадратные метры зелени на одного жителя), то сейчас уже необходимо принимать во внимание, какие растения в цвету вызывают аллергию, а завтра наконец станет нормой художественная и вместе с тем экологическая гармония человека и живой природы в городе.

Город, ставший привычной средой обитания множества живых существ, наряду с человеком и домашними животными, породил огромное количество проблем, ранее никому не приходивших в голову: как спасти певчих птиц от ворон и галок, как спасти пруды от размножения синезеленых водорослей, вызванного неразумным бетонированием берегов, как сохранить газоны от одичания... Все это даже специалистами осознано совсем недавно, когда сложилась новая дисциплина знания — городская экология, когда выяснилась связь между планировочным решением жилых кварталов и сердечно-сосудистыми заболеваниями (перепады атмосферного давления между высокими корпусами), между переполненностью транспортных средств и интенсивностью сезонных заболеваний грип-





Замок Гогенцоллернов и  
его окрестности.  
Восточные Альпы.

пом и т. д. и т. п. Все это хотя и осознанное, но далеко еще не во всем изученное узкими специалистами, обрушивается на сознание архитектора-градостроителя, понуждая его перейти от традиционного генерального плана к совершенно новому сочетанию планировочных схем разной детализации и программ развития, тоже разной конкретности.

Первый образец принципиально нового генерального плана, в подготовке которого авторы книги приняли косвенное участие, был разработан в 1985 году замечательным коллективом ленинградских архитекторов-ученых под руководством А. Кривова и М. Березина. Здесь впервые в нашей практике программа и план осмыслены как связанные, но самостоятельные виды творческой работы и затем объединены в то принципиально целое, что именуется градостроительной политикой. Архитектор не может осуществлять градо-

строительную политику — это прерогатива городского Совета, но без архитектора она обречена на эмпиризм, запутывание в случайностях — нужны и план, и программа.

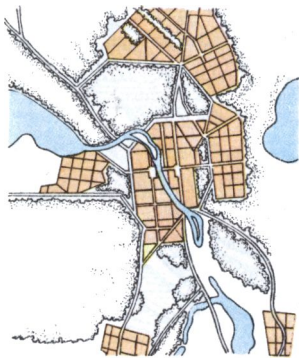
### СЕМЬ РАЗ ОТМЕРЬ...

Многие прописные истины обретают неожиданно новый смысл, если всерьез вдуматься в их применимость в конкретных ситуациях. Богатейший опыт поколений убедил наших предков в том, что до того, как принять принципиальное решение, необходимо тщательно обдумать все его последствия. Новизну же столь тривиальной констатации придает то, что с ходом времени наше представление о действиях и их последствиях меняется, все время обогащается. Постоянно возникает простенький на первый взгляд вопрос: а что, собственно, требуется измерить?

В начале главы мы рассказывали о работе русских градодельцев XVII столетия. Анализ их огромной работы убеждает в том, что отмеривать и считать они умели недурно. Разве без умения мерить и считать удалось бы, заложив, например, городок Яблонов 16 апреля 1637 года, подготовить его к обороне от степняков и обживанию к 30 апреля, то есть за две недели? Без тщательных расчетов, без умелого пользования мерой немислимо было бы слаженно организовать действия двух тысяч строителей, которые за две недели успели срубить стены и шесть башен, поставить внутри жилые дома, амбары, склады и церкви. Действительно, тогдашние русские градостроители владели всей полнотой необходимого им знания, о чем свидетельствует и рукописная книга конца XVII века — «Книга, именуемая геометрия, или землемерие радиксом и циркулем». Заново переписанная, книга принадлежала дьяку Поместного приказа Андрею Ратманову, бывшему одним из ревностных исполнителей строительной программы Петра I.

При строительстве нового города измерялись не только площади в его черте или тысячи бревен для постройки. Измерялись пригодные для распашки окрестные земли и их ориентировочная урожайность, земли для сенокосов (в копнах, а не в квадратных саженях только), глубина реки в летнюю сушь и высота подъема вешних вод... Цена ошибки и триста лет назад была в градостроительстве высокой — естественно, с тех пор она выросла тысячекратно. И все же долгое время казалось, что речь идет о простом умножении числа расчетных показателей, количества измерений.

Однако в рамках традиционной хозяйственной логики градостроительства наш инженерный век постепенно вызвал забвение многих «экологических» правил



Свердловск. План города в 30-е годы.

древнего опыта и, запутываясь в количестве трудносопоставимых данных, все чаще запутывался в обидных ошибках. Дело в том, что масштаб градостроительной и землеустроительной деятельности вырос, тогда как соответствующее такому росту усложнение нового градостроительного мышления давалось и все еще дается с немалым трудом.

Обратимся еще раз к давней нашей истории — замечательному примеру умной и тонкой деятельности Филиппа Колычева, в весьма трудных климатических условиях реконструировавшего Соловецкий монастырь. «...да Филипп же преподобный начал з братиею горы высокие копати и приводить воды из езер в езера разные и приведе 72 езера воды во едино езеро иже бе под монастырем и ис того езера ров ископа и испусти воду в море сквозе монастырь и ту сотвори две мельницы к монастырскому строению вельми угодно...» Почти три века прошло с той поры, когда Филипп, гневно обвинявший Ивана Грозного в бессмысленных жестокостях, был умерщвлен по приказу страшного царя, но и сейчас система озер и каналов, созданная под руководством Филиппа, сохранилась. Результат умышленного конструктивного действия был так сгармонизован с природными условиями, что преобразованная система землеустройства обрела способность к самоподдержанию, свойственную произведениям живой природы.

Этот тип деятельности — высокий образец на все времена. Однако в последние десятилетия, увлекшись объемами и темпами, градостроительство не могло похвастаться такой мудростью действий. Забыв об опыте предков, начали считать и размерять площади, нарочито игнорируя их содержимое, в результате чего в Харькове, например, огромный жилой район был выстроен прямо на драгоценных черноземах — экономического измерения характера почвы не проводили. Строить на черноземе казалось дешевле и, главное, проще, чем повысить плотность рыхлой застройки в старой части города. Если измерять только квадратные метры или гектары рощи, в городской черте на краю крупного жилого массива, но не измерять предельную экологическую нагрузку на эту рощу, куда выходят в погожий день многие сотни людей, и «экономить» на системе дорожек с твердым покрытием, то за два десятилетия можно остаться с одной лишь памятью о роще.

Стоит допустить, чтобы одни проектировщики видели город как пятно, вокруг которого — белый лист бумаги, а другие, напротив, видели район как карту, в которой есть пустое белое пятно города, и начинаются почти фантастические истории. «Не видя» города, мелиораторы проводят свои работы, вслед за чем во всем

городе поднимается уровень грунтовых вод, затоплены подвалы, ускоряется порча стен, в теплых подвалах плодятся и множатся комары — такое стало фактом на гигантских территориях России, Украины, Белоруссии. В свою очередь, «не видя» округи, градостроители во множестве случаев заботились лишь о том, чтобы отвести вредные выбросы заводских труб в сторону от города — то есть направить их на округу с ее населением, ее хозяйственным и природным комплексом. Это надолго задержало серьезное развертывание работ по развитию безотходных технологий: проблема просто перебрасывалась, не решаясь.

Итак, семь раз отмерь... Но надо знать, что измерять, без каких измерений нельзя обойтись в градостроительном проектировании. Вот, скажем, еще в 80-х годах прошлого века врачи-гигиенисты Германии вычислили социальный минимум жилой площади и кубатуры воздуха в комнате на одного человека. Российские врачи ознакомились с результатами исследований своих коллег очень быстро и ознакомили с ними читающую публику, предварительно переведя метрические меры в русские — получилось 16 квадратных аршин (о кубатуре не стали упоминать, потому что высота комнат традиционно была значительной). Из всех многочисленных публикаций никаких практических следствий в царской России не было и быть не могло, но передовые архитекторы названные выше числа запомнили твердо.

Уже в советское время старая норма заново была переведена в квадратные метры, и социальный минимум установили в  $9 \text{ м}^2$  (о кубатуре вновь не упоминалось по той же причине). Десятилетиями норма оставалась идеалом, и только в 50-е годы началось практическое движение к ней, но о кубатуре так и не вспомнили, в результате чего высота комнат была существенно занижена и несколько поднялась только в 70-е годы. Но тогда же выяснилось, что мерить комфорт проживания в жилой квадратуре нецелесообразно, поскольку подсобные помещения составляют органический компонент быта. Установился новый идеал — порядка  $20 \text{ м}^2$  общей площади на человека. Однако весь мир давно пользуется иной мерой: каково отношение между числом людей и числом комнат в квартире. Правильно, поскольку даже небольшая, но своя, личная комната важнее и для подростка, и для взрослого, и для пожилого члена семьи, чем абстрактная квадратура.

Понятно, что если принцип измерений так важен и в пределах квартиры, то в отношении куда более сложного организма города принцип соответствия важен вдвойне, втройне, в десять раз.

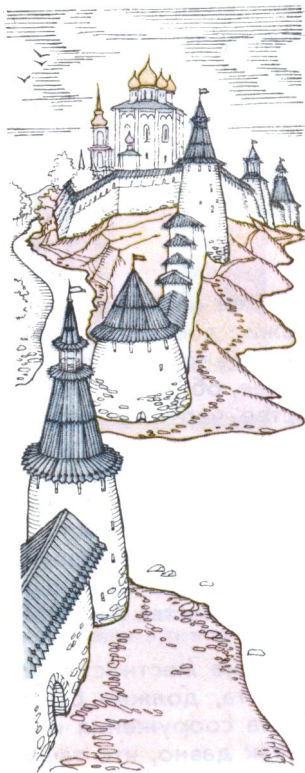
Решение, однажды принятое на градостроительном уровне, обладает огромной инерционной силой — на



десятилетия вперед оно может предначертать главные условия развития городской жизни. Если формирование новой части города трактуется как самостоятельная задача, если усилия проектировщиков нацелены на создание нового городского центра в новой застройке, а существование старой части того же города сводится к ее «музеефикации», то последствия такой трактовки объекта будут сказываться очень долго. Новым кварталам, новому центру десятки лет будет не доставать сложности, разнообразия, завершенности, тогда как огромный социально-культурный потенциал, содержащийся в той части города, что создана самой историей, окажется практически потерян. Если проектирование города, находящегося в составе агломерации городов, будет вестись так, как если бы город существовал в одиночестве, неизбежны и гигантский перерасход средств, и потеря качества целого.

Градостроительные ошибки слишком дорого обходятся, чтобы позволить себе ошибаться, надеясь на то, что «со временем все устроится». Семь раз отмерь... Применительно к градостроительному проектированию это означает необходимость построения и внимательнейшего анализа всех мыслимых вариантов развития событий, всех сценариев эволюции каркаса и ткани городского организма. Получается, что к традиционным хозяйственной и композиционной логикам разработки генерального плана присоединяется еще одна — логика вероятностного развития, а чертежи и расчеты приходится дополнять сценариями. Архитектору-градостроителю приходится учиться искусству драматурга, коль скоро он имеет дело не с мертвыми предметами, не с камнем и бетоном, а со взаимоотношениями людей и территории.

Проектному сознанию нелегко далось освоение с логикой вероятностного развития, ведь для этого необходимо признать, что будущее города в полном объеме непредставимо, что нужно оставлять своеобразное поле маневра для непредсказуемых изменений. Так, скажем, когда разрабатывался генеральный план развития Ленинграда в предвоенные годы, никто не мог предвидеть того, что через полвека проектировщикам придется ломать голову над тем, как сохранить в черте увеличивающегося города огромные Лахтинские болота. Полвека назад болото однозначно трактовалось как «враг», подлежащий уничтожению, — сейчас приходится принимать во внимание роль того же участка территории как заповедника, где делают остановку сотни тысяч птиц во время ежегодных миграций, где растут несколько видов сугубо местных растений. Кто принимал во внимание, что композиционная логика посадки деревьев и кустов в городе может вызвать стремительное сокращение числа певчих птиц, которые не вьют



Псков. Вид на Кремль.

гнезд в кронах деревьев, высаженных аккуратными рядами?

Кто предполагал полвека назад, что строительство новых районов города на верхней террасе речной поймы может (если не принять ряд специальных мер) привести к подтоплению старого города, когда-то выстроенного на нижней террасе? Кто, планируя аккуратно расчерченные зоны в «теле» города, мог предвидеть, что множество людей будут неоднократно менять профессию, и место работы, и место жительства в течение своей жизни?

Подобных риторических вопросов — бесконечное множество. Нельзя судить прошлое с вершины сегодняшнего знания о городе (через полвека эта «вершина» будет казаться смешноватой), но, во всяком случае, необходимо сделать вывод: строя варианты сценарии и варианты программы развития, градостроителю следует искать опору в наиболее фундаментальных областях знания экологического, социально-культурного. Все прочее — чрезвычайно подвижно.

## **ЧЕРТЕЖ И РЕАЛЬНОСТЬ**

На коленях статуи правителя Гудеа из месопотамского Лагаша (XXII в. до н. э.) лежит доска, а на ней изображен план города. Нет сомнения в том, что градостроительные планы гораздо древнее, об этом говорят археологические находки. Искусство чертежа уходит своими корнями в искусность землемеров, которым каждый год после паводка приходилось заново измерять поля. Геометрия — в полном смысле слова земная наука, а навык изображать предметы и местность в плане представляет собой, по-видимому, древнейшую из освоенных человеком форму абстрагирования, выявления скрытой сущности из-под множества внешних деталей.

Конечно же, изображение на плане местности, то есть простейшая схематическая карта, должно было предшествовать изображению плана сооружения или города. Однако они соединились так давно, что так и остались в неразрывной паре: план местности и план города на ней — генеральный план. Уже древние египтяне освоили масштабное изображение, приравнявая, скажем, одну пядь на папирусном свитке к одному локтю в натуре, и хотя в средневековье искусство масштабного построения иногда забывалось, его быстро возрождали вновь и вновь. Но даже если точный масштаб изображения и не выдерживался, как, например, на плане Киева, составленном в последние годы правления царя Алексея Михайловича, старинные чертежники (скорее рисовальщики — изографы, как их назы-

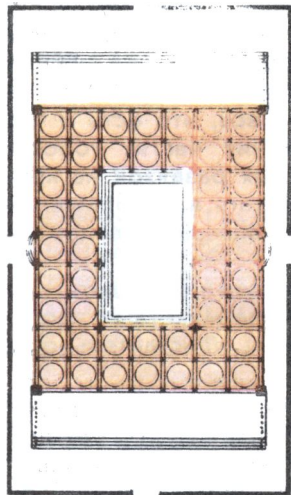
вали греческим словом) стремились как можно точнее изобразить отношение частей города друг к другу.

Итак, мы исторически «обучены» пониманию масштабных чертежей городской планировки. Однако по-настоящему обучены только профессионалы — географы, землемеры, строители, архитекторы. Отнюдь не случайно старинные рисовальщики стремились к тому, чтобы всячески обогатить план, придать ему дополнительную наглядность. Так называемый «годуновский» план Москвы или план Парижа, составленный по распоряжению министра Тюрго в начале XVIII века, — строго говоря, не столько планы, сколько особые «изометрические» изображения — как если бы город был виден с воздуха. Сначала довольно точно строился подлинный план города с его улицами, площадями, стенами, рекой, каналами, рвами, а затем художник словно выращивал из плана все здания с их фасадами и крышами. На таком «плане» любой горожанин мог опознать знакомые сооружения, заодно удостоверяться в правильности своего представления об их расположении в пространстве.

Это очень древний принцип изображения, нередко дополнявшегося тем, что на мостовых улиц и площадей начертаны их названия, а на фасадах домов в отдельных случаях можно прочесть, кто жил в каждом доме, сколько человек и даже сумму выплачиваемого владельцем городского налога. Принцип древний, но он широко используется и в наши дни — на специальных картосхемах, издаваемых для туристов, чтобы облегчить им ориентацию в незнакомом городе или на территории огромной выставки, зоопарка, ботанического сада.

Такой тип изображений в полной мере нагляден, но работать с ним можно только в тех случаях, когда изображаемый город невелик. Разрастание физических размеров городов настоятельно требовало изготовления «сухих», строгих и точных планов. Исчезли изображения фасадов и крыш. Если город очень велик, то приходится отказаться от изображения отдельных зданий и в плане, ограничиваясь обозначением границ кварталов. Зато появилась возможность нанести на план города «горизонталь» его рельефа, чтобы сразу видеть все уклоны, все перепады высот между разными точками городского пространства.

Самые общие схемы отношения каркаса и ткани города можно увидеть и построить и на таком чертеже, но, как только нам необходимо взглянуть в участок города пристальнее, чтобы разглядеть возможности реконструкции или нового строительства вдоль проспекта или вокруг площади, приходится искать план более крупного масштаба. В результате вместо одного



Джорджо Вазари.  
Торговая площадь  
с пассажем в центре.

сборного чертежа мы имеем уже дело с целым атласом: общая схема, разбитая на квадраты, и каждый квадрат территории по отдельности. Когда речь идет о проектировании конкретного сооружения, то недостаточно и этого. Приходится делать еще так называемые выкопировки — фрагменты плана укрупненного масштаба.

Даже у опытного профессионала-архитектора неизбежны сложности, когда он мысленно «стыкует» разномасштабные фрагменты городской территории, пытаясь удержать в воображении и город как целое. Непрофессионалам такое почти никогда не удается: величина созданного человеком города начинает ему «мстить» неохватностью в обыденном представлении. Уже потому реальность города начинается в известном смысле вырываться из-под контроля: скажем, обсуждается реконструкция привокзальной площади — очень нелегко держать в памяти все, что есть и что предполагается создать в соседних частях города. Осмысливается система транспортных развязок на круговой магистрали, и трудно удержать в воображении все варианты ее пересечения с реальными улицами и проспектами.

И все же с такого рода трудностями совладать еще можно за счет обогащения чертежа макетами, фотографиями, фотомонтажами. Но ведь действительность города стократ сложнее.

В самом деле, город стоит не просто на земле, но на грунтах, создававшихся и трансформировавшихся в геологическом времени, частично преобразовавшихся хозяйственной деятельностью людей в историческом времени. Удачно, если весь город оказывается на однородном основании, но такое случается редко. Обычно под городом простирается сложная картина плотных и слабых грунтов, в которую дополнительно вписываются поймы давно исчезнувших с поверхности речек и ручьев, или слои подвижных песков, или вкрапления давно забытых городских свалок. Приходится создавать очень подробные карты несущей способности грунтов — совсем особенный образ, слабо связанный с планом застройки на поверхности земли.

Грунт не является чем-то неподвижным, раз навсегда данным: под городом разворачивается сложнейшая картина поведения грунтовых вод, уровень которых чутко реагирует на каждый вновь открытый котлован, на намывку массивом песка поверх ранее заболоченного луга, на засыпанный овраг, на большое «зеркало» заасфальтированной поверхности, с которой более не поступает дождевая вода в глубь земли. Нужны, оказывается, очень подробные карты подземных вод, где надлежит принять во внимание не только по-



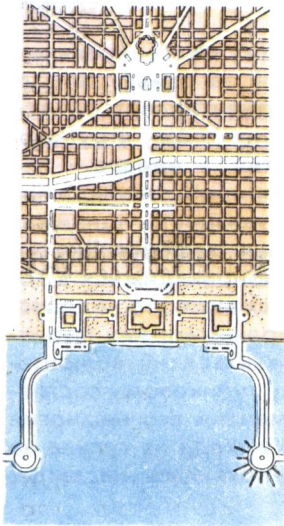
стоянные течения, но и медленные просачивания, эффекты которых дадут о себе знать через годы.

Поверхностный слой грунта — это почва, со времен Докучаева мы научились ее трактовать как своего рода «живое вещество», способность которого к самоподдержанию в изменяющихся условиях не столь уж велика. Приходится создавать карты городских почв, планы их улучшения и сбережения от подмокания, от отравления выбросами автомобильных двигателей, от засоления.

Жизнеобеспечение города всегда требовало создания своего рода «машины», образуемой развитым подземным хозяйством. Но, как и прочие машины, она была довольно простой в течение столетий: колодцы, подвалы да (в редких случаях) подземные сточные каналы, искусство строить которые довели до высот древние этруски, передавшие свой опыт римлянам. С середины прошлого века «машина» начала стремительно усложняться, и теперь планировочное решение всякого нового района города начинается с прокладки трасс теплопроводов, водопроводов, канализации бытовой и канализации ливневой, силовых кабелей... Для эффективной эксплуатации огромного хозяйства прокладываются «проходные» коллекторы — подземные туннели, по которым легко двигаться контрольным и ремонтным бригадам. Все это хозяйство очень дорого стоит, необходимо экономить каждый погонный метр, следовательно, создавать новые детальные карты городского «подземелья».

Чем глубже знание о городе, тем больший объем дополнительных знаний оказывается нужен. Нельзя уже обойтись без постоянно возобновляемой карты распределения транспортных потоков по городу, причем отдельно следует строить карту движения людей, отдельно — грузов, чтобы затем согласовать их и в пространстве, и во времени суток. Когда ценность исторического наследия наконец стала общепризнанной (речь идет не только о физическом сохранении старого, но и о достойной его роли в городской среде), градостроителю стал остро необходим историко-опорный план. На нем нанесена только прошлая история города в соотношении с его нынешней уличной сетью, сложный план или целая пачка планов, фиксирующих разные периоды исторического развития города.

Нельзя обойтись и без карты распределения густоты, плотности рабочих мест на территории — она нужна для составления корректирующих программ развития транспорта. В свою очередь, умножение количества двигателей внутреннего сгорания, при все еще сохраняющихся старых, «грязных» заводах и фабриках, сделало жизненно важным создание и периодическое обновление особых карт «вредностей», относи-



Проект реконструкции  
Чикаго. 1909 г.

тельной чистоты воздуха, воды и почвы на территории города. Если раньше достаточно было принимать во внимание направление господствующих ветров при планировке города, то теперь нужны подробные карты типичных воздушных потоков (на них оказывает принципиальное влияние высокая застройка), тем более что крупный город является еще и «генератором» избыточного тепла...

Пожалуй, если вообразить, что все названные выше карты города представляют собой цветные диапозитивы, что их все сложили пачкой и спроецировали на экран, возникнет вполне правдоподобный образ реальности, с которой приходится иметь дело архитектору-градостроителю. Но ведь и названы-то отнюдь не все из таких карт — так как же удержать все многообразие в узде? Как правило, в институте генерального плана любого из наших крупнейших городов обнаруживаются один-два специалиста, которые умудряются владеть всей совокупной информацией о реальной картине города в развитии. Всем прочим удастся гораздо меньшее — совмещать в сознании лишь несколько «диапозитивов» города.

Мы явно попадаем в тупик, потому что генеральный план города не может быть тайной за семью печатями — в нем должны свободно ориентироваться, его должны понимать и работники исполкомов, и руководители промышленных предприятий, в идеале — все горожане. В противном случае они обречены лишь изображать понимание, в действительности принимая предлагаемые им градостроительные решения уже потому, что те созданы людьми, разбирающимися в городском лабиринте. В социальном смысле это недопустимо, так как открывает дорогу волюнтаризму проектировщика, столь же опасному, как всякий волюнтаризм. Лет двадцать назад к такому тупиковому состоянию привыкли настолько, что замечали его немногие специалисты. И нам казалось, что выхода из тупика не найти. К счастью, именно тогда появилась надежда: «электронный градостроитель».

## **МОЖНО ЛИ «СОСЧИТАТЬ» ГОРОД!**

«Сосчитать» город — значит построить его математическую модель или связку таких моделей, если вобрать в одну все многообразие городского развития, оказывается, все же невозможно. Как только первоначальный скептицизм по отношению к возможностям математического моделирования города был преодолен в начале 60-х годов, началась интенсивная работа построения моделей социально-экономической структуры города. Раньше архитектор-градостроитель либо принимал такую структуру как данность, либо пытался



Ленинград. Площадь  
Победы.

построить ее самостоятельно, опираясь на опытное знание и интуицию. Однако Дж. Форрестер (его книга «Динамика развития города» вышла в русском переводе в 1974 году) продемонстрировал, что динамическая модель социально-экономической структуры города и возможна, и полезна.

В модели Форрестера участвуют три подсистемы: деловая сфера, жилой фонд и городское население. Модель, прогнозирующая состояния города на основе информации о предшествующих изменениях, то есть модель имитационного типа, дала возможность с высокой степенью вероятности предсказывать динамику занятости населения и старения материальных фондов города. Несомненным достоинством метода Форрестера было то, что его модель включила в себя понимание города как очень сложной системы, во многом напоминающей живой организм. Форрестеру удалось показать возможность оперировать с непредсказуемостью поведения города (исходя из обыденного здравого смысла), с «нечувствительностью» его к даже значительным изменениям многих параметров, с его способностью сопротивляться различным административным новшествам. Несомненной же слабостью модели Форрестера оказалась зависимость мышления ее автора от сугубо специфических особенностей развития города в капиталистической общественной системе.

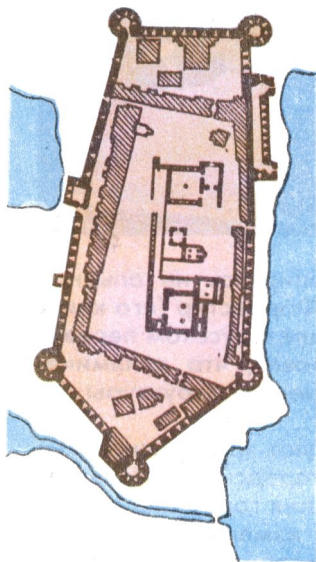
Наряду с моделью Форрестера и ее аналогами большое распространение получили попытки моделировать функционально-пространственную структуру города. Основой моделирования становится в них представление о городе как о системе элементов территории, каждый из которых может быть охарактеризован по типу и активности использования и функцио-

нальной связанности с другими элементами территории. Согласно наиболее популярной «гравитационной» модели корреспонденция между двумя любыми территориальными элементами тем больше, чем больше их условные «веса» (показатели интенсивности их использования) и чем меньше расстояния между ними.

Например, число мест приложения труда в пределах некоторого района определяет его «генерирующую» способность, тогда как трудовая занятость населения того же района — его «поглощающую» способность. Слабость подобных моделей, будь то гравитационные, энтропийные или транспортные, заключается в том, что слишком многое из существенных характеристик городской среды считается «несущественным», вопреки естественному опыту горожан, и слишком многое приходится назначать условно. Весь хитроумный математический аппарат — все же не более чем инструмент, тогда как движущей силой модели оказывается суждение эксперта или «средневзвешенное» суждение ряда экспертов, мышление которых сильно ограничено их мировоззрением, мироощущением, типом знания.

Наряду с «большими» моделями получили распространение и «малые», или оценочные. С их помощью оценивается, например, размещение мест приложения труда или мест проведения досуга с помощью так называемого демографического потенциала. Это показатель числа возможностей, которыми располагает житель данного района города при осуществлении той или иной деятельности. Такого рода потенциал косвенно выражает суммарный «спрос» на тот или иной участок городской территории. Усовершенствование транспортной сети города, улучшающее доступность оцениваемого участка, появление рядом новых мест приложения труда или центров обслуживания или привлекательного досуга увеличивает потенциал участка, что ведет к повышению его стоимости и более эффективному использованию. Очевидно, что практическая ценность подобных моделей может в полной мере проявиться только в том случае, если городская территория в полной мере включена в экономические отношения — в течение десятилетий мы стремились доказать необходимость стоимостного подхода к развитию города, необходимость в составлении «кадастра» его территорий и дифференциальной ренты предприятий, ее использующих. Оценочные модели помогли накопить достаточно убедительные аргументы, и в условиях начавшейся перестройки появились реальные надежды на утверждение экономического представления о градостроительной системе и вариантах ее развития.

К концу 60-х годов разработка моделей продвину-

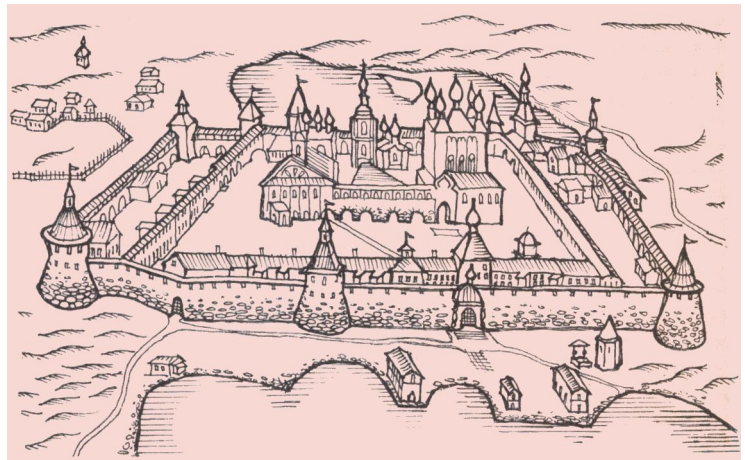


Соловки. Укрепленный монастырь на большом Соловецком острове.



лась настолько, что специалисты Кембриджского университета могли уже применить систему из 14 количественных показателей при оценке вариантов генерального плана трех новых городов и проверочном сопоставлении с показателями «естественного» города Рединг, развивавшегося более полувека. В 1986 году мы имели возможность ознакомиться с работами в Кембридже, убедившись, однако, в том, что британские коллеги удовлетворились использованием прежней методики с небольшими ее уточнениями, занимаясь в основном ее коммерческим применением по заказу крупных городов развивающихся стран.

Привлекательность оценочных моделей заключается в том, что их применение дает возможность и проектировщику, и городским властям в короткие сроки, с



Соловки. Со старинной гравюры.

малыми затратами осуществить обобщенную оценку планируемых мероприятий. Это значительно облегчает саму процедуру принятия решений, выбор наиболее эффективного проектного варианта. Однако 70-е годы показали, что надежды, возлагавшиеся на относительно простые математические модели города, были несколько преувеличенными. Дело здесь не только в ограниченности числа показателей, охватываемых моделью, но и в ошибочности самой методологии: передать ЭВМ содержание процесса оценки проектов удавалось только в том случае, если эти варианты были уже «переведены» на машинный язык. Значит, включить в модель можно было только то, что поддавалось формализации. Но ведь самые сложные проблемы градостроительного развития не удастся полностью формализовать. «Электронный градостроитель» возник из совокупных усилий множества людей, но, увы, он был несколько туповатым.

Практика убедила в том, что использование очень

сложных математических моделей неэффективно — слишком велики при этом затраты времени и средств на подготовительные работы, так что традиционное проектирование при всех своих слабостях оказывалось в выигрышном положении. Напротив, относительно простые имитационные или оценочные модели, и прежде всего транспортной доступности территорий, интенсивности их использования в жизни города, стали реальным и весьма эффективным, но вспомогательным средством при сопоставлении вариантов, формируемых более или менее традиционно.

Это уже было значительным достижением, и, скажем, для Москвы или Ленинграда удалось с помощью простой обобщенной оценки структурно-функционального потенциала участков территории провести впервые полное исследование всех «точек» города, чего никогда бы не удалось достичь традиционными средствами. Структурно-функциональный потенциал — обобщенный показатель, измеряемый в условных единицах, но с его помощью удается получить безусловную картину распределения «точек» городской территории по степени их привлекательности для людей.

Анализ распределения значений структурно-функционального потенциала, рассчитанных для московской и ленинградской градостроительных систем, убедительно показал, что высокими значениями потенциала обладают лишь немногие районы городов. Так, для Москвы выяснилось, что на долю районов, занимающих менее 10 процентов городской территории, приходилось в начале 80-х годов более 80 процентов потенциала системы. Более того, стоило преобразовать неудобную, труднопредставимую числовую модель в объемную диаграмму, как оценочная модель приобрела абсолютную наглядность: над относительно плоскими участками городской территории поднялись «небоскребы» тех участков, что образуют реальный каркас всей градостроительной системы.

За счет этой не слишком сложной процедуры удается провести ответственное сопоставление принципиальных вариантов планировочных решений относительно развития города. Так, подсчеты показали, что попытка развития центров периферийных планировочных зон Москвы по Генплану 1971 года дала бы приращение совокупного потенциала градостроительной системы всего лишь на 10 процентов. Если же размещать новые объекты общегородского центра в пределах центральной же планировочной зоны, то при расходовании тех же средств мы можем рассчитывать на повышение потенциала системы на 40 процентов.

Когда удалось провести дублирующую процедуру, нанеся на карту городов результаты социологических опросов населения, получилось в целом высокое соот-



Нижний Новгород  
в начале XX в.

ветствие диаграмм оценки территорий города, тогда как случаи радикального несоответствия приобрели тоже особое значение. Они заново обратили внимание архитектора-градостроителя на значение неформализуемых ценностей города. Так, в Ленинграде «пик» привлекательности приходится безусловным образом на центральную «пустоту», образуемую набережными Невы в районе Стрелки. В то же время в сугубо функциональной трактовке этот район ранжируется довольно низко, ведь, кроме музеев и памятников, здесь «почти ничего нет». Отличный пример, так как он доказывает отнюдь не слабость математического моделирования, а принципиальную недостаточность функционального, сугубо утилитарного подхода к городской территории — духовное, символическое, эстетическое в определении ценности места мощнейшим образом влияет на его интегральный потенциал.

Таким образом, знание объективных закономерностей динамики развития градостроительных систем в пространстве и во времени реально позволяет повысить обоснованность и реалистичность программ реконструкции, сосредоточить их на тех направлениях и объектах градостроительной деятельности, которые могут дать в расчетное время ощутимый экономический, социальный и эстетический эффект.

Математическое моделирование не привело нигде к формированию «электронного градостроителя», не сделало архитектора ненужным. Напротив, наконец к традиционной хозяйственной и композиционной логике градостроительного мышления удалось «приплюсовать» надежные, хотя и ограниченные по охвату, оценочные процедуры. В «готовальне» архитектора-

градостроителя появился новый инструмент проектирования — ЭВМ. Но для того чтобы освоить новый инструмент, понадобилось время и... совершенствование инструмента.

## ДИАЛОГ ГРАДОСТРОИТЕЛЯ С ЭВМ

По-видимому, судьба тех, кто окончит школу в последние годы XX века и выйдет из стен архитектурных институтов уже в начале III тысячелетия, будет складываться совсем иначе, чем у авторов этой книги. Те кто осваивает персональный компьютер уже в младших классах, будут пользоваться электронно-вычислительной техникой так же свободно, как мы пользовались первыми магнитофонами. Однако перелом в истории градостроительства пришелся на судьбы людей, воспитанных в «доэлектронную эру». Естественно, пока контакт с ЭВМ требовал «переводчика», программиста, о диалоге градостроителя с ЭВМ всерьез не приходилось и мечтать. Архитектор относился к ЭВМ, прямо скажем, с огромной подозрительностью.

В 80-е годы ситуация стала быстро меняться. Стремительное развитие ЭВМ открыло: чтобы избавиться от случайностей, свойственных традиционному градостроительному проектированию, надо всего лишь внимательнее приглядеться к тому, как действует градостроитель-практик в поисках наилучшего решения. Приглядевшись к процедурам проектирования, можно их усовершенствовать за счет того, что градостроитель начинает «самому себе» задавать вопросы и самостоятельно же на них отвечать, но при помощи нового посредника. В роли такого посредника и выступает ЭВМ.

Диалог начинался с простейших операций. Обычно построение перспективного изображения здания и тем более участка территории — трудоемкий процесс. Поэтому построить много перспективных изображений, зрительно «ощупать» ситуацию со всех сторон технически невозможно. Лет двадцать назад появились дополнительные средства: объемный макет планировочного решения тщательно «обшаривался» через объектив подвижного перископа, а если к его окуляру присоединить киноаппарат, то несложно получить подробную киносъемку восприятия района с уровня пешехода. Неплохо, но изготовление макета — тоже трудоемкая процедура, и если следует сопоставить варианты, то для каждого надо перестраивать и макет.

Затем оказалось, что можно обойтись и без киносъемки и без макета: перо графопостроителя, являющегося «выходом» ЭВМ, с чрезвычайной скоростью изображает объект в любом ракурсе, с любой высоты или дистанции. Затем стало ясно, что с помощью выводного экрана-дисплея можно решить задачу соеди-



нения любого количества карт городской территории (о проблеме удержания их в сознании мы говорили в предыдущих разделах главы). Более того, мы получили возможность выбрать любой фрагмент территории, увеличить его, одновременно введя дополнительную информацию, снова вернуться к обобщенным схемам — любое число раз.

Прикоснувшись специальным «карандашом» к поверхности дисплея, мы можем изменить видимый на нем рисунок, и практически в ту же секунду внутри «памяти» ЭВМ осуществляются все необходимые перерасчеты, и на дисплее возникнет изменившаяся ситуация.

О таких возможностях градостроитель недавнего прошлого не смел и мечтать. Увеличение машинной «памяти» и быстродействия ЭВМ дало теперь возможность уместить в пространство вычислений практически «все», что можно знать о городе. За счет этого (мы игнорируем здесь процедуры программирования и перепрограммирования, обеспечиваемые специалистами) мы можем «проиграть» значительное число вариантов прокладки трасс и распределения объектов в каркасе и ткани города. Одновременно получить сопоставление разовых и долговременных (включая эксплуатационные) затрат по каждому варианту. Одновременно получить варианты прогноза развития градостроительной системы в зависимости и от численности населения, и от распределения рабочих мест по видам его занятости, и от распределения районов города в пространстве.

Разумеется, пока информацию приходилось перерабатывать программисту вручную, вновь и вновь возвращая материал градостроителю, чтобы он «подогнал» его к возможностям перевода на язык ЭВМ, практическая эффективность взаимодействия с машиной была невелика. Объем предварительной работы и ее стоимость сводили на нет теоретические выгоды — особенно в тех случаях, когда ответ нужен срочно. Возникал очевидный парадокс: ЭВМ нужно несколько минут или часов на решение задачи, тогда как на ввод ее условий в машину уходили месяцы труда.

Все изменилось, как только в ЭВМ «четвертого поколения» появились системы самопрограммирования. Впечатление от работы такой системы все еще ново и сильно. Мы хотим, например, иметь возможность «путешествовать» по существующему городу, оглядывая его панораму издали, «пролетая» над ним на малой высоте или «блуждая» по улицам и закоулкам. Мы хотим проверить, что произойдет с обликом знакомого и любимого района, если на углу одного из перекрестков старое здание будет надстроено или замещено другим. Все это стало реальностью — благодаря лю-



Конкурсный проект  
столицы Бразилиа.  
Арх. Р. Мильман.

безности шотландских коллег один из авторов книги получил возможность таким именно образом «пройтись» по городу Глазго.

Просто фантастика, но имитация реального движения действительно полна: можно ехать по улице с произвольной скоростью или идти пешком, останавливаясь, глядеть направо и налево или «поднять глаза вверх». Более того, можно подойти ближе к заинтересовавшему вас зданию, войти в его подъезд, подняться на этаж, свернуть по коридору, войти в комнату и даже подойти к старинному камину. Через несколько лет, после доработки программы, станет возможно выглянуть в окно и рассмотреть открывающуюся из него картину города, не говоря уже о возможности «заменить» здание, квартал, сквер, набережную, «перестроить» их в соответствии с тем или иным проектным предложением.

Разумеется, это еще не стало повседневной практикой. Столь совершенная техника родилась не в градостроительстве. Она остро необходима при освоении космического пространства или при контроле за вредными для человека производственными процессами — эксперты должны иметь возможность «обшарить» все внутреннее устройство сложнейшей технической системы, чтобы найти неполадку и выяснить путь ее устранения. Более того, создание «электронного двойника» города в «памяти» ЭВМ требует огромной подготовительной работы. Огромной, но выполнимой. Так, «память» машины из университета в Глазго несколько лет подряд наполнялась детальными описаниями всех зданий, обладающих исторической ценностью.

А группы практикантов, предварительно осуществив обмеры сооружений и их деталей, «переводили» их с прозрачной бумаги на дисплей ЭВМ, попросту обводя линии «карандашом» — все остальное совершала уже сама машина.

Да, еще не обыденная практика, но становится ею буквально на наших глазах. Диалог градостроителя с ЭВМ стал доказанной реальностью, а в наше время путь от доказанного в эксперименте до широчайшего употребления измеряется несколькими годами, в худшем случае — одним-двумя десятилетиями.

Когда инструменты деятельности меняются столь радикально, то очевидно, что сама деятельность и подготовка к ней не могут сохраниться неизменными и тоже начинают преобразоваться.

## **ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО И ГРАДОУСТРОЕНИЕ**

Понятия «управление» и «регулирование» состоят в родстве, но означают все же разные принципы взаимодействия между целями и способами их достиже-



Рим. Церковь  
на Пьяцца дель Пополо.



Таллинн. Олимпийский  
спортивный комплекс.

ния. Управление — действие через предписания. Чем точнее предписание, вобравшее в себя огромный опыт решения аналогичных задач, тем эффективнее управление. Однако действовать посредством предписаний можно до тех пор, пока управляемые системы организованы относительно просто, а цели сформулированы совершенно однозначно. Идеальным образцом такого взаимодействия является армейская организация, подчиняющаяся своду предписаний — уставу. Регулирование — действие через стимулы, через создание условий, при которых поведение различных элементов системы преимущественно предопределяется свободным предпочтением. Образцом такого взаимодействия является рынок товаров и услуг, чутко реагирующий на колебания спроса и вместе с тем регулирующий спрос за счет порождения новых товаров, новых услуг, то есть новых потребностей.

Градоформирующая деятельность, имеющая дело со сложнейшими системами жизнеобеспечения города, неизбежно представляет собой сочетание обеих форм взаимодействия. Одну принято называть градостроительством, другую — функционированием города. Вместе они складываются в непростую, растянутую

во времени действительность, которую лучше всего именовать градоустроением.

В историческом прошлом, как мы уже говорили, роль градостроителя брали на себя закон и обычай, в результате чего и командующий римским легионом, и чиновник, командировавшийся в далекую провинцию из столицы императорского Китая, и русский воевода твердо и точно знали, какие управляющие действия надлежало предпринять, чтобы построить город на новом месте. Но ведь и функционирование города, слабо изменявшееся в течение столетий, подчинялось закону и обычаю, которые были известны каждому подростку. Именно поэтому в городских советах европейских городов XIII—XVI веков купец, ремесленник (беднота к управлению, разумеется, не допускалась), историк или художник могли вполне компетентно исполнять свои обязанности. За состоянием мощения улиц Флоренции тщательно и профессионально наблюдал поэт Данте Алигьери, в решении всех дел Нюрнберга принимал живейшее участие художник Альбрехт Дюрер, приведение в порядок городских укреплений той же Флоренции поручалось скульптору и живописцу Микеланджело Буонарроти и т. д.

Конец городских коммун, побежденных в борьбе с крепнувшими монархиями, хотя и не уничтожил полностью деятельность городских советов, но подчинил ее контролю королевских чиновников. С XVII века почти повсеместно деятельность по управлению жизнью города и тем более по градостроительству все более отчуждалась от рядовых горожан, становилась для них чем-то внешним, навязанным сверху.

К концу прошлого века настолько выросла сложность городского хозяйства, так выросли расходы на поддержание города, что повсеместно (даже в России с ее политической отсталостью) начались перемены: все большее число вопросов функционирования городов переходило в руки выборных органов самоуправления. Сила инерции, однако, велика, и архитектурно-градостроительное мышление упорно продолжало ориентироваться на схему прямого управления. Свободно двигая карандашом по листу бумаги или перемещая макеты сооружений по столу, архитектор-градостроитель довольно долгое время предавался иллюзии, будто он управляет будущим функционированием города. В действительности он управлял лишь расположением условных предметов (макетов сооружений) в условном пространстве.

Особенно ярко противоположность управляющих и регулирующих представлений о городе проявилась в 20-е годы нашего века, когда, скажем, один из лидеров современной архитектуры, Ле Корбюзье, мог без каких-либо внутренних тревог предложить построить

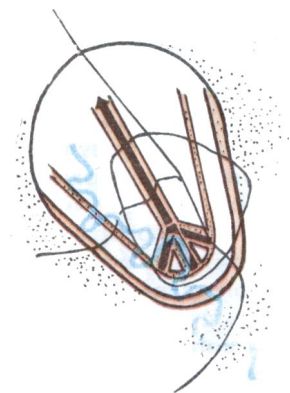


Москву наново, по соседству со старым городом. Предполагалось, что от всей старой Москвы сохранились бы некоторые памятники, а все остальное должно было превратиться в лесопарк. Разумеется, подобные затеи слишком явно расходились с жизнью, чтобы их могли воспринять всерьез. Однако не следует думать, что такой подход полностью ушел в прошлое.

Один из авторов книги имел любопытный обмен мнениями во время обсуждения проекта детальной планировки нового города. На вопрос: «Почему же вы закладываете по соседству со старой застройкой такие огромные кварталы?» — последовал весьма характерный ответ: «Что вы, они скорее маленькие!» Речь очевидным образом шла не о физических размерах как таковых, но об отношениях. В вопросе новые кварталы были соотнесены с обжитыми старыми, очень человеческими — с габаритами в среднем  $100 \times 150$  метров. В ответе тоже было скрытое сопоставление, но с кварталами, уже выстроенными в городе Тольятти, с габаритами  $1 \text{ км} \times 1 \text{ км}$ .

В обоих случаях — сопоставление. Но в вопросе сопоставление с образом жизни людей, привыкших осваивать каждый квадратный метр участка при низкостажной застройке. В ответе же проводилось сопоставление с мертвой схемой, удобной для строителей (огромные, очень длинные жилые дома), но неуютной и неудобной для жизни людей. В обоих случаях мы имеем дело с актом управления: назначение средних габаритов квартала городской ткани. Но в первом варианте акт управления автоматически предполагает развертывание интенсивного процесса регулирования дальнейшего землепользования: жильцы новых домов стимулируются к тому, чтобы самостоятельно освоить, наполнить, оживить «свое» внутриквартальное пространство. Во втором же варианте автоматически предполагается, что внутриквартальное пространство останется столь же «ничьим» для жителей, что и пространство вдоль транспортных магистралей, ограничивающих квартал.

Сознательный или бессознательный выбор в пользу однозначно управляющей или регуливающей логики градоустройства существенно меняет содержание всех без исключения понятий. Слово не меняется, но резко меняется вкладываемый в него смысл. Центр города — в первом случае речь будет идти о взаиморасположении некоторого числа сооружений с однозначно предписанными им функциями: универмаг, театр, библиотека и т. п. Во втором случае речь будет идти о жизненно важном для города пространстве, наполнение которого зданиями и сооружениями должно осуществляться постепенно, назначение построек может меняться, но в каждый момент времени это общественное прост-



Москва. План города.  
Арх. Н. Ладовский.  
1932 г.

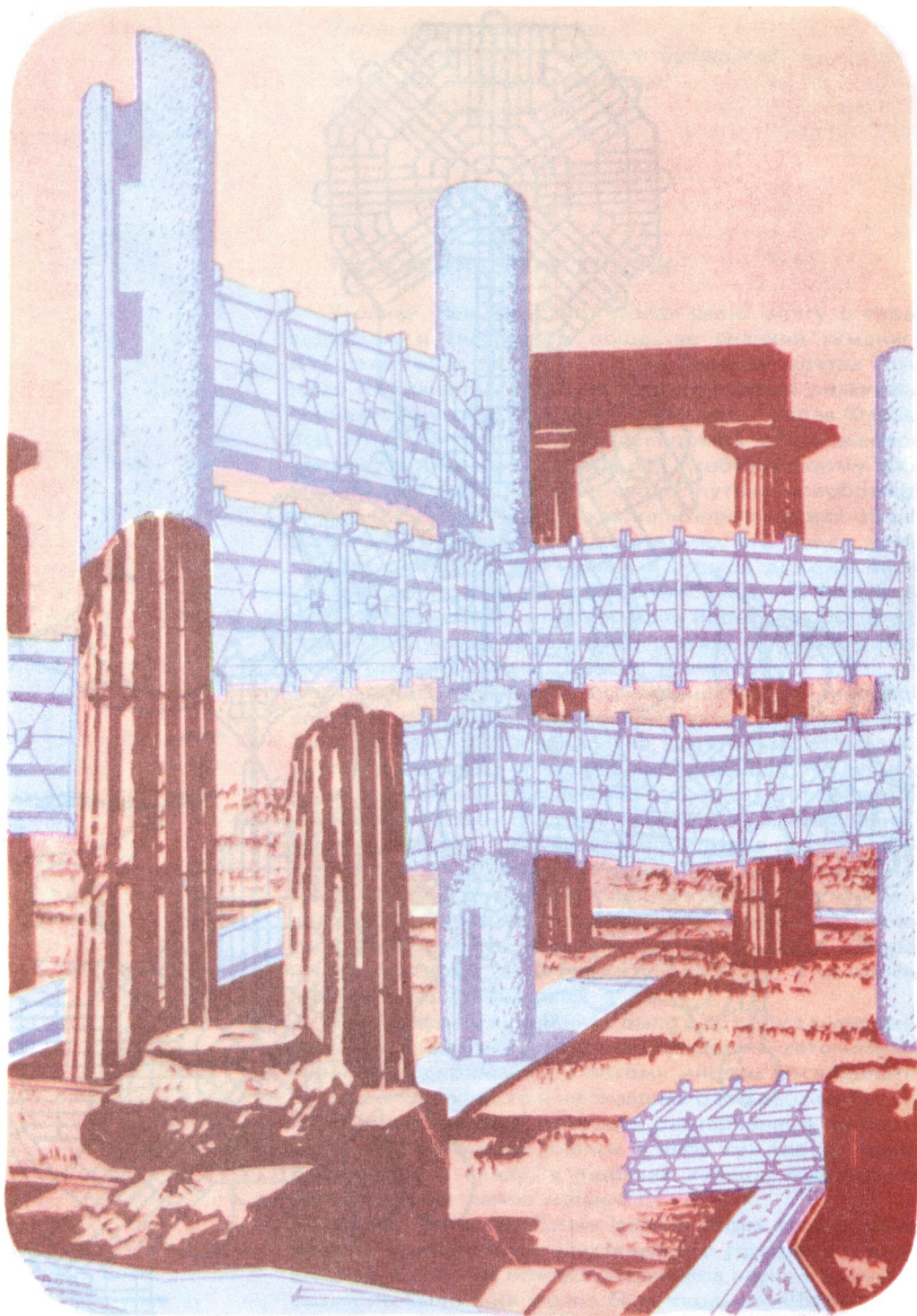
ранство должно обладать несомненной, очевидной, ощутимой «завершенностью». В первом случае мы имеем дело с «готовым» заранее результатом, который как по мановению волшебной палочки должен стать реальностью, во втором — с процессом, все стадии и элементы которого заранее предвидеть невозможно, да и не нужно.

Такую же контрастность интерпретаций мы уловим для любой части города. Главное же заключается в том, что управляющая логика автоматически настраивает мышление градостроителя на соотнесение с нормами, правилами, образцами, с тем, чтобы «отсчитывать» всякое МЕСТО не столько от него (от места), сколько от всеобщих и потому безразличных к ЭТОМУ МЕСТУ управленческих систем. Регулирующая же логика учитывает наличие всеобщих систем, но привлекает внимание проектировщика к особенностям именно ЭТОГО МЕСТА и в ЭТО ВРЕМЯ!

Получается, что независимо от профессионального умения и даже творческих способностей градостроителя, именно выбор логики предопределяет результат. В управляющей логике, вольно или невольно, архитектор-градостроитель приучает себя мыслить как чиновник, в регулирующей — как «садовник», который вырашивает плодородное дерево, соотносясь с особенностями микроклимата, почвы, сорта, ожидаемых вредителей, внезапными заморозками или засухой.

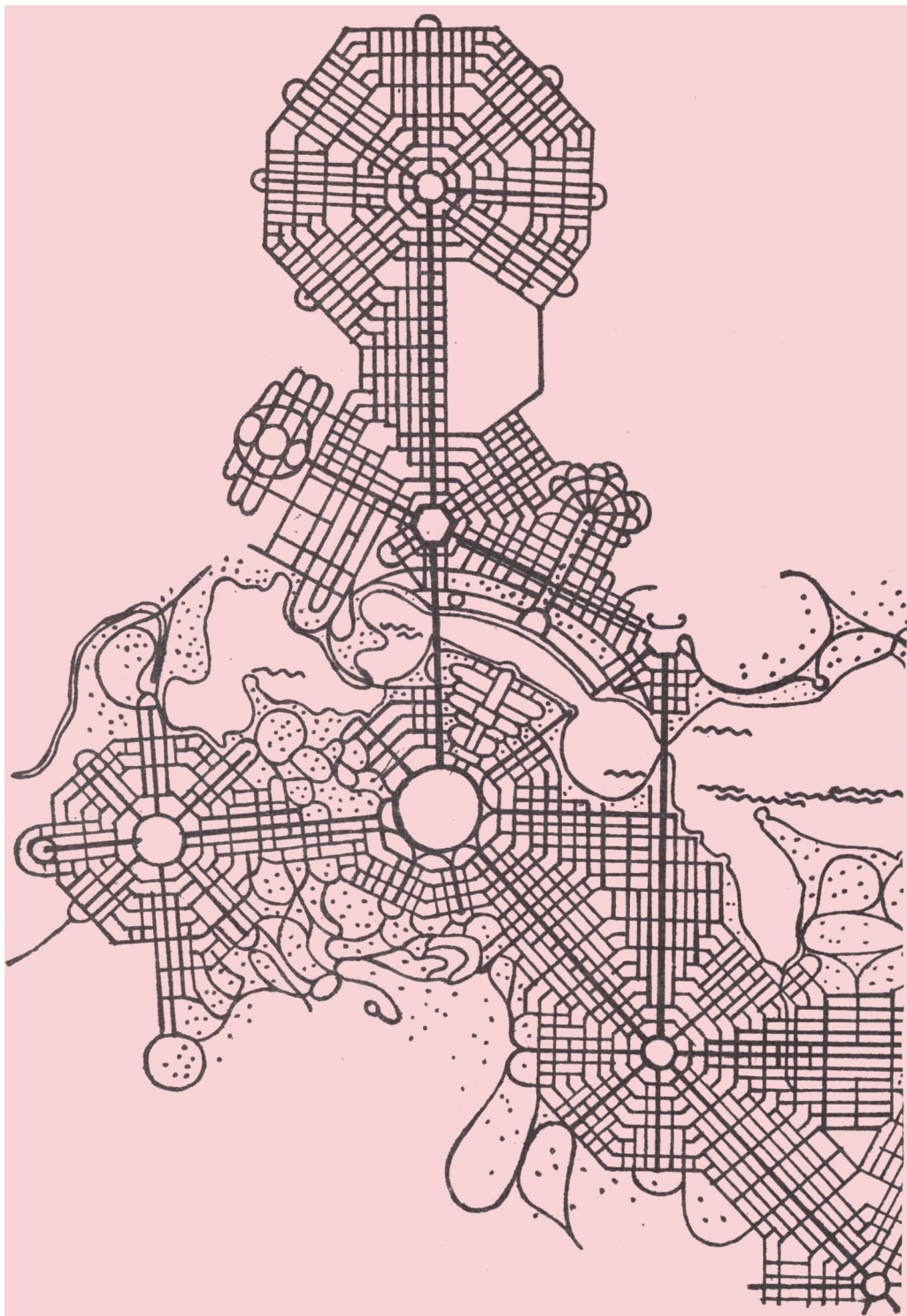
Речь идет о мировоззренческом вопросе. В управляющей логике градостроитель отождествляет себя с бюрократической властью и тяготеет к тому, чтобы диктовать, чтобы относиться к мнению всех остальных как к досадной помехе. Напротив, в регулирующей логике градостроитель осознает себя как исполнитель одной из важных ролей в процессе градостроительства, но принимает во внимание ограниченность своих профессиональных возможностей и необходимость считаться со всеми другими ролями, признавая и их важность.

Понятно, что до середины 80-х годов управляющая логика была наиболее распространена. Именно поэтому, скажем, если градостроители-эксперты уверились в необходимости прокладки третьего транспортного кольца в Москве, то они не считали нужным убеждать кого-либо в том, чтобы избрать именно такую, а не иную форму решения транспортных проблем столицы. Убедить следовало только городское начальство. Сторонники же регулирующей логики, включая авторов этой книги, были в столь очевидном меньшинстве, что им оставалось только «вопить в пустыне». Социальный климат, утвердившийся в стране после XXVII съезда КПСС, резко изменил ситуацию. «Регулятивисты» получили мощную поддержку и перешли в наступление.



## Глава 9. БУДУЩЕЕ ГОРОДА





Канберра. Австралия. Проект. 1912 г.



*Технологические утопии.  
Есть ли будущее у городов будущего?  
Экополис вместо мегаполиса.  
Да здравствует город!*

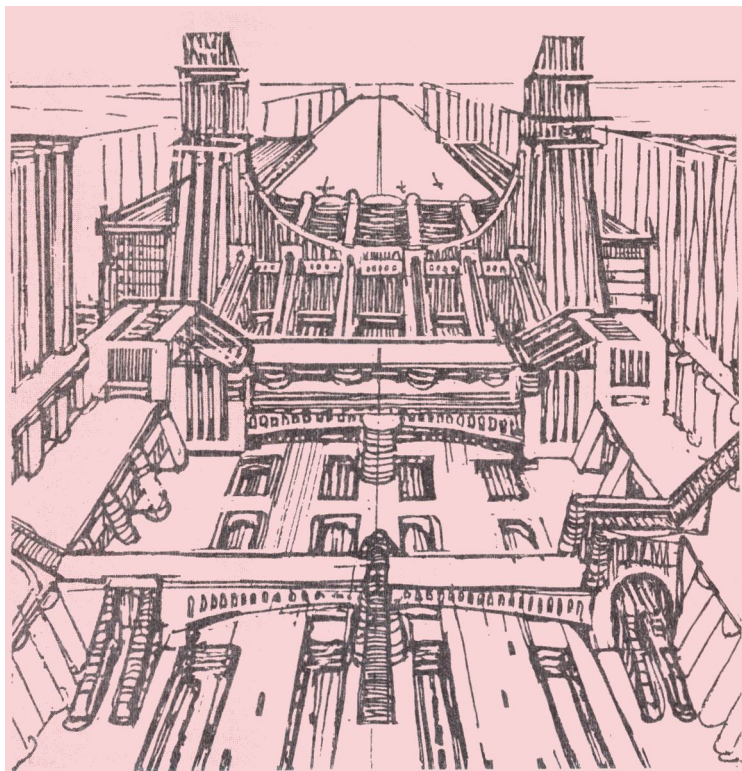
## ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ УТОПИИ

Утопией, как известно, назвал свою мечту о справедливом и счастливом обществе великий гуманист XVI века Томас Мор. О «Городе Солнца» мечтал Томмазо Кампанелла. Мечту о городе счастья развивали социалисты-утописты, в первую очередь Шарль Фурье. Все это были попытки смоделировать общественное устройство, используя город как удобную форму. Общественное развитие шло своим путем, преобразая и город и деревню в рамках капиталистических общественных отношений. Неудивительно, что среди архитекторов конца XIX и начала XX веков должны были найтись такие, кто, не подвергая сомнению незыблемость буржуазного миропорядка, попытался бы представить будущее города, отталкиваясь от бурного развития технического прогресса, инженерии.

Трагически погибший в сражениях первой мировой войны молодой итальянский архитектор Антонио Сант-Элиа успел создать несколько десятков графических листов, на которых образ урбанизированного будущего предстал в яркой, обостренной, дразнящей воображение форме. Город высоких сооружений, пронизанных шахтами лифтов, связанных мостами для горизонтальных транспортных коммуникаций. Город, в котором нет места зелени, в котором, честно говоря, нет места и человеку: на листах Сант-Элиа нет ни одной человеческой фигурки. Есть лишь гигантская «машина», завораживавшая своей технической сложностью и композиционной изощренностью.

Воображение художника было в ту пору зачаровано созданием новых транспортных средств — автомобиля, аэроплана, дирижабля, и потому многим последователям Сант-Элиа (часто и не знавшим о его работах) виделись искусственные «утесы», расчерченные сетками окон, над которыми вились в небе самолеты, плыли дирижабли, а внизу, в ущельях «улиц», растянулись нескончаемые ленты машин.

Маркс, Энгельс, Ленин дали в своих трудах отточенную критику капиталистического города, но, естественно, в работах основоположников научного коммунизма не было и не могло быть сколько-нибудь ясных представлений о социалистическом городе. Понятно,



Антонио Сант-Элиа.  
Город будущего.

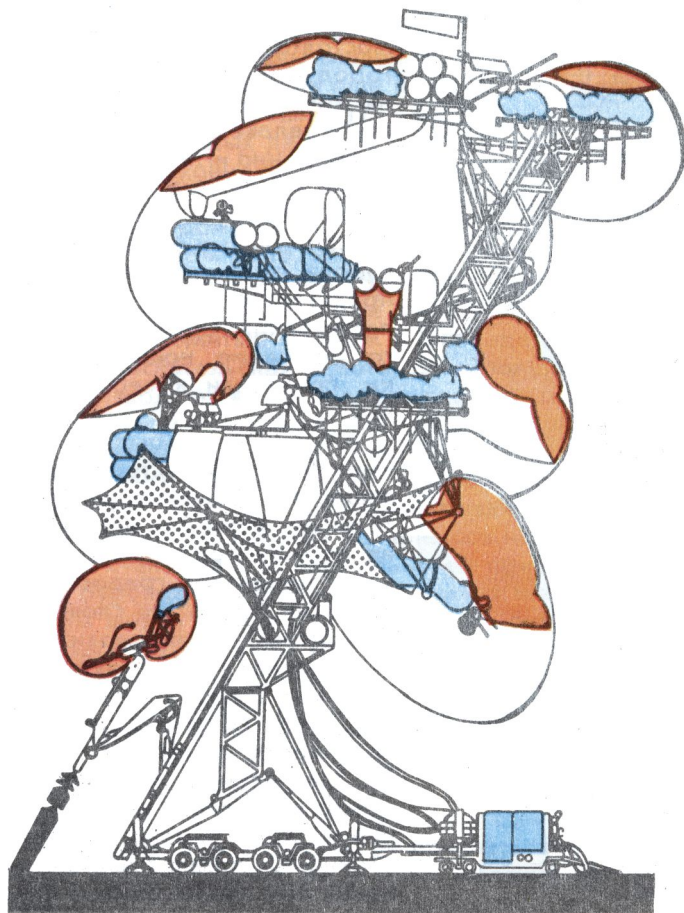
что архитекторы молодой Советской России, склонившиеся над чертежными досками в тяжелые годы гражданской войны и разрухи, создавали образ нового города, отталкиваясь от той же технологической мечты, что запечатлена на листах Сант-Элиа. Огромное наследие осталось после Якова Чернихова, творившего сотни и сотни графических листов «города-лаборатории». Проекты архитекторов-конструктивистов изображали четкую геометрию нового города, взъерошившегося радиоантеннами, над которыми в небе парили все те же аэропланы. Николай Ладовский, о котором уже шла речь выше, строил образ динамического города, словно выбрасывающего в пространство энергию своего развития...

Реальная, нелегкая практика градостроительства в условиях резкой нехватки ресурсов повсеместно привела к концу 30-х годов к прекращению потока утопических проектов «города-машины». Этому способствовало и предчувствие второй мировой войны, страшной прелюдией которой была война в Испании: новая техника уничтожения, стершая с лица земли Гернику и рабочие кварталы Мадрида, явила свое подлинное лицо, окрасив отношение к технике вообще.

Только в самом конце 50-х годов, когда военные

разрушения в Европе были в основном залечены, вместе с новой увлеченностью научно-техническим прогрессом, обещавшим, как казалось многим, скорое разрешение всех трудностей, происходит специфическое возрождение фантазий на тему города будущего.

В профессиональной и научно-популярной литературе 60-х годов завертелся хоровод все более экзотических видений. Одни представляли себе город будущего как череду гигантских пирамид, внутри которых оказывается упрятано все техническое хозяйство самообеспечения, тогда как их поверхности отданы бесчисленным квартирам. Другие предпочитали «перевернуть» гигантские сверхкорпуса с ног на голову и представить город в виде нескольких «воронок», впускающих солнечные лучи до самого дна. Третьи — молодые архитекторы из британской группы АРКИГРЭМ — вообще увлеклись изображением каких-то технологических монстров, где каждый человек существовал бы

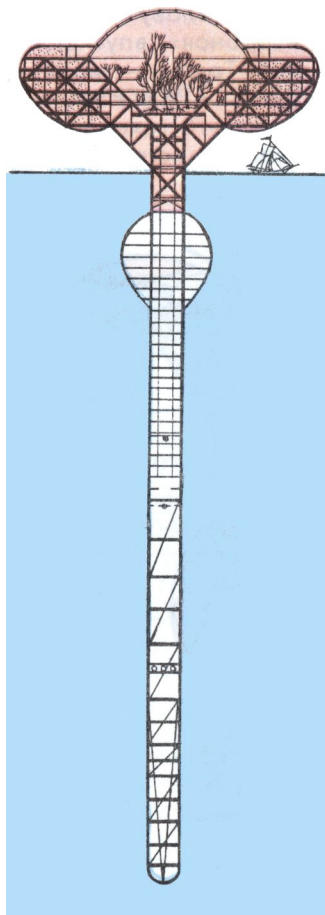


Проект динамической  
жилой структуры  
группы «Химмельблау».

в одиночку в специальном «модуле», снабженном всем необходимым, подобно космическому кораблю. Четвертые увлеклись проектированием гигантских «этажерок», несущий каркас которых поддерживал бы систему инженерного обеспечения города, тогда как вместо привычных квартир появились подвижные «ячейки», которые можно перевозить по дорогам или переносить по воздуху... Впрочем, нелишним будет напомнить, что еще в конце 20-х годов инженер Крутиков опубликовал у нас проект «летающего города», подвешенного на аэростатах и кочующего с места на место.

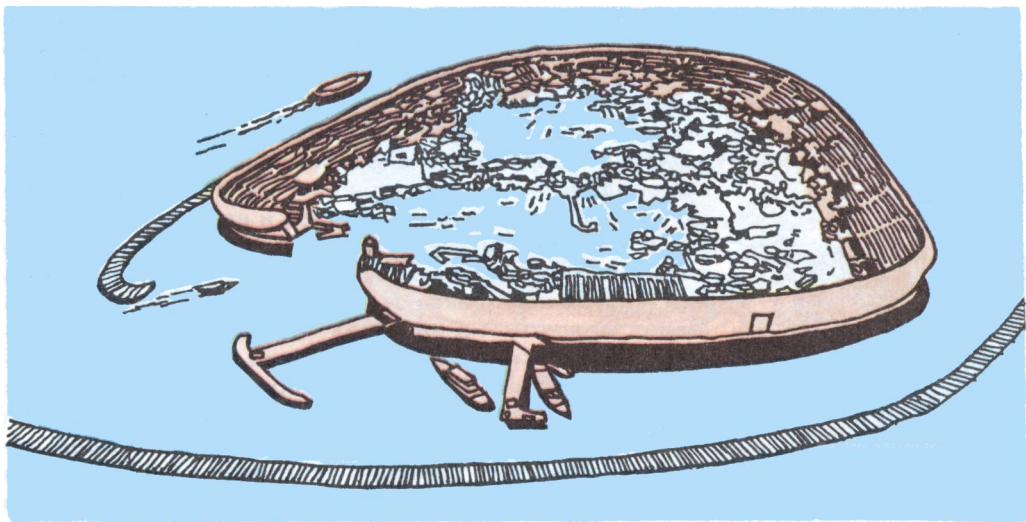
Из череды фантазий резко выделялись две картины будущего, имевшие под собой какие-то серьезные основания. Одну выдвинул греческий теоретик градостроительства Константинос Доксиадис, первым обративший внимание на гигантские обитаемые массивы, сформировавшиеся в зоне Рура в Западной Германии, у нас в Донбассе и в особенности — вдоль Атлантического побережья США. Доксиадис провозгласил, что историческая эволюция идет по линии развития от самостоятельного города-полиса к быстро растущему городу-динаполису, а сливающиеся динаполисы должны преобразоваться в мегаполис — единый город для всего человечества. Не говоря уж о том, что Доксиадис совершенно игнорировал реальную разделенность мира на различные социально-экономические системы, стало очевидным, что его схема напроочь игнорировала нормальные человеческие привязанности к образу города, с которым можно себя отождествить, который представляет собой нечто большее, чем только место проживания. Сочинения Доксиадиса, провозгласившего рождение новой науки о поселениях — экистики, привлекли к себе внимание и вскоре утратили его.

Совсем иной была судьба концепции городского «метаболизма» (естественного для организмов обмена веществ с окружающей средой), выдвинутой замечательным японским архитектором Кендзо Танге. Танге не ограничился теоретическими построениями, попытками перевести градостроительные задачи на язык экологии (тогда это слово употреблялось еще только биологами). Группа архитекторов под его руководством создала в 1960 году проект принципиальной реконструкции Токио. Основой проекта стала схема «дерева», ствол которого составила транспортная артерия, вдающаяся далеко в Токийский залив, «ветви» — ее ответвления, а «листья» — группы сверхкрупных домов-кварталов, напоминающих кровли традиционных японских жилищ. В момент своего создания проект «Токио-60» казался чистой утопией, однако уже к концу 80-х годов утопию начали шаг за шагом вопло-



Морской город.  
Агросеан-Сити.  
Разрез.





Морской город.  
Автор Дж. Джеликоу.

щать. Все большее число искусственных островов в заливе создается затем, чтобы дать перенаселенной столице Японии новые промышленные и деловые районы, новые парки (жилье пока еще не вышло на воды залива, но скорее всего выйдет).

За три неполных десятилетия почти все проектные предложения конца 50-х годов нашли себе то или иное воплощение, но не как универсальное средство развития градостроительства, а в сугубо специфических случаях. В самом деле, хотя до космических городов, взвешенных в околоземном пространстве, еще далеко, советские орбитальные станции уже представляют собой обжитые «миры». В них ведется не только научно-изыскательская работа, но и полупромышленное производство веществ вроде сверхчистых полупроводников, которые трудно или даже невозможно получить в земных условиях. Технические эксперименты продвинулись уже настолько, что в самом начале наступающего XXI века функционирование постоянных научно-производственных комплексов на дне морей и океанов станет чем-то нормальным и привычным. Плавающие буровые платформы на морских шельфах стали местом жизни множества людей. Уже созданы плавающие аэропорты для тех городов Юго-Восточной Азии, где строить взлетно-посадочные полосы на горных склонах невозможно или фантастически дорого. Города возникли в безводной пустыне, пользуясь водой из атомных опреснителей: сначала город Шевченко на берегу полуострова Мангышлак, затем новые жилые районы Кувейта... И все же речь идет об исключительных случаях или ситуациях — признать их нормальными, естественными ни у кого желания не появилось.

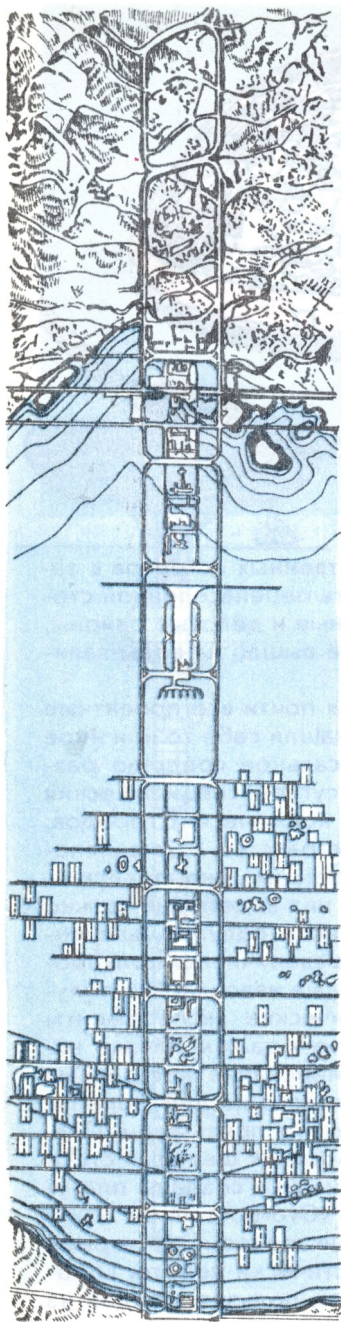
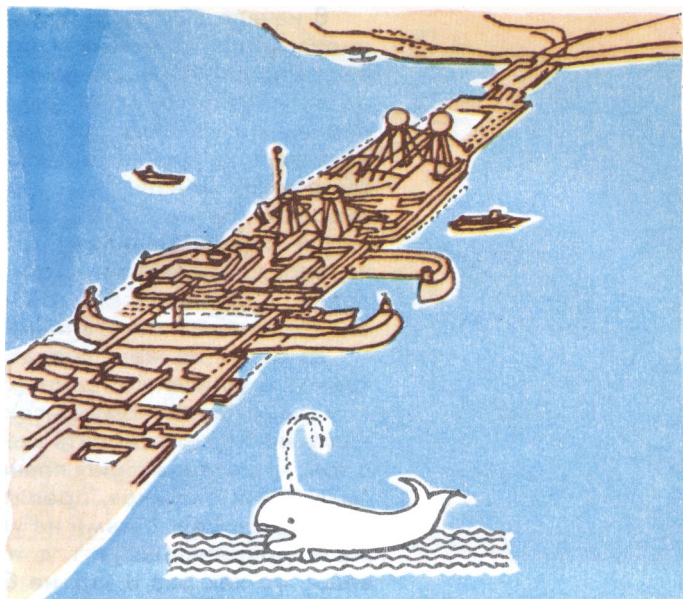


Схема линейного развития Токио на акватории залива. Арх. К. Танге.

Весной 1987 года начался любопытный эксперимент: группа английских и американских добровольцев во главе с Джоном Алленом и Марком Нельсоном начала свое годичное пребывание в «Биосфере-2», построенной в пустыне Аризоны. «Биосфера-2» — комплекс сооружений, способный, как предполагается, самоподдерживаться в течение ста лет. В комплексе есть «океан» глубиной 10 метров и все виды ландшафтов в микромасштабе. Огромные оранжереи должны снабжать обитателей кислородом и продуктами питания (внутри комплекса существует и «стадо» для снабжения молоком, но не коров — те слишком велики, — а коз), множество рыб существуют в равновесии с множеством водорослей и микроорганизмов в системе специальных бассейнов и т. п. Безусловно, любопытный эксперимент, но именно потому, что он стал реальностью, никому не приходит в голову усматривать в «Биосфере-2» некий образец и тем более идеал города будущего, как никому не приходит в голову развивать города на Антарктиде, хотя ее давно уже обжили исследователи многих стран.

Научная фантастика за последние полвека рассмотрела, пожалуй, все мыслимые возможности существования человеческих поселений, но прибавить что-либо к космическим «городам» К. Циолковского или рисункам Сант-Элиа оказалось невозможно. К середине 70-х годов поток размышлений на тему города будущего иссяк. Человечество все глубже осознавало экологическую связанность всего живого на планете. Если в начале нашего века лишь немногие, вроде В. Вернадского, понимали, что человеческая деятельность стала давно реальной геологической силой, преобразующей лик Земли, то сейчас эту мысль усвоили миллионы людей, включая и тех, кто проектирует и строит города, реконструирует и, главное, обживает их.

Экологическое сознание не может не быть историческим, ведь все связи живого, все перестройки подобных связей несут на себе отпечаток прежнего исторического опыта. Воодушевление возможностями техники не могло не смениться чувством тревоги за дальнейшие эффекты ее применения. Все полнее овладевая историческим знанием, в том числе и знанием об истории поселений, градостроители утратили излишнюю самоуверенность, ведь выяснилось, что во многом города, создававшиеся нашими предками, превосходили наши современные города, хотя и уступали им во многом. Когда же историческое знание становится для всякого профессионала интеллектуальной и нравственной нормой, он начинает острее видеть будущее в том, что уже есть сейчас, в том, что создано веками развития.



Город-мост над  
Ла-Маншем. Общий вид.  
Автор И. Фридман  
(1963 г.).

## ЕСТЬ ЛИ БУДУЩЕЕ У ГОРОДОВ БУДУЩЕГО?

Историческое знание учит осторожности в прогнозах: свойственное нам пристрастие вкладывать эмоции в сугубо условную датировку должно привести через несколько лет к сдвигам самоосознания. Еще несколько лет, и мысли людей все более будут устремлены вперед, за грань, образованную в нашем сознании 2000 годом. Наверное, можно ожидать, что «футуристические» переживания конца XIX века, во многом подготовившие творческий «взрыв» начала нашего столетия, оживут в несколько измененной форме.

Все это — под вопросом. Но в одном, кажется, нет оснований сомневаться: возрождения героических мечтаний художников-одиночек, стремившихся осчастливить мир своими представлениями о городе будущего, ожидать не приходится. «Пионеры» современной архитектуры, будь то Ле Корбюзье или Райт, Татлин или Мельников, расходились между собой чрезвычайно. Однако одно их объединяло безусловно — каждый был уверен, что через его личностную проповедь, через умножение числа его последователей город будущего станет реальностью. Их делило многое, но объединяло главное. Ни один из этих очень талантливых архитекторов даже не мог на миг допустить, что обыкновенный горожанин имеет собственное мнение по поводу города, что он имеет право на особое мнение. Идея диалога с горожанами даже не приходила в голову тем, кто преодолевал стереотипы прошлого и находил яркий образ будущего.

В начале 60-х годов уже появились признаки принципиального изменения ситуации. Они легко различимы ретроспективно, с позиций сегодняшнего дня. Тогда же «бунт» горожан мог казаться досужим измышлением нескольких публицистов. Когда американская журналистка Джейн Джекобс опубликовала в 1960 году свою книгу «Жизнь и смерть крупнейших американских городов», большинство градостроителей ограничилось парой колких реплик. Еще бы! Дилетант осмелился не просто критиковать то или иное архитектурное явление, а обвинить все градостроительство в том, что оно совершает преступление против общества.

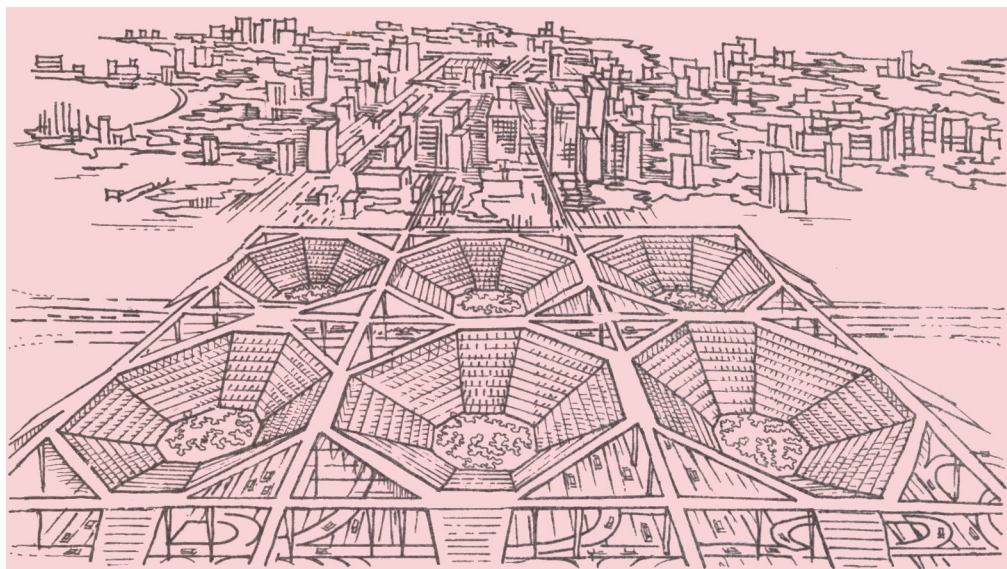
Джекобс не желала вдаваться в профессиональные тонкости и писала о простых вещах: о пустырях между «омытыми воздухом» высокими жилыми домами, где никто не может отделить «своего» места от «несвоего», о том, что современная планировка игнорирует интересы детей и стариков, препятствует поддержанию контакта матерей с детьми на улице (с шестнадцатого этажа не докричишься) и т. д. и т. п. Все это были простые вещи, но как раз о них не было ни слова в доктринах архитекторов, создававших проектные схемы города будущего.

Время показало, что Джекобс отнюдь не была Дон Кихотом. В разных городах планеты, в разных социально-экономических условиях в течение 70-х годов крепло движение горожан, требовавших, чтобы их представления о нормальном типе городской среды были наконец всерьез приняты во внимание. Более того, движение горожан получило сильную поддержку со стороны экологов, историков, педагогов, психологов и врачей, аргументы которых все заметнее звучали на страницах прессы. Усиленные профессиональными журналистами аргументы возвращались к читателям-горожанам, что, в свою очередь, укрепляло их уверенность в своей правоте.

Сначала могло казаться, что архитекторы-градостроители в своей борьбе за сохранение права на монолог едины, но в их среде все заметнее стали «ренегаты», к числу которых авторы книги могут не без основания отнести и себя. Когда к аргументам «дилетантов» прибавились аргументы профессиональных архитекторов, избравших судьбу «перебежчиков» в лагерь горожан, когда архитектор все чаще стал выступать в роли архитектора-адвоката, профессионально находя слабости в аргументации традиционалистов, перелом в стратегии градостроительства стал неотвратим.

Многое в аргументах сторонников демократизации градостроительного процесса было и бывает несправедливым — в том смысле, что архитектора упрекают и за то, за что не он несет прямую ответственность. Нередко принципиальное градостроительное





Вариант  
воронкообразного  
пространственного  
города. Арх. В. Ионас.

решение фактически принималось городской бюрократией, которая в капиталистических странах представляет прежде всего интересы бизнеса, а в социалистических странах — преимущественно интересы ведомств. Немало бывает и демагогии, когда реальные интересы горожан, реальную их озабоченность состоянием среды ловкие интриганы пытаются использовать в достижении собственных целей. Вот характерные примеры из британской публицистики конца 70-х годов: «Если есть что-то, в чем могут теперь прийти к согласию все жители Лондона, так это убеждение в том, что градостроители и архитекторы, занимавшие ответственные посты в городских учреждениях 60-х годов, должны быть закованы в кандалы. А когда весь запас гнилых яиц будет в них брошен, их следует присудить к тому, чтобы остаток своей жалкой жизни они провели в том бетонном аду, что они сами создали» (выступление по телевидению известного публициста Би-би-си Майкла Черча).

«...Приходило ли вам в голову когда-либо, что это за ужас — не иметь возможности выйти из дверей своего дома, чтобы поглядеть на звезды? Приходилось ли вам задумываться о том, что за жалкая участь — никогда не услышать, как поют птицы или шуршит листва, потому что там, на 20-м этаже, не поют птицы и туда не дотягиваются кроны деревьев... Это вашей рукой были подписаны документы, которыми город был подрублен под основание!» (выступление председателя комитета по жилищному строительству Совета Большого Лондона Джорджа Тремлета в 1978 году).

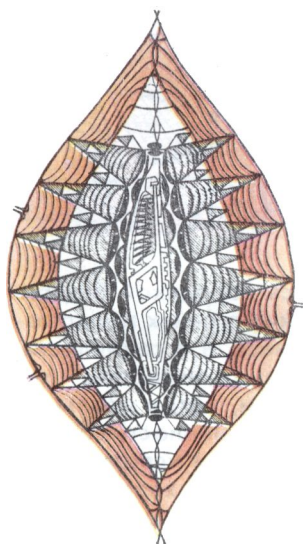
Если перелистать публикации дискуссий и круглых

столов, проходивших в наших городах в 80-е годы, то и там найдется немало демагогических обвинений в адрес архитекторов, разве что высказанных не так цветисто. Однако далеко не все было демагогией в обвинениях, выдвинутых горожанами в адрес градостроителей. Большая часть этих обвинений была и остается совершенно справедливой. «Битва» за спасение палат Щербакова на Бакунинской улице в Москве, которую вели месяцами москвичи-добровольцы в 1986 году (и, к счастью, победили в борьбе), была бы ненужной, если бы проект третьего транспортного кольца был загодя обсужден с горожанами. Такая же «битва» вокруг ансамблей Лефортова или Петровской рощи Тимирязевского заповедника не понадобилась бы, если бы идея прокладки третьего кольца, техника и форма организации строительных работ с самого начала были представлены на суд москвичей.

Подобных историй — сотни, если не тысячи. Они разыгрывались и разыгрываются везде, во всех городах и в нашей стране, и за рубежом. Значит, мы имеем дело отнюдь не с частными случаями, не со случайностями, а с явлением. Слишком долго градостроители действовали в такой же келейной атмосфере, как и проектировщики гидростанций или мелиораторы. Чрезмерное упоение техническими возможностями, чрезмерное доверие к собственной способности анализировать ситуацию приводило и в градостроительстве к драматическим ошибкам, которых вполне можно было избежать.

Переход от монолога в градостроительстве к диалогу между профессиональным проектировщиком и теми, кого не без основания можно считать профессиональными горожанами, обозначает собой характерный для истории культуры качественный сдвиг. Город, возникающий и развивающийся через постоянный диалог такого типа — это город будущего, модель которого не возникала в течение долгих веков. Обнаруживается замечательный парадокс: город будущего и есть наш сегодняшний город, но только гораздо более приспособленный к мироощущению, к психике каждого из нас, чем удавалось достичь до последнего времени. Более того, такой город будущего вбирает в себя все лучшее, что накоплено долгой историей города.

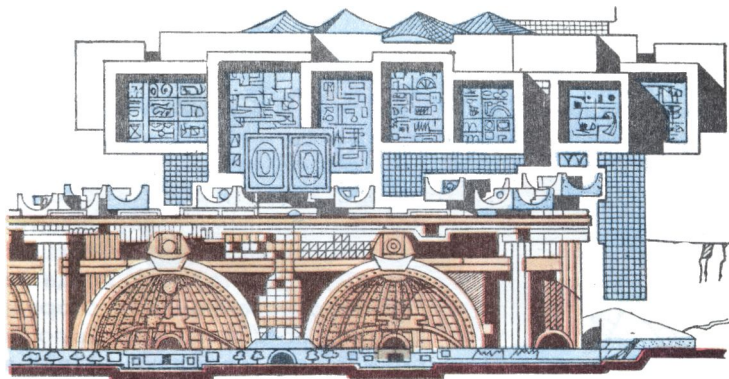
Новое и хорошее так давно отождествлялись, так сильна была тенденция к модернизму во имя модернизма, что лишь теперь мы в некотором смысле приходим в чувство. Сотни проектных моделей города будущего еще совсем недавно имели главным своим основанием желание высказать в отношении города что-то такое, что никому еще не приходило в голову, лишь бы новое. Но ведь, как мы только что заметили, именно



План города Акила  
(в ядре города построен  
научный центр).  
Арх. П. Ж. Грийо.

это и произошло: город, рождающийся в диалоге,— такое новое, что никому и не приходило в голову всего полвека назад.

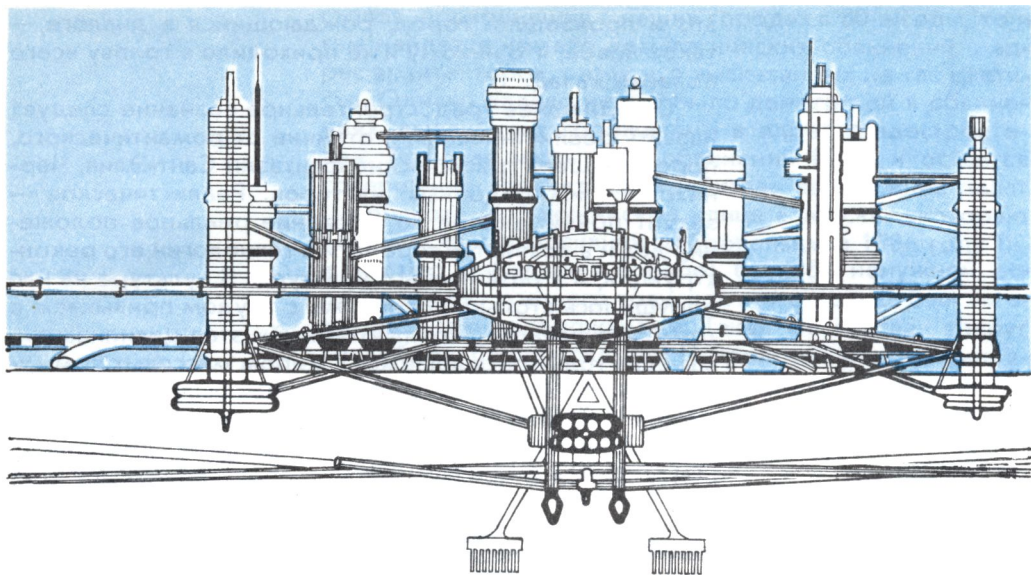
Сегодняшнее градостроительное сознание следует назвать реалистическим в отличие от романтического, порождавшего графические фантазии Сант-Элиа, Чернихова и им подобных мастеров. Реалистическое — значит принимающее во внимание реальное положение дел и в хозяйстве города, и в технологии его реконструкции, и в развитии его культуры. В культуре на нас обрушилось столько нового: мы с трудом привыкаем к тому, что начался «компьютерный» этап цивилизации, мы едва только осваиваемся с миром массовых коммуникаций, связавших общество так, как было немыслимо совсем недавно, мы только обучаемся тому, что и предметный мир быта, и производство, и сами знания обновляются с чрезвычайной скоростью. А ведь еще



Аркосанти — город будущего в процессе строительства.  
Арх. П. Солери.

живы люди, чье детство включило годы, когда на улицах появились первые трамваи, первые автомобили, в домах зазвенели первые телефоны. В таких условиях относительный «консерватизм» города является подлинным спасением, островком стабильности в море неустанных перемен.

Не будем решать за далеких правнуков — они будут жить совсем в другом мире, и у них возникнут свои стремления и свои проблемы. Однако одно мы обязаны сделать для них безусловно — сохранить ценность города как типа территориальной общности людей, имеющего за плечами тысячи лет эволюции. Это звучит просто. Но выполнить такую задачу, доработать сегодняшний город до города будущего, не теряя прошлого и только обогащая его настоящим, нелегко. Город, возникающий в диалоге,— подлинно демократический город. Демократия реальна лишь в том случае, если имеется выбор из нескольких возможностей. Если же мы продолжаем сталкиваться с тем, что реального выбора нет, если жизнью навязан один-



Проект динамического, изменяющегося города. Арх. Р. Херрон (1963 г.).

единственный вариант решения каждой задачи, то нет и демократии по существу.

В практическом применении столь общий тезис означает, например, что недопустима более ситуация, когда «главным градостроителем» стал башенный подъемный кран, поднимающий крупные панели (мелкие ему «невыгодно»), когда нехватка воды в городе служит основанием для сооружения нового водохранилища, хотя довольно было бы ликвидировать бессмысленные и вредные потери воды в сети. Практически общий тезис влечет за собой пересмотр буквально каждой операции по управлению-регулированию развития наших городов. Каждой!

## ЭКОПОЛИС ВМЕСТО МЕГАПОЛИСА

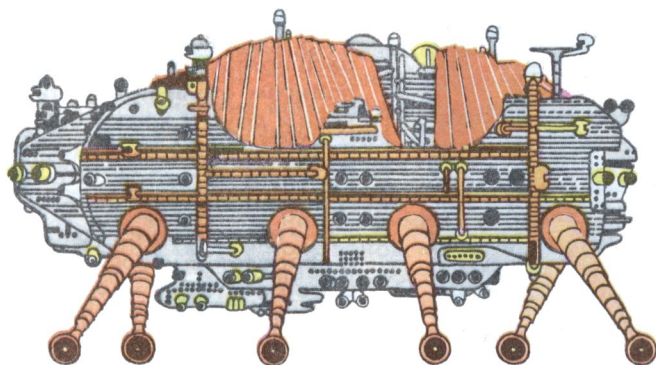
Уже говорилось, что формирование массового движения в защиту природы привело к все большему распространению той формы мироощущения, что довольно точно передается словами «экологическое сознание». Каждый результат человеческой деятельности, ее ближние и дальние цели, средства, которые мы избираем для достижения желаемого, мы начали оценивать не по отдельности, не в связи только с внутривидовым опытом, но в контексте динамического равновесия природных процессов. Казавшаяся новой и даже экстравагантной идея срастания городов в единый мегаполис, выдвинутая Доксиадисом, немедленно проявила свой ретроградный характер в столкновении с нарождавшимся экологическим сознанием.

Идее Доксиадиса следовало противопоставить неч-



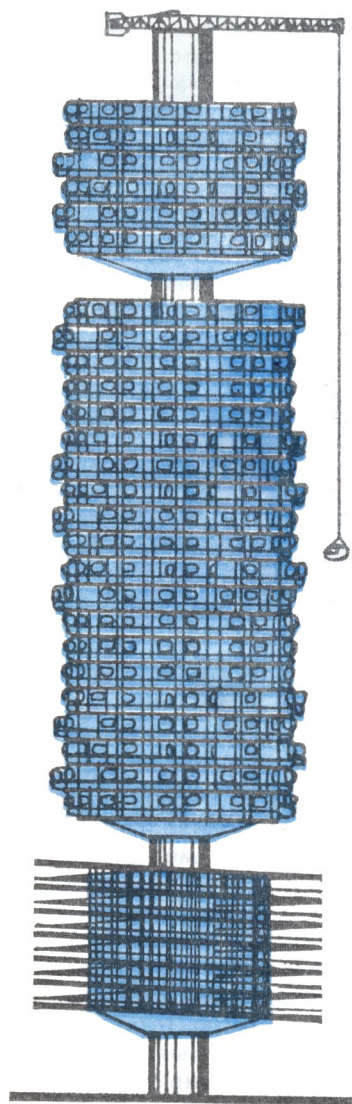
то конкретное и вместе с тем достаточно всеобщее. Неудивительно, что одновременно в нескольких странах возникает в конце 70-х годов идея экологического города — экополиса. Строго говоря, заманчиво звучащее слово значило поначалу не слишком много, кроме отчетливо выраженной в нем тенденции,— видеть город как обжитую территорию и одновременно центральное ядро более обширной обжитой территории. Однако это и немало, так как впервые градостроители вместе с экологами и общественностью начали под словом «обживание» подразумевать нечто большее, чем освоение человеком «ниши» для сиюминутных его нужд.

Рассматривать город как обиталище не только людей, но и растений, животных, микроорганизмов, а развитие города — как развитие обширного сообщества, было поначалу непривычно и трудно. Естественно, в начальной стадии развертывания идеи экополиса



Движущийся город.  
Арх. Р. Херрон (1964 г.).

первую скрипку играли биологи. Досье вольных и невольных ошибок градостроительства и организации городского хозяйства стремительно пополнялось. Напомним: была установлена прямая связь между использованием негерметичных мусорных контейнеров и открытых загородных свалок и резким увеличением численности ворон и галок, что, в свою очередь, повлекло за собой уменьшение числа певчих птиц и белок. Была установлена прямая связь между использованием соли для ускорения таяния снега на улицах города и ухудшением здоровья городской зелени. Выяснилась недопустимость сплошного асфальтирования обширных площадей, резко ухудшающего баланс подземных вод и состояние почвы в прилегающих парках и скверах. Уточнилось, что экономические потери от загрязненности атмосферы в городе гораздо больше, чем ранее считалось: к увеличению числа врачебных вызовов и бюллетеней добавились потери на коррозию металла, камня, бетона, окрашенных поверхностей...

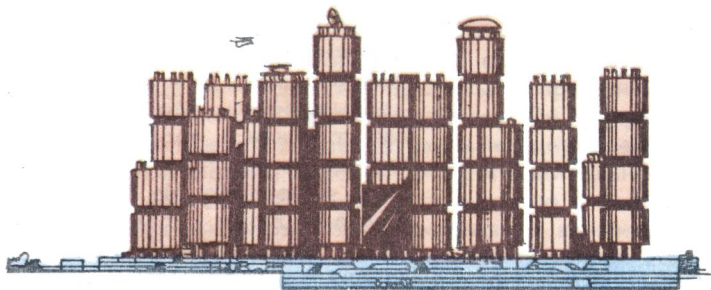


Башнеобразная жилая структура.  
Автор У. Чок (1964 г.).

Список долог, но важно, что наряду с потерями и ошибками выявлялись новые возможности. Так, удалось показать и доказать, что тепло, понапрасну выбрасываемое в атмосферу промышленными предприятиями и энергосистемами, можно эффективно использовать для создания теплиц и оранжерей, что город может быть не только потребителем, но и производителем пищевых продуктов. Установили, что запрет на применение ядохимикатов в пределах города (защита здоровья людей) привел к тому, что многие ценные виды живых существ, начиная со шмелей, укрылись в городе как в убежище, и потому город следует рассматривать и как своего рода заповедник. Внимательно просчитали способность разных растений поглощать вредные вещества из воздуха города, что привело к существенному изменению представлений о нужной городу зелени...

Это, однако, было только началом. Когда было осознано, что экология — не столько биологическая, сколько социальная наука, опирающаяся на биологическое знание, представление об экополисе стало быстро расширяться и усложняться по содержанию. Под экополисом стали понимать такую среду обитания человека и других живых существ, где духовный потенциал человеческого сообщества может раскрыться с наибольшей полнотой. Это означало прежде всего, что в городской среде мы смогли увидеть подлинную школу — не в переносном, в прямом смысле. Рождаясь и взрослея в условиях города, человек обучается мироустройству, пониманию природы и общества не только и даже не столько на школьных уроках, сколько в процессе обыденного поведения.

Монотонность и механичность облика города вызывает острое голодание психики по многообразию впечатлений: психологи называют его сенсорным голоданием и трактуют его с полным основанием как тяжелый недуг. Напротив, насыщенность зрительной информацией, ее художественная слаженность многократно расширяет способности воображения, а значит, и способности вообще воспринимать содержательную информацию, вообще учиться чему бы то ни было. Природный комплекс города — основной тип природной среды, с которой имеет повседневное общение каждый из нас. Это обстоятельство не означает ненужности или бессмысленности воскресного стремления «за город» (кстати, оно приводит все чаще к экологической перегрузке пригородных территорий, флора и фауна которых скудеет под напором миллионов ног). Однако сам город должен давать человеку, особенно растущему человеку, доступную полноту непосредственного общения с природой. Следовательно, гигантские многоэтажные жилые дома, послужившие для своего

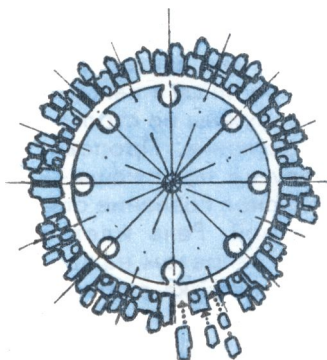


времени выходом из жилищного кризиса, не могут рассматриваться нами как перспективный тип жилища.

Стабильность габаритов человеческого тела означает и стабильность нормальной соотнесенности человека с габаритами окружения, то есть принципиальное постоянство масштабности. Значит, возрождение сформированных историей города размерностей его кварталов, улиц и площадей отнюдь не художественный каприз, а реальная необходимость, обусловленная человеческой психикой. Разумеется, человек пластичен и вынослив, он способен выдерживать и длительное нарушение естественных для себя условий. Однако всякое такое нарушение, если оно длится достаточно долго, являет собой постоянный стресс, ослабление и в конечном счете снятие которого выступает как общественная необходимость.

Город существует в природном контексте, преобразованном хозяйственной деятельностью человека, и поэтому развитие экополиса непременно означает стремление к переводу города на «безотходную технологию». Задача ясна — свести к минимуму, в идеале вообще исключить всякое вредное воздействие города на его окружение. Раньше казалось допустимым отвести или отвезти подальше от города его твердые, жидкие и газообразные отбросы. Со временем выяснилось, что нет такого расстояния, которое гарантировало бы и сам город от эффекта «бумеранга», не говоря уже о недопустимости «экспорта» вредностей в природную среду. Атмосферные потоки, подземные воды не признают границ: можно забрать воду в трех десятках километров от пригородного парка и через несколько лет убедиться, что не хватает воды для его фонтанов; можно проложить мелиоративные каналы вдали от города и через незначительный срок обнаружить, что городские подвалы начинают заполняться водой или, напротив, деревья городского парка начинают сохнуть.

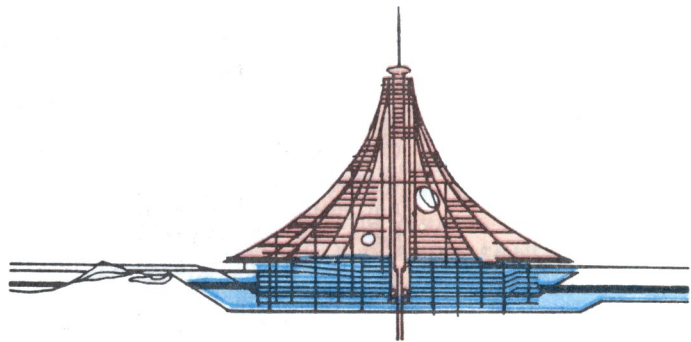
На всех, кто профессионально озабочен решением проблем города, обрушилась такая лавина новой информации, что трудно было не растеряться. Более того, чтобы в полном объеме выполнить рекоменда-



Проект городской структуры, построенной по принципу «Плаг-ин-Сити».

ции социозэкологов, необходимы не столько гигантские дополнительные средства, сколько огромный дополнительный труд — и интеллектуальный, и физический.

Выяснилось, что без прямого участия тысяч и тысяч горожан в процессе обживания и реконструкции города на его пути к экополису достичь цели в принципе нереально. Но ведь добровольно отдавать силы и время люди согласны только тогда, когда цель и смысл труда им понятны, когда цель и смысл становятся для них своими, внутренними. Получилось само собой, что движение горожан в защиту своего права на участие в принятии градостроительных решений встречается со все лучше осознаваемой потребностью городских властей и нанятых ими экспертов. Диалог проектировщиков, ученых, администраторов и тех, кого недавно еще довольно оскорбительным образом именovali потребителями, приобретает тем самым характер объективной необходимости.



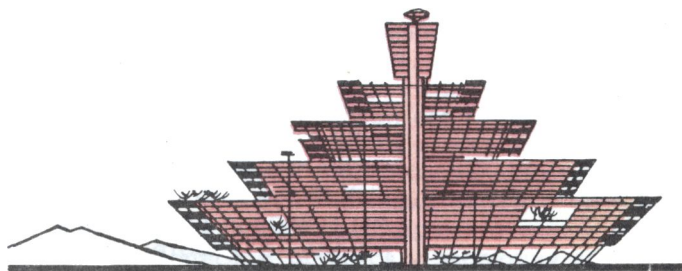
Вариант  
пространственного  
города.  
Арх. П. Меймон.

Непрост и долгий путь от момента, когда стратегическую задачу осознают немногие энтузиасты, до времени, когда она осознана активным меньшинством, а затем и большинством горожан. Однако альтернативы нет. Для осуществления идеи экополиса в каждом городе, сверхкрупном и маленьком, нужны не столько новые средства, сколько новое мышление. Проповедями, нотациями, наказаниями делу не поможешь — речь идет ведь о том, чтобы экополисное сознание стало естественной нравственной нормой. Речь идет о том, чтобы свыкнуться с внутренним запретом на варварское действие в отношении ли памятника старины, или живой былинки, животного и насекомого не потому, что за это грозит наказание или порицание, а потому, что иначе и помыслить-то невозможно. Речь идет о том, чтобы свыкнуться с внутренней потребностью участвовать в формировании экополиса — не только орудуя лопатой или секатором, но и исследуя, осмысляя, обсуждая проекты, внося конструктивные предложения на всех уровнях городской среды.

Значит ли это, что архитектор-градостроитель ока-



зывается лишней фигурой? Нет, напротив, именно теперь он может развернуть весь потенциал, накопленный долгой историей города. Он, однако, перестает быть «жрецом», творящим проекты и предписывающим их неукоснительное соблюдение. Он по природе своей деятельности сохраняет роль инициатора в диалоге с горожанами и приобретает дополнительно роль эксперта, способного придать грамотную в техническом отношении форму предложениям и критическим замечаниям, поступающим от самих горожан. Архитектору в наше время приходится овладевать дополнительной квалификацией — проекты и планы следует, разумеется, разрабатывать на четком профессиональном языке, но, чтобы они были понятны, их нужно перевести на образный и литературный язык, вразумительный для каждого интеллигентного человека. Умение осуществлять такого рода «перевод» накапливается быстро, и пора от разрозненных экспериментов пере-



Вариант  
пространственного  
города.  
Арх. П. Меймон.

ходить к нормальной практике. Авторы книги были среди тех, кто четверть века работы посвятил деятельности такого рода, и нас не может не радовать тот факт, что процесс преобразования эксперимента в норму уже начался.

Необходимо и встречное движение. Для того чтобы «уличить» проектировщика, достаточно бывает и одного темперамента, помноженного на какую-то одну простую мысль (вроде утверждения, что следует сохранять «все», что осталось от прошлого). Для того чтобы вести с архитектором конструктивный диалог, следует иметь углубленное представление о природе города, о языке, на котором жизнь города может быть отражена в полноте. Таким представлением должны обладать сегодня все, без него нет и полноправного горожанина.

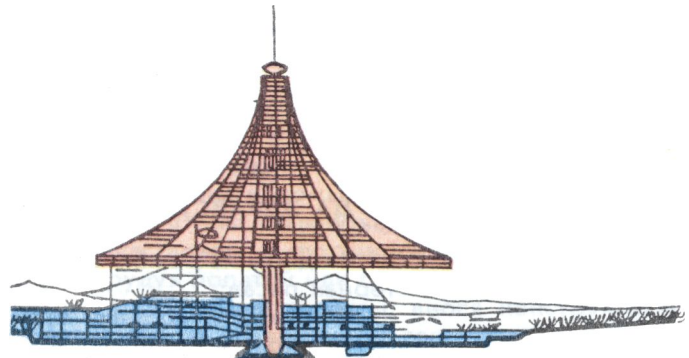
## ДА ЗДРАВСТВУЕТ ГОРОД!

В одном из ранних своих стихотворений Борис Пастернак писал:

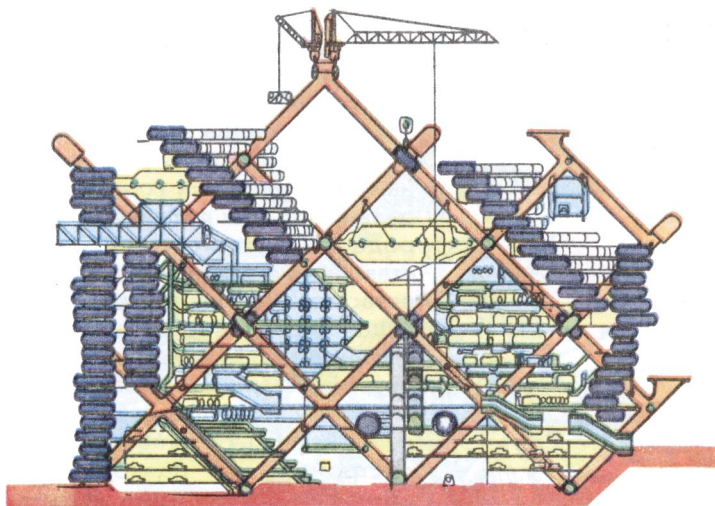
О город! О сборник задач без ответов,  
О ширь без решения и шифр без ключа!

Итак, подошла к концу книга, главным действующим лицом которой был город, главной темой — отношение к городу как второй природе, создаваемой человеком. Мы попытались найти «шифр», которым записана история города, и отыскать «ключ» к нему. Мы пытались разобраться во внутреннем строении города, принимая во внимание возможность смотреть на него с разных сторон. Мы стремились понять, как в пространстве города сочетаются между собой и переплетаются в единое целое трудовые и бытовые процессы, разглядеть влияние, которое оказывает на город «машина» транспортных коммуникаций. Мы заглядывали в самое «сердце» города и в отдаленные от его центра уголки, вслушивались в то, как разные специалисты, отталкиваясь от разных оснований, интерпретируют образный мир города. Мы стремились показать природу проектного представления о городе и новейших приемов разработки программ его развития. Наконец, пытаясь ответить на вопрос о будущем города, мы обнаружили его в процессах, которые происходят вокруг, в которые все мы включены.

Всякий раз, какой бы сюжет из жизни города мы ни брали, нам приходилось словно раскручивать хронику городов вспять, вновь и вновь стремясь добраться до исторических первоисточков тех градостроительных форм, что окружают нас сегодня. Наконец, хотя мы говорили прежде всего об архитектурной форме города, о работе архитектора-градостроителя с ее сложной структурой, нам все время приходилось далеко выходить за рамки узкопрофессионального взгляда. Это естественно, поскольку действительность городов шире, чем возможности какой бы то ни было профессиональной деятельности. Город возник из взаимодействия между разными людьми в сжатом, сконцентрированном пространстве. Городская среда развивалась тысячелетиями как поле межчеловеческих взаимодействий. И хотя тысячелетиями жизнь города должна была принимать ту внешнюю форму, которую навязывал господствующий класс, кооперативное, об-



Вариант  
пространственного  
города.  
Арх. П. Меймон.



щежительное начало прокладывало себе дорогу сквозь все перипетии городской жизни.

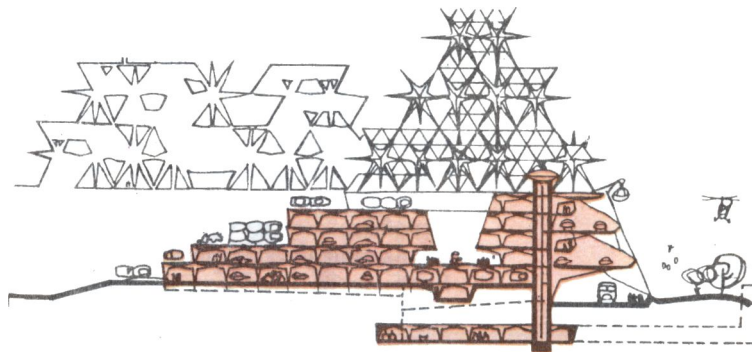
В социалистическом городе сотрудничество людей является органической основой его развития. Однако никакая основа не проявляется в полной мере автоматически. Становление нового социалистического общества было и остается сложным, нередко исполненным драматизма процессом. Драматическим по содержанию процессом остается и эволюция социалистического города, и мы старались показать, как не просто давалось высвобождение от унаследованных стереотипов. Непросто давалось и иное — распознавание в истории города действительно фундаментальных признаков городской среды, ни отмахнуться от которых, ни тем более их «отменить» согласно творческому капризу невозможно без гигантских потерь.

Город — инерционная система, и потому наши представления о нем непременно обгоняют возможности практики, шаги к развитию подлинной социалистической цивилизованности даются, увы, медленнее, чем хотелось бы. Нередко представления о необходимом городе так далеко отрываются от сиюминутных потребностей совершенствования обжитой, все наново обживаемой городской среды, что между проектными концепциями и практикой градостроительства намечается резкий разрыв. Советской градостроительной школе понадобилось более полувека, чтобы выбраться из столкновения противоречивых крайностей, освободиться от шараханья между бездумным воспроизведением прошлого опыта и наивным романтизмом. Реализм в градостроительстве не дается легко, ему нельзя обучиться по готовым учебникам. Он дается только практикой. На пути к новому единству город-

ской среды как естественной для цивилизации среды человеческого существования есть много препятствий, начиная с отсталости техники и кончая отсталостью проектного мышления. Чтобы достичь желанного нового единства, нужно многое.

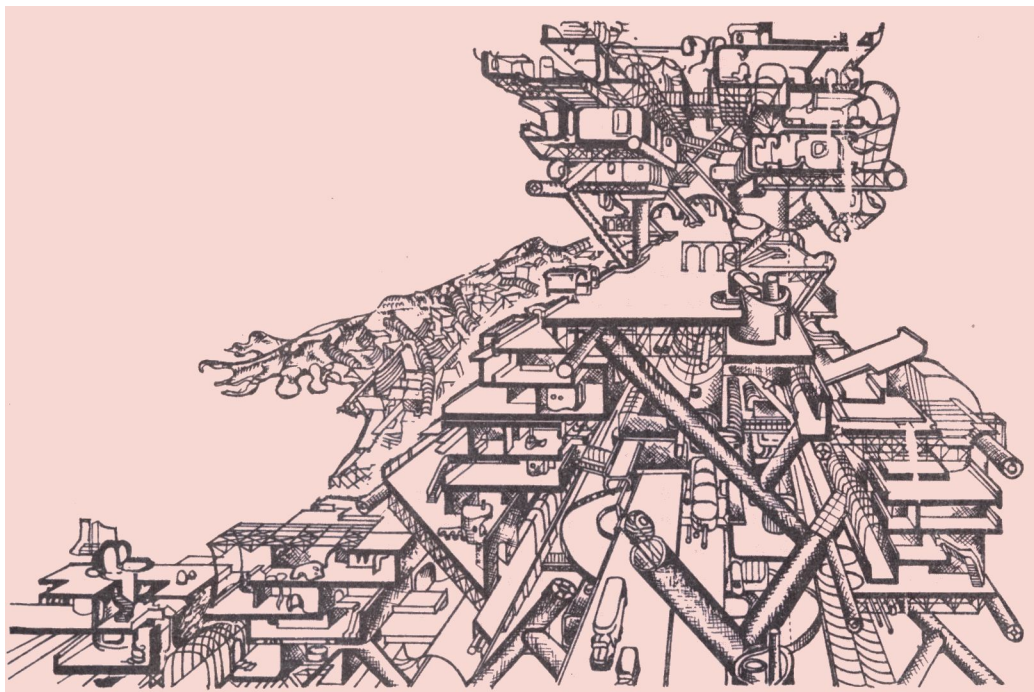
Но, во всяком случае, следует выделить главное — наше отношение к городу и стратегии управления его развитием. Мы должны отбросить представление о городе как чисто искусственном объекте и освоить представление о нем как о сложной системе искусственно-естественного характера. Это особая система, включающая, наряду с теми инженерными подсистемами, что целиком порождены нашим воображением, еще и природные и социальные элементы, которые не поддаются жесткому однозначному упорядочению, обладают как бы собственной волей. Современному градостроительству приходится преодолевать унаследованное от совсем иных исторических эпох тяготение к абстрактному геометризму, к подмене живых элементов городской жизни геометрическими фигурами, из которых на условной плоскости выкладывается тот или иной рисунок. Такое представление нереалистично и служит плохим подспорьем в регулировании развития современных городов. Проектировщик-градостроитель способен оказывать сильное, целенаправленное воздействие на развитие градостроительной системы, но только в том случае, если он как можно лучше использует «инерцию» процесса роста, лишь подправляя его в нужное русло.

Сто лет назад могло еще казаться очевидным: любой архитектор может быть градостроителем. Уже довольно давно не любой! Градостроитель непременно должен быть архитектором, но этого ему недостаточно, потому что он имеет дело с непрерывно меняющимся объектом, функционирование которого неотделимо от формирования и развития. Ему приходится иметь дело с реальностью, поведение которой нельзя жестко и однозначно предсказать на десятилетия вперед, потому что каждое свершившееся изменение,



Город-кратер.  
Автор Шанеак.





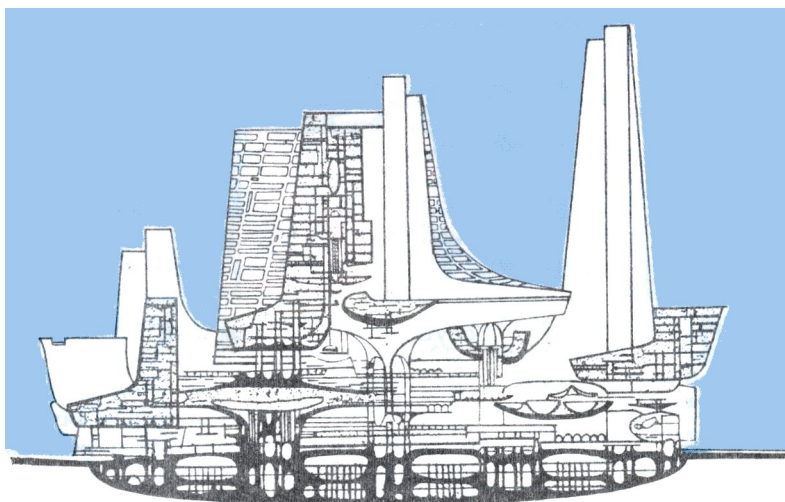
НЭР. Разрез  
городской структуры.  
Арх. А. Гутнов,  
И. Лежава и др.

осуществление каждого крупного проекта означает, что перед нами — уже несколько иной город. Греческий мудрец двадцать пять веков назад справедливо заметил, что нельзя дважды войти в одну и ту же реку. Нельзя дважды увидеть тот же самый город, что не слишком заметно для самих горожан, ведь изменения накапливаются во времени и длятся во времени, но очень заметно для каждого, кто оказывается в одном и том же городе раз в пять-десять лет. Архитектор-градостроитель должен так смотреть на город постоянно.

Итак, недопустимо пассивное подчинение стихийному течению процесса развития градостроительной системы, иначе исподволь копящиеся проблемы будут вновь и вновь заставлять нас врасплох. Но столь же недопустимо и жесткое предначертание, поскольку оно по природе своей предполагает неизменность собственных оснований вопреки подвижности нашей культуры. Эффективная стратегия управления развитием города нуждается в сочетании принципов свободного «естественного» развития градостроительной системы с принципами ее целенаправленного формирования. Первые дают широкий диапазон изменемости, разнообразие вариантов для выбора наилучшего в данный момент; вторые — упорядоченность, возможность уменьшения затрат при воплощении проектных идей.

Полвека назад еще могло казаться, что с двойст-

венностью градостроительного проектирования архитектор может совладать в одиночку, самостоятельно. Тридцать лет назад казалось, что проблема деятельности может быть успешно разрешена за счет того, что вместе с архитектором (но под его началом) будут трудиться эксперты: социолог, психолог, эколог, экономист. Время показало иное: добиться необходимой полноты проектного образа города можно только за счет перехода от «монолога» специалиста к «диалогу» города и горожан. Архитектор-градостроитель становится своего рода профессиональным посредником необходимого «диалога», живым, гибким инструментом саморазвития города как среды осмысленного



Тотальный город  
Ж.-К. Бернара.

обитания людей. В этой роли с архитектором не может состязаться никто, заменить его не может никто, но ему самому приходится многому учиться наново, чтобы стать вровень с ответственностью своей роли.

Город бесконечен — во всяком случае, в масштабе цивилизованной жизни человечества. Поэтому и проблемы города бесконечно обновляются, так что недостаток работы градостроителю не грозит. До конца XX века осталось немного времени. Ценой огромных усилий нам, возможно, удастся выполнить жилищную программу и достичь наконец решения жилищной проблемы: впервые в истории каждому горожанину будет обеспечено достойное человека жилище. Конец проблемы? Нисколько. Начало новой.

Архитектор-градостроитель тем отличается от всех прочих горожан, что приучает себя профессионально мыслить отрезками времени, далеко выходящими за рамки собственной деятельной жизни. Уже сегодня он озабочен тем, как подготовиться к «моменту», когда

жилые дома, построенные в 60-е, 70-е и 80-е годы, устареют не только морально, но и физически. Уже теперь ясно, что заменять разбираемые дома такими же нецелесообразно, но значит, уже сейчас нужны проектные предложения реконструкции гигантских массивов городской ткани, реконструкции городского каркаса. Проектировать реконструктивные мероприятия необходимо таким образом, чтобы как можно эффективнее использовать уже созданное. Значит, уже сейчас необходимо развернуть программы реорганизации домостроительной промышленности, программы подготовки реконструкции всего городского хозяйства.

Нужно воображать, создавать проектные образцы и кое-где опробовать экспериментальные районы «в натуре». И еще нужно считать, сравнивать, снова считать и снова сравнивать...

Город никогда не подчинится тому, кто самонадеянно возомнит себя его единоличным или даже коллективным творцом, наподобие такого многорукого и многоглавого божества. Потому градостроителю необходимо прежде всего глубокое почтение перед вечно обновляющейся природой города. Однако «диалог», о котором мы говорили, будет успешным лишь в том случае, если и горожане, как партнеры архитектора по выращиванию города, объединенными усилиями также научатся уважать природу города. Уважать город как мир, в котором мы живем, означает, что мы никогда не будем знать его целиком и окончательно, что нам всем придется восполнять недостаток точного знания ощущениями, чувствами, художественной интуицией. А ведь восполнять недостаток рационального знания чувством — значит прежде всего любить город.

Любить город как мир, данный нам в ощущениях, — эта нехитрая мудрость оказывается в основе целенаправленного развития нашего рукотворного мира с его огромной историей. Любить город — значит прикоснуться к раскрытию его тайны, обновляющейся и углубляющейся вместе с обновлением и развитием всей нашей культуры.

**Гутнов А. Э., Глазычев В. Л.**  
Г 97 Мир архитектуры: Лицо города.— М.: Мол.  
гвардия, 1990.—350 [2] с., ил.— (Эврика).

ISBN 5-235-00487-6 (2-й з-д)

Книга рассказывает о роли и назначении архитектуры, истории градостроительства, его направлениях и достижениях в этой сфере советских специалистов, об актуальных проблемах и перспективах современной архитектуры.

Г 4902010000—008 — 265—87  
078(02) — 90

ББК 85.11

ИБ № 6050

**Гутнов Алексей Эльбрусевич**  
**Глазычев Вячеслав Леонидович**

**МИР АРХИТЕКТУРЫ**

Заведующий редакцией  
**В. Щербakov**

Редактор  
**Л. Дорогова**

Художник  
**М. Розенберг**

Художественные редакторы  
**В. Тихомиров, Б. Федотов**

Технический редактор  
**Т. Шельдова**

Корректоры  
**Е. Самолетова,**  
**Н. Самойлова,**  
**В. Назарова,**  
**Н. Овсяникова**

Сдано в набор 17.02.89. Подписано в печать 03.10.89. А04983. Формат 70×100<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
Бумага офсетная № 1. Гарнитура «Журнальная рубленая». Печать офсетная. Усл.  
печ. л. 28,6. Усл. кр.-отт. 115,3. Учетно-изд. л. 23,4. Тираж 200 000 экз. (100 001—  
200 000 экз.). Цена 2 р. 30 к. Заказ 883.

Типография ордена Трудового Красного Знамени издательско-полиграфического  
объединения ЦК ВЛКСМ «Молодая гвардия». Адрес ИПО: 103030, Москва, Суще-  
вская, 21.

ISBN 5-235-00487-6 (2-й з-д)





